

Schifffahrt-online

Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

MSG-Vorstand Martin Staats

Wir haben konzentriert an einer guten Auslastung der Flotte gearbeitet

Seite 14



Katholische Schifferseelsorge

Nachrichten der St.-Nikolaus-Schiffvereine ab jetzt in *Schifffahrt-online*

Seite 40-43



Mit Zuversicht und Erfolg ins neue Jahr.

Danke für Ihr entgegen gebrachtes Vertrauen im Jahr 2010. Für **2011** wünschen wir Ihnen persönliches und berufliches Wohlergehen: **esa EuroShip, langjährig verlässlicher Partner der Binnenschifffahrt.** Weitere Informationen bei Ihrem Versicherungsfachmann, telefonisch: +49 (0) 71 36 . 9513. 313 oder im Internet: www.esa-allianz.de

Ein Unternehmen der Allianz 



Den Fortschritt erleben.

Liebherr FCC Baureihe - Festinstallierter Hafenkran für den Einsatz im Binnenhafen.

- Schlanke Krankonstruktion ideal für schmale Kaianlagen
- Nur punktuelle Versteifung der Kaianlage erforderlich

*Universell einsetzbar mit Haken,
Spreader oder Motorgreifer!*



Liebherr-Nenzing Service GmbH
Am Neuländer Baggerteich 1
21079 Hamburg/Germany
Tel.: +49 40 76702-210
Fax: +49 40 76758-786
info.lns@liebherr.com
www.liebherr.com

LIEBHERR
Die Firmengruppe



Friedbert Barg
Herausgeber

Von Aufrufen, der „Order zwischen Strom und Kai“, christlichen Werten, einer glücklichen Hand und den guten Wünschen für die Binnenschifffahrt

Im neuen Jahr soll das gelingen, was Sie sich vorgenommen haben

Liebe Leser, liebe Freunde, liebe Kunden,

danke schön. Ein herzliches Dankeschön dafür, dass Sie *Schiffahrt-online.de* in den vergangenen 12 Monaten so oft als Informationsquelle genutzt haben.

Genau 117.837-mal haben Sie das in der Zeit vom 1. Januar 2010 bis gestern Nacht (16.12.2010 - 24.00 Uhr) getan. Eine Zahl, die mich als Blattmacher freut und ermutigt. *Schiffahrt-online.de* hatte Anfang des Jahres noch knapp 5.000 Aufrufe monatlich, jetzt liegen wir zwischen 15.000 und 16.000 im Monat.

Die Richtung scheint also zu stimmen. Wenn Sie meinen, dass der Kurs an dieser oder jener Stelle korrigiert werden sollte, sagen Sie es mir einfach.

Insgesamt wird *Schiffahrt-online.de* in 18 europäischen Schiffahrtsländern gelesen. Die meisten Zugriffe kommen aus Deutschland, dicht gefolgt von den Niederlanden, der Schweiz, Österreich, Belgien, Ungarn, Tschechien, Slowakei, Frankreich, Polen, Serbien, Rumänien, Russland, Bulgarien, Ukraine, Luxemburg, Kroatien und Moldawien.

Die Statistik unseres Providers zeigt sogar einen Seitenaufruf von den Coconut-Islands. Super. Gut, wir werden den Herren oder die Dame von dort möglicherweise nicht zum engsten Kreis der deutschen und europäischen Binnenschifffahrt zählen können, aber es wäre schon interessant, zu wissen, was den Bewohner einer Südseeinsel auf die Internetseite einer deutschen Fachzeitschrift für die Schifffahrt treibt ...

Und noch etwas möchte ich Ihnen, sozusagen in eigener Sache, erzählen: Die „Order“, das Nachrichtenblatt

der Katholischen Schifferseelsorge und der St.-Nikolaus-Schiffvereine, wird ab Januar 2011 nicht mehr der Zeitschrift „Binnenschifffahrt“ beiliegen, sondern vierteljährlich als Bestandteil von *Schiffahrt-online.de* erscheinen.

Zum einen bin ich, ehrlich gesagt, etwas stolz darauf, zum andern habe ich so die Chance, mich damit bei der Katholischen Schifferseelsorge für so vieles zu bedanken, was sie mir als Schiffsjunge vor bald fünf Jahrzehnten mit auf den Weg gegeben hat. Die christlichen Werte und die vielen Gleichnisse, die mir dort vermittelt wurden, haben sich prägend auf mein Leben ausgewirkt.

Ich wünsche Ihnen alles Gute für das neue Jahr, ich wünsche den Schiffseignern, dass ihnen der § 6b EStG weiterhilft, dass Marion Wolfstetter, die frischgebackene Patentinhaberin in der kleinen Meldung auf der Seite 7 dieser Ausgabe, eine glückliche Hand bei der Führung ihres Schiffes hat, dass es mit der Schleuse Kleinmachnow im Sinne der Binnenschiffer weitergeht, dass der neue Eisbrecher „Schwedt“ allzeit für freie Fahrt der Binnenschiffe sorgt, dass sich die wirtschaftliche Lage der Rheinschiffer weiter verbessert, dass die Monatssprüche in dem neuen „Festmachen“-Heft den Seeleuten Halt geben ... und noch vieles mehr.

Ach, ich wünsche Ihnen einfach von Herzen alles Gute, möge alles gelingen, was Sie sich vorgenommen haben und was für Sie wichtig ist.

Geruhsame Festtage und einen guten Rutsch ins neue Jahr

Ihr

Friedbert Barg

Inserentenverzeichnis

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

	Titelseite
esa Schiffs- und Yachtversicherungen	U2
Liebherr-Nenzing Service GmbH	7
Lux-Werft	7
EVAG Emdar Verkehrs und Automotive Gesellschaft	7
Fahrgastschiffahrtsunternehmen zu verkaufen	9
Wittig GmbH	10
Imperial Reederei GmbH	11
MSG eG ships & more	12
Scheepswerf Grave b.v.	13
Carl Rehder GmbH Assekuranz	14
ELAG Emdar Lagerhaus und Automotive Gesellschaft	15
ATLAS Schifffahrt	16
Heinrich Harbisch Schiffswerft GmbH	17
Carl Rehder GmbH Assekuranz	19
Gepflegtes Fahrgastschiff zu verkaufen	29
Port of Hamburg	

Schiffstechnik

- Der Eisbrecher-Neubau mit der Bau-Nummer 826 lief am 23.11.2010 bei der Lauenburger Hitzler Werft vom Stapel und wurde am 10.12.2010 übergeben
Mit drei Neubauten ist die Hitzler Werft bis Mitte 2011 gut ausgelastet 18-19

Schifffahrt

- Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) begrüßt die Änderung im Jahressteuergesetz 2010
Übertragung stiller Reserven (§ 6 b EStG) zukünftig unbefristet möglich 6
- **Neue SO-Serie: Schiffsbild des Monats: MS Hünenkönig** 6
- Damit wird der gewerblichen Schifffahrt eine Zeitspanne eingeräumt, in der sie freie Fahrt hat
Mosel: Vorschleusungen nur noch zwischen 7 und 20 Uhr 7
- Mannheimer Häfen: Güterumschlag steigt um 5,9 % 7
- Marion Wolfstetter: Patent von Basel bis ins offene Meer 7
- Die einfache Sanierung der Schleuse auf dem Niveau von 1940 kostet mit 48 Mio. € genauso viel wie der Ersatzneubau, - aber ohne wirtschaftlichen Nutzen
„Die Erweiterung der Schleuse Kleinmachnow darf nicht gestoppt werden!“ 8
- Brandenburgs Verkehrsminister Jörg Vogelsänger wirbt für 115-Meter-Ausbau statt Sanierung
Kompromissvorschlag für die Schleuse Kleinmachnow 9
- Neue Regeln für Bilgenentölung starten ohne Übergangsfristen am 1. Januar 2011
Jetzt schnell noch die neue ECO-Karte beantragen 10
- Rütgers und Duisport gründen Joint Venture: TARLOG 10
- **Schifffahrt-online** Serie:
Geschichten aus der Schifffahrt (XV)
Erster Einsatz Havarie! 11-13
- Wo steht die Würzburger Mainschiffahrts-Genossenschaft eG? Welche Pläne gibt es und welche Wünsche an Gewerbe und Politik? Ein **SO**-Interview mit MSG-Vorstand Martin Staats. Wir haben sehr konzentriert an einer guten Auslastung unserer Flotte gearbeitet 14-15
- Unter www.binnenschiffahrtsmuseum.com tief in die Schatzkisten des Museums der Deutschen Binnenschifffahrt in Duisburg-Ruhrort eintauchen
Ein Museum mit gar nicht so musealer Homepage 16-17

Titelbild: Der von der Hitzler Werft in Lauenberg/Elbe gebaute Eisbrecher „Schwedt“ vor dem Schiffshebenwerk Niederfinow. Lesen Sie dazu auch den Bericht auf den 18 - 19 dieser Ausgabe.

Impressum

Die Fachzeitschrift im Internet www.schifffahrt-online.de

Schifffahrt-online

Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

in Fortführung von

Schiffahrts-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

Häfen und Wasserstraßen

- Innerhalb von drei Wochen versanken zwei Schiffe mit bekannten Namen in Passau und im Linzer Hafen „Schifferl versenken“ an der Donau 20-21
- In der österreichischen Donau ist die Umsetzung des „Flussbaulichen Gesamtprojektes östlich von Wien“ ist auf Grund gelaufen Die Projektgegner freuen sich - und die EU hat die Förderung um 14 Mio. € gekürzt 22-23
- Hans-Gerd Heidenstecker hat pragmatisch gehandelt Neuen Container-Leichter für die Elbe entwickelt und im Hafen Magdeburg vorgestellt 24
- Vom Mittelrhein bis ins Reich der Mitte: Hafen Bonn als Knotenpunkt für Shortsea-Verkehre 25
- Der Seegüterumschlag im Hamburger Hafen erreicht in den ersten neun Monaten des Jahres 89,4 Millionen t Containerumschlag wächst um 10,7 % 26
- Die gute Verbindung auf dem Wasserweg ermöglicht per Binnenschiff auch den störungsfreien Transport von Projektladungen Hafen Hamburg Marketing verstärkt die Aktivitäten in Berlin und in Dresden 27
- Logistik Initiative Hamburg: Gernot Lobenberg übernimmt neue Aufgaben 27
- Im Niedersächsischen Landtag gab Verkehrsminister Jörg Bode am 09.12.2010 Antworten auf die mündliche Anfragen von mehreren SPD-Abgeordneten Wann kommt die Hafenhinterlandanbindung des JadeWeser-Ports? 28-29
- Schleswig-Holsteins Wirtschaftsminister Jost de Jager: „Ein großer Schritt für unser Energie-Konzept“ SH-Nordseehäfen präsentieren Hafenkonzept für Offshore-Windparks 30-31
- Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein starten erstmals ein gemeinsames Clustermanagement Der maritime Norden wächst zusammen 31
- Im Hafen Nürnberg wurde die 13 m lange, 4,30 m breite und 5,30 m hohe Ladung auf den seegängigen RoRo Schwerlast-Decksleichter LASTDRAGER 23 aufgerollt Jungfernfahrt der größten Schwerlast-Seitenträgerbrücke 32-33

ZKR-Sonderseiten

- Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat am 8. und 9. Dezember 2010 ihre Herbstplenartagung abgehalten - und eine Reihe wichtiger Beschlüsse gefasst Der Rhein ist zwar nach wie vor die aktivste Wasserstraße in Europa, ist jedoch in daseuropäische Wasserstraßennetz voll integriert 34-38

Rubriken

Editorial	3
Impressum	4

ORDER

Order zwischen Strom und Kai

Erstmals mit dieser Ausgabe erscheint die "Order" mit Nachrichten der Katholischen Schifferseelsorge und der Interessengemeinschaft der St.-Nikolaus-Schiffvereine als Bestandteil der im Internet veröffentlichten Zeitschrift "Schifffahrt-online". Das geschieht ohne Kosten für die Interessengemeinschaft der St.-Nikolaus-Schiffvereine.

Den Grund für die Veränderung erläutert Ihnen Pastor Werner Paquet in der Ausgabe IV/2010 der „Order“, die Sie auf den 40- 43 dieser Ausgabe finden.

Seemannsmission

- „Festmachen 2011“ - Ein Meditationsheft mit maritimen Themen und Fotomotiven aus der Lebens- und Arbeitswelt von Seeleuten Monatssprüchen 2011 und Fotografien von Begegnungen mit Seeleuten 39



Aktuell

Kurz vor dem Versand der aktuellen Ausgabe erreichten uns zwei Beiträge, die wir ihres Nachrichtenwertes wegen, noch in dieser Ausgabe veröffentlichen. Wir haben dafür hinten zwei Seiten „angehängt“, die Seiten 44 + 45.

- Die führenden Schiffbauländer China und Korea sind weiterhin kompromisslos
OECD: Schiffbauverhandlungen gescheitert 44
- 16.12.2010: Schweizer Ferrexpo kauft 100 Prozent der österreichischen Helogistics
Donauschiffe unter Schweizer Flagge 45

Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) begrüßt die Änderung im Jahressteuergesetz 2010

Übertragung stiller Reserven (§ 6 b EStG) zukünftig unbefristet möglich

Die Übertragung stiller Reserven gemäß § 6 b Einkommensteuergesetz ist dem deutschen Binnenschiffahrtsgewerbe nun zeitlich unbefristet möglich. Der Bundesrat hat dieser von der Bundesregierung beschlossenen Initiative zur Stärkung des Binnenschiffahrtsgewerbes und zur leichteren Modernisierung der deutschen Flotte im Jahressteuergesetz 2010, das am 13. Dezember 2010 verkündet wurde, zugestimmt. Die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Binnenschiffsflotte solle im europäischen Vergleich auch weiterhin gewährleistet sein, heißt es in der Begründung.

Bereits zu Beginn der Legislaturperiode hatten CDU/CSU und FDP in ihrem Koalitionsvertrag angekündigt, an bestimmten Fördermaßnahmen des Binnenschiffahrtsgewerbes festhalten zu wollen. Hierzu zählt neben dem Modernisierungsprogramm und dem Programm zur Förderung abgasärmerer Motoren auch die Möglichkeit der Übertragung stiller Reserven bei der Veräußerung von Binnenschiffen (§ 6 b Abs. 1 Nr. 4 Einkommensteuergesetz). Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. hatte sich vor einigen Jahren für die zunächst befristete Öffnung dieser Norm eingesetzt und

nun erfolgreich bei der Bundesregierung für eine fristlose Fortgeltung geworben.

§ 6 b Abs. 1 EStG (Übertragung stiller Reserven bei der Veräußerung bestimmter Anlagegüter) ist damit für die Binnenschifffahrt auch weiterhin in folgender Form gültig:

„Steuerpflichtige, die (...) Binnenschiffe veräußern, können im Wirtschaftsjahr der Veräußerung von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten der in Satz 2 bezeichneten Wirtschaftsgüter, die im Wirtschaftsjahr der Veräußerung oder im vorangegangenen Wirtschaftsjahr angeschafft oder hergestellt worden sind, einen Betrag bis zur Höhe des bei der Veräußerung entstandenen Gewinns abziehen. Der Abzug ist zulässig bei den Anschaffungs- oder Herstellungskosten von (...) Binnenschiffen, soweit der Gewinn bei der Veräußerung von Binnenschiffen entstanden ist.“ ■

Das Schiffsbild der Monats - Dezember 2010 -



MS „Hünenkönig“ aus Dorfprozelten am Main auf winterlicher Talfahrt auf dem Rhein.

Foto: schiff.bild@gmx.de

Damit wird der gewerblichen Schifffahrt eine Zeitspanne eingeräumt, in der sie freie Fahrt hat

Mosel: Vorschleusungen nur noch zwischen 7 und 20 Uhr

Die Moselkommission ist eine zwischenstaatliche Einrichtung mit Sitz in Trier, die bestrebt ist, den Nutzern der Wasserstraße die bestmöglichen Bedingungen auf der Mosel zu bieten. Die deutschen, französischen und luxemburgischen Vertreter tagen gemeinsam zweimal jährlich, um Verbesserungsvorschläge, die in den fachspezifischen Ausschüssen ausgearbeitet werden, zu beschließen und auf nationaler Ebene umzusetzen.

Die Herbstsitzung fand dieses Jahr am 3. Dezember in Straßburg statt. Anwesend waren auch die Beobachterinstitutionen, die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) und die Internationalen Kommissionen zum Schutze der Mosel und der Saar (IKSMS). Es wurden Beschlüsse gefasst, die insbesondere für das Schifffahrtsgewerbe positive Auswirkungen haben werden. Um den Schifffahrern den Umgang und die Einhaltung der Polizeivorschriften zu erleichtern, wurden einige Regelungen der Moselschifffahrtspolizeiverordnung (MoselSchPV) an die Rheinschifffahrtspolizeiverordnung angepasst. In den meisten Fällen führt die Route einen Schiffer sowohl auf den Rhein als auch auf die Mosel.

Diese Überlegung hat dazu geführt, dass in den §§ 3.22, 6.23, 6.29, 7.02 und 8.11 sowie in den Anlagen 3, 7, 8, 11 und 12 der MoselSchPV Änderungen beschlossen wurden. Die Neufassungen der MoselSchPV, die ab dem 1. September 2011 bzw. dem 1. Januar 2012 gültig sein wird, sind auf der Internetseite der Moselkommission als Download verfügbar.

Die MoselSchPV sieht in § 6.29 vor, dass manchen Schiffstypen, darunter der weißen Flotte, durch rechtzeitiges Ankündigen ein Vorschleusungsrecht eingeräumt werden kann. Dies ist insbesondere für die Fahrgast- und Kabinenschifffahrt von großer Wichtigkeit, um ihre Fahrpläne einzuhalten. Auch die gewerbliche Schifffahrt unterliegt immer strengeren Pünktlichkeitsanforderungen an ihre Transporte. Daher hat die Moselkommission dem Vorschlag des Polizeiausschusses zugestimmt, das Vorschleusungsrecht auf die Zeit von 7 bis 20 Uhr zu beschränken. Dies räumt der gewerblichen Schifffahrt eine Zeitspanne ein, in der sie freie Fahrt hat.

Das Sekretariat der Moselkommission konnte ihren Delegierten neue Dienstleistungen auf der Internetseite www.moselkommission.org präsentieren. So wird in Kürze eine englische Fassung der Website zur Verfügung stehen, um auch dem Informationsbedarf nicht deutsch- oder französischsprachiger Interessierter zu genügen und Fakten und Informationen zur Mosel zugänglich zu machen. Darüber hinaus ist für Anfang 2011 ein neues Tool vorgesehen, das anhand einer Graphik veranschaulicht wird, wo und wann mit Beeinträchtigungen und Wartezeiten auf der Mosel zu rechnen sind. Die dazugehörigen schifffahrtspolizeilichen Anordnungen werden in Deutsch und Französisch verfügbar sein, um den Schifffahrern eine optimale Planung ihrer Fahrt zu ermöglichen.

Die nächste Moselkommissionssitzung wird am 21. Juni 2011 im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Bonn stattfinden.

Eingeführtes Unternehmen der Fahrgastschifffahrt

im norddeutschen Raum mit einem Schiff (250 Pers., stilvoller Salon für 130 Gäste) und vier Anlegern zu verkaufen.

Chiffre FG2311, F. Barg Verlag, Scheidtstr. 6, 40239 Düsseldorf

Mannheimer Häfen

Güterumschlag steigt um 5,9 %

In den Mannheimer Häfen wurden im November 2010 insgesamt 623.365 Tonnen Güter wasserseitig umgeschlagen. Das sind 5,9 Prozent mehr als im November des Vorjahres mit 588.622 Tonnen. Der wasserseitige Containerverkehr stieg sowohl in den Stückzahlen als auch in der Tonnage. Es wurden im November insgesamt 9.774 TEU umgeschlagen. Die Tonnage entwickelte sich von 85.905 Tonnen auf 88.146 Tonnen (plus 2,61 Prozent.)

Marion Wolfstetter

Patent von Basel bis ins offene Meer

Marion Wolfstetter vom TMS „Blandina“ hat im Dezember die Patentprüfung „Großes Patent“ von Basel bis ins offene Meer bestanden. „Frau Wolfstetter ist die fünfte Frau, die wir für die ganze Strecke geschult haben“, sagt Rolf Karmineke, Chef der Duisburger Atlas-Schifffahrt. Und: „Männer hatten wir noch keine für die gesamte Strecke.“



Ihre Werft im Fahrgast-Schiffbau

Wir wünschen allen Fahrensleuten
frohe Weihnachten
und ein erfolgreiches neues Jahr 2011

Email: info@lux-werft.de - Internet: www.lux-werft.de



Wir wünschen Ihnen und Ihren Familien eine frohe Weihnachtszeit, sowie beste Gesundheit und ein erfolgreiches neues Jahr.

Ihre EVAG Emden Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH Emden

EVAG Emden Verkehrs und
Automotive Gesellschaft mbH
Schweckendieckplatz 1
26721 Emden

Die einfache Sanierung der Schleuse auf dem Niveau von 1940 kostet mit 48 Mio. € genauso viel wie der Ersatzneubau, - aber ohne wirtschaftlichen Nutzen

„Die Erweiterung der Schleuse Kleinmachnow darf nicht gestoppt werden!“

Die Wirtschaft der Region Berlin-Brandenburg, der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt, der Bundesverband der öffentlichen Binnenhäfen, der DGB Berlin-Brandenburg, die IG BAU der Region Berlin-Brandenburg sowie Fördervereine aus der Region haben an Bundesbauminister Peter Ramsauer (CSU) appelliert, nicht auf den Ersatzneubau der Schleuse Kleinmachnow zu verzichten.

Auf einer Pressekonferenz erläuterten die in dieser Angelegenheit zu einem Aktionsbündnis zusammengeschlossenen Partner die über die Region Berlin-Brandenburg hinausgehende Bedeutung dieses Infrastrukturprojektes für die wirtschaftliche Entwicklung zwischen Oder und Havel. Einem auf der Pressekonferenz vorgelegten Po-

sitionspapier zufolge kommt die einfache Sanierung der Schleuse in Kleinmachnow auf einem technischen Niveau von 1940 mit kalkulierten rund 48 Mio. € den Steuerzahler am Ende genauso teuer wie der rechtskräftig planfestgestellte Ersatzneubau, aber ohne wirtschaftlichen Nutzen. Vorliegende Planungsleistungen sind für die Sanierung nicht nutzbar, zusätzliche Kosten für neue Planungen die Folge. Eine Sanierung der Schleuse würde einen Fortbestand für ca. 20 Jahre bedeuten, dagegen beträgt die Nutzungsdauer für einen Ersatzneubau rund 100 Jahre. Das vom Bundesbauministerium vorgebrachte Argument des Kostensparens greift daher nicht.

Die einfache Sanierung in ein bestehendes „Nadelöhr“, so die Aktionsteilnehmer, ist Ver-

schwendung von Steuergeldern. Der Ersatzneubau dagegen würde die Kapazität der Schleuse gegenüber dem jetzigen Zustand verdreifachen. Mit einem Schubverband von 185 Meter Länge kann nach dem erfolgten Ausbau der Schleuse das Frachtaufkommen von über 100 Lkw pro Schleusungsvorgang von der Straße auf den Wasserweg umgelenkt werden.

René Kohl, Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer (IHK) Potsdam, sagte: „Mit der Entscheidung, die Schleuse lediglich instand zu setzen und den unbefriedigenden Status Quo zu erhalten, wird die Chance vertan, das Wasserstraßennetz der Region für die zukünftigen Ansprüche nachhaltig auszubauen. Ansiedlungspläne von Unternehmen, die auf den Transport



In diesem Simulationsbild zeigt das WNA Berlin die Schleuse Kleinmachnow bereits mit der Kammer von 185 m Länge

mit Binnenschiffen angewiesen sind, dürften sich aufgrund dieses Negativsignals kaum mehr umsetzen lassen.“

Doro Zinke, die Vorsitzende des DGB-Berzirktes Berlin-Brandenburg unterstrich: "Die Binnenschifffahrt ist der umweltfreundlichste Verkehrsträger. Gerade nach den Beschlüssen von Cancun muss die Verkehrspolitik umsteuern: weniger LKWs, weniger Kurzstreckenflüge, mehr Binnenschifffahrt. Dazu gehört auch, dass Engpässe geweitet werden - daher der Ausbau der Schleuse."

Axel Wunschel, Hauptgeschäftsführer des Bauindustrieverbandes Berlin-Brandenburg, sagte, am Ausbau der Infrastruktur in der Region Berlin-Brandenburg auch auf dem Wasserwege führe kein Weg vorbei. Wer dagegen argumentiere, handle nicht redlich. „Denn von der Entwicklung der Region zu einer Logistikkreuzung in Europa haben alle etwas, voran die Bevölkerung durch mehr Arbeitsplätze vor Ort und wachsenden Wohlstand.“

Rainer Knerler, Regionalleiter der Industriegewerkschaft Bauen-Agrar-Umwelt in der Region Berlin-Brandenburg, betonte: „Als Bau- und Umweltgewerkschaft setzen wir uns für nachhaltiges Bauen ein. Eine teure aber ineffektive 1:1 Sanierung der Schleuse erfüllt dieses Kriterium nicht. Durch eine Erweiterung der Schleuse können in unserer Region CO₂ Reduzierung und nachhaltige Bauwerksnutzung für die nächsten Jahrzehnte realisiert werden. Deshalb setzen wir uns für diese Lösung ein.“

Für den Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt sagte Dr. Werner Knoll: „Der Ersatzbau der Nordkammer der Schleuse Kleinmachnow ist für den Schiffsverkehr von großer Bedeutung. Damit können nicht nur wirtschaftlichere Verkehre auf der südlichen West-Ost-Tangente durchgeführt, die Nutzung der Wasserstraßen durch die Berliner Innenstadt weitestgehend minimiert sondern auch den potentiellen Verladern am Teltowkanal, der Spree-Oder-Wasserstraße und oberen Oder das Binnenschiff wettbewerbsfähige und umweltschonende Alternativen zum weiter anwachsenden Straßentransport unterbreitet werden. Eine andere Entscheidung würde den Eindruck erwecken, dass die Anbindung der Hinterlandverkehre von und zu den Seehäfen für die östlichen Wasserstrassen nicht gelten soll. Deshalb sprechen wir uns für den rechtskräftig planfestgestellten und submittierten Ersatzneubau der Nordkammer der Schleuse Kleinmachnow aus.“

Brandenburgs Verkehrsminister Jörg Vogelsänger wirbt für 115-Meter-Ausbau statt Sanierung

Kompromissvorschlag für die Schleuse Kleinmachnow

Brandenburgs Verkehrsminister Jörg Vogelsänger hat das Engagement einer neuen Allianz für den Ausbau der Kleinmachnower Schleuse begrüßt. Das Aktionsbündnis aus Wirtschaftsunternehmen, Gewerkschaften und Schifffahrtsverbänden hat heute bei einer Pressekonferenz in Potsdam gegen die Entscheidung von Bundesverkehrsminister Ramsauer protestiert, die Erweiterungspläne für die Anlage im Teltowkanal zu stoppen. Der Minister selbst bringt nun einen Kompromissvorschlag ins Gespräch: den Ausbau der Schleuse in der seit Jahren diskutierten Länge von 115 statt 190 Metern.

Jörg Vogelsänger traf die plötzliche Kehrtwende aus Berlin vor drei Wochen genau so überraschend wie viele Unternehmer der Logistikbranche, die nun um das Entwicklungspotenzial des Brandenburg-Berliner Teltowkanals als Verbindung zwischen Spree-Oder-Wasserstraße und Unterer Havelwasserstraße bangen. „Die Entscheidung gefährdet nicht nur die Leistungsfähigkeit des ostdeutschen Wasser-

straßennetzes, sondern konterkariert auch die Pläne vom einheitlichen europäischen Ausbaustandard.

Dieses bedeutende und bereits planfestgestellte Infrastrukturvorhaben einfach zu kippen, bedeutet wirtschaftlichen Rückschritt und ist deshalb nicht akzeptabel. Ich fordere Minister Ramsauer auf, sich der Debatte um einen Kompromiss nicht zu verwehren“, so Verkehrsminister Vogelsänger. Wie eine

infrastrukturell wie wirtschaftlich sinnvolle und auch dem Naturschutz gegenüber verantwortliche Lösung aussehen könnte, liege beim Blick auf die nun vom Bundesministerium favorisierte Sanierung der über 100 Jahre alten Schleusenanlagen auf der Hand. Vogelsänger: „Eine Alternativlösung könnte der Ausbau auf 115 Me-

ter Länge sein. Es ist höchste Zeit, dass der Bund diesen Vorschlag ernsthaft auf die Möglichkeiten seiner Umsetzung prüft, statt weiter an der Sanierung eines Nadelöhrs im Brandenburger Wasserstraßennetz zu planen.“

Wie ist Ihre Meinung dazu?

Ausbau oder Sanierung?

Sagen Sie es hier - in einer Mail, die wir in der nächsten Ausgabe als Leserbrief veröffentlichen.

Tankmanagement aus einer Hand....

□ vom Tank bis ins Steuerhaus!

Vom Füllstand



über

Druck und Temperatur



zur

Überwachung



und

Auswertung



Drei starke Partner für ein gemeinsames Ziel

FS Schiffstechnik GmbH & Co. KG
Wertstraße 25
47053 Duisburg

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

Wittig GmbH
Max-Peters-Straße 13
47059 Duisburg

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



Neue Regeln für Bilgenentölung starten ohne Übergangsfristen am 1. Januar 2011

Jetzt schnell noch die neue ECO-Karte beantragen

Am 26. November 2010 hat der Bundesrat in seiner 877. Sitzung die ihm vorgelegte „Zweite Verordnung zu dem Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt“ (2. CDNI-Verordnung) gebilligt. Daher können die ohne Übergangsfrist starten.

Wiederholt haben wir darüber berichtet, dass der Bilgenentwässerungsverband (BEV) in Deutschland für die Umsetzung der neuen Bestimmungen zuständig ist. Der BEV veröffentlicht seine Informationen auf der Website www.bilgenentwaesserung.de. Dort finden sich auch Hinweise für die Teilnahme am Finanzierungsverfahren mittels Mobilterminal und Magnetstreifenkarte. Unternehmen, die noch keine ECO-Karte beantragt haben sollten dies schnellstmöglich tun.

Der BEV hat dem Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) mitgeteilt, dass in den Bereichen, in denen es in Deutschland bislang schon öffentlich finanzierte und daher im Einzelfall kostenfrei nutzbare Möglichkeiten zur Abgabe von öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen gab, möglichst wenig ändern wird. Dies betrifft das Rheinstromgebiet einschließlich aller Nebenflüsse, Main-Donau-Kanal, den deutschen Teil der Donau und Datteln sowie die Weser von Bremen bis Minden. Für die Bestellung der Bilgenentölungsboote gelten also die gleichen Telefonnummern wie

bisher. Zu den ab 1. Januar 2011 geltenden Änderungen gehört folgendes:

1. Bei allen Entsorgungen im Rahmen des vom BEV organisierten Systems – also bei allen vom BEV beauftragten Unternehmen in Deutschland – ist ein sog. Annahmevertrag auszufüllen. Dieser Vertrag ist ein wichtiger Baustein für die Absetzbarkeit der auf das Entsorgungsentgelt berechneten Mehrwertsteuer. Zum anderen ist er auch Grundlage für die Abrechnung zwischen Entsorgungsunternehmen und BEV.

2. Das an der Weser eingesetzte Bilgenentölungsboot „Wendelin“ wird vom 1. Januar 2011 an auch feste öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle (Altfett, gebrauchte Altfilter, överschmierte Putzlappen, leere Gebinde) annehmen. Auf seiner Website www.bilgenentwaesserung.de informiert der BEV in Kürze detailliert über das von ihm organisierte Netz von Annahmestellen.

„Unter anderem ausgelöst durch einen Presseartikel in der Deutschen Verkehrs-Zeitung vom 23. November 2010 sind einige Irritationen entstanden, auf die wir nachfolgend eingehen.“, schreibt der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) in einem Rundschreiben:

1. Auf den vom BEV herausgegebenen ECO-Karten sind keine Daten über Unternehmen oder Guthaben gespeichert. ECO-Karten ermöglichen nur den Zugang zum Datenbanksystem und stellen sicher, dass der Zugriff ausschließlich auf das ECO-Konto erfolgt, das zuvor vom BEV mit der Karte verbunden worden ist.

2. Anders als in dem DVZ-Artikel dargestellt, muss der Schiffsführer bei der Abgabe von öl- und fetthaltigen Schiffs-

betriebsabfällen nicht nachweisen, dass er über eine ECO-Karte verfügt. Hier gilt die Vermutung, dass jedes Binnenschiff die finanziellen Verpflichtungen auch erfüllt. Die Wasserschutzpolizei soll kontrollieren und nicht die Entsorger.

3. Schiffe aus Drittstaaten (z. B. Polen, Tschechien, Österreich usw.) sind bei Bunkerungen im Vertragsgebiet des Abfallübereinkommens verpflichtet, das Entsorgungsentgelt in Höhe von 7,50 € zu entrichten. Dafür haben sie auch das Recht, ihre Abfälle an das vom BEV organisierte Netz von Annahmestellen abzugeben.

4. Das Übereinkommen tritt zeitgleich auch in den Niederlanden, Belgien, Luxemburg, Frankreich und der Schweiz in Kraft. Ziel des Übereinkommens ist es, dass im Hinblick auf Organisation und Finanzierung der Bilgenentölung in allen Vertragsstaaten die gleichen Bedingungen gelten. Informationen über die Annahmestellen in den übrigen Staaten liefert zu geg. Zeit die Website www.CDNI-IWT.org. ■

Rütgers und Duisport gründen Joint Venture

TARLOG

Die Duisport-Gruppe (Duisburger Hafen AG) und die RÜTGERS Germany GmbH haben das Joint Venture ‚TARLOG‘ zur gemeinsamen Entwicklung von Logistikaktivitäten und Vermarktung von Flächen im Rütgers-Industriepark in Castrop-Rauxel gegründet. Das Joint-Venture bündelt wichtige Kompetenzfelder der beiden Unternehmen. Dabei bringt die Duisburger Hafen AG das Know-how der Duisport-Gruppe bei der Realisierung von effizienten Transportketten über Schiene und Wasserstraße, bei der Unterhaltung und Betrieb von Hafen- und Gleisinfrastrukturen sowie bei der Vermarktung von Industrie-Service-Flächen ein. Rütgers bringt seine technologische Kompetenz und jahrzehntelange Erfahrung im Betreiben chemischer Großbetriebe in die Gesellschaft ein. Gemeinsam wollen die Partner das Areal auf dem Rütgers-Standort zu einem Industriestandort mit Schwerpunkt Logistik, Chemie, Transport und Energie entwickeln. ■



Die Imperial Reederei-Gruppe

wünscht Ihnen frohe Weihnachten!

Imperial Reederei GmbH ■ www.imperial-reederei.de ■ info@imperial-reederei.de

Geschichten aus der Schifffahrt (XV)

Erster Einsatz Havarie!

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.

Da hatte ich ein wenig gehofft, dem strengen erzieherischen Regime meines Vaters an Bord des MS „Riehen“ wenigstens vorübergehend entkommen zu sein und musste nun an Bord des "Franz Haniel 11" konsterniert feststellen, dass mein Onkel sehr ähnliche Vorstellungen von den erzieherischen Maßnahmen für Jugendliche hatte. Na-ja, alles die gleiche Familienrason.

Allerdings stellte ich fest, als ich in die Koje kletterte, dass ich eigentlich, obwohl noch nicht viel gearbeitet an Bord, doch recht müde war. Aber das Schlafen an Bord des Schubers, das Einschlafen im Speziellen stellte sich als problematisch heraus. An das ständige Brummen der Maschinen, an die Vibrationen und die hierdurch verursachten Geräusche musste ich mich erst noch gewöhnen, - auch wenn ich durch die Rund-um-die-Uhr-Fahrt in der Erzfahrt schon einiges wegstecken konnte. Und, - wie schon mal festgestellt, konnte ich in dem damaligen, jugendlichen Alter nahezu in jeder Lage und bei jeder nur denkbaren Geräuschkulisse zumindest dann und wann eine Mütze voll Schlaf nehmen. Aber hier an Bord des Schubers war das anfangs doch etwas anderes.

(Durch die sog. Box in Box – Bauweise und die Lagerung der einzelnen Wohn- und Aufenthaltsegmente auf Schwingungsdämpfenden Lagerelementen waren zwar die Geräuschkulisse und die Vibrationen stark reduziert aber dennoch für jemanden, der dies nicht gewohnt war, eben sehr gewöhnungsbedürftig) .

Irgendwann bin ich aber dann doch eingeschlafen. Allerdings dauerte diese Schlafphase nicht besonders lange. Es muss so gegen 01:00 Uhr gewesen sein als ich mehr als unsanft aus meinen Träumen gerissen wurde. Zum einen verbreitete die im Kabinengang angebrachte Alarmklingel, eine richtige Riesenschelle, einen Höllenlärm und zum anderen stürmte der wachhabende Steuermann in die Kabine und weckte den unter mir schlummernden Matrosen und mich mit den hastig und ziemlich laut hervorgestoßenen Worten: Alles raus und an Deck, wir hab'n `ne Havarie!

Was war passiert? Nun - es gab ja noch das Binger Loch und da hindurch zu manövrieren, egal ob mit zwei Schubleichtern vor- oder zwei hintereinander gekuppelt, war schon bei, sagen wir mal, normalen Bedingungen, also bei Helligkeit und relativ ruhigem Wetter, nicht ganz einfach und erforderte von dem, der am Haspel, ä'h'm am Hebel saß viel Übung und volle Konzentration. Um 01:00 Uhr nachts und bei heftigem Sturm war das Ganze um ein vielfaches schwieriger.

Als die beiden, nennen wir sie mal Wachhabenden auf der Brücke, gerade den Verband in die Engstelle steuern wollten, traf den Schubverband, seitlich von vorn und von Backbord kommend eine heftige Sturmböe und drückte den kompletten Schubverband (die SL waren leer) hinter den Lochbänken gegen das Längswerk. Der in der Folge anhaltende Sturm verhinderte, dass der Verband sich aus eigener Kraft vom Längswerk wegbewegen konnte. Da half kein vollhand zurück und kein Versuch den SV abzuwringen (eine voraus – eine zurück) auch die Flankingruder* blieben wirkungslos.

Ich hatte meinen Kesselpack über den Schlafanzug angezo-

gen, die nackten Füße steckten in derben Arbeitsschuhen und „oben herum“ hatte ich die damals noch gebräuchliche orange-rote Kork-Schwimmweste an und stand einigermaßen wach an Deck rum. Jemand rief mir zu: Geh mit dem Barnie (das war dessen Spitzname) nach vorne und mach den Vorspänner (Vorspannboot) fest, aber pass ja auf, dass du nicht in den Bach fällst, immer schön festhalten.

Von der Brücke strahlten beide Scheinwerfer nach vorne zum Kopf des Verbandes und hinten war's durch die Breitstrahler ebenfalls taghell erleuchtet. Ich tappte mit Barnie nach vorne und nahm den Schleppstrang vom Vorspannboot „Siegfried“ entgegen, den wir dann vorne an Backbordseite festsetzten. Dann gingen wir ein wenig hinter'm Tennebaum in Deckung und harrten der Dinge, die da kamen.

Mit Hilfe des Vorspanners gelang es relativ schnell und problemlos vom Längswerk weg zu kommen und durchs Binger Loch zu Berg zu fahren. In der Folgezeit wurde tunlichst darauf geachtet, dass bei Starkwind-Wetterlagen nicht mehr in der Flash-Formation zu Berg gefahren wurde.

Der erste Nachteinsatz an Bord des "Franz Haniel 11" endete für mich dann gegen 03:00 Uhr. Dennoch begann mein erster Arbeitstag an Bord am gleichen Morgen pünktlich um 07:00 Uhr. Ich ahnte bereits, dass Schmelzer- Matrosen- Steuermanns- und Kapitänszeit in der Schubschifffahrt nicht unbedingt beschaulich und stressfrei verlaufen würden.

Der Run auf Platz 1

Wie ich ja bereits schon erwähnt habe,



Wir
wünschen
unseren Kunden,
Lieferanten und Mitgliedern
ein fröhliches Weihnachtsfest und
ein glückliches, erfolgreiches Neues Jahr.

Ihre
MSG eG



[MSG eG • Südliche Hafenstr. 15 • 97080 Würzburg] [www.MSGeG.de]



Das Neue Fahrwasser bei Bingen

existierte Ende der 60-er Jahre noch das Binger Loch, welches hauptsächlich durch die Bergfahrt befahren wurde. Die Talfahrt hingegen fuhr durchs Neue Fahrwasser. Die Nachtfahrt durchs Neue Fahrwasser war nicht gestattet. Dies bedeutete: Eine halbe Stunde nach Sonnenuntergang bis eine halbe Stunde vor Sonnenaufgang ruhte der Verkehr, - ein idyllischer Zustand, der allerdings nicht mehr sehr lange so andauern sollte.

Der "Franz Haniel 11" bediente, im wöchentlichen Wechsel mit dem Schubboot „Strasbourg“ der französischen Staatsreederei CNFR und dem gemeinsamen Schubleichterbestand die Etappen Oppenheim – Neuwied oder Budenheim - Bonn-Oberkassel. Die Ladung bestand immer aus Kalksteinen, die zur Zementherstellung in den Werken von Dyckerhoff benötigt wurde. Es wurde immer auch nur mit 2 Schubleichtern ge-

fahren, denn zum einen war die Fahrt mit größeren Verbänden verboten und zum anderen war dies aus verkehrstechnischen d.h. nautischen Gründen auch nicht möglich. Der Rheinausbau der sog. „Gebirgsstrecke“ zwischen Bingen und St. Goar (auf den ich irgendwann noch mal gesondert und ausführlich eingehen möchte - in einer Art Schilderung aus schiffischer Sicht) war in vollem Gange.

Die Sperrung der (nächtlichen) Talfahrt in Bingen hatte stets zur Folge, dass sich bis zum frühen Morgen im Bereich der Binger Reede und im Bereich Geisenheim eine größere Anzahl von Talfahrern ansammelte, die dann (irgendein Komiker meinte dazu: „mit scharrenden Hufen“) auf die Öffnung des Neuen Fahrwassers warteten.

In der Tat setzte meistens kurz vor Erreichen der halben Stunde vor Sonnenaufgang

ein regelrechter Wettlauf auf die beste, nämlich die erste Startposition für die Passage des Neuen Fahrwassers zu Tal an.

Wenn die Signalstelle am Mäuse turm (von uns oft „der Mäusemann“ genannt) die Talfahrt freigab, wühlten mit

einem Mal, von einer Sekunde auf die andere, zahlreiche Schiffsschrauben das Wasser im Bereich Bingen und Geisenheim auf und die „Jagd“ begann.

Auch wir mit unserem Schubverband befanden uns oft mitten drin in dem Gewimmel und nicht selten zogen wir uns den (vorsichtig ausgedrückt) Unwillen unserer Kollegen zu, weil wir unsere Fahrt in der Regel so einrichten konnten, dass wir in der Nacht von Mainz oder Oppenheim kommend, pünktlich zur Öffnung der Gebirgsstrecke startbereit in Höhe der Salzgasse in Bingen Kopf vor zu Tal in Position lagen, während die meisten anderen Schiffe noch vor Anker oder noch aufgedreht zu Berg lagen und daher in Zeitverzug gerieten, da sie ja noch drehen mussten. Wenn sie es nicht schafften, unseren sehr langsam fahrenden Verband (etwa 13 bis 15 km/h zu Tal) noch vor Erreichen des Neuen Fahrwassers zu überholen, mussten sie eine ganze Weile hinter uns her schleichen, was natürlich nicht selten zu Verdruss führte.

Einmal meinte ein alter (schiffischer) Haudegen aus Verärgerung über das morgendliche Geschehen in Bingen doch tatsächlich über den damals als nautischen Verständigungsweg eingeführten UKW-Sprechfunkkanal 13: Die Schuber sollte man schnell wieder vom Rhein verschwinden lassen, die sind ja ein schlimmeres Verkehrshindernis als der dickste Schleppzug.

Der Mann hatte noch nicht begriffen, dass sich gerade einiges im Bereich der Binnen- bzw. Rheinschifffahrt aber so was von rasant veränderte, und dass dies eine nicht mehr aufzuhaltende Entwicklung in verkehrstechnischer Hinsicht darstellte.

Eine Sache kam damals noch als erschwerendes Merkmal für die, nennen wir es mal friedliche Koexistenz zwischen althergebrachter und neuer Form der Schifffahrt, hinzu.

Entwicklungskonflikte

Aufgrund der Tatsache, dass wir (die SB "Franz Haniel 11" und „Strasbourg“) die Gebirgsstrecke ständig und täglich, also innerhalb von 24 Std. einmal berg- und einmal talwärts befuhren, wurden wir zu Spezialisten dieser an sich in nautischer Hinsicht schwierigen und anspruchsvollen Strecke. Wir konnten auf die Mitnahme von Lotsen verzichten und waren, neben vielen anderen Aspekten wie z.B. dem Ausbau der Gebirgsstrecke und der damit verbun-

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.**

denen Verbreiterung des Fahrweges, erst einmal mitverantwortlich für den ziemlich zügig verlaufenden Niedergang dieses Berufszweiges in der Mittelrheinfahrt.

Wenn man bedenkt, wie viele Schiffe noch Mitte des vorigen Jahrhunderts den Rhein und damit auch die Gebirgstrecke zu Berg und zu Tal befuhren und wenn man weiter berücksichtigt, dass nahezu jedes Schiff für die Passage zwischen St. Goar und Bingen oder umgekehrt einen Lotsen benötigte, kann man auch nachvollziehen, wie groß die Anzahl derer gewesen sein muss, die sich, ob sie nun wollten oder nicht, auf die neue Lage notgedrungen einstellen und ihren Berufsstand aufgeben mussten.

Natürlich waren wir Schubschiffer nicht persönlich dafür verantwortlich zu machen; uns wurde bzw. den damals Verantwortlichen Kapitänen (ich gehörte zu diesem Zeitpunkt noch gar nicht dazu) die Verfahrensweise ja von den Reedereien vorgegeben, - um die Personalausgaben zu reduzieren.

Als ich in diesen Jahren, ich denke es war im Sommer 1969, als stolzer Besitzer eines ersten Autos, eben erst den Führerschein gemacht und unterwegs auf der B9 von Mainz nach Spay in Oberwesel mal einen Lotsen, der auf eine Mitfahrgelegenheit wartend am Straßenrand stand, in mein Auto einlud, um ihn nach St. Goar mitzunehmen, ereignete sich folgender Zwischenfall. Wir kamen, unmittelbar nachdem er in meinem Auto saß und ich losgefahren war, ins Gespräch indem er mir erzählen wollte, was er beruflich machte und wer er sei. Ich antwortete ziemlich rasch, dass er mir bekannt vorkomme, weil ich davon ausginge, dass er schon öfter an Bord des MS „Riehen“, auf meines Vaters Schiff also, mitgefahren sei. Ich erzählte ihm u.a., dass auch ich bei der Reederei Haniel beschäftigt sei und zur Zeit an Bord des "Franz Haniel 11" arbeiten würde.

Seine Reaktion darauf: „Lasse sie mich uff der Stell' aussteige, ich lass' mich net von eenem Dodegräber durch die Gegend fahre, - hier han se fuffzisch Penning, ich will von ihne nix geschenkt, grüße se



Schleppkahn im Binger Loch

ihre Vadder von mir, des is wenigstens noch e Anstännische vun den alte Garde un losse se mich jetzt naus!“

Ich konnte den Mann nur mit großer Mühe davon überzeugen, dass es sich für kaum lohnen würde, wenn ich ihn in Höhe des Kammerecks an der B9 aussteigen lassen würde; es wäre mir schon recht, wenn er es wenigstens bis nach St. Goar an die Fähre neben mir in dem „Dodegräberauto“ aushalten könnte.

Letztendlich hatte auch dieser alte Fah-

rensmann die Zeichen der Zeit noch nicht gesehen oder wollte sie nicht sehen und machte alle und jeden dafür verantwortlich, dass sein Berufsstand langsam aber sicher ausstarb.

Er blieb neben mir im Auto sitzen, bis nach St. Goar und konnte sich beim Aussteigen, sogar mit einem kleinen Lächeln auf den Lippen, die Bemerkung nicht verkneifen: Na – ja, noch zeije mer euch jo so manchesmo, wo's langs geht! Sprach's und verschwand Richtung Lotsenboot. ■

**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

Wo steht die Würzburger Mainschiffahrts-Genossenschaft eG? Welche Pläne gibt es und welche Wünsche an Gewerbe und Politik? Ein **SO**-Interview mit MSG-Vorstand Martin Staats.

Wir haben sehr konzentriert an einer guten Auslastung unserer Flotte gearbeitet

Herr Staats, wie wird die MSG das laufende Jahr wirtschaftlich abschließen - und mit welchen Zielen wird sie in das nächste Jahr gehen?

Wie die ganze Branche, sind wir grundsätzlich positiv überrascht über die Mengenentwicklung, die sich seit Jahresmitte wieder freundlicher gestaltet. Es bleibt jedoch berechtigte Skepsis bezüglich der Nachhaltigkeit der Wachstumstrends, zudem wir es mit einer Entkopplung der Preisentwicklung zu tun haben. Bedingt durch die Überkapazitäten verfallen viele Preise weiter oder unterliegen zum Teil kurzfristigen, recht volatilen, veränderlichen, Ausschlägen. Wir haben jedoch als MSG sehr konzentriert an einer guten Auslastung unserer Flotte gearbeitet und sehen die MSG, trotz schwieriger Zeiten, als solides, erfolgreiches Unternehmen am Markt positioniert. Somit werden wir das Jahr über Plan abschließen, außerdem sehen wir tendenziell steigende Verdienste bei unseren Partikulieren. Für 2011 hoffen wir, hieran anknüpfen zu können, sind uns aber bewusst, dass die Branche mit vielen Unwägbarkeiten konfrontiert sein wird.

Wie ist die MSG strukturiert?

In Würzburg befinden sich am Firmensitz Geschäftsleitung, Schifffahrtsdisposition, Befrachtung und angeschlossene Verwaltungsfunktionen. Zudem betreibt die MSG am Standort Würzburg eine Bunkerstation sowie ein Bunkerboot. In Dorfprozelten bei Miltenberg befindet sich der Schiffsreparaturbetrieb der MSG und in Zwijndrecht bei

Rotterdam ist unser Seehafenbüro, das als eigene Landesgesellschaft fungiert. Über unsere Tochter- und Beteiligungsunternehmen haben wir die Möglichkeit, die gesamte Logistik- und Wertschöpfungskette unseren Kunden anzubieten und abzubilden.

Sind die Mitglieder an den Entscheidungen für die Genossenschaft beteiligt?

Die Mitglieder sind gemäß Satzung über ihre Präsenz und ihr Stimmrecht in der Generalversammlung der MSG vertreten. Auch steht es ihnen selbstverständlich frei, Anträge in die Versammlung einzubringen, um hierüber abstimmen zu lassen.

Gibt es innerhalb der MSG Ausschüsse oder Arbeitsgemeinschaften?

Nein, wir haben keine grundsätzlichen firmeninternen Arbeitsgemeinschaften. Die MSG ist sehr schlank und mittelständisch organisiert, die Geschäftsleitung hat immer auf direktem und schnellem Weg Kontakt zu den Fachbereichen. Die kurzen Dienstwege sind uns wichtig, um Probleme des Tagesgeschäftes im Interesse unserer Kunden und Mitglieder schnell und effizient zu lösen. Den Sinn und Zweck einer Arbeitsgemeinschaft will ich gar nicht negieren, sie würde bei entsprechendem Bedarf ins Leben gerufen.

Wie viele Partikuliere gehören heute zu Ihrer Genossenschaft?

Der derzeitige Stand beträgt momentan ungefähr 70 Mitglieder mit Schiff.

gestellt wurde. Dieses Branchensegment wird jedoch seit vielen Jahren schon nicht mehr von der MSG bedient.

Welche Wasserstraßen werden am meisten von den Mitgliedern Ihrer Genossenschaft befahren?

Hauptsächlich liegt der Fokus auf Rhein, Main, MDK und der Donau, wobei die MSG selbstverständlich auch auf anderen Wasserstraßen, wie der Mosel, dem Neckar und den Kanalnetzen in West- und Norddeutschland, präsent und aktiv ist.

Wer kann eigentlich Mitglied der MSG werden – und welche Voraussetzungen muss er dafür erfüllen?

Grundsätzlich jeder Partikulier, wenn er einen Antrag stellt und bereit ist, sich in das System der MSG einzubringen. Wir sehen mit einer gewissen Sorge, dass gerade die kleinen Schiffsgrößen 800 – 1.200 t zusehends für Schiffsführer unwirtschaftlicher werden und der Trend in der Branche zu immer größeren Schiffen geht. Leider ist das Nachfrageverhalten unser Kunden oft genau gegengesetzt, hier scheint sich das Größenwachstum der Binnenschifffahrt nur bedingt herumgesprochen zu haben. Durch einen guten Flottenmix versuchen wir, das Verhältnis im Sinne der optimalen Beschäftigung unserer Mitglieder zwischen kleinen und größeren Schiffen ausgewogen zu halten. Jedoch wird momentan die Nachfrage nach kleinen – oft kanalgängigen Schiffen – von der Branche nicht befriedigt.

Welche Vorteile hätte er von einer Mitgliedschaft in der MSG?

Grundsätzlich steht bei den genossenschaftlich organisierten Gesellschaften die Mitgliederförderung im Vordergrund, alle sind gerecht und gleich zu behandeln. Die Leistungen der Partikuliere werden nach einem einheitlichen System vergütet. Eine Mitgliedschaft gibt den Partikulieren Planungssicherheit, auch bei Investitionen. Belastungen werden abgefedert und ausgeglichen und Härten des Marktes ferngehalten. So haben wir in 2009 beispielsweise Stillliegeprämien bezahlt, so etwas ist nur in

Wir wünschen allen
Binnenschiffern mit ihren
Familien ein frohes
Weihnachtsfest und einen guten
Rutsch ins neue Jahr.



Ihre Getreideumschlagsanlage
ELAG Emden Lagerhaus und
Automotive GmbH, Emden

Überwiegend Trockenschifffahrt?

Die MSG ist heute ausschließlich in der Trockenschifffahrt tätig. Die Tankschifffahrt spielt bei uns keine Rolle mehr, auch wenn sie hier in meinem Büro ein Modell des Motortankschiffs Stadt Kitzingen sehen, die 1957 in Dienst

einer Organisation wie der unseren möglich. In administrativer Hinsicht wird ebenfalls Hilfestellung gegeben. Die Mitglieder haben Zugriff auf das Informationsnetzwerk der MSG und profitieren vom Markt-Know-how. Zudem gibt ein Zusammenschluss wie die MSG Stärke in wirtschaftlich schwieriger Zeit. Die MSG bündelt somit unter ihrem Dach die Möglichkeiten einer großen, eigenen, ständig verfügbaren Flotte. Das verleiht uns Leistungsfähigkeit im Wettbewerb mit anderen, Zuverlässigkeit unseren Kunden gegenüber und nebenbei eine quasi dauerhafte Beschäftigungsgarantie zu wirtschaftlich attraktiven Frachten für das fahrende Mitglied. Die MSG kann somit wie eine Reederei auftreten und vereint die Vorteile einer schlagkräftigen mittelständischen Organisation mit der einer größeren Gesellschaft.

Wie bewerten Sie aktuellen Frachtraten in der Trockenschifffahrt?

Momentan leider immer noch sehr abivalent. Natürlich haben die meisten Binnenschifffahrtsunternehmen weiterhin Kontraktfrachten, mit denen sie wirtschaftlich agieren können, die Spotmärkte reagieren jedoch weiterhin schwankend und unberechenbar. Wir als MSG legen daher auch in Zeiten eines starken Ladungsaufkommens Wert darauf, Kontrakttreue und Leistungserfüllung gegenüber unseren Kunden zu zeigen. Teilweise haben wir in der 2. Jahreshälfte einen gewissen Aufwärtstrend bei den Frachtraten gesehen. Die Krise der Binnenschifffahrt ist allerdings noch nicht überwunden, weil die Überkapazitäten sich nicht in Luft auflösen werden.

In welchen Gremien des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt ist die MSG aktiv?

Neben unserer Mitarbeit im Präsidium und Vorstand des BDB sind wir auch in den Fachausschüssen Bunker und Ausbildung für Schiffspersonal tätig.

Welche Erwartungen haben Sie an die dortige Verbandsarbeit?

Als MSG würden wir uns wünschen, als Branche eine stärkere Lobby gegenüber der Politik zu haben. Das liegt jedoch nicht

an der Verbandsführung des BDB, die ist traditionell gut und effektiv. Die deutsche Binnenschifffahrt hat weniger Gehör als beispielsweise ihr niederländisches Pendant. Wir sollten uns davor hüten, mit allzuvielen Zungen zu sprechen. Ich denke an die jüngsten Vorstöße des BDS und der ESO bezüglich der Mittel aus dem Reservefonds. Keinesfalls möchte ich das Thema hier wieder in seiner epischen Breite diskutieren, nur müssen wir auf unsere Glaubwürdigkeit achten, und die ist eben in Gefahr, wenn man für sich protektionistische Maßnahmen



MSG-Vorstand Martin Staats

reklamiert, die nicht wettbewerbskonform sind und davon träumen, eine Art Biotop zu schaffen, in der die Branche ungestört von äußeren Einflüssen vegetieren kann. Unsere Verbandsarbeit im BDB sehe ich in den für uns wichtigen Arbeitsgebieten als effizient an. Der BDB ist für uns koordinierende Stelle zu vielen, essentiellen Bereichen, wie dem CDMI, der Sozialgesetzgebung, dem Schulschiff und dem Thema Bunker.

Und welche Erwartungen haben Sie an die deutsche Verkehrspolitik?

Die Politik sollte einen größeren Fokus auf das umweltfreundliche Binnenschiff legen. In großen Teilen haben wir bereits eine nutzerfinanzierte Infrastruktur, daher ist es kaum begreiflich, dass im Aktionsplan Güterverkehr und Logistik die Binnenschifffahrt kaum Berücksichtigung findet. Der Wettbewerb der Verkehrsträger in Deutschland und Europa ist sehr ungleich, eines der besten Beispiele ist die Bahnprivatisierung 1993/94,

nach der die neue DB AG im Prinzip schuldenfrei gestartet ist. Auch im LKW Verkehr sind wir weit von einer Anlastung aller externen Kosten entfernt.

Nach den jüngsten angekündigten Sparmaßnahmen ist davon auszugehen, dass wir weitere Kürzungen hinnehmen werden müssen, selbst wenn das Delta zwischen der geforderten Milliarde und den bereitgestellten 800 Millionen Euro des Bundes nicht so groß erscheint.

Welche Probleme müssten von dort vorrangig in Angriff genommen werden?

Grundsätzlich leben wir im Verkehrsinfrastrukturbereich von unserer Substanz. Für uns als bayerischen Marktakteur muss ich natürlich, neben anderen auch wichtigen Wasserstraßenprojekten, für den Donauausbau zwischen Straubing und Vilsbiburg plädieren, der eigentlich der logische Schlußschluss zum 1992 eröffneten Main-Donau-Kanal ist. Die 70 unausgebauten Kilometer behindern über 3.500 km Schifffahrtsweg von Rotterdam bis zum Schwarzen Meer. Momentan ist die Stimmung in der Region gegen das Vorhaben so massiv, dass man den Ausbauegnern immer sagen muss, dass der bedarfsgerechte Ausbau zwischen 330 – 1.800 LKW Fahrten pro Tag vermeiden helfen könnte und zudem Chancen für die Natur und den Flusslauf der Donau bietet, die sich zusehends in ihr Bett eingräbt.

Was wäre Ihr dringlichster Wunsch an Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer?

Ich würde mir wünschen, dass unser Verkehrsminister, die oben angesprochenen Dinge in aller gebotenen Nüchternheit erkennt. Wenn wir das kommende Wachstum der Verkehrsmärkte absorbieren wollen, müssen alle Verkehrsträger ertüchtigt werden. Wir müssen über Konzepte zu den Westhäfen nachdenken, ebenso wie zu unseren Nordhäfen in Deutschland. Der schlechende Verkehrsinfarkt wird dazu führen, dass alternative und kombinierte Konzepte zusehends interessanter werden, auch mit dem Binnenschiff. ■

Die Fragen stellte Friedbert Barg.

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

Museumsleiter Heinrich Kemper (stehend) gab den Mitgliedern einen Überblick über die Aktivitäten des Museums. Am Tisch (v.l.): Schriftführer Dirk Grotstollen, Vorsitzender Caspar Berninghaus und Frank Wittig, 2. Vorsitzender der Fördergesellschaft. Fotos: F. Barg



Unter www.binnenschifffahrtsmuseum.com tief in die Schatzkisten des Museums der Deutschen Binnenschifffahrt in Duisburg-Ruhrort eintauchen

Ein Museum mit gar nicht so musealer Homepage

Von Friedbert Barg

Nach den bisherigen Sitzungen in einem der oberen Tagungs- und Ausstellungsräume des Museums der Deutschen Binnenschifffahrt an der Duisburg-Ruhrorter Apostelstraße trafen sich die Mitglieder der Fördergesellschaft des Museums anlässlich ihrer jährlichen Mitgliederversammlung diesmal in einem

anderen Teil des imposanten Museumsgebäudes: im neuen Restaurant „Schiffchen“ im ehemaligen Kesselhaus früheren Ruhrorter Hallenbades; dem Teil des Hallenbades übrigens, der früher, noch in der Mitte der 1960-er Jahre, männlichen Badenden - meist Schiffsjungen des Schulschiffs „Rhein“ aus dem gegenüberliegenden Homberg - vorbehalten war. Das Restaurant „Schiffchen“ wird seit ei-

niger Zeit von Markus Dworaczek, der nach eigenen Worten seinen Beruf als Koch mit Leidenschaft ausübt, betrieben. In der Tat waren denn auch die Mitglieder des Fördervereins, die sich vor den Regularien der Mitgliederversammlung noch ein Abendessen gönnten, hoch zufrieden mit der Leistung der Küche. Wer sich vorab ein Bild über das Restaurant machen möchte, kann das im Internet unter www.schiffchen-duisburg.de.

Ein Problem hatten die meisten Mitglieder der Fördergesellschaft allein mit der Akustik in dem sehr großen und hohen Raum. Sie ist, freundlich ausgedrückt, wenig zufriedenstellend. Wer hier eine Ansprache an seine Gäste richten will, kann deren Ohren ohne Mikrofon und Lautsprecher kaum erreichen.

So kamen denn auch viele - wenn nicht sogar die meisten - Details des Vortrags von Museumsleiter Heinrich Kemper erst gar nicht bei den angestrengt lauschenden Zuhörern an, sondern verhallten irgendwo im Gewölbe. *Schifffahrt-online* wird deshalb in einer der nächsten Ausgaben in einem weiteren Bericht aus dem dann vorliegenden Redemanuskript des Museumsleiters zitieren.

So viel jedenfalls wurde deutlich: Das Museum der Deutschen Binnenschifffahrt verfügt über ganz hervorragende historische (Schifffahrts-) Schätze in seinen



Wir wünschen Ihnen ein fröhliches und beschauliches Weihnachtsfest und einen gelungenen Start in das neue Jahr.

We wish you a merry and peaceful Christmas and a happy New Year

JMS JOINT MARINE SERVICE GmbH JMS JOINT MARINE SERVICE RUS LLC

CARL REHDER NEDERLAND B.V.

CARL REHDER GMBH

Im Namen aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Wolfgang Schendel



Das Museum der Deutschen Binnenschifffahrt am Rhein in Ruhrort



Mauern und unternimmt alles, für Besucher interessant zu sein. Dafür sprechen auch die Zahlen: Rund 43.000 Besucher jährlich das Museum alljährlich. Es könnten aber noch mehr sein, denn, so Heinrich Kemper, die Kapazitäten des Museums liegen bei geschätzten 80.000 Besuchern pro Jahr.

In einer auf den Vortrag Kempers folgenden Diskussion mutmaßte eines der Fördergesellschaftsmitglieder, dass die mögliche höhere Besucherzahl vielleicht deshalb nicht erreicht werde, weil die Stadt Duisburg das Museum der Deutschen Binnenschifffahrt zu wenig beachte und deshalb auch zu wenig Werbung dafür mache. Um da ein wenig

gegenzusteuern, hat die Fördergesellschaft mit Hilfe der Duisburger Envers AG eine neue Internetseite entwickelt, die während der Mitgliederversammlung am 1.12.2010 erstmals vorgestellt und am selben Tag auch lifegeschaltet wurde. Ziel der Seite www.binnenschifffahrtsmuseum.com ist es, die Exponate und Themen des Museums detaillierter und ausführlicher zu präsentieren, als es auf der städtischen Seite des Museums möglich ist. Der Unterschied zur städtischen Internetseite liegt in der Endung: sie lautet **com** und nicht **de**.

Darüber hinaus sollen die Besucher der Website auch die Möglichkeit haben, sich

aktiv an den Inhalten der Seite zu beteiligen, indem sie zum Beispiel einzelne Inhalte kommentieren können. Und noch etwas: Künftig können die Besucher von auch eigene Geschichten und Bilder von der Rheinschifffahrt auf der Seite veröffentlichen.

Die Vorstellung und die Möglichkeiten der neuen Museumshomepage wurde von den Mitgliedern der Fördergesellschaft mit großem Beifall bedacht, - ebenso wie die Tatsache, dass es die Kassenlage der Gesellschaft erlaubt, die Mitgliedsbeiträge für das kommende Jahr - nämlich 20 Euro für Privatpersonen und 60 Euro für Firmen - unverändert zu belassen. ■



Im Museumsrestaurant „Schiffchen“, im ehemaligen Kesselhaus des Ruhrorter Hallenbades, trafen sich die Mitglieder der Fördergesellschaft des Museums der Deutschen Binnenschifffahrt

Der Eisbrecher-Neubau mit der Bau-Nummer 826 lief am 23.11.2010 bei der Lauenburger Hitzler Werft vom Stapel und wurde am 10.12.2010 übergeben

Mit drei Neubauten ist die Hitzler Werft bis Mitte 2011 gut ausgelastet

Das Wasser- und Schiffsamt in Eberswalde hat im Mai 2009 die Hitzler Werft in Lauenburg mit dem Bau von zwei flachgehenden Eisbrechern für die Oder beauftragt. Eine Option für einen dritten Eisbrecher wurde vom Wasser- und Schiffsamt in Lauenburg im September 2009 eingelöst. Mit diesen drei Neubauten ist die Hitzler Werft bis Mitte 2011 gut ausgelastet.

Die Eisbrecher-Neubauten entsprechen in den Grundzügen dem Vorbau „Frankfurt“, der ebenfalls auf der Hitzler Werft gebaut worden ist und sich seit der Indienststellung im Jahre 2002 bestens bewährt hat.

Die Erfahrungen sind in diese Nachbauten eingeflossen.

Mit den Abmessungen 33 x 8,53 Metern sind die Schiffe den Wasserverhältnissen auf der Oder optimal angepaßt und der Tiefgang von 1,55 Metern ermöglicht auch den Einsatz bei geringen Wassertiefen.

Als Antriebsanlage wurde - wegen des guten Drehmomentverhaltens - ein ABC-Motor mit 810 kW eingebaut, der über ein Reintjes Wende-Untersetzungsgetriebe auf den Festpropeller wirkt.

Das Ruderhaus ist wegen der Brückendurchfahrten absenkbar konzipiert und für

Tonnenarbeiten wurde ein hydraulischer Kran vorgesehen.

Das Schiff wurde nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd gebaut und erfüllt alle erforderlichen Vorschriften für die Sicherheit und den Einsatz.

Durch die Fertigung in der Neubauhalle konnte der Bau witterungsunabhängig erfolgen, was besonders dem hochwertigen Eisanstrich und der allgemeinen Qualität zu Gute kam.

Nach der planmäßigen Überführung des Eisbrecherneubaus von Lauenburger zum



In Niederfinow angekommen, wurde der neue Eisbrecher „Schwedt“ von seinem Schwesterschiff „Kietz“ begrüßt

Bauhof des Wasser- und Schifffahrtsamtes (WSA) Eberswalde fand am 10.12.2010 in Niederfinow auf dem Eisbrecher „Schwedt“ der Flaggenwechsel statt.

Die Hitzler-Werft in Lauenburg hat damit innerhalb eines Jahres auch den zweiten Eisbrecher für den Eisaufbruch auf der Oder fertiggestellt.

Auf der Fahrt von Lauenburg nach Niederfinow konnte das Schiff wegen des schon sehr früh eingesetzten Winters erste „Eiserfahrung“ sammeln. Seine eigentliche Bewährungsprobe wird aber erst beim Einsatz auf der Oder erfolgen. Begrüßt wurde der „Neue“ von seinem Schwesterschiff dem Eisbrecher „Kietz“, für den am 09.08.2010 bereits der Flaggenwechsel in Niederfinow stattgefunden hatte.

Mit dem Flaggenwechsel – dabei wurde die Flagge der Hitzler Werft am Flaggenbaum des Schiffes gegen die der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung getauscht – ging der Eisbrecher „Schwedt“ in das Eigentum des WSA Eberswalde über. In Vorbereitung des terminlich noch nicht festgelegten Eisaufbruchs auf der Oder wurde der Eisbrecher noch am Tag des Flaggenwechsels nach Hohensaaten verlegt.

Wegen der zunehmenden Vereisung der Gewässer sind mittlerweile im Zuständigkeitsbereich des WSA Eberswalde bis auf den Veltener Stichkanal alle Wasserstraßen für den Schiffsverkehr gesperrt.

Gepflegtes und modern ausgestattetes Fahrgastschiff Baujahr 2000, 250 Personen, Salon für 130 Gäste, zu verkaufen.

Anfragen und Angebote unter Chiffre FGS1312, F. Barg Verlag, Scheidtstr. 6, 40239 Düsseldorf
E-Mail: fgs1312@schiffahrt-online.de



■ **Flaggenwechsel in Niederfinow. Vorne rechts Franz C. Hitzler, Chef der Hitzler Werft**



Vorbereitung des Stapellaufs in der Neubauhalle-Südwerft der Lauenburger Hitzler Werft

Innerhalb von drei Wochen versanken zwei Schiffe mit bekannten Namen „Schifferl versenken“ an der Donau

Die Schwimmende Werkstätte in Linz/Donau liegt nach 44 Dienstjahren auf dem Hafengrund. Jahrzehnte diente das Werkstattschiff im Hafen Linz den DDSG-Schiffen als Reparaturzentrale und als technisches Lager. Aus bisher unbekannter Ursache, versank das Objekt am 8. Dezember 2010 fast ganz im Hafenbecken. Alle technischen Spezialisten, vom Hilfsarbeiter bis zum Motorenschlosser, einschließlich eines technischen Büros mit Schulungsraum, waren einst auf der ehemaligen „Schwimmenden“ untergebracht. Einige Zeit war sogar ein Schwimmdock vor Ort und so konnten alle Arbeiten an der großen DDSG-Flotte praktisch intern – ohne Hilfe der Schiffswerft – durchgeführt werden. Allein das Ersatzteillager umfasste 6000 Motorenteile. Kaum ein Schaden, der nicht kurzfristig selber repariert werden konnte. Noch im Jahr 1986 bescheinigten die Rechnungshofprüfer der untergehenden DDSG, dass ihre „Schwimmende Werkstätte“ der einzige Bereich im Unternehmen ist, der Gewinn bringt. Danach ging es aber auch mit der „Schwimmenden“ auf Talfahrt. Qualifiziertes Fachpersonal wurde entlassen und als der erste Partikulier über den

Rhein-Main-Donau-Kanal nach Linz kam, wurde der Betrieb auf der „Schwimmenden“ eingestellt und das Objekt, mangels Käufer, verschenkt. Der neue Eigner (ab 1994), ein Linzer Personenschiffsunternehmer, wurde mit dem nun schon desolaten Gerät auch nicht mehr glücklich. Das geplante „Internationale Institut für Binnenschifffahrt“ scheiterte an den hohen Sanierungskosten des alten Schiffes. Der nächste Besitzer, der ein schwimmendes Restaurant in Wien errichten wollte, scheiterte ebenfalls an den Kosten. Und so dümpelte der ehemalige Stolz der DDSG bis zu seinem endgültigen Untergang im Hafen Linz vor sich hin. Bis jetzt konnten die Einsatzkräfte den Havaristen nur notdürftig sichern. Ob und wann das Schiff gehoben werden kann, ist noch nicht bekannt und wird wohl von der Bezahlung der hohen Bergungskosten abhängen.

Schon am 19. November 2010 versank in Passau das ehemalige KD-Flaggschiff „Europa“. Die „Europa“ wurde 1959/60 in der Schiffswerft Ruthoff für die damals noch Kölnische und Düsseldorfer Gesellschaft für Rhein-Dampfschifffahrt gebaut und zwischen Rotterdam und Basel

zum Einsatz gebracht. 1996 wurde das Schiff stillgelegt und 1998 nach Holland verkauft. Nach einer wechselvollen Geschichte am Rhein, das Schiff trägt jetzt den Namen „Victoria Cruziana“, verkauften die Holländer das Schiff nach Serbien. In Belgrad, an der Save, sollte das Schiff als modernes Hotelrestaurant wieder verwendet werden. Daraus wurde aber nichts. Bereits im August dieses Jahres, blieb das Schiff in Passau-Heining liegen, weil es mit der Transportfinanzierung Probleme gab.

Am Unglückstag wurde gerade die Zwangsversteigerung durchgeführt, als der Kapitän Wassereintrich im gesamten Schiff meldete. Innerhalb kurzer Zeit versank das 88 Meter lange Schiff bis über das Hauptdeck in der Donau. Die an Bord befindlichen Personen konnten das Schiff gerade rechtzeitig verlassen und berichteten danach, das Absinken ging so schnell, dass sie glaubten, sich in einer Schleuse zu befinden.

Wann das Schiff geborgen werden kann, ist noch nicht klar. Auch wer die hohen Bergungskosten bezahlen wird – es ist die Rede von etwa einer halben Million Euro – weiß noch niemand. *Peter Baumgartner* ■



Am 19. November 2010 versank in Passau das ehemalige KD-Flaggschiff „Europa“, die heutige „Victoria Cruziana“



Bilder oben und unten: Jahrzehnte diente das Werkstattschiff im Hafen Linz den DDSG-Schiffen als Reparaturzentrale und als technisches Lager. Am 8. Dezember 2010 ist es gesunken.



In der österreichischen Donau ist die Umsetzung des „Flussbaulichen Gesamtprojektes östlich von Wien“ ist auf Grund gelaufen

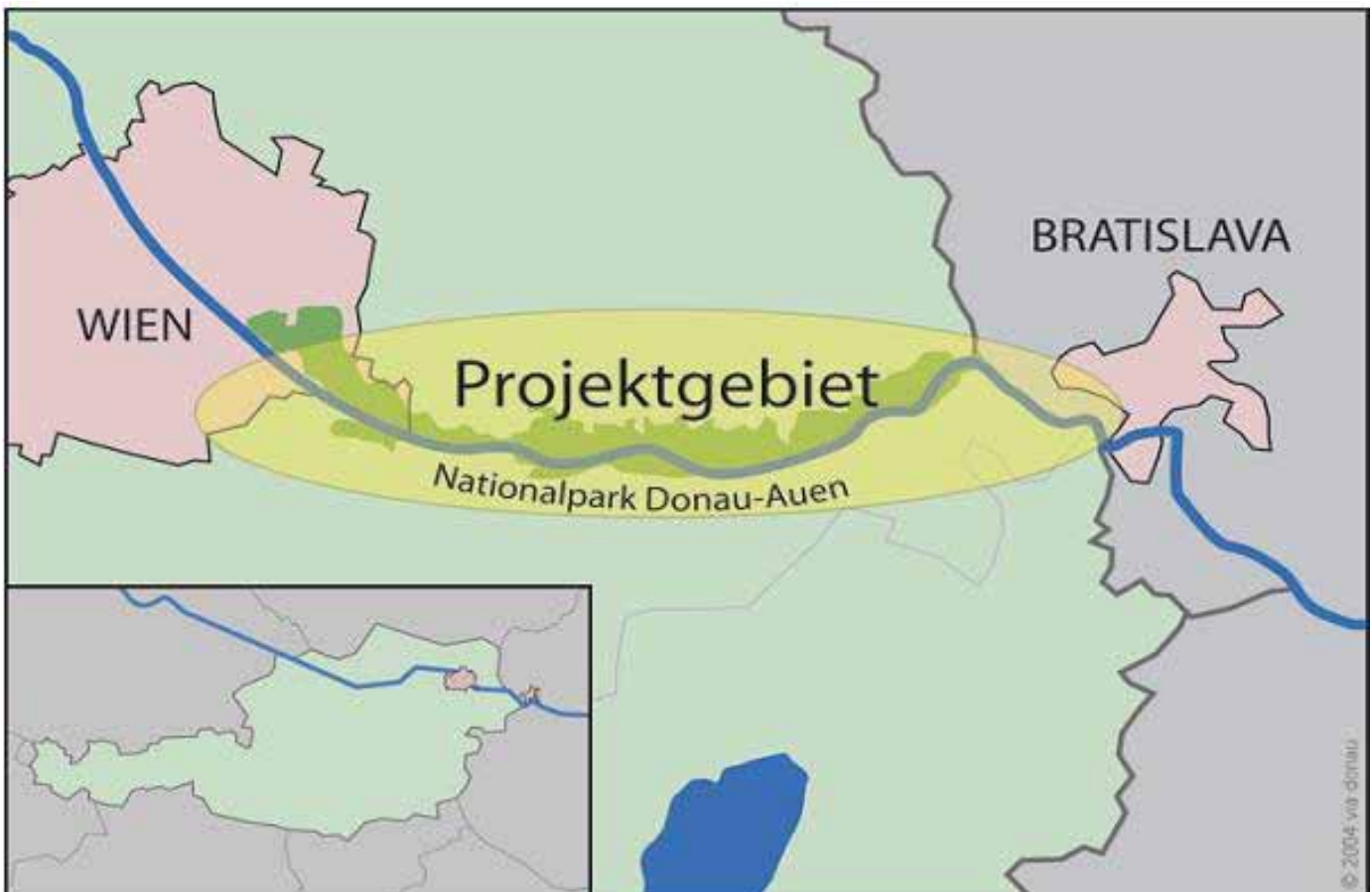
Die Projektgegner freuen sich - und die EU hat die Förderung um 14 Mio. € gekürzt

Von Peter Baumgartner

Das Ausbauprogramm der Donau östlich von Wien (Km 1921,0 – 1872,7) ist Teil der TEN-V-Prioritätenliste 2007-2013/2015 und wurde von Österreich bereits im Jahr 2002 gestartet. Im Laufe des Planungsprozesses konnte eine integrative Lösung gefunden werden, die den Namen „Gesamtprojekt“ tatsächlich verdient. Neben umfangreichen ökologischen Verbesserungen, bringt das Projekt allein durch flussbauliche Maßnahmen auch deutliche Vorteile für die Binnenschifffahrt. Insbesondere das dramatische Problem der Donausohle-Eintiefung (bis zu 3,5 cm pro Jahr), könnte stabilisiert und die frei fließende Strecke erhalten werden. Im März 2006 wurde die abschließende Umweltverträglichkeitserklärung eingereicht. Nachdem im Oktober dieses Jahres die Umsetzung des bewilligten ersten Projektteiles beginnen sollte,

stellte sich heraus, dass aus technischen Gründen zusätzlich eine geringe Rodungsfläche von 0,6 ha erforderlich, aber nicht in der Bewilligung enthalten ist. Nun steht das Projekt still und niemand kann sagen, wann die nachträgliche Bewilligung vorliegen wird und mit der Umsetzung der Planungen begonnen werden kann. Die Projektgegner freuen sich über die Verzögerung und die EU hat bei der Halzeitbilanz der Förderliste die bereits zugesagten Förderungen für das Projekt um 14 Mio. Euro gekürzt – aber wenigstens nicht ganz von der vorrangigen Liste gestrichen. Eine österreichische Eigenart begleitet das Projekt durch die unterschiedliche Bewertung des unmittelbar betroffenen Donau-Nationalparks und der durch Grünpolitiker vertretenen Meinung. Die Nationalparkleitung stellt nämlich unmissverständlich fest: „Diese Maßnahmen sind für die weitere Entwicklung des Nationalpark Donau-Auen sehr wichtig und es

spricht aus Sicht des Nationalparks nichts dagegen, sie zügig umzusetzen.“ Gemeint ist der jetzt gestoppte Teilbereich des Gesamtprojektes inklusive zusätzlicher Rodungsfläche. „Die Grünen sind deklarierte GegnerInnen des Projekts – von Anfang an.“ Österreich ist – so scheint es – auf dem besten Weg, ein zweites Straubing/Vilshofen an der Donau zu schaffen. Wie diese Situation mit den eben erst verabschiedeten Plänen zur neuen EU-Donauraumstrategie zusammen kommt, bleibt vorerst ein Rätsel. Für EU-Kommissar Johannes Hahn hat nämlich der Donauausbau mit einer durchgängig verfügbaren Abladetiefe von 2,50 Meter an 300 Tagen im Jahr, im Aktionsplan einen sehr prominenten Stellenwert. Das wird auch notwendig sein, wenn – wie allseits gewünscht – der Donautransport stark zunehmen soll. Ungemach für den raschen Donauausbau droht aber auch noch aus dem österreichischen Verkehrsministerium



direkt. Zwar wird dort beteuert, dass die im „Nationalen Aktionsplan“ (NAP) von 2006 enthaltenen Vorhaben unverändert umgesetzt werden, allerdings scheint nicht garantiert, dass die schönen Ziele wie geplant, bis 2015 finanziert werden können. Denn, die Finanzierung des NAP ist auch abhängig von den Förderungen der EU und anderen Geldgebern. Der umstrittene und heftig kritisierte aktuelle Bundesverkehrsinfrastruktur-Plan 2011-2016 beinhaltet zwar eine Anbindung der Häfen an die europäischen Wirtschaftsregionen. Aber ob damit auch die Binnenschifffahrt gemeint ist, kommt nicht zum Ausdruck. Im Gegenteil. Die Binnenschifffahrt kommt im gesamten Papier überhaupt nicht vor - obwohl sie sogar in Österreich Bestandteil des Bundesverkehrswegenetzes ist. Das liegt daran, wird seitens des Ministeriums erklärt, dass Rahmenpläne und Prioritätenreihungen „traditionell“ immer nur Straßen- und Bahnprojekte beschreiben und Binnenschifffahrtspläne ohnehin im NAP, der Teil des Regierungsprogramms ist, zu finden sind. Ob damit die öffentliche Bewusstseinsbildung gefördert und der schwache Informationsstand in der verladenden Wirtschaft verbessert wird, ist ebenso zweifelhaft, wie die Sicherstellung der erforderlichen Finanzierung. Gänzlich unverständlich wird die aktuelle Prioritätenreihung dann, betrachtet

man nur die aktuelle Berücksichtigung der Passagierschifffahrt. Für sie ist weder im Regierungsprogramm noch im NAP oder sonst in einer Planung Platz. Dafür bringt die Passagierschifffahrt in Österreich jährlich eine Leistung von 4 Millionen Fahrgästen und es ist nicht bekannt, dass im Bereich der Förderung für den öffentlichen Straßen/Schienenverkehr zwischen berufs- und touristisch bedingten Verkehr unterschieden wird. Zum Vergleich: für das „Flussbauliche Gesamtkonzept östlich von Wien“ sind 120 Mio.

Euro aus dem Staatshaushalt vorgesehen, allein für den Bau von Autobahnrastplätzen bis 2016 insgesamt 130 Mio. Euro. Die Wissenschaft lehrt uns, dass unser Klima ursächlich mit der Menge der Verdunstung und dem Wasserkreislauf zusammenhängt. Folglich wird es wohl nicht ganz falsch sein, dass die dringend notwendige Verdunstung durch eine Wasserstraße wohl eher gegeben ist, als durch zusätzliche Bodenversiegelung mit Parkplätzen, Autobahnen oder 4-spurigen Schienentrassen. ■



Skizze links: Projektgebiet „Flussbauliches Gesamtprojekt östlich von Wien“ (Quelle: via donau); Bilder oben: In der Hainburger Au entstehen aus Steiluferversauerungen wieder natürliche Lebensräume für die Flussbewohner

Hans-Gerd Heidenstecker hat pragmatisch gehandelt

Neuen Container-Leichter für die Elbe entwickelt

Das Thema „Neuer Container-Leichter für die Elbe“ ist bekannt und höchst aktuell. Zu diesem Thema gibt es zahlreiche Meinungen, Gespräche und auch Forschungsbeiträge. Während noch lebhaft diskutiert wurde, hat Hans-Gerd Heidenstecker, ehemaliger Mehrheitsgesellschafter bei der Deutschen Binnenreederei AG, pragmatisch gehandelt.



Karl-Heinz Ehrhardt, Geschäftsführer des Magdeburger Hafens

Er hat einen Leichter-Prototyp bauen lassen, der dank eines speziellen Konstruktionsverfahrens und der Anwendung von hochfestem Stahl und für die Elbe abgestimmter Längen- und Breitenkonfiguration, eine größere Kapazität von Containern als bisher, bei einem durch die Politik zugesicherten Wasserstand von 1,60 m an 340 Tagen, auf der Elbe transportieren kann. Für diesen Leichter spricht ebenfalls, dass er kanalgängig ist. Durch die Materialien wurden rund 15% Gewicht eingespart. Aufgrund der Längen-/Breitenrelationen (getestet in der Versuchsanstalt Duisburg) können 15 – 18% Energie eingespart werden. Der Leichter ist mit einem unabhängigen 550 PS Bugstrahl-

ruder ausgestattet und entspricht damit den wachsenden Sicherheitsanforderungen der Wasserstraßenverwaltung.

Bei einem Tiefgang von 1,81 m, das entspricht rund 1.000 t Zuladung, kann dieser Leichter auf der Elbe 3-lagig, bei einem durchschnittlichen Containergewicht von 10 t, über 100 TEU transportieren. Bei 1,60 m sind es ungefähr 840 t Ladefähigkeit und somit 80 TEU. Interessant an diesem Prototyp ist ebenfalls, dass er für eine Mehrzweckverwendung gebaut wurde und auch Schüttgüter und Anlagenteile, wie zum Beispiel Komponenten für Windkraftanlagen, fahren kann. Bei Weglassen dieser Mehrzweckfunktionalität und Reduzierung auf den reinen Containertransport und bei Weglassen des Bugstrahlruders (man braucht ja immer nur einen Kopfleichter mit Bugstrahlruder) lassen sich noch einmal rund 30 – 40 t Gewicht einsparen und damit leicht erhöhte Containerkapazitäten fahren. Nach Vor-Ortbesichtigung des fertigen Prototyps war allen Beteiligten klar: Dieser Leichter muss unbedingt auf die Elbe und seine Tauglichkeit auf Basis der 1,60 m an 340 Tagen in einem Großversuch getestet werden.

Der Vorstand der Deutschen Binnenreederei AG, als Betreiber der Elbe Container Linie (ECL) und des Linierverkehrs zu den Häfen Braunschweig, Hannover und Minden, ist an der Erprobung des Leichters interessiert und hat sich bereit erklärt, den Leichter einzuchartern, ihn zu testen und in die ECL



Hans-Gerd Heidenstecker (r.) im Gespräch mit Andre Schröder, sachsen-anhaltinisches Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr

zu integrieren. Das Vorhaben hat folgende PPP-Struktur:

- Der Unternehmer Heidenstecker hat auf eigenes Risiko einen solchen Leichter entwickelt und gebaut.
- Die Deutsche Binnenreederei AG wird diesen Leichter in einem entsprechenden Großversuch erproben.
- Der Magdeburger Hafen, für den eine Steigerung der Container-Volumina auf der Elbe wichtig ist, beteiligt sich am wirtschaftlichen Risiko im Jahr 2011 mit einem Betrag von 10.000 – 15.000 €.
- Die Politik (Fachministerium in Sachsen-Anhalt und die Hamburger Behörde für Wirtschaft und Arbeit) bekennt sich zu diesem Projekt und könnte das Vorhaben finanziell unterstützen.

Wenn dieser Leichtertyp sich wie erwartet bewährt, macht es Sinn weitere Leichter dieses Typs nachzubauen. Das wäre dann ein wichtiger Schritt zur stärkeren Einbeziehung der Binnenschifffahrt auf der Elbe in die Lösung zur Bewältigung der wachsenden Transportmengen im Hamburger Hinterlandverkehr, insbesondere im Containerverkehr. Die Voraussetzung dafür ist, dass die 1,60 m an 340 Tagen kurzfristig realisiert werden. ■



Der Leichter kam erstmals am 10. Dezember 2010 mit 3-lagiger Auslastung zum Magdeburger Hanse-Terminal.

Vom Mittelrhein bis ins Reich der Mitte:

Hafen Bonn als Knotenpunkt für Shortsea-Verkehre

Die Am Zehnhoff-Söns GmbH wird ab 1. Januar 2011 neues Mitglied des Short-SeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC), Bonn. Der in unmittelbarer Nähe des SPC am Rheinufer angesiedelte Transport- und Logistikspezialist ist Betreiber des Bonner Hafens und des dortigen Containerterminals. Das Leistungsspektrum des neuen Netzwerkpartners umfasst intermodale Containerlogistik, nationale Komplettlading, Warehousing und Überseeverkehre, vor allem in die Volksrepublik China.

„Mit wöchentlich bis zu 50 Barge-Anbindungen via Rotterdam und Antwerpen verbindet unser neues Mitglied die Region Mittelrhein mit Destinationen rund um den Globus“, freut sich SPC-Geschäftsführer Markus Nölke. „Gerade auch angesichts des überlasteten Straßenverkehrsnetzes im Rheinkorridor bedeutet der Zuwachs wassergebundener Transportkapazitäten in dieser Region eine willkommene Erweiterung unserer Möglichkeiten.“

Bereits jetzt haben die Bonner mit einem täglichen Umschlag von etwa 250 Containern eine beachtliche Terminalfrequenz. Der derzeitige Ausbau der Umschlagsfläche, zusätzliche Schiffsliegeplätze und eine weitere Containerbrücke sollen die Leistungsfähigkeit des Unternehmens weiter erhöhen. „Unser Ziel ist die konsequente Verlagerung von LKW-Direktverkehren auf alternative Verkehrsträger“, betont Gerd Thiebes, General Manager der Am Zehnhoff-Söns GmbH. „Wir erhoffen uns durch die Mitgliedschaft beim SPC enge Kontakte zu Unternehmen und Institutionen, um unseren Kunden nachhaltige Transportlösungen im kombinierten Verkehr anbieten zu können und gemeinsam mit Kooperationspartnern die Region Mittelrhein stärker in die Shortsea-Kette zu integrieren.“ Darum möchte Thiebes die Leistungsfähigkeit des Containerterminals Bonn als Knotenpunkt für Shortsea-Verkehre stärker im Bewusstsein des Marktes verankern.

„Mit seiner direkten Lage am offenen Strom sowie Equipment und Dienst-

leistungen rund um den Container kann Am Zehnhoff-Söns einen wichtigen Beitrag im intermodalen Spektrum unseres Netzwerkes leisten“, sagt SPC-Projektmanager Markus Heinen. „Darüber hinaus ermöglicht unser neuer Partner mit einer eigenen Lkw-Flotte eine Transportabwicklung mit Vor- und Nachläufen im intermodalen Verkehr aus einer Hand.“



Erweiterte Perspektive für das Kompetenz-Netzwerk: (v.l.): Matthias Beyer, Am Zehnhoff-Söns; Markus Heinen, SPC; Christian Betschen, SPC; Markus Nölke, SPC; Gerd Thiebes, Am Zehnhoff-Söns; auf der neuen Containerbrücke im Bonner Hafen



600 Tonnen schwerer Koloss: Die neue, zweite Containerbrücke der Am Zehnhoff-Söns GmbH steht im südlichen Teil des Bonner Hafens und ist eine der größten am Rhein

Der Seegüterumschlag im Hamburger Hafen erreicht in den ersten neun Monaten des Jahres 89,4 Millionen t

Mit 5,9 Mio. TEU wächst der Containerumschlag um 10,7 %

Nach einem zunächst verhaltenen Aufwärtstrend während der ersten drei Monate des Jahres ist der von der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise im Jahr 2009 hart getroffene Hamburger Hafen nach neun Monaten wieder deutlich auf Wachstumskurs. Mit einem Gesamtumschlag von 89,4 Millionen Tonnen wird für die ersten drei Quartale 2010 ein Plus von acht Prozent gegenüber dem vergleichbaren Vorjahresergebnis erreicht.

Auf der Importseite ermittelte Hafen Hamburg Marketing e.V., die Marketingorganisation des Hamburger Hafens, ein Umschlagergebnis von 51,8 Millionen Tonnen (+ 11,8 Prozent). Der Export via Hamburg entwickelte sich mit 37,6 Millionen Tonnen (+ 3,3 Prozent) ebenfalls positiv. Der in Hamburg dominierende Stückgutumschlag zeigt mit einem Umschlagergebnis von 60,2 Millionen Tonnen einen deutlichen Zuwachs von 8,6 Prozent. Der Massengutumschlag sorgte mit einem Umschlagergebnis von 29,2 Millionen Tonnen (+ 6,9 Prozent) in den ersten neun Monaten des laufenden Jahres ebenfalls für einen Zuwachs im Gesamtumschlag von Deutschlands größtem Universalhafen.

Der Containerumschlag im Hamburger Hafen hat nach einem zunächst schwierigen ersten Quartal im Laufe der Folgemonate die Krise hinter sich gelassen und kam nach Auswertung der ersten neun Monate mit einem Plus von 10,7 Prozent wieder auf ein zweistelliges Wachstum. An den Containerterminals im Hamburger Hafen wurden in den ersten drei Quartalen insgesamt 5,9 Millionen TEU (20-Fuß-Standardcontainer) umgeschlagen.

Die Rückgänge im Umschlag von Leercontainern, die im Krisenjahr 2009 vor allem durch die zeitweilige Verlagerung einiger Feederdienste entstanden, wurden gestoppt. In den ersten neun Monaten wurden in Hamburg 912.000 Leercontainer (TEU) umgeschlagen. Das sind 15 Prozent mehr als im Vergleichszeitraum 2009. Die Entwicklung im Umschlag beladener Container (TEU) zeigt auch für die ersten neun Monate mit

einem Zuwachs von 9,9 Prozent und umgeschlagenen fünf Millionen TEU eine stabile Aufwärtsentwicklung.

Ein Grund für das Wachstum im Containerumschlag sind die seit April wieder nach und nach in Fahrt genommenen China- und



Erwartet 120 Millionen Tonnen Seegüterumschlag: Claudia Roller, Hafen Hamburg Marketing Vorstand

Asiendienste, die während der Finanz- und Wirtschaftskrise von den Reedereien zeitweilig eingestellt worden waren. Hinzu kommen zahlreiche neue Vollcontainer- und Feederdienste, wie zum Beispiel der FAL-5 Dienst der beiden Reeder CMA CGM und Maersk Line sowie die von der Reederei TEAM LINES auf Hamburg konzentrierten Ostseedienste, die für einen starken Zuwachs der Containerumschlagmengen in Hamburg sorgten. Allein im September wurden 744.000 TEU umgeschlagen. Dies entspricht einem Plus von 25,1 Prozent und ist das beste Containerumschlagergebnis seit November 2008.

Die Aufwärtsentwicklung im Hamburger Containerumschlag spiegelt sich auch in der deutlich verbesserten Konjunkturlage Deutschlands wieder. Nach vorläufigen Prognosen des Statistischen Bundesamtes waren die deutschen Ausfuhren im September 2010 um 22,5 Prozent und die Einfuhren

um 18,0 Prozent höher als im September 2009. Die ersten neun Monate zeigen im Containerumschlag Hamburgs mit den Regionen Asiens mit insgesamt 3,5 Millionen TEU ein Plus von 13 Prozent gegenüber dem vergleichbaren Vorjahresergebnis. Die Containerverkehre von und nach Amerika erreichten ein Ergebnis von 587.000 TEU (+ 13,9 Prozent), das Containerfahrtgebiet Afrika kam auf ein Ergebnis von 150.000 TEU (+ 25,7 Prozent) und die für Hamburg wichtigen europäischen Verteiler- und Short Seaverkehre erzielten mit 1,6 Millionen TEU ein Plus von 3,7 Prozent.

Der Umschlag von nicht-containerisiertem Stückgut kam in den Monaten Januar bis September 2010 auf 1,9 Millionen Tonnen (+ 4,8 Prozent). Der Zuwachs ist vor allem auf gestiegene Exporte von Projektladung und Fahrzeugen zurückzuführen, die ein Plus von 22,9 bzw. 15,4 Prozent erreichten.

“Das Umschlagergebnis der ersten drei Quartale 2010 zeigt im besonders stark wachsenden Containerverkehr fast durchgehend einen zweistelligen Aufschwung in allen Fahrtgebieten. Der Massengutumschlag wurde in den ersten neun Monaten vor allem durch die stark gestiegenen Importe von Eisenerz geprägt, die mit einem Zuwachs von 91,2 Prozent fast eine Verdopplung der Vorjahresmenge auf 6,7 Millionen Tonnen erzielten“, erläutert Claudia Roller, Hafen Hamburg Marketing Vorstand.

Das über Hamburg importierte Eisenerz ist für die deutsche Stahlindustrie bestimmt, die aufgrund der nach dem Krisenjahr 2009 deutlich gestiegenen Nachfrage ihre Produktion inzwischen schon auf rund 83 Prozent hochgefahren hat. Der von der Krise im vergangenen Jahr besonders stark betroffene Umschlag von Eisenerz und anderem Greifergut hat sich erholt und befindet sich fast wieder auf dem Niveau von 2008. Der Sauggutbereich blieb mit insgesamt 4,7 Millionen Tonnen unter dem Vorjahresergebnis (- 21,5 Prozent). Der Umschlag von Flüssigladung kam auf insgesamt 10,2 Millionen Tonnen (- 4,6 Prozent).

Claudia Roller erwartet für das gesamte Jahr 2010 im Hamburger Hafen ein zweistelliges Wachstum im Containerumschlag von über 11 Prozent. Der gesamte Seegüterumschlag dürfte im Jahr 2010 mit einem Plus von zwischen acht und neun Prozent auf mehr als 120 Millionen Tonnen die Aufwärtsentwicklung der ersten neun Monate bestätigen. ■

Die gute Verbindung auf dem Wasserweg ermöglicht per Binnenschiff auch den störungsfreien Transport von Projektladungen

Hafen Hamburg Marketing verstärkt die Aktivitäten in Berlin und in Dresden

Am 18. November stand der Hamburger Hafen in der Vertretung der Freien und Hansestadt Hamburg beim Bund in Berlin im Mittelpunkt. Rund 130 Verlader und Vertreter der Transportwirtschaft aus Berlin, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen und Brandenburg informierten sich auf Einladung von Hafen Hamburg Marketing über die Entwicklung des größten deutschen Seehafens und über laufende Infrastrukturprojekte. Nach dem Grußwort durch den Hausherrn Klaus Harneit, stellv. Leiter der Vertretung



Henning vertritt Hamburg Hafen Marketing in Berlin

der Freien und Hansestadt Hamburg beim Bund, betonte Claudia Roller, Vorstand Hafen Hamburg Marketing (HHM), in ihren Begrüßungsworten, dass der Hamburger Hafen besonders im dritten Quartal 2010 die Krise hinter sich gelassen habe und im September sogar mit Zuwachsraten von 25,1 Prozent im Containerumschlag die beste Bilanz seit November 2008 aufweisen könne.

Wolfgang Hurtienne, Mitglied der Geschäftsführung der Hamburg Port Authority (HPA), präsentierte den Gästen unter anderem den Masterplan Straßenverkehr Hafen Hamburg, stellte die Pläne zur Erweiterung der Terminalkapazitäten vor und erläuterte die Auswirkungen und die Notwendigkeit der Fahrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe. „Im Fokus unserer Arbeit steht bei allen Projekten die Verbesserung der Balance zwischen Ökonomie und Ökologie“, betonte Hurtienne während seines Vortrages. Unter den Gästen begrüßte Claudia Roller auch die beiden neuen Hafen Hamburg Marketing Repräsentanten Henning Finck und

Stefan Kunze. Um den Hamburger Hafen noch stärker entlang der Transportkette aufzustellen, vertritt Henning Finck, stellv. Geschäftsführer der Handelskammer Hamburg und Leiter der Vertretung Berlin, seit November 2010 auf Initiative von Hafen Hamburg Marketing auch die Interessen der Hamburger Seehafenverkehrswirtschaft in der Bundeshauptstadt. Er wird im Rahmen einer Kooperationsvereinbarung von Hafen Hamburg Marketing und der Handelskammer Hamburg vorrangig gegenüber politischen



Stefan Kunze übernimmt ab Januar 2011 die Leitung der Dresdner Repräsentanz

Vertretern, Verbänden und Institutionen vor Ort in Berlin die Kontaktpflege und Informationsarbeit im Dienste des Hamburger Hafens übernehmen. Der 35-jährige verfügt über langjährige Erfahrungen in politisch und wirtschaftlich orientierten Institutionen und freut sich auf die neue Aufgabe. In Dresden unterstützt seit Anfang November Stefan Kunze die Repräsentanz von Hafen Hamburg Marketing und wird ab Januar 2011 offiziell die Leitung übernehmen. Der 49-jährige war zuvor viele Jahre Vertriebs-, Logistik- und Marketingleiter der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe (SBO) und ist damit ein ausgewiesener Experte der Hafen- und Transportwirtschaft. Karlheinz Timmel, der 10 Jahre lang als Repräsentant in Dresden für Hafen Hamburg Marketing tätig war, wird zum Ende des Jahres in den verdienten Ruhestand gehen.

Berlin ist als Industrie- und Handelsstandort immer noch sehr bedeutend für den Hamburger Hafen. Gut ausgebaute Transportwege verbinden Berlin sowohl auf der

Straße als auch per Schiene oder auf dem Wasserwege mit Deutschlands größtem Seehafen. So verkehren zum Beispiel täglich zwei Containerzuglinien zwischen Hamburg und Berlin und über den Elbe-Spree-Kanal werden in einem wöchentlichen Dienst Container und andere Stückgutladung per umweltfreundlichem Binnenschiff zwischen der Hauptstadt und der Hansestadt transportiert. Neben der Versorgung der Bundeshauptstadt mit Konsumgütern auf der Importseite, werden im Export unter anderem Motorräder und Haushaltsgeräte aus Berlin via Hamburg nach Übersee verschifft. Die gute Verbindung auf dem Wasserweg ermöglicht per Binnenschiff auch den störungsfreien Transport von Projektladungen, wie zum Beispiel Gasturbinen und anderen besonders schweren und großen Maschinen- und Anlagenteilen. Im Hamburger Hafen können diese Schwergutladungen dann nach erfolgter seemäßiger Verpackung gleich auf das Seeschiff verladen werden. ■

Logistik Initiative Hamburg Gernot Lobenberg übernimmt neue Aufgaben

Gernot Lobenberg, seit dem Start der Logistik-Initiative Hamburg im Januar 2006 Leiter Cluster-Management und Geschäftsführer des gleichnamigen Vereins, verlässt Hamburg und wird zum 1. Januar 2011 Leiter der neuen Berliner Agentur für Elektromobilität, eMO (www.emo-berlin.de). Bis zur Ernennung eines Nachfolgers oder einer Nachfolgerin führt Carmen Schwarz kommissarisch die Geschäfte der Initiative.



Gernot Lobenberg

Im Niedersächsischen Landtag gab Verkehrsminister Jörg Bode am 09.12.2010 Antworten auf die mündliche Anfragen von mehreren SPD-Abgeordneten

Wann kommt die Hafenhinterlandanbindung des JadeWeserPorts?

Die Abgeordneten Gerd Will, Heinrich Aller, Marcus Bosse, Wolfgang Jüttner, Jürgen Krogmann, Olaf Lies, Ronald Schminke, Klaus Schneck, Petra Tiemann und Sabine Tippelt (SPD) hatten gefragt:

Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages hat am 11. November 2010 in einer Nachtsitzung beschlossen, die notwendigen Haushaltsmittel für den Ausbau der Eisenbahnstrecke Oldenburg-Wilhelmshaven zur Verfügung zu stellen. Im ersten Förderabschnitt 2011 stellt der Bund 32 Millionen Euro bereit, in den Jahren 2012 und 2013 folgen weitere 50 bzw. 100 Millionen Euro.

Vor der Entscheidung des Haushaltsausschusses war die Fertigstellung des von der Deutschen Bahn AG, dem Bund und dem Land geplanten zweigleisigen Ausbaus der Bahnstrecke mit Lärmschutz und Elektrifizierung zu folgenden Endterminen jeweils vereinbart und zugesagt: zweigleisiger durchgehender Ausbau bis spätestens 2012 und Fertigstellung der Lärmschutzmaßnahmen in den Neubaubereichen ebenfalls bis 2012, Elektrifizierung der Strecke Sande-Wilhelmshaven bis 2014.

Die Realisierung der genannten Baumaßnahme ist nun völlig offen. Angesichts der Haushaltslage des Bundes und der Vielzahl von weiteren Infrastrukturvorhaben in Deutschland ist es fraglich, ob die vollständige Hafenhinterlandanbindung des JadeWeserPorts überhaupt vorgenommen werden kann. Schon heute steht fest, dass die notwendigen Maßnahmen nicht bis zur Inbetriebnahme des Hafens vollendet und dem Verkehr übergeben werden können. Der parallele Ausbau der Schienenanbindung mit dem Hafенbetrieb wird zu erheblichen verkehrlichen Belastungen führen und zusätzliche Zeit- und Finanzmittel verbrauchen. Das Eisenbahnbundesamt ist mit der Bearbeitung von Einwendungen gegen das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der Schienenanbindung des JadeWeserPorts befasst. Offenbar befürchtet die Behörde

nun, dass sich aufgrund des fehlenden Lärmschutzes Einwendungen von Anwohnern als begründet erweisen könnten. Der Erfolg des Hafenprojekts ist durch die verzögerte Schienenanbindung erheblich gefährdet.

Die Fragen an die Landesregierung:

1. Wie sieht der aktuelle Zeitplan für die vollständige Realisierung der notwendigen schienengebundenen Hafenhinterlandanbindung des JadeWeserPorts aus?
2. Welche Beeinträchtigungen sieht die Landesregierung für den am 5. August 2012 in Betrieb gehenden JadeWeserPort, aber auch für die Funktionsfähigkeit des Schienenverkehrs in der Region durch die unvollständige Schienenanbindung a) bis zum Abschluss der nun finanzierten Baumaßnahmen und b) über den Abschluss der o. g. Baumaßnahmen hinaus, z. B. aufgrund der fehlenden Elektrifizierung?
3. Welche Risiken sehen die Landesregierung und das Eisenbahnbundesamt für das Planfeststellungsverfahren des nun finanziell abgesicherten Ausbaus der Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven aufgrund der fehlenden Lärmschutzmaßnahmen, deren Realisierung nun völlig offen ist?

Verkehrsminister Jörg Bode beantwortete die Anfrage namens der Landesregierung wie folgt:

Seit 1867 ist die für die Anbindung des Marinehafens in Wilhelmshaven zweigleisig gebaute Eisenbahnstrecke in Betrieb. Nach dem Zweiten Weltkrieg sind die beiden Abschnitte Rastede - Hahn und Jaderberg - Varel, also insgesamt gut 10 der gut 50 Kilometer Gesamtstrecke auf ein Gleis zurückgebaut worden.

Mit der Entscheidung für den JadeWeserPort in Wilhelmshaven entstand auch die Notwendigkeit, diese Strecke dem erwarteten Aufkommen anzupassen. Als Bedarfsplanmaßnahme ist im Bundesverkehrswegeplan eine durchgehende Zweigleisigkeit plus

Elektrifizierung und eine Streckengeschwindigkeit von 120 km/h vorgesehen. Hiervon wird die Zweigleisigkeit als erstes umgesetzt, um dem Kapazitätswachstum Rechnung zu tragen. Zwar hat die Strecke bereits im nicht ausgebauten Zustand ausreichend Kapazitäten für die Anlaufphase des JadeWeserPorts. Die Fertigstellung der kompletten Zweigleisigkeit wird von der Landesregierung dennoch mit Nachdruck vorangetrieben. Denn ein zweigleisiger Ausbau macht zeitweilige Streckenvollsperrungen notwendig, die nach Inbetriebnahme des Hafens in jedem Fall vermieden werden müssen.

Auch bei der Errichtung des JadeWeserPorts und dem Ausbau der Schienenanbindung ist der Landesregierung der Lärmschutz ein großes Anliegen. Es ist der Landesregierung gelungen beim Bund die Zusage für eine umfassende Lärmvorsorge entlang der gesamten Strecke zu erreichen. Dieses Ergebnis geht weit über die gesetzlichen Vorgaben hinaus. So bekommen auch die Anwohner der heute bereits zweigleisigen Abschnitte Lärmschutzmaßnahmen. Auch die zur Entlastung der Bevölkerung geplante Umfahrung Sande, die für den JadeWeserPort nicht erforderlich wäre und die rechtlich nicht zu erzwingen gewesen wäre, ist ein besonderes Anliegen der Landesregierung und stellt einen seltenen Sonderfall dar. Im Mai 2011 wird hierzu das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Der Baubeginn wird in der zweiten Jahreshälfte 2012 erwartet.

Dies vorausgeschickt, so der Minister, beantworte er die Fragen namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1.:

Anfang 2011, also in spätestens 2 bis 3 Monaten wird die direkte Schienenanbindung des Hafens in Wilhelmshaven fertig gestellt sein. Damit wird der niedersächsische Tiefwasserhafen JadeWeserPort an das europäische Schienennetz angeschlossen sein. Somit besteht die weitere vollständige Realisierung der notwendigen schienengebundenen Hafenhinterlandanbindung des JadeWeserPorts dann noch

aus dem Ausbau der Strecke Oldenburg - Wilhelmshaven und der Beseitigung von Engpässen im norddeutschen Schienennetz. Der folgende Zeitplan bezieht sich lediglich auf die Strecke Oldenburg - Wilhelmshaven. Selbstverständlich müssen auf den Ausbau dieser Strecke noch weitere Maßnahmen für die „notwendige schienengebundene Hafenhinterlandanbindung des JadeWeserPorts“ folgen, u.a. die Y-Strecke. Dieses hat die Landesregierung bereits an anderer Stelle deutlich gemacht.

Zum Zeitplan: Die Planungen der DB AG sehen die Fertigstellung der durchgängigen Zweigleisigkeit bis Ende 2012 vor. Zu den beiden Bauabschnitten gehören auch die Lärmschutzmaßnahmen und die Mastgründungen zur Vorbereitung der späteren Elektrifizierung dieser Abschnitte. Die Elektrifizierung soll bis Ende 2016 erfolgen. Dies steht jedoch unter dem Vorbehalt der Finanzierung durch den Bund.

Zu 2.:

Die in der Frage vorgenommene Unterstellung einer unvollständigen Schienenanbindung ist nicht korrekt. Wie bereits zu 1.

erwähnt, ist der JadeWeserPort in 2 bis 3 Monaten an das Schienennetz vollständig angebunden. Für den neuen Hafen und die bestehenden Häfen in Wilhelmshaven stellen weder der Zustand der Strecke Oldenburg - Wilhelmshaven, noch die geplanten Maßnahmen zum Ausbau der Strecke bei Einhaltung des von der Landesregierung vorgesehenen Zeitplans eine Beeinträchtigung dar. Ebenso wird auch die Bahnstrecke selbst durch die Errichtung der Masten und der Einbau der Leitungen nicht nachhaltig beeinträchtigt werden. Auch bei erst späterer Elektrifizierung wird der Hafen vom ersten Tag an per Schiene erreichbar sein. Die noch anstehende durchgehende Elektrifizierung wird die Attraktivität des JadeWeserPorts nochmals erhöhen.

Zu 3.:

Risiken für das Planfeststellungsverfahren aufgrund angeblich fehlender Lärmschutzmaßnahmen können nicht gesehen werden, da Lärmschutz wesentlicher Bestandteil der Maßnahme ist.

Die Realisierung von Lärmschutz ist nicht offen. Sie stellt sich im Gegenteil wie folgt

dar. Im Rahmen der vom Bund zugesagten Finanzierung entsteht vollständiger Lärmschutz von südlich Rastede bis nördlich Varel. Im weiteren Verlauf wird die Ortslage Sande durch den Bau der Umfahrung vor Lärm geschützt. Der verbleibende Abschnitt bis zum Hauptbahnhof Wilhelmshaven ist vom Güterverkehr nicht betroffen. Bleiben also nur noch die Streckenabschnitte zwischen Varel und Sande und von südlich Rastede bis Oldenburg Bahnhof. Auch hierfür ist vom Bund, obwohl die Strecke schon heute zweigleisig ist, Lärmschutz zugesagt worden. Der Zeitpunkt für die Realisierung des Lärmschutzes auf diesem Abschnitt ist derzeit offen. Der Grund hierfür liegt nicht im Planungsfortschritt der Maßnahme, sondern liegt an der Stadt Oldenburg, die den Bahnübergang Alexanderstraße neu plant. Ohne diese Neuplanung der Stadt könnten Vorbereitungen für Lärmschutzmaßnahmen bereits jetzt getroffen werden und sobald die Finanzierung aufgestellt ist, umgesetzt werden. Das Land Niedersachsen setzt sich für eine rasche Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen ein, damit der Lärmschutz vorhanden ist, wenn das Aufkommen des Güterverkehrs entsprechend zunimmt. ■



The fast link:
www.portofhamburg.com

Container services via Port of Hamburg


 Port of Hamburg

Schleswig-Holsteins Wirtschaftsminister Jost de Jager: „Ein großer Schritt für unser Energie-Konzept“

SH-Nordseehäfen präsentieren Hafenkonzzept für Offshore-Windparks

Um die rasant wachsende Offshore-Windenergiebranche bei der Suche nach geeigneten Häfen und anderen Logistikstandorten noch effektiver zu unterstützen, haben die schleswig-holsteinischen Nordseehäfen eine Kooperation mit dem Schwerpunkt „Produktion-, Logistik- und Servicehäfen“ vereinbart. In einem Hafenkonzzept werden detaillierte Vernetzungsmöglichkeiten aufgezeigt, mit denen die Windparks des „Helgoland-“, und des „Sylt-Clusters“ bedient werden können. Gemeinsam mit Wirtschaftsminister Jost de Jager stellten der Geschäftsführer von Brunsbüttel-Ports, Frank Schnabel, und windcomm-Chef Matthias Volmari das Konzept am 13. Dezember in Rendsburg vor. Wie Wirtschaftsminister de Jager mit Blick auf das Energiekonzept der Landesregierung sagte, werde im Jahr 2020 in Schleswig-Holstein rechnerisch mehr Strom durch Windenergie erzeugt als im Land selbst verbraucht wird. Auch andere Bundesländer würden dann mit „Windstrom“ aus Schleswig-Holstein versorgt.

Neben Onshore-Windkraftanlagen, die schon heute nicht mehr aus dem Landschaftsbild wegzudenken seien, werden

auch Windkraftanlagen auf dem Meer, sogenannte Offshore-Windparks, einen wesentlichen Beitrag dazu leisten. Insgesamt sollen in Nord- und Ostsee über 40 Windparks mit einer Leistung von rund 2700 Megawatt entstehen. Bis 2020 sollen allein in der Nordsee rund 30 Windparks errichtet werden. Die Branche beschäftigt schon heute rund 8000 Menschen.



Das neu gestaltete Logo der Hafenkooperation Offshore-Häfen Nordsee SH

Zur Errichtung und dauerhaften Versorgung der Windparks werden nach den Worten von de Jager Häfen mit unterschiedlichen Funktionen benötigt. Das habe bereits die so genannte „Handlungsempfehlung für eine Offshore-Strategie Schleswig-Holsteins“ gezeigt, die im Juli von der Netzwerkagentur windcomm schleswig holstein e.V. in Kiel

präsentiert wurde. „Auf dieser Basis haben die Häfen Brunsbüttel, Büssum, Dagebüll, Helgoland, Husum, Rendsburg-Osterrönfeld, Wyk auf Föhr sowie die Sylter Häfen List und Hörnum jetzt eine Kooperation vereinbart und ein gemeinsames Hafenkonzzept nach dem Motto ‚aus der Praxis für die Praxis‘ verfasst“, so de Jager.

In dem Konzept werden nach den Worten des Sprechers der Hafenkooperation, Frank Schnabel, Anforderungen an die Häfen und Hafenstandorte definiert sowie die Vernetzungsszenarien beschrieben, mit denen die Offshore-Windparks des „Helgoland-“, und „Sylt-Clusters“ errichtet und dauerhaft versorgt werden können.

Der Fokus liege dabei auf der Versorgung und Wartung der Offshore-Windparks. „Die Windparks des Helgoland-Clusters können durch die Vernetzung der Häfen Büssum, Husum, Helgoland und Brunsbüttel dauerhaft bedient werden. Helgoland ist hierbei der Reaktionshafen für Wartungs- und Reparaturarbeiten. Auch kurzfristige und ungeplante Einsätze sind aufgrund der geringen Entfernung zu den Windparks realisierbar“, so Schnabel. Über die Häfen auf dem Festland – etwa Brunsbüttel oder Büssum – kann Helgoland unter anderem mit Komponenten, Materialien und Personal versorgt werden. Die Versorgung des Sylt-Clusters soll laut Hafenkonzzept einem ähnlichen Muster folgen. Als Reaktionshäfen mit kurzen Anfahrtswegen zu den Windparks sind die Sylter-Häfen Hörnum und List vorgesehen, die notwendigen Komponenten und Materialien über die Versorgungshäfen Dagebüll und Husum bezogen werden.

In einem weiteren Szenario des Konzepts werden die beiden schwerlastfähigen Hafenstandorte Brunsbüttel und der Neue Hafen Kiel-Canal in Rendsburg-Osterrönfeld mit einem Shuttle verbunden. „Der Nutzen besteht darin, dass lange Transporte über den Landweg vermieden werden. Der Neue Hafen Kiel-Canal bietet mit seinem Gewerbegebiet und dem Schwerlasthafen optimale Bedingungen zur Produktion von Windkraftanlagen, ebenso wie auch Brunsbüttel“, sagte Schnabel.

Die Komponenten vom „Neuen Hafen Kiel-



Schleswig-Holsteins Wirtschaftsminister Jost de Jager (l.) und Frank Schnabel, Geschäftsführer von Brunsbüttel-Ports

Canal“ könnten dann per Shuttle nach Brunsbüttel befördert werden, wo eine Zwischenlagerung oder Vormontage stattfindet, bevor sie just-in-time zu den Windparks verschifft werden. Brunsbüttel soll dabei künftig eine Hub-Funktion einnehmen.

„Durch die Vielfältigkeit der schleswig-holsteinischen Häfen sind wir in der Lage, jedem Kunden ein passendes Logistikkonzept anzubieten“ so Schnabel. Der Kunde könne die Dienstleistungen aller oder einiger Häfen in Anspruch nehmen und diese über nur einen Ansprechpartner koordinieren. Die Schnittstellen würden minimiert.

„Vor unserer schleswig-holsteinischen Nordseeküste werden in naher Zukunft mehr als acht Milliarden Euro in Offshore-Windkraft investiert“, so windcomm-Geschäftsführer Matthias Volmari. „Von dieser Entwicklung wollen und können wir profitieren, damit Wertschöpfung und Beschäftigung auch in unserer Region bleiben.“

Die Hafenkooperation Offshore-Häfen Nordsee SH leistet hierzu einen wichtigen Beitrag, indem der Offshore-Wirtschaft gemeinschaftlich ein attraktives Leistungsangebot unterbreitet wird.“ De Jager bezeichnete das Konzept als einen starken Schritt der schleswig-holsteinischen Häfen auf dem Weg zur Etablierung im Offshore-Geschäft“ und ankte neben Schnabel und Vollmari insbesondere den Mit-Initiatoren John Herzberg (Ahlmann-Zerssen GmbH & Co KG) und Volker Saupe (Wilhelm E.F. Schmid GmbH).

An der Entwicklung des Konzeptes waren neben den Hafenbetreibern auch Standortverwaltungen, Kreise, IHK, Wirtschaftsunternehmen, Wirtschaftsförderungsgesellschaften, die windcomm schleswig-holstein und das Maritime Cluster Schleswig-Holstein beteiligt.

Zur öffentlichen Vermarktung tritt die Kooperation mit einem eigenen Logo und unter dem Namen „Hafen-Kooperation Offshore-Häfen Nordsee SH“ auf. Auf Fachmessen und Konferenzen werden sich zukünftig Interessierte über die Kooperation informieren können. Ein eigener Internetauftritt mit allgemeinen Informationen und Downloadmöglichkeiten des Hafenkonzeptes und des Flyers wird zurzeit ebenfalls erstellt. Im kommenden Jahr wird die Hafenkooperation darüber hinaus zu eigenen Veranstaltungen einladen. So ist unter anderem geplant, im Rahmen der „newenergy2011“ in Husum sowie bei einer weiteren Veranstaltung im Herbst die Entscheidungsträger der Branche zum Erfahrungs- und Meinungsaustausch zusammenzuführen. ■

Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein starten erstmals ein gemeinsames Clustermanagement

Der maritime Norden wächst zusammen

Die drei Länder Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein starten erstmals ein gemeinsames Clustermanagement unter dem Namen „Maritimes Cluster Norddeutschland“. Ein entsprechender Beschluss wurde vom Hamburger Wirtschaftsminister Jost de Jager, seinem niedersächsischen Ressortkollegen Jörg Bode sowie dem schleswig-holsteinischen Wirtschaftsminister Jost de Jager, jetzt im Umlaufverfahren unterzeichnet. Am 1. Januar 2011 startet damit das Maritime Cluster Norddeutschland. Ziel ist eine verstärkte länderübergreifende Kooperation der drei Nordländer im Bereich der maritimen Wirtschaft. Damit sollen die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors gestärkt und Arbeitsplätze geschaffen und gesichert werden.

Für Bode, de Jager und Karan steht fest, dass es sich hierbei um ein einzigartiges Kooperationsprojekt handelt: „Unser gemeinsames Ziel ist es, vertrauensvoll in der maritimen Wirtschaft zusammenzuarbeiten. Wir wollen Norddeutschland zu dem innovativen und leistungsstarken Zentrum der maritimen Wirtschaft in Europa entwickeln.“ Die Drei unterstrichen, dass die Themen in den maritimen Bereichen Innovation und Entwicklung allen drei Ländern ähnlich gelagert seien. „Da gibt es noch viele Synergien, die man nutzen kann. Durch das trilaterale Projekt wird ein echter Mehrwert für alle Beteiligten entstehen.“ Die Ressortchefs äußerten in diesem Zusammenhang die Hoffnung, dass auch die bisher noch nicht beteiligten Länder Bremen und Mecklenburg-Vorpommern Gefallen an einer Kooperation fänden. So

könne die Initiative auf ein noch breiteres Fundament gestellt werden.

Das Projekt konzentriert sich auf die maritime Wirtschaft mit ihren Sektoren Werften und Zulieferer, Offshore und Meerestechnik sowie die Verknüpfungen mit Schifffahrt, Reedereien und Hafenwirtschaft. Die zentrale Aufgabe liegt darin, über die Ländergrenzen hinweg Kooperationenprojekte zu initiieren, die bestehenden Netzwerke auszubauen und die regionalen Kompetenzen zu stärken. Die Gesamtkosten des gemeinsamen Maritimen Clusters Norddeutschland belaufen sich bei einer Laufzeit von drei Jahren auf 2,4 Millionen Euro. Mit der Wahrnehmung des Clustermanagements haben die drei Länder die Wirtschaftsförderung und Technologietransfer Schleswig-Holstein GmbH (WTSH) beauftragt, die unter anderem bereits das Maritime Cluster Schleswig-Holstein betreut.

Die WTSH wird für das Clustermanagement regionale Geschäftsstellen im Maritimen Kompetenzzentrum in Elsfleth /Niedersachsen, Hamburg und Kiel einrichten, um eine ortsnahe, schnelle Betreuung der Unternehmen sicher zu stellen. Leiter des länderübergreifenden Clustermanagements ist Dr. Niko von Bosse. Von Bosse gilt als ausgewiesener Fachmann und verfügt über langjährige Erfahrungen in der maritimen Wirtschaft sowie in der Beratung von Unternehmen.

Weitere Informationen zum Maritimen Cluster Norddeutschland erhalten interessierte Unternehmen unter www.maritimes-cluster.de. ■

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.

Im Hafen Nürnberg wurde die 13 m lange, 4,30 m breite und 5,30 m hohe Ladung auf den seegängigen RoRo Schwerlast-Decksleichter LASTDRAGER 23 aufgerollt

Jungfernfahrt der weltweit größten Schwerlast-Seitenträgerbrücke

Von Helmut Betz

Die Schwerlastspezialisten der Fahrzeugfabrik Scheuerle in Pfedelbach unweit von Heilbronn konstruierten dieses Jahr für die Multilift Gruppe die bisher weltweit größte Seitenträgerbrücke für den Straßentransport. Die Multilift Gruppe ist ein weltweit tätiges Netzwerk aus sieben renommierten Traditionsunternehmen aus den Bereichen Schwer- und Großraumtransporte. Die neue Seitenträgerbrücke kann bis zu 620 Tonnen Nutzlast aufnehmen und ist unter anderem für den Transport immer größer werdenden Generatoren und Transformatoren vorgesehen.

Durch verschiebbare Längen und Breiten sowie verschiedene Achszahlen kann die Transportbrücke flexibel dem Ladegut angepasst- und der Gesamtkonvoi bis 100 Meter lang werden. Das gigantische Vehikel wurde Mitte November in Teile zerlegt per Straßen-transport vom Herstellerwerk in Pfedelbach zum Siemens Trafo-Werk nach Nürnberg

verbracht. Nach dem Zusammenbau und der Beladung mit einem 495 Tonnen schweren Maschinentransformator, dem schwersten den Siemens je gefertigt hat, begann mit diesem ersten Einsatz am 12.11.2010 die Jungfernfahrt der Seitenträgerbrücke. Dabei hängt der Transformator praktisch zwischen zwei Fahrzeugen, nur wenige Zentimeter über der Straße. Auf 2 x 14 Achsen ging es mit einer Zug- und einer Schubmaschine unter Polizeibegleitung in einer anspruchsvollen Nachtfahrt über die Schwerlastroute in Nürnberg zum Nürnberger Hafen.

Für die 7 km lange Strecke wurden gut 3 Stunden benötigt. Am Schwergutkai im Hafen wurde die 13 m lange, 4,30 m breite und mit 5,30 m Höhe ungewöhnlich hohe Ladung an der RoRo-Rampe auf den seegängigen RoRo Schwerlast-Decksleichter LASTDRAGER 23, 1.184 Tonnen Tragkraft, der niederländischen Van der Wees Watertransporten B.V., Dordrecht, aufgerollt. Die Seitenträgerbrücke wurde auf dem Ponton

wieder teilzerlegt und mit mobilen Kränen auf Straßentransporter umgeschlagen. Der Transformator ging mit dem Decksleichter und dem Schubschlepper GEERTRUIDA v.d. WEES, 2 x 600 PS, derselben Reederei, in Schubformation über den Main-Donau-Kanal, Main und Rhein zunächst nach Dordrecht und Delfzijl. Dort wurde dem Schubverband der Seeschlepper LOUISE VAN DER WEES, 2.180 PS, vorgespannt. Über die Nordsee ging es weiter zum Nordhafen in Wilhelmshaven. Die Seitenträgerbrücke mit den Schwerlasttransportern stand bereits ab 25.11. bei Rhenus Midgard am Lüneburgkai zur Übernahme des schweren Brockens bereit. Die Ankunft des Schiffsverbandes verzögerte sich wegen der Wetterverhältnisse auf der Nordsee. In der Nacht zum 4.12. traf der Verband am Lüneburgkai ein. Dort wurde der Transformator auf dem Decksleichter wieder in die Tragschnabelfahrzeuge eingedockt und über die RoRo-Rampe ausgerollt. Nach weiteren Umbauarbeiten, Verlängerung von 2 x 14 auf 2 x 20 Achsen, rollte



Schubverband GEERTRUIDA v.d. WEES/LASTDRAGER 23 mit dem Siemenstrafo auf dem Main in Marktbreit auf Talfahrt Richtung Nordsee.

Foto: K.Krüger

der gigantische 100 Meter lange Straßen-transporter danach in einer Nachtfahrt durch die Stadtmitte von Wilhelmshaven zum Ziel, dem im Bau befindlichen Steinkohlekraftwerk von GDF Suez. Die Manöver durch die Innenstadt erforderten eine Meisterleistung für Mensch und Maschine.

Der Siemens-Sektor Energy ist der weltweit führende Anbieter des kompletten Spektrums für die Energieerzeugung.

Die Fahrzeugfabrik Scheuerle gehört zum Imperium des Heilbronner Multiunternehmers Otto Rettenmaier, dem auch die Firma Kamag Transporttechnik in Ulm und die Firma Nicolas Industries im französischen Champs-sur-Yonne gehört. Die drei Unternehmen wurden von Rettenmaier in der Transporter Industry International (TII Group) zusammengefasst. Die Schwerlastsparte der TII ist heute unangefochten Weltmarktführer. Für seine Verdienste um die Schwerlastbranche wurde Otto Rettenmaier 2007 mit dem Personality-Award des europäischen Dachverbandes der Schwerlast- und Kranunternehmer ESTA ausgezeichnet. Im Jahr 2009 stellten seine Unternehmen Scheuerle/Kamag bei der Verstellung eines 15.000 Tonnen schweren Anlageteils für ei-



Der auf den Schwerlastponton gerollte Schwertransport am Schwergutkai Im Nürnberger Hafen.
Foto: Siemens

ne Ölplattform einen Weltrekord auf. Mit zusammengekoppelten Modultransportern auf 540 Achsen wurde das Objekt aus der Produktionshalle einer Werft in Norwegen über 200 Meter auf einen Ponton transportiert.

Die Binnenwasserstraßen gewinnen zunehmend an Bedeutung für Schwertransporte. Oftmals sind die Laufzeiten hier kürzer als die der schweren Straßentiefelader mit eingeschränkten Fahrzeiten. ■

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

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat am 8. und 9. Dezember 2010 ihre Herbstplenartagung abgehalten - und eine Reihe wichtiger Beschlüsse gefasst

Der Rhein ist zwar nach wie vor die aktivste Wasserstraße in Europa, ist jedoch in das europäische Wasserstraßennetz voll integriert

Unter dem Vorsitz von Geert van Keer, Leiter der belgischen Delegation, widmete die Kommission den ersten Teil ihrer Herbsttagung 2010 dem Thema internationale Zusammenarbeit in der Binnenschifffahrt. Bei dieser Gelegenheit konnte sie mit Polen einen neuen Beobachterstaat begrüßen. Zudem veranstaltete sie mit den Staaten und Regierungsorganisationen mit Beobachterstatus eine Debatte über Möglichkeiten zur Stärkung ihrer Zusammenarbeit.

Die Binnenschifffahrt findet heute in einem physisch, rechtlich und wirtschaftlich stärker integrierten europäischen Rahmen statt. Die Tätigkeit der Zentralkommission bleibt von dieser Entwicklung natürlich nicht unberührt. Der Rhein ist zwar nach wie vor die aktivste Wasserstraße in Europa, ist jedoch in das europäische Wasserstraßennetz voll integriert. Die meisten Themen, die von der ZKR behandelt werden, betreffen nicht nur die Rheinstaat, sondern alle europäischen Binnenschifffahrtsstaaten. Daher möchte die ZKR ihre Arbeiten auch Nichtmitgliedstaaten weitestgehend zugänglich machen und ihre Zusammenarbeit mit diesen Staaten verstärken.

Zu diesem Zweck hat sie gemeinsam mit verschiedenen Staaten einen Prozess zur gegenseitigen Anerkennung von Schiffsführerzeugnissen eingeleitet. Im Rahmen der Herbstplenartagung hat sie in diesem Sinne einen neuen Beschluss zur Anerkennung der polnischen Schiffsführerzeugnisse gefasst.

Zur Vervollständigung dieses Prozesses hat die ZKR den Abschluss einer multilateralen Verwaltungsvereinbarung zur gegenseitigen Anerkennung der Schifferdienstbücher in Europa angeregt. Das Schifferdienstbuch dient dem Schiffer zum Nachweis seiner Tauglichkeit, seiner Schifffahrtserfahrung und seiner Befähigung. Dank der multilateralen Vereinbarung entfällt für die Schiffer ab dem 1. Juli 2011 bei einem Wechsel in ein anderes Land die Beantragung eines neuen Schifferdienstbuches. Die im ursprünglichen Dienstbuch enthaltenen Eintragungen

zur Tauglichkeit und Schifffahrtserfahrung gelten dann im gesamten Geltungsbereich der Vereinbarung. Die Vereinbarung gilt vorläufig für die rheinischen Dienstbücher, die Dienstbücher Österreichs, Bulgariens, Rumäniens, Polens, der Slowakei und Ungarns sowie die Dienstbücher der Tschechischen Republik, die von der ZKR bereits anerkannt worden sind, und steht weiteren interessierten Staaten zum Beitritt offen. Die Anerkennung wird die Freizügigkeit und die Beschäftigung des Binnenschifffahrtspersonals im gesamten Wasserstraßennetz der beteiligten Staaten erleichtern.

Des Weiteren bot die Plenartagung Gelegenheit, über den Stand der Arbeiten bezüglich des Inkrafttretens der ADN-Verordnung zu berichten. Die ZKR wird das ADN mit Wirkung zum

1. Januar 2011 durch diese Verordnung ersetzen. Darüber hinaus hat sie eine offizielle deutschsprachige Übersetzung des ADN 2011 erstellt, die zu diesem Datum auf ihrer Webseite zum kostenlosen Download verfügbar sein wird und als Papierfassung käuflich erworben werden kann. Die niederländische Delegation bereitet eine niederländische Sprachversion des ADN 2011 vor. Diese wird, sobald sie vorliegt, ebenfalls über die Webseite der ZKR verfügbar sein. Die ZKR nutzte die Tagung ferner, um die laufenden Arbeiten zur Revision des Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI) zu erläutern. Ende 2011 soll eine diplomatische Konferenz abgehalten werden, um den Staaten Mittel- und Osteuropas durch die Annahme von Änderungen den Beitritt zu dem Übereinkommen zu ermöglichen. Ferner sieht die Revision eine Aktualisierung der Haftungsgrenzen vor.

Die ZKR bekräftigte zudem ihren Wunsch nach einer Stärkung der Zusammenarbeit mit der Europäischen Union. Das europäische Recht und der EU-Binnenmarkt, die auf dem Grundsatz des freien Verkehrs gründen, bilden heute den wesentlichen Rahmen für die europäische Binnenschifffahrt, da die meisten europäischen Binnen-

schifffahrtsstaaten entweder Mitglieder der EU sind oder mit dieser Assoziierungsabkommen abgeschlossen haben. Die Zentralkommission führt mit der Europäischen Kommission insbesondere im Bereich der Marktbeobachtung und der technischen Vorschriften für Binnenschiffe bereits mehrere Tätigkeitsprogramme durch und ist bereit, weitere Aufgaben von europäischem Interesse zu übernehmen.

Die Europäische Kommission hat 2006 mit NAIADES ein umfangreiches Programm zur Förderung des Binnenschiffsverkehrs initiiert, mit dem fünf strategische Ziele verfolgt werden: die Verbesserung der Marktbedingungen, die Modernisierung der Flotte, die Entwicklung des Humankapitals, die Stärkung des Images und die Modernisierung der Infrastruktur. Die ZKR setzt sich ebenfalls für diese Ziele ein: Die gegenseitige Anerkennung der Schiffsführerzeugnisse und der Schifferdienstbücher entspricht dem Ziel der Entwicklung des Humankapitals; die Arbeiten der ZKR und der Europäischen Kommission im Rahmen einer gemeinsamen Arbeitsgruppe (JWG) im Bereich der technischen Vorschriften sind eine Schlüsselaufgabe bei der Modernisierung der Flotte; die Verbesserung der Marktzugangsbedingungen schließt zwingend Überlegungen über faire Wettbewerbsbedingungen ein, für die der Abschluss durch die ZKR geförderter internationaler privatrechtlicher Übereinkommen eine wichtige Rolle spielen. Die im Rahmen unserer Aktivitäten ergriffenen Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit und der Reduzierung von Emissionen und Verschmutzung stärken das Image der Binnenschifffahrt.

Die ZKR äußerte zudem den Wunsch, ihre Beziehungen zu den anderen Flusskommissionen, den internationalen Kommissionen zum Schutz des Rheins und der Donau sowie der UN-ECE aufrechtzuerhalten und auszubauen. Des Weiteren wurden die Arbeiten zur Revision des CEVNI erläutert. Alle genannten Arbeiten sind Teil einer Gesamtstrategie, welche neben den ZKR-Mitgliedstaaten auch die übrigen Binnenschiff-

fahrtsstaaten sowie die EU angeht. Aus diesem Grund hat die ZKR anlässlich dieser Plenartagung die Meinungen und Wünsche der Staaten und Regierungsorganisationen mit Beobachterstatus eingeholt, um über die bisherige Zusammenarbeit Bilanz zu ziehen und Zukunftsperspektiven zu entwickeln.

Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt

Im ersten Halbjahr 2010 schlug sich die Erholung der Weltwirtschaft nach dem starken Konjunkturerinbruch im Jahr 2008 auch auf die Beförderungsnachfrage auf den Rhein nieder.

Insbesondere der Stahl- und der Chemiesektor konnten im ersten Halbjahr 2010 rasch zulegen, so dass sich die Produktion in beiden Sektoren ab Mai wieder auf dem Stand vor der Krise befand, wodurch der Rheinschiffsverkehr kräftig an Schwung gewann. Diese Entwicklung war auch im Containersektor zu spüren. Insgesamt sind die Beförderungen durch die Trockenschifffahrt auf dem Rhein gegenüber dem ersten Halbjahr des Vorjahres um 19,3 % gestiegen. Da der Aufholeffekt anschließend nachzulassen begann, war ab Sommer eine Ver-

langsamung des Wachstums zu beobachten. Dieser Trend hielt im zweiten Halbjahr 2010 an und dürfte sich 2011 weiter bemerkbar machen. In der Trockenschifffahrt nahmen die beförderten Gütermengen trotz der deutlichen Aufwärtsentwicklung im Chemiesektor aufgrund der geringen Aktivität im Bereich der Beförderung von Erdölzeugnissen lediglich um 2 % zu.

Die Zahl der neu in Betrieb genommenen Schiffe war 2010 gegenüber dem Vorjahr deutlich rückläufig. Ende Oktober beliefen sich die neu in Betrieb genommenen Kapazitäten auf 71 500 Tonnen, was knapp einem Drittel des entsprechenden Vorjahreswertes entspricht. Dies bestätigt, dass die seit mehreren Jahren zu beobachtende Welle von Neubauten deutlich abgeflaut ist. In der Tankschifffahrt ist die Zahl der Neubetriebnahmen gegenüber dem Vorjahr in etwa gleich geblieben.

Während die Beförderungsnachfrage auf dem Rhein somit im Laufe des ersten Halbjahres 2010 deutlich gestiegen ist und sich in einigen Sektoren wieder auf Vorkrisenniveau bewegt, gibt das Frachtniveau weiterhin Anlass zur Sorge. Auf dem Tro-

ckenschifffahrtsmarkt war kein nennenswerter Anstieg zu verzeichnen, da die Beförderungskapazitäten auf dem Markt bei der vorhandenen Nachfrage noch mehr als ausreichend waren. In der Tankschifffahrt entwickelte sich das Frachtniveau noch ungünstiger. Die wirtschaftliche Lage der Schifffahrtsunternehmen bleibt deshalb weiter schwierig, dies umso mehr, als die Betriebskosten eher nach oben tendierten. Für 2011 dürften die Aussichten besser sein.

Akkreditierung nichtstaatlicher Verbände

Die ZKR beschloss auf ihrer Herbstplenartagung 2010 auch die Akkreditierung dreier neuer Verbände: EDINNA, das europäische Netzwerk der Ausbildungsinstitute für Personal in der Binnenschifffahrt, AQUAPOL, eine Organisation zur Konzertierung zwischen den Polizeien verschiedener Binnenschifffahrtsstaaten, und EBI, die europäische Vereinigung der Sport- und Freizeitboosterhersteller.

Dank der Akkreditierung können diese Verbände ihre Zusammenarbeit mit der ZKR, mit der bereits Beziehungen bestehen, stärken und pflegen.

Erstes Halbjahr 2010 und Ausblick auf das Jahr 2011

Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt im Detail

I. Allgemeine Lage

Nach dem starken Konjunkturerinbruch im Jahr 2008 hat sich die Weltwirtschaft im Laufe des ersten Halbjahres 2010 weiter erholt. Insbesondere der Stahl- und der Chemiesektor konnten im ersten Halbjahr 2010 rasch zulegen, so dass sich die Produktion in beiden Sektoren ab Mai wieder auf dem Stand vor der Krise befand. Diese Entwicklung schlug sich auch im Containersektor direkt auf die Beförderungsnachfrage auf dem Rhein nieder. Die Beförderungen durch die Trockenschifffahrt sind auf dem Rhein gegenüber dem ersten Halbjahr des Vorjahres insgesamt um 14,6 % gestiegen. Da der Aufholeffekt anschließend nachzulassen begann, war ab Sommer eine Verlangsamung des Wachstums in der Trockenschifffahrt und im Chemiesektor zu beobachten. Dieser Trend hat sich im zweiten Halbjahr 2010 fortgesetzt und dürfte sich 2011 noch verstärken.

II. Entwicklung bei den beförderten Hauptgüterarten

In der Trockenschifffahrt haben die beförderten Gütermengen auf dem Rhein im Laufe des ersten Halbjahres um 19,3 % zuge-

nommen. Während bei den Beförderungen von Düngemitteln im ersten Halbjahr 2010 ein Anstieg von 35 % zu beobachten war, haben die Beförderungen für den Landwirtschaftssektor gegenüber dem ersten Halbjahr 2009 ansonsten lediglich um 7,3 % zugenommen. In den wichtigsten Rheinhäfen sind die umgeschlagenen Gütermengen auf einem ähnlichen Niveau geblieben.

Die Getreideernte scheint 2010 etwas geringer als 2009 ausgefallen zu sein. In diesem Bereich sind bei den Beförderungen 2011 keine nennenswerten Änderungen vorauszu- sehen.

Die Transporte von Erzen und Metallabfällen haben entsprechend der Belebung im Stahlsektor auf dem Rhein um über 71 % zugenommen. Bei den Beförderungen von Stahlerzeugnissen konnte während des ersten Halbjahres 2010 hingegen noch kein Anstieg festgestellt werden. Dies ist auf eine zeitliche Verschiebung zwischen dem Produktionsaufschwung und dessen Einfluss auf die Beförderungsnachfrage zurückzuführen.

Die Produktionsanlagen in den Rheinstaa- ten arbeiten nämlich erst seit Mai 2010 im Groß-

en und Ganzen wieder auf dem Produktionsniveau der Vorkrisenzeit. Allerdings ist festzustellen, dass einige Hochöfen (Arcelor Mittal) noch stillgelegt sind, so dass hier noch ein Wachstumspotential vorhanden ist. Die Rohstofftransporte dürften in diesem Sektor 2011 weiter zulegen, wenn auch in einem verminderten Tempo. Auch bei den Stahlerzeugnissen dürfte sich die Beförderungsnachfrage weiter nach oben entwickeln.

Die Kohletransporte auf dem Rhein haben während des ersten Halbjahres 2010 um fast 32 % zugenommen. Diese Entwicklung ist auf den Einfluss des Wirtschaftsaufschwungs und insbesondere die Verdoppelung des Kohleverbrauchs im Stahlsektor gegenüber dem ersten Halbjahr 2009 zurückzuführen. Hinzu kommt, dass der Bedarf des Energiesektors in Deutschland im Vergleich zum Vorjahr um 23 % gestiegen ist. Die Erwartungen für die künftige Entwicklung in diesem Sektor sind äußerst positiv. Die diesbezüglich wichtigsten Rheinhäfen bauen derzeit ihre Umschlag- und Lagerkapazitäten aus, um für die Importzuwächse, die insbesondere für Deutschland erwar-

tetet werden, gerüstet zu sein. Trotz dieser positiven Aussichten für 2011 und darüber hinaus ist anzumerken, dass die Rheinschiffahrt allmählich die Konkurrenz durch die Schiene zu spüren bekommt. Dies gilt insbesondere für die so genannte Betuweroute, die den Hafen von Rotterdam mit Deutschland verbindet.

Im Baugewerbe und bei den öffentlichen Arbeiten machte sich der Konjunkturaufschwung nur zaghafte bemerkbar. Zu Jahresbeginn verzögerte die Kälte den Arbeitsbeginn auf mehreren Baustellen. Die Nachfrage war in diesem Zeitraum in Deutschland daher geringer als das Konjunkturprogramm der Regierung hätte erwarten lassen. Die Baustoffbeförderungen sind vor diesem Hintergrund im ersten Halbjahr 2010 auf dem Rhein um 7,2 % zurückgegangen. Seit Sommerbeginn ist in diesem Sektor, der für die Rheinschiffahrt wegen der involvierten Mengen von großer Bedeutung ist, eine steigende Beförderungsnachfrage zu beobachten. Aufgrund dessen ist eine leichte Zunahme der Beförderungsmengen über das gesamte Jahr nicht auszuschließen. Für 2011 ist jedoch eher von einer stagnierenden Nachfrage auszugehen.

Der Containerumschlag in den Seehäfen ist bedingt durch den allgemeinen Aufschwung im ersten Halbjahr 2010 um 17,3 % gestiegen. Die Binnenschiffahrt konnte ihren Marktanteil hier von 30 % auf 33 % steigern, da sie sich im Hinblick auf die Anpassung der Frachttarife im Vergleich zur Schiene in vielen Fällen flexibler erwies und die Umschlagengpässe insbesondere im Hafen von Rotterdam beseitigt werden konnten. Die Beförderung von Vollcontainern auf dem Rhein nahm gegenüber dem ersten Halbjahr 2009 um 19,9 %, die Beförderung von Leercontainern um über 39 % zu. Das Gesamtvolumen der auf dem Rhein beförderten Container hat während dieses Zeitraums somit wieder fast das Niveau des ersten Halbjahres 2008 erreicht, in dem die Krise eintrat.

Für den restlichen Verlauf des Jahres 2010 und das gesamte Jahr 2011 wird im gesamten Logistiksektor von einer Verlangsamung des Wachstums ausgegangen. Die Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services (SCS) prognostiziert für den gesamten Sektor in den Jahren 2010 und 2011 ein Marktwachstum von 4 % bis 5 %. Der Containerverkehr auf dem Rhein dürfte eine ähnliche Entwicklung nehmen.

In der Tankschiffahrt sind die Beförderungsmengen im ersten Halbjahr 2010 gegenüber dem ersten Halbjahr 2009 um 2 % gestiegen. Der deutliche Anstieg der Beförderungen

für den Chemiesektor konnte die schwache Nachfrage aus dem Erdölsektor nicht ausgleichen. Die Beförderungen von Erdölzeugnissen gingen im ersten Halbjahr 2010 im Vergleich zum ersten Halbjahr 2009 um 7,4 % zurück. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Entwicklung im ersten Halbjahr 2009 bis zum Frühjahr von der relativ lebhaften Tätigkeit auf dem Erdölmarkt aufgrund der niedrigen Preise auf dem Weltmarkt profitierte. Seither sind die Preise wieder gestiegen, so dass die Beförderungsnachfrage im ersten Halbjahr 2010 und im Sommer 2010 niedrig blieb, da die Einkäufe auf das Nötigste beschränkt wurden. Die Tatsache, dass die Lagerbestände im Laufe des Jahres 2010 auf ein Rekordniveau geschrumpft sind, lässt auf einen saisonalen Anstieg der Nachfrage hoffen, der sich bei einem strengen Winter zum Jahresende hin noch verstärken könnte. Was das Jahr 2011 angeht, so bleibt die Beförderungsnachfrage bei den Erdölzeugnissen kurzfristig von den für diesen Markt typischen Spekulationen abhängig, dies jedoch vor dem Hintergrund, dass der Verbrauch von Erdölzeugnissen (Heizöl und Treibstoffe) infolge der Energiesparpolitik auf längere Sicht zurückgehen wird. Die Beförderungen von Chemierzeugnissen auf dem Rhein haben von der konjunkturellen Verbesserung in diesem Sektor deutlich profitiert. So sind die Beförderungsmengen im ersten Halbjahr 2010 um über 20,7 % gestiegen. Diese Entwicklung wurde wie im Stahlsektor durch den Aufschwung nach der Krise verursacht, die zu einem starken Produktionsrückgang geführt hatte. Den Akteuren des Chemiesektors zufolge fand der Aufschwung größtenteils dieses Jahr statt, so dass 2011 mit geringeren Produktionszuwächsen und damit geringeren Beförderungsmengen auf dem Rhein zu rechnen ist.

III. Wasserführung

Während des ersten Halbjahres 2010 herrschten im Allgemeinen Wasserstände, die eine volle Abladung der Schiffe zuließ. Im Sommer und im Herbst stellte sich die Lage ähnlich dar. Extreme Entwicklungen mit negativen Auswirkungen auf die Rheinschiffahrt blieben somit aus.

IV. Betriebsbedingungen

Die Betriebskosten sind während der Krise nicht im gleichen Maße zurückgegangen wie die Beförderungsnachfrage. In den Jahren 2009 und 2010 sind sie insgesamt leicht gestiegen. Die Entwicklungen in der Trockenschiffahrt und in der Tankschiffahrt sind in etwa vergleichbar. Am stärksten sind

die Treibstoffpreise gestiegen, die seit Erreichen ihres Tiefpunktes Mitte 2009 um 60 % zugelegt haben.

Während des ersten Halbjahrs 2010 hatten die Unternehmen in der Trockenschiffahrt trotz einer gewissen Nachfrageerholung unter einem Frachtniveau zu leiden, das zu niedrig war, um die finanziellen Belastungen insbesondere im Zusammenhang mit Neubauten tragen zu können.

In der Tankschiffahrt wird die Situation angesichts einer sehr geringen Nachfrage und eines durch die Inbetriebnahme neuer Schiffe stark gestiegenen Angebots zunehmend kritisch. Dies hat zu einem allgemein sehr niedrigen Frachtniveau geführt, das seit Frühjahr und bis Herbst 2010 kaum die Betriebskosten gedeckt hat. Unter den Folgen haben besonders schwer die Betreiber von Doppelhüllenschiffen zu leiden, die erhebliche (insbesondere finanzielle) Belastungen tragen müssen.

V. Entwicklung des Laderaumangebots

Während der ersten zehn Monate des Jahres 2010 wurden 19 neue Motorschiffe mit einer Kapazität von knapp 53.000 Tonnen und neun neue Schubleichter mit einer Kapazität von 18.500 Tonnen in Betrieb genommen. Diese Tonnagen sind rund dreimal niedriger als im selben Zeitraum der Jahre 2008 und 2009. Die meisten Neubauten wurden in den ersten vier Monaten des Jahres in Betrieb genommen, was auf eine Pause bei der Ausrüstung von Schiffen in der Trockenschiffahrt hinzudeuten scheint. Es sollte jedoch nicht vergessen werden, dass einige vor der Krise gebaute Schiffskörper zwischengelagert wurden, um später ausgerüstet zu werden.

In der Tankschiffahrt wurden während der ersten zehn Monate des Jahres 2010 52 Tankmotorschiffe mit einer Kapazität von ca. 148.000 Tonnen in Betrieb genommen. Die Zahl der Neuinbetriebnahmen ist damit mit der des Vorjahres vergleichbar, was darauf schließen lässt, dass die Umstrukturierung der Flotte in der Tankschiffahrt trotz der Krise voranschreitet. Derzeit sind ca. 50 % der in Betrieb befindlichen Schiffe mit einer Doppelhülle ausgestattet (Quelle: EBIS).

In der Fahrgastschiffahrt wurden in den ersten zehn Monaten des Jahres 2010 drei neue Kabinenschiffe und ein Ausflugschiff in Betrieb genommen. In den letzten Jahren waren pro Jahr durchschnittlich zehn Neuinbetriebnahmen auf diesem Markt zu verzeichnen, der von der Krise verschont geblieben ist. Diese Entwicklung könnte sich daher insgesamt im gleichen Rhythmus fortsetzen.

Anerkennung der polnischen Schiffsführerzeugnisse

Mit Verabschiedung des Zusatzprotokolls Nr. 7 am 27. November 2002 wurde die Mannheimer Akte geändert, um die Anerkennung nichtrheinischer Schiffsführerzeugnisse auf dem Rhein zu ermöglichen. Durch diese Anerkennung werden die Inhaber von Schiffsführerzeugnissen oder Befähigungszeugnissen für die Radarfahrt zur Fahrt auf dem Rhein ermächtigt. Dies dürfte die Verpflichtungen der Gewerbetreibenden vereinfachen und so zur Schaffung eines großen europäischen Binnenschiffmarktes beitragen. Die ersten Anerkennungsentscheidungen für nichtrheinische Schiffsführerzeugnisse hat die ZKR auf ihrer Frühjahrstagung 2008 verabschiedet. Mittlerweile hat die ZKR die rumänischen, ungarischen und tschechischen Zeugnisse anerkannt. Auf dieser Plenartagung hat sie nun die polnischen Zeugnisse der Klassen A und B anerkannt. Diese Anerkennung wird zum 1. Juli 2010 wirksam.

Die Inhaber eines polnischen Schiffsführerzeugnisses der Klasse A oder B sind ab dem 1. Juli 2010 damit zur Fahrt auf dem Rhein berechtigt, sofern sie die folgenden zusätzlichen Voraussetzungen erfüllen:

- Sie müssen für die Fahrt auf der gesamten oder einem Teil der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (Rhein km 335,92) und der Spyck'schen Fähr (Rhein km 857,40) ein Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffpersonal auf dem Rhein vorlegen.
- Sie müssen bei Erreichen des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach Anlage B3 der Patentverordnung Rhein vorlegen.

Zudem wurde zwischen der ZKR und dem Infrastrukturministerium der Republik Polen eine Verwaltungsvereinbarung abgeschlossen, um den Grundsatz und die Modalitäten der Kooperation zwischen den beiden Parteien festzuschreiben. Denn als begleitende Maßnahme zur gegenseitigen Anerkennung der Schiffsführerzeugnisse sind Mechanismen für eine administrative Zusammenarbeit zwischen den rheinischen und polnischen Behörden vorzusehen, um vor allem die Gleichwertigkeit der betreffenden Zeugnisse auf Dauer zu gewährleisten, gemeinsame Praktiken zu entwickeln und verlässliche Systeme für den Informationsaustausch einzuführen. Die Vereinbarung sieht dazu die Abhaltung gemeinsamer Sitzungen sowie die Einrichtung von Mechanismen zur Informationsübermittlung zwischen den zuständigen Behörden vor.

Unterzeichnung einer multilateralen Verwaltungsvereinbarung zur gegenseitigen Anerkennung der Schifferdienstbücher in Europa

Die ZKR hat mit den Ministerien von sieben mitteleuropäischen Staaten (Österreich, Bulgarien, Ungarn, Polen, Rumänien, Slowakei, Tschechische Republik) vor kurzem eine Verwaltungsvereinbarung unterzeichnet, die am 1. Juli 2011 auf dem Rhein und im Hoheitsgebiet dieser sieben Staaten in Kraft tritt. Die Unterzeichner haben mit dieser Vereinbarung die gegenseitige Anerkennung der von ihren zuständigen Behörden ausgestellten Schifferdienstbücher beschlossen. Das Schifferdienstbuch dient dem Schiffer zum Nachweis seiner Tauglichkeit, seiner Schifffahrtserfahrung und seiner Befähigung. Gemäß der Vereinbarung sind alle anerkannten Schifferdienstbücher ähnlich gestaltet.

- Sie enthalten eine Spalte für die Eintragungen zur Tauglichkeit des Schiffers. Diese Eintragungen erfolgen auch in Zukunft ausschließlich durch die Ausstellungsbehörde, werden jedoch auf allen von der Vereinbarung abgedeckten Wasserstraßen als gültig anerkannt.
- Zudem enthalten die Schifferdienstbücher eine Spalte zur Eintragung der absolvierten Fahrten. Diese Spalte wird vom Schiffsführer ausgefüllt und muss der zuständigen Behörde zwecks Sichtvermerk jedes Jahr vorgelegt werden. Dank der Verwaltungsvereinbarung kann künftig jede zuständige Behörde, unabhängig davon, ob es sich um eine rheinische Behörde oder die Behörde eines Unterzeichnerstaates der Vereinbarung handelt, die Angaben zu den absolvierten Fahrten mit ihrem Stempel beglaubigen. Durch dieses Verfahren wird die Anzahl der Jahre der Schifffahrtserfahrung des Schiffers unumstößlich festgestellt, auf deren Grundlage der Schiffer die entsprechende Befähigung erwerben kann.
- Schließlich enthalten die Schifferdienstbücher eine Spalte für die Befähigungen des Schiffers. Alle Schifferdienstbücher, auf die sich die gegenseitige Anerkennung erstreckt, enthalten eine Seite zur Eintragung von Befähigungen nach der rheinischen Regelung. Diese Seite darf nur von einer zuständigen Rheinschifffahrtsbehörde ausgefüllt werden und stellt künftig auf dem Rhein den einzigen gültigen Nachweis für die Befähigung zum Schiffer dar. Bei der Eintragung der Befähigung nach der rheinischen Regelung berücksichtigt die zuständige Rheinschifffahrtsbehörde insbesondere

die durch das Dienstbuch des Schiffers anhand der oben beschriebenen Spalte nachgewiesene Schifffahrtserfahrung. Dadurch entfällt für die Schiffer ab dem 1. Juli 2011 beim Wechsel in ein anderes Land die Beantragung eines neuen Schifferdienstbuches, da sie ihr ursprüngliches Dienstbuch vorlegen können und die darin enthaltenen Eintragungen zur Tauglichkeit und Schifffahrtserfahrung im gesamten Geltungsbereich der Vereinbarung gelten. Wahrscheinlich wird der Geltungsbereich durch Beschluss der Moselkommission bald auf die Mosel erweitert.

Diese Maßnahme dürfte den europäischen Schiffen den Verwaltungsaufwand erleichtern und ihnen den Zugang zum gesamten europäischen Wasserstraßennetz einfacher machen. In diesem Sinne stellt die Unterzeichnung der Vereinbarung einen wichtigen Schritt zur Harmonisierung der Binnenschiffahrtstitel in Europa dar.

Wichtige Verbesserungen der technischen Vorschriften für Binnenschiffe

Anlässlich ihrer Herbsttagung 2010 hat die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) wichtige und umfangreiche Verbesserungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) beschlossen. Diese zielen vor allem darauf ab, die Vorschriften verständlicher zu machen, die Anwendung zu erleichtern und praktische Erfahrungen mit den Vorschriften zu berücksichtigen. Dazu wurden die Vorschriften über die Prüfungen harmonisiert und verdeutlicht. Die Sonderbestimmungen für Fahrgastschiffe wurden den Notwendigkeiten der Praxis angepasst. Nach einer langen Probephase wurden die Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, deren Länge 110 m überschreitet, welche bisher als Anordnungen vorübergehender Art in Kraft gesetzt waren, in definitive Änderungen der RheinSchUO überführt und deren Stabilitätsanforderungen verdeutlicht. Diese Änderungen sind soweit notwendig auch für die Richtlinie 2006/87/EG über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe vorgesehen, was sicherstellen wird, dass die Anforderungen der ZKR und der Europäischen Gemeinschaft weiterhin harmonisiert sind. Die Änderungen werden am 1. Dezember 2011 in Kraft treten.

Die Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) sieht für einige Schiffsausrüstungen besondere Prüfungen vor. Diese Prüfungen zeichnen sich dadurch aus, dass deren Durchführung entweder besondere Kenntnisse oder Erfahrungen benötigt, die häufig in den Untersuchungskommissionen nicht anzutreffen sind. Daneben gibt es auch Prüfungen, die in wesentlich kürzeren Inter-

vallen durchzuführen sind als die Untersuchung der Fahrzeuge. Daher werden diese Prüfungen im Allgemeinen nicht von den Untersuchungskommissionen durchgeführt und sind in der RheinSchUO im Einzelnen vorgeben. Die Vorschriften für die Prüfungen sind zu verschiedenen Zeiten in die RheinSchUO übernommen worden, was zu sachlich nicht gerechtfertigten Abweichungen der Formulierungen und Anforderungen führte. Daraus resultieren Missverständnisse bei den Adressaten der Vorschriften und Unterschiede in den Anwendungen der Vorschriften durch die verschiedenen Untersuchungskommissionen. Mit dem Zuwachs dieser Prüfungen durch das Erscheinen neuartiger Ausrüstungen an Bord, wie etwa von festeingebauten Feuerlöschanlagen, nahm auch der Umfang der Probleme zu. Für die Mitgliedsstaaten der EU, die diese Vorschriften im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie 2006/87/EG erstmals anwenden, sind diese Probleme noch viel größer, da diesen Staaten vielfach weder das System der Untersuchungskommissionen, noch Prüfungen durch externe Fachleute vertraut sind. Daher wurde es notwendig, die Vorschriften über die Prüfungen in der RheinSchUO wie auch der Richtlinie zu überarbeiten mit dem Ziel eindeutiger, konsistenter und verständlicher Regelungen, die die Anwendung der technischen Vorschriften erleichtern und in allen Mitgliedstaaten der ZKR und der EU zu einem gleichartigen Niveau der Prüfungen und der technischen Schiffssicherheit führen.

2004 hatte die ZKR eine umfassende Revision des Kapitels 15 RheinSchUO „Sonderbestimmungen für Fahrgastschiffe“ beschlossen. Seit dem Inkrafttreten dieses Beschlusses im Jahre 2006 hat die ZKR einen intensiven Austausch mit den zuständigen Behörden, dem Schifffahrtsgewerbe, den Schiffswerften und den Klassifikationsgesellschaften geführt mit dem Ziel, mögliche Schwierigkeiten bei der praktischen Anwendung der Vorschriften des Kapitels 15 in Erfahrung zu bringen. Die ZKR hat diese Schwierigkeiten analysiert und – sofern notwendig – Anpassung der betreffenden Vorschriften ausgearbeitet. Die ersten Anpassungen erfolgten anlässlich der Plenartagung der ZKR im Herbst 2006. Die jetzt vorgeschlagenen Änderungen betreffen vor allem die Anforderungen an die Stabilität und den Brandschutz der Fahrgastschiffe.

Die Zentralkommission hat erstmals 1995 das Kapitel 22a „Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, deren Länge 110 m überschreitet“ in die RheinSchUO eingeführt. 2000 hat

sie die Vorschriften aufgehoben und mittels einer Anordnung vorübergehender Art durch anspruchsvollere Vorschriften ersetzt. 2001 hat sie besondere technische Anforderungen für Fahrzeuge dieser Länge, die oberhalb von Mannheim verkehren dürfen, eingeführt. Diese Vorschriften haben sich bewährt und werden jetzt definitiv in die RheinSchUO aufgenommen. Die ZKR hat jedoch von der ursprünglich angedachten Eingliederung dieser Vorschriften in die allgemeinen Anforderungen der RheinSchUO abgesehen, da sich die Sondervorschriften für Fahrzeuge, deren Länge 110 m überschreitet, erheblich von denen anderer Fahrzeuge unterscheiden, insbesondere hinsichtlich der Anforderungen an die Stabilität.

Bei der jetzt vorgenommen Änderung der RheinSchUO wurden auch die Stabilitätsanforderungen klarer abgefasst, so dass deren Anwendung vereinfacht wird.

Andere jetzt vorgeschlagene Änderungen der RheinSchUO dienen der Erleichterung der Arbeit der Untersuchungskommissionen, der Abstimmung der technischen Vorschriften mit denen des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt vom 9. September 1996 (CDNI), der Aktualisierung von Verweisen auf internationale technische Standards sowie der Zulassung eines weiteren Typs von tragbaren Feuerlöschern.

ZKR definiert Anforderungen an Bordkläranlagen

Anlässlich ihrer Herbsttagung 2010 hat die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) technische Anforderungen für Bordkläranlagen definiert und ein Verfahren für deren Typzulassung festgelegt, was sich in einer Ergänzung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) um ein neues Kapitel 14a „Bordkläranlagen“ niederschlägt. Damit werden künftig an Bord von Fahrgastschiffen Kläranlagen installiert sein, die sicherstellen, dass Einleitungen von Abwässern zu keiner ökologischen Beeinträchtigung der Gewässer führen. Schiffs-eignern, steht weiterhin die Möglichkeit offen, Abwassersammeltanks zu nutzen. Diese Änderungen sind soweit notwendig auch für die Richtlinie 2006/87/EG über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe vorgesehen, was sicherstellen wird, dass die Anforderungen der ZKR und der Europäischen Gemeinschaft weiterhin harmonisiert sind. Die Änderungen werden am 1. Dezember 2011 zunächst für drei Jahre in Kraft treten. In

diesem Zeitraum werden die zuständigen Behörden und das Schifffahrtsgewerbe mit den neuen Vorschriften Erfahrungen sammeln können.

Die Vermeidung der Einleitung von häuslichen Abwässern der Fahrgastschifffahrt trägt zur Verbesserung der ökologischen Qualität des Rheins bei. Daher hatte die ZKR bereits in der RheinSchUO von 1995 die Forderung aufgenommen, dass Kabinenschiffe mit mehr als 50 Schlafplätzen mit Abwassersammeltanks oder Bordkläranlagen ausgerüstet sein müssen. Mit der Neufassung des Kapitels 15 RheinSchUO wurde im Jahre 2006 diese Vorschrift auf alle Fahrgastschiffe ausgedehnt. Dabei wird zusätzlich gefordert, dass geeignete Bordkläranlagen zu installieren sind, ohne jedoch den Begriff weiter zu präzisieren. Im Rahmen des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt vom 9. September 1996 (CDNI), in Kraft getreten am 1. November 2009, wurden Grenzwerte, die an den Ausläufen von Bordkläranlagen einzuhalten sind, definiert.

Die herstellende Industrie und das Schifffahrtsgewerbe haben ein Bedürfnis für einheitliche Zulassungsverfahren von Bordkläranlagen, die Einzelprüfungen an Bord vermeiden und stattdessen typbezogene Zulassungen vorsehen. Diese Zulassungen müssen die Funktionsfähigkeit der Bordkläranlagen und die Einhaltung der vorgegebenen Grenzwerte unter den speziellen Bedingungen der Binnenschifffahrt gewährleisten. Mit dem jetzt verabschiedeten Typgenehmigungsverfahren wird die ZKR diesem Bedürfnis gerecht, sie schafft Rechtssicherheit und stellt zugleich die Umsetzung der Ziele des CDNI sicher.

Die ZKR wird auch in den kommenden Monaten die Gleichwertigkeit anderer Normen über Bordkläranlagen prüfen und gegebenenfalls zur Anerkennung vorzuschlagen. Dabei werden die Sachverständigen der Mitgliedsstaaten der ZKR und der EU eng zusammenarbeiten, wie auch schon bei der Entwicklung der jetzt verabschiedeten Vorschriften. Damit werden einheitliche Vorschriften in ganz Europa erreicht werden können.

Die Listen der nach den vorgenannten Vorschriften zuständigen Behörden, der anerkannten technischen Dienste sowie der Bordkläranlagen mit Typgenehmigungen werden von der ZKR auf ihrer Internetseite (www.ccrzkr.org) veröffentlicht werden. ■

„Festmachen 2011“ - Ein Meditationsheft mit maritimen Themen und Fotomotiven aus der Lebens- und Arbeitswelt von Seeleuten

Monatssprüche 2011 und Fotografien von Begegnungen mit Seeleuten

Die Deutsche Seemannsmission (DSM) hat das Heft "Festmachen 2011" mit maritimen Themen und beindruckenden Bildmotiven aus der Lebens- und Arbeitswelt von Seeleuten herausgebracht. Darin werden Gedanken und Auslegungen zu Jahreslosung und Monatssprüchen 2011 mit Fotografien von Begegnungen mit Seeleuten kombiniert. Das Heft „Festmachen 2011“ eignet sich gut für die persönliche Andacht, die Einstimmung bzw. Bildmeditation und den Einsatz in Kreisen oder Gruppen. Die Autorinnen und Autoren aus Evangelischer Kirche und Seefahrt, wie z.B. die Präsidentin des 33. Deutschen Ev. Kirchentages 2011, Katrin Göring-Eckardt, unterstreichen mit ihrem Textbeitrag die Notwendigkeit einer Unterstützung für die Würde der Seeleute und die Arbeit der Deutschen Seemannsmission. Das Heft ist direkt zu beziehen über: Deutsche Seemannsmission e.V., Jippen 1, 28195 Bremen, Tel. 0421 17363-0, headoffice@seemannsmission.org, www.shop.seemannsmission.org, Preis: 5,- Euro zzgl. Porto und Verpackung.

Liste der Autorinnen und Autoren von „Festmachen 2011“: Oberkirchenrätin Dr. Uta André, EKD - DSM-Vizepräsidentin Dr. Margrit Wetzels - Seemannsdiakonin Christine Freytag, Bremerhaven - Seemannsdiakon Jörn Hille, London - Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung - Prof. em. Dr. Frank Crüsemann - Alexandra Pohl, VDR, Hamburg - Pfarrer Frank Wessel, Duisburg - Seemannsdiakon i.R. Norbert Esser - Dr. Bernhard Felmburg, Bevollmächtigter der EKD beim Bund und der EU - Landessuperintendent Dr. Hans-Christian Brandy, Stade, Regionalbischof für den Elbe-Weser-Raum - Pfarrerin Elisabeth Schäffer, Menden/Westfalen. - Zur Jahreslosung 2011: Katrin Göring-Eckardt, Präsidentin 33. Deutschen Ev. Kirchentag 2011. Die Deutsche Seemannsmission e.V. unterhält im Ausland über 17 Seemannsstationen, die eine ‚Heimat in der Fremde‘ für Seeleute bieten. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gehen an Bord und sind für Gespräche, für die Sorgen und Nöte der Seeleute da, die lange Fahrzeiten und immer kürzere Lie-

gezeiten in den Häfen haben. In Deutschland sind 16 Stationen mit eigenständigen Inlandsvereinen unter dem Dach der DSM organisiert.

Die diakonisch-missionarische Arbeit an Seeleuten wird von der Deutschen Seemannsmission seit über 150 Jahren getan. DSM e.V. ist als anerkannter Fachverband

für die Arbeit an und mit Seeleuten weltweit ein Mitglied des Diakonischen Werkes der Evangelischen Kirche in Deutschland (Stuttgart/Berlin). Die Tätigkeit der DSM wird finanziell wesentlich durch die Ev. Kirche Deutschland, die Bundesregierung, private Spenden und freiwillige Abgaben von Reedereien unterstützt. Der Gesamthaushalt 2009 umfasste knapp 2,4 Mio. Euro. ■

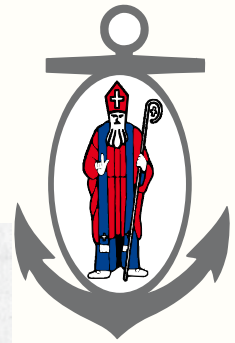


Festmachen 2011



Gedanken zu Jahreslosung & Monatssprüchen

Das Heft kann auch per E-Mail an headoffice@seemannsmission.org bestellt werden



ANZEIGEN

Mannheimer Morgen

Freitag
15. OKTOBER 2010

Jahresbericht

der Katholischen Schifferseelsorge
Duisburg-Ruhrort, St. Maximilian und Ewaldi
in der Pfarre St. Michael, Duisburg-Meiderich.

November 2009 - November 2010

Zunächst sei wieder, wie in den letzten Jahren, allen Helfern für ihre Unterstützung der missionarischen Bemühungen auf den Binnenwasserstraßen, besonders im Duisburger Raum, ganz herzlich gedankt.

Im Berichtszeitraum konnte der »Order zwischen Strom und Kai« regelmäßig erscheinen. Die Kontakte zu Firmen, Behörden und Institutionen wie WSP wurden sorgfältig gepflegt.



Bordbesuche fanden keine statt, es sei zu Fuß oder per Auto sehr gezielt. Denn die letzte Fahrt des Kirchenschiffes »St. Nikolaus« fand trotz der krankheitsbedingten Behinderung des Schiffsführers am 4. Dezember 2009 als Reise des Hl. Nikolaus durch die Duisburg-Ruhrorter Häfen statt. Nikolaus und Ruprecht konnten die Kinder an Bord – auch des Schulschiffes Rhein – mit je einer Tüte beglücken. Dann sollte das Schiff verkauft werden (der Schiffsführer, Herr Karl Westphal (li.), ist seit dem 1. Dezember 2009 Rentner), und darum nahm ich abends den Messkelch mit nach Hause, um ihn dann im Horstmannhaus /Altenheim St. Nikolaus bestimmungsgemäß weiter zu benutzen. Der Altar wurde am 5. Dezember 2010 von Bord geholt und dient nun als Altar in der Seitenkapelle der St.-Ewaldi-Kirche. Das Schiff selbst wurde am 23. April 2010 übergeben und dient nun als Klassenraum für eine Segelschule am Mittellandkanal. Die Bootshalle wurde an Ort und Stelle belassen, weil sie vom Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich übernommen wurde.



So fand die Schiffsprozession zu Ehren des Hl. Nikolaus am Binger Riff (km 530) am 6. Dezember 2009 – ebenso wie die Fronleichnamsprozession im Ruhrort am 3. Juni 2010, in diesem Jahr bei schönem Wetter und wie immer zu Wasser und zu Land – ohne das Kirchenschiff statt.



Einen zweiten, sehr gewichtigen Einschnitt in die Arbeit des Schifferseelsorgers in Duisburg brachte im Juni, 4 Wochen vor Ende des Lehrgangs „L 238“, die Anfrage des Bistums, ob ich auf den Unterricht im Schifferberufs-

Der St. Nikolaus-Schifferverband e.V. Mannheim, Sitz in Duisburg-Ruhrort wurde am 2. Mai 2010 in der Mitgliederversammlung aufgelöst. Zum Liquidator wird:
Günter Johannes Barth · Heiligenbergstr. 5-11 · 68163 Mannheim bestellt.

kolleg Rhein verzichten könne: man habe mit großer Wahrscheinlichkeit einen Herrn gefunden, der bereit sei, diesen Dienst zu übernehmen. Ihn möchte ich nachfolgend kurz vorstellen:



Darius Kurzok · * 8. November 1970
in Neudeck, Oberschlesien
1990 Abitur · verheiratet
1998 Diplom der Theologie zu Krakau
seit 2000 in der Bundesrepublik
seit Juli 2010 Anerkennung des Diploms
aus Polen auch in der Bundesrepublik
Angestellter des Bistums Essen
Berufsziel: Diakon in der Schifferseelsorge

Ein weiterer, ganz wichtiger Einschnitt in die Arbeit des Schifferseelsorgers ist, dass im Schiffverband die Bezirksversammlungen, besonders die Generalversammlung im Mai 2010 sehr ernst genommen wurden; und der Beschluss der Verbandsleitung wie aller Teilnehmer der Generalversammlung zur Auflösung des Verbandes wegen „Alterschwäche“ vieler Mitglieder vom Registergericht Mannheim anerkannt wurde.

Zum Liquidator des Verbandes ernannte das Gericht:



Herrn Diakon Günther Barth (*im Foto li.*)
Heiligenbergstraße 5-11
68163 Mannheim
(ich nenne die Privatadresse des
Mannheimer Schifferseelsorgers, weil das
Bistum Speyer die Büroräume in
Mannheim entzieht).

Wer also noch Forderungen an den Verband hat, stelle diese bitte innerhalb eines Jahres an den Liquidator, danach wird satzungsgemäß das Restvermögen auf die Schifferkinderheime in Mannheim und Würzburg aufgeteilt.

Also bitte keine Beitragszahlungen mehr auf das Konto des Verbandes!

Hochwillkommen sind aber nun freiwillige Spenden der bisherigen Verbands-Vereine/-Mitglieder, die mit Eintritt der Auflösung Mitglieder der Interessengemeinschaft der St.-Nikolaus-Schiffvereine geworden sind, auf das Konto der Kath. Schifferseelsorge Duisburg-Ruhrort:

Volksbank Rhein-Ruhr eG
BLZ 350 603 86
Konto 531 506 1222
Verfügungsberechtigter ist Pastor Werner Paquet,
Harmonistraße 35, 47119 Duisburg-Ruhrort, Telefon 0203/82973,

denn: Die Katholische Schifferseelsorge gibt es immer noch, und sie bedarf der Unterstützung, mehr noch als früher.

Jahresbericht/ 2



„Ich bin als Licht in die Welt gekommen,
damit jeder, der an mich glaubt,
nicht in der Finsternis bleibe“
(Kap. 12,4-6)

Wir wünschen allen Fahrenden
und Freunden der Schifffahrt
ein gnadenreiches Weihnachtsfest
und ein gesegnetes Jahr 2011.

Allzeit gute Fahrt
In Gottes Namen

Aus diesem Grund – eben weil es kostengünstiger ist – halten Sie mit dieser die letzte »Order«-Ausgabe, die auf Papier gedruckt ist und per Post versandt wird, in Händen.

Die »Order« 2011/1 und folgende werden nur noch elektronisch via Internet zur Verfügung stehen. Für alle Internet-Anwender abrufbar und zum Herunterladen (für Ausdrucke) unter:

SCHIFFFAHRT-ONLINE

>Die Fachzeitschrift im Internet<
www.schiffahrt-online.de

An dieser Stelle sei zunächst der Zeitschrift »Binnenschifffahrt« gedankt, dem Organ der Binnenschifffahrt, dem der »Order« jahrelang beigelegt werden durfte. Danken möchten wir aber auch Herrn Friedbert Barg, Herausgeber und Redakteur der Schifffahrt-Online, der sich bereit erklärt hat, den Order kostenlos auf seiner Seite zu veröffentlichen. Zum Ablauf bzgl. dieses Dienstes informieren wir Sie in diesem Order in einem gesonderten Artikel.

Auch Flagge, Abzeichen, Tischwimpel etc. sind weiterhin über Ruhrort zu erhalten.

Pastor Werner Paquet - Schifferseelsorger

ORDER ONLINE

Nun hat es auch den Order erwischt, aus Kostengründen müssen wir online gehen.

Für viele Mitglieder des ehemaligen St.-Nikolaus-Schiffverbandes sicherlich gewöhnungsbedürftig. Doch vielleicht haben Sie Familienmitglieder, Freunde oder Vereinskameraden, die internet-fähig sind und Ihnen dabei helfen, auch weiterhin eine gedruckte Ausgabe in Händen zu halten. Begeistern Sie, mit dem Redaktionsteam durch den neuen Internetauftritt, auch junge Menschen, die durch dieses Medium oft wirksamer zu überzeugen sind, als durch die traditionelle Verteilung.

Für die „Mitarbeiter“, denen ich an dieser Stelle einmal mehr für ihre Unterstützung durch Hereingabe von Artikeln und Fotos danken möchte, ändert sich nichts wirklich wesentlich.

Wer per E-Mail kommunizieren möchte, kann dies weiterhin unter kkdruck@arcor.de tun. Die Unterlagen, die bisher per Post an Pastor Paquet gesandt wurden, landen ebenfalls zur Weiterleitung immer noch in der Druckerei Dünnwald. Von hier aus werden alle Daten an Herrn Friedbert Barg, Schifffahrt-Online.de weitergeleitet.

Dennoch haben wir eine ganz große Bitte. In vielen Fällen haben wir in der Vergangenheit die Daten für die Familien-Nachrichten als sogenanntes »Jahrespaket« bekommen, d.h. alle Quartale zusammengefaßt. Leider können wir bei der Vielzahl der Vereine hier nicht immer genau nachvollziehen, wer uns Quartals- und wer Jahresdaten zugesandt hat. Dadurch ist es in der Vergangenheit des öfteren dazu gekommen, dass Geburtstage „unter den Tisch“ gefallen sind. Um dies für die Zukunft auszuschließen, bitten wir dringend darum die entsprechenden Unterlagen **wirklich nur pro Quartal** einzusenden.

Wir freuen uns auf eine weiterhin gedeihliche, gute Zusammenarbeit und eine positive Resonanz hinsichtlich unserer Web-Präsenz.

Es soll für den »Order« auch weiterhin heißen:

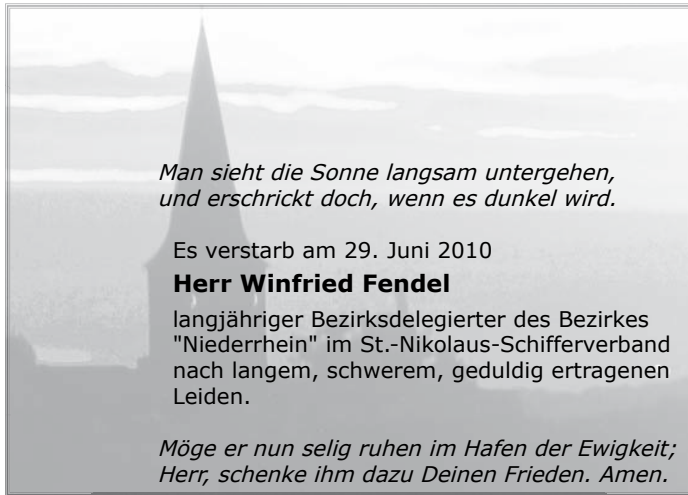
»Allzeit gute Fahrt - In Gottes Namen«

Monika Dünnwald

TERMINE +++ TERMINE +++

- | | |
|--|---|
| Freitag
18.30 Uhr
19.30 Uhr | 5. November 2010
Hl. Messe in der St.-Maximilian-Kirche
Bezirksversammlung, Bezirk IV · Niederrhein Teil Ruhrort
im Hotel »Taverne im Deutschen Haus« · Ruhrort |
| Sonntag
10.00 Uhr
ab 14.00 Uhr | 5. Dezember 2010 · 2. Adventssonntag
Hochamt Pfarrkirche Assmannshausen
ab Nikolaus-Kapelle · St.-Nikolaus-Schifferwallfahrt zum Riff |
| Freitag | 7. Januar 2011
Jahreshauptversammlung SV Haren |
| Samstag
9.00 Uhr
19.30 Uhr | 8. Januar 2011
Jahreshauptversammlung SV Dorfprozelten
Messe und Versammlung
Schifferball im „Stern“ |
| Samstag | 12. März 2011
ARGE-Versammlung der Niederrheinischen Schiffervereine |
| Sonntag
11.15 Uhr
ca. 12.00 Uhr
14.00 Uhr | 20. März 2011
Hl. Messe
gemeinsames Essen, anschließend ca. } auf der
Bezirksversammlung, Bezirk III · Mittelrhein · Winkel } „Robert Stolz“ |
| Sonntag | 3. April 2011
Bezirksversammlung, Bezirk I · Neckar-Oberrhein · Haßmersheim |
| Sonntag | 10. April 2011
Jubiläumsveranstaltung »20 Jahre SV Karlstadt« |
| Freitag | 6. Mai 2011
Beginn der »Bari-Wallfahrt« |
| Sonntag
10.00 Uhr
11.00 Uhr
ca. 12.00 Uhr
14.00 Uhr | 29. Mai 2011
Wallfahrt und Versammlung
»Interessengemeinschaft der St.-Nikolaus-Schiffervereine«
Sammeln am Flaggenmast
Hochamt in der Wallfahrtskirche
gemeinsames Essen
Versammlung } im Hotel
„Singender Wirt“ |
| Sonntag
bis Montag | 19. August 2011
22. August 2011
Hafenfest in Ruhrort |
| jeder 1. Montag
im Monat | offener Monatstreff ab 19.00 Uhr des
St.-Nikolaus-Schiffervereins Ruhrort · „Taverne im Deutschen Haus“ |

Weitere Termine und nähere Einzelheiten standen bei Redaktionsschluss noch nicht fest.



*Man sieht die Sonne langsam untergehen,
und erschrickt doch, wenn es dunkel wird.*

Es verstarb am 29. Juni 2010
Herr Winfried Fendel
 langjähriger Bezirksdelegierter des Bezirkes
 "Niederrhein" im St.-Nikolaus-Schifferverband
 nach langem, schwerem, geduldig ertragenen
 Leiden.

*Möge er nun selig ruhen im Hafen der Ewigkeit;
Herr, schenke ihm dazu Deinen Frieden. Amen.*



*Die Zeit, Gott zu suchen,
ist das Leben.
Die Zeit, Gott zu finden,
ist der Tod.
Die Zeit, Gott nahe zu sein,
ist die Ewigkeit.*

Es verstarb am 15. Oktober 2010
Herr Josef Kuhl
 Als Vorsitzender des St.-Nikolaus-Schiffervereins
 Ruhrort von 1880 eV leitete er über 40 Jahre die
 Geschicke des Vereins und war dem St.-Nikolaus-
 Schifferverband treu verbunden.

*Möge er nun selig ruhen im Hafen der Ewigkeit;
Herr, schenke ihm dazu Deinen Frieden. Amen.*

Liebe Vereinskameraden, Fahrensleute, Binnenschiffer und Freunde der Schifffahrt,

an dieser Stelle ist es mir ein ganz besonderes Anliegen, all' denen zu danken, die in den 105 Jahren des Bestehens des Verbandes mitgeholfen haben – gleichgültig ob im Verband oder Ortsverein – oft mit großem persönlichen Einsatz und Treue. Ganz herzlich Danke und „Vergelt's Gott“ zu sagen für ihre Mühen, ihren Einsatz, unser Anliegen:

*Sorge um den jugendlichen Nachwuchs
 Weiterbildung im Beruf
 Pflege von Tradition und Kameradschaft/Geselligkeit
 Pflege des Glaubens und Repräsentation der
 Katholischen Kirche auch auf dem Wasser,*

in der Vergangenheit zu vertreten und bitten, dies auch in Zukunft zu tun.

Um nur einige zu nennen, stellvertretend für viele:

Präses Maron, Msgr. Weinmann, Bezirksdelegierte wie Ignatz Spröhnle oder, just verstorben, Winfried Fendel, Vereinsvorsitzender Heinz Schneider in Assmannshausen oder Josef Kuhl, bereits 40 Jahre Vereinsvorsitzender, von dessen Tod wir während der Redaktionsarbeiten überrascht wurden. Ich weiß, die Namensreihe müsste viel länger sein, diese ist willkürlich, aber selbst ich, seit mehr als 20 Jahren in der Verbandsleitung, weiß nicht mehr alle Helfer – oft geschah oder geschieht es ja auch im Stillen.

Allen sei nochmals gedankt – gedankt zugleich mit einer Bitte:

Die Schifferseelsorge wird neue Wege gehen müssen, neue Formen entwickeln. Für Gute Vorschläge und neue Ideen bin ich dankbar. Denn sicher erhalten nun z.B. Feste oder Jubiläen als Begegnungsmöglichkeiten neue Gewichtungen. Auch werden Kooperationen, z.B. „ARGE- Arbeitsgemeinschaft Niederrheinischer Schiffervereine“ eher möglich, weil die Interessengemeinschaft konfessionell offener sein kann als bisher der St.-Nikolaus-Schifferverband. Ich denke da z.B. an die Einladung des Schiffervereins Beuel 1862 eV zur Neueinweihung des Carillons im September 2010, für die ich danke.

Trotz aller Strukturwandlungen: Es bleibt bestehen, dass die Gemeinde St. Maximilian als Pfarrei gegründet worden ist für die Seelsorge an den Menschen in der Stadt und auf den Schiffen in den Häfen. Solange eine Katholische Kirche in Ruhrort bleibt, bleibt auch die Katholische Schifferseelsorge – schon aus dem Selbstverständnis der Kirche heraus, für die Benachteiligten einzutreten – davon bin ich überzeugt. Und in einem Land mit 80 Millionen Bürgern wie der BRD sind 6.000 Fahrensleute immer eine, wenn auch demokratisch, unterdrückte Minderheit, für die einzutreten die Katholische Kirche verpflichtet ist.

Pastor Werner Paquet - Schifferseelsorger

Arbeitsstelle der Katholischen Binnenschiffer- seelsorge

„ORDER“

Zwischen Strom und Kai

(wird unentgeltlich
1/4jährlich abgegeben)

Herausgeber und Verleger:
Kath. Schifferseelsorge
 47119 Duisburg
 Fabrikstraße 16
 Telefon: (0203) 82973
 Telefax: (0203) 81792

@ auch per Internet

E-Mail: kkdruck@arcor.de

Redaktion:
 Pastor Werner Paquet · Schifferseelsorger

Kath. Schifferseelsorge
 47119 Duisburg-Ruhrort
 Fabrikstraße 16
 Volksbank Rhein-Ruhr eG,
 Konto-Nr: 531 506 1222,
 BLZ 350 603 86

An dieser Stelle danken wir allen, die die
»Order« mit Bild- und Wortbeiträgen sowie
ideell unterstützen.

Die Verbandsleitung bittet um rechtzeitige
Angabe von Terminen!

**Redaktionsschluss für die
„ORDER“1/2011, 15. Dezember 2010**

**ab Order 1/2011 nur noch unter
www.schifffahrt-online.de**

Assmannshausen

- 4.10. Ingeborg Nemeč 71 J.
- 21.10. Ruth Wagner 77 J.
- 29.10. Heinz Gattenhof 66 J.
- 23.11. Günter Unger 75 J.
- 1.12. Eckart Klingenburg sen. 71 J.
- 6.12. Wendelin Kilian 84 J.
- 11.12. Heinz Weiland 69 J.
- 16.12. Josef Hötger 75 J.
- 17.12. Heinz Schneider 74 J.
- 18.12. Ludwig Schweibächer 68 J.
- 19.12. Adolf Fass 91 J.

Dorfprozelten

- 20.10. Karl Heinz Zöller 68 J.
- 28.10. Rudi Weber 75 J.
- 30.10. Wolfgang Zöller 74 J.
- 31.10. Reinhold Brand 82 J.
- 1.11. Harm Boontjes 63 J.
- 6.11. Winfried Zöller 75 J.
- 6.11. Adolf Brößler 69 J.
- 22.11. Gert Amrhein 69 J.
- 24.11. Werner Geier 64 J.
- 26.11. Rudi Wolz 63 J.
- 26.11. Heinrich Zöller 61 J.
- 22.12. Reinald Zöller 78 J.
- 24.12. Helga Wolf 67 J.
- 28.12. Arno Rheinthalder 70 J.

Erlach

- 9.10. Hans Büchner 69 J.
- 23.10. Ottilie Bils 81 J.
- 30.10. Franz Wolf 62 J.
- 11.11. Dieter Heim 66 J.
- 11.11. Ernst Zentel 66 J.
- 12.11. Martin Brönnner 71 J.
- 16.11. Anna Greser 97 J.
- 8.12. Hubert Bils 75 J.
- 8.12. Manfred Müller 70 J.
- 27.12. Lidwina Greser 79 J.
- 29.12. Ernst Brunner 69 J.
- 30.12. Gerd Hortig 71 J.

Faulbach

- 2.10. Heinz Stapf 70 J.
- 7.10. Gerhard Buberl 74 J.
- 1.11. Gertrud Brand 83 J.
- 7.11. Helmut Fleckenstein 74 J.
- 7.11. Günter Heinemeier 70 J.
- 10.11. Leopold Pichura 81 J.
- 19.11. Paul Hock 74 J.
- 6.12. Reiner Rüd 71 J.
- 10.12. Rita Stapf 67 J.
- 15.12. Winfried Fecher 67 J.

GOLDENE HOCHZEIT FEIERN

DIAMANTENE HOCHZEIT FEIERTEN

- 5. 8. Maria & Karl Fleckenstein

EHRUNG DER VEREINSJUBILARE

- 70 Jahre Hugo Weber
- 60 Jahre Eugen Brand
- 60 Jahre Helmut Fleckenstein
- 25 Jahre Leopold Pichura

Freudenberg

- 9.10. Eleonore Maier 71 J.
- 10.10. Helmut Schork 72 J.
- 15.10. Wilhelm Kern 70 J.
- 19.12. Elisabeth Mayer 72 J.

Greffern

- 13.10. Oskar Kiefer 80 J.
- 17.10. Klaus Koch 69 J.
- 26.10. Otto Krebs 72 J.
- 1.11. Bernhard Jäger 68 J.
- 3.11. Heinrich Bauer 72 J.
- 7.11. Kurt Gerth 65 J.
- 10.11. Erwin Koch 91 J.
- 15.11. Gustav Friedmann 74 J.
- 25.11. Edgar Winschermann 82 J.
- 27.11. Werner Keck 80 J.
- 10.12. Otmar Bader 72 J.
- 15.12. Adolf Riebold 73 J.

GOLDENE HOCHZEIT FEIERN

- 5.11. Erna & Gustav Friedmann

Haren-Ems

- 1.10. Clemens Esders 83 J.
- 3.10. Hermann Cordes 86 J.
- 3.10. Stephan Gerdelmann 75 J.
- 6.10. Bernhard Lohmann 81 J.
- 10.10. Lambert Schepers 86 J.
- 25.10. Heinz Litmeyer 70 J.
- 27.10. Rudolf Schepers 73 J.
- 1.11. Gerhard Schepers 87 J.
- 1.11. Hermann Husmann 75 J.
- 5.11. Bernhard Wolters 74 J.
- 10.11. Hermann Sibum 82 J.
- 12.11. Johann Held 81 J.
- 14.11. Ernst Schlierf 75 J.
- 15.11. Heiner Hebbelmann 72 J.
- 16.11. Hans Larink 73 J.
- 17.11. Heinrich Jüngerhans 70 J.
- 17.11. Gerhard Litmeyer 70 J.
- 18.11. Johann Schepers 89 J.
- 19.11. Hermann Hunfeld 73 J.
- 21.11. Bernhard Gerdelmann 70 J.
- 22.11. Kaspar Held 74 J.
- 26.11. Heinz Schepers 81 J.
- 3.12. Hermann Wermes 70 J.
- 4.12. Adolf Esders 72 J.
- 4.12. Wilhelm Litmeyer 72 J.
- 5.12. Hermann Bartling 79 J.
- 9.12. Thea Backers 81 J.
- 12.12. Wilhelm Gerdelmann 78 J.
- 17.12. Hermann Lohmann 75 J.
- 17.12. Rudolf Schepers 72 J.
- 20.12. Wilhelm Schepers 78 J.
- 20.12. Otto Schulte 70 J.
- 21.12. Otto Deymann 71 J.
- 22.12. Gerhard Schepers 73 J.
- 23.12. Anton Schepers 84 J.

IN DEN HAFEN DER EWIGKEIT WURDE GERUFEN:

- 2. 8. Heinz Bernd Hanses 85 J.

Haßmersheim

- 23.10. Leo Ebert 81 J.
- 6.11. Hans Höfer 71 J.
- 8.11. Richard Podesta 90 J.
- 27.11. Eva Bittler 89 J.
- 28.12. Emma Spröhnle 91 J.

GOLDENE HOCHZEIT FEIERTEN

- 24. 9. Annemarie & Karl Schadt

Hirschhorn

- 6.10. Katharina Rippe 90 J.
- 14.10. Wolfgang Schäfer 71 J.
- 27.10. Helmut Günther 71 J.
- 8.11. Ernst Konradi 74 J.
- 12.11. Heinz Albert 70 J.
- 6.12. Rosl Kerle 89 J.
- 6.12. Helga Sauer 64 J.
- 7.12. Ilona Dörr 62 J.
- 9.12. Herbert Blum 78 J.
- 11.12. Swanhild Klostermann 76 J.
- 12.12. Martin Bell 84 J.

Kamp-Bornhofen

- 6.10. Theo Michelbach 67 J.
- 29.10. Alfred Leyendecker 70 J.
- 31.10. Gerda Weinand 75 J.
- 2.11. Katharina Ruckes 90 J.
- 8.11. Marliese Querbach 70 J.
- 12.11. Martin Kauth 71 J.
- 21.11. Hilmar Stanschus 68 J.
- 15.12. Philipp Konradi 88 J.
- 15.12. Mechthilde Mueller 73 J.
- 21.12. Alfred Kup 88 J.
- 25.12. Thea Diesler 78 J.

Knetzgau

- 19.10. Ludwig Weiglein 85 J.
- 24.10. Helmut Geheeb 70 J.
- 28.10. Horst Gräf 73 J.
- 1.12. Gert Klauer 71 J.
- 29.12. Herbert Friedrich 64 J.

Mannheim

- 2.10. Johann Göttert 85 J.
- 15.10. Thea Kickel 69 J.
- 19.10. Anne-Marie Bretzel 85 J.
- 1.11. Kurt Raab 79 J.
- 22.11. Karl Kern (2. Vors.) 63 J.
- 23.11. Luise Berns 97 J.
- 1.12. Margot Dörflinger 89 J.
- 10.12. Beate Fendel 89 J.
- 11.12. Josef Adler 76 J.
- 13.12. Gertrud Christian 63 J.

IN DEN HAFEN DER EWIGKEIT WURDE GERUFEN:

- 17.10. Magda Heisner 84 J.

Neckargerach

- 1.10. Karl Kumpf 52 J.
- 18.10. Klaus Peter Mainzer 64 J.
- 30.10. Hermann Schenk 73 J.
- 2.11. Elisabeth Herrmann 87 J.
- 4.11. Regina Fuchs 90 J.
- 8.11. Günter Geiselmann 56 J.
- 16.11. Martin Bell, jun. 51 J.
- 23.11. Kilian Senftleber 80 J.
- 10.12. Elisabeth Keller 84 J.
- 11.12. August Maier 73 J.
- 11.12. Trudbert Spröhnle 61 J.
- 12.12. Martin Bell, sen. 85 J.
- 14.12. Konrad Theobald 76 J.
- 15.12. Annchen Bell 85 J.
- 15.12. Theodor Lorenz 68 J.
- 16.12. Herrmann Riedle 62 J.
- 21.12. Karl Spröhnle 69 J.
- 22.12. Gerhard Lösken 68 J.
- 24.12. Franz-Josef Lorenz 56 J.

Ruhrort

- 1.10. Karl Kumpf 52 J.
- 2.10. Klaus-Rudolf Stoerb 51 J.
- 3.10. Michael Scholz 67 J.
- 7.10. Rosemarie Hoffmann 77 J.
- 19.10. Hans Stoerb 70 J.
- 9.11. Karl Westphal 66 J.
- 14.11. Wilhelm Wittig 73 J.
- 14.11. Lothar Barth 54 J.
- 15.11. Kurt Hilgers 67 J.
- 20.11. Heinz Oess 82 J.
- 22.11. Dieter Nimis 63 J.
- 30.11. Raymond Saenn 57 J.
- 30.11. Emil Oess jr. 54 J.
- 4.12. Johannes van den Berk 56 J.
- 19.12. Willi Quernhorst 71 J.
- 23.12. Peter Haas 68 J.

GOLDENE HOCHZEIT FEIERN

- 30.10. Ursula & Heinz Wollhöfer

IN DEN HAFEN DER EWIGKEIT WURDE GERUFEN:

- 10. 9. Karel Genesis 94 J.
- 15.10. Josef Kuhl (1. Vors.) 89 J.

Spy

- 8.10. Hermann Guenther sen. 73 J.
- 19.10. Bruno Volk 79 J.
- 25.10. Hans Stein 92 J.
- 8.11. Egon Kost 76 J.
- 15.11. Walter Alt 82 J.
- 20.11. Herta Strack 97 J.
- 24.11. Guenther Strack 85 J.
- 3.12. Peter Heil 66 J.
- 7.12. Walter Ecker 89 J.
- 9.12. Anneliese Volk 77 J.
- 10.12. Manfred Knebel 73 J.
- 18.12. Richard Schweikert 75 J.
- 31.12. Anni Ecker 90 J.

GOLDENE HOCHZEIT FEIERN

- 15.11. Eheleute L. Schweikert

Urmitz

- 5.10. Margret Loosen 60 J.
- 19.10. Günther Wilhelmus 70 J.
- 14.11. Michael Goike 50 J.
- 3.12. Franz Feuerpeil 70 J.
- 4.12. Antheim Marfels 60 J.
- 19.12. Heinz Ulf 70 J.
- 23.12. Arnold Samland 70 J.

Wellmich-Ehrenthal

- 27.10. Berthold Kremb 71 J.
- 13.11. Dieter Proff 69 J.
- 5.12. Manfred Scheffler 70 J.
- 20.12. Dorothea Götz 65 J.
- 26.12. Hildegard Schweikart 61 J.



Hier wollen wir gratulieren, Anteil nehmen und informieren.

Wir bitten um Nachsicht, sollten wir jemanden vergessen haben. Bitte benachrichtigen Sie uns und wir werden uns (ver)bessern. Durch die Zusendung von unterschiedlichsten Daten kann es zu Verschiebungen oder Veröffentlichung der Geburtstage von Mitgliedern kommen, die das 60. Lebensjahr noch nicht erreicht haben. Auch dafür bitten wir um Verständnis.



Quartalszeit

Magst du zu dem Alten halten
Oder Altes neu gestalten,
Mein's nur treu
Und lass Gott walten!

Joseph Karl Benedikt Freiherr von Eichendorff
(1788 - 1857)



Die führenden Schiffbauländer China und Korea sind weiterhin kompromisslos

OECD: Schiffbauverhandlungen gescheitert

Nach fünfjährigen Bemühungen hat das Sekretariat der OECD Arbeitsgruppe Schiffbau dem OECD-Rat empfohlen, die Verhandlungen über ein internationales Schiffbauabkommen für gescheitert zu erklären. Dieser Empfehlung hat der Rat am 16.12.2010 entsprochen.

Noch im April 2010 hatten sich alle Handlungsparteien zur Wiederaufnahme der Verhandlungen grundsätzlich bereit erklärt. Anschließende Gespräche offenbarten jedoch unüberbrückbare Differenzen, insbesondere hinsichtlich des Themas Preisbildung. Der VSM sieht seine Befürchtungen bestätigt, da sich die führenden Schiffbauländer China und Korea weiterhin kompromisslos hinsichtlich des Abbaus ihrer intensiven Beihilfen für ihre Schiffbauindustrie zeigen. Obwohl sie mittlerweile zumindest die Existenz der vorhandenen Überkapazitäten anerkannt haben, zeigen sie keinerlei Bereitschaft, international faire Wettbewerbsrahmenbedingungen anzustreben, was

auch den Abbau von Subventionen und staatlichen Unterstützungsmaßnahmen beinhalten würde. Demgegenüber war die EU bereits 2004 mit der Einstellung aller direkten Schiffbaubehilfen im Hinblick auf die angestrebten OECD-Verhandlungen einseitig in Vorleistung getreten, ohne dass dies jedoch jemals von den asiatischen Schiffbauländern honoriert wurde.

Im Gegenteil hatten insbesondere China und Südkorea im Zuge der anhaltenden Schiffbaukrise ihre bestehenden Beihilfeprogramme noch durch vielfältige Maßnahmen ausgeweitet, anstatt mit Konsolidierungsschritten zur Anpassung auf die neue Marktlage zu reagieren. Dies führte im Ergebnis zu einer weiteren Zementierung bestehender Wettbewerbsverzerrungen.

VSM Hauptgeschäftsführer Werner Lundt resümiert die Situation: „Damit sind die deutschen Unternehmen der Schiffbauindustrie einem Wettbewerb gegen fernöstliche Staatskassen schutzlos ausgeliefert. Wir fordern die Bundesregierung und die EU-Kom-

mission auf, ihre Zurückhaltung hinsichtlich des unfairen Wettbewerbs im Schiffbau aufzugeben und den Realitäten ins Auge zu sehen! Werften und Zulieferindustrie benötigen dringend wirksame Unterstützung, um ihre gefährdete Marktposition in diesem unfairen Verdrängungswettbewerb halten zu können.“ Lundt weiter: „Es steht nicht nur das Überleben der Schiffbauindustrie auf dem Spiel, sondern mittelfristig auch die Existenz der gesamten maritimen Wirtschaft. Einen solchen Verlust können sich weder Deutschland noch Europa leisten!“

Der Verband für Schiffbau und Meerestechnik e. V. ist die politische und wirtschaftliche Interessenvertretung der deutschen maritimen Industrie, der See- und Binnenschiffswerften wie auch der Zulieferer. Weitere Einzelheiten zur Entwicklung der deutschen Schiffbauindustrie und der Meerestechnik enthält der Jahresbericht 2009 des VSM. Er kann beim VSM angefordert oder unter im Internet unter <http://www.vsm.de> heruntergeladen werden. ■



Der Verband für Schiffbau und Meerestechnik e. V. mit Sitz in Hamburg ist die politische und wirtschaftliche Interessenvertretung der deutschen maritimen Industrie, der See- und Binnenschiffswerften wie auch der Zulieferer. Foto: VSM 17.12.2010



Verlassen jetzt ihre österreichischen Besitzer und fahren künftig für die Schweizer Ferrexpo: Die Schiffe der DDSG. Auf dem Foto: MGSS „Klosterneuburg“.

16.12.2010: Schweizer Ferrexpo kauft 100 Prozent der österreichischen Helogistics Donauschiffe unter Schweizer Flagge

Von Peter Baumgartner

Helogistics Holding GmbH. hat am 15. Dezember 2010 in einer Aussendung mitgeteilt, dass das Schweizer Unternehmen Ferrexpo Plc 100 % des Anteilskapitals erworben und die bestehenden Bankschulden des Unternehmens übernommen hat. Somit heißt der neue Eigentümer von Helogistics, unter dessen Dach auch die beiden Reedereien Erste Donau-Dampfschiffahrts GmbH (DDSG) und MAHART Duna Cargo Kft. sind, Ferrexpo Plc.

Die Übernahme erfolgt vorbehaltlich der behördlichen Genehmigung und wird voraussichtlich um das Jahresende 2010 abgeschlossen sein. Ferrexpo Plc mit Sitz in Bar, notiert an der Londoner Börse (Marktkapitalisierung ca. 2,1 Mrd. Pfund) und verfügt über Produktionseinrichtungen für Stahl und Eisenerz-Pellets in der Ukraine. Das Unternehmen produziert ca. 9,5 Millionen Tonnen jährlich und liefert diese an Kunden in Europa, den mittleren Osten und nach Asien. Im Jahr 2009 und bis zum 30. November 2010 lieferte Helogistics jeweils

ca. 504.000 Tonnen bzw. 575.000 Tonnen FERREXPO-Pellets an einen größeren Kunden in Mitteleuropa. Helogistics hat nach eigenen Angaben einige schwierige Jahre hinter sich. Der neue Eigentümer FERREXPO geht davon aus, dass das Geschäft durch den Transport eines höheren Prozentsatzes der FERREXPO-Lieferungen, die derzeit im Donaukorridor auf dem Bahnweg zu den Kunden transportiert werden, durch die Flotte des Unternehmens profitieren wird. Michael Abrahams, CEO von Ferrexpo, sieht in der Akquisition eine Chance, die Marktführerschaft in Nord-, Mittel- und Osteuropa festigen zu können. Außerdem ist es Teil der Firmenstrategie, die Kontrolle über die Lieferkette zu den bestehenden Kundenbeziehungen zu sichern.

Unter dem neuen Eigentümer wird sich Helogistics darauf konzentrieren, die Dienstleistungen für alle Kunden zu verbessern, indem ihnen zum Beispiel der Zugang zu neuen Märkten über den Rhein- und Donau-Korridor erleichtert wird. Am Standort der Firmen ändert sich nichts. Die DDSG bleibt weiterhin in Wien und der MAHART Firmen-

sitz bleibt in Budapest. Auch in personeller Hinsicht sind keine Änderungen geplant teilt Herfried Leitner, CEO von Helogistics mit. Sehrwohl geplant ist hingegen, dass sich das Unternehmen von alten und unrentablen Schiffen trennt, die entweder verkauft oder verschrottet werden. Neben der erst kürzlich gestarteten, neuen Containerlinie HELO-1 Constanza – Budapest, sind noch zwei zusätzliche Angebote für die Kunden in Vorbereitung. Die Containerlinie entwickelt sich sehr erfolgreich. Seit dem Start am 13. August 2010 konnten bereits mehr als 1000 Container befördert werden.

In der nächsten Ausbaustufe in etwa bis Jahresmitte 2011 soll die Linie bis Bratislava, Wien und Krems erweitert werden. In der Endstufe, etwa Anfang 2012 soll dann die Linie zwischen Constanza bis zum Hafen Enns laufen. Derzeit erreicht die junge Containerlinie bereits eine Fahrplangenaueigkeit von 85 %, was für die Donauverhältnisse durchaus sehr beachtlich ist. Helogistics ist zuversichtlich, dass es innerhalb der FERREXPO-Gruppe gelingen wird, gewinnbringende Geschäfte – auch für die Kunden – zu schaffen. ■