

Schifffahrt-online

Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Am Oberalppass in Tujetsch

Ein Leuchtturm an der Wiege des Rheins in den Schweizer Alpen

Seite 7

Torque-Antrieb im Einsatz

Unglaublich leise, unglaublich sparsam, unglaublich sauber, unglaublich vibrationsarm

Seite 22 - 23

Nach Pannen im Sommer

Zwei Neckarschleusen für mindestens zwei Wochen wegen Reparaturen gesperrt

Seite 26 - 27



Neu: Alle schiffsbezogenen Haftungsrisiken: Ein Vertrag!

Die Transport- und Haftpflichtversicherung der esa EuroShip.

Als Kompetenzcenter der Allianz für Schiffsversicherungen und langjährig verlässlicher Partner der gewerblichen Binnenschifffahrt bietet esa ab sofort **die neue T + H Versicherung**. Neben topaktuellen Bedingungen und der wichtigen Ökohaftung sind jetzt sämtliche schiffsbezogenen Haftungsrisiken in einem Vertrag gebündelt. Weitere Informationen bei Ihrem Versicherungsfachmann, per Telefon: +49 (0) 71 36 . 9513. 313 oder unter: www.esa-allianz.de

Ein Unternehmen der Allianz 



I'M ONE OF THE IRONMEN.



„Wir operieren eine der größten Binnenschiffslotten 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

Dipl. Kfm. Heiner Dettmer
Geschäftsführer der
Reederei Dettmer
Bremen



Power. Passion. Partnership.



Friedbert Barg
Herausgeber, Chefredakteur

Fast 12 Prozent mehr Güter mit Binnenschiffen transportiert, aber die Frachtraten bleiben weiter tief unten

Die Frachtraten sind zum Teil nicht auskömmlich - oftmals sogar verheerend niedrig

Die aktuellen Zahlen des Statistischen Bundesamtes in Wiesbaden, sind so beeindruckend, dass sie auch den FDP-Bundestagsabgeordneten und Koordinator der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt im Deutschen Bundestag, Torsten Staffeldt, zu einer Stellungnahme veranlassen.

Staffeldt schreibt: „Die Binnenschifffahrt hat die Krise überwunden, die Zahlen erholen sich. Der Verkehrsträger Binnenschiff ist auf dem besten Wege, das Niveau vor der Wirtschaftskrise zu erreichen. Das Potenzial ist damit aber noch nicht ausgeschöpft. Die Binnenschifffahrt kann noch mehr. Allerdings sind die Frachtraten in einzelnen Segmenten noch nicht auskömmlich.

Die Politik muss jetzt die richtigen Anreize schaffen, um die weiter steigende Güterbeförderung nicht auszubremsen. Zudem trägt das Binnenschiff als ökologischstes Transportmittel auch zum Klimaschutz bei.

Die christlich-liberale Regierung schreibt daher im Bundeshaushalt 2011 ihre Investitionen in die Wasserstraßen auf hohem Niveau fort. Sie sichert den Ausbau der Wasserstraßen und sorgt für freie Fahrt - auch bei weiter anwachsender Güterbeförderung.“

Und das sind die neuesten Zahlen: „Im ersten Halbjahr 2010 hat nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt gegenüber dem 1. Halbjahr 2009 um knapp 12% zugenommen. Noch besser entwickelte sich der Containerverkehr mit einem Plus von 21,4%. Insgesamt wurden in den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres 111,3 Millionen Tonnen Güter auf deutschen Binnenwasserstraßen befördert. Damit wurde allerdings das Niveau von 2008 - vor der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise - noch nicht wieder erreicht. Damals waren im ersten Halbjahr 125,1 Millionen Tonnen befördert worden. Mit einer Zunahme von 26,5% hat sich der Empfang aus dem Ausland und der innerdeutsche Verkehr am besten entwickelt. Es folgen der Durchgangsverkehr mit einem Plus von 9,5% und der Versand ins Ausland mit + 0,8%. Absolut bleibt in der Binnenschifffahrt der grenz-

überschreitende Empfang mit 50,5 Millionen Tonnen die bedeutendste Verkehrsrelation, gefolgt vom Versand ins Ausland mit 25,3 Millionen Tonnen.

Differenziert nach beförderten Gütern wiesen insbesondere die für die Stahl- und die Chemische Industrie relevanten Abteilungen zweistellige Zuwachsraten auf. An der Spitze stehen hier Erze und Metallabfälle mit einem Plus von knapp 63%. Danach folgen die festen mineralischen Brennstoffe mit einem Anstieg um 26,3% und die Chemischen Erzeugnisse mit + 20,0%. Abgenommen hat dagegen die Beförderung von Mineralölerzeugnissen (- 9,9%), Steinen und Erden (- 6%) und landwirtschaftlichen Erzeugnissen (- 3,0%). Die leicht rückläufige Entwicklung bei Steinen und Erden deutet auf eine weiterhin nur verhaltene Entwicklung im Bausektor hin. Mengenmäßig standen aber Steine und Erden mit 20,3 Millionen Tonnen weiterhin an der Spitze der beförderten Güter, gefolgt von festen mineralischen Brennstoffen mit 17,7 Millionen Tonnen.

Beim Transport von Containern auf Binnenschiffen war in den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres eine Zunahme auf 1 077 000 TEU festzustellen. Das waren 190 000 TEU oder gut ein Fünftel mehr als im gleichen Zeitraum 2009. Verglichen mit dem 1. Halbjahr 2008 - damals wurden 1 102 000 TEU befördert - ist nur noch ein Rückgang von etwas mehr als 2% zu verbuchen. Der Einbruch bei den Containertransporten im Jahr 2009 ist damit nahezu ausgeglichen.“

Bei den niedrigen Frachtraten denken viele Partikuliere - und auch kleinere Reedereien - oft sehnsüchtig an den früheren FTB, den Frachtentarif Binnenschifffahrt mit seinen geregelten und festgelegten Frachtraten, zurück.

Die Folgen seiner Abschaffung im Jahre 1993 sind noch immer nicht ganz überwunden und oft sind die aktuellen Frachtraten nicht nur nicht auskömmlich, sie sind sogar verheerend niedrig und lassen so manchen ans Aufgeben denken. Das sollte so nicht sein. ■

Nachrichten

- **Transparenz von Containertransporten deutlich erhöht**
Kontrolle von Start bis Ziel
- **Tognum mit neuem Vorstandsmitglied**
Rainer Breidenbach übergibt 2011 an Peter Kneipp
- **105. STG-Hauptversammlung**
Relevante Fragen zu Schiffssicherheit, CO2-Emissionen und Offshore-Technik
- **Wilhelmshaven wird Austragungsort der 7. Nationalen Maritimen Konferenz vom 27.-28. Mai 2011**
Die Kanzlerin kommt auch

Verbände

- **BÖB-Mitgliederversammlung in Berlin**
Ferlemann kündigt Gutachten zum Potenzial der Binnenhäfen an 8 -10

Verkehrspolitik

- **Leistungsfähigkeit des Wasserstraßennetzes ausbauen**
PGBi zu Gast bei der IHK Duisburg 11



Im Magdeburger Hafen entsteht eine neue trimodale Umschlagfläche. Lesen Sie dazu den Beitrag auf den Seiten 28-29.

Schifffahrt

- **Schifffahrt-online Serie:**
Geschichten aus der Schifffahrt (XIII)
Da macht jemand den Affen an Bord ... 12 - 13
- **DeutschesVerkehrsforum**
Aktionsplan Güterverkehr 13
- **Schulschiff „Rhein“ im Duisburg-Homberger Stadthafen**
Fitgemacht für die die Zukunft 14 - 15
- **Seit dem 7.10.2010**
Zugang zu allen europäischen River Information Services 15
- **Wer am Rhein lebt (oder auf ihm fährt), sollte einmal im Leben die Quelle besucht haben**
Ein Leuchtturm an der Wiege des Rheins 16 - 17
- **Partikuliere bei „365 Orte im Land der Ideen“ erfolgreich**
MS „Jenny“ auch für besondere Events und Präsentationen 18
- **Alle Risiken aus einer Hand und in einem Vertrag**
bei der esa EuroShip
Kompakte Absicherung für Schiffer in der Transport und Haftpflicht-Versicherung 19
- **Über 260.000 Schiffsbewegungen pro Jahr werden von der Wasserschutzpolizei allein in NRW überwacht**
Gefahrgut und Umweltschutz als Schwerpunkte 20 - 21

Schiffstechnik

- **Diesel-elektrisches Torque-Antriebssystem auf dem Binnenschiff „Enok“ im Einsatz**
Unglaublich leise, sparsam und sauber 22 - 23
- **Die Liegezeiten zur Reinigung und Erneuerung der Außenhautbeschichtung betragen nur wenige Tage**
Durchbruch in der Prozesswasserfiltration bei der Schiffsentlackung 24 - 24

Rubriken

- Editorial 3
- Impressum 4

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:schifffahrt-online.de)

Ständige Autoren/Korrespondenten

John C. Albrecht, Helmut Betz, Petra Grünendahl, 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.

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 4/2010 vom 30.9.2010

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	
MTU Friedrichshafen	2
Wittig GmbH	7
Mannheimer Hafengesellschaft	8
Neuss-Düsseldorfer Häfen	9
Neckarhafen Plochingen	10
Scheepswerf Grave b.v.	12
Carl Rehder GmbH Assekuranz	13
Magnetrol	21
Magdeburger Hafen GmbH	29
Mierka Donauhafen	34
Uniworld / Global River Cruises	37
A-ROSA	38
Ball der Schifffahrt	40

Häfen und Wasserstraßen

- Nach Schleusenpannen im Sommer am oberen Neckar folgen im November weitere Schifffahrtssperren Hessigheim und Pleidelsheim für 14 Tage dicht 26 - 27
- Beseitigung der Altlasten im Magdeburger Hafen aus DDR-Zeiten kostet rund 31 Millionen Euro
Neue trimodale Umschlagfläche für den Magdeburger Hafen 28 - 29
- Vorarbeiten zum Bau des Containerterminals Heilbronn 30
- Europäischer Verband der Binnenhäfen (EVB)
Roland Hörner neuer Präsident 31
- Für Kühne + Nagel
Staake stellt Grundstück zur Verfügung 31
- Auch Güter und Container auf das Binnenschiff verlagern
Ennshafen baut weiter aus 32
- Tiefkühlhalle mit Platz für 3.500 Paletten
Der Linzer Hafen ist gut ausgebaut 33
- Ausbau der Donau-Aktivitäten
Rhenus steigt bei Mierka ein 34
- Durch Zuschüttung von Hafenbecken
Der Wiener Hafen gewinnt Land 35

Kreuzschifffahrt

- Celebrity Cruises: Neues Dinner-Konzept an Bord 36
- Viking: Frühlingkreuzfahrten zur Tulpenblüte
Eine Woche durch Holland 36
- TransOcean: Besondere Weihnachts-Kreuzfahrten auf Deutschlands Flüssen und in der Südsee
Spekulatius an Bord 38
- A-ROSA
5-tägige Donau-Weihnachtsreise inklusive Kinderbetreuung 38

Stellenangebote

- A-ROSA: Kapitän 38
- Uniworld / Global River Cruises:
Ablösekapitän, 2. Kapitän, Steueremann,
Matrose/Bootsmann 39

Schifffahrt-online

Wegweiser

Schifffahrt-online, Angebot für Sie ein. Der die Schifffahrtssach- **Schifffahrt-online** Weg- zeitschrift im Internet, weiser kann potenzielle verzeichnet täglich im Kunden über den ein- Durchschnitt bis zu 387 gebundenen Link direkt Zugriffe. Während der auf Ihre Homepage zu- letzten Monate registriert greifen lassen, um dort unser Provider zwischen einen Termin zu verab- 10000 - 12.000 Aufrufe reden, eine Bestellung aufzugeben oder ein von www.schifffahrt-online.de Angebot anzufordern.

Zum einen betreffen die Ein großer Vorteil Ihrer Zugriffe die Suche nach Anzeige im **Schifffahrt-online** Wegweiser ist, aktuellen Meldungen aus Schifffahrt, Häfen und Schiffstechnik, zum anderen sind die Besucher unserer Internetseite – das wiederum in einer gerade erst folgenden Anrufen – auf sorgsam abgelegten der Suche nach einem Zeitschrift mehr. qualifizierten Unternehmen, das ihnen bei der Lösung eines technischen, juristischen oder kaufmännischen Problems helfen kann. Hier setzt unser neues

Kein mühsames Suchen in einer gerade erst sorgsam abgelegten Zeitschrift mehr.

Einfach www.schifffahrt-online.de aufrufen, auf den „Wegweiser“ gehen, 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

mail@schifffahrt-online.de

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

Transparenz von Containertransporten deutlich erhöht

Kontrolle von Start bis Ziel

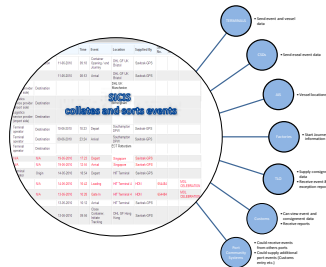
Das EU-geförderte Projekt INTEGRITY (Intermodal Global Door-to-Door Container Supply Chain Visibility) hatte sich zum Ziel gesetzt, eine deutliche Verbesserung der Zuverlässigkeit und Verfolgbarkeit von globalen Containertransporten zu erreichen. Seit September 2009 - nach einer Projektlaufzeit von einem Jahr - verfolgt die in diesem Jahr entwickelte IT-Plattform SICIS (Shared Intermodal Container Information System) Container auf ihrer gesamten Reise und registriert alle relevanten Daten und Ereignisse, die während des Transports erzeugt werden.

Bis heute wurden mehr als 1.600 Container auf der Strecke zwischen China und Europa durch SICIS überwacht und bis zum Abschluss des Projektes im Jahr 2011 wird diese Zahl noch erheblich zunehmen.

SICIS ist eine offene IT-Plattform, die eine große Bandbreite an Funktionen bietet. Um beispielsweise die Daten der Terminalbetriebssysteme nutzen zu können, wurden spezielle Schnittstellen entwickelt, damit die Daten in SICIS direkt einspeist werden können. Eine andere wichtige Eigenschaft besteht in der Möglichkeit, Container-Verfolgungsdaten mit Satellitengestützten Informationen über die Position der Containerschiffe zu verknüpfen. Eine insbesondere für den Zoll essentielle Funktion von SICIS ist die Fähigkeit, Wareninformationen integrieren zu können, die die Zollbehörden bei der Optimierung ihrer Risikobewertungsprozesse im Bezug auf die Containertransporte einsetzen.

SICIS ist problemlos auf jedem Transportweg weltweit anwendbar. Aufgrund seiner ausgereiften Verknüpfungsmöglichkeiten gibt es praktisch keine Beschränkungen im Datenaustausch mit anderen Systemen. Unter anderem sind Schnittstellen zu IT-Plattformen wie die des EU-Projektes SmartCM vorgesehen, das sich mit ähnlichen Aspekten der Transparenzverbesserung von Containertransporten befasst, sowie zu CHINOS, einem EU-Projekt, das Lösungen unter Einsatz der Radio-Frequency Identification (RFID) in der Containerlogistik entwickelt hat. Zusätzlich wurden Kooperationen mit neuen Partnern eingegangen. DP World ist nun neben dem INTEGRITY-Projektpartner Hutchison Ports der zweite der weltweit führenden Terminalbetreiber, die den Datenaustausch mittels SICIS vornehmen.

Besonders bemerkenswert ist die Fähigkeit von SICIS, mit jeder Art von Container Security Devices (CSDs) zusammenzuarbeiten. So wurden Schnittstellen zu den CSD-Anbietern Savi Networks und den chinesischen Unternehmen CIMC und Long Sun implementiert. Des Weiteren ist INTEGRITY das erste europäische Forschungsprojekt, das mit offiziellem Einverständnis der chinesischen Zollbehörden CSDs verwenden darf. CSDs werden einerseits eingesetzt, um die Überwachung von Containern zu initiieren, andererseits, um sicherheitsrelevante Ereignisse zu übermitteln. Werden beispielsweise die Türen eines Containers nach der Beladung geschlossen, wird ein „Reisestart“-Signal“ ausgelöst. Werden sie unbefugt geöffnet, übermitteln sie ein „Türgeöffnet“-Signal an SICIS. Zudem senden CSDs regelmäßig GPS-gestützt die aktuelle Containerposition. Dessen ungeachtet ist INTEGRITY keineswegs auf den Einsatz von CSDs angewiesen.



Es ist nicht davon auszugehen, dass jeder Container in naher Zukunft mit einem CSD ausgerüstet wird. Deshalb ist SICIS ebenso in der Lage, Container ohne CSD zu überwachen.

Bereits in der Test- und Entwicklungsphase bescheinigen die Projektpartner aus Industrie und den beteiligten Zollbehörden dem SICIS-System beträchtliche Vorteile. Denn der gleichzeitige Zugriff auf gebündelte Informationen von verschiedenen Akteuren entlang der Transportkette erhöht die Vorhersagbarkeit der Transporte und macht die Prozesse einfacher und transparenter. Diese Verbesserungen führen zu einer deutlichen Steigerung der Zuverlässigkeit und Sicherheit über die gesamte Supply Chain. Zukünftig wird dadurch potentiell eine "Green Lane" beim Zoll möglich, wodurch wiederum der Service für die Kunden eine bedeutende Verbesserung erfahren kann. ■

Tognum mit neuem Vorstandsmitglied

Rainer Breidenbach übergibt 2011 an Peter Kneipp

Friedrichshafen, 18. Oktober 2010. Tognum-Vorstandsmitglied Rainer Breidenbach (55), verantwortlich für die Business Unit Engines, verlässt das Unternehmen auf ei-



Rainer Breidenbach

Sein Nachfolger wird ab 01.01.2011 Peter Kneipp (52), der in den vergangenen Jahren erfolgreich die Vertriebsregion Asien/Pazifik für die Tognum-Gruppe geführt hat.

Rolf Eckrodt, Vorsitzender des Aufsichtsrats der Tognum AG: „Wir bedauern die persönliche Entscheidung von Rainer Breidenbach.“

Seit seinem Eintritt ins Unternehmen 2005 hat er den erfolgreichen Weg der Tognum-Gruppe mit seinen jahrzehntelangen Erfahrungen im Vertrieb maßgeblich gestaltet und verantwortet.



Peter Kneipp

Er wird uns jedoch weiterhin mit seinem Rat zur Verfügung stehen.“ Mit der Berufung von Peter Kneipp zum neuen Tognum-Vorstandsmitglied für die Business Unit Engines zeigt das Unternehmen Kontinuität beim Führungswechsel.

Rolf Eckrodt: „Mit Peter Kneipp haben wir einen international überaus erfahrenen und langjährig erfolgreichen Geschäftsführer unserer wichtigsten Tochtergesellschaft für die weitere erfolgreiche Führung unserer größten Business Unit Engines zum Vorstandsmitglied berufen.“ ■

105. STG-Hauptversammlung Relevante Fragen zu Schiffssicherheit, CO₂-Emissionen und Offshore-Technik

Die Schiffbautechnische Gesellschaft e.V. (STG) lädt zur 105. Hauptversammlung nach Hamburg ein. Stabilität, Offshore- und Meerestechnik, Schiffsmaschinenbau und ausgewählte aktuelle Fragen sind die Schwerpunktthemen der diesjährigen Hauptversammlung. In 16 Vorträgen diskutieren Experten, Wissenschaftler und Industrievertreter aus Schifffahrt, Schiffstechnik und Maritimer Technik aktuelle technische Fragen.

Festredner in der Begrüßung und Eröffnung sind Dr.-Ing. Herbert Aly, Sprecher der Geschäftsführung Blohm + Voss Industries GmbH, Hamburg, und Jörg Bode, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Niedersachsen mit dem Vortrag: "Die wirtschaftliche Situation und ihre Auswirkungen auf den Schifffahrts- und Schiffbaustandort Deutschland".

Die Schiffbautechnische Gesellschaft bietet mit dem technischwissenschaftlichen Vortragsprogramm in ihrer jährlichen Hauptversammlung Reedern, Schiffbauern und der Maritimen Industrie eine Plattform für den fachlichen Austausch. Die Veranstaltung versteht sich insbesondere als Möglichkeit zur Begegnung zwischen den Mitgliedern, Freunden und Nachwuchswissenschaftlern.

Die Hauptversammlung beginnt am 17. November um 15.00 Uhr mit der 33. Georg-Weinblum-Gedächtnisvorlesung in der Technischen Universität Hamburg-Harburg. Der anschließende Begrüßungsabend sowie die Fachvorträge am 18. und 19. November finden im Hotel Hafen Hamburg, Elbkuppel statt.

Termin: 17.-19. November 2010

Ort: Hotel Hafen Hamburg, Hamburg

Anmeldungen zur Tagung bis zum 10. November 2010 per Internet:

www.stg-online.de

Wilhelmshaven wird Austragungsort der 7. Nationalen Maritimen Konferenz vom 27.-28. Mai 2011

Die Kanzlerin kommt auch

Die 7. Nationale Maritime Konferenz wird am 27. und 28. Mai 2011 in Wilhelmshaven stattfinden. Das hat Bundeskanzlerin Angela Merkel jetzt offiziell dem Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie und Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft, Hans-Joachim Otto, und der Niedersächsischen Landesregierung mitgeteilt. Die Bundeskanzlerin hat dabei gleichzeitig ihre Teilnahme an der Konferenz für den 28. Mai 2011 angekündigt.

Staatssekretär Otto sieht in dieser Fortführung des Prozesses der maritimen Koordination ein Bekenntnis der Bundesregierung zum maritimen Standort Deutschland. „Die maritime Wirtschaft wird zunehmend als starkes Netzwerk und als wichtiger Impulsgeber für die deutsche Volkswirtschaft wahrgenommen. Wir wollen auch diese Nationale Maritime Konferenz dazu nutzen, zukunftsweisend die Weichen dafür zu stellen, dass die maritime Wirtschaft ihre hohe Wertschöpfungspotential ausschöpfen kann“, betonte er.

Für den Niedersächsischen Ministerpräsidenten David McAllister und Wirtschaftsminister Jörg Bode ist das ein klares Signal für den Standort Wilhelmshaven. „Der Konferenz in Wilhelmshaven wird eine besondere Bedeutung zukommen, da die Wirtschafts- und Finanzkrise die Maritime Wirtschaft

im besonderen Maße getroffen hat“, so McAllister und Bode. „Außerdem entsteht in Wilhelmshaven mit dem JadeWeserPort das zentrale maritime Infrastrukturprojekt der letzten Jahrzehnte in Niedersachsen. Die Entscheidung für Wilhelmshaven zeigt, welche Bedeutung dem ersten deutschen Tiefwasserhafen auch national beigemessen wird.“

McAllister und Bode bedankten sich ausdrücklich bei der Stadt Wilhelmshaven: „Die Wilhelmshavener haben einen großen Anteil daran, dass wir die Maritime Konferenz nach Niedersachsen holen konnten.“ Die Konferenz wird unmittelbar auf dem Gelände des neuen JadeWeserPorts stattfinden. Um einen unmittelbaren Eindruck von dem neuen Tiefwasserhafen zu geben, werden die geladenen Teilnehmer in einer mobilen Konferenzstadt direkt an der Kaikante tagen. Mit mehr als 1000 Vertretern der maritimen Wirtschaft und der Wissenschaft ist die Nationale Maritime Konferenz die größte maritime Fachkonferenz in Deutschland. Die Konferenzen dienen dazu, Maßnahmen zur Sicherung und Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen zu entwickeln und so den maritimen Standort Deutschland zu stärken.

Die erste Nationale Maritime Konferenz fand im Jahre 2000 in Emden statt. Seit dem wird sie im zweijährigen Rhythmus von der Bundesregierung durchgeführt. ■

Tankmanagement aus einer Hand....

...vom Tank bis ins Steuerhaus!

Vom Füllstand



über

Druck und Temperatur



zur

Überwachung



und

Auswertung



Drei starke Partner für ein gemeinsames Ziel

FS Schiffstechnik
GmbH & Co. KG
Wertstraße 25
47053 Duisburg

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

Wittig GmbH
Max-Peters-Straße 13
47059 Duisburg

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



Mitgliederversammlung des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen am 30. September 2010 in Berlin

Um Handlungsempfehlungen an Bund, Länder, Kommunen, Hafenwirtschaft und Gewerkschaften geben zu können

Ferlemann kündigt Gutachten zum Potenzial der Binnenhäfen an

Von Friedbert Barg

Als Freundin von Binnenhäfen und Binnenschifffahrt gab sich Staatsrätin Dr. Kerstin Kießler (Foto), Bevollmächtigte der Freien Hansestadt Bremen beim Bund, zu Beginn der Mitgliederversammlung des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen



(BÖB) in der bremischen Landesvertretung an der Hiroshimastraße im Berliner Tiergarten zu erkennen: „Ich habe eine Weile in Bonn

am Rhein gelebt und bin begeistert von der Binnenschifffahrt!“. Wenn sie denn einmal in Pension gehen sollte, verriet sie weiter, werde sie ein Buch über die Binnenschifffahrt schreiben, denn davon gäbe es angesichts der Bedeutung der Binnenschifffahrt viel zu wenige.

Für die Mitglieder des BÖB ein guter und sachter Einstieg, denn sie hatten sich unter einem eher kontroversen Motto zu ihrer Mitgliederversammlung zusammengefunden. „Politische Konzepte versus Unternehmensstrategien“ standen auf der Tagesordnung, nach der über den Aktionsplan und das Hafenkonzert der Bundesregierung diskutiert werden sollte. Im Vordergrund standen dabei das Verhältnis zwischen See- und Binnenhäfen und die Möglichkeiten und Chancen einer besseren Vernetzung. Und



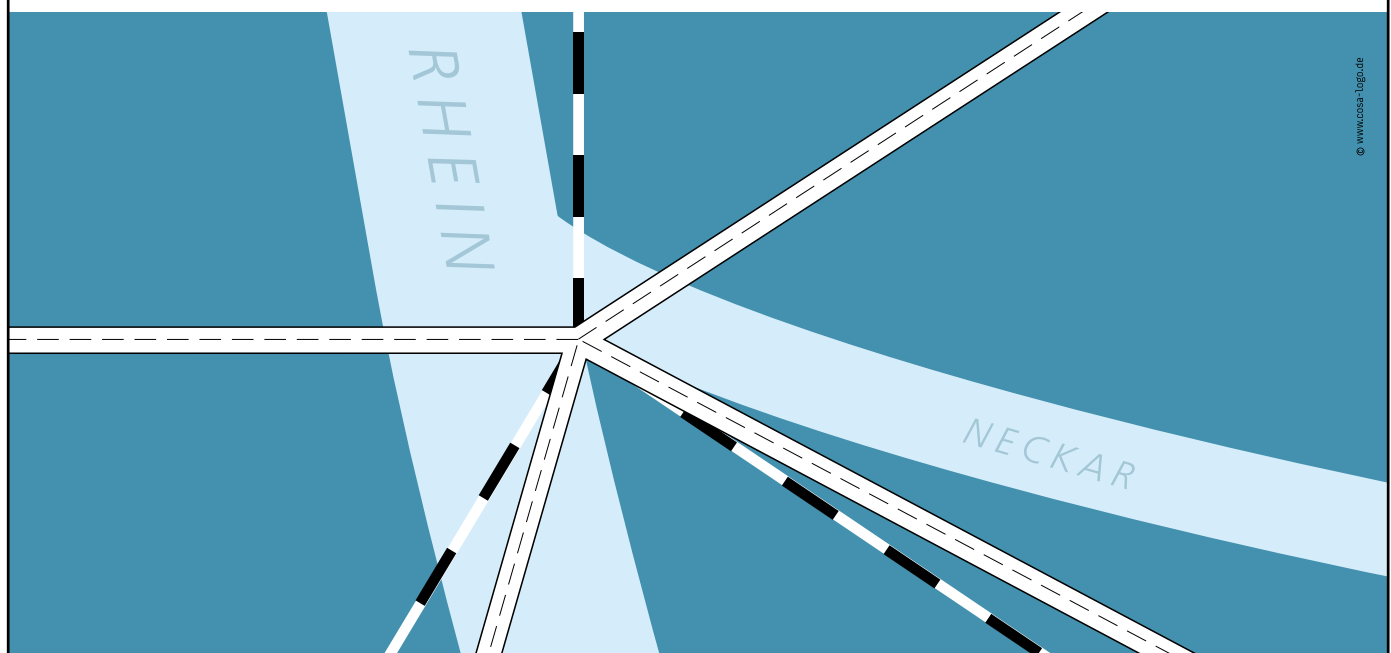
Rainer Schäfer

die, so BÖB-Präsident Rainer Schäfer in seiner Begrüßung, ließen sich am besten auf Augenhöhe miteinander besprechen. Die Binnenhäfen vollbrachten heute eine Leistung, die durchaus dazu berechtigten. Eine engere Kooperation und ein intensiverer Informationsaustausch sei erforderlich, um noch effektiver arbeiten zu können.

Für Detthold Aden, Vorstandsvorsitzender der Bremer BLG und zugleich Präsident des Zentralverbandes der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS), ist die Verbesserung der Hinterlandungen der Seehäfen ein besonders wichtiges Thema. „Was gibt es Besseres

HAFEN MANNHEIM

im Zentrum Europas



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



Mitgliederversammlung des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen am 30. September 2010 in Berlin



Detthold Aden

als See- und Binnenhäfen mit Binnenschiff und Bahn zu verbinden?", stellte er in den Raum. Alles sei aber gar nicht so einfach, denn neue Kapazitäten oder Erweiterungen der Hafenstrukturen zu schaffen, „ist in Deutschland aufgrund der extrem langen Planfeststellungsverfahren einfach nicht möglich!“

Zunächst müsse die Vernetzung der Verkehrsträger ganz vorn auf der Agenda stehen, sagte Aden. Das sei im ureigensten Interesse aller Logistikunternehmen: „Unsere Straßen sind an vielen Stellen nach wie vor verstopft. Engpässe gibt es an etlichen Stellen auch auf der Schiene. Und die Kapazitätsprobleme werden auch in den Seehäfen schon bald wieder spürbar.“ Und weiter: „Binnenwasserstraße und Binnenhäfen bieten langfristige Kapazitätsreserve, die viel besser mit den anderen Verkehrsbereichen vernetzt werden müssten, um die hohe Qualität des Logistikstandortes Deutschland zu erhalten und dauerhaft zu sichern.“ Mit der besseren Vernetzung von See- und Binnenhäfen befasse sich auch eine besondere Arbeitsgruppe, in der neben dem Deutschen Verkehrsforum und dem ZDS natürlich auch der BÖB vertreten sei. Hintergrund hierzu ist das angestrebte nationale Hafenkonzept, in das die zentrale Vernetzung von See- und Binnenhäfen als zentrale Maßnahme einbezogen werden muss. Ein eigens dazu konstituierter Beirat mit Vertretern

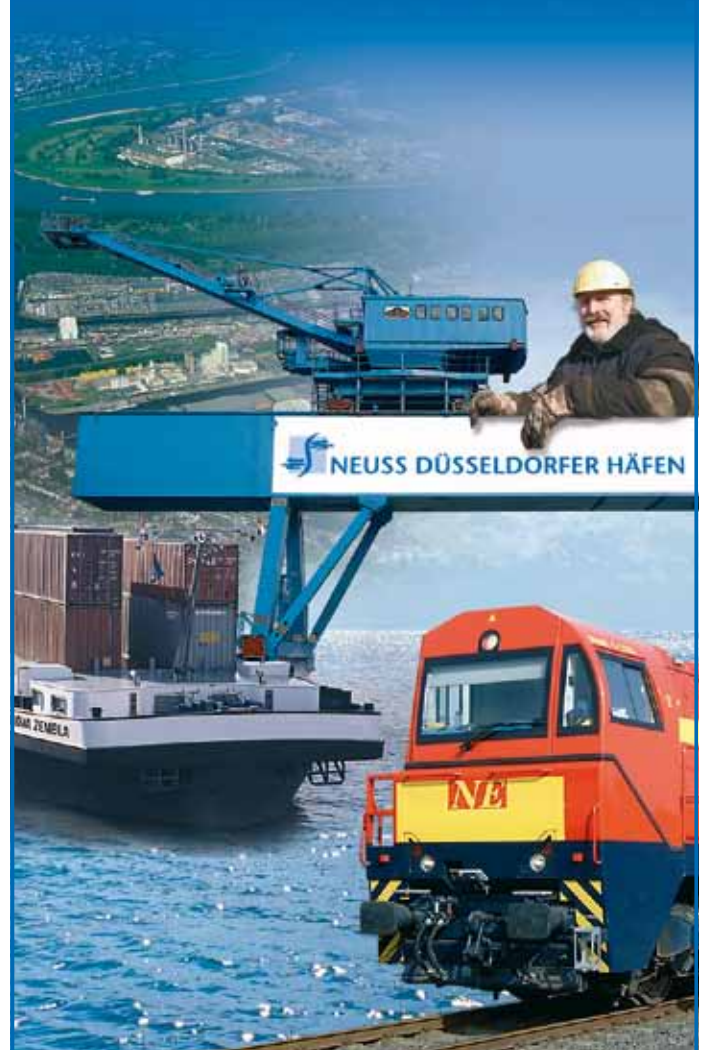


Enak Ferlemann

aus Politik, Verkehrswirtschaft und Umweltverbänden (*wir berichteten: für die Bereiche Binnenschifffahrt und Binnenhäfen gehören der BDB und der BÖB dazu; die Red.*) wird die Entwicklung und Umsetzung des nationalen Hafenkonzepts konstruktiv begleiten. Aden berichtete, dass man sich im Beirats bereits auf Prioritäten verständigt habe. Dazu gehöre unter anderem eine bessere Integration der Binnenhäfen in die Transportketten. Zur Verbesserung der Perspektiven der Binnenschifffahrt, so Aden, seien drei Dinge erforderlich: die Beseitigung des Engpasses Schiffshebewerk Scharnebeck, eine bessere Vermarktung des Binnenschiffs, um dessen Stärken deutlich zu machen und die Verbesserung der Informationsflüsse, denn ohne durchgängige Informationsflüsse seien auch keine durchgängigen Transportketten möglich. Das sei das Ergebnis einer Analyse der Arbeitsgruppe, wobei konkret unter anderem eine Binnenschiffsimulation zwischen den Häfen Hamburg und Braunschweig beleuchtet wurde. Aden bemängelte, dass es zum Beispiel bei der Vielzahl der Terminals im Hamburger Hafen keine gesonderten Liegeplätze für Binnenschiffe gebe.

Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, lobte die Arbeit des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen: „Der BÖB vertritt hervorragend die Interessen

Ein starker Partner für Wirtschaft und Region.



 **NEUSS DÜSSELDORFER HÄFEN**
www.nd-haefen.de

Mitgliederversammlung des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen am 30. September 2010 in Berlin



Gustav Herzog

seiner Mitglieder beim Bund und bei den Ländern, und ist unverzichtbarer Partner des Bundes bei Fragen der Hafen- und Verkehrspolitik." Ferlemann bedankte sich auch für die Unterstützung durch den BÖB bei der Erarbeitung des Nationalen Hafenkonzeptes sowie die Bereitschaft im Beirat und Lenkungsausschuss bei dessen Umsetzung tatkräftig mitzuwirken. Ferlemann ging auch auf das Motto „Politische Konzepte versus Unternehmensstrategien“ der BÖB-Mitgliederversammlung ein und sagte, dass die politischen Konzepte des Bundesverkehrsministerium im Gegenteil ganz im Einklang mit den Unternehmensstrategien sehen. Um das bestehende und zukünftige Potenzial von Binnenhäfen als Umschlagplätze, zentrale Güterverteilzentren und trimodale Hinterland-Hubs für die Seehäfen zu identifizieren, will das Bundesverkehrsministerium ein Gutachten in Auftrag geben, dessen Ergebnis noch in diesem Jahr vorliegen soll. In dem Gutachten sollen – aus einer Erhöhung der über die Wasserstraße und Schiene transportierten Gütermenge resultierende – Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur untersucht werden. In die Untersuchung werden alle Verkehrsträger und die mögliche Konkurrenz durch andere Hafenstandorte einbezogen. So sollen auch Konkurrenzbeziehungen zwischen Schiene



Torsten Staffeldt

und Wasserstraße berücksichtigt sowie Umschläge von der Straße auf die Schiene in den Hafenstandorten und umgekehrt werden. Darüber hinaus werde die Studie, so Ferlemann, praxisorientierte Handlungsempfehlungen enthalten und diese auf ihre Auswirkungen auf das zukünftige Potenzial der Binnenhäfen als zentrale Güterverteilzentren und Hinterland-Hubs für die Seehäfen sowie auf die hafensrelevante Verkehrsinfrastruktur bewerten. Die praxisorientierten Handlungsempfehlungen, so der Staatssekretär weiter, werden sich an den Bund, die Länder, Kommunen, Hafenwirtschaft, Gewerkschaften und sonstige relevante Interessengruppen richten. Ferlemann beschrieb, worin nach Ansicht der Bundesregierung die zukünftigen Herausforderungen der Binnenhäfen stehen: darin, sich zu zentralen trimodalen Schnittstellen in Logistiknetzwerken insbesondere mit Blick auf europäische Ost-West-Verkehre zu entwickeln und zunehmende Funktion als Hinterland-Hubs und Güterverkehrszentren für die deutschen Seehäfen und ZARA-Häfen wahrzunehmen. Ferlemann reagierte damit auf eine vorangegangene Anmerkung von Roland Hörner, Mitglied des BÖB-Präsidiums und Geschäftsführer der Mannheimer Hafengesellschaft, der bemängelt hatte, dass das nationale Hafenkonzept nicht genug auf



Roland Hörner

die Bedeutung und Anbindung der ZARA-Häfen (Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, die Red.) einginge. „Wenn der Bund das nicht macht, werden das möglicherweise die Regionen tun!“, sagte der Chef des drittgrößten Hafens am Rhein. Im Zusammenhang mit den bislang noch immer nicht endgültig beseitigten Unklarheiten bei der finanziellen Förderung der Binnenhäfen regte Hörner in einem Dialog mit dem Staatssekretär an, doch einmal zuständige Mitarbeiter untereinander auszutauschen. So wäre es doch denkbar, dass die für die Hafenförderung zuständigen Mitarbeiter aus dem Ministerium beziehungsweise der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung im Austauschverfahren eine Weile in einer Hafendirektion arbeiteten und umgekehrt die entsprechenden Hafenmitarbeiter für einen begrenzten Zeitraum ins Ministerium gingen, um alles einmal mit einer anderen Brille zu sehen. Zumindest während des öffentlichen Teils der BÖB-Mitgliederversammlung und der dazugehörigen Podiumsdiskussion, an der unter der Moderation von Hans-Wilhelm Dünner - zusammen mit den schon erwähnten Referenten - Dr. Bernt Mester (BLG), MdB Torsten Staffeldt (FDP) und MdB Gustav Herzog (CDU) teilnahmen, schien Ferlemann nicht abgeneigt, dem Vorschlag zuzustimmen. ■



NECKARHAFFEN
PLOCHINGEN

Das Tor zum Rhein und zu den Seehäfen



Neckarhafen Plochingen GmbH, Am Rheinkai 10, 73207 Plochingen
 Tel (0 71 53) 6 13 15-0, Fax (0 71 53) 6 13 15-22,
 E-Mail: info@neckarhafen-plochingen.de, Internet: www.neckarhafen-plochingen.de



Burkhard Landers, Präsident der IHK Niederrhein



Michael Heinz, Vizepräsident der Wasser- u. Schifffahrtsdirektion West



Heinz Schmidt, Präsident der IHK Mittlerer Niederrhein



Diskutanten auf dem Podium (v.l.): Dr. Peter Langenbach, IHK Niederrhein; Rainer Schäfer, BÖB; Friedbert Barg, Moderator, Schifffahrt-online; Torsten Staffeldt, MdB; Dr. Gunter Jaegers, BDB; Dr. Christoph Kösters, VVWL.
Foto: IHK

Leistungsfähigkeit des Wasserstraßennetzes ausbauen PGBi Gast bei der IHK Duisburg

Zu einem verkehrspolitischen Gedankenaustausch mit Mitgliedsunternehmen der Industrie- und Handelskammern Niederrhein und Mittlerer Niederrhein waren am 23.9.2010 drei Abgeordnete des Deutschen Bundestages ins Haus der IHK Niederrhein in Duisburg gekommen: Bärbel Bas (SPD), Torsten Staffeldt (FDP), Gustav Herzog (CDU) sind Sprecher ihrer Fraktionen innerhalb der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt (PGBi) im Bundestag. Burkhard Landers, Präsident der IHK Niederrhein hob die Bedeutung der Binnenschifffahrt für das Land Nordrhein-Westfalen hervor, in dem 125.000 Menschen allein in den Häfen beschäftigt sind und in dem ein Drittel des gesamten Güterverkehrs bewegt werde. „Das liegt deutlich über dem Durchschnitt und übertrifft beispielsweise den Schienenverkehr bei weitem!“, unterstrich Landers. Heinz und wies gleichzeitig

darauf hin, wie wichtig es für die meisten der im Transportgewerbe tätigen IHK-Unternehmen sei, gerade die Leistungsfähigkeit des Rheins und des Kanalnetzes zu erhalten und auszubauen.

Michael Heinz, Vizepräsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, informierte Gäste und IHK-Mitglieder über die aktuelle Wasserstraßeninfrastruktur in NRW, bevor PGBi-Koordinator Torsten Staffeldt über die Arbeit der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt berichtete und dabei herausstellte, dass sich die etwa 50 in der PGBi zusammenarbeitenden Bundestagsabgeordneten weiterhin für eine intensive Förderung des Systems Wasserstraße / Binnenschiff / Binnenhäfen einsetzen werden.

In einer anschließenden Podiumsdiskussion mit Experten aus Schifffahrt, Häfen und Spedition wurden die Statements der Referenten diskutiert. fb ■



Inbesondere Manager von im Transportgewerbe tätigen IHK-Unternehmen waren zur Diskussion in die IHK-Duisburg gekommen.
Foto: IHK

Geschichten aus der Schifffahrt (XIII)

„Da macht jemand den Affen an Bord . . .“

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.

„Motor“ bzw. das MS hieß „Ronco“ (bin mir jedoch nicht ganz sicher, aber geh'n wir ganz einfach mal davon aus, sonst kann ich diese Geschichte ja nicht weiter schreiben).

Der Alte dieses MS stand mit dem Schmelzer auf dem Achterdeck und hatte ihm wohl gerade gesagt, er möge die Maschine klar machen. Also ging der junge Mann als erstes zum Schornstein und nahm den Deckel vom Auspuff herunter, der - wie übrigens auch bei uns - noch nicht mit einem Drehgelenk versehen war, sodass er dann hätte gar nicht entfernt werden müssen und stellte diesen neben den Schornstein in eine dafür vorgesehene Halterung.

der vom Schornstein herunter auf die Roof, machte ein paar Salti rückwärts, als wenn er sich über sein Werk diebisch freute und schaute dann (ich war mir sicher, dass er das irgendwie erwartungsfroh tat) auf den Schornstein. Sekunden später gab es einen heftigen Schlag, einen mordsmäßigen Knall als die Maschine angelassen wurde und der Deckel wie eine Rakete in die Luft schoss, begleitet von einer schwarzen Qualmwolke.

Der Aff' machte den Affen und sauste kreischend wie von einer Tarantel gestochen über die Roof und befand sich in kürzester Zeit auf dem Steuerhausdach. Da oben angekommen riss er wie ein Berserker am Lautsprecher rum, bis er ihn schließlich abgerissen hatte und schleuderte diesen dann in Richtung Schornstein. Inzwischen war der Auspuffdeckel, (bei uns hatte der ein Gewicht von ungefähr ein - zwei Kilo) nach seinem Steigflug auf ca. 15 m Höhe als Folge der Schwerkraft wieder gelandet und zwar mit lautem Getöse im Nachen, der auf dem Ruderquadranten auf dem Achterdeck seinen Platz hatte.

Wir befinden uns zu Beginn meiner heutigen Geschichte, im Frühjahr 1968 an Bord des Haniel-Kurier 10, wegen Hochwasser stillliegend im Kiesloch in Seltz. Vom Alten hatte ich morgens den Auftrag erhalten das Steuerhaus zu reinigen, Fenster und Messing zu putzen. Eigentlich ein heller freundlicher Tag, der Regen hatte aufgehört und ich hätte es für schöner gefunden, an Deck zu arbeiten, - aber ich war ja nur der Schmelzer und der Alte hatte bestimmt, - Punkt!

Dies alles beobachtete ich vom Steuerhaus des HaKu 10 aus, (Messing putzen fand ich fürchterlich ermüdend und langweilig, deshalb dauerte das Ganze bei mir auch immer eine Weile). Ich will damit sagen, dass das Geschehen auf dem „Schweizer“ mich normaler Weise kaum interessiert hätte, - aber so. Na-ja, ich wurde dann aber auch Zeuge eines höchst amüsanten Vorfalles.

Plötzlich erregte nämlich eine Bewegung im Steuerhaus des MS Ronco meine Aufmerksamkeit. Da turnte irgendeine seltsame Gestalt herum. Erst glaubte ich meinen Augen nicht trauen zu können und hielt an der Vorstellung fest, dass es sich bei dem Turner oder der Turnerin um ein Kind handelte. Dann aber öffnete sich plötzlich die Steuerhaustür und heraus sprang – ein Affe, ein Schimpanse, wie ich unschwer feststellen konnte.

Darauf, dass das alles nicht ohne die entsprechende Geräusentwicklung vonstatten gegangen war, hab' ich ja schon hingewiesen. Insofern war es nicht verwunderlich, dass sich innerhalb kurzer Zeit eine kleine Menschenmenge rund um die Örtlichkeit des Geschehens versammelt hatte. Darunter natürlich auch die konsternierte Besatzung des (sorry) „Schimpansendampfers“.

Wir lagen mit ca. vier oder fünf Kiesschiffen längsseits nebeneinander und warteten eigentlich nur darauf, dass es an der Verladung weiterginge. Zwei oder drei Schiffslängen weiter lag ein MS der Reederei Alpina / Basel. Ich glaube mich zu erinnern, der

te. Jetzt war ich aber baff. Was machte dieser Affe? Er schnappte sich den Auspuffdeckel, den der Schmelzer eben erst neben dem Schornstein verstaut hatte und setzte ihn behände wieder auf den Auspuff oben turnte er wie-

Auch ich begab mich etwas näher an den „Tatort“ und erlebte hautnah, wie man nun mit vereinten Kräften versuchte den Affen einzufangen, der noch immer aufgeregter und heftig kreischend über's Schiff turnte und dabei alles, was nicht fest mit dem Schiff verbunden war durch die Gegend schmiss. Übrigens, - der Affe hieß Fuzzi! Fuzzi wurde jetzt systematisch eingekreist. Jeder bemühte sich seiner habhaft zu werden. Allerdings vom Affenbesitzer, bzw. dem „Affenherrchen“; es war, glaube ich, der Alte von dem Ronco, mit dem Warnhinweis versehen: Vorsicht, der beißt!

Schließlich flüchtete Fuzzi vor so viel Häschern nach vorn auf den Mast und war von dort auch nicht mehr fort zu bewegen.

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.

Also, - wir legen den Mast um, hieß es. Der Schmelzer vom Ronco rief: Wartet mal einen Moment, sauste zum Herft und zog so was Ähnliches wie ein Deckkleid raus. Dieses wurde auf'm Raum 1 und der vorderen Roof ausgebreitet. Wenn der Aff' vom Mast springt, meinte der pfiffige Schiffsjunge, landet er zwangsläufig auf dem Deckkleid, dann müssen wir nur noch an jeder Seite anpacken und das Ding zusammenfalten, - dann hab'n wir ihn. Aber das muss blitzschnell gehen.

Ab diesem Zeitpunkt bekam ich nur noch mit, dass man anfang den Mast runter zu kurbeln und dass der Schimpanse wieder anfang zu kreischen. Dann sah ich noch, wie er einen Riesensatz vom nieder gehenden Mast über die Köpfe der aufeinander zu stürzenden Deckkleidhalter hinweg machte und im bereits aufgedeckten Raum 2 verschwand. Was sich davor auf dem Lukendach des Raum 1 und der vorderen Roof abspielte, kann man getrost als Großwildjägerdrama bezeichnen. Etwa drei oder vier der Affenjäger waren nämlich bei dem Versuch den Affen mit dem Deckkleid „einzusacken“ dermaßen gegeneinander geprallt, dass es anschließend doch recht zahlreiche Blessuren zu bejammern gab.

Und jetzt kam der Clou des Ganzen. Von achtern näherte sich des Schiffmanns Töchterlein, vielleicht so um die 6 – 7 Jahre alt, mit ein/zwei Bananen in der Hand. Sie ging bis zum Laderaum 2 indem sich der Affe noch immer befand und rief. Fuzzi, ei gucke mol was ich do hab', komm hoch und sei lieb – ja! Erst tauchte der Kopf des Schimpansen, vorsichtig nach allen Seiten sichernd, über dem Tennebaumwinkel auf, ich denke es stand eine angelehnte Leiter in dem Raum, dann kam der ganze Affe zum Vorschein. Er ließ sich vollkommen ruhig und bedächtig neben dem kleinen Mädchen nieder, nahm die dargereichte Banane, flutschte sie aus der Schale und vertilgte sie. Dabei ließ er sich seelenruhig von dem Mädchen streicheln.

Und die Moral von der Geschichte', - manchmal lohnt der ganze Aufwand nicht. ■

Deutsches Verkehrsforum

Aktionsplan Güterverkehr

Beim Lenkungskreis Güterverkehr des Deutschen Verkehrsforums hat sich Enak Ferlemann MdB, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), zufrieden mit dem Entwicklungsprozess beim Aktionsplan Güterverkehr geäußert.

Ferlemann MdB: "Der Meinungsaustausch mit dem Gewerbe, den Verbänden und Unternehmen zur Weiterentwicklung des Aktionsplans Güterverkehr ist aus unserer Sicht sehr positiv verlaufen. Unser Ansatz hierbei war, Verkehr zu ermöglichen anstatt zu vermeiden. Dieser Grundsatz findet sich im Maßnahmenkatalog des Aktionsplans Güterverkehr wieder. Die Arbeiten daran sind nun weitgehend abgeschlossen."

Der Vorsitzende des Lenkungskreises, Dr. Jörg Mosolf, Geschäftsführender Gesellschafter und Sprecher der Geschäftsführung Horst Mosolf GmbH & Co. KG Internationale Spedition, begrüßte, dass die 16 Prioritäten des neuen Aktionsplans nahezu alle Maßnahmen umfassen, die auch das Deutsche Verkehrsforum in seiner Stellungnahme gegenüber dem BMVBS vom März 2010 als vorrangig eingestuft hat.

Ferlemann MdB betonte vor den Experten im Lenkungskreis, dass es um eine bessere Vernetzung und Nutzung der jeweiligen Verkehrsträger gehe.

Auch die Ertüchtigung der Verkehrsinfrastruktur müsse zukünftig schneller und effizienter voran gehen. Dazu wolle das BMVBS verstärkt das Instrument der Öffentlich-Privaten-Partnerschaften einsetzen, die Verkehrsstelemtatik ausbauen und ein besseres Baustellenmanagement voran treiben.

Um den Logistikstandort Deutschland zu stärken, werde laut Ferlemann MdB damit begonnen, das Nationale Hafenkonzept umzusetzen und Engpässe im Hinterlandverkehr zu beseitigen.

"Insgesamt wollen wir Deutschland als Logistikstandort international besser vermarkten. Dazu haben wir mit der "Logistic Council Germany" LCG eine Institution, die gezielt potenzielle Märkte und Investoren anspricht. Wir wollen daher gemeinsam mit den Ländern und der Wirtschaft unsere Aktivitäten erweitern und dabei die internationalen Auftritte auch durch hochrangige Präsenz des BMVBS unterstützen.", erklärte der Staatssekretär. ■

**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 Repräsentanzen in Amberg, Magdeburg, Haren (Ems), Regensburg betreut die seit 1920 bestehende Firma CARL REHDER mit aktuell mehr als 30 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die Kasko-, P&I- (Haftpflicht) und Ausfallversicherung von Kunden aus den Bereichen Seeschifffahrt, Flussschifffahrt und Fischerei.

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

Das wichtigste Ziel des Unternehmens ist die Entwicklung individueller,

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

Schulschiff „Rhein“ im Duisburg-Homberger Stadthafen Fitgemacht für die die Zukunft

Von Petra Grünendahl

Einträchtigt liegen sie nebeneinander im Stadthafen in Duisburg-Homberg: Die Rhein I und die Rhein II. Hier werden die Auszubildenden der Betriebe untergebracht, gepflegt und „rund um die Uhr“ betreut, wenn sie am nahe gelegenen Schiffer-Berufskolleg Rhein ihrer

Berufschulpflicht nachkommen: 113 Schiffsjungen und -mädchen bewohnen auf den Schiffen kleine Einzel- und Doppelkabinen. Jeweils für dreimonatige Blockunterrichtsphasen kommen pro Jahr insgesamt 350 Azubis der verschiedenen Jahrgänge nach Homberg

Seit 1948 ist das „Schulschiff Rhein“ die Aus- und Fortbildungseinrichtung des Ar-

beitgeberverbandes der deutschen Binnenschifffahrt e. V. (AdB). Die beiden Schiffe, die aktuell hier vor Anker liegen, stammen aus den Jahren 1958 und 1984. Der Vorgänger, die alte Rhein I, wurde 1894 als Doppelschraubenschlepper gebaut, seit 1936 als Wohn- und Schulschiff genutzt und 1984 ersetzt. Die Schiffe dienen zum einen der Unterbringung und Betreuung der Schiffer-Azubis, zum anderen sind sie aber auch Ort der Weiterbildung im Schiffergewerbe.

Rund 60 Lehrgänge bot der AdB 2010 auf seinem Schulschiff an, im kommenden Jahr sollen es 70 werden. Rund 800 Binnenschiffer bildeten sich im Jahr 2009 an Bord der Rhein I und Rhein II weiter. Die Tendenz zur Fortbildung steigt ebenso wie die Neigung der Betriebe zur Ausbildung stetig. Denn von gut ausgebildeten Fachleuten lebt die Branche.

Kapitän Lothar Barth kam vor sechs Jahren als stellvertretender Schulschiff-Kapitän zum AdB. Im April 2005 übernahm er dann die Schulschiffleitung. Im Jahr 2006 fing er an, die beiden Schiffe schrittweise auf den neuesten Stand zu bringen, um in der Aus- und Weiterbildung für die nächsten Jahre gerüstet zu sein. Da Modernisierungen ihrem Preis haben, wurden die Maßnahmen in Etappen geplant und schrittweise umgesetzt. „In jedem Jahr durfte ich in Abstimmung mit der Geschäftsleitung des AdB ein Projekt



Die Schulschiffe „Rhein I“ (rechts) und „Rhein II“. Kleines Bild: Kapitän L. Barth.

Fotos: Petra Grünendahl

Die Fachzeitschrift im Internet

www.schifffahrt-online.de

Schifffahrt-online

Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Den neuen Job finden im **Schifffahrt-online**-Stellenmarkt.

Stellengesuche

erscheinen bei uns kostenlos.

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



Mittagessen und ...

umsetzen“, so Barth. Den Anfang machte der Umbau der alten Kapitänswohnung auf der Rhein II, dem kleineren Schiff, in einen Mädchenwohnbereich. Ebenfalls auf der Rhein II wurde ein Tagesraum (für die Mahlzeiten) eingerichtet, der auch als Seminarraum genutzt wurde.

Im Jahr 2007 wurde ein neuer Dienstwagen angeschafft: Den dreizehn Jahre alte Astra Kombi ersetzte Barth durch einen VW Caddy, der höhere Ladekapazitäten zum Einkaufen bot. „Damit erledige ich nun einmal in der Woche den Großeinkauf“, erklärt der Kapiän. „Lebensmittel werden aber zum Teil auch angeliefert.“ Schließlich braucht man davon für die tägliche Verpflegung von Azubis, Schiffern in Fortbildungskursen und der Schiffsbesatzung schon reichlich.

Im folgenden Jahr stand der nächste große Umbau in der Küche der Rhein an. Bei der jährlichen Überholung in der Werft (in den Sommerferien) erneuerte man die Kühlhäuser komplett mit allem Interieur: Modernste Kühl- und Gefriertechnik, bessere Dämmung sowie Edelstahl-Regale, die sich besser sauber halten lassen, sparen Ressourcen und Energie – und nicht nur in

Form von Strom. Ein neuer Kochblock mit Hygieneplatte, Kochtöpfen und Bratpfanne wurde 2009 angeschafft. „Der neue Block ist für 200 Leute ausgelegt und damit fast doppelt so groß wie der Alte. So kann für alle gleichzeitig gekocht werden, auch wenn die Azubis und die Binnenschiffer aus den Fortbildungslehrgängen in getrennten Schichten essen“, verrät Barth. Zum bisherigen Abschluss der Rundum-Erneuerung erweiterte man den Tagesraum auf dem großen Schiff, der Rhein I, durch verschiedene Umbauarbeiten von 96 auf 120 Plätze Kapazität. Seitdem steht auch der Seminarraum auf der Rhein II, dem kleineren Schiff, endlich wieder uneingeschränkt für den Seminarbetrieb zur Verfügung.

Ideen hat Lothar Barth noch einige, um die Aus- und Weiterbildungseinrichtung des AdB für künftige Anforderungen weiter zu verbessern. Die geplanten Projekte stimmt er mit dem AdB als Eigentümer der beiden Schiffe ab. Die Form der Realisierung hängt auch davon ab, welche finanziellen Mittel ihm zur Verfügung stehen. Fest steht: Auch künftig wird es jedes Jahr einen weiteren Schritt nach vorne gehen!

Mehr Informationen unter www.schulschiff-rhein.de. ■



... die neue Küche auf dem Schulschiff „Rhein I“

Seit dem 7.10.2010 Zugang zu allen europäischen River Information Services

Ein neues Internetportal mit Zugang zu allen Binnenschifffahrtsinformationsdiensten (River Information Services – RIS) in Europa ist online gegangen: <http://ris.vlaanderen.be>. Das Portal richtet sich in erster Linie an die Binnenschifffahrtsunternehmer als Endnutzer. Erstmals wurden alle themenbezogenen Informationen aus sämtlichen europäischen Ländern auf einer einzigen mehrsprachigen Website zusammengefasst.

Die Binnenschifffahrtsinformationsdienste (River Information Services oder RIS) harmonisieren den Informationsaustausch zwischen Betreibern und Nutzern von Wasserstraßen. Hierzu bedienen sie sich eines einheitlichen, elektronischen Formats, das für alle verständlich ist, ungeachtet der Sprache des Nutzers. Die Einführung harmonisierter Verkehrsmanagementsysteme, die über die Grenzen hinaus kompatibel sind, ist in einer europäischen Richtlinie verankert. Diese Richtlinie hat Gesetzeskraft und soll die Sicherheit auf den europäischen Binnengewässern verbessern und die Effizienz steigern.

Das neue Portal bietet Zugang zu einer ganzen Reihe von RIS-Diensten. Beim AIS (Automatic Identification System) handelt es sich um ein Identifikationssystem, das automatisch Daten über den Namen, die Position, die Geschwindigkeit und die Fahrtrichtung eines Schiffs funkt, sei es zwischen Schiff und Verkehrsposten an Land oder zwischen Schiffen untereinander. Die neue Website gibt einen Überblick über die zugelassenen AIS-Geräte und Einbaufirmen sowie über Förderprogramme zur Anschaffung solcher Systeme. Auch die Schifffahrtsnachrichten sind ab sofort über dieses Portal zu empfangen. Darüber hinaus findet der Nutzer Informationen über die benötigte Software zur elektronischen Anmeldung bei Verkehrsposten an Land und bei Schleusen.

http://ris.vlaanderen.be/index_de.html

Wer am Rhein lebt (oder auf ihm fährt), sollte einmal im Leben die Quelle besucht haben

Ein Leuchtturm an der Wiege des Rheins

Die kleine Schweizer Berggemeinde Tujetsch/Sedrun kämpft mit Abwanderung und sucht einen Weg zum Überleben. Unterstützung verspricht sie sich von den fünfzig Millionen Rheinanwohnern, denen sie das Herz mit der Sehnsucht erfüllen will, einmal im Leben die Quelle ihres Flusses zu besuchen. Mit einer spektakulären, mehrmonatigen Fahrt des Frachters „Rheinquelle“ von Rotterdam nach Basel will sie dies erreichen.

„Bien di“ oder „Buna sera“ – Dieser Gruß steht sinnbildlich für die romanische Tradition der bündnerischen Gemeinde Tujetsch mit dem Hauptort Sedrun. Trotz der bedeutenden Veränderungen der letzten Jahre ist Romanisch hier nach wie vor die Amtssprache. Der Oberalppass verbindet die Val Tujetsch mit Andermatt und dem Urserental. Und: Auf dem Gebiet der Gemeinde Tujetsch befindet sich die Wiege des Rheins: der Tomasee (Lai da Tuma).

Überhaupt ist Wasser hier ein ganz großes Thema: die Gotthard-Region als europäisches Wasserschloss. Vier gewaltige europäische Flüsse werden am Gotthard geboren und entwickeln sich in alle Himmelsrichtungen: neben dem Rhein die Reuss, die Rhone und der Ticino.

Mit dem Projekt Rheinquelle soll der Bekanntheitsgrad dieses Quellgebietes gesteigert die Zahl der Touristen in der Region verdoppelt und die Aufenthaltsdauer der Gäste verlängert werden.

Und so haben die Organisatoren den - wahrscheinlich gut vorbereiteten - Ablauf geplant:

Reise der Begegnungen

Die Gemeinde Tujetsch/Sedrun lässt sich einen Rheinfraachter in Rotterdam schenken und nutzt ihn als Informations- und Kulturplattform. Bereits die Beschaffung und Übergabe des Schiffs wird zum Großereignis. Der Bürgermeister von Rotterdam tauft es im Beisein seiner Kollegen aus der Schweiz auf den Namen „Rheinquelle“.

Gemächlich tuckert die „Rheinquelle“ während mehrerer Monate rheinaufwärts, von Stadt zu Stadt. Ein Begrüßungsfest steigt, lokale und Schweizer Künstler zelebrieren das Thema Wasser. Die Räume des Schiffes werden für Veranstaltungen und gesellschaftliche Anlässe aller Art genutzt. Die besuchten Städte samt Umfeld werden die „Rheinquelle“ und mit ihr die Idee, dass das Schiff heim zur Quelle fährt, in ihre Herzen schließen. Entsprechend wird die „Rheinquelle“ mit großer Anteilnahme verabschiedet. Melancholisch hupen die Schiffshörner und in die Abschiedstränen mischen sich die Klänge der Alphörner.

In Basel angekommen wird der Rheinfraachter in mehrere Stücke zerteilt und auf dem Landweg die weltberühmte Schöllenen-Schlucht hoch und an der Teufelsbrücke und Andermatt vorbei auf den Oberalppass transportiert und neu zusammengesetzt. Hier erwartet die „Rheinquelle“ in dankbarer Erinnerung an die unzähligen Begegnungen und neugeschlossenen Freundschaften die Besucher aus dem ganzen Rheingebiet.

Die Schätze hüten

Auf dem Oberalppass (2046 m ü. M.) erzählt die „Rheinquelle“ nach ihrer außergewöhnlichen Reise über Jahre hinweg von den



Mit einer schon fast mystischen Veranstaltung wurde der Leuchtturm in der - nebligen - Nacht vom 14. auf den 15.10.2010 auf dem Oberalppass nahe der Quelle des Rheins im Thomasee eingeweiht.
Foto: Friedbert Barg

wunderbaren Begegnungen. Als Museum wird sie zur Hüterin der Geschenke und Schätze, die sie von den Menschen in Rotterdam und den Städten unterwegs erhalten hat. Gleichzeitig stellt sie eine einmalige touristische Bildmarke und ein gesuchtes Fotosujet dar.

Mit der Rheinmündung verknüpfen

Das ehemalige Unterfeuer von Hoek van Holland, also jener 14 Meter hohe Leuchtturm, der bei der Rheinmündung am anderen Ende des Rheins siebzig Jahre lang seinen Dienst verrichtet hat, wird ab Oktober 2010 als Vorbote der „Rheinquelle“ für die nächsten Jahre auf dem Oberalppass stehen. In enger Zusammenarbeit mit dem Hafemuseum in Rotterdam werden wir den Nachbau realisieren und dadurch eine erste Brücke zum anderen Ende des Rheins, nach Rotterdam, schlagen. Mit dem auf dem Infocenter montierten Nebelhorn verunsichert und irritiert der Leuchtturm im Sommer die zahlreichen Passfahrer und im Winterhalbjahr die Skifahrer und weist auf das bevorstehende Ereignis hin.

Investieren in die Zukunft

Das Projekt Rheinquelle unterscheidet sich in seiner Originalität bei Weitem von üblichen touristischen Projekten. Initiiert von Enjoy Switzerland kann die Gemeinde Tujetsch / Sedrun diese wunderbare Geschichte während vieler Jahre für sich nutzbar machen. Vom Aufbruch im Tujetsch profitiert der Tourismus, aber auch Gewerbe und Handel. Gastfreundschaft und Dienstleistungsbereitschaft erhalten zentrale Bedeutung. Sie bilden mit der einmaligen Pracht der Natur das Fundament für eine neue Epoche.

Einladung an Sponsoren

Investoren und Gönner des Projektes können mit einer langfristigen und internationalen Ausstrahlung der eingesetzten Mittel rechnen. Wer seine geschäftlichen Aktivitäten entlang des Rheins ausbauen oder vertiefen will, dem bietet sich mit der Vision „Rheinquelle“ eine einmalige Gelegenheit, ein breites Kundensegment anzusprechen. Finanzkräftige Unternehmungen können als Haupt- und Schiffssponsor ‚Heimathafen‘ der „Rheinquelle“ werden. Aber auch für kleinere Budgets findet sich eine breite Palette möglicher Investitionsbereiche mit einmaliger Breitenwirkung.

Ansprechpartner für interessierte Investoren, Gönner und Sponsoren ist Hanno Wyss, Telefon 0041-41-6621919 oder 0041-792448089 fb ■

Termine

- Nacht vom 14. / 15. Oktober 2010
Offizielle Einweihung des Leuchtturms auf dem Oberalppass.
- Mai 2012
Offizielle Übergabe und Taufe der „Rheinquelle“ durch den Bürgermeister von Rotterdam.
- Mai bis August 2012
Fahrt der „Rheinquelle“ von Rotterdam nach Basel.
- September / Oktober 2012
Die „Rheinquelle“ wird zertrennt, auf der Strasse auf den Oberalppass gebracht, aufgestellt und zusammengescheisst.
- April bis Juli 2013
Innenausbau der „Rheinquelle“ und Einbau der Museumsinszenierung.
- 1. August 2013
Festliche Eröffnung von Restaurant und Museum „Rheinquelle“ auf dem Oberalppass.

Schifffahrt-online wird besondere Leserreisen zu dieser Quelle des Rheins organisieren. Informationen unter +49-211-383683



Der Rhein bei Zarcuns in den Schweizer Alpen, in der Nähe seiner Quelle im Tomasee. Hier ist noch nicht zu erkennen, wie mächtig der Strom auf seiner langen Reise ins Mündungsgebiet werden wird.
Foto: Friedbert Barg

Partikuliere bei „365 Orte im Land der Ideen“ erfolgreich MS „Jenny“ auch für besondere Events und Präsentationen

Das Ausstellungsschiff MS Jenny ist Preisträger des bundesweit ausgetragenen Innovationswettbewerbs „365 Orte im Land der Ideen“. So wird das Schiff seit 2002 jedes Jahr mit einer anderen Wissenschaftsausstellung bestückt und seitdem haben bereits weit über 900.000 Interessierte das „schwimmende Science Center“ besucht.

Die diesjährige Ausstellung zum „Jahr der Energie“ mit 35 Exponaten in acht Bereichen, ist Anfang Oktober zu Ende gegangen. Nicht nur die Wissenschaft geht mit der MS „Jenny“ als mobiler Veranstaltungsort auf Tour, sie schippert auch mit öffentliche Ausstellungen, Produkt- und Firmenpräsentationen, ausgefallene Events für Kunden oder Mitarbeiter von Stadt zu Stadt.

Thomas Pemsel von der Deutschen Bank in Würzburg zeichnete am 6.10.2010 die MS „Jenny“ als „Ausgewählten Ort 2010“ aus. Damit ist das Ausstellungsschiff einer von 365 Preisträgern, die jedes Jahr von der Standortinitiative „Deutschland – Land der

Ideen“ und der Deutschen Bank unter der Schirmherrschaft des Bundespräsidenten prämiert werden.

Anlässlich der Preisverleihung betonte Thomas Pemsel: „Dank der beispielhaften Idee vom Ausstellungsschiff MS „Jenny“ kommen Menschen aus allen Regionen in den Genuss der wechselnden wissenschaftlichen Ausstellungen, Firmen bieten ihren Kunden oder Mitarbeitern eine ganz besondere „Location“, die bleibende Eindrücke beim Publikum hinterlässt.“

Albrecht und Karin Scheubner, Eigner der MS „Jenny“, kommentierten die Auszeichnung: „Wir sind sehr stolz, ein ‚Ausgewählter Ort‘ im Land der Ideen zu sein. Wir hatten schon von dieser Initiative gehört, waren uns aber nicht sicher, ob wir mit unserer Idee, die MS „Jenny“ als multifunktionelles Schiff einzusetzen, die Jurymitglieder von „365 Orte im Land der Ideen“ begeistern können. Entstanden ist unsere Idee, den Laderaum der MS „Jenny“ auch als Ausstellungsraum

zu nutzen, Anfang 2000. Wir hatten damals eine Ausstellung zum Donauausbau geplant, mit viel Idealismus, wenig Know-how, aber jede Menge Mut, etwas Neues auszuprobieren. Die Ausstellung war dann tatsächlich so erfolgreich, dass wir Infos und Fotos davon ins Internet gestellt haben. Die Uni Bremen mit Herrn Prof. Gerold Wefer wurde darüber auf uns aufmerksam, mietete die MS „Jenny“ und im April 2002 ging sie dann als das „Geoschiff“ mit dem Thema „Abenteuer Meeresforschung“, für sechs Monate auf Deutschlandtour.“



Das Preisträgerpaar Karin und Albrecht Scheubner mit Thomas Pemsel (Mitte) von der Deutschen Bank

Seit 2003 chartert „Wissenschaft im Dialog“, eine Initiative des Stifterverbands für die deutsche Wissenschaft, unterstützt vom Bundesministerium für Bildung und Forschung, die MS „Jenny“ jeweils für 3 – 4 Monate. Das Projekt MS Wissenschaft wird Jahr für Jahr ausgeschrieben und Scheubners müssen sich jedes Mal neu bewerben: „Bisher konnten wir immer überzeugen, auch, weil wir inzwischen viel Erfahrung haben. Nicht umsonst nennt man uns auch die „Wissenschaftskapitäne. Im nächsten Jahr, dem „Jahr der Gesundheit“ werden wir uns ebenfalls bewerben und hoffen, auch wieder den Zuschlag zu bekommen. Dann wäre die MS „Jenny“ zum zehnten Mal als MS Wissenschaft, das „schwimmende Science Center“ auf Tour.“

Aus mehr als 2.200 eingereichten Bewerbungen überzeugte das Ausstellungsschiff MS „Jenny“ die unabhängige Jury und repräsentiert mit dieser zukunftsfähigen Idee Deutschland als das „Land der Ideen“.

„Die ‚Ausgewählten Orte 2010‘ zeigen auf vielfältige Weise die Innovations- und Gestaltungskraft Deutschlands. Jeden Tag sehen wir, wie durch das enorme Potenzial, das hier in der Region steckt, das bundesweite Netzwerk an Ideen wächst“, begründete Thomas Pemsel das Engagement der Deutschen Bank. ■



Aus mehr als 2.200 eingereichten Bewerbungen überzeugte das Ausstellungsschiff MS Jenny die unabhängige Jury und repräsentiert mit dieser zukunftsfähigen Idee Deutschland als das „Land der Ideen“

Alle Risiken aus einer Hand und in einem Vertrag bei der esa EuroShip

Kompakte Absicherung für Schiffer in der Transport und Haftpflicht-Versicherung

Schiffskollisionen und andere Unfälle gefährden Schiffe und Ladung sowie die Gesundheit von Besatzung und Dritten. Sie verschmutzen möglicherweise Gewässer und Umwelt und schädigen das Eigentum Dritter. Teuer können diese Schäden für Reeder und Partikuliere werden, wenn sie nicht in geeigneter Weise vorsorgen.

Da Unfälle und Schäden nur schwer zu verhindern sind, ist es sinnvoll, sich zumindest gegen ihre Folgen finanziell abzusichern. Zumal Schäden ja durchaus Existenzen gefährden können. – Wenn nichts mehr hilft, hilft nur noch eine gute Versicherung. Und die sollte nicht in erster Linie günstig sein, sondern umfassende Leistungen bieten. Sie sollte alle möglichen Risiken abdecken. Und sie sollte für den Versicherungsnehmer durchschaubar sein.

Mit ihren neuen Bedingungen in der Transport- und Haftpflichtversicherung bündelt die esa EuroShip, der Spezialist der Allianz für Schiffsversicherungen, alle schiffsbezogenen Haftungsrisiken in einem einzigen Vertrag. Bislang bestanden die TuH-Tarife nur aus mehreren getrennten Bedingungswerken. Jetzt gibt es sie als integrierte Bestandteile in einem einheitlichen Vertragswerk. Mit den neuen Tarifbedingungen sichern Binnenschiffer ihre Haftungsrisiken kompakt und übersichtlich in einem Vertrag ab. Das erleichtert Schiffern wie Versicherungsberatern, diese Verträge bei Bedarf an geänderte Risiken anzupassen. Denn die Risiken für die Schiffer steigen. Größere Schiffe sind nicht nur als Wert an sich teurer in der Kaskoversicherung. Sie bedeuten auch in der Masse wertvollere Ladung. Das heißt, die Haftung gegenüber dem Auftraggeber steigt. Und größere Schiffe können auch an Dritten größere Schäden verursachen. Und die so entstehenden Haftungsrisiken des Schiffseigners wollen ausreichend versichert sein. Unzureichender Versicherungsschutz kostet im Schadenfall viel Geld und als Konsequenz möglicherweise die Existenz des Schiffers – und seiner Mitarbeiter. Denn die Existenz des Schiffers gefährdet ja nicht allein sein beschädigtes Schiffes, sondern vor allem Ansprüche, die

Dritte gegen ihn geltend machen. Hier ist der Auftraggeber mit seiner Ladung der erste, aber nicht unbedingt der teuerste Anspruchsteller. Personenschäden und vor allem Umweltschäden können unabsehbare Schadenersatzforderungen nach sich ziehen.

Versicherte Risiken und Versicherungsumfang

Die Transport- und Haftpflichtversicherung wird so zum wertvollen Baustein ergänzend zu einer (bereits bestehenden) Flusskaskoversicherung. Versicherungsschutz bietet die esa EuroShip in dieser Form an für:

- Gütermotorschiffe
 - Fahrgastschiffe, Fähren und Barkassen
 - Schwimmbaggereien und Pontons
 - Schubboote und Leichter, Arbeitsboote, Steganlagen
 - ähnliche schwimmende Objekte
- Versichert werden die schwimmenden Risiken einschließlich etwaiger Anlegestege, Fahrkartenhäuschen, Auto an Bord und betriebsbedingter Landgänge sowie das Büro des Partikuliers an Land. Die Versicherung beinhaltet:
- Betriebshaftpflicht-Versicherung
 - Exzedentendeckung für Kollisionshaftpflicht
 - Exzedentendeckung für Wrackbeseitigungskosten

- Frachtführerhaftpflicht-Versicherung (Ladungshaftung)
 - Umwelthaftpflichtversicherung
 - Umweltschadensversicherung
- Nicht versichert werden hierüber Haftungsrisiken von Gefahrgutschiffen, Tankmotorschiffen, Hotelkabinenschiffen und Flusskreuzfahrtschiffen. Diese Risiken sind für Standardversicherungen nur schwer kalkulierbar. Bis zu 15 Mio. Euro pauschal für Sach-, Personen- und Vermögensschäden können als Deckungssummen vereinbart werden. Üblich ist zudem eine vereinbarte Selbstbeteiligung von 500 Euro.

Mit ihren neu geschnürten Paketen versichert die esa Schiffe von Kasko über Maschine bis hin zu Transport- und Haftpflichtrisiken für den Kunden überschaubar und transparent. Die Deckungsbereiche von Kasko- und Haftpflichtrisiken ergänzen sich optimal. Das erleichtert Anpassungen, wenn sich die Risiken erhöhen.

Mehr Informationen gibt es unter www.esa-allianz.de. Dort findet man auch Ansprechpartner in der Nähe.

Der esa-Schadenservice hilft 365 Tage im Jahr und 24 Stunden am Tag. Im Schadenfall ist auch ein europaweites Netzwerk von Sachverständigen erreichbar. ■



Die esa versichert Schiffe von Kasko über Maschine bis hin zu Transport- und Haftpflichtrisiken für den Kunden überschaubar und transparent

Über 260.000 Schiffsbewegungen pro Jahr werden von der Wasserschutzpolizei allein in NRW überwacht

Gefahrgutsicherheit und Umweltschutz als Schwerpunkte

Von Petra Grünendahl

Unscheinbar sieht er aus, der weiße Bau an der Alfred-Schütte-Allee im Deutzer Hafen. Schnell ist man dran vorbeigefahren. Im Haus Nummer 2-4 ist in den beiden oberen Etagen die Wasserschutzpolizei untergebracht. Nur wenige Schritte entfernt im Hafenbecken liegt neben den Feuerlöschboten eines der drei Rheinstreifenboote der Kölner Wache vor Anker. Ein weiteres ist auf Streife, das Dritte wird gewartet. Man guckt durch die Bäume auf den Rhein, kann auf der anderen Rheinseite schräg flussabwärts den Kölner Dom sehen, aber an der Eingangstür prangt in großen Lettern „Polizeipräsidium Duisburg“.

„Die Wasserschutzpolizei in Nordrhein-Westfalen ist beim Polizeipräsidium Duisburg angesiedelt, deswegen der Schriftzug am Eingang“, klärt uns Polizeihauptkommissar Reinhard Brockmann auf. Die Wache Köln ist eine von sechs Dienststellen am Rhein, fünf weitere gibt es an den Kanälen. Das Zentrale Kriminalkommissariat (ZKK) in Duisburg-Homberg gehört ebenfalls zur

Wasserschutzpolizei und ist für die Kriminalitätsbekämpfung in der Schifffahrt in NRW zuständig. Beim ZKK werden Aufgaben der Kriminalpolizei wahrgenommen.

Insgesamt 1.018 Kilometer schiffbare Wasserstraßen kontrolliert die Wasserschutzpolizei NRW: Sämtliche Wasserwege in NRW (u. a. 240 km vom Lauf des Rheins sowie 480 km Schifffahrtskanäle) mit angrenzenden stehenden Gewässern, dazu kommen der Mittellandkanal und der Stichkanal-Osnabrück in Niedersachsen. Die Kölner sind tagsüber auf den ca. 40 Kilometern zwischen Porz-Zündorf im Kölner Süden bis Monheim-Baumberg unterwegs. Das ist ihr Revier. Nachts, wenn die Wachen in Düsseldorf und Bonn nicht besetzt sind, gehen die Zuständigkeiten auch weiter.

Über 260.000 Schiffsbewegungen pro Jahr gilt es allein in NRW zu überwachen: Ladungskontrolle und das Einhalten der Beförderungsbestimmungen (speziell beim Transport gefährlicher Güter), die Besatzung (Arbeiterlaubnis u. ä.), die Beladung (Ladungssicherung) sowie die Überprüfung der Schiffe auf technische Mängel. Ein weiterer



Polizeihauptkommissar Reinhard Brockmann erklärt die Arbeit der WSP

Schwerpunkt sind Umweltschutz und die Reinhaltung der Gewässer sowie die Abfallentsorgung. In den Verantwortungsbereich der Wasserschutzpolizei fallen aber auch die Freizeitschifffahrt sowie alle Personen an oder im Wasser. Die Wasserschutzpolizei gewährleistet die Sicherheit der Schiffer auf dem Rhein. Speziell im Sommer machen regelmäßig Brückenspringer und Schwimmer (besonders Schiffsanschwimmer) der Polizei und den Berufsschiffern das Leben schwer. Kontrolliert werden die Schiffe regelmäßig, die Ergebnisse der Kontrollen in der bundesweiten Schiffskontrolldatei verzeichnet. Über 4.000 Schiffe sind dort registriert, zumeist Gütertransporter und Tanker, aber auch Fahrgastschiffe.

Vor einer Kontrolle schauen sich die Beamten die Daten der letzten Überprüfung noch einmal an, damit sie wissen, was auf sie zukommt. Häufiger kontrolliert werden

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

Gefahrguttransporte. Die Schiffe müssen sich anmelden: Die Wasserschutzpolizisten wissen also, was durch ihr Revier den Rhein hinauf oder hinab fährt.

Wer nach dem dreijährigen Polizei-Fachhochschulstudium zur Wasserschutzpolizei will, muss eine weitere ca. dreijährige Fortbildung absolvieren. Diese Fortbildung findet auf der Wasserschutzpolizeischule in Hamburg sowie den jeweiligen WSP-Wachen statt. Mit dem Abschluss der Ausbildung haben die Wasserschutzpolizisten dann auch ihr Behördenpatent als Streifenführer oder Bootsführer und nach vier Jahren dann das Radarpatent. „Patente haben wir hier für den Rhein von Koblenz bis hinein nach Holland“, so Brockmann. Das ist auch nötig, schließlich ist bei Einsätzen auf dem Wasser nicht unbedingt an den Grenzen von NRW Schluss.

In NRW sind 24 Boote der Wasserschutzpolizei unterwegs, 13 davon auf dem Rhein. Zwölf Rheinstreifenboote der Serie „Boot 2000“ wurden zwischen 1991 und 2003 in Dienst genommen. Die Wache Köln verfügt über drei Boote, 32 Beamte versehen hier ihren Dienst. Leiter der Wache Köln ist Polizeihauptkommissar Joachim Witschel.



Drei der Rheinstreifenboote der Serie „Boot 2000“ liegen im Deutzer Hafen in Köln. Hier das Boot „WSP 9“. Zur Zeit versehen 12 dieser schwimmende Dienststellen ihren Dienst auf dem Rhein.
Fotos: Petra Grünendahl

Mindestens drei Beamte müssen auf Streife an Bord sein: ein Bootsführer und zwei Beamte für die Kontrollen. Brockmann lobt die Zusammenarbeit mit den Schifffern als sehr konstruktiv. Schließlich verfolgen bei-

de das gleiche Ziel: die Sicherheit auf dem Rhein. Die Wasserschutzpolizei ist mit vielen Informationen für Berufs- und Freizeitschiffer auch im Internet vertreten unter <http://www.polizei-nrw.de/wasserschutz>.

Konzentration auf das Wesentliche

ECLIPSE® 705

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

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

Diesel-elektrisches Torque-Antriebssystem auf dem Binnenschiff „Enok“ im Einsatz

Unglaublich leise, sparsam und sauber

Von Friedbert Barg

Auf außerordentlich großes Interesse stieß während des Börsentreffs im September in der Duisburg-Ruhrorter „Schifferbörse“ die Präsentation des neuentwickelten diesel-elektrischen Antriebs der Hamburger Torque Marine IPS Innovative Propulsion Systeme (IPS).

Eigens zu dieser Vorstellung war das MS „Enok“ nach Duisburg gekommen, um Interessierten Gelegenheit zu geben, sich an Bord des im Hafenumfeld festgemachten Schiffes einen eigenen Eindruck von dem neuen Antrieb zu verschaffen.

Einer, der das gemacht hat und in den Maschinenraum der „Enok“ gestiegen war, fasste seine Eindrücke so zusammen: „Unglaublich leise und unglaublich sauber!“ Tatsächlich sieht es im Maschinenraum der „Enok“ aus - wie eben gerade erst geputzt. Genau das sei aber nicht der Fall, sagt Schiffbauingenieur Fin-Olav Wittstock (28), der den Besuchern im Maschinenraum für Fragen zur Verfügung steht: „Wer einen solchen Antrieb an Bord hat, wird seinen Maschinenraum immer so vorfinden.“ Wittstock, der für die Firma NavConsult arbei-

tet, demonstriert im Ruderhaus, dass die Aggregate von dort genauso so gesteuert werden wie herkömmliche Antriebe. Kein Unterschied. Allein - die Geräusche der sonst üblichen Diesel-Hauptmaschine sind nicht zu hören, nur ein schwaches Summen, als der Ingenieur den Hebel nach vorne legt. Natürlich nicht auf Vollast, sondern nur ein wenig, zur Demonstration eben. „Ach“, sagt Wittstock, „und außerdem ist dieser Antrieb auch noch unglaublich sparsam!“

Details über die Praxis und den täglichen Einsatz beschreibt die IPS in einem eigenen Bericht, denn die MS „Enok“ ist seit Beendigung aller Test und Erprobungen als reguläres Gütermotorschiff unterwegs:

„Eine der ersten Reisen, die einen Kraftstoffverbrauchs-Vergleich auf längerer Strecke ermöglichte, war eine Frachtreise von Torgau nach Wormerveer (Nähe Amsterdam). Das Schiff wurde am 08. September mit 1.230 to Weizen für Wormerveer beladen. Die Fahrt führte über Bülstringen / Magdeburg, dem deutschen Kanalsystem über den Rhein nach Wormerveer. Die gleiche Reise mit gleicher Fracht und Menge hat die ENOK bereits am 11. Dezember 2005 unter dem heutigen Schiffsführer

Rudi Koopmans durchgeführt. Zu der Zeit waren noch zwei Dieselmotoren, mit jeweils 370 kW und Getriebe eingebaut.

Bei beiden Reisen war die Messstrecke Bülstringen – Rotterdam bzw Bülstringen – Wormerveer. Während der ersten siebentägigen (67,25 Stunden) Fahrt wurden 4.460 Liter MDO verbraucht.

Die nun mit dem neuen Antriebssystem durchgeführte Reise ergab folgende Werte: Sieben Tage (69,5 Stunden), Verbrauch 3.300 Liter Kraftstoff. Die Kraftstoffeinsparung von 1.160 Liter entspricht 26% und damit verbunden eine CO²-Einsparung von 3.082 kg! Eine beachtliche Kraftstoff- und Emissionsreduzierung die die Erwartungen der Torque Marine bestätigt.

Das neue System trägt nachweislich in Teillastbereichen durch bis zu 26% Prozent geringeren Treibstoffverbrauch zum Klimaschutz bei. Und das, in einer Zeit, in der die Abgasnormen für Schwefel- und Stickstoffdioxid gerade verschärft wurden.

Das HTP System gibt durch sein volles Drehmoment, dass von der ersten Umdrehung an zur Verfügung steht, dem Schiffsantrieb vollkommen neue Möglichkeiten.



MS „Enok“ in Fahrt - mit dem neuen diesel-elektrischen Antrieb

Innerhalb von fünf Sekunden kann der Kapitän den Schiffspropeller zum Stehen bringen. „Es ist eine völlig neue Welt“, so Schramm. „Jede Sekunde, die wir schneller reagieren können, bringt mehr Sicherheit.“

Gleiches gilt für das Anfahren und Umsteuern des Antriebes. Kapitän Rudi Koopmans, der bis zum Verkauf der „Enok“ an Torque Marine, 14 Jahre lang als Eigner mit den alten Dieselmotoren auf Fahrt war und heute als Angestellter auf der Brücke steht, kann das nur bestätigen. „Das Schiff lässt sich viel besser fahren“, sagt der 64-jährige Niederländer. „Die Kraft der Welle ist stufenlos da.“ Mit einem Partner wollen Geschäftsführer Claus-D. Christophel und Hans Helmut Schramm die Torque Marine weltweit marktfähig machen. Ab Oktober planen die Unternehmer ein Bieterverfahren, um einen zusätzlichen Gesellschafter zu gewinnen.

„Wir haben in der Forschungs- und Entwicklungsphase das Risikokapital getragen“, sagt Schramm. Kurzfristig erwartet er, dass bis zu 25 neue Arbeitsplätze beim Schiffsdienstleister entstehen. Langfristig habe Torque Marine das Potenzial, einer der führenden Anbieter für dieselelektrische Antriebstechnik weltweit zu werden.

Die Einsatzmöglichkeiten der Antriebstechnik mit High Torque Power Drive (HTP) für die Schifffahrt mit einem Leistungsbedarf von 250 bis 4500 PS seien nahezu unendlich, sagt Christophel.

Anfragen aus den Bereichen neu Motorisierung (Reift + NB) für Motoryachten, Offshore Versorger, Windpark Versorger, Hafen Stand By Schlepper sowie Container Feeder Schiffe für den kombinierten Fluss – Seeverkehr bestätigen das große Interesse des Marktes.

Das modulare System sei auch für alternative Energieträger geeignet. Für Neubauten hat Torque Marine die Pläne für eine neu konzipierte Rumpfform erworben und mit dem Flensburger Ingenieurbüro für Schiffstechnik von Ingo Schlüter weiter entwickelt. Das Beispiel „Enok“ zeigt aber auch, dass alte Schiffe umgerüstet werden können. Der Bund fördert den Umbau von Antrieb und Stromerzeugersystemen finanziell, da die Technik von Torque Marine alle gesetzlichen Forderungen nach Energieeffizienz, Schadstoff-Grenzwerten und Lärmschutzanforderungen erfüllt. ■

Interessante und sehr lebendige Eindrücke vermitteln Videos und Texte auf der Homepage der Torque Marine IPS Innovative Propulsion Systeme:

www.torquemarine.de



Im Maschinenraum der MS „Enok“

Die Liegezeiten zur Reinigung und Erneuerung der Außenhautbeschichtung betragen nur wenige Tage

Durchbruch in der Prozesswasserfiltration bei der Schiffsentlackung

Die weltweite Schifffahrt steht nicht erst seit der globalen Finanzkrise enorm unter Druck. Steigende Kosten und sinkende Auslastung kennzeichnen die angespannte Wettbewerbssituation. Zeit ist hier mehr denn je Geld und eine konsequente Optimierung aller Arbeitsabläufe überlebenswichtig. Entsprechend groß ist auch der Termindruck bei Reparatur und Instandhaltung der Frachtschiffe. Die Liegezeiten zur Reinigung und Erneuerung der Außenhautbeschichtung betragen nur wenige Tage. Neueste Technologien zur effizienten Aufbereitung der Prozesswässer schaffen hier entscheidende Vorteile im Wettbewerb. Steigende Umweltschutzforderungen, gerade auch im Bereich der Abwässer, verleihen dem bei Entlackungsprozessen anfallenden Waschwasser und seiner wirtschaftlichen Entsorgung zusätzliche Bedeutung. Der Gesetzgeber bereitet derzeit verschärfte Bestimmungen für den lückenlosen Entsorgungsnachweis vor. Just in time gibt es jetzt eine neuartige mobile Filterstation als zukunftsweisende Lösung zur kostenminimierenden Aufbereitung des Waschwassers und Entsorgung der kontaminierten Reststoffe. Entwickelt wurde sie durch die Renetex S.r.l., einem Spezi-

alunternehmen für Entwicklung, Produktion und Vermarktung von Anlagen zur Prozesswasseraufbereitung mit Sitz in Bozen. Herz der Anlage ist das Kompaktfiltersystem MAXFLOW der GKD – Gebr. Kufferath AG, das Filtration und Brikettierung in einer Anlage verbindet.

Ausschlaggebender Impuls zur Entwicklung dieser mobilen Filterstation war die hohe Affinität von Volkert Mainz zur Filtration und Schifffahrt. Der Geschäftsführer der Beinlich Pumpen GmbH, Systemanbieter für Zahnrad- und Radialkolbenpumpen mit Sitz in Gevelsberg, ist früher selbst lange zur See als Technischer Offizier gefahren und kennt von daher sehr genau die Herausforderungen bei der Schiffsentlackung. Vor diesem Hintergrund entwickelte er die Technik dieser Filteranlage. Ihr Prototyp ist seit einem Jahr in Hamburg in einer der weltweit renommiertesten Werften im Dauereinsatz. Über ein weiteres Jahr lang wurde zuvor an seiner Entwicklung gearbeitet. Hier flossen auch Erkenntnisse aus verschiedenen anderen, bereits erfolgreich umgesetzten Anwendungen der Anlage, beispielsweise in der Rohrsanierung für die Wasserspeisung von Kraftwerksturbinen, mit ein.

Weniger Wasser für mehr Wirtschaftlichkeit Die Entlackung von Fracht- und Containerschiffen, die bis über 350 Meter lang sein können, ist überaus aufwändig. Mehrere sehr dicke und harte Schutzschichten unterschiedlicher Beschaffenheit ergeben Gesamtschichtdicken zwischen 700 µm und 2 mm, die vor einem neuen Auftrag teilweise oder vollständig entfernt werden müssen. Diese massiven Lackschichten werden heute in der Regel mit Hochdruck-Wasserstrahlen abgetragen. Ohne Gesundheitsgefahr für die Arbeiter und Staubbelastung der Umwelt ermöglicht dieses Verfahren, auch Waterblasting genannt, durch Drücke von bis zu 4.000 bar ein deutlich schnelleres und Material schonenderes Entlacken als das früher übliche Trockenstrahlen mit Quarzsand oder feinkörniger Kupferschlacke. Zudem erhöht dieses Verfahren die Haltbarkeit der neuen Schichten, da auch das Salz aus den Oberflächenporen der Schiffswände herausgewaschen wird. Entscheidender Vorteil des Waterblasting ist aber der deutlich verringerte Entsorgungsaufwand, da kein verbrauchtes, kontaminiertes Strahlmittel anfällt. Moderne Hochdruckwasserstrahlanlagen arbeiten bereits mit kombinierten Aufsaugmechanismen, die per Unterdruck das lackhaltige Wasser unmittelbar an der Schiffswand wieder aufsaugen und zur Zwischenspeicherung in die Abwassertanks der Docks und von dort weiter in die Abwasserbehandlung leiten. Je nach Anzahl und Baugröße der eingesetzten Hochdruck-Pumpen werden 50 bis 200 Liter Wasser pro Minute entsprechend 3 bis 12 Kubikmeter je Stunde benötigt. Nur durch einen geschlossenen Prozesswasserkreislauf, der den Verbrauch von Frischwasser drastisch reduziert, ist dies wirtschaftlich umzusetzen. Voraussetzung hierfür ist eine effiziente Wiederaufbereitung der Abwässer. Hier lag bislang der Schwachpunkt. Das für den „Baustelleneinsatz“ übliche Verfahren der Sedimentation benötigt Platz, Zeit und viel Chemie und eine teure Entsorgung. Effektive Alternative ist die neue mobile Filterstation, die mehrere Filtrationsstufen – darunter die entscheidende mechanische Partikel trennung – mit gleichzeitigem Verpressen der Reststoffe kombiniert und so



Die mobile Filterstation zur Aufbereitung der Prozessabwässer der Schiffsentlackung

den Frischwasserverbrauch von vormals bis zu 12 Kubikmeter pro Stunde auf die gleiche Menge in mehreren Wochen senkt.

Mechanische Partikeltrennung

Die mobile Filterstation zur Trennung von Farbstoffen und Wasser wird per LKW mit ein oder zwei Wechselbrücken zum jeweiligen Einsatzort transportiert. Eine Pumpe leitet das verbrauchte Wasser aus den Tanks in den Docks zur Filterstation. Als ganzheitliches System für chemische und mechanische Filtration bereitet es die kontaminierten Prozesswässer wieder zu vollwertigem Brauchwasser auf und ermöglicht zugleich eine kostengünstige Entsorgung der Farbstoffe. Für die mechanische Filtration kommt das MAXFLOW 504 Kompaktfiltersystem zum Einsatz, bestehend aus einem Filterkopf mit integrierter Presseinheit und einer Steuerung sowie Beinlich Komponenten für den Prozesswasserein- und -austritt. Zwei Tanks, aus denen der Filter gespeist wird, ergänzen den Aufbau. Der MAXFLOW-Filterkopf 504 besteht aus statisch vertikal angeordneten Filterscheiben aus dem prozessspezifisch ausgelegten, mehrdimensionalen Edelstahlmischgewebe YMAX. Entwickelt wurde der Filterkopf bei GKD in dem auf Filtertechnologie und Anlagenengineering spezialisierten eigenständigen Geschäftsbereich GKD-CompactFiltration. Die Scheiben werden im Querstrom von dem Unfiltrat umströmt. Per automatischer Rückspülung wird der Filterkuchen von den Scheiben gelöst und durch die integrierte Presseinheit zum tropffreien Brikett verpresst. Mit der profibusfähigen Steuerung werden die spezifischen Parametereinstellungen direkt an der Anlage eingegeben. Zur Fernwartung ist die Datenabfrage per Mobiltelefon und Anpassung der Einstellungen über eine hierfür eingerichtete Schnittstelle möglich.

Wechselnde Konsistenz des Schmutzwassers

Die Prozesswässer der Schiffsentlackung stellen den Filter jedoch vor besondere Herausforderungen. Das Wasser enthält neben den Lackpartikeln auch organische Bestandteile wie Algen und andere Meeresorganismen, die sich an der Schiffswand oder im Meerwasser befanden. Hinzu kommen aus den Farben gelöste Schwermetalle oder auch Asbestpartikel, für die der normalerweise ohne Zugabe von Filterhilfsmitteln arbeitende Filter nicht ausgelegt ist. Wechselnde Eingangskonzentrationen – beispielsweise durch Regen verdünnt oder durch schwankende Umgebungseinflüsse – erschweren die Aufgabe überdies. Aus diesem Grund

wird der mechanischen Filtration eine chemische Vorbehandlung der Abwässer vorangestellt. Um bei der mechanischen Filtration der Feinstpartikel eine Kuchenbildung zu erreichen, arbeitet der MAXFLOW-Filterkopf in der mobilen Filterstation – anders als bei anderen Anwendungen – unter Zugabe von Filterhilfsmitteln. Die integrierte Presse verpresst die herausgefilterten Feststoffpartikel zu tropffreien Briketts. Das Sondermüllvolumen und damit auch die Entsorgungskosten sinken durch die Presslinge mit einer Restfeuchte von unter 60 Prozent drastisch. Das so gereinigte Wasser wird abschließend zu vollwertigem Prozesswasser aufbereitet. Durch eine weitere, wiederum chemische Filtrationsstufe wird das Abwasser so behandelt, dass es die strengen Grenzwerte für eine Einleitung erfüllt.

Effizient, flexibel, gesetzeskonform

Das Einsparpotenzial bei der Wasserentsorgung beträgt – einen Preis von 80 Euro je Tonne Wasser zugrunde gelegt – bis zu 960 € je Stunde! Ein Volumen, das angesichts des vorherrschenden ökonomischen Drucks dringend benötigt wird. Gleichzeitig sichert dieses Verfahren die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben, deren Nachweis ab 2012 nochmals verschärft wird. Durch ihre kompakte Konfiguration entspricht die mobile Filterstation zudem den zeitlichen und räumlichen Rahmenparametern an den Docks. Vor dem Hintergrund permanenten Zeitdrucks und chronischen Platzmangels bietet sie den Werftbetreibern eine händelnd gesuchte Lösung, die schnell und ohne baulichen Aufwand landseitig zur Verfügung steht. Die mobile Konstruktion ermöglicht

durch den flexiblen Einsatz an unterschiedlichen Docks eine optimale Auslastung der Anlage. Vorteile, die sich nicht nur für Werftbetreiber, sondern vor allem auch für Reinigungsfirmen rechnen, die Schiffsentlackung als Dienstleistung anbieten.

Lösung für Prozesswässer der Schiffsentlackung

Volkert Meinz, geistiger Vater des zum Patent angemeldeten Systems, ist davon überzeugt, dass die mobile Filterstation ein bedeutender Meilenstein für die wirtschaftliche Schiffsentlackung ist. „Auf eine solche Lösung hat die Instandsetzungsbranche im Schiffbau schon lange gewartet. Der Aufbereitungsprozess der Prozesswässer aus der Schiffsentlackung wird deutlich beschleunigt und günstiger.“ Weitere Anwendungsfelder für die Station sieht er auch in der Brücken- oder Tanksanierung. Die in Kürze zu erwartende Verschärfung der Gesetzeslage spricht aus seiner Sicht überdies für die innovative Anlage: „Angesichts der neuen gesetzlichen Auflagen, die einen Entsorgungsnachweis verlangen, bietet die mobile Filterstation bei einem überschaubaren Investment die notwendige Betriebssicherheit für Werften und Reinigungsfirmen.“ Für Sascha Schoenecken, Vertriebsleiter der GKD-CompactFiltration, ist der erfolgreiche Einsatz des MAXFLOW Filterkopfs 504 ein weiterer Beweis für die Überlegenheit des Kompaktfilterkonzeptes. „Die Kombination aus prozessabhängiger Auslegung der Filtermedien und prozessspezifischer Einstellungen macht den MAXFLOW auch für solche komplexe Herausforderungen zur Lösung der Wahl.“ ■



Das Filtersystem MAXFLOW mit Presseinheit im Einsatz

Nach Schleusenpannen im Sommer am oberen Neckar folgen im November weitere Schifffahrtssperren

Hessigheim und Pleidelsheim für mindestens 14 Tage dicht

Kein Packeis, was im Winter am Main, Main-Donau-Kanal, den westdeutschen Kanälen oder ostdeutschen Wasserstraßen nicht ungewöhnlich ist und die Schifffahrt einschränkt, sondern schadhafte Schleusentore führten am Neckar mitten im Sommer zu überraschenden Zwangspausen für die Schifffahrt.

Wegen eines eingetretenen Schadens am Untertor der linken Kammer der Schleuse Hessigheim musste am Montagmorgen dem 28. Juni dieses Jahres der Schleusenbetrieb dieser Schleuse eingestellt werden. Da die rechte Kammer der Doppelschleuse bereits seit April für eine umfangreiche Sanierung trockengelegt war betraf dies den gesamten

Schleusenbetrieb. Die Zwangspause hatte insbesondere Auswirkungen für die Schifffahrt im Bereich oberhalb der Schleuse Hessigheim einschließlich der Häfen Stuttgart und Plochingen. Von der Großschifffahrt waren hier 15 Güterschiffe eingeschlossen. Da mit einer längerfristigen Reparatur gerechnet wurde traten einige Schiffe mit Reiseziel Stuttgart oder Plochingen, die noch unterhalb Hessigheim waren, die Rückfahrt neckarabwärts an und löschten ihre Ladung am unteren Neckar oder am Oberrhein. Besonders betroffen von der Sperre war die Containerlinie Stuttgart – Rotterdam/Amsterdam mit vier wöchentlichen Abfahrten in Stuttgart. Auch der tägliche Liniendienst mit

einem Ausflugsschiff der Stuttgarter Neckar-Personenschifffahrt auf der Strecke Marbach – Besigheim musste eingestellt werden. Ein Flusskreuzfahrtschiff im Liniendienst Stuttgart – Saarbrücken, CASANOVA der „nicko tours“, Stuttgart, konnte die Schleuse Hessigheim noch einen Tag vor der Sperre talwärts passieren. Um die Sperrzeit zu beschränken wurde an der rechten Kammer der Schleuse die Sanierung abgebrochen. Am Sonntagabend dem 4. Juli konnte dadurch der Schleusenbetrieb nach einwöchiger Sperre wieder aufgenommen werden. Eine Woche danach steckten erneut Neckarschiffe fest. Am Sonntagnachmittag, dem 11. Juli, wiederholte sich dieselbe Panne an der Schleuse Pleidelsheim, unmittelbar oberhalb der Hessigheimer Schleuse. Auch hier trat ein Torschaden an der linken Kammer auf während die rechte Kammer für längere Sanierungsarbeiten trockengelegt war. Eine Segeljacht die sich abgeschleust in der linken Kammer befand, war eingeschlossen. Die Besatzung musste ihre Jacht über die Leitern in der Kammerwand



Zwei mit Schrott für die Talfahrt beladene Motorgüterschiffe am 1.7.2010 mit Zwangspause im Hafen Stuttgart.

Fotos: H. Betz

verlassen. Das Boot wurde mit Hilfe eines Krans aus der Schleusenammer geborgen. Ein Containerschiff und das bereits genannte Flusskreuzfahrtschiff CASANOVA trafen kurz nach der Sperre an der Schleuse ein. Am Montag wurden beide jedoch unter Inkaufnahme eines gewissen Risikos in der defekten Kammer abgeschleust. Die Passagiere des Flusskreuzfahrtschiffes mussten hierbei jedoch im Interesse ihrer Sicherheit aussteigen. Sie durften die Aktion vom Ufer aus verfolgen. Für die Behebung des Schadens wurde mit mehreren Monaten gerechnet weshalb auch hier die Wartung der rechten Kammer unterbrochen wurde. Nach viertägiger Sperre konnte der Schleusenbetrieb mit dieser Kammer am Donnerstagnachmittag dem 15. Juli wieder aufgenommen werden. Diesmal waren es 18 Güterschiffe die von der Sperre betroffen waren. Auch die Liniendienste waren wieder unterbrochen. Das in einer Presseerklärung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zum Schaden an

der Schleuse Hessigheim aufgezeigte Katastrophenszenario, „Gefahr des Leerlaufens der Haltung Hessigheim bis in die Ortslagen Mundelsheim und Pleidelsheim“, erschien ziemlich unrealistisch. Die Schifffahrtseinstellungen infolge schadhafter Schleusentore führt jedoch in Schifffahrtskreisen zunehmend zu Unsicherheiten bezüglich der Zuverlässigkeit der Schifffahrtsstraße Neckar. Es wurden Stimmen laut, die beschlossene Grundsanierung der teils über 80 Jahre alten Schleusen, einschließlich der Verlängerung je einer Schleusenammer auf 140 Meter, schneller als bisher geplant durchzuführen.

Zur Wiederherstellung eines verlässlichen Betriebs beider Schleusen bedarf es umfangreicher Reparaturarbeiten. Hierzu wird die Schifffahrt an den Schleusen Hessigheim und Pleidelsheim erneut 14 Tage, vom 14. bis 29. November, gesperrt. Die Behebung des Torschadens der linken

Schleusenammer in Pleidelsheim soll nach jetzigen Erkenntnissen zu einem Ausfall von über einem Jahr führen. Da wegen deren Ausfall die begonnenen dringenden Instandsetzungsarbeiten der rechten Kammer unterbrochen wurden, müssen diese nun nachgeholt werden um längerfristig einen sicheren Betrieb zu gewährleisten. Zeitgleich wird die Schifffahrtssperre für die Fortsetzung der Sanierung der rechten Kammer der Schleuse Hessigheim genutzt, die auch hier wegen des Ausfalls der linken Kammer für den Schleusenbetrieb allein zur Verfügung stand. Ferner wird während der Schifffahrtssperre der Schleusenbetrieb an der Schleuse Obertürkheim eingestellt. Die Einkammerschleuse muss einer großen Bauwerksinspektion unterzogen werden wozu die Schleusenammer trockengelegt wird. Um den vorgesehenen Zeitplan der Sperren einzuhalten werden die erforderlichen Arbeiten im Mehrschichtenbetrieb durchgeführt. Helmut Betz ■



Beschädigtes Untertor der linken Schleusenammer Pleidelsheim

Beseitigung der Altlasten im Magdeburger Hafen aus DDR-Zeiten kostet rund 31 Millionen Euro

Neue trimodale Umschlagfläche für den Magdeburger Hafen

Von Patrick Obri und Friedbert Barg

Schneller als erwartet schreiten die Bauarbeiten voran, erklärte Karl-Heinz Ehrhardt, Geschäftsführer des Magdeburger Hafens am 11.10.2010 anlässlich der Präsentation einer besonderen Maßnahme innerhalb des „Ökologischen Großprojekts Magdeburg-Rothensee“ (ÖGP-MD). Speziell ging es dabei um den Bau einer 250



MHG-Geschäftsführer Karl-Heinz Ehrhardt

Meter langen und 17 Meter tief in den Boden gerammten Spundwand, die unter anderem ein Eindringen verseuchten Grundwassers vom Gelände der ehemaligen Großgaserei Magdeburg-Rothensee in den Hafen verhindern soll. Boden und Grundwasser sind mit Mineralölen, Treibstoffen, Asbest, Benzol, Teerölen, Schwermetallen und weiteren Giftstoffen durchsetzt.

Das Projekt wird in einer Kooperation der sachsen-anhaltinischen Landesanstalt für Altlastenfreistellung, der Magdeburger Hafen GmbH (MHG) und der Landeshauptstadt Magdeburg betrieben - und selbst ein Bombenfund aus dem Zweiten Weltkrieg war kein Anlass, die Bauarbeiten zu unterbrechen, denn das Hafengeschäft muss weiterlaufen. Magdeburg ist mit dem Hansehafen, Industriehafen und Kanalhafen mit Hafenbecken I und Hafenbecken II von besonderer Bedeutung für die wirtschaftliche Entwick-

lung der Region Magdeburg. Das derzeitige Umschlagvolumen der Magdeburger Häfen beträgt rund 3 Mio. Tonnen jährlich - und das mit steigender Tendenz.

Dr. Hermann Onko Aeikens, Minister für Landwirtschaft und Umwelt des Landes Sachsen-Anhalt, erinnerte daran, dass bereits in den Jahren 2002 – 2004 erfolgreich Teersee-Sanierungen in Höhe von rund 13 Mio. Euro vorgenommen und dabei etwa 75.000 t Altlasten entsorgt wurden. Er zeigte sich zufrieden mit dem bisherigen Verlauf des Gesamtprojekts: „Die Wiederherstellung des Hafens ist bislang vorbildlich gelungen.“ Mit den aktuell laufenden Arbeiten, die - insbesondere im Bereich Rammschlag- und Nassbaggerarbeiten - vom Deggendorfer Spezialunternehmen Reinhold Meister GmbH durchgeführt werden, soll das soge-



Minister Dr. Hermann Onko Aeikens



Die geplante Umschlagfläche wird zur Abfertigung von Binnenschiffen mit einer verstärkten Spundwand ausgestattet



Stefan Karnop

nannte Südgelände der ehemaligen Großgaserei revitalisiert und dabei gleichzeitig eine Straße zur Erschließung des Geländes und zur Anbindung der geplanten Umschlagfläche gebaut werden.



Reinhold Meister

Eine wesentliche Voraussetzung für die Abfertigung von Binnenschiffen über die geplante Umschlagfläche ist dabei auch die Errichtung einer verstärkten Spundwand. Darüber hinaus muss auch die marode Brücke zur Steinkopfsinsel durch einen Neubau ersetzt werden, um die Trimodalität des Hafengebietes zu erhalten, informierte Stefan Karnop vom sachsen-anhaltinischen Ministerium für Landesentwicklung und

Verkehr. Und: „Schiffe, Lastwagen und die Bahn können die Umschlaganlagen nach Abschluss der Arbeiten leicht erreichen. Die Schleuse Rothensee, die Autobahn A2, der Gleisanschluss, das Wasserstraßenkreuz Elbe/ Mittellandkanal/ Elbe-Havel-Kanal und der Rothenseer Verbindungskanal begünstigen das bereits.“

Für das Projekt sind rund 3 Millionen Euro veranschlagt. Dabei werden die Kosten der Dichtungswände zu 80 Prozent von der Landesanstalt für Altlasten und zu 20 Prozent durch den Magdeburger Hafen getragen. Insgesamt belaufen sich die Ausgaben für die Sanierungsmaßnahmen der Altlasten aus DDR-Zeiten auf etwa 31 Mio. Euro. Nach Beendigung der Arbeiten stellt der Magdeburger Hafen ca. 115 ha Ansiedlungsflächen bereit.

Dr. Lutz Trümper, Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Magdeburg und Aufsichtsratsvorsitzender der Magdeburger Hafen GmbH ließ während der Präsentation wissen, dass Karl-Heinz Ehrhardts Vertrag als Hafengeschäftsführer in diesen Tagen um weitere 5 Jahre verlängert wurde. Ehrhardt leitet die MHG seit 8 Jahren. ■



Dr. Lutz Trümper



17 m tief wird die Spundwand eingrammt.
Fotos: Friedbert Barg

GVZ-Hansehafen
Hanse-Terminal
KV-Terminal
Hafenbecken II
Kanalhafen
Hafenbecken I
Anschluss an das Streckennetz der DB AG
Terminal Zweigkanal
Terminal Trennungsdamm
Terminal Industriehafen

TRANSPORTWERK

Magdeburger Hafen GmbH

Logistik fängt beim Standort an – wir haben ihn!

- insgesamt 115 ha im Sondergebiet Hafen und in unmittelbarer Nähe
- optimale trimodale Lage mit Autobahn-, Wasser- und Bahnanschluss
- zentraler Verkehrsknotenpunkt (Hub) für die verladende Wirtschaft in einem Umkreis bis 200 km
- durch den Bau der Niedrigwasserschleuse ab Mitte 2011 an 365 Tagen wasserstandsunabhängig bei 4,00 m Wassertiefe
- leistungsstarkes KV-/Containerterminal (Hanse-Terminal) im neuen Hansehafen

Profitieren Sie von einem einzigartigen Standort und der Kapazität des größten Binnenhafens Mitteldeutschlands!

Magdeburger Hafen GmbH Saalestraße 20 · D 39126 Magdeburg · Telefon: +49 (0) 391/5939-162 · Fax: +49 (0) 391/5939-210
E-Mail: gf@magdeburg-hafen.de · www.magdeburg-hafen-gvz.eu

Vorarbeiten zum Bau des Containerterminals Heilbronn

Zwei Containerschiffe können gleichzeitig festmachen

Von Helmut Betz

Im August 2010 wurde im Heilbronner Hafen endlich mit den Vorarbeiten für das trimodale Containerterminal an der Nordspitze des freigewordenen Areals Wohlgelegen, unmittelbar nach der Einfahrt in den Altneckar-Stromhafen, begonnen. Die Industriebranche war einst Umschlagsplatz für die ehemalige Kali-Chemie, später Solvay. Die ersten Diskussionen und Planungen zum Bau des Terminals begannen bereits in den 1990er Jahren. Danach gab es immer wieder Detailfragen. Unter anderem mussten mehrere Kröten umgesiedelt werden.

Das Terminal erhält eine Uferlänge von zunächst 120 m für ein Containerschiff und bietet auf 22.000 qm Platz für 600 Container. Zu den neuen Hafenanlagen gehören Lager- und Verwaltungsgebäude, Werkstätten, Tankanlagen, Zufahrtsstraßen und Gleisanschlüsse. Bauherr des trimodalen Terminals ist die Heilbronner Versorgungs GmbH. Die Kosten belaufen sich auf rund 12 Mio EUR. Den Förderbescheid des Bundes in Höhe von circa 8 Mio EUR überreichte noch die ehemalige Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium Karin Roth bereits Mitte April 2008 dem Oberbürgermeister der Stadt

Heilbronn, Helmut Himmelsbach. Das Terminal kann in einem weiteren Bauabschnitt auf 33.200 qm vergrößert werden. Die Länge der Kaimauer wird dann etwa 300 m betragen, so dass zwei Containerschiffe gleichzeitig festmachen können. In der Endstufe wird mit einem jährlichen Containeraufkommen aus der Region von 55.000 TEU gerechnet. Außerdem ist eine gewerbliche Ergänzungsfläche von rund 9.000 qm für hafennahe Logistik-, Industrie und Gewerbegebiete vorgesehen. Betreiberin des Terminals wird die Deutsche Umschlags-Gesellschaft Schiene-Straße mbH (DUSS), eine Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG, die bundesweit mehrere Terminals betreibt. Das Containerterminal und die sich abschwächende Wirtschaftskrise lassen auch im Heilbronner Hafen wieder steigende Umschlagszahlen erwarten. Man geht davon aus, dass mit der Inbetriebnahme des Terminals weitere Zuwächse möglich sind. Das Terminal dürfte den bisher überwiegend von den Massengütern, Salz, Kohle, Baustoffe, geprägten Umschlag um eine tragende Säule erweitern.

Im Anschluss an das vorgesehene Containerterminal hat der Logistikdienstleister Wincanton, früher Rhenania, seine Lager-

gebäude schon vor längerem ausgebaut und erheblich erweitert. Im südlichen Teil des bisher noch freien, 13 Hektar großen Brachlandes, gut gelegen zwischen Altneckar-Stromhafen und Kanalhafen, wurde im September 2009 mit dem Bau eines Technologieparks als Zentrum für hochinnovative HighTech-Firmen, begonnen. Das Gesamtkonzept zielt darauf ab, Arbeit, Wohnen und Freizeit zu verzahnen. Der Technologiepark schließt sich an das geplante Bundesgartenschau-Gelände an. Nach der für das Jahr 2019 vorgesehenen Bundesgartenschau ist in deren Kernbereich, dem einstigen Güterbahnhof-Gelände, ein neuer Stadtteil Neckarvorstadt in der Planung.

Der Bereich des ehemaligen Floßhafens, nach dem Krieg zugeschüttet, soll dabei zu einer Marina und der frühere Karlshafen zu einem Badesees gestaltet werden. Entlang der Marina sind Geschosswohnungen mit Eigenheimen und Stadthäuser sowie Büros vorgesehen.

Nach Inbetriebnahme des Heilbronner Containerterminals, voraussichtlich im Sommer 2011, gibt es am Neckar drei trimodale Containerterminals. Das erste wurde 1996 im Hafen Stuttgart durch die Reederei Götz errichtet. Das Terminal wurde mehrfach erweitert, unter anderem 2004 mit einer zweiten Containerbrücke und Gleisanschluss für ein privates Zugsystem. Das zweite trimodale Terminal am Neckar wurde im Jahr 2000 im Neckarhafen Mannheim, am ehemaligen Salzkai, ebenfalls von der Reederei Götz aufgebaut und inzwischen ebenfalls vergrößert. ■



Bauvorbereitungen für das Heilbronner Containerterminal am Altneckar-Stromhafen

Foto: H. Betz

Europäischer Verband der Binnenhäfen (EVB) Roland Hörner neuer Präsident

Auf seiner diesjährigen Vollversammlung am 07.10.2010 in Gent wählte der EVB Roland Hörner zu seinem Präsidenten. Roland Hörner wird bis 2012 sein Amt als Präsident des Europäischen Binnenhafenverbands wahrnehmen. Hörner ist seit 1998 Hafendirektor des Mannheimer Hafens und seit 2008 Mitglied im Präsidium des Bundesverband Deutscher Binnenhäfen (BÖB). Seit 2006 ist er Vizepräsident des EVB. Hafendirektor Hörner übernimmt das Präsidium von Willy Robijns, der das Amt seit 2006 ausgefüllt hat.



Roland Hörner

„Es ist mir eine große Ehre, zum Präsidenten des Europäischen Binnenhafenverbandes gewählt worden zu sein. Der EVB hat im letzten Jahr gezeigt, dass er sowohl für seine Mitglieder als auch für die politischen Entscheidungsträger auf europäischer Ebene ein wichtiger Partner ist. Ich bin zuversichtlich, dass wir zusammen mit unseren Mitgliedern und unserer Geschäftsführung unsere Position als Verband stärken können und die Bedeutung der Europäischen Binnenhäfen weiter voranbringen können.“, erklärte der frisch gewählte Vorsitzende nach seiner Wahl.

Hörner dankte Willy Robijns für seine wichtige Arbeit für den Verband während der letzten vier Jahre. Willy Robijns wird Vizepräsident des EVB zusammen mit Carmen Costache, Präsidentin der rumänischen Binnenhäfen, Bernard Pacory, Hafendirektor des Hafens Lille und Rainier Reekmans, kaufmännischer Direktor des Hafens Brüssel.

Der EVB ist das Sprachrohr von rund 200 Binnenhäfen aus 18 Ländern. Neben den Binnenhäfen aus der Europäischen Union sind auch Häfen aus Moldawien, der Ukraine und der Schweiz Mitglieder im EVB. Sitz des EVB ist in Brüssel. ■

Der EVB ist das Sprachrohr von rund 200 Binnenhäfen aus 18 Ländern. Neben den Binnenhäfen aus der Europäischen Union sind auch Häfen aus Moldawien, der Ukraine und der Schweiz Mitglieder im EVB. Sitz des EVB ist in Brüssel. ■

Kühne + Nagel mit weiterem Großprojekt im Duisburger Hafen Staake stellt eines der letzten Grundstücke zur Verfügung

Die Duisport-Gruppe stellt der Kühne + Nagel (AG & Co.) KG Hamburg eines der letzten Grundstücke auf logport I in einer Größenordnung von 65.000 m² zur Verfügung. Mit einer Gesamtfläche von 160.000 m² verfügt Kühne + Nagel, trotz vieler weiterer namenhafter Investitionen internationaler Kunden, nun auf logport über das mit Abstand größte Areal. Im Endausbau entstehen dort Warehousekapazitäten von rd. 90.000 m². Hinzu kommen weitere 65.000 m² Warehousefläche, die Kühne + Nagel im Logistikzentrum des rechtsrheinisch gelegenen Hafenteils Kaßlerfeld seit vielen Jahren erfolgreich betreibt.

„Mit diesem Engagement nimmt Duisburg im weltweiten Netzwerk von Kühne + Nagel einen Spitzenplatz ein. Es zeigt zudem, dass sich langjährige, vertrauensvolle Zusammenarbeit auszahlt,“ sagte Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG.

„Kühne + Nagel hat einen wertvollen Beitrag für die Entwicklung des Duisburger Hafens zu einer der führenden internationalen Drehscheiben und Verteilzentren geleistet,“ so Staake weiter.

Beginnend ab Mai 2011 übernimmt Kühne + Nagel in dem neuen Distributionszentrum die logistische Abwicklung für einen Weltkonzern aus dem Bereich Consumer Healthcare für Deutschland, Österreich und Benelux.

Den symbolischen Spatenstich für diese Erweiterung vollzog Hafen-Chef Erich Staake gemeinsam mit Oberbürgermeister Adolf Sauerland und dem Vorsitzenden der Geschäftsleitung der deutschen Kühne + Nagel-Organisation, Hans-Georg Brinkmann, auf logport.

„Die anhaltende Nachfrage nach qualitativ hochwertigen Logistikflächen hier am Standort zeugt von dem hervorragenden Ruf, den der Logistikplatz Duisburg genießt. Zugleich bestärkt es uns, weitere Flächen zu entwickeln und potentiellen Kunden anzubieten,“ zeigte sich Staake optimistisch.

Im Zuge der Erweiterung entstehen ca. 100 neue Arbeitsplätze. „Nicht zuletzt Dank des Engagements von Global Playern wie Kühne + Nagel hat sich das logport Areal mit inzwischen über 3.000 neu geschaffenen Arbeitsplätzen zu einem Jobmotor für Duisburg und die gesamte Region entwickelt,“ so Erich Staake. ■



Den symbolischen Spatenstich für die Kühne + Nagel-Erweiterung vollzog Hafen-Chef Erich Staake gemeinsam mit Oberbürgermeister Adolf Sauerland, dem Vorsitzenden der Geschäftsleitung der deutschen Kühne + Nagel-Organisation, Hans-Georg Brinkmann, und Walter Hellmich, geschäftsführender Gesellschafter der Hellmich Unternehmensgruppe, auf logport

Die Donauhäfen in Österreich

Künftig sollen auch höherwertige (Stück-)Güter sowie Container auf das Binnenschiff verlagert werden

Ennshafen baut weiter aus

Von Josef Müller

Mit einem Investitionsvolumen von 3,8 Mio. Euro baut der österreichische Ennshafen seine Umschlagkapazitäten zwischen Binnenschiff und Bahn weiter aus. Derzeit werden auf dem Hafengelände zwei neue Ganzzuggleise sowie Schienen mit einer Gesamtlänge von knapp zwei Kilometern errichtet. „Künftig werden die Güterzüge direkt von der Westbahn in den Übergabebahnhof einfahren können, ohne Zwischenhalt im Bahnhof Enns“, kündigt Geschäftsführer Christian Steindl an. Die im Einzugsgebiet des Ennshafens ansässigen ober- und niederösterreichischen Unternehmen produzieren mehr als ein Drittel aller österreichischen Exporte.

Oberösterreich und der Hafen Enns präsentierten sich in diesem Jahr als Gastgeber der diesjährigen Schifffahrtskonferenz „Danube Summit“. Rund 200 Experten aus dem Donaauraum diskutierten in Linz und Enns über die neuesten Trends und Entwicklungen im Bereich der Binnenschifffahrt. „Ein Binnenschiff mit einer durchschnittlichen Ladung von 2.000 t ersetzt etwa 100 Lkw mit einer Ladung von je 20 t“, wies der OÖ-Wirtschaftslandesrat Viktor Sigl auf die Umweltfreundlichkeit und den niedrigen Ressourcenverbrauch der Binnenschifffahrt hin.

Derzeit beträgt die Auslastung auf der österreichischen Wasserstraße Donau rund 8-10 Prozent, was im Zuge des Nationalen „Aktionsplanes Donauschifffahrt“ bis 2015 verdoppelt werden soll. Es ist aber noch ein weiter Weg, denn die Donau ist zwar 360 Tage im Jahr schiffbar, was einer Verfügbarkeit von 98,5 Prozent entspricht, die Beladbarkeit der Schiffe beträgt jedoch wegen des häufigen Niedrigwasserstandes im Jahresdurchschnitt nur ca. 60 Prozent. „Dadurch weichen auch bei langsamdrehenden Gütern viele Unternehmen noch immer auf die Schiene aus“, räumte Hans-Peter Hasenbichler, Geschäftsführer der via donau, „denn wirtschaftlich rechnet sich der Betrieb einer Frachtreederei erst bei einer Beladbarkeit von mindestens 80 Prozent.“ Deshalb will man durch flussbauliche Maßnahmen (4-stufiger Ausbauplan bis 2020) sowie der Schaffung eines effizienten „River-Information-Systems“ die intrastrukturellen Hindernisse auf Wasserstraßen beseitigen. Bis zum Jahr 2015 sind beispielsweise für den Uferrückbau östlich von Wien rund 15 Mio. Euro budgetiert.

Donau hat Zukunft

Man dürfe sich vom momentanen krisenbedingten Rückgang des Transportvolumens nicht täuschen lassen, sagte auch Renate Römer, Vizepräsidentin der Wirtschafts-

kammer Österreich. „Der Individualverkehr wird nach Expertenangaben bis 2030 um rund 50 Prozent wachsen, während das hochrangige Straßennetz hingegen nur um ein Drittel ausgebaut wird.“ Durch gezielte Entwicklungsmaßnahmen sei ein Ausbau des Transportvolumens auf der Donau von derzeit 12 Mio. Tonnen auf ca. 30 Mio. Tonnen ohne weiteres möglich. Dies erfordere aber auch eine enge Zusammenarbeit aller Anrainerstaaten.



Ennshafen-Geschäftsführer Christian Steindl

Ennshafen-Geschäftsführer Steindl hob die enorme Bedeutung der Wasserstraße Donau für die Wirtschafts- und Industrieregion Oberösterreich hervor. „Es ist nämlich ein Unterschied, ob wir die Wachstumsmärkte in Asien über die Donau bis zum Schwarzen Meer anfahren oder den Umweg über Rotterdam machen müssen“, so Steindl, der neben dem klassischen Massenguttransport (z.B. Dünger, Erze usw.) künftig auch höherwertige (Stück-)Güter sowie Container auf das Schiff verlagern will. Der Ennshafen bietet als öffentlicher und neutraler Dienstleister im größten zusammenhängenden Industriegebiet der oberen Donau einen freien Zugang zur trimodalen Logistik-Infrastruktur. Diese Vorteile machen den Ennshafen auch für andere Häfen interessant, die im österreichischen Donaauraum verlässliche Partner benötigen, wenn sie ihren Wirkungskreis Richtung Osteuropa expandieren wollen. So gebe es zum Beispiel bereits Gespräche mit dem Hamburger Hafen über mögliche Kooperationen, gab sich Landesrat Sigl überzeugt. ■



Der Ennshafen an der Donau in Oberösterreich

Die Donauhäfen in Österreich

Die Hafenhalle, die im Zuge der „Kulturhauptstadt Linz 09“ errichtet worden ist, wird zu einer Tiefkühlhalle mit Platz für 3.500 Paletten umgebaut

Der Linzer Hafen ist gut ausgebaut

Der Linzer Donauhafen hat im Vorjahr beim Güterumschlag verloren. Die Auslastung der vorhandenen Lagerkapazitäten ist allerdings zufriedenstellend.

Es kamen im Vorjahr deutlich weniger Güter über die Kais des Linzer Hafens. Um 20 Prozent fiel das Volumen auf 2,6 Mio. t (2008: 3,2 Mio. t) zurück. Für Harald Kronsteiner ein Ausfluss der Wirtschaftskrise und damit rückläufigen Gütervolumens. Das landseitige Aufkommen fiel mit 1,7 Mio. t um 22 Prozent zurück; das wasserseitige Handling verringerte sich gegenüber dem Jahr 2008 um 15 Prozent auf mehr als 860.000 t. Seit Anfang dieses Jahres steigt die Nachfrage wieder.

Kürzlich präsentierte die Linz AG als Eigentümer des Hafens die Zahlen des Jahres 2009 und gab sich zuversichtlich. „Nach den Grundstücken und Hallen im Linzer Hafen herrscht rege Nachfrage“, erklärte Walter Rathberger, Vorstandsdirektor der Linz AG. Alle Fazilitäten seien derzeit zu 100 Prozent ausgelastet.

„Trotz Wirtschaftskrise sind alle unsere Tiefkühlager voll ausgelastet“, bestätigten Kron-

steiner und Johan Aigner als Geschäftsführer der Donaulager GmbH. Dem positiven Trend folgend werden die Lagerflächen erweitert. Die Hafenhalle, die im Zuge von Kulturhauptstadt Linz 09 errichtet worden ist, wird zu einer Tiefkühlhalle mit Platz für 3.500 Paletten umgebaut. Das kommt billiger als ein Hallenneubau. Die adaptierte Halle ersetzt dann den Kühlhaus-Hochbau, dessen Bausubstanz nicht mehr genutzt werden kann, so Aigner.

Für Umschlag und Handling von gefährlichen Gütern hat der Hafen im Vorjahr ein neues Konzept entwickelt. Die Kapazität der Ende 2009 eröffneten neuen Gefahrguthalle liegt bei 8.000 Paletten auf einer Fläche von 3.700 m². Da immer mehr Gefahrgüter in die Klasse der wassergefährdenden Stoffe fallen, war die Erweiterung der Gefahrgutflächen dringend notwendig.

Weniger Container

Beim Containerumschlag hat der Linzer Hafen im Vorjahr Haare lassen müssen. Mit 176.023 TEU lag er deutlich unter 2008 mit 225.332 TEU. Kronsteiner: „Im Februar haben wir eine Trendumkehr beim Contai-

nerumschlag bemerkt.“ Der Hafen will sich noch stärker als Logistikkreuzung profilieren und setzt, um mehr Flächen zu gewinnen, auf die Verlandung der Wasserflächen. Alle erforderlichen behördlichen Genehmigungen lägen vor, im Juni werde man den Aufsichtsrat der Linz AG mit diesem Projekt beschäftigen, kündigte Kronsteiner an. Auch wenn wasserseitig verhandelt wird, gibt es nach eigenen Angaben noch immer genug wasserseitigen Platz, um eine Vervielfachung des Umschlags bewerkstelligen zu können. Im Rahmen des großangelegten Ausbauprojekts ist eine Expansion des Containerterminals und die Schaffung einer überdachten Umschlagsmöglichkeit geplant. Im vergangenen Jahr wurden acht Mio. Euro in den Hafen und bei Donaulager investiert. Das Gros davon floss in den Bau der neuen Gefahrguthalle. In diesem Jahr stehen rund 3,5 Mio. Euro zur Disposition. Darunter fallen die Tiefkühlhalle, der Umbau der Halle 6 zu einer Produktionshalle sowie Investments in sicherheitstechnische Einrichtungen und neue Umschlagsgeräte. Weniger Güter brachten weniger Umsatz. Unterm Strich wurde ein Betriebsergebnis von 5,5 Mio. Euro erzielt. Josef Müller ■



Der Hafen Linz hat sich in den letzten Jahren zu einem hochmodernen logistischen Dienstleistungszentrum entwickelt

Die Donauhäfen in Österreich

Zu den wichtigsten Zielen dieser Partnerschaft gehört der Ausbau der Donau-Aktivitäten

Rhenus steigt bei Mierka ein



Der Mierka Donauhafen KREMS liegt in der Mitte der 3.500 km langen Wasserstraße Rhein-Main-Donau

Von Josef Müller

Die deutsche Rhenus AG beteiligt sich im Zuge einer Kapitalaufstockung an der Mierka Beteiligungs GmbH. Patrick Schäffer verstärkt die Hafen-Geschäftsführung.

Die Mierka Beteiligungs GmbH (MBG) holt sich die deutsche Rhenus AG als neuen Beteiligungspartner ins Boot. Vorbehaltlich der Zustimmung der Kartellbehörden beteiligt sich die Rhenus AG & Co. KG im Zuge einer Kapitalerhöhung mit 26 Prozent an der

Mierka Beteiligungs GmbH (MBG). Bisher war Hubert Mierka alleiniger Gesellschafter des Unternehmens. Die MBG hält 100 Prozent der Anteile an der Mierka Donauhafen KREMS GmbH & Co. KG (MDK), dem trimodalen Logistikdienstleister im Donauhafen KREMS. Zu den wichtigsten Zielen dieser Partnerschaft gehöre deshalb der Ausbau der Donau-Aktivitäten, heißt es dazu von beiden Seiten. „Rhenus und Mierka gründen ihre Partnerschaft auf das über die Jahre in vielen Gesprächen gewachsene Vertrauen, die gemeinsame Zieldefinition und die kongruenten Werte“, erklärte Michael Viefers, Vorstand bei Rhenus, beim Abschluss des Deals. „Die strategische Partnerschaft zwischen Rhenus und MDK konzentriert sich darauf, eine exzellente trimodale Logistik mit hohem Kunden-Nutzen zu bieten und den MDK-Standort in KREMS weiter zu entwickeln und auszubauen.“ Zufrieden gibt sich

auch Hubert Mierka: „Mit Rhenus habe ich den richtigen Partner für die Umsetzung einer offensiven Strategie für den Standort KREMS, für weitere Entwicklungen an der Donau und die Steigerung der Binnenschiffahrts-Aktivitäten gefunden“, so der Inhaber des Mierka Donauhafens KREMS.

Mit der Qualität des Rhenus-Produktportfolios könne man für die Kunden aus Industrie, Handel, Spedition und Logistik noch mehr Nutzen stiften und neue Kunden noch kompetenter ansprechen. Mit Rhenus erhalte MDK zusätzliche Schubkraft für eine expansive Marktbearbeitung mit einem noch breiteren Logistik-Service für seine Kunden, ergänzt Mierka. Hubert Mierka investiert auch künftig in den MDK und sieht sich - auch im Interesse seiner Söhne - in einer langfristigen Partnerschaft mit Rhenus.

Zur Umsetzung der Unternehmens-Mission wird die MDK-Geschäftsführung durch Patrick Schäffer verstärkt. Gemeinsam mit dem MDK-Team werden Hubert Mierka und Patrick Schäffer konsequent an einer erfolgreichen Donau-Entwicklung arbeiten.

Der Mierka Donauhafen KREMS liegt in der Mitte der 3.500 km langen Wasserstraße Rhein-Main-Donau im österreichischen KREMS. Auf dem 250.000 m² großen Betriebsgelände bietet Mierka multifunktionale Umschlaglösungen, Lagerung in Logistik-Hallen (23.000 m²), in Bulkhallen (18.000 m³) und auf Freilagerflächen (60.000 m²) an. Zu MDK gehören zahlreiche weitere Unternehmen: Die Multi Modale Freight Station bündelt die Container Freight Station, in der gestuft und gestrippt wird; die Industrieverpackung sowie die Projekt- und Lagerlogistik bieten maßgeschneiderte Dienstleistungen.

Auf dem Gelände befindet sich außerdem ein Containerterminal mit 30.000 m² Depotfläche und vier ganzzugsfähigen Gleisanlagen, dieses wird über die Tochterfirma Wiencont KREMS betrieben. Sie gehört zu 74 Prozent der MDK, die restlichen Anteile hält Wiencont Wien. Ein eigener Agrarterminal bietet 25.000 m³ Silolageraum. Dort übernimmt die Danugrain, an der RWA Raiffeisen Ware Austria mit 60 Prozent und MDK mit 40 Prozent beteiligt sind, die Getreidelogistik.

Einen trimodalen Düngemittel-Terminal mit Verpackungs-Service betreibt die Danufert, an der RWA Raiffeisen Ware Austria mit 60 Prozent beteiligt ist. ■

MIERKA
DONAUHAFEN
KREMS

www.mierka.com

Durch Zuschüttung von Hafenbecken ergeben sich 25.000 m² mehr an wertvoller Landfläche für Betriebsansiedelungen und neue Umschlagsanlagen

Der Wiener Hafen gewinnt Land

In den drei Wiener Häfen wurden im ersten Halbjahr das Umschlagsniveau gehalten und der Umsatz gesteigert. Die Landgewinnung im Hafen Freudenau läuft auf Hochtouren.

Im Kombi-Terminal des Wiener Hafens Freudenau sind im ersten Halbjahr 145.000 TEU umgeschlagen worden. Das ist ein Plus von zehn Prozent gegenüber 2009 und stimmt die beiden Geschäftsführer Rudolf Mutz und Herbert Szirota zuversichtlich. Auffallend zugelegt hat der Autoumschlag, der mit 43.000 Fahrzeugen um 12 Prozent gegenüber 2009 zugelegt hat. Jeder fünfte neue Pkw kommt über den Hafen herein und geht dann weiter zum Händler bzw. Endkunden.

Die beiden Manager präsentierten dieser Tage ihre Strategie für die Jahre bis 2015. Die klare Vorgabe dabei: Weiteres Wachstum und weitere Investments, um weiterhin der „Überseehafen“ von Ostösterreich zu bleiben. Überseehafen deshalb, weil wöchentlich nicht weniger als 100 Kombi-Ganzzüge zu Europas Nordhäfen rollen bzw. von dort nach Wien kommen und der Hafen Freudenau längst zu einer trimodalen Logistikkreisscheibe im Osten Österreichs geworden hat, betonte Szirota.

Bis 2015 werden 95 Mio. Euro in den Ausbau der Infrastruktur investiert. Allein in diesem Jahr kommen den Hafenteilen Freudenau und Albern mehr als drei Mio. Euro Investitionen zugute. Der Bogen spannt sich dabei von Verkehrssicherungsmaßnahmen über eine bessere Erreichbarkeit des Hafenteils Freudenau von außen bis zur Verbesserung der technischen Ausstattung der Hafenanlagen. „Wir wollen die unterschiedlichen Tätigkeitsfelder in Freudenau entflechten“, sagte Mutz.

Ab 2012 gibt es in der Freudenau auch mehr Landfläche. Derzeit wird ein Teil des Hafenbeckens zugeschüttet. Das kostet zwar zehn Mio. Euro, bringt per saldo aber 25.000 m² mehr wertvolle Landfläche für Betriebsansiedelungen und neue Umschlagsanlagen, kündigte Mutz weiters an.

Hinaus in die weite Welt

Auf der Agenda 2015 stehen neue Initiativen zur internationalen Positionierung des Hafens als internationaler, intermodaler Verkehrsknoten für Transporte von und nach Zentral- und Osteuropa, gab Monika Unterholzner, Leiterin des Bereichs Internationalisierung und Organisation des Wiener Hafens, bekannt. Gelingen soll das durch die verstärkte Zusammenarbeit mit den großen Häfen an Europas Küsten sowie mit strategischen Partnerschaften entlang der Donau bis zum Schwarzen Meer. Damit klinkt

„Um den Hafen Wien zu einem der effizientesten Warenumschlagzentren für Mittel- und Südosteuropa zu machen, wurden seit 2006 rund 150 Millionen Euro investiert. Mit weiteren Investitionen in Projekte wie den Hochwasserschutz für den Hafen Albern oder das „Projekt Landgewinnung“, bei dem wir dem Hafenbecken neue Flächen für Betriebe und Umschlaganlagen abringen, werden wir die Position des Hafens Wien nachhaltig stärken“, ist Mutz überzeugt. Durch teilweise Zuschüttung des Hafenbeckens Freudenau werden 70.000 m² neue Flächen für den Umschlag gewonnen. Der Hafen Freudenau ist der zentrale Standort der Wiener Hafen-Gruppe. Auf dem Gelände (3,5 Millionen m²) befinden sich

die Umschlag-Anlagen für Schüttgüter und Rohstoffe sowie freie und gedeckte Lagerflächen. Der Containerterminal Freudenau wurde in den vergangenen Jahren technisch laufend ausgebaut und um ein modernes, mit zwei leistungsfähigen Portalkränen ausgestattetes Modul erweitert. Im Autoterminal werden bis zu 77.000 Neuwagen pro Jahr umgeschlagen.

Kaum ein anderes Logistikzentrum in Österreich könne qualitativ und quantitativ eine Infrastruktur in diesem Ausmaß bieten wie der Hafen Wien, so Szirota. Im vergangenen Jahr wurden 302.000 TEU über den Container-Terminal abgefertigt.

Der Wiener Hafen gilt schon heute als der „Überseehafen“ Österreichs mit exzellenten Direktzugverbindungen zu den großen Überseehäfen im Norden Europas. *jomue* ■



Leiten den Wiener Hafen (v.l.): Herbert Szirota, Peter Hanke, Monika Unterholzner, Rudolf Mutz.

sich der Hafen in die EU-Donaustrategie ein, die die Entwicklung des Wirtschaftsraums entlang der Donau im Blickfeld hat. Unterholzner will auf dem internationalen Bankett auf die Suche nach potenziellen Unternehmen gehen, die sich in den drei Häfen niederlassen wollen. „Damit wollen wir die wirtschaftliche Performance des Hafens für die Zukunft absichern“, betonte Unterholzner, die seit Anfang September mit diesem Job betraut ist. Dazu gehören freilich auch die Erschließung neuer Geschäftsfelder im In- und Ausland. Die studierte Handelswissenschaftlerin Unterholzner war in den vergangenen 15 Jahren in der Wirtschaftsagentur Wien tätig.

Nie mehr Hochwasser

Freudenau ist seit Juni dieses Jahres vor jedem künftigen Hochwasser auf der Do-

TransOcean: Besondere Weihnachts-Kreuzfahrten auf Deutschlands Flüssen und in der Südsee

Spekulatius an Bord



Weihnachten in „Kölle“...

Ob Lebkuchen- oder Schnorchel-Marathon, Weihnachtsmarkt- oder Insel-Hopping, Schneeballschlacht oder Sonnenbaden – TransOcean bietet im Dezember Reisen für jeden Geschmack. An Bord der ASTOR, eines der beliebtesten deutschen Kreuzfahrtschiffe, erkunden die Passagiere Acapulco in Mexico, stoßen im Südpazifik auf das neue Jahr an und laufen schließlich in Sydney ein. Romantisch wird es an Bord der luxuriösen Flussschiffe PREMICON QUEEN und TUI SONATA. Hier genießen die Urlauber die festliche Stimmung der Städte und Weihnachtsmärkte entlang des Rheins.

Statt Mütze sollten ASTOR-Gäste in der Adventszeit lieber die Badehose einpacken. Denn die Durchschnittstemperatur in Französisch Polynesien liegt ganzjährig bei 25 Grad. Das Besondere: Als kleines, familiäres Schiff kann die ASTOR gerade kleine Häfen und versteckte Ziele ansteuern. Und so warten Kulissen mit weißen, einsamen Südseestränden und kristallklarem Meer auf die Kreuzfahrer. 278 Crew-Mitglieder kümmern sich höchst persönlich um die Weihnachtswünsche der maximal 578 Passagiere, die

Heiligabend ein Festtagsdinner und ein anspruchsvolles Unterhaltungsprogramm mit Tenor Ricardo Marinello erwartet. An Bord der ASTOR ist jeder Alltags- und Weihnachtsstress sofort vergessen. Die Gäste fühlen sich in den wohnlich eingerichteten Kabinen und Suiten sowie bei der persönlichen Betreuung des Personals fast wie zu Hause.

Wer in der Weihnachtszeit nicht auf klirrende Kälte und eine heiße Tasse Glühwein verzichten möchte, der kann die schönen Winterlandschaften und die festlichen Stadtbeleuchtungen entlang des Rheins von gleich zwei TransOcean-Flussschiffen aus genießen. Die Winterreisen der TUI SONATA starten von Köln in Richtung Kehl (Straßburg), während die PREMICON QUEEN den Gästen auf der Weihnachtsreise von Düsseldorf aus Impressionen von Cochem, St. Goarshausen und dem oberen Mittelrheintal sowie Amsterdam bietet. An Bord erleben die Passagiere eine perfekte Auszeit von den vielen Terminen und der lästigen Hektik, die den Adventswochen ihren Zauber raubt. TUI SONATA-Gäste können die Christmette im Mainzer Dom besuchen und in der Weihnachtsbäckerei an Bord frisch duftende Plätzchen naschen. PREMICON-Kreuzfahrer freuen sich auf ausgesuchte Gastkünstler, ein festliches Weihnachtsdinner und gehen in Köln auf eine Krippentour.

An Silvester prostern sich die Urlauber in Amsterdam (PREMICON QUEEN) beziehungsweise Koblenz (TUI SONATA) mit Blick auf das Feuerwerk über der Skyline zu: auf einen entspannten Start ins neue Jahr. ■



... oder in der Südsee.

A-ROSA

5-tägige Donau-Weihnachtsreise inklusive Kinderbetreuung

Fernab von Weihnachtsstress, Gänsebratenhektik und Festtagstrubel hat A-ROSA jetzt ein ganz besonderes Familien-Weihnachtsangebot im Gepäck: An Bord der A-ROSA MIA können Familien im Kreise der Liebsten in Ruhe Weihnachten feiern und müssen sich dabei fünf Tage lang um nichts sorgen. Denn als Gast der A-ROSA Donau Weihnachtsreise vom 23. bis 27. Dezember



Kinder werden Bord betreut

2010 sorgen großzügige Kabinen, erlesene Speisen und Getränke, das SPA-ROSA mit Sauna und Fitnessgeräten sowie das besinnlich erleuchtete Wien ganz von allein für Erholung.

Und dabei ist vor allem auch an die kleinen Gäste gedacht: Neben Kinderbetreuung und einem Piratentag stehen zum Beispiel „Plätzchen backen“ sowie die Weihnachtsgeschichte auf dem Programm. Die Route führt ab/bis Passau über Dürnstein, Wien und Melk und ist zum A-ROSA SELECT-Preis bereits ab 449,-Euro pro Person buchbar (Angebot nur gültig für Neubuchungen, es gelten die A-ROSA SELECT-Bedingungen).

Kinderprogramm:

- Kinderbetreuung in Gruppen von 3 (windelfrei) bis 7 Jahren und 8 bis 12 Jahren
- Kennenlern-Spiele
- Plätzchen backen
- Schiffsführung mit Kapitänsbesuch
- Weihnachtsbaum-Schmuck basteln und aufhängen
- Weihnachtslieder singen
- Lesung der Weihnachtsgeschichte
- Zauber-Show, Kinder Disco
- Piratentag mit passenden Kostümen und Buffet

Celebrity Cruises

Neues Dinner-Konzept an Bord

Was sich auf den Schiffen der beliebtesten Solstice Klasse in Form des Buffet-Restaurants Oceanview Café bewährt hat, wird nun auf weiteren Schiffen umgesetzt. Neben dem bestehenden Angebot des Hauptrestaurants und der Spezialitätenrestaurants führt Celebrity Cruises ab Ende Oktober 2010 im Rahmen des Casual Dinings ein neues Selbstbedienungskonzept beim Abendessen ein, das sich speziell an den Geschmack der wachsenden Gruppe von internationalen Gästen richtet.

Das neue Dinner-Konzept sieht anstatt der Bedienung am Tisch eine Art Marktplatz vor, der Gerichte aus verschiedenen Regionen der Welt umfasst. Der Gast bedient sich an verschiedenen Stationen selbst oder lässt die gewünschten Speisen direkt vor seinen Augen frisch zubereiten. Zu dem neuen Angebot zählen beispielsweise eine Curry-Station für die Freunde der indischen Küche, Pasta, Pizza und Antipasti für die Liebhaber der mediterranen Küche, eine Grillstation für alle, die erleben möchten, wie ihr Steak direkt in ihrem Beisein zubereitet wird, zwei Sushi- sowie zwei Dessertstationen. Das Casual Dining mit Selbstbedienung steht immer ab 18 Uhr zur Verfügung.

Auf den Schiffen Celebrity Solstice, Celebrity Equinox und Celebrity Eclipse ist das Angebot bereits verfügbar. Die Übertragung des Services auf weitere Schiffe setzt Celebrity Cruises im Zuge des Programms „Solstice it“ um. Im Mittelpunkt stehen dabei beliebte Elemente der Solstice Klasse Schiffe, die auf Wunsch der Passagiere sukzessive auf weiteren Vertretern der Flotte Einzug halten. Lediglich das Expeditionsschiff Celebrity Expedition wird von den Neuerungen ausgenommen sein. ■

Viking: Frühlingskreuzfahrten zur Tulpenblüte

Eine Woche durch Holland

Auf eine neue Möglichkeit eines Frühlingsurlaubs macht jetzt Viking Flusskreuzfahrten aufmerksam. Wer das Erwachen der Natur intensiv erleben und gleichzeitig interessante Städte besuchen möchte, für den dürften die neuen Frühjahrskreuzfahrten durch Holland und Belgien das Richtige sein. In einer Woche geht es von Amsterdam aus auf das IJsselmeer, nach Arnheim, Middelburg, Gent, Brügge, Antwerpen, Brüssel und natürlich zu den berühmten Windmühlen von Kinderdijk und in den Blumenpark Keukenhof. Die einwöchigen Rundreisen ab und bis Amsterdam sind 2011 erstmalig bei Viking Flusskreuzfahrten buchbar. Deutschsprachige Reiseleitung, servierte Mittag- und Abendmenüs, erstklassiger Service und Ausflüge mit Audio-System sind bei Viking garantiert. Zur Auswahl stehen drei Termine: 26. März, 2. und 21. April 2011. Danach bereisen die Schiffe die klassischen Rhein-Routen zum Beispiel zwischen Amsterdam und Basel. Wer sich für die abwechslungsreiche Fahrt über das Rheindelta und das IJsselmeer interessiert, sollte sich daher schnell entscheiden. Bis drei Monate vor Reiseternin gibt Viking einen Frühbucherrabatt in Höhe von 20 Prozent, solange der Vorrat reicht. Wer sich aber schon bis zum 30. November entscheidet, bekommt zusätzlich ein Bord-

guthaben in Höhe von 50 Euro pro Person. So ist die 8-tägige Holland- und Belgien-Kreuzfahrt „Tulpen, Spitzen, Diamanten“ von Viking Flusskreuzfahrten pro Person in der Deluxe-Doppel-Außenkabine schon ab 799 Euro zu haben – inklusive Vollpension, Mineralwasser auf der Kabine, Bordunterhaltung, Folkloredarbietung und vielem mehr. Das Ausflugspaket mit 7 Ausflügen kostet 249 Euro.

Nicht nur für Blumenliebhaber

Auch wenn die Frühlingskreuzfahrt zur Zeit der Tulpenblüte stattfindet, ist sie nicht nur etwas für Blumenliebhaber. „Natürlich ist der Besuch des Keukenhofs, der als der schönste Blumenpark der Welt gilt, ein Höhepunkt der Reise. Aber die historischen Altstädte von Amsterdam, Brügge oder Brüssel sind mindestens genauso interessant. Und während zum Beispiel Antwerpen für seine verrückte Mode bekannt ist, kann man sich in Middelburg anschauen, wie die Niederländer ihr Land vor dem Wasser schützen“, führt Katharina Afflerbach, Marketingleiterin von Viking Flusskreuzfahrten, aus. 2011 wendet sich der Keukenhof übrigens einmal mehr an deutsche Besucher, denn im nächsten Jahr steht die Blumenausstellung unter dem Motto „Deutschland, Land der Dichter und Denker“. ■



Mit Viking zu den berühmten Windmühlen von Kinderdijk und in den Blumenpark Keukenhof

Die Qualität einer Transportleistung beginnt
beim Personal – daher

Weitblick beweisen und ausbilden
Lebenslanges Lernen bedeutet weiterbilden



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

Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschifffahrt e.V.

Schulschiff RHEIN
Stadthafen / Rheinanlagen
Tel. 0 20 66 – 22 88 0 ■ Fax 0 20 66 – 22 88 22

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.*



Kapitän gesucht.

Geben Sie A-ROSA ein Gesicht und werden Sie Teil unserer engagierten Mannschaft. Denn an Bord der A-ROSA Kreuzfahrtflotte verbinden uns Teamgeist, Leidenschaft und vor allem die Lust auf Schiff.

Alle Infos auf www.a-rosa.de/karriere

A-ROSA Reederei GmbH · Kasernenstr. 92 · CH-7000 Chur · jobs@a-rosa.de

aROSA 
Lust auf Schiff

Die Fachzeitschrift im Internet

www.schiffahrt-online.de

Schiffahrt-online

Schiffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Den neuen Job finden im **Schiffahrt-online**-Stellenmarkt.

Stellengesuche

erscheinen bei uns kostenlos.

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



Mit individuellem Service und höchster Aufmerksamkeit möchten wir die Wünsche und Erwartungen unserer Gäste nicht nur erfüllen, sondern versuchen, sie zu übertreffen



Uniworld besitzt und betreibt eine Flotte von zehn eigenen Kreuzfahrtschiffen auf den Flüssen Europas, welche ausschliesslich auf Englisch sprechende Gäste ausgerichtet sind. Jedes unserer Schiffe zeigt einen individuellen Charakter im Design, wobei alle im luxuriösen Boutique-Stil und mit modernem Komfort eingerichtet sind. Unsere Flotte wurde in den letzten drei Jahren unter anderem von der Condé Nast Traveler ausgezeichnet, von der Cruise Critic als „Best cruise line 2009“ und von Zagat Survey in die „Top 3 for the best food on small river ships“ gewählt.

Die Schifffahrt ist Ihre Leidenschaft, Sie arbeiten gerne im Team und haben Freude am Umgang mit dem Gast – dann sind Sie bei uns richtig!

Zur Unterstützung unseres nautischen Teams suchen wir einen erfahrenen und motivierten

Ablösekapitän

Ihre Aufgaben

- Navigieren des Schiffes gemäss den allgemeinen Richtlinien und Sicherheitsbestimmungen
- Verantwortung für die Sicherheit der Gäste und der Crew an Bord des Schiffes
- Betreuung der Schiffe während der Wartungsarbeiten im Winter
- Verantwortung für die Instandhaltung des Schiffes
- Repräsentationsaufgaben und Gästekontakt (Captains Dinner, Safety Briefing, Nautical Talks)

Unsere Erwartungen

- Kapitänspatent für den Rhein bis Mainz, ev. Donau
- Fahrpraxis auf Flusskreuzfahrtschiffen auf Rhein, Main und/oder Donau
- Praxiserfahrung mit dem Z-Drive System
- Führungspersönlichkeit, die innovativ und flexibel agiert und mit Beispiel vorangeht
- Teamplayer mit starken kooperativen und kommunikativen Fähigkeiten
- Sehr gute Deutsch- und Englischkenntnisse
- Gute IT-Kenntnisse (Word, Excel, Outlook)

Wir bieten

- Ein dynamisches und motiviertes Team
- Schweizer Arbeitsvertrag
- Flexible Ferienplanung 4/2
- Attraktives Gehalt und sehr gute Sozialleistungen
- Viele Extras

Zweiten Kapitän

Ihre Aufgaben

- Navigieren des Schiffes gemäss den allgemeinen Richtlinien und Sicherheitsbestimmungen
- Verantwortung für die Sicherheit der Gäste und der Crew an Bord des Schiffes
- Betreuung der Schiffe während der Wartungsarbeiten im Winter
- Verantwortung für die Instandhaltung des Schiffes

Unsere Erwartungen

- Kapitänspatent für den Rhein bis Mainz, ev. Donau
- Fahrpraxis auf Flusskreuzfahrtschiffen auf Rhein/Main und/oder Donau
- Praxiserfahrung mit dem Z-Drive System
- Führungspersönlichkeit, die innovativ und flexibel agiert und mit Beispiel vorangeht
- Teamplayer mit starken kommunikativen Fähigkeiten
- Gute Deutsch- und/oder Englischkenntnisse
- Gute IT-Kenntnisse (Word, Excel, Outlook)

Wir bieten

- Ein dynamisches, motiviertes und höchst professionelles Team
- Schweizer Arbeitsvertrag
- Flexible Ferienplanung 4/2
- Attraktives Gehalt und sehr gute Sozialleistungen
- Viele Extras
- Sehr gute Weiterbildungsmöglichkeiten (zum ersten Kapitän)

Steuermann

Ihre Aufgaben

- Navigieren des Schiffes gemäss den allgemeinen Richtlinien und Sicherheitsbestimmungen
- Führungsverantwortung für das Team an Deck
- Mitverantwortung für die Instandhaltung des Schiffes
- Erwerben neuer Patente

Unsere Erwartungen

- Kapitänspatent für den Rhein bis Köln
- Führungspersönlichkeit, die innovativ und flexibel agiert und mit Beispiel vorangeht
- Teamplayer mit starken kommunikativen Fähigkeiten
- Gute Englisch- und/oder Deutschkenntnisse
- Gute IT-Kenntnisse (Word, Excel, Outlook)

Wir bieten

- Ein dynamisches und motiviertes Team
- Schweizer Arbeitsvertrag
- Ferienplanung 6/2
- Attraktives Gehalt und sehr gute Sozialleistungen
- Regelung der Reisespesen
- Sehr gute Weiterbildungsmöglichkeiten (zum dritten Kapitän)

Matrose / Bootsmann

Ihre Aufgaben

- Tägliche nautische Aufgaben nach Vorgaben des Kapitäns
- Mitverantwortlich für die Sicherheit an Bord
- Wartungsarbeiten während der Saison und im Winter

Unsere Erwartungen

- Ein gepflegtes Erscheinungsbild
- Innovativ und flexibel
- Teamplayer mit guten kommunikativen Fähigkeiten
- Gute Deutsch- und/oder Englischkenntnisse
- Gastfreundlich und hilfsbereit

Wir bieten

- Ein dynamisches und motiviertes Team
- Schweizer Arbeitsvertrag
- Ferienplanung 6/2
- Attraktives Gehalt und sehr gute Sozialleistungen
- Regelung der Reisespesen
- Sehr gute Weiterbildungsmöglichkeiten

Fühlen Sie sich angesprochen? Dann senden Sie Ihre vollständigen Unterlagen bis zum 15. November an:

GRC Global River Cruises GmbH, Alexander Oost, Director Nautical Operation, Uferstrasse 90, CH-4057 Basel, E-Mail: aoost@uniworld.com, Tel. 0031 651 172 256

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-Homberg

den **Ball der Schifffahrt** Duisburg 2010

Samstag, 30. Oktober 2010
Einlass 19:30 Uhr
Beginn 20:00 Uhr
Eintritt 12,50 €uro



Jörg Hammerschmidt



Magic Comedy



KAI MAGNUS STING



Phoenix-Brasil Show
Show • Brasilien zu Gast am Rhein

Kai Magnus Sting
Humor • Lebende Ruhrpott-Kultur

The Blue Birds
Tanz • Internationale Show-Band

Jörg Hammerschmidt
Conference • Stimmen der Welt

Roy Gardner und James
Magie • very british

Kartenvorverkauf
(keine Vorverkaufsgebühren)

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