

Schifffahrt-online

Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Neues Papier kommt 2011

Der VBW hat seine „Zukunftsperspektive 2010“ noch nicht ganz umgesetzt“

Seite 4-5

Nationales Hafenkonzzept

300.000 Arbeitsplätze sind seehafen- und 400.000 binnenhafen-abhängig

Seite 6-7

Elbschifffahrtstag 2010

Stabile Schifffahrtsverhältnisse für Mittel- und Oberelbe gefordert

Seite 13



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 



Verbände

- Neues Papier kommt 2011: Der VBW hat seine Zukunftsperspektive 2010 noch nicht ganz umgesetzt 4-5

Nationales Hafenkonzzept

- Scheurle: 300.000 Arbeitsplätze sind seehafen- und 400.000 Arbeitsplätze binnenhafenabhängig
Nationales Hafenkonzzept in Brüssel präsentiert 6-7
- Klaus-Peter Müller: Engpässe bei Abfertigung von Binnenschiffen in den Seehäfen beseitigen 8
Deutsches Verkehrsforum zufrieden mit Umsetzungsprioritäten
- Roland Hörner: ZARA-Häfen werden im Konzept unterschätzt, aber - Wir sind auf dem richtigen Weg – weitermachen! 9

Häfen und Wasserstraßen

- Kölner Bürger beurteilen die Logistik positiv und wünschen sich Alternativen zum Güterverkehr per Lkw
HGK und IHK planen die „Kölner Hafentage 2011“ 24-26
- Liebherr-Hafenmobilkrane - auch in den deutschen Binnenhäfen ein Erfolgsmodell 23

Schiffstechnik

- Das Solarschiff „Solon“ fährt seit 2009 mit bis zu 50 Passagieren über die Berliner Gewässer
Mit 12 km/h auch ohne Sonne maximal 10 Stunden fahren 21
- Guascor Power: Towards to a greener Engine 22
- Neueröffnung: Magnetrol-Büro in St. Petersburg 22
- Bau eines Lehrschubverbands
Provinz Lüttich will Auftrag vergeben 22

Titelbild: Anfang Oktober 2010 nahm ein neuer Liebherr Hafemobilkran Typ LHM 400 seine Arbeit am Rhein in Ludwigshafen auf. Lesen Sie dazu den Beitrag auf der Seite 23

Schifffahrt

- **Schifffahrt-online** Serie:
Geschichten aus der Schifffahrt (XIV)
Schubschifffahrt - erste Eindrücke 10-12
- Anstieg um 5,70 Prozent
Mehr Container in Mannheim 12
- Elbschifffahrtstag 2010 fordert stabile Schifffahrtsverhältnisse auf Mittel- und Oberelbe
Anteil der Binnenschifffahrt am Gesamtverkehr erhöhen 13
- Bund und Hamburg halten am Bau für die Elbvertiefung Ende 2011 fest: Es bleibt dabei! 13
- esa-EuroShip mit neuer Repräsentanz in Ruhrort
Blick auf die Schifffahrt 14-15
- Erfolgreiches Konzept an neuem Standort
Ruhrorter Börse geht ins „Schiffchen“ 15
- Unternehmen sollten EU-Fördertopf anzapfen
Mehr auf's Binnenschiff bringen 16-17
- Ausbildung, Fortbildung, Patente und Workshops
Lehrgänge und Kurse auf dem Schulschiff RHEIN im Jahr 2011 18-19
- Über 5.000 Teilnehmer beim 62. Hamburger Eisbeinessen - 100 davon als Gäste der Carl Rehder Assekuranz
Fachsimpeln, verhandeln und neue Kontakte knüpfen 20

Karriere

- Die Bremer Lloyd Werft eröffnete am 17. November eine neue Ausbildungswerkstatt als Zukunftszentrum für 44 Auszubildende
Ausbildung für ein maritimes Netzwerk 26-27

Rubriken

- Editorial 3
- Impressum 2

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 (mail@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. 5/2010 vom 07.11.2010



Friedbert Barg
Herausgeber, Chefredakteur

Bei zwanglosen Gesprächen auf Gesellschaftsabenden sind schon viele wichtige Fragen beantwortet und viele Probleme gelöst worden

Hintergrundgespräche bei stilvollem Abendessen

Das EU-Projekt PLATINA stand im Mittelpunkt eines ausgezeichneten und in hochinteressante Details gehenden Vortrags, den Jörg Rusche, Geschäftsführer des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt, zu Beginn des Gesellschaftsabends des Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW) am Vortag der VBW-Mitgliederversammlung in der Duisburg-Ruhrorter „Schifferbörse“ gehalten hat.

Leider kamen - einschließlich der anwesenden VBW-Führung - nur rund 30 Gäste in den Genuss der vielen Informationen über Märkte, Flotte, Arbeitsplätze, Infrastruktur und Image der deutschen und europäischen Binnenschifffahrt. Dreißig Gäste. Mehr waren nicht gekommen.

Und das zu einer VBW-Veranstaltung, die noch bis vor wenigen Jahren 150, 200 und 250 Gäste nach Dresden, Mulhouse, Basel, Rotterdam, Mannheim, Lille, Wien und weitere - der Schifffahrt verbundene - europäische Städte gezogen hat.

An diesen - ja, oft sogar glanzvollen - Gesellschaftsabenden unter den Präsidentschaften von beispielsweise Dr. Heinz Zünkler oder Prof. Dierk Schröder, nahmen nicht nur VBW-Mitglieder teil. Eingeladen - und gekommen! - waren auch stets hohe Ministerialbeamte, Landes-, Bundes- und Europapolitiker, Bürgermeister, Landräte und weitere Honoratioren aus den gastgebenden Städten.

Sie waren gekommen, weil sie wussten, dass bei den VBW-Abenden Hintergrundgespräche geführt werden konnten und geführt wurden. Gleiches galt umgekehrt für die vielen Reedereichefs, Partikuliere, Verbandsfunktionäre, Juristen und Versicherungsdirektoren, die gerne bei einem stilvollen Abendessen in eleganter Umgebung - und in Begleitung ihrer Partner - das Gespräch mit ihrem Tischnachbarn suchten.

Diese wiederum waren ebenso froh darüber und wussten es zu schätzen, dass ihnen die Mitglieder der Fachaus-

schüsse des VBW auch einmal außerhalb der offiziellen Termine für einen Gedankenaustausch zur Verfügung standen. Viele wichtige Fragen sind so beantwortet und viele Probleme so gelöst worden. Nicht, weil da am Tisch etwas ausgeklüngelt wurde, sondern weil Probleme dort leichter angesprochen und besser verstanden werden können. Das ist einfach so.

Und wenn dazu noch den Begleitungen der Teilnehmer an der eigentlichen Mitgliederversammlung während dieser Zeit ein interessantes Partnerprogramm geboten wird, für das übrigens auch jeder gerne selber zahlt, steht dem Erfolg - auch und gerade dem fachlichen und beruflichen Erfolg - einer solchen Veranstaltung nichts mehr im Wege.

Ein verändertes Umgehen mit der Organisation von Gesellschaftsabenden und Partnerprogrammen für die Begleitungen (m/w) würde dem VBW zweifellos wieder höhere Teilnehmerzahlen bei den Mitgliederversammlungen und eben diesen gesellschaftlichen Anlässen bescheren. ■



Rund 30 Mitglieder - einschließlich Vorstand und Geschäftsführung - waren am 4. November 2010 der Einladung zum Gesellschaftsabend des Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW) in die Duisburg-Ruhrort „Schifferbörse“ gefolgt.

Foto: F. Barg

Ein neues Papier soll den Mitgliedern des VBW bis zum Frühjahr 2011 zur Verfügung gestellt werden

Die „Zukunftsperspektive 2010“ noch nicht ganz umgesetzt

Von Friedbert Barg

Rund 30 Mitglieder - einschließlich Vorstand und Geschäftsführung - waren am 4. November 2010 der Einladung zum Gesellschaftsabend des Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW) in die Duisburg-Ruhrort „Schifferbörse“ gefolgt, knappe 50 nahmen an der Mitgliederversammlung am Tag darauf im vereinseigenen „Haus Rhein“ an der Ruhrorter Dammstraße teil.



Dr. Werner Koriath

Der VBW zählt laut Geschäftsbericht 115 Einzelpersonen und 119 Unternehmen beziehungsweise Institutionen; nach der Berechnung an einer anderen Stelle des

selben Geschäftsberichts sind das ca. 300 Mitglieder in 13 an das europäische Wasserstraßennetz angegliederten Staaten.

In seiner Begrüßungsansprache ging VBW-Präsident Dr. Philippe Grulois auf die aktuellen Ereignisse um den planungs- und genehmigungsrechtlich abgesegneten Bau des neuen Stuttgarter Bahnhofs „Stuttgart21“ ein und zog eine sehr plausible Erkenntnis für den Bereich Wasserstraßen, indem er in den Raum stellte, ob denn ein Genehmigungsverfahren tatsächlich Rechtssicherheit bedeute und welche Auswirkungen die Stuttgarter Geschehnisse auf geplante und genehmigte Bauvorhaben bei den Wasserstraßen haben könne.

Die durch das Vereinsrecht vorgeschriebenen Formalien einer Mitgliederversammlung wurden professionell abgehandelt: Feststellung der form- und fristgerechten Einladung, Genehmigung der Niederschrift, Bericht der Rechnungsprüfer: Alles bestens. Kassenprüfer Alfred Hinsenkamp hatte die Kasse des Vereins sorgfältig geprüft und konnte die Entlastung von Präsidium, Beirat und Geschäftsführung empfehlen; was denn auch so geschah.

Dass die Fachausschüsse des VBW einen



Dr. Philippe Grulois

ausgezeichneten Ruf genießen, stellte Dirk Bley, Referent des VBW-Präsidiums, im Bericht der Geschäftsstelle des VBW fest: „In den vergangenen Jahren gingen von den VBW-Ausschüssen wichtige Impulse für die Fortentwicklung des Verkehrssystems aus.“ Und: Mit dem Aktionsprogramm „VBW Zukunftsperspektive 2010“ - beschlossen auf der Mitgliederversammlung im Jahre 2007 - wurde beschlossen, die Arbeit der

Anzeige

Binnenschiff

2 Luken, alle Fahrgebiete, L 55 m, B 6,70 m, 500 t Nutzlast, erstklassiger Zustand, Baujahr 1968, zu verkaufen. Tel. 040-760102-0

Fachausschüsse stärker miteinander zu vernetzen, interdisziplinäres Arbeiten zu fördern und Synergien bei der Bearbeitung gemeinsamer Themen zu erschließen.“ Das sei bei der Erarbeitung der Neuauflage der VBW-Broschüren „Eignung der Binnenwasserstraße für den Containerverkehr“ und „Fahrdynamik von Binnenschiffen“ auch so geschehen. „Hier wurden fachausschussübergreifende Arbeitsgremien geschaffen, in welchen sich Vertreter unterschiedlichster Bereiche einbringen und die Projekte gemeinsam vorantreiben können.“, heißt es dazu im Geschäftsbericht des VBW.

Für ihre Ausschüsse berichteten im Rahmen der Mitgliederversammlung Prof. Dr.-Ing. Christoph Heinzelmann (FA Binnenwasserstraßen und Häfen), Dr. Werner Koriath (FA Recht), Dipl.-Volksw. Werner Kühlkamp (FA Verkehrswirtschaft) und Dipl.-Ing. Joachim Zöllner (FA Binnenschiffe).

Dass das Thema Containerverkehre auf Flüssen und Kanälen kein Zukunftsthema mehr, sondern ein realer und ständig wachsender Markt ist, wird in der jetzt überarbeiteten Broschüre „Eignung der Binnenwasserstraßen für den Containerverkehr“



Etwa 50 Mitglieder waren zur Mitgliederversammlung 2010 des VBW in das vereinseigene „Haus Rhein“ nach Duisburg-Ruhrort gekommen



Alfred Hinsenkamp

von 1991 klargestellt. So hätten auch trotz der Wirtschaftskrise die bisherigen Güterverkehrsprognosen nicht korrigiert werden müssen und der momentane, besonders in Deutschland spürbare Wirtschaftsaufschwung ließe die Hoffnung wachsen, schon bald wieder an die Konjunktur des



Dipl.-Volksw. Werner Kühlkamp

in Brüssel und Berlin immer wieder auf den Tisch kommt. Genauer gesagt, geht es um die Internalisierung externer Kosten und der Wegekosten. „Die Internalisierung, der sogenannten externen Kosten, also Kosten des Verkehrs, die die Gesellschaft als Ganzes, aber nicht der Nutzer selbst, trägt, wird zunehmend in der nationalen Diskussion und in der EU-Verkehrspolitik gefordert.“, heißt es dazu in dem Bericht des Ausschusses.



Dipl.-Ing. Jochim Zöllner

große Teile dieses Programms umgesetzt wurden, einiges jedoch auch nicht realisiert werden konnte bzw. sich als unzweckmäßig herausstellte. Darüber hinaus gab er einen Ausblick auf notwendige Veränderungen und daraus resultierende Zukunftsplanungen. Menzel stellte einige Gedanken



Prof. Dr.-Ing. Christoph Heinzelmann

Boomjahres 2008 anschließen zu können. Die neue Broschüre „Eignung der Binnenwasserstraßen für den Containerverkehr“ soll Interessierten Informationen über die infrastrukturellen und technischen Möglichkeiten des Containertransports auf dem europäischen Wasserstraßennetz geben. Die Broschüre kann - wie alle anderen - bei der VBW-Geschäftsstelle bezogen werden.

Schon seit den 1990-er Jahren beschäftigt sich der Fachausschuss „Binnenschiffahrtsrecht“ des VBW mit den IVTB, den Internationalen Verlade- und Transportbedingungen. Mit der Ratifizierung des CMNI-Abkommens, das 2007 für Deutschland in Kraft trat, wurden diverse Änderungen an den IVTB erforderlich. Die Arbeiten an den verschiedenen Bestimmungen erfolgten oft in enger Kooperation mit der IVR.

In einer sehr engagierten Rede zog VBW-Vizepräsident Thomas Menzel (im Hauptberuf Präsident der WSD-Ost) zog eine Bilanz und erinnerte an die 2007 beschlossene „Zukunftsperspektive 2010“. Er stellte fest, dass



Thomas Menzel

zur Zukunft des VBW vor, welche im Laufe des Jahres im VBW-Präsidium entwickelt und bis Frühjahr 2011 in einem Papier münden werden, welches den Mitglieder und allen Interessierten zur Verfügung gestellt werden soll. ■

Lesen Sie hierzu auch das Editorial auf der Seite 3 dieser Ausgabe.

Mit Emissionen, x-elektrischen Antrieben und Besonderheiten für die Fahrgastschiffahrt befassten sich die Mitglieder des Fachausschusses Binnenschiffe. Darüber hinaus ging es in den Ausschusssitzungen um die mögliche Verpflichtung zur Befestigung von Containern bei deren Transport auf Binnenfrachtschiffen und um die Frage, ob sich Binnenschiffe mit Gas als Kraftstoff ökonomisch sinnvoll betreiben lassen. Weil schon jetzt gerade zu Letzterem viele Fragen gestellt werden und vereinzelt Anwendungsvorschläge aus der Praxis vorliegen, wird dieses Thema einen wichtigen Platz in der künftigen Arbeit des Ausschusses einnehmen.

Der Fachausschuss Verkehrswirtschaft hatte sich verstärkt mit dem Thema Wegekosten zu befassen, nachdem dieses Thema auch

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



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



Scheurle: 300.000 Arbeitsplätze sind seehafen- und 400.000 Arbeitsplätze binnenhafenabhängig

Nationales Hafenkonzzept in Brüssel präsentiert

Von Friedbert Barg

In der Ständigen Vertretung der Bundesrepublik Deutschland bei der Europäischen Union in Brüssel präsentierten Prof. Klaus-Dieter Scheurle, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, und Achim Wehrman, Leiter der Unterabteilung Wasserstraßen und Schifffahrt, rund 70 Vertretern der EU-Institutionen, europäischen Verkehrs- und Hafenverbänden sowie Abgeordneten des Europäischen Parlaments das „Nationale Hafenkonzzept für See- und Binnenhäfen“ (NHK).



Staatssekretär Prof. Klaus-Dieter Scheurle

„Den See- und Binnenhäfen in der Bundesrepublik Deutschland kommt eine Schlüsselrolle für die gesamte europäische Wirtschaft zu“, beschrieb Staatssekretär Scheurle selbstbewusst die Bedeutung der deutschen Häfen. Und er wies darauf hin, dass

die Umschlagszahlen in den Häfen und der damit verbundene Güterverkehr nach der Wirtschaftskrise wieder stark ansteigen.

„Obwohl wir 2009 und 2010 im Rahmen der Konjunkturprogramme rund vier Milliarden Euro zusätzlich in Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen investiert haben, stellt das erwartete Umschlagswachstum die Häfen und die Verkehrsinfrastruktur vor enorme Herausforderungen“, erläuterte Scheurle.

Eine integrierte und nachhaltige Hafen- und Verkehrspolitik sei deshalb zwingend erforderlich, damit Kapazitätsengpässe in den Häfen oder den wasser- und landseitigen Zufahrten die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in Deutschland und Europa nicht hemmen.

Scheurle: „Mit dem Nationalen Hafenkonzzept hat die Bundesregierung einen auf zehn Jahre angelegten strategischen Leitfadens für die deutsche Hafenpolitik vorgelegt, der von den Bundesländern, den Wirtschafts- und Umweltverbänden und den Gewerkschaften gleichermaßen unterstützt wird. Die fünf Kernziele des Hafenkonzzepts sind der Ausbau der hafentypischen Verkehrsinfrastrukturen und die Beseitigung von Kapazitätsengpässen, die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Häfen, die Sicherung und Stärkung von Ausbildung und Beschäftigung sowie die Förderung von Umwelt- und Klimaschutz und Optimierung der

Sicherheit der Lieferketten.“ In der 89-seitigen Broschüre (Ausgabe Juli 2009) mit den Einzelheiten des Nationalen Hafenkonzzepts stellt die Bundesregierung gleich zu Beginn auch die gesamtwirtschaftliche Bedeutung der See- und Binnenhäfen für unser Land dar: Deutschland hat 17 Seehäfen, in denen 2007 über 315 Mio. t Güter umgeschlagen wurden. In den 250 deutschen Binnenhäfen belief sich der Güterumschlag im selben Jahr auf fast 250 Mio. Tonnen. Und: 300.000 Arbeitsplätze sind seehafen- und 400.000 Arbeitsplätze binnenhafenabhängig. In den 60.000 Logistikunternehmen sind 2,6 Millionen Menschen beschäftigt.

Derzeit liegen die Umschlagzahlen in den deutschen See- und Binnenhäfen bei rund 600 Mio. t jährlich. Und da erkennt das Nationale Hafenkonzzept, für dessen Umsetzung ein Beirat gegründet wurde, dem unter anderem auch Vertreter des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen und des Bundes-



Achim Wehrmann

verbandes der deutschen Binnenschifffahrt angehören, dass es in der Zukunft durchaus eng werden könnte und dass sich bereits jetzt zunehmend Kapazitätsengpässe in den Häfen sowie bei den wasserseitigen und auch landseitigen Zufahrten abzeichnen.



Rund 70 Vertreter von EU-Institutionen, europäischen Verkehrs- und Hafenverbänden sowie Abgeordnete des Europäischen Parlaments waren zur Präsentation des Nationalen Hafenkonzzepts in die Ständige Vertretung der Bundesrepublik in Brüssel gekommen

Diese Engpässe wiederum führen dazu, dass die Binnenschifffahrt ihr vorhandenes Potenzial nicht voll entfalten kann, weil auf einigen Relationen ein wirtschaftlicher Gütertransport mit größeren Schiffsabmessungen aufgrund unzureichend ausgebauter Infrastruktur nur bedingt möglich ist. In dem Zusammenhang weist das NHK aber auch noch einmal auf das hohe Durchschnittsalter (56 Jahre) der deutschen Binnenschiffe und die oft dünne Eigenkapitaldecke der Schifffahrtsunternehmen hin, die die hohen Investitionen für die Modernisierung ihrer Schiffe oder gar einen Neubau nicht schultern könnten. Dazu kämen dann noch eine Reihe bürokratischer Hindernisse.

Hier gelte insgesamt anzusetzen, heißt es in dem NHK, denn „die Binnenschifffahrt bildet einen unverzichtbaren Baustein der Logistikwirtschaft in Deutschland“.

Um die Kapazitätsengpässe in den Häfen zu beseitigen, gehört auch der gezielte Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen zu den Handlungsschwerpunkten im Nationalen Hafenkonzzept. Vor dem Hintergrund knapper Haushaltsmittel müsse man sich jedoch „auf die gesamtwirtschaftlich relevanten Engpässe“ konzentrieren.

Das Nationale Hafenkonzzept geht auch kurz auf die Bedeutung der ARA- (jetzt ZARA-) Häfen Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam ein, indem es diesen Häfen zuspricht, eine hohe Versorgungsleistung für Deutschland zu erbringen. Allerdings werde der Bund im Rahmen seiner Infrastrukturplanung auch die Bedeutung dieser und der südeuropäischen Häfen für die deutsche Volkswirtschaft prüfen.

Der Schwerpunkt des NHK liegt bei der Verbesserung der Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen. Hier geht es insbesondere darum, dass Straße und Schiene in den Einzugsbereichen der großen Seehäfen



Die Broschüre zum Nationalen Hafenkonzzept umfasst 89 Seiten

an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen. Die Binnenschifffahrt, die über entsprechende freie Kapazitäten verfüge, sei aber zur Zeit noch nicht in der Lage, ihr Potenzial insbesondere im Containerbereich voll zu entfalten. Zu den vorrangigen Maßnahmen zähle deshalb - neben einer Reihe von Straßen- und Schienenprojekten - die Fahrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe sowie der Unter- und Außenweser, die Schleusen im Elbe-Lübeck-Kanal und der Ausbau der Mittelweser.

In Bezug auf die infrastrukturelle Anbindung Häfen werde sich der Bund, so heißt es in dem Hafenkonzzept, auch stärker um die Einbindung privaten Kapitals und Fachwissens über Öffentlich-Private-Partnerschaften (ÖPP) bemühen.

Ein Kapitel widmen die Autoren des NHK auch den Engpässen bei der Abfertigung von Binnenschiffen in den Seehäfen. Dazu heißt es: „In Deutschland muss die Binnenschifffahrt zukünftig beim Gütertransport von und zu den Seehäfen eine stärkere Rolle spielen. Für die Abfertigung von Binnenschiffen sind in den Seehäfen geeignete Verlade oder Terminals erforderlich, weil die auf große Seeschiffe ausgelegten Terminals für das Be- und Entladen von Binnenschiffen ungeeignet sind und, aufgrund der geringen Gütermenge pro Schiff, vergleichsweise hohe Kosten bei den Ladevorgängen entstehen.“ Der Bund, so heißt es weiter, erwarte deshalb von der Seehafenwirtschaft und den Terminalbetreibern, dass sie die Suprastruktur so ausbauen, dass eine reibungslose Abfertigung einer steigenden Zahl von Binnenschiffen gewährleistet ist.

Und weil es vergleichbare Probleme auch in den (Z)ARA-Häfen gebe, wolle sich der Bund bei den zuständigen Stellen in den Niederlanden und in Belgien dafür einsetzen, dass auch dort die Abfertigung der Binnenschiffe beschleunigt werde. ■

Im Bundesverkehrsministerium sind nur noch wenige Exemplare der Broschüre zum NHK vorrätig. Wer noch ein Exemplar haben möchte, kann es unter Tel. +49 (0) 30 18300 3060 bestellen.

Auf den beiden folgenden Seiten nehmen Klaus-Peter Müller, Präsidiumsmitglied des Deutschen Verkehrsforums und Aufsichtsratsmitglied der Commerzbank AG, und Roland Hörner, Präsident des Europäischen Verbandes der Binnenhäfen (EFIP), Brüssel und Vizepräsident des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB), Berlin zum Inhalt und zur Umsetzung des Nationalen Hafenkonzpts Stellung.



HGK bringt Farbe in die Logistik

Die HGK ist ein modernes Dienstleistungsunternehmen des Kombinierten Ladungsverkehrs. Mit einem umfassenden Leistungsangebot in allen Bereichen der Logistik deckt die HGK die gesamte Dienstleistungspalette des modernen Güterverkehrs ab.

Häfen und Güterverkehr Köln AG
Harry-Blum-Platz 2 · 50678 Köln
Fon: +49 (0)221 3 90 0 · Fax: +49 (0)221 3 90 13 43
Internet: www.hgk.de



Engpässe bei Abfertigung von Binnenschiffen in den Seehäfen beseitigen

Deutsches Verkehrsforum zufrieden mit Umsetzungsprioritäten

Im Juni 2009 legte die damalige Bundesregierung ihr „Nationales Hafenkonzzept“ vor. Es sollte dazu beitragen, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen zu stärken, die relevanten Verkehrsachsen auszubauen, Kapazitätsengpässe in den Häfen zu beseitigen, die Sicherheit der Lieferkette zu optimieren, Ausbildung und Beschäftigung zu sichern und den Umweltschutz zu fördern. Diese Zielsetzungen teilte auch das Deutsche Verkehrsforum, ein Zusammenschluss aus 170 Mitgliedsunternehmen und -verbänden aus allen Bereichen der Mobilitätswirtschaft. „Die Richtung stimmt“, lautete das Urteil. Und: Die zielführenden Maßnahmen des Hafenkonzzepts sind in der kommenden Legislaturperiode zügig umzusetzen.“

Um diese Umsetzung der insgesamt 33 Maßnahmen dieses Konzzepts war es lange Zeit still geworden. Doch nun bringt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) wieder Schwung in die Sache. Unter dem Vorsitz von Staatssekretär Prof. Klaus-Dieter Scheurle wurde ein Beirat zur strategischen Steuerung der Umsetzung gegründet. Vertreter aus Bund, Ländern, Verkehrswirtschaft und Gewerkschaften treffen sich zweimal jährlich, um Prioritäten festzulegen, Fortschritte zu begutachten und Impulse für den Umsetzungsprozess zu geben. In diesem Gremium ist das Deutsche Verkehrsforum mit seinem Präsidiums vorsitzenden Klaus-Peter Müller, Aufsichtsratsvorsitzender Commerzbank AG, vertreten. „Wir sind sehr zufrieden, dass es mit dem

Beirat ein durchsetzungsfähiges Instrument gibt, um die wichtigsten Maßnahmen dieses umfassenden und notwendigen Konzzepts voranzutreiben.“, wertete Müller die ersten Schritte des BMVBS.

Bei der Umsetzung des Nationalen Hafenkonzzepts geht es dem Deutschen Verkehrsforum insbesondere um die Bereitstellung ausreichender Infrastruktur zur land- und seeseitigen Anbindung der deutschen Seehäfen. Im Vorfeld der Beiratssitzung hat die verkehrsträgerübergreifende Wirtschaftsvereinigung daher dem BMVBS sei-



Klaus-Peter Müller, Präsidiums vorsitzender des Deutschen Verkehrsforums und Aufsichtsratsvorsitzender der Commerzbank AG

ne Prioritätenliste übergeben. Die Grundvoraussetzung für den Erfolg sei neben einer angemessenen finanziellen Unterfütterung der Maßnahmen, auch die Bereitstellung ausreichender personeller Ressourcen seitens der öffentlichen Hand sowie das Engagement seitens der Hafens- und Logistikwirtschaft.

Staatssekretär Scheurle stellte bei der Auftaktveranstaltung des Beirats die Umsetzungsprioritäten vor, die sich in weiten Teilen mit denen vom Deutschen Verkehrsforum geforderten decken. Vorrangig angegangen werden sollen u. a. Maßnahmen, die auf die infrastrukturelle Anbindung von See- und Binnenhäfen, die Kooperation von Hafenstandorten sowie Umwelt- und Klimaschutz abzielen.

Müller: „Wir teilen diese Prioritäten. Uns liegt aber auch sehr daran, dass die Maßnahmen des Nationalen Hafenkonzzepts dazu beitragen, die Logistikketten zu optimieren und

Effizienzverluste an den Schnittstellen zu minimieren. Ebenso sollten künftige Maßnahmen zum Terrorschutz risikobasiert und in einem angemessenen Kosten-Nutzen-Verhältnis getroffen werden.“

Vorrangigen Handlungsbedarf sieht das Deutsche Verkehrsforum konkret in drei Bereichen:

1. Der Beitrag des Bundes muss zu einer Verbesserung der see- und landseitigen Anbindung der See- und Binnenhäfen führen. Das heißt, Ausbau der seewärtigen Zufahrten für Hamburg und Bremen und der Hinterlandverbindungen bei Schiene und Straße. Außerdem die Berücksichtigung der „Ahrensburger Liste“, eine Lösung für den Schienengüterverkehr zwischen Hamburg, Hannover und Bremen (Y-Trasse, Stärkung alternativer Strecken) sowie für die Verknüpfung der Häfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen mit dem deutschen Verkehrsnetz. Außerdem müssen die Binnenwasserstraßen hierzulande ertüchtigt werden.
2. Der Beitrag der Verkehrswirtschaft muss zur konzeptionellen Vernetzung von See- und Binnenhäfen führen. Darunter versteht das Deutsche Verkehrsforum die Kooperation von Hafenstandorten, die Optimierung von Logistikketten, die Weiterentwicklung trimodaler Binnenland-Hubs und die Vorbereitung der Entlastungsfunktion von Binnenhafenstandorten für die Seehäfen. Zudem müssen Engpässe bei Abfertigung von Binnenschiffen in den Seehäfen beseitigt werden.
3. Der Beitrag von Bund und Ländern ist in der Förderung effizienter Lieferketten durch die Öffentliche Hand zu sehen. Demnach muss die Förderung des Kombinierten Verkehrs einfacher und schneller erfolgen und die Förderrichtlinie auf das gesamte See- und Binnenhafensystem ausgedehnt werden. Securitymaßnahmen sollten risikobasiert und in einem angemessenen Kosten-Nutzen-Verhältnis stehen. Und letztendlich sollte nach Meinung des Verkehrsforums die Entwicklung international einheitlicher und verbindlicher Standards für die Gefahrenabwehr den Warenverkehr nicht behindern. ■

Die Fachzeitschrift im Internet www.schiffahrt-online.de

Schiffahrt-online

Schiffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Tel. +49-211-383683
Fax +49-211-383684

mail@schiffahrt-online.de

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

ZARA-Häfen werden im Konzept unterschätzt, aber - Wir sind auf dem richtigen Weg – weitermachen!

Von Roland Hörner
Präsident des Europäischen Verbandes der Binnenhäfen (EFIP), Brüssel und Vizepräsident des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB), Berlin

Die Binnenhäfen sind in der bundesdeutschen Politik angekommen. Auch in Europa sind wir auf einem guten Weg. Die EU-Kommission hat sich bereits im Jahr 2001 in ihrem Weißbuch zur Überarbeitung der europäischen Verkehrspolitik für die Förderung des Binnenschiffverkehrs ausgesprochen und das Aktionsprogramm Naiades ins Leben gerufen. Deshalb ist es nach unserer Auffassung wichtig, dass der Staatssekretär im BMVBS, Professor Dr. Scheurle, das Deutsche Nationale Hafenkonzzept in Brüssel vorgestellt hat. Damit wurde die EU-Kommission und die Parlamentarier auf diesen Meilenstein aufmerksam gemacht und die Entwicklung einer eigenständigen Europäischen Politik für die Binnenhäfen vorangetrieben.

Zum Konzept selbst möchten wir bei dieser Gelegenheit nochmals bekräftigen, dass die Binnenhäfen dieses begrüßen und hinter der vorgestellten Politik, den genannten Projekten und Maßnahmen stehen. Diese gehen in die richtige Richtung! Wir dürfen jetzt aber nicht auf der Stelle verharren, sondern müssen einerseits die vorgesehenen Schritte umsetzen und andererseits weitergehen.

Dass sich die Wirtschafts- und Verkehrspolitik mit dem Themenkomplex See- und Binnenhäfen und den sie verbindenden Infrastrukturen beschäftigen ist ein wichtiges Signal. Denn dies ist für das Ziel einer integrierten Verkehrspolitik eine Grundvoraussetzung. Als Verband haben wir uns sowohl in den vorbereitenden Prozess mit unseren Vorstellungen als auch mit konkreten Forderungen gleichermaßen eingebracht. Unsere Vorschläge sollen dazu dienen, neue Potenziale für das System Wasserstraße zu realisieren.

Die Kernfrage für die Hafentreiber bleibt die Finanzierbarkeit notwendiger Maßnahmen. Für die Finanzierung der dringend notwendigen Ertüchtigung und des Ausbaus der Binnenwasserstraßen fehlt eine eindeutige Aussage ebenso wie für die allgemeinen Flächenreserven und die NE-Eisenbahninfrastrukturen, die durch die Binnenhäfen vorgehalten werden.

Grundsätzlich verdient das Nationale Hafenkonzzept unsere volle Unterstützung, allerdings muss eine Unterscheidung zwischen See- und Binnenschiffahrt gemacht werden. Sich auf die Seehäfen zu konzentrieren, halten wir - ggf. auch im Widerspruch zu anderen betroffenen Verbänden - für zu kurzfristig. Denn es steht außer Frage, dass die Seehäfen in zunehmendem Maße strategisch auf leistungsfähige Hinterlandhubs angewiesen sind. Um Wettbewerbsnachteile innerhalb der deutschen Standorte abzumildern, müssen deshalb für alle Hafentreiber neue Regeln gelten. Die Verbände haben deutlich gemacht, dass eine erheblich kapazitätssteigernde Wirkung, auch in einer vom Markt gesteuerten Vernetzung der Standorte, liegen kann.



Roland Hörner im Gespräch mit EU-Verkehrskommissar Siim Kallas

Dabei bedarf es einer intelligenten Zusammenführung der Prozessstrukturen, die im Dialog der See- und Binnenhäfen in Zukunft stärker geleistet werden muss und wird. Dabei muss sichergestellt werden, dass die Standorte unter optimalen Rahmenbedingungen operieren.

Außerdem möchten wir nochmals betonen, dass in Bezug auf die Anbindung der Binnenhäfen keine Beschränkung auf die Deutschen Seehäfen erfolgen darf. Auch die Seehäfen, der so genannten ZARA-Range (Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam) sowie die sie ergänzenden kleineren Häfen wie Vlissingen, Terneuzen und viele andere, sind aus Sicht des deutschen Hinterlandes verkehrslogistisch betrachtet „Deutsche Seehäfen“. Angesichts der Tatsache, dass über 80 % des Binnenschiffverkehrs im

Rheinstromgebiet stattfindet, erwartet die Wirtschaft eine konkrete Strategie für die Anbindung der ZARA-Häfen an die großen Logistikstandorte im Binnenland. Die Bedeutung von Rhein und ZARA-Häfen wird im Konzept zugunsten der deutschen Seehäfen deutlich unterschätzt. Eine solche Strategie sollte dabei in Abstimmung mit Belgien und den Niederlanden erfolgen, denn nur im Verbund aller betroffenen Rheinanlieger sind nachhaltige Effekte erreichbar.

Es ist zu bedenken, dass gerade in den Binnenhäfen entlang des Rheins auch Seeverkehre stattfinden. Somit konkurrieren Häfen mit Seehafenumschlag mit solchen, die nicht von Küstenmotorschiffen angelaufen werden können. Auch hier müssen Verzerrungen von vornherein ausgeschlossen sein – das ist seit langem das Petium des BÖB, jetzt wird die Problematik überdeutlich.

Die Binnenhäfen stützen in diesem Zusammenhang die von der Bundesregierung im Rahmen der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie formulierten Ziele, bis 2015 eine Erhöhung des Anteils der Binnenschiffahrt am Modal Split auf 14% zu erreichen. Die

Bundesregierung erhält unsere volle Unterstützung bei der Erreichung des Ziels einer stärkeren Nutzung der Binnenschiffahrt auf wirtschaftlicher Basis im Rahmen von supply chains. Dazu gehören vielfältige Maßnahmen, auf die an dieser Stelle jetzt nicht im Einzelnen eingegangen werden soll, deren Verfolgung aber auch im Sinne der Stärkung der Binnenhäfen als der trimodale – teilweise sogar 4modalen – Standorte im Hinterland der Europäischen Seehäfen unbedingt notwendig ist.

Die Wettbewerbsfähigkeit der See- und Binnenhäfen hängt stark von der Verfügbarkeit von zusätzlichen Flächen für die Häfen ab. Die Kapazitäten an Lager- und Dispositionsflächen in den Häfen sind entscheidend über die Aufnahmefähigkeit und Verlässlichkeit zukünftiger Logistikkonzepte. Die Häfen begrüßen deshalb, dass dem Erhalt und der Verfügbarkeit von Flächen eine hohe Priorität im Hafenkonzzept eingeräumt wird und dies mit entsprechenden Maßnahmen unterlegt werden soll.

Und deshalb möchte ich noch einmal ausdrücklich auf ein Thema hinweisen, das in allen Häfen, ob See- oder Binnenhäfen, ausdrücklich aber vor allem in den letzten eine sehr wichtige Rolle spielt. Ich meine den Konflikt zwischen Hafen- und Stadtentwicklung. Wohnen am Wasser ist im Trend, aber dieser Trend gefährdet die Weiterentwicklung der Häfen als multimodale Logistikstandorte für die globale Warenverteilung. Und somit hoffen wir, dass auch hier die Bundesregierung uns helfen kann, dies im Nationalen Hafenkonzzept zu berücksichtigen und Öffentlichkeit und Politik zu sensibilisieren. ■

Geschichten aus der Schifffahrt (XIV)

Schubschifffahrt - erste Eindrücke

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.

Nach etlichen Geschichten aus längst vergangenen Tagen der Schleppschifffahrt auf dem Rhein möchte ich nun damit beginnen, über jene Form der Binnen- bzw. Rheinschifffahrt ausführlicher zu berichten, die mich und meinesgleichen, wohl am meisten geprägt hat, - die Schubschifffahrt.

Diese Geschichten widme ich all jenen, die (wie ich damals auch, in den 60-er und 70-er Jahren) einen teilweise harten, teilweise abenteuerlichen aber mit Sicherheit sehr interessanten Job verrichteten und natürlich heute noch verrichten.

Ich begann meine Tätigkeit in der Schubschifffahrt im Oktober 1967 auf dem gerade erst (1966) in Dienst gestellten und damit ersten Schubschiffneubau der Haniel-Reederei GmbH in Duisburg-Ruhrort, dem „Franz Haniel 11“ als Schiffsjunge. Das war

an sich ungewöhnlich, denn Schiffsjungen sollten, nach dem Wunsch der Personalabteilung der Reederei nicht auf Schubbooten, auf denen Dienst rund um die Uhr geschoben wurde, eingesetzt werden. (So langsam setzte sich der Jugendschutz auch in der Binnenschifffahrt durch). Dass ich es dennoch schaffte, als Schmelzer an Bord des "Franz Haniel 11" zu gelangen, lag zum einen nicht so sehr an der Tatsache, dass mein Onkel Günther einer der (anfangs) drei Kapitäne an Bord war, - also an meinen Beziehungen, auch nicht so sehr an der Tatsache, dass ich besondere qualitative Merkmale gehabt hätte, die mich dafür prädestiniert hätten, sondern vielmehr daran, dass ich als erster den Finger gehoben und ziemlich vorlaut herausposaunt hatte, dass ich gerne auf einem Schubboot eingesetzt werden möchte (übrigens sehr zum Leidwesen meines Vaters, der ein bis dahin überzeugter Schleppschiffer war und gleiches irgendwie bei mir voraussetzte). Im Personalbüro, (in dem ich später selbst einmal als Personaldisponent arbeiten sollte) hatte ich nämlich im Brustton der Überzeugung und völlig ungefragt verkündet: Wenn man (die Reederei) vermeiden will, dass es auf den Schubbooten in Zukunft personelle Engpässe geben kann, weil zu wenig geschultes Personal vorhanden ist, müsste man frühzeitig anfangen, bereits den Nachwuchs, sprich die Schmelzer an diese Form der Schifffahrt heranzuführen.

Der zur damaligen Zeit im Personalbüro der Reederei Franz Haniel & Cie GmbH residierende und für alle Sorgen und Nöte der in Diensten der Reederei stehenden

Schiffahrtstreibenden (im Guten wie im Bösen) zuständige Sachbearbeiter Willem P. meinte mit hochgezogener linker Augenbraue: So - na wenn du glaubst, dass das Küken schlauer wie die Henne oder der Hahn ist werden wir dir für einen gewissen Zeitraum mal Gelegenheit geben, dich im harten Schuber-Alltagsgeschäft zu beweisen, - dann zeig' mal was du kannst.

Willem P. wurde von uns, den alten wie den jungen Schiffschen, auch als der „rote Pastor“ bezeichnet. Zum einen deshalb, weil er eine rote Haarmähne sein eigen nannte, (jedenfalls in seinen besten Jahren) und zum anderen weil er reden konnte, wie ein Pastor mit seinen störrischen Schafen.

Wenn man z.B. nach langer Einsatzzeit an Bord gerne einmal, zwecks Heimaturlaub oder sei es auch nur für ein paar freie Tage abzufeiern, abgelöst werden wollte und zum dritten, vierten oder gar fünften Mal, in einem Zeitraum von ca. 14 Tagen, um den entsprechenden Ablöser nachfragte, kam nicht selten die telefonische Auskunft. Ja ja, der Mann ist ja schon da, der hat seinen Koffer schon hier (im Personalbüro) abgestellt. Er ist nur noch kurz nach Hause gefahren, weil er `was vergessen hatte, - aber der kommt jeden Moment am Bahnhof an. Mach doch bitte noch eine Reise (nach Rotterdam) mit, ich schick' den euch dann nach. Wenn dann, nach der nächsten Reise immer noch kein Ablöser in Sicht war, hieß es von ihm: Der Koffer ist weg, wo der Mann ist, weiß ich jetzt auch nicht, der muss euch verpasst haben - - - ?!

Ich fing also (genau) am 27. Oktober 1967 an Bord des SB „Franz Haniel 11“ als Schmelzer an. Dieser erste Einsatz für mich auf einem Schubboot dauerte ca. ein halbes Jahr, bis März 1968 und brachte mir im Anschluss, während des Unterkurses 93/2 auf der Schifferberufsschule Rhein den Spitznamen „Schuberkarlchen“ ein.

Um an Bord des "Franz Haniel 11" zu gelangen musste ich keine größere Anreise in Kauf nehmen. Der Schuber fuhr zu dieser Zeit innerhalb von 24 Std. zweimal an meiner Heimatgemeinde Spay (in Schifffahrtskreisen auch die Schottel genannt) vorbei, einmal zu Tal und dann wieder zu Berg.

Ich wurde am 27.10.1967 gegen 16:00 Uhr mit dem Motornachen des Schubbootes in Spay am Rhein von dem gemeindeeigenen Steiger abgeholt und an Bord gebracht. Mein erster Weg an Bord führte mich in die Messe, wo sich zu diesem Zeitpunkt nur der Schiffs-koch bzw. Menagemann August L. aufhielt, der mich erst mal kritisch musterte und dann, auf mein freundlich-fröhliches guten Tag ein gebrummtes hallole äußerte. August war

gewissen Zeitraum mal Gelegenheit geben, dich im harten Schuber-Alltagsgeschäft zu beweisen, - dann zeig' mal was du kannst.

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.**

ein „Neckerer“ und kam von Eberbach, ein schon etwas älterer Herr und ein verdienter Kapitän der Reederei, der aufgrund eines Unfalles an Bord seines Schiffes ein wenig körperbehindert war, er konnte nicht mehr so gut laufen, und verdiente nicht zuletzt deshalb seine „Brötchen“ an Bord des „Franz Haniel 11“, bis zu seiner Verrentung als Koch. Ich lernte sehr bald seinen (bis heute) unübertroffenen Sauerbraten mit Klößen nach „Eberbacher Art“ zu schätzen und zu schmecken. Diese Tatsache hatte mich Jahre später (1977 als Student in Heidelberg), veranlasst, ihn in seinem, zu diesem Zeitpunkt bereits Rentnerdasein, zusammen mit einem Kommilitonen, der den Sauerbratengenuss ebenfalls zu schätzen wusste, auf bzw. heimzu-suchen, um in den wahrhaft seltenen Genuss seiner Küche zu gelangen. Natürlich nicht, ohne mich lange genug vorher anzumelden, damit das gute Stück, äh'm der Sauerbraten auch entsprechend Zeit hatte in der eigens dafür angesetzten Tunke geschmacklich zu „reifen“.

Das aber nur nebenbei. August gab mir an jenem Tag zu verstehen, dass ich mich nach oben auf die Brücke begeben sollte, um mich dort vorzustellen. Immerhin säße da mein Onkel Günther, der Chef oder wie wir später, natürlich mit dem nötigen Respekt sagten, der Boss.

Ich schickte mich also an, zwei Stockwerke bzw. zwei Decks höher zu steigen, um auf die Brücke zu gelangen und begegnete im ersten Stock dem 1. Maschinenisten Erich P. dem ich dann ebenfalls mein freundlich-fröhliches guten Tag entgegen rief (der F.H. 11 war trotz der zu diesem Zeitpunkt neuester Bautechnik, - worauf ich noch zu sprechen komme – ziemlich laut im Innenbereich) und wiederum ein gebrummtes hallo, aber diesmal mit dem Zusatz, wer bist du denn, erntete. Ich stellte mich kurz vor und bekam zur Antwort. Ach dann bist du dem Erich (mein Vater) sein Sprössling, - na dann mal viel Spaß an Bord. Er lächelte in sich hinein und verschwand nach unten in Richtung Maschinenraum. Ich stieg höher und gelangte auf die Brücke und damit in die Nähe meines Onkels, der sich hier oben in seinem Reich aufhielt, ebenso wie sein Steuermann Wolfgang P. der am Hebel (einen

Haspel suchte man hier vergeblich) saß und den leeren Flashzug (zwei Barges bzw. Schubleichter hintereinander gekuppelt) zu Berg steuerte. Auch hier mein freundlich-..... aber das ist ja bekannt. Die Antwort kam zunächst von meinem Onkel: Hallo Gerd, das fängt ja gut an, du bist zu spät!? Wie bitte dachte ich – zu spät? Ich wagte einzuwenden: Du hast mir am Telefon gesagt, um 16:00 Uhr in Spay am Rhein und ich war



Schubverband „Franz Haniel 11“

um Punkt 16:00 Uhr da, nur ihr wart etwas früher. Antwort vom Boss: 10 Minuten vor der Zeit ist des Schmelzers Pünktlichkeit. Zack, das saß, gleich am ersten Tag, ach was ersten Tag in den ersten Minuten an Bord der erste Ruffel, (es sollten in nahezu

zehn Jahren an Bord noch einpaar weitere folgen). Ich ließ mir jedoch nicht meine, bis dahin noch vorhandene, gute Laune verderben und schaute mich staunend im Steuerhaus um. Da gab es einiges zu sehen. So stellte ich mir zu dieser Zeit das Cockpit eines Flugzeuges vor. Das war ich von der bisherigen technischen Ausstattung an Bord der Schleppmotoren nicht gewohnt. Ich war begeistert und verunsichert zugleich. Ich dachte im ersten Moment – ob ich da jemals mit klar komme, wenn ich es mal bis hier oben hin schaffe. All die vielen Knöpfe und Schalter, die Lichtchen, Armaturen und Anzeigen. Das Radargerät, der Steuerstand (und der „Franz Haniel 11“ hatte das alles doppelt) – na ja dachte ich, die haben das ja auch gerafft.

Dann meinte der Boss: Wenn du genug geguckt hast gehst am besten nach unten lässt dir von den Matrosen deine Kabine zeigen und richtest dich mal häuslich ein und ansonsten erwarte ich von dir, dass du dich mit Fleiß und Engagement in die Arbeit an Bord stürzt.

Also begab ich mich wieder in die Niederungen des Schubbootes und machte mich mit dem Rest der Besatzung, soweit im Wachzustand, die sog. Freiwache an Bord schlief, bekannt, und das waren einige. Immerhin hatte der „Franz Haniel 11“ in dieser Zeit 10 (in Worten zehn) Mann Besatzung, mich nicht mit eingerechnet, weil ich als Azubi zusätzlich an Bord war.

**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



Schubbott „Franz Haniel 11“

Die Besatzung bestand aus zwei Kapitänen, zwei Steuermännern, 3 Matrosen, zwei Maschinisten und dem Koch. Zusammen mit mir halber Portion waren 11 Leute an Bord. Dazu sei angemerkt, dass der "Franz Haniel 11" im Normalfall immer nur mit zwei Schubleichtern unterwegs war, (zu der Besonderheit seiner Frachtroute später mehr).

Ein paradiesischer Zustand in personeller Hinsicht, wenn man das mit heutigen Personalstärken, z.B. auf Schubverbänden mit sechs Schubleichtern vergleicht, wo sich in der Regel max. 7 – 8 Leute, (manchmal weniger) an Bord befinden.

Sicher hat die rasant fortschreitende Technik, sowohl was das Handling an Bord als auch die Versorgung angeht einiges an personeller Einsatznotwendigkeit ersetzt. Nicht ersetzen kann man jedoch zwei zupackende Hände, die dann im Idealfall von einem schiffisch mitdenkenden Hirn gesteuert werden. Wenn wir uns an Deck auch oft selbst und in sarkastischer Selbsteinschätzung als reine „Kuppelaffen“ und die da oben auf dem „Bock“ (der Brücke) sich selbst nicht selten lediglich als „Lenker“ d.h. als Transportführer ansahen, die zudem noch als Befehls- (Order) Empfänger der Reederei fungierten, so kann man an dieser Stelle doch sehr bestimmt und stolz feststellen, dass diese Bordgemeinschaften meistens hervorragend funktionierten und natürlich heute noch funktionieren – auch wenn es derzeit (wie ich aus vielen Gesprächen als WSP-Beamter an Bord erfahren konnte) schwerer, manchmal sehr schwer geworden ist, qualifiziertes Personal an Bord zu bekommen,

aber das hat seine ganz eigenen Gründe, (auch darauf werde ich noch zu sprechen kommen).

Die Arbeit und das Zusammenleben in einer Bordgemeinschaft verlangen von den Leitern der Bordgemeinschaft, also den Kapitänen, ein hohes Maß an Können, sozialer Kompetenz und Verantwortungsbereitschaft und von der Besatzung ein ebenso hohes

Maß an Einsatz- und Leistungsbereitschaft, an beruflicher Qualifikation und an Teamfähigkeit. Das liegt ganz klar an den Herausforderungen dieses Arbeitsplatzes, sowohl in fachlicher wie auch sozialer Hinsicht und ist deshalb nur schwer mit einem „normalen“ Arbeitsplatz an Land zu vergleichen.

Ich bin in meinen Erinnerungen etwas abgeschweift und habe an dieser Stelle das aufgeschrieben (bin es losgeworden), was ich schon lange einmal aufzeigen wollte.

Nun wieder zurück zum "Franz Haniel 11". Einige Zeit nachdem ich mich in meiner Kabine, die ich mit einem der Matrosen teilte, (natürlich bekam ich die obere Koje des doppelstöckigen Bettes) eingerichtet hatte, konnte ich zum ersten Mal in meinem „schiffischen Dasein“ mein Abendessen aus der Hand eines Schiffskochs in Empfang nehmen, - das fand ich gut.

Irgendwann am Abend, so gegen 22:00 Uhr meinte mein Onkel Günther (wohl aus einem gewissen verwandtschaftlichen Verantwortungsgefühl gegenüber seinem Neffen): Du gehst jetzt besser mal in die Koje; morgen früh geht für dich an Bord der Ernst des Lebens los.

Dass der Ernst des Lebens an Bord des "Franz Haniel 11" für mich bereits in der gleichen Nacht losging, habe ich bereits schon mal im Interview mit meinem Onkel erwähnt, (IV/Teil 2) dennoch möchte ich es nochmals aufgreifen, wegen einer gewissen Dramatik, die das Geschehen zu diesem Zeitpunkt für mich darstellte, - davon und von anderen ernstesten und weniger ernstesten Begebenheiten aber mehr in der nächsten Folge. ■

Anstieg um 5,70 Prozent Mehr Container in Mannheim

In den Mannheimer Häfen wurden im Oktober 83.438 Tonnen Güter per Container wasserseitig umgeschlagen. Dies sind 5,7 Prozent mehr als im Oktober 2009 mit 78.939 Tonnen. Die Stückzahlen veränderten sich dagegen kaum: Es wurden 8.783 20-Fuß-Container (TEU) umgeschlagen. Das sind 6 TEU mehr als im Oktober 2009.

Beim Gesamtgüterumschlag machte sich auch im Oktober der durch einen Brand in einer Ölmühle bedingte Ausfall in der Gütergruppe Nahrungs- und Futtermittel (minus 78,84 Prozent) bemerkbar. Dies konnte auch nicht durch ein Plus in den Gütergruppen Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse (plus 127,57 Prozent), chemische Erzeugnisse (plus 51,17 Prozent), Erdöl und Mineralölerzeugnisse (plus 48,79 Prozent) und Fahrzeuge und Maschinen (plus 22,37 Prozent) ausgeglichen werden.

Insgesamt wurden im Oktober 2010 513.553 Tonnen Güter wasserseitig umgeschlagen. Das sind 16,30 Prozent weniger als im Vorjahresmonat. Der Umschlag sank von 613.546 Tonnen um 99.993 Tonnen. Hafendirektor Hörner ist zuversichtlich, dass das Jahr dank der anziehenden Konjunktur dennoch mit einem Gesamtumschlag von rund 7,5 Millionen Tonnen abschließen wird. In den Mannheimer Häfen waren im Oktober 2010 insgesamt 511 Schiffe anzutreffen. Das sind 438 weniger als im Vorjahresmonat mit insgesamt 949 Schiffen.

Der durchschnittliche Wasserstand lag im Monat Oktober am Pegel Mannheim bei 2,42 Meter und somit um 0,89 Meter über dem Durchschnittspegel im Oktober des Vorjahres mit 1,53 Meter. ■

Schulungskurse



**Großes Patent (Rheinschifferpatent)
Radarpatent, Behördenpatent
ADNR-Grundkurs, ADNR-Wiederholungskurs
Chemie-Kurs, Gas-Kurs
UKW-Sprechfunkzeugnis
Radarpatent für Fähren
NEU: Ersthelfer oder Sachkundiger in der
Fahrgastschifffahrt. Auch vor Ort möglich.**

- Wir helfen Ihnen kostengünstig
 - Wir berücksichtigen Ihre Zeitprobleme
- Anmeldung 8.30 - 9.30 Uhr

ATLAS Schifffahrt

Vinckeweg 19 · 47119 Duisburg
Tel. (0203) 87 30 54 · Fax (0203) 8 16 10

Elbschifffahrtstag 2010 fordert stabile Schifffahrtsverhältnisse auf Mittel- und Oberelbe

Anteil der Binnenschifffahrt am Gesamtverkehr erhöhen

Der Elbschifffahrtstag 2010 hat die Bundesregierung aufgefordert, durch umweltverträgliche und kosteneffiziente Ausbaumaßnahmen die zugesicherte Fahrrinntiefe der Mittel- und Oberelbe langfristig zu garantieren. Neben stabilen Schifffahrtsverhältnissen auf der Elbe müsse auch ein leistungsfähiges Bahnnetz für den Güterverkehr im Elbstromgebiet geschaffen werden, so die über 200 Teilnehmer des Elbschifffahrtstages in einer „Wittenberger Erklärung“. „Der internationale Warentransport wird weiter mit großer Dynamik wachsen und das künftige Verkehrsaufkommen kann mit der aktuellen Verteilung auf Straße, Schiene und Wasserstraße kaum bewältigt werden. Kombinierten Verkehren, die das Binnenschiff einbinden und die freien Kapazitäten der Elbe sowie der angrenzenden Flüsse und Kanäle als Verbindung zwischen dem Hamburger Hafen und den wieder stark wachsenden Märkten Mittel- und Osteuropas nutzen, gehört die Zukunft“, sagte Thomas Lütje, Geschäftsführer der HHLA Container Terminals GmbH und Vorstandsvorsitzender des Vereins zur Förderung des Elbstromgebietes e.V., im Kultur- und Festspielhaus Wittenberge.

Der Elbstromverein begrüßt, dass das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung seine Zusage, bis Ende 2010 für eine durchgängige Fahrrinntiefe der Elbe von mindestens 1,60 Meter zwischen Hamburg und Dresden zu sorgen, einhalten will. „Bei meinem Amtsantritt habe ich die Wiederherstellung der Schifffahrtsverhältnisse auf der Mittel- und Oberelbe auf den Stand vor dem Hochwasser vom August 2002 als ein verkehrswirtschaftlich enorm wichtiges Projekt erkannt. Deshalb freue ich mich sehr darüber, dass - auch durch die Arbeit der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost - dieser Zustand nahezu wieder hergestellt worden ist“, so Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, im Vorfeld des Elbschifffahrtstages.

Gerade für den wieder dynamisch wachsenden Containerumschlag im Hamburger Hafen biete die Elbe eine ideale Hinterlandanbindung, sagte der scheidende Vorstandsvorsitzende Thomas Lütje beim

Elbschifffahrtstag 2010. Binnenschiffe mit Containern benötigten deutlich weniger Wassertiefe als bei konventioneller Ladung. Die Häfen zwischen Magdeburg und Dresden könnten mit einem Binnenschiff-Feeder-System bedient werden, wie es in der Ostsee seit Jahrzehnten erfolgreich praktiziert wird. „Jeder Container, der über das Binnenschiff aus und zum Hamburger Hafen transportiert wird, schont auch die Umwelt“, so Thomas Lütje.

Organisatoren der Veranstaltung waren der Verein zur Förderung des Elbstromgebietes e.V. (Geschäftsstelle: Handelskammer Hamburg) mit Unterstützung des Regionalen Wachstumskerns Perleberg-Wittenberge-Karstädt, der IHK Potsdam und der Kammerunion Elbe/Oder. Die Elbschifffahrtstage finden seit den 1930er Jahren im zweijährigen Rhythmus in verschiedenen Städten entlang der Elbe statt. Es werden aktuelle Themen zur Entwicklung der Elbschifffahrt unter Beteiligung von Vertretern aus Wirtschaft und Politik diskutiert. Der Elbstromverein ist ein Zusammenschluss von über 100 Unternehmen aus der verladenden Wirtschaft und der Verkehrswirtschaft, Landes- und Kommunalbehörden sowie regionalen Industrie- und Handelskammern beiderseits der Elbe einschließlich der Tschechischen Republik. Ziele des Vereins sind die Förderung der Wasserstraßen und Häfen im Stromgebiet der Elbe, ihrer schiffbaren Nebenflüsse und angrenzenden Kanäle. Zum neuen Vorstandsvorsitzenden des Vereins wurde in Wittenberge Peter Plewa, Geschäftsführer HHLA Intermodal GmbH, gewählt. Weitere Informationen unter www.elbstromverein.de. Zum Veranstaltungsort: Die Gemeinden Perleberg, Wittenberge und Karstädt liegen zwischen Hamburg und Berlin in der Prignitz und bilden seit November 2005 einen von insgesamt 15 Regionalen Wachstumskernen im Land Brandenburg. Der Binnenhafen „Elbeport“ in Wittenberge an der Elbe wird im Frühjahr 2011 einen zweiten Hafenanleger eröffnen. Trimodale Verkehre können bedarfsgerecht durchgeführt werden, da der Hafen neben der Wasserstraße auch über Autobahn (A24) und Schiene angebunden ist. Weitere Informationen unter www.wachstumskern-prignitz.de. ■

Bund und Hamburg halten am Bau für die Elbvertiefung Ende 2011 fest Es bleibt dabei!

Für die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe bleibt es bei der bekannten Perspektive. Dies bekräftigte der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister, Enak Ferlemann:

„Der Bund und Hamburg rechnen weiter damit, dass Ende des Jahres 2011 mit den Ausbauarbeiten begonnen werden kann, sofern das erforderliche Baurecht vorliegt.“

Im laufenden Planfeststellungsverfahren war eine so genannte Abweichungsprüfung erforderlich geworden, da erhebliche Auswirkungen des Vorhabens auf Fauna-Flora-Habitat (FFH) Gebiete nicht auszuschließen waren. Dazu wurden umfangreiche Unterlagen für eine Planänderung erarbeitet, die im vergangenen Sommer öffentlich ausgelegt wurden.

Ferlemann: „Derzeit bearbeiten die Planfeststellungsbehörden des Bundes und Hamburgs die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen. Von den Fachbehörden und beteiligten Naturschutzverbänden sind Argumente vorgebracht worden, die intensiv geprüft und bewertet werden müssen.“

Dies würde insbesondere die Frage der so genannten Kohärenzsicherung betreffen, mit der das Netz von geschützten Gebieten „NATURA 2000“ wiederhergestellt wird. Weiterhin hätten die Planfeststellungsbehörden bereits begonnen, die einvernehmensrelevanten Fragestellungen mit den Fachbehörden der Länder Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Hamburg zu erörtern, um die Einvernehmenserteilung der Länder vorzubereiten.

Ferlemann: „Aus Sicht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bleibt es dabei: Der Ausbau der seewärtigen Zufahrten ist eine Aufgabe von nationaler Bedeutung. Der Bund und Hamburg setzen sich mit Nachdruck für die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe ein.“ ■

esa-EuroShip mit neuer Repräsentanz in Ruhrort Blick auf die Schifffahrt

Von Petra Grünendahl

Fünf Jahre lang habe ich nach einem Standort am Rhein gesucht“, erzählt Peter Kühnle, Generalvertreter der Allianz in Duisburg-Meiderich. Ein Büro mit Blick auf den Rhein sollte es sein, wo er seine Vertretung für Schiffsversicherungen unterbringen konnte. Die Büroräume seiner Generalvertretung (für das allgemeine Versicherungsgeschäft) waren nämlich in Meiderich für Binnenschiffer, vor allem solche auf der Durchreise, nicht gerade gut zu erreichen. Fündig wurde Kühnle dann eher zufällig, als er bei der Autofahrt von seinem linksrheinischen Wohnort Duisburg-Baerl ins rechtsrheinische Büro an der Friedrich-Ebert-Brücke das Schild „Büros zu vermieten“ entdeckte.

Der vom Rhein aus gesehen linke Zollturm an der Friedrich-Ebert-Brücke war an ei-

nen Privatmann verkauft worden. Unter seiner Privatwohnung in den beiden obersten Etagen (quasi unterm Dach) wollte er Büroräume vermieten. „Ich hatte da an Rechtsanwälte oder Steuerberater oder so was gedacht“, erzählt Turmbesitzer Jan Stapelmann. Dann kam Kühnle mit seiner Idee und rannte bei Stapelmann offene Türen ein. Peter Kühnle brauchte nur eine Etage für seine Büros. „In den anderen Etagen wollte ich ‚schifffahrts-affine‘ Mit-Mieter haben“, sagt Kühnle. Fündig wurde er bei der esa EuroShip, dem Spezialisten der Allianz für Schiffsversicherungen, für die er Versicherungspolice vermittelt, und der Firma Max Sötje Tankschiffahrt.

Aus der Nähe betrachtet wirkt der Turm fast schon klein. Bescheiden ist auch das heute ebenerdige Eingangsportale. Die schneckenförmige Treppe nach oben ist nichts für Leute mit Höhenangst, die Stufen scheinen zur Mitte hin tiefer als an der Wandseite. Aus Denkmalschutzgründen durfte hier nichts großartig verändert werden. Also ließ Jan Stapelmann einen Aufzug einbauen, mit dem man direkt in die jeweiligen Büros kommt. Seine Mieter und deren Kunden wissen dies zu schätzen.

esa EuroShip

Die esa EuroShip, nach eigenen Angaben größter Anbieter von Schiffsversicherungen in Deutschland, nutzte die Gelegenheit, nach Büros in Hamburg und in Köln auch eine Repräsentanz im weltgrößten Binnenhafen, dem Duisport, zu eröffnen. Weitere Repräsentanzen in anderen Städten sollen folgen: „Die Eröffnung in Duisburg ist der Startschuss, weiter auf den Kunden zuzugehen – auch räumlich“, erklärt Walter Szabados, Vorsitzender der Geschäftsführung der esa. Denn die Kunden

der bislang eher zentral aufgestellten esa EuroShip mit Zentralverwaltung in Bad Friedrichshall (Baden-Württemberg) finden sich nun mal ganz dezentral an den Wasserwegen der Republik. Gut zu erreichen ist die neue Duisburger Vertretung für Schiffer auf zwei Wegen: für Autos gibt es Parkplätze vor der Haustür am Richard-Hindorf-Platz, und an der Mühlenweide am Rheinufer können Schiffe direkt unterhalb des Turmes anlegen. „Von hier oben aus Flagge zeigen“, nannte es Szabados bei der Einweihung. Ähnlich sichtbar für ihre Kunden wird sich die esa in ganz Deutschland wohl kein zweites Mal präsentieren können. Ohne Zweifel ist dieser Standort ein Glücksriff.

Mit 50 bis 53 Quadratmetern sind die Flächen der einzelnen Stockwerke überschaubar. In den unteren Etagen sind es eher weniger, weil die Außenmauern dort dicker sind als oben. Früher waren hier auch mal Wohnungen drin. Die esa-Repräsentanz ähnelt ein wenig einem alten Schifffahrtskontor: alles ist stilecht mit Fliesen, Parkettboden und dunklen alten Möbeln. Moderne Akzente setzt hier nur die Technik mit PC und Telefon.

Ein Hamburger kommt nach Duisburg

Gleich zwei Etagen belegt die Max Sötje Tankschiffahrt GmbH. Auch für das 1887 gegründete, in Hamburg ansässige Unternehmen war es ein neuer Standort. Bislang hat Max Sötje im Rheinland seit fünf Jahren ein Büro in Moers. Jetzt residieren sie außerdem im Ruhrorter Brückenturm in der dritten und vierten Etage mit Blick auf den Rhein. „In der Binnenschifffahrt ist Duisburg nun mal der Nabel der Welt“, begründet Reiner Barofka, geschäftsführender Gesellschafter von Max Sötje, die Expansion an den Ruhrorter Hafen. Mit zwei Mitarbeitern ist Barofka im neuen Duisburg Büro tätig. Im Auftrag von Max Sötje sind 31 Schiffe auf den Wasserstraßen unterwegs, eigene Schiffe ebenso wie vertraglich gebundene Partikuliere. Der Hamburger Firmenverbund von Max Sötje Tankschiffahrt GmbH mit den Schwesterunternehmen Oeltrans Befrachtungsgesellschaft mbH und Tankfracht GmbH zählt mit rund 100 Schiffen zu den größten europäischen Befrachtungsunternehmen in der Binnentankschiffahrt.

Wahrzeichen mit Geschichte

Seit Mitte des 19. Jahrhunderts nutzte man an dieser Stelle eine Eisenbahnfähre (Trajekt Ruhrort-Homburg) für den Kohlentransport von der Ruhr in die linksrheinischen Industriegebiete. Anfang des 20. Jahrhundert ersetzte eine stählerne Eisenbahnbrücke, die Admiral-Schweer-Brücke, die Fähre. Zur



Die beiden Brückentürme an der Zufahrt zur Friedrich-Ebert-Brücke von Duisburg-Ruhrort nach Homburg

Eröffnung der Brücke baute man auch vier Brückentürme. Zum einen als Gegengewicht zur Brücke, zum anderen aber auch, um Brückenzoll zu erheben: Zwei Türme in Homberg und zwei auf Ruhrorter Seite. Drei von ihnen stehen noch: die Ruhrorter Türme direkt an der Brücke, der Homberger etwas abseits, weil die Eisenbahnbrücke linksrheinisch weiter südlich ankam. Der Homberger Turm steht heute in einem Wohngebiet. Die linke Rheinseite, so auch der heutige



Peter Kühnle in der esa-Repräsentanz
Fotos: P. Grünendahl

Stadtteil Homberg, gehörte damals noch nicht zur Stadt Duisburg. Die Städte Duisburg, Ruhrort und Meiderich hatten sich 1905 zusammengeschlossen. Die Älteste der drei Ansiedlungen gab der neuen Stadt ihren Namen: Duisburg. Die Brückentürme datieren von 1907. Die Eisenbahnbrücke wurde gegen Ende des zweiten Weltkriegs von den sich zurückziehenden deutschen Truppen gesprengt. In den Fünfziger Jahren baute man an gleicher Stelle die Friedrich-Ebert-Brücke, die seitdem als Straßenbrücke Ruhrort und Homberg verbindet. Beide Ruhrorter Brückentürme befanden sich viele Jahre im Eigentum der städtischen Gemeinnützigen Baugesellschaft Gebag, wurden aber sehr vernachlässigt. Sie stehen unter Denkmalschutz und dürfen aus diesem Grund nur behutsam saniert werden. Abends in traumhaftes Licht der untergehenden Sonne getaucht oder – heute – bei Nacht mit blauer Fensterbeleuchtung in den Büros ist der linke Turm ein echter Hingucker. Der rechte Turm tut es ihm möglicherweise bald gleich.

Als der Brückenturm seiner neuen Bestimmung übergeben werden konnte und die Büroräume fertig waren, ließen sich die neuen Mieter nicht nehmen, dies gebührend zu feiern. Vor über 150 geladenen Gästen konnte man die neue Vertretung der Öffentlichkeit präsentieren. In seinem Grußwort brachte

esa-Geschäftsführer Walter Szabados, sein Anliegen auf den Punkt: „Wir wollen von hier oben Flagge zeigen und unseren Kunden Nähe, Kompetenz und Servicebereitschaft nicht nur signalisieren, sondern garantieren.“ Der Duisburger Peter Kühnle ist dieser Garant: Er leitet die Repräsentanz der esa und bleibt damit wichtigster Ansprechpartner für die Schiffer in Duisburg. „Für uns hat Binnenschifffahrt Zukunft, und wir investieren in die Zukunft“, stellte Szabados bei der Eröffnungsfeier klar, dass er im größten Binnenhafen der Welt große Potenziale sieht.

Die „neuen Nachbarn“ rundeten die Eröffnung mit einer Schiffstaufe ab: An der nahe gelegenen Mühlenweide am Rheinufer taufte Beatrix Barofka, Ehefrau des Max-Sötje-Geschäftsführers Reiner Barofka, das Tankmotorschiff TMS Bea, einen Neuzugang in der Flotte der Gesellschaft. „Ein Doppelhüllentanker ist Versicherers Liebling“, schwärmte Szabados, als die Flasche am Bug zerschellte. Weniger Schäden lassen schließlich Versicherungsprämien unten bleiben, was auch Versicherte zu schätzen wissen. Eine Schiffsführung genossen er und andere Interessierte im Anschluss. Der 85 m lange Tanker modernster Bauart mit 3,20 m Tiefgang und einer Motorleistung von 1.600 PS ist natürlich bei der esa versichert.

Zur feierlichen Einweihung der neuen Büros hatte sich alles versammelt, was in Duisburgs Hafendstadtteil Ruhrort Rang und Namen hat. „Manch einer hat sich geärgert, dass er nicht selber auf die Idee gekommen ist“, erzählt Peter Kühnle. Schließlich hatte dieses Schmuckstück am Rheinufer zwanzig Jahre lang leer gestanden, bevor die Gebag in dem Bauingenieur Jan Stapelmann einen Käufer fand. Auch für den zweiten Brückenturm ist die Gebag inzwischen fündig geworden. Der Turm wird gerade saniert.

Für das Erdgeschoss in seinem Turm wünscht sich Stapelmann auch noch einem Mieter aus der Schifffahrt. Gute 50 Quadratmeter stehen hier zur Verfügung. Erreichbar ist er für Interessenten mobil unter 0172 – 2194896.

Die Büros der esa EuroShip und der Peter Kühnle Marine Assekuranz sind montags bis freitags besetzt zwischen 9 und 12 Uhr bzw. 14 bis 17 Uhr. Die esa-EuroShip-Repräsentanz erreicht man jetzt in Duisburg am Richard-Hindorf-Platz 2 in 47119 Duisburg-Ruhrort, Telefon 0203 / 75964696, Fax 0203 / 75964698, eMail duisburg-ruhrort@esa-allianz.de. ■

Erfolgreiches Konzept an neuem Standort

Ruhrorter Börse geht ins „Schiffchen“

Ihren zweiten Geburtstag feiert die Ruhrorter Börse am 24. November an einem neuen Standort. Den alten Treffpunkt, die Schifferbörse an der Dammstraße in Ruhrort, hatte der bisherige Betreiber Frank Schwarz zum 15. November geschlossen. Nach seinem Umzug in größere Räume am Großmarkt will er sich künftig auf sein Kerngeschäft, das Catering, konzentrieren. Der Umzug sollte aber nicht das Ende des mittlerweile etablierten Branchentreffs bedeuten. Ein neues Domizil hat Frank Wittig, Organisator der Ruhrorter Börse, im „Schiffchen“ gefunden. Das Restaurant ist an das Museum der Deutschen Binnenschiff angegliedert, aber auch von außen über zwei eigene Eingänge erreichbar. Sein Restaurant im ehemaligen Kesselhaus hat Markus Dworaczek erst im letzten Sommer eröffnet.

„Die Ruhrorter Börse hat sich in den vergangenen zwei Jahren als Treffpunkt etabliert“, erzählt Wittig. Wer in der Binnenschiffer- und Logistikbranche aktiv ist, trifft sich hier jeden Monat, um Kontakte zu pflegen und neue zu knüpfen. „Zwischen 60 und 90 Leute begrüßen wir bei unseren Treffen“, so Wittig. Auch gelingt es ihm in aller Regel, Sponsoren für die Veranstaltung zu finden. Die Ruhrorter Börse trifft sich den letzten Mittwoch im Monat zwischen 12 und 14 Uhr. Zehn Treffen im Jahr sind angesetzt: „Außer in den Sommerferien und zum Jahreswechsel“, klärt der Duisburger Unternehmer auf. Am neuen Standort stehen jetzt auch mehr Parkplätze zur Verfügung. „Da hatten diejenigen, die etwas später kamen, an der Schifferbörse bislang immer Probleme“, meint Wittig. Ein Problem, dass jetzt nicht mehr besteht: Der Parkplatz des Museums ebenso wie ausgewiesene Parkplätze an der Apostelstraße sowie der Deichstraße bieten ausreichende Möglichkeiten.

Am 24. November trifft sich die Ruhrorter Börse zum letzten Mal in diesem Jahr im Restaurant „Schiffchen“ im Museum der Deutschen Binnenschiffahrt. An der Deichstraße 1 (47119 Duisburg-Ruhrort) ist der Haupteingang des Restaurants. Für den Museumsparkplatz gibt man im Navigationssystem Apostelstraße 84 ein. Auch von dort gibt es einen direkten Zugang. **PET** ■

Unternehmen sollten EU-Fördertopf anzapfen

Mehr auf's Binnenschiff bringen

Von Josef Müller

Die Verlagerung des Güterverkehrs auf das Binnenschiff stand bei der Wiener Marco-Polo-Konferenz im Brennpunkt. Unternehmen sollten EU-Fördertopf anzapfen, lautet die Einladung aus Brüssel.

Das Mitte Oktober in Wien erstmals eine Marco-Polo-Konferenz abgehalten worden ist, kam nicht von ungefähr. Die Stadt Wien investiert in die Verknüpfung der Verkehrsträger mit dem Bau des Hauptbahnhofs in Wien sowie mit dem Bau des Güterterminals Inzersdorf bei Wien. Dort will Wiens Verkehrsstadtrat Rudolf Schicker in Zukunft den Stückgutumschlag und Wagenladungsverkehr der ÖBB abgewickelt wissen. „Für den Containerverkehr haben wir mit dem Wiener Hafen schon eine gute Lösung gefunden und dort gibt es auch noch ausreichend Platz für eine weitere Expansion“, so Schicker gegenüber schifffahrt-online.

Förderung für den Kombi-Verkehr

Neue Wege zu einem grünen Horizont war das Motto der Wiener Marco-Polo-Konferenz, bei der sich Verloader und die Transportwirtschaft darüber informieren konnten, wohin die Reise bei der EU-Förderung für den Kombi-Verkehr geht. Die EU-Kommission hat die Marco-Polo-Förderung vor zwei Jahren an die eigens dafür geschaffene Agentur EACI übertragen. Dort laufen alle Fäden zusammen und können nicht nur Konsortien um Förderung ansuchen, sondern auch kleine und mittelständische Unternehmen. Das Gros der Förderung fokussiert die Verlagerung von der Straße auf die Schiene und Wasser. Bei der Wiener Konferenz stand die Binnenschifffahrt besonders im Vordergrund, weil es auf die Donau ein noch sehr großes Verlagerungspotenzial gibt. Nur zehn Prozent der Donau-Kapazitäten auf der Donau werden aktuell für den Güterverkehr genutzt, so Patrick Lampert, Direktor der EACI. Das ist freilich die gar nicht so aufmunternde Befund, was die österreichischen Donaubabschnitt betrifft. In Deutschland oder in den Niederlanden sieht die Auslastung deutlich besser aus, wie in Wien zu hören war.

450 Mio. Euro sind im Topf

Das Marco-Polo-Programm wurde von der EU im Jahr 2003 ins Leben gerufen und

läuft in der 2. Auflage noch bis zum Jahr 2013. 450 Mio. Euro sind in diesem Topf abrufbar und sollten von den Unternehmen auch abgerufen werden, betonte Patrick Vankerckhoven, der bei der EACI zuständige Verantwortliche für das Marco-Polo-Programm. Bislang wurde in erster Linie die Transportwirtschaft animiert, mit neuen Transportideen auf den Markt zu gehen, um eine Verlagerung zu bewirken oder Innovationen zu lancieren. „Wir wollen künftig auch die Industrie motivieren, ihre Projekte bei Marco Polo einzureichen“, so sein Appell. Derzeit werden die Förder-Modalitäten adaptiert und spätestens am 3. Februar 2011 in Brüssel beim Marco-Polo-Informationstag 2011 vorgestellt. Das Budget für 2011 liegt bei 65 Mio. Euro. In diesem Jahr wurden aus allen EU-Ländern 101 Projekte mit einem Wert von 235 Mio. Euro eingereicht. Dem steht ein Förderbudget von 66 Mio. Euro gegenüber. Der Großteil davon bezieht sich auf neue Ideen zur Verlagerung von der Straße auf die Schiene. Wenngleich im Rahmen von Marco Polo auch Meerresautobahnen oder Innovationen rund um den intermodalen Verkehr gefördert werden.

Anlaufverluste abdecken

Mit dem EU-Zuschuss können Firmen, die Verkehr weg auf die Schiene oder Wasser bringen, ihre Anlaufverluste abdecken. Seitens der EU achtet man aber streng darauf, welchen Nutzen jedes Projekt mit sich bringt. Derzeit werden auch die Methoden zur Evaluierung der eingesetzten Finanzmittel überarbeitet, kündigte Pawel Stelmazsczyk, Direktor in der EU-Generaldirektion Mobilität und Transport in Wien an. Soviel steht fest: Jeder geförderte Euro aus Marco Polo bringt sechs Euro volkswirtschaftliche Einsparung.

125 Förderempfänger von 2003 - 2009

In Zukunft will man den Förderumfang erweitern und nicht nur die Verlagerung fördern, sondern auch berücksichtigen, wie die externen Kosten zu senken sind. Von 2003 bis 2009 wurden aus Marco Polo 222 Mio. Euro bereitgestellt. Dieses Geld kam 125 Förderempfängern zugute. Davon wiederum 40 Prozent kleinen bis mittelgroßen Unternehmen. Darunter waren auch neun österreichische Begünstigte. 513 Firmen sind derzeit in Marco-Polo-Projekte involviert, 25 davon kommen aus Österreich, hob Lampert hervor.

Das Förderprogramm Marco Polo hat das Ziel, Straßengüterverkehr zu vermeiden oder auf alternative Verkehrsträger zu verlagern. Wobei bei einer Verlagerung die Verkehrsträger Schiene, Binnenwasserstraße und Short-Sea-Verkehre sowie multimodale Kombinationen eine entscheidende Rolle spielen. Angesprochen wird mit dem Programm mit die Transportwirtschaft, also Spediteure, Terminalbetreiber, Häfen, Bahnen, Binnenschiffer sowie Logistikdienstleister und last but not least die verladende Wirtschaft. Die alle können ihre Projektideen bei der EACI (Agentur, die im Auftrag der EU-Kommission die Förderungsansuchen prüft und koordiniert) einreichen und mit einem finanziellen Zuschuss kalkulieren, wenn sie grenzüberschreitende Modelle entwickeln bzw. betreiben wollen. Nationale Vorhaben werden von Marco Polo nicht gefördert. Im Fördertopf sind 450 Mio. Euro. Mit dem öffentlichen Geld sollen die verlagerungswilligen Unternehmen einen Teil ihrer Anlaufverluste abfedern können. Und das über Laufzeit von fünf Jahren. Darüber hinaus gibt es noch Förderungen für projektbezogene Infrastruktur. Marco Polo ist erfolgsorientiert. Das bedeutet, dass die Höhe der finanziellen Förderung in den meisten Fällen von der verlagerten oder vermiedenen Transportleistung abhängig ist. Das ehrgeizige Ziel hinter Marco Polo: Jährlich soll dank Förderung 20 Milliarden Tonnenkilometer Güterverkehrsleistung von der Straße auf alternative Verkehrsträger verlagert werden. Und das, um die Umweltbilanz in Europa nachhaltig zu verbessern und die Emissionen zu reduzieren. Diese Transportleistung entspricht 700.000 Lkw-Fahrten zwischen Paris und Berlin. Bei der Wiener Marco-Polo-Konferenz haben rund 225 Fachleute aus allen Bereichen der Verkehrswirtschaft teilgenommen. Erstmals fand die Konferenz in einem Binnenland statt. Auf Wien kam man, weil hierzulande große Anstrengungen für die Verlagerung unternommen werden.

Förderung noch bis 2013

Die EU und auch Österreich haben sich die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsträger, sprich: Schiene und Schiff, auf die Fahnen geheftet. Damit die Wirtschaft auf die Verlagerung einsteigt, gibt es finanzielle Förderungen aus dem EU-Förderprogramm Marco Polo. Diese Förderpolitik, die noch bis 2013 läuft, zahle sich aus, erklärte Herbert Kasser, Generalsekretär im Verkehrsministerium, bei der Eröffnung der Marco-Polo-Konferenz am Dienstag dieser Woche in Wien. Er vertrat

Verkehrsministerin Doris Bures, die wegen eines Ministerrats nicht persönlich die Konferenz eröffnen konnte.

Umweltfreundliche Verkehrsträger

Die österreichische Verkehrspolitik hat frühzeitig umfangreiche Maßnahmen zur Förderung des Kombinierten Verkehrs eingeführt. Ziel ist es, den Kombinierten Verkehr noch attraktiver als bisher zu gestalten, einen erheblichen Beitrag zur Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger zu leisten und somit eine Entlastung der Bevölkerung und der Umwelt zu erreichen.

Rollende Landstraße

„Dass diese Fördermaßnahmen den Kombinierten Verkehr wirksam unterstützen, beweist die durchaus erfreuliche Entwicklung des Kombinierten Verkehrs während der letzten Jahre“, so Kasser. So wurde zwischen 1996 und 2008 das Aufkommen im UKV von 7 Mio. t auf 21 Mio. t nahezu verdreifacht. Auf der Rollenden Landstraße wurde das Aufkommen zwischen 1996 und 2009 nahezu verdoppelt. Selbst im Krisenjahr 2009 hat der Kombi-Verkehr in Österreich positiv abgeschnitten.

Konsequente Verkehrsverlagerung

Kasser: „Eine konsequent betriebene Förderpolitik führt zum Erfolg.“ Der Appell von Verkehrsministerin Doris Bures an die anwesenden europäischen Vertreter: Der Weg einer konsequenten Verkehrsverlagerung müsse auch künftig auf europäischer Ebene fortgesetzt werden.

Förderung kommt gut an

Mit den EU-Förderprogrammen Marco Polo I und II sei bereits ein erfolgreicher und bedeutender Schritt auf diesem Weg gelungen, werden doch mit dessen Hilfe jährlich 20 Milliarden Tonnenkilometer an Güterverkehrsleistung von der Straße auf alternative Verkehrsträger verlagert. Damit wird die Umweltbilanz des europäischen Güterverkehrs maßgeblich verbessert, was im Klartext heißt: 700.000 Lkw-Fahrten zwischen Paris und Berlin wurden so vermieden. Besonders erfreulich ist, dass sogar in Zeiten von Budgetkürzungen für das Marco Polo-Förderprogramm ein jährliches Durchschnittsbudget von rund 60 Mio. Euro zur Verfügung steht. Jeder Euro an Förderung, der in ausgewählte Projekte investiert wird, erwirtschaftet rund 10 Euro an volkswirt-

schaftlicher Kostenersparnis. Damit trägt das Programm in hohem Maße zu einer effizienten und ressourcenschonenden gesamteuropäischen Verkehrspolitik bei.

In Österreich 9 Milliarden t/km verlagert

Aus österreichischer Sicht ist es besonders erfreulich, dass in den Jahren 2003 bis 2009 bei jedem Aufruf (Call) österreichische Unternehmer bei erfolgreichen Projekten vertreten waren, wobei bisher insgesamt 17 österreichische Unternehmen einen Betrag von ungefähr 10 Millionen Euro an Förderungen erhielten. Von diesen 17 österreichischen Unternehmen haben 14 Verlagerungsprojekte eingereicht und es wurden auf diese Weise ungefähr 9 Milliarden Tonnenkilometer von der Straße auf die Schiene verlagert. Was der Umweltbilanz sehr zuträglich ist: Mehr als 818.000 Tonnen CO₂ wurden so weniger in die Luft geblasen.

Ein Positivum der Förderung ist die Rückflussquote von durchschnittlich 3,96 Prozent. Dem steht ein Finanzierungsbeitrag von durchschnittlich 2,2 Prozent gegenüber, so Kasser vor den zahlreichen Teilnehmern der Konferenz. ■

Die Fachzeitschrift im Internet

www.schifffahrt-online.de

Schifffahrt-online

Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Suchen · Verkäufe · Wohnungen · Partnerschaften

Private Kleinanzeigen

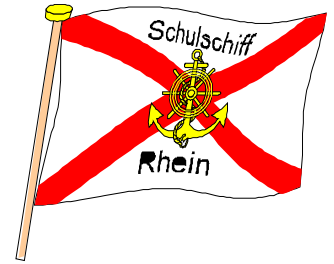
erscheinen bei uns kostenlos.

So erreichen Sie uns:

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

Ausbildung, Fortbildung, Patente und Workshops

Lehrgänge und Kurse auf dem Schulschiff RHEIN im Jahr 2011



Berufsausbildung

Schiffsjungen/-mädchenkurse (SK)

240. SK	10.01. - 15.04.2011
241. SK	02.05. - 29.07.2011
242. SK	12.09. - 22.12.2011

Anmeldungen bitte an:
Schiffer-Berufskolleg RHEIN - Telefon: 02066 / 21 89 10

Einführungs- und Sicherheitslehrgänge für Schiffsjungen und -mädchen (EL)

25. EL	24.01. - 04.02.2011
26. EL	13.09. - 23.09.2011

Anmeldungen bitte an:
BG Verkehr - Telefon: 0203 / 29 52 153

Fortbildung

Ausbildereignung

1. Lehrgang	21.03. - 04.04.2011
2. Lehrgang	21.11. - 05.12.2011

(Teilnahmegebühr: 1.575,00 EUR)

1. Repetitorium	25.01. - 26.01.2011
2. Repetitorium	07.06. - 08.06.2011

(Teilnahmegebühr: 275,00 EUR)

Gefahrgut

ADNR-Sachkunde

1. Grundkurs	17.01. - 21.01.2011
2. Grundkurs	24.03. - 28.03.2011
3. Grundkurs	06.06. - 10.06.2011
4. Grundkurs	11.07. - 15.07.2011
5. Grundkurs	19.09. - 23.09.2011
6. Grundkurs	14.11. - 18.11.2011

(Teilnahmegebühr: 685,00 EUR)

1. Wiederholungs-Grundkurs	11.01. - 12.01.2011
2. Wiederholungs-Grundkurs	01.03. - 02.03.2011
3. Wiederholungs-Grundkurs	03.05. - 04.05.2011
4. Wiederholungs-Grundkurs	05.07. - 06.07.2011
5. Wiederholungs-Grundkurs	13.09. - 14.09.2011
6. Wiederholungs-Grundkurs	08.11. - 09.11.2011

(Teilnahmegebühr: 395,00 EUR)

ADNR "Chemikalien"

1. Aufbauschulung	08.02. - 10.02.2011
2. Aufbauschulung	18.10. - 20.10.2011

(Teilnahmegebühr: 545,00 EUR)

1. Wiederholungsschulung	08.02. - 09.02.2011
2. Wiederholungsschulung	18.10. - 19.10.2011

(Teilnahmegebühr: 395,00 EUR)

ADNR "Gase"

Aufbauschulung	04.10. - 06.10.2011
----------------	---------------------

(Teilnahmegebühr: 545,00 EUR)

Wiederholungsschulung	04.10. - 05.10.2011
-----------------------	---------------------

(Teilnahmegebühr: 395,00 EUR)

Gefahrgutbeauftragte

1. Grundschulung	22.02. - 25.02.2011
2. Grundschulung	04.10. - 07.10.2011

(Teilnahmegebühr: 680,00 EUR)

1. Fortbildungsschulung	23.02. - 25.02.2011
2. Fortbildungsschulung	05.10. - 07.10.2011

(Teilnahmegebühr: 525,00 EUR)

1. Beauftragte Personen	11.03.2011
2. Beauftragte Personen	21.10.2011

(Teilnahmegebühr: 300,00 EUR)

Patente

Donau

1. Kapitänspatent (Wien-Budapest)	17.11. - 21.11.2011
-----------------------------------	---------------------

(Teilnahmegebühr: 780,00 EUR)

2. Streckenpatent (Straubing-Vilshofen)	14.10. - 16.10.2011
---	---------------------

(Teilnahmegebühr: 595,00 EUR)

Elbe

(Teilnahmegebühr: 975,00 EUR)	14.06. - 18.06.2011
-------------------------------	---------------------

Rhein

147. FbL	07.02. - 27.02.2011
148. FbL	09.05. - 29.05.2011
149. FbL	07.11. - 27.11.2011

(Teilnahmegebühr: 1.855,00 EUR)

Patenterweiterung Oberrhein

1. Kurs	06.04. - 07.04.2011
2. Kurs	26.09. - 27.09.2011

(Teilnahmegebühr: 480,00 EUR)

Patenterweiterung Mittel-/Niederrhein

1. Kurs	16.06. - 19.06.2011
2. Kurs	09.12. - 12.12.2011

(Teilnahmegebühr: 775,00 EUR)

Radar

1. RL	15.03. - 17.03.2011
2. RL	16.03. - 18.03.2011
3. RL (SANDRA *)	06.07. - 10.07.2011
4. RL	11.10. - 13.10.2011
5. RL	12.10. - 14.10.2011

(Teilnahmegebühr: 760,00 EUR / 995,00 EUR *)

Weitere Lehrgänge

Erste Hilfe

- | | |
|--------------|---------------------|
| 1. Grundkurs | 14.02. - 15.02.2011 |
| 2. Grundkurs | 14.10. - 15.10.2011 |
- (Teilnahmegebühr: 125,00 EUR)

- | | |
|-------------|------------|
| 1. Training | 04.02.2011 |
| 2. Training | 20.05.2011 |
| 3. Training | 01.07.2011 |
| 4. Training | 07.10.2011 |
- (Teilnahmegebühr : 85,00 EUR)

Existenzgründer Binnenschiffsgüterverkehr

- | | |
|-------------|---------------------|
| 1. Lehrgang | 22.03. - 26.03.2011 |
| 2. Lehrgang | 06.12. - 10.12.2011 |
- (Teilnahmegebühr: 1.455,00 EUR)

Flachwasserfahrtsimulator SANDRA

- | | |
|--------------------|---------------------|
| 1. Radarpilot 720° | 11.02. - 12.02.2011 |
| 2. Radarpilot 720° | 06.05. - 07.05.2011 |
| 3. Radarpilot 720° | 16.09. - 17.09.2011 |
- (Teilnahmegebühr: 595,00 EUR)

- | | |
|------------------------------|---------------------|
| 1. Radarfahrt Gebirgsstrecke | 04.03. - 05.03.2011 |
| 2. Radarfahrt Gebirgsstrecke | 01.07. - 02.07.2011 |
| 3. Radarfahrt Gebirgsstrecke | 02.12. - 03.12.2011 |
- (Teilnahmegebühr: 595,00 EUR)

- | | |
|----------------------------|---------------------|
| 1. Radartraining Feuerwehr | 23.02. - 25.02.2011 |
| 2. Radartraining Feuerwehr | 14.12. - 16.12.2011 |
- (Teilnahmegebühr: 755,00 EUR)

Logistik

- | | |
|--------------------------------|---------------------|
| 1. Lehrgang Containertransport | 14.03. - 15.03.2011 |
| 2. Lehrgang Containertransport | 19.10. - 20.10.2011 |
- (Teilnahmegebühr: 525,00 EUR)

- | | |
|--------------------------------|---------------------|
| 1. Lehrgang Gefahrguttransport | 15.06. - 16.06.2011 |
| 2. Lehrgang Gefahrguttransport | 12.12. - 13.12.2011 |
- (Teilnahmegebühr: 525,00 EUR)

- | | |
|--------------------------------|---------------------|
| 1. Lehrgang Schwerguttransport | 02.03. - 04.03.2011 |
| 2. Lehrgang Schwerguttransport | 11.10. - 13.10.2011 |
- (Teilnahmegebühr: 695,00 EUR)

Sachkundiger in der Fahrgastschiffahrt

- | | |
|--------------|---------------------|
| 1. Grundkurs | 11.03. - 14.03.2011 |
| 2. Grundkurs | 11.11. - 14.11.2011 |
- (Teilnahmegebühr: 715,00 EUR)

Sprachen

- | | |
|-----------------------|---------------------|
| 1. Grundkurs Englisch | 18.02. - 22.02.2011 |
| 2. Grundkurs Englisch | 14.09. - 18.09.2011 |
- (Teilnahmegebühr: 745,00 EUR)

- | | |
|------------------------|---------------------|
| 1. Aufbaukurs Englisch | 25.05. - 29.05.2011 |
| 2. Aufbaukurs Englisch | 07.12. - 11.12.2011 |
- (Teilnahmegebühr: 745,00 EUR)

Sprachen

Grundkurs Niederländisch 16.07. - 20.07.2011
(Teilnahmegebühr: 745,00 EUR)

Aufbaukurs Niederländisch 05.10. - 09.10.2011
(Teilnahmegebühr: 745,00 EUR)

Technik

Modul 1: Motoren/Maschinen 17.01. - 20.01.2011
(Teilnahmegebühr: 665,00 EUR)

Modul 2: Hydraulik/Elektrik 15.03. - 18.03.2011
(Teilnahmegebühr: 665,00 EUR)

UKW-Sprechfunk-Lehrgänge (SFL)

- | | |
|--------|---------------------|
| 1. SFL | 06.04. - 08.04.2011 |
| 2. SFL | 20.07. - 22.07.2011 |
| 3. SFL | 14.12. - 16.12.2011 |

(Teilnahmegebühr: 570,00 EUR)

Workshops

- | | |
|------------------------------|------------|
| 1. Anforderungen IHK-Prüfung | 15.01.2011 |
| 2. Anforderungen IHK-Prüfung | 21.05.2011 |
- (Teilnahmegebühr: 185,00 EUR)

- | | |
|--------------------------------------|------------|
| 1. Anforderungen Rheinpatent-Prüfung | 22.01.2011 |
| 2. Anforderungen Rheinpatent-Prüfung | 16.07.2011 |
- (Teilnahmegebühr: 185,00 EUR)

Lernort fahrendes Schiff 09.06. - 11.06.2011
(Teilnahmegebühr: 545,00 EUR)

Rechtssichere Ausbildung 23.09. - 24.09.2011
(Teilnahmegebühr: 410,00 EUR)

Rückenschule/He.- u. Tr.-/Defibrillator 29.01.2011
(Teilnahmegebühr: 185,00 EUR)

Zusätzliche Kurse mit dem BV-NRW

Suchtprobleme in der Ausbildung 05.03.2011
(Teilnahmegebühr: 295,00 EUR)

Aktive Ausbildungsmethoden 06.05. - 07.05.2011
(Teilnahmegebühr: 415,00 EUR)

Ausbilden in der Praxis 27.05. - 28.05.2011
(Teilnahmegebühr: 415,00 EUR)

Die Neuen kommen 08.07. - 09.07.2011
(Teilnahmegebühr: 415,00 EUR)

Azubi zielorientiert beurteilen 23.09. - 24.09.2011
(Teilnahmegebühr: 415,00 EUR)

Personalarbeit im demografischen Wandel 08.10.2011
(Teilnahmegebühr: 295,00 EUR)

Azubi erfolgreich führen und integrieren 09.12. - 10.12.2011
(Teilnahmegebühr: 415,00 EUR)

Anmeldungen:

Schulschiff RHEIN
Stadthafen Duisburg-Homberg, Rheinanlagen
47198 Duisburg
DEUTSCHLAND

Telefon: +49 (0) 2066 / 22 88
Telefax: +49 (0) 2066 / 22 88 22
E-Mail: info@schulschiff-rhein.de
www.schulschiff-rhein.de

Über 5.000 Teilnehmer beim 62. Hamburger Eisbeinessen - 100 davon als Gäste der Carl Rehder Assekuranz

Fachsimpeln, verhandeln und neue Kontakte knüpfen

Da dürfte jede auch noch so erfahrene Hausfrau mächtig ins Schleudern kommen: Über 5.000 Gäste und alle wollen ziemlich gleichzeitig ihr Eisbein frisch und warm auf dem Tisch haben.

Die Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsgagenten e.V. (VHSS) hat's mit ihrem Geschäftsführer Klaus Bültjer und dem Caterer, der Stockheim Catering Hamburg, ohne Problem geschafft. Die Gäste des alljährlichen Eisbeinessens, in diesem Jahr fand schon das 62. statt, mussten nicht verhungern - und verdursteten schon gar nicht. Für das Wohl der Gäste aus über 50 Ländern der Welt war bestens gesorgt. Dabei gab es eine Besonderheit: Für die rund 80 Teilnehmer aus dem Partnerland Türkei wurde natürlich kein Schweinefleisch, sondern Putensteaks serviert.

Als Mitgliedsunternehmen der VHSS hatte auch die Seevetaler Carl Rehder GmbH, als Assekuranz- und Schiffsmaklerunternehmen mit Geschäftsführer Wolfgang Schendel an der Spitze gleichermaßen in der See- und in der Binnenschifffahrt hoch angesehen, genau 100 Kunden und enge Freunde zu dem beliebten Eisbeinessen im Congress Center Hamburg (CCH) eingeladen.

Auf acht Tische verteilten sich die Carl-Rehder-Gäste und an keinem dieser Tische herrschte auch nur eine Sekunde Langleweiligkeit. Da wurde gefachsimpelt, gefragt und beratschlagt, da wurden Verhandlungen geführt, neue Kontakte geknüpft und alte wieder aufgefrischt - und da war man einfach nur gut drauf. Ein Gast brachte seinen Eindruck so auf den Punkt: „Noch 364-mal schlafen, dann ist wieder Eisbeinessen!“ **F. Barg ■**



Partnerland des diesjährigen Eisbeinessens in den Hallen und Räumen des CCH in Hamburg war die Türkei.



Fachsimpeln, verhandeln und netzwerken: Hergen Hanke, Rainer Orthmann, Michael Rajewski (v.l.)



Fachgespräche neben den Tischen: Henk Schoonderwoerd, Roeland Claassen, T. Kamphuis (v.l.) aus den Niederlanden



Gastgeber Wolfgang Schendel (r.) im Gespräch mit Martin Staats, Vorstand der Würzburger MSGeG.

Fotos (4): Friedbert Barg

Das Solarschiff „Solon“ fährt seit 2009 mit bis zu 50 Passagieren über die Berliner Gewässer

Mit 12 km/h auch ohne Sonne maximal 10 Stunden fahren

Grove Boats bietet Innovationen für die Passagierschiffahrt und den Wassertourismus. Sir William Grove gilt schon seit 170 Jahren als Pionier für eine revolutionäre Batterietechnologie und ist somit Vorreiter für elektrisch betriebene Boote. Deshalb war es für ein junges Solar-Schiffbauunternehmen aus Yvonand am Neuenburgersee logisch, die Firmenbezeichnung Grove Boats zu wählen. Immerhin haben die beiden Schiffbauingenieure des Unternehmens - Yvan Leuppi und Andreas Kindlimann - durch die Entwicklung des Solarschiffes SUN21 ebenfalls schon Geschichte geschrieben und maßgeblich daran mitgewirkt, dass erstmals in der Geschichte ein Schiff ausschließlich mit Solartechnik 7000 Seemeilen über den Atlantik fahren konnte. Im Oktober 2006 startete das Pionierschiff seine Jungfernfahrt als Schweizer Botschafter auf dem Rhein von Basel nach Rotterdam und weiter nach New York - auf direktem Kurs in das Guinnessbuch der Rekorde (schnellste Atlantiküberquerung

mit einem Solarschiff). Mit an Bord als Co-Skipper, Grove Boats-Mitarbeiter und Bootsbauer Mark Wüst. Guy Wolfensberger, Direktor von Grove Boats ist stolz auf diese Firmengeschichte. SUN21 ist auch der Prototyp, aus dem später das Solarschiff „Solon C60“ für Berlin entstand, mit dem sich das Unternehmen bereits auch in Deutschland einen Namen gemacht hat. Die „Solon“ fährt seit 2009 mit bis zu 50 Passagieren über die Berliner Gewässer. Nach Angaben des Betreibers, verbraucht der Katamaran um 45 % weniger Betriebskosten, als ein vergleichbares Dieselschiff. Klaus Wowereit, Berlins Bürgermeister, wies in seiner Taufansprache darauf hin, dass man mit dem neuen Solarpassagierschiff jetzt auch in der Binnenschiffahrt emissionsärmer als bisher fahren kann. Die „Solon“ bringt es auf eine stolze Geschwindigkeit von 12 km/h und kann ohne Sonne maximal 10 Stunden fahren. Hervorgegangen aus der ebenfalls in der Schweiz ansässigen Schiffbaufirma MW-Line/Yvonand, die schon 1991 Solarschiffe konstru-

iert und gebaut hat, bietet GROVE Boats einen zusätzlichen Vorteil durch Verbindungen mit mehreren Partnerwerften in Europa. So müssen die von Grove Boats entwickelten Schiffe nicht unbedingt am Firmenstandort in der Schweiz gebaut werden. Das spart Transportkosten und schafft Erleichterungen für die Kunden. Auch die Zusammenarbeit mit den verschiedenen Klassifikationsgesellschaften hat bisher reibungslos funktioniert. Das technische Büro der Firma Grove Boats verfügt über ein einzigartiges Wissen, welches die nautischen und elektrischen Technologien harmonisch verbindet. So entstehen innovative Projekte für den Wassertourismus. Ein aktuelles Projekt wird gerade für Venedig umgesetzt. Dort soll 2011 eine völlig neu konstruierte Passagierfähre vom Typ Aquabus 1050T mit Solarantrieb den Anker lichten (Bild unten).

Vom 4.-12. Dezember ist die Firma bei der Bootsausstellung in Paris an der Porte de Versailles vertreten. Die neue Ausstellung wird vom französischen Ökologieministerium unterstützt und soll innovative Akteure aus dem Bereich des sauberen Schiffsantriebes, neue Materialien und nachhaltige Entwicklungen im Schiffsbau vereinen. Leitgedanke der Pioniere in der Solarschiffahrt ist: wir haben unsere Welt nicht von den Vorfahren geerbt, sondern von unseren Kindern geliehen. **P.B. ■**



Ab 2011 soll eine völlig neu konstruierte Passagierfähre vom Typ Aquabus 1050T mit Solarantrieb in Venedig verkehren

Guascor Power

Towards to a greener Engine

Guascor is proud to announce a 5% increase in power in its marine engines, resulting in a final range of 560 to 1800 CV and IMO Tier II certification for its fast engines.

Guascor's R&D Centre has been working hard on each of these engines in order to reduce energy consumption, improve performance and reduce emissions.

Basically we have concentrated on the fuel injection system to optimise combustion efficiency without sacrificing reliability or engine efficiency.



The results have been highly satisfactory for the whole range of engines from 6L to 16V cylindrical configuration and production range from 412 to 1324 kW for the different duty conditions.

These engines have been adapted to run in the most demanding conditions in which a propulsion or auxiliary engine may find itself. We can supply the basic engine, or the whole propulsion system, comprising the propeller, nozzle, propeller shafting and reducer.

From its origins in 1966, Guascor has developed an important range of engines which reduce emissions as much as possible and improve maintenance and availability standards, resulting in highly-competitive engines for the marine sector. ■

Anzeige



- Elektrische und Hybridantriebe
- Energie-Studien
- Solarfähren
- Auslegung von Antrieben bei Umbauten

Ihr Partner für E-Mobilität auf dem Wasser

GROVE BOATS

Ch. des Cerisiers 27 - CH 1462 - Schweiz - Tel.: +41 (0)24 430 30
www.grove-boats.com - info@grove-boats.com



Neueröffnung

Magnetrol-Büro in St. Petersburg

Magnetrol eröffnet eigenes Büro in St Petersburg, Russland. Magnetrol ist einer der international größten Hersteller für Füllstand und Durchflussgeräte in den Bereichen Öl, Gas und Chemie. Aufgrund der Entwicklung immer neuer Technologien, der hohen Qualitätsstandards gemäß ISO 9000 ist die Europäische Muttergesellschaft zuständig für Europa, Zentral Asien, Afrika und den mittleren Osten.

Magnetrol beliefert den russischen Markt seit etlichen Jahren und verfügt über sämtliche erforderlichen Zulassungen. Eine entsprechende Website ist in Vorbereitung. ■

Bau eines Lehrschubverbands

Provinz Lüttich will Auftrag vergeben

Seit 1981 bildet die Binnenschiffahrtsschule von Huy Besatzungsmitglieder für die Binnenschiffahrt aus. Die Schule verfügt über ein Lehrschiff, das im Jahre 1921 zu Wasser gelassen wurde. Die Schule bildet Binnenschiffer heran und ermöglicht ihnen, die erforderlichen Titel und Qualifikationen für die Binnen- und Rheinschiffahrt zu erwerben.

Die Provinz Lüttich hat beschlossen, dieses pädagogische Werkzeug durch einen modernen Lehrschubverband, der den technischen Entwicklungen in der Binnen- und Rheinschiffahrt Rechnung trägt, zu ersetzen.

Die Provinz Lüttich sucht dafür eine Schiffswerft, die imstande ist, einen Schubverband zu bauen, der den Normen der Binnen- und Rheinschiffahrt entspricht. ■

Vom Ende der Lagerfläche bis zum Schiffsmittelpunkt werden 96 Meter überbrückt

Liebherr Hafenmobilkrane – auch in den deutschen Binnenhäfen ein Erfolgsmodell

An der Deutschen Nord- und Ostseeküste sind sie schon lange ein gewohntes Bild (mehr als 20 Krane im Einsatz) – jetzt arbeitet erstmals ein Liebherr Hafenmobilkran am Rhein.

Die Firma BK Giulini in Ludwigshafen hatte sich im Sommer 2010 entschlossen, ihre fast 70 Jahre alte Krananlage durch ein leistungsfähiges Gerät zu ersetzen. Die Voraussetzung dabei: der neue Kran musste vielseitig einsetzbar sein und eine Entfernung von 96 Metern vom Schiffsmittelpunkt bis zum Ende der Lagerfläche überbrücken können! Die Wahl fiel auf den Liebherr Hafenmobilkran Typ LHM 400!

In intensiven Gesprächen und Verhandlungen wurde ein für BK Giulini optimales Krankonzept umgesetzt. Der 440 Tonnen schwere, mit einem CO₂-effizienten Elektroantrieb ausgestattete Kran entspricht dem neuesten Stand der Technik und wird eine schnellere Entladung der Rheinschiffe ermöglichen und zu einer noch effektiveren Vermeidung von Staubemission führen. Die maximale Tragfähigkeit beträgt 104 t und selbst bei der größten Ausladung von 48 Metern kann der Kran noch fast 38 Tonnen heben.

Mit dieser Infrastrukturmaßnahme sichert BK Giulini die Versorgung der Unternehmen im Industriepark Süd mit Hauptrohstoffen (flüssige Rohstoffe wie Säuren und Masegüter wie verschiedene Salze, Tonerden etc.) sowie den Abtransport loser Düngemittel der Schwesterfirma ICL Fertilizers. Die Investition bekräftigt somit die Bedeutung des Standortes am Rhein für den Bestand und die Weiterentwicklung der ansässigen Firmen.

Mit der Investition in den neuen Kran und die Modernisierung der Hafenanlagen stellt BK Giulini den Gütertransport per Schiff für die nächsten Jahrzehnte sicher.

Durch den ökologisch sinnvollen Transport von Massengütern per Schiff werden pro Jahr ca. 20.000 LKW-Transporte auf der Straße eingespart.

Anfang Oktober 2010 nahm der neue Liebherr Hafenmobilkran Typ LHM 400 seine Arbeit am Rhein auf. Die BK Giulini GmbH hat 2009 circa 364 Millionen Euro umgesetzt und beschäftigt am Standort Ludwigshafen 530 Mitarbeiter.

Das Unternehmen

Die Firmengruppe Liebherr umfasst über 100 Gesellschaften auf allen Kontinenten und beschäftigt mehr als 32.000 Mitarbeiter. Im Jahr 2008 erreichte Liebherr einen konsolidierten Gesamtumsatz von rund 8,4 Milliarden Euro.

Dachgesellschaft der Firmengruppe ist die Liebherr-International AG in Bulle (Schweiz), deren Gesellschafter ausschließlich Mitglieder der Familie Liebherr sind. Das Familienunternehmen wird in der zweiten Generation von den Geschwistern Dipl.-Kfm. Isolde Liebherr und Dr.h.c. Dipl.-Ing. (ETH) Willi Liebherr gemeinsam geleitet.

Die Liebherr-Werk Nenzing GmbH, Nenzing (Österreich), ist die größte Produktionsstätte der Liebherr-Sparte Maritime Krane. Nenzing ist zugleich Sitz der Liebherr-MCCtec GmbH, der für den Produktbereich der maritimen Krane zuständigen Spartenobergesellschaft. Die Liebherr-Werk Nenzing GmbH produziert und vertreibt ein breites Programm unterschiedlicher Produktlinien. Dazu gehören Schiffskrane, Bohrselkrane, Hafenmobilkrane und Reachstacker. Im internationalen Baumaschinenmarkt ist das Werk mit einer breiten Palette von universellen Hydro-Seilbaggern, Raupenkränen und Ramm- und Bohrgäten vertreten. Dem Nenzinger Werk angeschlossen sind weitere Fertigungsstätten in Sunderland (Großbritannien) und Rostock (Deutschland) sowie Tochtergesellschaften in Hongkong (China), Hamburg (Deutschland), Amersfoort (Niederlande), Niederhergheim (Frankreich), Mumbai (Indien) und Istanbul (Türkei). ■



Anfang Oktober 2010 nahm der neue Liebherr Hafenmobilkran Typ LHM 400 seine Arbeit am Rhein in Ludwigshafen auf

Kölner Bürger beurteilen die Logistik positiv und wünschen sich Alternativen zum Güterverkehr per Lkw

HGK und IHK planen die „Kölner Hafentage 2011“

Die Bedeutung von Industrie und Logistik für den Wirtschaftsstandort nimmt weiter zu. Das erwartet zumindest der überwiegende Teil der Kölner. Die prognostizierte Verdoppelung des Güterverkehrs auf den Straßen des Rheinlands bis 2025 halten die meisten Domstädter für realistisch – und sehen im Lkw-Verkehr den größten Störfaktor unter den Verkehrsträgern. Von der Politik erwarten die Bürger den Ausbau von Logistikflächen, vor allem zur Sicherung von Arbeitsplätzen. Erfreulich für die HGK: Mehr als drei Viertel der Befragten befürworten den Ausbau des Godorfer Hafens.

Gerrit Seul, Studienleiter bei Trendscape, präsentierte gestern auf dem Wirtschaftsempfang der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) die Ergebnisse einer Untersuchung seines Unternehmens mit dem Titel „Wahrnehmung von Logistik und Güterverkehr in Köln“. Im September 2010 hatte das Marktforschungsunternehmen mit Hilfe eines Online-Panels insgesamt 1.000 Personen aus Köln und dem näheren Umland befragt. Die Teilnehmer waren repräsentativ für ihr Alter und Geschlecht ausgewählt. „Die Ergebnisse spiegeln ganz aktuell die Meinungen und Ansichten der Menschen im Großraum Köln wider“, erläutert Seul und ergänzt: „Dabei wurde deutlich, dass die Bürger die Logistik-Wirtschaft wegen ihrer hohen Bedeutung für die Prosperität der Region überwiegend positiv sehen. Das wichtigste Anliegen der meisten Menschen lautet: Arbeitsplätze. Als unangenehm wird vor allem der Güterverkehr auf der Straße empfunden. Hier wünscht sich die Mehrheit der Kölner Alternativen.“

Trendscape hatte die 1.000 Probanden unter anderem gefragt, welche Verkehrsträger sie stören. Das Ergebnis war eindeutig: Rund zwei Drittel aller Kölner fühlen sich durch den Lkw-Verkehr auf den Straßen und Autobahnen der Region gestört. Der Flugverkehr beeinträchtigt dagegen nur 16 Prozent, der Gütertransport auf der Schiene sogar nur zwölf Prozent. Spitzenreiter ist das Binnenschiff. Nur vier Prozent der Kölner empfinden den Schiffsverkehr der Kölner Häfen als störend oder eher störend. Umgekehrt heißt

das: 96 Prozent stören sich nicht an Schiffen, Häfen und Umschlag-Terminals.

70 Prozent erwarten Verdoppelung des Lkw-Verkehrs – 78 Prozent lehnen dies ab. Dazu passt die Vorstellung der Kölner, welcher Verkehrsträger den größten Anteil leistet, um Güterverkehr von Straßen und Autobahnen zu verlagern. Die Schiene erbringt hier aus Sicht der Kölner den wichtigsten Beitrag. So sehen es 92 Prozent



Container im Hafen Niehl

der Befragten – ein eindeutiges Votum „pro Schiene“. Eine Verknüpfung der Verkehrsträger sehen die Bürger positiv: Immerhin noch 82 Prozent attestieren den Häfen eine entlastende Wirkung. Auch der Flughafen schneidet mit 77 Prozent Zustimmung eindeutig positiv ab.

Die Kölner schätzen die Alternativen zum Lkw. Dabei unterschätzen sie die Bedeutung des Güterverkehrs auf der Straße sogar noch. So glauben die Kölner, dass die Straße rund 40 Prozent des Güterverkehrsaufkommens bewältigt. Tatsächlich liegt der Anteil der Lkw fast doppelt so hoch. 56 Prozent der Befragten glauben, dass der Anteil der Straße am sogenannten „modal split“ weiter zunehmen wird.

Konfrontiert mit der Erwartung, dass sich der Lkw-Verkehr im Rheinland bis 2025 ungefähr verdoppeln soll, halten 70 Prozent der Befragten diese Prognose für durchaus realistisch. Und 78 Prozent davon erwarten deshalb persönliche Beeinträchtigungen. Verkehrsexperten können sich demnach ebenso wie an Alternativen interessierte Verkehrspolitikern durch „Volkes Stimme“ bestätigt fühlen: Vor allem die Furcht vor weiteren Staus (88 Prozent), Abgasen (79 Prozent), Unfällen (74) und Lärm (72) führt zur Ablehnung des Lkw. Geringer ist die Sorge vor Arbeitsplatzverlagerungen wegen zu voller Autobahnen (14 Prozent).

Die Stadt Köln und die städtischen Unternehmen – darunter die HGK – wollen mit einem Logistikkonzept die Folgen des zunehmenden Güterverkehrs mildern. Die Grundidee sieht vor, die Häfen und die mit ihnen verbundenen Eisenbahnen in der Nähe der beiden Kölner Industriepole im Norden und im Süden der Stadt zu stärken. Diese Alternativen zum Lkw-Verkehr sollen dadurch für die Industrie attraktiv und Verkehr von der Straße auf andere Verkehrsträger verlagert werden. Wenn es nach dem Willen der überwiegenden Mehrheit der Menschen in der Region geht, sollte die Stadt dieses Konzept weiterverfolgen – und zugleich mehr dafür werben. Denn 91 Prozent der Befragten heißen die Idee gut, obwohl 40 Prozent sie bisher nicht kannten. Trotz der als störend empfundenen Lkw: Grundsätzlich sehen die Kölnerinnen und Kölner die Logistikbranche positiv. 95 Prozent der Befragten meinen, Köln sei als Logistikstandort äußerst wichtig. Fast ebenso viele der Befragten, nämlich 94 Prozent, halten den Standort Kölns an der Schnittstelle zwischen Autobahnen, Bahnverbindungen und Rhein-Schifffahrt für einen Vorteil gegenüber anderen Wirtschaftsstandorten.

Mehrheit der Kölner verlangt weitere Logistikflächen – um Arbeitsplätze zu sichern. Mit der Globalisierung verbinden die Kölner eher Chancen als Risiken für ihre Stadt. 56 Prozent sind der Ansicht, dass die Chancen der Globalisierung für die Region überwiegen, 34 Prozent sind unentschieden und nur 10 Prozent sehen die Globalisierung in diesem Zusammenhang eher kritisch. 64 Prozent sehen den Standort für die Zukunft gut gerüstet – 36 Prozent wünschen sich eine bessere Vorbereitung auf die Herausforderungen des zukünftigen Güterverkehrs. Warum Logistik erweitern? Wird Köln nicht vor allem zur Dienstleistungsmetropole? Die Kölnerinnen und Kölner sehen das anders. 66 Prozent der Befragten erwarten einen Bedeutungsgewinn von Industrie und Lo-

gistik in der Region. Rund drei Viertel (74 Prozent) halten es für wünschenswert, dass die Stadt weitere Flächen zum Ausbau von Logistik und Güterverkehr bereitstellt. Die Gründe sind vielfältig. Die wichtigsten lauten: Arbeitsplätze (84 Prozent) und Ausbildungsplätze (66 Prozent) sichern, die Wettbewerbsfähigkeit der Region verbessern (68 Prozent), eine sinnvolle Verkehrspolitik durchsetzen (62 Prozent) und überregionale Vernetzung ermöglichen (57 Prozent) sowie Steuereinnahmen steigern (48 Prozent). Dabei hat der Ausbau des Schienengüterverkehrs (78 Prozent) für die Befragten Vorrang vor dem Ausbau von Lagerkapazitäten und Umschlagflächen (67 Prozent) sowie von Hafentflächen (63 Prozent).

Wenn zwei Drittel für weitere Logistikkapazitäten sind, bedeutet dies zugleich: Ein Drittel ist dagegen. Grund sind meist Bedenken gegen die Umweltfolgen industrieller Tätigkeit. So fürchten sich 78 Prozent derjenigen, die ein „Mehr“ an Logistik und Industrie ablehnen, vor der Zerstörung von Umweltflächen. Als wichtigste Gegenargumente werden außerdem genannt: „Verschlechterung der Umweltqualität durch Zunahme von Industrieanlagen“, „zunehmende Lärmbelastung“, „Verbrauch von Naherholungsflächen“ und „zunehmende Abgasbelastung“ mit jeweils über 70 Prozent der Nennungen unter den Ablehnern.

Mehrheit für Ausbau der Logistik-Infrastruktur – und für Ausbau des Godorfer Hafens
Zurzeit gibt es im Kölner Raum drei wichtige Infrastruktur-Projekte, die das Ziel verfolgen, die regionale Logistik für die zukünftigen Gütermengen fit zu machen. Die (zum Teil schweigende) Mehrheit der Kölner beurteilt alle drei Vorhaben positiv. Jeweils über 90 Prozent der Befragten befürworten sowohl die Erweiterung des DB-Terminals Eifeltor als auch den geplanten Bau eines neuen Bahn-Terminals durch die HGK im Kölner Norden. Außerdem erfreulich für die HGK: Eine große Mehrheit der Kölner sehen den Ausbau des Godorfer Hafens positiv (50 Prozent) oder eher positiv (27 Prozent). Nur zehn Prozent lehnen das Projekt dagegen rigoros ab. Aber: Nur 38 Prozent der Umfrageteilnehmer wussten vor der Befragung von diesem in der Kölner Lokalpolitik umstrittenen Projekt. Über das geplante Terminal im Kölner Norden waren sogar nur 16 Prozent informiert, während immerhin 43 Prozent der Kölner wissen, dass das DB-Terminal „Eifeltor“ erweitert wurde.

Auf den „Kölner Hafentagen 2011“ Ideen für eine zukunftsfähige Logistik diskutieren Dr. Rolf Bender, Vorstandssprecher der Häfen und Güterverkehr Köln AG, zog folgende

Schlüsse aus den Umfrageergebnissen: „Aus dieser Umfrage lerne ich zwei Dinge. Erstens: Die Bürger erwarten für ihre persönliche Zukunft Einschränkungen durch den immer weiter zunehmenden Lkw-Verkehr in der Region. Und sie erwarten, dass wir dem entgegen steuern. Ich stimme dem zu: Wir müssen uns etwas Klügeres einfallen lassen, als immer neue Straßen zu bauen. Wir müssen nicht nur reden, sondern auch handeln! Dieses Problem zu lösen ist eine politische Aufgabe. Eine Aufgabe, die wir als kommunales Unternehmen gemeinsam mit der Politik angehen wollen. Dabei erwarten wir von der Politik, dass sie die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Eisenbahn oder das Binnenschiff nicht nur propagiert, sondern die hierzu notwendigen Projekte und Investitionen auch konsequent vertritt. Zweitens: Wir müssen unsere Ideen für eine zukünftige Logistik besser erklären und uns noch mehr für die Ideen der Bürger öffnen. Wenn nur 16 Prozent der Kölner vom Bau des ‚Terminal Nord‘ wissen, ist dies zu wenig.

Die Bedeutung der Häfen, aber auch die der Güter-Eisenbahn für die ganze Region sind vielen Kölner nicht bewusst. Daran wollen wir etwas ändern!“ Deshalb, so Dr. Bender, werde die HGK im Jahr 2011 gemeinsam mit der IHK Köln die ersten „Kölner Hafentage“ auf den Weg bringen. Der HGK-Vorstand denkt dabei an eine zweitägige Veranstaltung im Herbst 2011, die sich sowohl an ein Fachpublikum als auch an ein breites Publikum richten. „

Dabei setzen wir auf die Ideen und Vorschläge von zahlreichen Gruppen und Initiativen. Unser Ziel ist es, gemeinsam mit den Bürgern der Stadt Köln über die Logistik der Zukunft nachzudenken, neue Ideen zu entwickeln und diese mit den Bürgern zu diskutieren“, so Dr. Bender. Er bittet alle Interessierten an dem Thema Interessierten, sich direkt an die Pressestelle der HGK zu wenden. Pressesprecher Jan Zeese ist unter 0221-390-1190 und per E-Mail: zeesej@hgk.de zu erreichen. ■



Der Köln-Niehl-Hafen in der Abenddämmerung

Die Bremer Lloyd Werft eröffnete am 17. November eine neue Ausbildungswerkstatt als Zukunftszentrum für 44 Auszubildende

Ausbildung für ein maritimes Netzwerk

Kompetenz und Knowhow waren und sind das Rückgrat der Leistungsfähigkeit der Lloyd Werft. Und weil das seit über 150 Jahren so ist, investiert die Werft auch künftig kräftig in ihren Nachwuchs. Am 17. November wird eine neue Ausbildungswerkstatt offiziell eingeweiht - das berufliche Zentrum für 44 Azubis der Werft, die hier unter der Anleitung von vier Ausbildern in Kombination mit der Berufsschule Anlagen-, Industrie- und Konstruktions-Mechaniker oder Schweißer lernen – nicht allein für die Lloyd Werft, sondern in einem neuen Ausbildungsverbund auch für weitere Unternehmen in Bremerhaven und Bremen. 400.000 Euro investierte die Werft in das neue und vorbildliche Zukunftszentrum; 1,2 Mio. Euro lässt sie sich jedes Jahr die Ausbildung in hoch qualifizierten Nachwuchs kosten.

Carsten J. Haake (44) ist stolz auf diesen weiteren Schritt, ein „maritimes Netzwerk“ mit konzentrierten Ausbildungskapazitäten und für nachhaltiges Knowhow zu schaffen. Der Geschäftsführer der Lloyd Werft sagt denn auch nüchtern: „Wir denken und handeln hier mehr für den Ausbau eines Netzwerks, als für uns selbst.“ Der eingeschlagene Weg gibt ihm Recht. „Wir bilden über den eigenen Bedarf aus und haben ausnahmslos sehr gute Auszubildende in der Werft mit einem Zweier-Schnitt im Abschluss“, zieht er zufrieden Zwischenbilanz und Betriebsleiter Thorsten Beiler (46) ergänzt: „Wir bemühen uns, alle nach der dreieinhalbjährigen Ausbildung zu übernehmen.“ In diesem Jahr tut sich die Werft allerdings schwer, alle Auszubildenden zu übernehmen, die Werft hilft aber bei der Suche nach Arbeitsplätzen im lokalen maritimen Umfeld, speziell mit Blick

auf die boomende Offshore-Windenergie-Branche. Ab 2012 sollen dann wieder alle Auszubildenden einen befristeten Arbeitsvertrag erhalten.

Es sind aber nicht nur Auszubildende der Lloyd Werft, die in der gut 1.200 qm großen, Licht durchfluteten Ausbildungswerkstatt im Erdgeschoss des Zentralgebäudes fit gemacht werden für die Zukunft. Die Lloyd Werft bildet hier im Verbund auch Azubis der Rickmers Lloyd Dockbetriebe aus, für die BVT Brenn- und Verformtechnik Bremen (ein Unternehmen der Bremerhavener Rönner-Gruppe) und für die Döscher Industrieservice GmbH. „Darüber hinaus gibt es regelmäßige technische Lehrgänge für andere Firmen, die keine eigene Ausbildungswerkstatt haben“, erklärt Beiler die Initiative und das Engagement der Lloyd Werft über den eigenen Bedarf hinaus.



Im ersten Ausbildungsjahr steht die Ausbildungswerkstatt im Mittelpunkt – immer unter enger Betreuung der Ausbilder

Für die 44 Azubis im Technikbereich der Lloyd Werft ist die neue Ausbildungswerkstatt mit modernsten Maschinen, einem Seminarraum und erfahrenen jüngeren Ausbildern unter der Leitung von Maschinenbau-Meister Bernd Woltmann (49) ein Quantensprung und nicht vergleichbar mit der alten Werkstatt nebenan, die nun abgerissen werden soll. Als uneigennützigste Wohltat möchte Carsten Haake die Investitionen in das neue Zentrum aber nicht verstanden wissen. Der pragmatische Finanzchef der Lloyd-Werft sieht vor allem den weiteren Schritt zu einem maritimen Netzwerk der Bremerhavener Werften im Vordergrund und die gezielte Zukunftsvorsorge für hoch qualifizierten Nachwuchs aus dem eigenen Haus.

Deshalb konzentriert sich das Engagement der Werft nicht allein auf Azubis, die später als Facharbeiter vorankommen können, sondern auch auf die Kombination aus klassischer Berufsausbildung und Studium. Dieser Studium- und Praxisverbund soll nicht nur der Lloyd Werft einen Ingenieurnachwuchs sichern, der mit einem Bachelor-Abschluss ausschließlich die Hochschul-Theorie kennt, sondern auch den hautnahen Praxisbezug. Sieben dieser künftigen Ingenieure betreut

die Lloyd Werft gegenwärtig im Studium, was die vier Ausbilder in besonderem Maße fordert und herausfordert.

Auch dieses Engagement sieht Carsten Haake als „Ergebnis einer gemeinsamen Analyse der Ist-Situation“ der führenden Bre-

merhavener Unternehmen in der maritimen Wirtschaft und als eine weitere Stufe zum näheren Zusammenrücken im Bremerhavener Schiffbau, um „Knowhow aufrecht zu erhalten und Chancen für die Zukunft zu nutzen.“



Auszubildende beim Neubau eines Bootes

Die Fachzeitschrift im Internet

www.schiffahrt-online.de

Schiffahrt-online

Schiffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

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

Stellengesuche

erscheinen bei uns kostenlos.

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