

# Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

## Ministerbesuch beim BDB

*Peter Ramsauer: Schulschiff RHEIN - Modernisierung wird mit 800.000 € unterstützt*

Seite 10-11

## Wissensvermittlung

*Kooperation zwischen dem Schiffer-Berufskolleg RHEIN und dem **Schifffahrts-Magazin***

Seiten 18-21

## Waldhof-Havarie

*Es gibt Vermutungen, aber die Untersuchungsergebnisse sind noch nicht freigegeben*

Seiten 22-25



## Die Transport- und Haftpflichtversicherung der esa EuroShip.

**Neu:  
Bis zu € 50 Mio. Deckung**

Das Produkt und die Bedingungen haben wir im letzten Jahr weiter verbessert. Auf Basis dieses umfangreichen Versicherungskonzeptes bieten wir ab sofort für zahlreiche Schiffstypen **Deckungssummen von bis zu € 50 Mio.**

**esa - Immer eine Schiffslänge voraus.** Weitere Informationen bei Ihrem Versicherungsfachmann, per Telefon +49 (0) 71 36. 9513. 313 oder unter: [www.esa-allianz.de](http://www.esa-allianz.de)

Ein Unternehmen der Allianz 

**esa** 

# Den Fortschritt erleben.

## Liebherr FCC Baureihe - fest installierter Hafenkran für den Einsatz im Binnenhafen.

- Universell einsetzbar mit Haken, Spreader oder Motorgreifer



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



**Liebherr-Nenzing Service GmbH**  
Am Neuländer Baggerteich 1  
21079 Hamburg/Germany  
Tel.: +49 40 76702-248  
info.ins@liebherr.com  
www.liebherr.com

**LIEBHERR**  
Die Firmengruppe



Friedbert Barg  
Herausgeber

**Alles in allem dürfte der Besuch des Bundesverkehrsministers beim BDB als runde Sache gewertet werden, die allen Beteiligten etwas gebracht hat**

## Gezielte Fragen - gezielte Antworten

**N**och vor etwas mehr als Jahresfrist hatte Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer während einer Veranstaltung des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) in Berlin eingeräumt, dass er von Schifffahrt und Wasserstraßen eigentlich gar nicht so viel weiß.

Das scheint sich gründlich geändert zu haben, denn in seiner Rede anlässlich der Mitgliederversammlung des BDB im Duisburg-Ruhrorter „Haus Rhein“ ließ der Verkehrsminister, der gelernter Müller ist und nach seiner Lehre Wirtschaftswissenschaften studiert und dann zum Doktor der Staatswissenschaften promoviert hat, durchaus gezieltes Detailwissen erkennen.

BDB-Präsident Georg Hötte und später auch eine Reihe von Gästen und BDB-Mitgliedern richteten gezielte Fragen an Ramsauer - und bekamen gezielte Antworten.

So antwortete er auf die Frage nach der Verlängerung des Motorenförderprogramms, dass dieses nicht nur fortgeführt, sondern sogar von einer auf eineinhalb Millionen Euro erhöht werde.

Ende der Abgabefreiheit auf dem Rhein? Klares Nein! Die sei, sagte der Minister, in der Mannheimer Akte festgelegt und dabei bleibe es auch.

Der Forderung nach der Ermöglichung eines höheren mehrlagigen Containertransports im Kanalnetz begegnete Ramsauer, der ja nicht allein Verkehrs-, sondern zugleich auch Städtebauminister ist, - nicht nur - mit dem Hinweis auf die Kosten für die damit verbundenen

Baumaßnahmen. Vielmehr, sagte er, müssten die Zufahrten zu den Brücken innerhalb der Ortschaften an den Kanälen schon so weit vor der Querung des Kanals ansteigen, dass es zu einer drastischen Veränderung des Stadtbildes führen würde.

Bei der Frage nach Details zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) hielt sich der Minister allerdings zurück. Wie zuvor auf einer Veranstaltung der niederländischen KSV Ministerialdirigent Reinhard Klingen seinem Minister nicht vorgreifen wollte (siehe Seite 8), bat diesmal Ramsauer seinerseits um Verständnis dafür, dass er zu dem Thema nichts zu sagen beabsichtige, weil er zuerst den Verkehrsausschuss des Bundestages und die Personalräte der WSV informieren müsse. Man beabsichtige zwar, und das könne er auch hier sagen, deutliche Veränderungen in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, aber man werde sie nicht „herunterkochen“ und zu einer Gewährleistungsverwaltung umbauen.

Großen Applaus erhielt der Bundesverkehrsminister für seine Zusage, 800.000 Euro für Umbau und Instandsetzung des Schulschiffs „Rhein“ zur Verfügung zu stellen. Das Gewerbe alleine hätte das nicht schultern können.

Alles in allem dürfte der Besuch des Bundesverkehrsministers beim BDB als runde Sache gewertet werden, die allen Beteiligten etwas gebracht hat. Der Binnenschifffahrt, weil ihr im Großen und Ganzen Gutes widerfahren ist, der Politik, weil sie für viele Entscheidungen um Verständnis geworben - und bekommen hat. ■

## Schifffahrt

- Als Nachfolger von Jean-Marie Woehrling  
Hans van der Werf wird neuer ZKR-Generalsekretär 6
- Binnenschifffahrt verliert in Hessen an Bedeutung  
Minus 12 Prozent gegenüber 2011 6
- Richtigstellung: SWS ist K+S Wettbewerber 6
- Köhlers FlottenKalender 2013 erschienen 7
- „Kleiner Zapfenstreich“ im Schiffer-Berufskolleg RHEIN  
Hans-Günter Portmann geht in den Ruhestand 7
- „Wir tun nichts, was der Binnenschifffahrt schaden könnte“  
KSV tagte mit deutschem Gast 8
- Früherer AdB-Präsident  
Heribert Becker vollendete das 75. Lebensjahr 8
- Gründer der Reederei CroisiEurope  
Gérard Schmitter gestorben 9
- BBD-Geschäftsbericht liegt vor 9
- Konstruktiver Dialog zwischen BDB und Bundes-  
verkehrsminister Dr. Peter Ramsauer 10
- Logistikcluster NRW und VVWL fordern einen stärkeren  
europäischen Ansatz bei der maritimen Verkehrspolitik 12
- Torsten Staffeldt: „Das Binnenschiff ist mit Abstand  
der umweltfreundlichste Verkehrsträger“ 13
- MS Jenny alias MS Wissenschaft startet in Berlin 15
- **Schiffahrts-Magazin**-Serie:  
Geschichten aus der Schifffahrt (XXXIII) 16
- **Neue Serie im Schiffahrts-Magazin:** Wissensvermittlung  
und Merkmale eines selbstständigen und handlungs-  
orientierten Unterrichts in der Binnenschiffrausbildung  
Die Schüler befähigen, komplexe Probleme einzuordnen  
und auch zu bewältigen 18
- Ein Zwischenbericht der Unfalluntersuchungskommission bei  
der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest liefert

- aufschlussreiche Informationen über die Waldhof-Havarie  
Es gibt Vermutungen, aber die Untersuchungs-Ergebnisse  
sind noch nicht freigegeben 20
- Transportchancen: 7 Mio. t Soja entlang der Donau  
Für die Binnenschifffahrt steht die Ampel auf „Grün“ 26
- Die Königin an Bord auf der ehemaligen „Vincent  
van Gogh“: London entdeckt die Themse neu 27
- Premium-Flusskreuzfahrtschiff mit 82 Kabinen und  
4 Suiten für 150 Passagiere  
MS Belvedere: Ausstattung und Service wie in  
einem Vier-Sterne-Hotel 28
- Woche der Umwelt am Berliner Schloss Bellevue  
Harener Schiffsausrüster Lohmann zeigte  
neues Schiffs-Wasch-System 30
- Köln Düsseldorf Deutsche Rheinschifffahrt meldet  
sich als Kreuzfahrtveranstalter für Flussreisen zurück  
Rechtsstreit mit Viking nach vier Jahren beendet 31

## Schiffstechnik

- Die August Storm GmbH & Co. KG in Spelle feierte  
ihr 75-jähriges Bestehen mit Kunden und Mitarbeiters  
Optimistisch in die Zukunft 32
- Neckarbootsbau Ebert, Neckarsteinach  
Schiffsbaukompetenz in Aluminium 34
- Über 500 internationale Experten zum SMM Offshore  
Dialog erwartet – Sonderschau zu Offshore-Technologien  
auf der SMM 36

## Rubriken

- Editorial 3
- Impressum 4

**Titelbild:** Schiffsverkehr auf dem Niederrhein unterhalb Emmerich.

**Foto:** Friedbert Barg

### Impressum

## Schiffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

erscheint parallel mit

Die Fachzeitschrift im Internet [www.schiffahrt-online.de](http://www.schiffahrt-online.de)

## Schiffahrt-online

Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Gegründet 2008  
Deutsche Nationalbibliothek ISSN 1867-8831

**Herausgeber und Verlag**  
Friedbert Barg, Journalist (DJV)

F. Barg Verlag UG (haftungsbeschränkt)  
Scheidtstraße 4, 40239 Düsseldorf  
Geschäftsführer: Friedbert Barg, HRB 60259 AG Düsseldorf,  
Redaktion: Mülheimer Straße 4, 40239 Düsseldorf  
Tel. +49 (0)211-383683, Fax +49 (0)211-383684

### Redaktion

Friedbert Barg (gesamtverantwortlich)  
f.barg@schiffahrts-magazin.de

### Online-Redaktion

Sylvia Artl (sylvia-artl@schiffahrt-online.de)

### Ständige Autoren/Korrespondenten

John C. Albrecht, Schweiz + Frankreich; Peter Baumgartner, Österreich; Jenny May, Berlin + neue Bundesländer; Petra Grünendahl, Duisburg; Torsten Reda, Niederlande; Dr. Carola Siedhoff, Hamburg; Werner Reuters, Oberrhein; Gerhard Strack, Mittelrhein.

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.

### Anzeigenleitung Deutschland

Michael Spahn, Hafestraße 9, 55118 Mainz  
Tel. 06131 / 62 74 626 Fax 06131 / 27 56 164  
m.spahn@schiffahrt-online.de

### Anzeigenleitung Österreich

Peter Baumgartner, Novemberstraße 30, A-9300 St. Veit/Glan  
Tel. +43 (0)664 263 43 62 Fax +43 (0)4212 47536  
IBBS@a1.net

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 6/2012 vom 01.01.2012

## Häfen / Wasserstraßen

- Noch vor zehn Jahren wurde der Bonner Rheinhafen als „nicht förderungswürdig“ eingestuft  
Angelegt auf Nachhaltigkeit und Langfristigkeit 38
- Mit via donau als Grundstückseigentümer und dem Mierka Donauhafen Krems als Betreiber  
Neue Donau-Ladestelle für Enercon Windkraftenergie 40
- Hafen-Informationsfahrt zum Thema „Zukunftspotential in den Verkehrsträgern Wasserstraße und Schiene“  
Minden wirbt für Nutzung der Binnenwasserstraße 42
- Über 25 Aufsichtsräte sind sich die Beteiligten schon einig geworden. Jetzt fehlt nur noch der Geschäftsführer.  
Hafengesellschaft ist auf dem Weg 43
- Am neuen Schwerlasthafen in Osterrönfeld schweben jetzt Turmteile für Windkraftanlagen durch die Luft  
Neue Mobilkräne für den Osterrönfelder Hafen 44
- Instandhaltungsmaßnahmen an den Rheinschleusen  
Große Schleusenammern für 6 Monate außer Betrieb 45

## Stellenmarkt

Seite 47

## Inserentenverzeichnis

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

Atlas Schifffahrt	17
August Storm GmbH	30
Carl Rehder Gruppe	6
DTG eG	39
duisport (Stellenangebot)	47
esa-Allianz	Titelseite
Fördergesellschaft Museum der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.	4. Umschlagseite
Hafen Mannheim	9
Liebherr-Nenzing Service GmbH	2. Umschlagseite
Magnetrol	37
Mierka Donauhafen Krems	41
MSG eG	7
Schwarz-Technik GmbH	35
Schulschiff „Rhein“	33
SMM Hamburg	31
Stellengesuche	47
Wernz GmbH	34
Wittig Schiffsausrüstung	11

## Zusammen mit FS-Schiffstechnik und Koedood

# „Offenes Haus“ bei HA-DU



Auf großes Interesse war das „Haus der offenen Tür“, das die Duisburger Heinrich Harbisch Schiffswerft (HA-DU) in Kooperation mit FS-Schiffstechnik und Koedood Propulsion auf dem Wertgelände an der Wertstraße in Duisburg veranstaltet hatte. In einzelnen Gruppen wurden die Besucher durch die Werkräume geführt und konnten sich dabei ein Bild von den modernen Techniken machen, mit denen Schiffsreparaturen durchgeführt werden. Gezielte Fragen der Besucher beantworteten die Gastgeber Frank Schröder von FS-Schiffstechnik, Peter Meyer von Koedood Propulsion, und Karin Wendt (kl. Foto, v.l.) direkt.

Als Nachfolger von Jean-Marie Woehrling, der am 1. September 2012 in den Ruhestand ausscheidet

## Hans van der Werf wird neuer ZKR-Generalsekretär

Die Delegationen der Mitgliedstaaten der ZKR haben abgeschlossen, Hans van der Werf ab 1. September 2012 zum neuen Generalsekretär der ZKR zu ernennen.

Van der Werf ist Niederländer und bekleidet das Amt des Stellvertretenden Generalsekretärs der ZKR seit 18 Jahren. Vorher hatte er unter anderem die Leitung des CBRB (Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart) und des Generalsekretariats der IVR (Internationale Vereinigung des Rheinschiffregisters) in Rotterdam inne. Im Sekretariat der ZKR hat er sich insbesondere im Rahmen der Betreuung von Wirtschaftsfragen ausgezeichnete Verdienste erworben. So hat er bei der Einführung der Marktbeobachtung und bei der Umsetzung des CDNI-Übereinkommens (Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt) eine bedeutende Rolle gespielt.

Der Rotterdamer bekleidet auch das Amt des Vorsitzenden des Rechtsausschusses der IVR und ist zudem Interimsvorsitzender des Präsidiums des VBW (Verein für europä-

ische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen). Er tritt an die Stelle von Jean-Marie Woehrling, der das Amt des Generalsekretärs seit nunmehr 14 Jahren bekleidet und am 1. September 2012 in den Ruhestand treten wird. ■



Wird neuer Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt: Hans van der Werf.

Foto: Friedbert Barg

Binnenschifffahrt verliert in Hessen an Bedeutung

## Minus 12 Prozent gegenüber 2011

Die Binnenschifffahrt verliert als Mittel der Güterbeförderung in Hessen weiter an Bedeutung. Im März lag sie um 12 Prozent unter dem Wert des Vorjahresmonats, wie das Statistische Landesamt in Wiesbaden am Mittwoch mitteilte.

Danach wurden an den 14 hessischen Häfen, Lösch- und Ladestellen 898.000 Tonnen ein- und ausgeladen. 78 Prozent davon entfielen auf ankommende Güter, deren Volumen binnen Jahresfrist mit jetzt noch 699.000 Tonnen um 10,3 Prozent zurückging. Der Versand von Gütern ging um 17,5 Prozent auf 198.000 Tonnen zurück.

Der Großteil der transportierten Waren entfiel auf Erze, Steine und Erden, wie es weiter hieß. Deren Volumen stieg in der Binnenschifffahrt sogar noch um 28 Prozent. Dagegen gab es bei Kokerei- und Mineralölzerzeugnissen einen Rückgang von fast 35 Prozent. Auch bei Kohle, rohem Erdöl und Erdgas sowie bei Gefahrgütern sank das Volumen deutlich. ■

Anzeige

Ihr Spezialist  
auf allen Gebieten  
der Transport- und  
Schiffsversicherung



Bei uns  
können Sie sicher  
vor Anker gehen!



Die CARL REHDER GRUPPE erweitert ihr Angebot für den russischen Markt. Um der immer stärker steigenden Nachfrage nach den Dienstleistungen der zur CARL REHDER GRUPPE gehörenden Firmen aus dem russischen Schifffahrts- und Versicherungsmarkt gerecht zu werden, wurde am 16. Juni 2011 im Beisein russischer, niederländischer und deutscher Gäste feierlich die Gründung der JMS JOINT MARINE SERVICE RUS LLC und die Eröffnung des Moskauer Büros der Firma begangen.

Mit der Gründung eröffnet sich für westliche Lieferanten und Investoren und für russische Versicherer die Möglichkeit sowohl im Schadenfall, als auch bei der Risikobewertung und Versicherung nicht nur direkt,

ohne den Umweg über Deutschland machen zu müssen, auf die Expertise und den Service der Fachleute der JMS JOINT MARINE SERVICE GBMH zurückgreifen zu können, sondern gleichzeitig auch die Expertise der russischen Mitarbeiter in Moskau nutzen zu können.

Die Mitarbeiter der CARL REHDER GRUPPE stehen Ihnen unter der unten genannten Telefonnummer gern für weitere Informationen jederzeit zur Verfügung.

CARL REHDER GRUPPE  
Lindhorster Straße 4  
21218 Seevetal (Hittfeld)  
Tel.: 04105 77028-0  
Fax: 04105 77028-18  
info@carl-rehder.de, www.carl-rehder.de

### Richtigstellung SWS ist K+S Wettbewerber

In Ihrer Ausgabe 03/2012 haben Sie in dem Bericht auf Seite 20 über die K+S berichtet, dass die Reederei Schwaben ein Partner der SWS wäre.

Dies ist falsch!

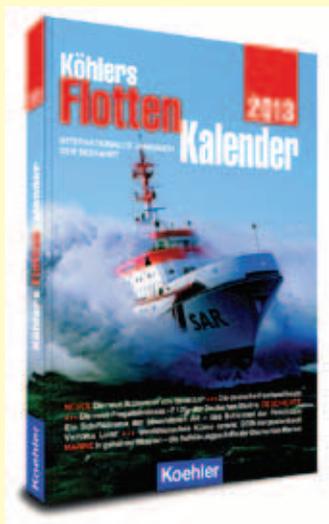
Die Reederei Schwaben GmbH ist Logistikdienstleister und Tochter der Südwestdeutsche Salzwerte AG, welche ein Wettbewerber der K+S ist.

Mit freundlichen Grüßen  
Tobias Haiber  
Reederei Schwaben  
GmbH, Heilbronn

## Hans Jürgen Witthöft Köhlers Flotten- Kalender 2013 erschienen

Der neue FlottenKalender kommt wie gewohnt, mit vielen spannenden und unterhaltsamen Themen aus der maritimen Welt. Die Leser erwartet wieder eine gelungene Mischung aus Unterhaltung und Information aus den verschiedensten Bereichen der Schifffahrt – Handelsschifffahrt, Marine, Reiseberichte, Persönlichkeiten und Historisches.

Besondere Themen in Köhlers FlottenKalender 2013 sind zum Beispiel die Aufklärungsschiffe der Deutschen Marine, die Geschichte der Kraweel „Lisa von Lübeck“, die majestätische Wolga – viel mehr als nur ein Fluss, das Schiffsdrama der „Prinzessin Victoria Luise“ und der Ost-West-Konflikt von 1968: Westdeutsches Kümo rammt DDR-Vorpostenschiff. Zahlreiche Fotos illustrieren diesen maritimen Klassiker. Umfassend informierend und ansprechend aufbereitet ist Köhlers Flottenkalender Jahr für Jahr eine Pflichtlektüre für maritim Interessierte!



Hans Jürgen Witthöft (Hrsg.)  
Köhlers FlottenKalender 2013  
Internationales Jahrbuch der Seefahrt  
Erscheinungstermin Juni 2012  
272 Seiten • 14,8 x 21 cm  
zahlr. s/w- u. Farb-Abb. • Broschur  
EUR (D) 14,95 • EUR (A) 15,40 • Sfr\* 20,90  
ISBN 978-3-7822-1054-6  
Köhlers Verlagsgesellschaft mbH, Hamburg

„Kleiner Zapfenstreich“ am 5. Juli 2012 um 10 Uhr im Schiffer-Berufskolleg RHEIN in Duisburg-Homberg

## Hans-Günter Portmann geht in den Ruhestand

Dipl.-Ing. Hans-Günter Portmann, Schulleiter des Schiffer-Berufskolleg RHEIN, wird mit Ende des Schuljahres 2011/2012 in Pension gehen. Die feierliche Verabschiedung findet am Donnerstag den 5. Juli 2012 statt.

Seit 1999 führt Hans-Günter Portmann das Schiffer-Berufskolleg RHEIN mit großem Engagement. Stets profitierte die Schule auch von seinen Verbindungen zur Bundesmarine, in der er jahrelang als Reservist tätig war und mit dem Dienstgrad eines Kapitänleutnants beendete. Die Chance, zum „Kapitän zur See“ befördert zu werden, schlug er zu Gunsten der Schule aus.

Ebenso ließ Portmann als Mitglied der „Education in Inland Navigation“ (EDINNA) die Verbindung zu mehreren europäischen Nachbarstaaten im Rahmen einer einheitlichen Berufsausbildung in Europa aufleben. Regelmäßige Kontakte und Treffen mit ausländischen Schülern und Lehrkräften bauten Berührungspunkte ab und intensivierten die Beziehungen im Rahmen einer Harmonisierung der Binnenschifffahrt in Europa.

Im Rahmen eines „kleinen Zapfenstreiches“ wollen sich vor allem die Schülerinnen und Schüler sowie das Kollegium am Donnerstag den 5. Juli von ihrem Schulleiter verabschieden.

Gegen 10 Uhr wird Herr Portmann mit einer Limousine und Chauffeur das Schiffer-Berufskolleg RHEIN erreichen. Dort werden Schülerinnen und Schüler für einen stilvollen Empfang mit schiffischen Ehren sorgen.

Wir werden in unserer nächsten Ausgabe ausführlich über den scheidenden Schulleiter und seinen Weg in der Schifffahrt berichten. ■



**Chef des Schiffer-Berufskollegs in Duisburg: Dipl.-Ing. Hans-Günter Portmann.**  
Foto: F. Barg

Anzeige

**Stark  
auf dem Wasser  
und an Land  
verbinden wir Europa ...**



... und sind für Sie mit einer leistungsfähigen Flotte von mehr als 70 Schiffen unterwegs. Unser Produktportfolio wird ergänzt durch logistische Dienstleistungen, Schiffsreparaturen und Bunkerungen.

**MSG eG**

der Marktführer in  
Bayerns Binnenschifffahrt

Südliche Hafenstraße 15  
97080 Würzburg  
www.MSGeG.de

Besuchen Sie auch unsere  
Service-Station Würzburg  
Ihr Bunkerbetrieb im Neuen Hafen  
Main-km 247,0

und unseren  
MSG-Schiffsmotoren und  
Wertbetrieb  
Dorfprozelten

**MSG**  
ships & more

Expertise seit über 95 Jahren

„Wir tun nichts, was der Binnenschifffahrt schaden könnte“

## KSV tagte mit deutschem Gast

Mit der Zukunft der Wasserstraßen in Deutschland befassten sich über 100 Mitglieder und Gäste der niederländischen Koninklijke Schippersvereniging „Schuttevaer“ (KSV) an Bord des FGS „Jules Verne“ auf dem Rhein vor der deutschen Grenzstadt Emmerich.

Als Fachmann für die Antworten auf die Fragen zum Thema hatte der KSV Ministerialdirigent Reinhard Klingen, Leiter der Abteilung Wasserstraßen und Schifffahrt im Bundesverkehrsministerium, eingeladen. Und Klingen hatte sich denn auch einer ganzen Reihe kritischer vorgetragener Fragen der holländischen Nachbarn zu stellen. Dabei ging es um die geplante Neukategorisierung des deutschen Wasserstraßennetzes ebenso wie um den Zustand der stark veralteten Schleusen im Kanalnetz, den Mangel an Liegeplätzen und Gelegenheiten zum Absetzen der Autos von Bord. Der von der KSV freundlich als „R(h)einhard Klingen“ angekündigte hohe Beamte begründete insbesondere die angespro-

chene Neukategorisierung damit, dass einfach nicht genug Geld da sei: „Wir müssen die vorhandenen Mittel dort einsetzen, wo es am nötigsten und wirksamsten ist.“ Ins Detail wolle er aber nicht gehen, um nicht seinem Minister vorzugreifen, der möglicherweise kurze Zeit später beim Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt etwas dazu sagen wolle. Das gelte auch für die Frage nach der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (*Bericht dazu: Seite 10 und Editorial auf Seite 3 dieser Ausgabe*). Den teilweise schlechten Zustand des deutschen Wasserstraßennetzes stritt Klingen nicht ab, - man wisse, dass da vieles im Argen läge und auch, dass Ersatz- und Erhaltungsarbeiten immer dringender würde. Alles würde eine runde Milliarde Euro kosten, - und die habe man einfach nicht. Man werde sich aber bemühen, alles zur Zufriedenheit aller zu regeln, sagte Klingen, und: „Sie können sicher sein, dass wir nichts tun, was der Binnenschifffahrt schaden könnte.“

F. Barg ■



Zusammen mit den Schifffahrtsexperten Hans van der Werf (stellv. ZKR-Generalsekretär, Mitte) und Rob Huyser (Direktor Maritime Angelegenheiten im NL-Verkehrsministerium, rechts auf dem Foto) auf dem Podium der KSV: Ministerialdirigent Reinhard Klingen (Bundesverkehrsministerium).

Foto: Friedbert Barg

## Früherer AdB-Präsident Heribert Becker vollendete das 75. Lebensjahr

Heribert Becker, Ehrenpräsident der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve, feierte am 18. Juni seinen 75. Geburtstag. Seit 1980 gehörte Becker der IHK-Vollversammlung an. 1997 wurde er zum Präsidenten gewählt und im Jahr 2001 zum Ehrenpräsidenten ernannt. Als Vorstand des Duisburger Traditionsunternehmens Lehnkering engagierte sich Heribert Becker im IHK-Verkehrsausschuss.

Nach Abschluss seines Studiums der Volkswirtschaftslehre in Freiburg und Köln begann er seine berufliche Laufbahn in Köln-Wesseling. Die Tätigkeit für die Reederei „Braunkohle“ bildete die Grundlage seines weiteren beruflichen Werdegangs. 1964 wechselte Becker nach Duisburg zur Lehnkering AG. Zehn Jahre später wurde er in den Vorstand berufen. Von 1977 bis zur Beendigung seiner Karriere 1999 war er als Sprecher beziehungsweise Vorsitzender für das Unternehmen tätig. Nach wie vor fühlt sich Heribert Becker eng mit der Binnenschifffahrt verbunden, deren nationalen und internationalen Führungsgremien er in leitenden Positionen - unter anderem als Präsident des Arbeitgeberverbandes der deutschen Binnenschifffahrt - angehörte. ■

Medienpartner der SMM 2012 in Hamburg

[www.schifffahrt-online.de](http://www.schifffahrt-online.de)

# Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Nutzen Sie unsere Verbreitung auf der größten Schiffbaumesse der Welt für Ihre Werbung!

Michael Spahn, Tel. 06131 / 62 74 626 (für Deutschland) und Peter Baumgartner, Tel. +43 (0)664 263 43 62 (für Österreich) beraten Sie gerne.

## Gründer der Reederei CroisiEurope

# Gérard Schmitter gestorben

Bereits Ende Februar ist der Gründer einer der gr o ten europäischen Flusskreuzfahrtreedereien, Gérard Schmitter (76), gestorben. Schmitter, der die Geschäfte bereits 1999 an seine vier Kinder Anne-Marie, Christian, Philipp und Patrick übergeben hat, gilt als Pionier der Flusskreuzfahrt. Bereits vor 30 Jahren brachte der Sohn eines T pfers sein erstes eigenes Schiff in Fahrt und organisierte damit Kreuzfahrten mit Hotelübernachtung zwischen Frankreich und Deutschland. Vorher hatte er schon mehrere Jahre erfolgreich Schiffe in seiner Heimatstadt Straßburg gechartert, die für ihn eine gute Kombination zum eigenen Freizeitpark darstellten. 1986 stellte Schmitter sein erstes richtiges Kreuzfahrtschiff, die MS Kellermann, mit 48 Kabinen in Dienst. Danach ging es mit der Reederei, die ursprünglich unter dem Namen „Alsace Cruises“ firmierte, steil bergauf. Seit 1997 trägt das Unternehmen den Namen CroisiEurope und befördert mit 28 Schiffen jährlich rund 200.000 Passagiere auf allen Wasserstraßen in Europa. Seit 2010 bietet

das Unternehmen auch kombinierte Fluss/Seekreuzfahrten an. Darüber hinaus gibt es unter der Marke CroisiVoyages gecharterte Schiffe in anderen Fahrgebieten.

In Erinnerung an den großen Reeder und Kreuzfahrtpionier, wurde das jüngste Mitglied der Flotte auf den Namen MS Gérard Schmitter getauft und im April in Dienst gestellt (110 Meter lang, 88 Kabinen). Der Tradition ihres Vaters folgend, wollen die Kinder die Reederei mit 900 Mitarbeitern weiter wachsen lassen und entschlossen auf Kurs bleiben. P.B. ■



Gérard Schmitter

Foto: CroisiEurope

## BBD-Geschäftsbericht Aktuelle Lage der Binnenschifffahrt

P unklich zur Mitgliederversammlung am 19. Juni 2012 hat der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) seinen Geschäftsbericht 2011/2012 veröffentlicht. Die Unterlage ist unter [www.binnenschiff.de](http://www.binnenschiff.de) in der Rubrik „Presse“ als pdf-Format abrufbar. Die gedruckte Ausgabe kann über die Geschäftsstelle des Verbandes ([infobdb@binnenschiff.de](mailto:infobdb@binnenschiff.de)) bezogen werden.

Im aktuellen Geschäftsbericht wird die Situation des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt und die Lage der deutschen Binnenschifffahrt anhand von aktuellen statistischen Daten dargestellt. Das Kapitel „Nationale Verkehrs- und Gewerbepolitik“ skizziert gut zweieinhalb Jahre nach Zusammentreten der aktuellen Bundesregierung die für die Binnenschifffahrt relevanten Entwicklungen etwa aus dem Bereich Infrastrukturpolitik. ■

Anzeige



## Mannheim – Quadrate und mehr

Unser Hafen bringt bunte Vielfalt in die Region und in die Welt.



Staatliche Rhein-Neckar-  
Hafengesellschaft Mannheim mbH  
[www.hafen-mannheim.de](http://www.hafen-mannheim.de)

Hafen Mannheim  
weltweit für die Region

Zeigte sich auch in einer Reihe von Detailfragen zum Thema Binnenschifffahrt wohlinformiert: Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer



Konstruktiver Dialog zwischen dem Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt und Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer über die Zukunft der Binnenschifffahrt

## Minister sichert die Fortführung und die Intensivierung der Gewerbeförderung zu

Die Binnenschifffahrt soll zukünftig noch stärker in die Transport- und Logistikkonzepte integriert werden. Das prognostizierte Verkehrswachstum ist nur zu bewältigen, wenn der Binnenschifffahrt seitens der Verkehrspolitik ein deutlich größeres Augenmerk beigemessen wird. Mit dieser Ankündigung eröffnete Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer seine Gastrede im Rahmen des öffentlichen Teils der Mitgliederversammlung des Bundesver-

bandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) am 19. Juni 2012 in Duisburg.

In seiner Rede zum Thema „Binnenschifffahrt hat Zukunft – Bilanz und Ausblick“ versicherte Ramsauer, dass sein Haus daran arbeite, verlässliche Entwicklungsperspektiven für die Binnenschifffahrt zu schaffen, wozu auch ein gezielter Ausbau der derzeitigen Engpässe in der Wasserstraßeninfrastruktur gehört. Im Bereich Infrastruktur müsse in

Zeiten knapper Haushaltsmittel der eindeutige Schwerpunkt in der Sicherung eines leistungsfähigen Wasserstraßennetzes liegen. Dies sei im Hinblick auf den Zustand der Anlagen an Bundeswasserstraßen und die jahrzehntelange Unterfinanzierung, die sich mittlerweile auf jährliche Fehlbeträge in Höhe von rund 500 Mio. Euro summiert hat, dringend geboten.

Minister Ramsauer unterstütze die Forderung des BDB-Präsidenten Georg Hötte,



86 Gäste hörten den Vortrag und die binnenschifffahrtsfreundlichen Aussagen des Bundesverkehrsministers. Fotos: Friedbert Barg



**Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer wick - zur Freude von BDB-Präsident Georg Hötte - auch kritischen Fragen nicht aus**



**BDB-Präsident Georg Hötte und Geschäftsführer Jens Schwanen begrüßen Dr. Peter Ramsauer vor dem Haus. Vor dem Minister-Dienstwagen begrüßen sich Dr. Julia Reuss, persönliche Referentin des Ministers, und Achim Wehrmann, Leiter der Unterabteilung Schifffahrt im Bundesverkehrsministerium.**

Fotos: Friedbert Barg

auch zukünftig für eine verstärkte Mittelzuweisung im Wasserstraßenbereich zu kämpfen.

Mit großer Freude vernahmen die über 80 Gäste im „Haus Rhein“, dass Minister Ramsauer im kommenden Jahr die dringend notwendige Modernisierung der Aus- und Weiterbildungseinrichtung „Schulschiff Rhein“ mit 800.000 Euro unterstützen wird.

Auch hinsichtlich der Ausbildungsförderung und Motorenförderung darf die Branche mit einer Fortführung und Optimierung rechnen. „Durch die finanzielle Förderung des Einbaus von besonders emissionsarmen Dieselmotoren, Partikelminderungsanlagen und Katalysatoren wird die Binnenschifffahrt aus ökonomischer und ökologischer Sicht noch interessanter“, so Minister Ramsauer.

Der BDB hat im Rahmen seiner Mitgliederversammlung ein Papier vorgelegt, in dem die Kernforderungen des Verbandes aus den Bereichen Infrastruktur und Gewerbeförderung auf den Punkt gebracht werden. Auf diese Kernforderungen wie etwa die deutliche Aufstockung des Etats für den Erhalt und den Ausbau der Wasserstraßen und die Beibehaltung der Abgabefreiheit auf dem Rhein hatte BDB-Präsident Georg Hötte bereits in seiner einleitenden Rede gegenüber dem Minister hingewiesen: „Ohne hinreichende Infrastruktur kann ein Verkehrsträger weder seinen vollen volkswirtschaftlichen Nutzen

bringen noch seine natürlichen Vorteile auszuspielen. Der Staat ist hier gefordert, seinen originären Pflichten nachzukommen und alles zu tun, damit die notwendige Infrastruktur aller Verkehrsträger, insbesondere aber die der über Jahre vernachlässigten Wasserstraßen, nicht weiter verfällt sondern genügend Mittel bereit stehen, die vorhandenen Wasserwege ordnungsgemäß zu unterhalten und bestehende Engpässe schnellstmöglich zu beseitigen sowie sinnvolle Ausbaumaßnahmen an bestehenden Wasserstraßen durchzuführen.“

*Lesen Sie hierzu auch das Editorial auf der Seite 3*



**Glücklich über die 800.000-Euro-Zusage für das Schulschiff „Rhein“: Kapitän Lothar Barth (M.) und Jörg Rusche (r.), Geschäftsführer des Arbeitgeberverbandes der deutschen Binnenschifffahrt.**

Anzeige

**Wir halten Ihre Tankmessuhren in Schuss**

**Großes Ersatzteil-Lager für Krohne Messuhren**



Typ:

BM 51

BM 34

BM 24

Optiflex

Optiswitch



Wittig GmbH  
Max-Peters-Straße 13  
47059 Duisburg  
Tel.: ++49-203/93273-0  
Fax: ++49-203/93273-66  
E-Mail: [info@wi-du.de](mailto:info@wi-du.de)  
Internet: [www.wi-du.de](http://www.wi-du.de)

FS Schiffstechnik  
GmbH & Co. KG  
Wertstraße 25  
47053 Duisburg  
+ 49-203/60367-2  
+ 49-203/60967-16  
E-Mail: [fs-schiffstechnik@t-online.de](mailto:fs-schiffstechnik@t-online.de)  
Internet: [www.fs-schiffstechnik.de](http://www.fs-schiffstechnik.de)

**Logistikcluster NRW und VVWL fordern einen stärkeren europäischen Ansatz bei der maritimen Verkehrspolitik**

## Maritime Logistik – Made for Europe!“

**A**m 18. Juni 2012 fand in Duisburg das 4. BranchenForum Schifffahrt/Hafen-Logistik.NRW unter der Überschrift: „Maritime Logistik – Made for Europe!“ statt. Volker Ackermeier, stellvertretender Hauptgeschäftsführer des Verbandes Verkehrswirtschaft und Logistik (VVWL) NRW, Manager im Logistikcluster NRW, appellierte in seiner Begrüßungsansprache an die Politik, bei der Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts den europäischen Ansatz nicht aus den Augen zu verlieren. „Im Mittelpunkt aller Bemühungen muss die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen und auch nordwesteuropäischen Wirtschaft im globalen Markt stehen“, forderte Ackermeier. Er verwies auf die Forderungen der Düsseldorfer Liste und betonte, dass von einer europäischen Denkweise in der Verkehrspolitik alle gemeinsam profitieren – die norddeutsche Küste und ihre Seehäfen, die großen Industrie- und Handelsstandorte in Deutschland, Nordwesteuropa und die ZARA-Häfen. „Kurzfristige und einseitige Entwicklungsstrategien allein aus der „Froschperspektive“ einzelner Hafenstandorte sind zu kurz gesprungen und hemmen letztlich die wirtschaftliche Entwicklung. Gefragt sind vielmehr ganzheitliche, nordwesteuropäische Ansätze und Lösungen, auch in

Infrastrukturfragen!“ so Ackermeier weiter. Frank Wittig, Vizepräsident der Niederrheinischen IHK zu Duisburg, nannte die „Düsseldorfer Liste“ ein wichtiges Signal bedeutender Bundesländer. „Eine Politik zur Stärkung der Hafenstandorte darf nicht bei den Seehäfen entlang der Küste halt machen. Es kommt darauf an, immer in Zusammenhängen der gesamten Logistikkette zu denken“, so Wittig.

Der Hauptredner der Veranstaltung, Parlamentarischer Staatssekretär aus dem Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann erklärte, dass die Düsseldorfer Liste in Berlin angekommen sei. Zugleich betonte Ferlemann, dass der aktuelle Bundesverkehrshaushalt Abstriche – sowohl bei der Ahrensburger Liste der norddeutschen Küstenländer als auch bei der Düsseldorfer Liste der Binnenländer – erforderlich mache. Aufgrund knapper werdender Haushaltsmittel müssten alle Infrastrukturausgaben einer Priorisierung unterzogen werden und deshalb werden bei künftigen Infrastrukturinvestitionen der Substanzerhalt sowie die Beseitigung der sog. „Bottlenecks“ im Vordergrund stehen. Der Staatssekretär versprach gleichzeitig, es werde keine Verkehrspolitik nach Himmelsrichtungen geben. Erstmals in dieser Form kam es zu einem

Dialog der Häfen am Rhein und der norddeutschen Küste. Hierfür standen Jens Meier, Geschäftsführer der HPA Hamburg Port Authority, und Ulrich Schnake, Hafenchef von Emmerich und Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft öffentlicher Rheinhäfen im Lande NRW im Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) e.V..

Enak Ferlemann gab im Rahmen des Branchenforums bekannt, dass das Reformkonzept des BMVBS zur Aufbauorganisation der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in der kommenden Woche vorgestellt werde. Nach Aussage des Staatssekretärs werden die Standorte der WSDen erhalten bleiben, aber es werde eine ganz neue Verwaltungsstruktur geben.

Zum Stand der Überlegungen den Bundesanteil an Duisport zu veräußern, teilte Ferlemann mit, dass seitens des Landes NRW ein Kaufangebot vorliegt. Jetzt werde diskutiert, ob der Verkauf ohne Ausschreibung erfolgen kann.

Die Veranstaltung, die von Lutz Lauenroth, stellvertretender Chefredakteur der Deutschen Logistik-Zeitung (DVZ) moderiert wurde, endete mit einer hochkarätig besetzten Podiumsrunde zum Thema „Maritime Logistik in Deutschland und Europa: Themen, Trends und Herausforderungen“.

Das jährlich stattfindende Branchenforum ist eine Gemeinschaftsveranstaltung des Logistikclusters NRW, des VVWL und der Niederrhein-IHK. Mit etwa 100 Teilnehmern aus der Logistikbranche, der Industrie und aus Ministerien, aus NRW, Hamburg, Belgien und den Niederlanden stieß das Branchenforum auch dieses Jahr auf ein hohes Interesse. ■



Referenten und Diskutanten (v.l.): U. Schnake, P. Abelmann, L. Lauenroth, O. Hamann, G. Hötte, E. Ferlemann, Ph. Beaujean, F. Wittig, C. Roller, J. Meier, C. Schlippsing, B. Kluge, V. Ackermeier, H. J. Fortmann, K.-P. Barth, Th. v. d. Heuvel

**Torsten Staffeldt: „Wir versuchen, einen vernünftigen und ideologiefreien Ausgleich zwischen wirtschaftlichen und ökologischen Belangen herzustellen“**

## „Das Binnenschiff ist mit Abstand der umweltfreundlichste Verkehrsträger“

**T**orsten Staffeldt ist Mitglied des Deutschen Bundestages und ordentliches Mitglied im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. In der FDP-Fraktion ist er als Mitglied des Verkehrsausschusses Berichterstatter für Schifffahrt und Häfen, Luft- und Raumfahrt sowie Radverkehr, darüber hinaus stellvertretender Vorsitzender der Parlamentsgruppe Luft- und Raumfahrt. Als gelernter Schiffsmechaniker hat der Liberale handfesten Bezug zum Element Wasser und ist „Koordinator der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt“. Staffeldt vertritt seit September 2009 seine Heimatstadt Bremen in Berlin. Unsere Berliner Korrespondentin **Jenny May** hat **Torsten Staffeldt** nach seiner Meinung zur aktuellen Situation der deutschen Binnenschifffahrt befragt.

### **Herr Staffeldt, hat die Binnenschifffahrt in der Verkehrspolitik den Stellenwert, der ihr gebührt?**

Im Vergleich zu anderen Güterverkehrsträgern ist die Binnenschifffahrt weniger in der öffentlichen Wahrnehmung präsent und sie befördert prozentual weniger Güter. Sie hat aber im Gegensatz zu Schiene und Straße noch freie Kapazitäten. Dieses nicht genutzte Potenzial kann erschlossen werden, zumal das Binnenschiff der mit Abstand umweltfreundlichste Verkehrsträger ist.

### **Wie sehen Sie die gesamtwirtschaftliche Bedeutung von Binnenschifffahrt und Binnenhäfen?**

„Underestimated“, würde der Brite sagen. Sie ist viel leistungsfähiger als man annimmt. Manche Transporte lassen sich fast nur mit dem Binnenschiff realisieren. Plakativ gesagt: Ohne Binnenschiffe fehlt Dir was!

### **Und was fehlt ohne Binnenschiffe?**

Es würden zum Beispiel Schwertransporte und Schüttgüter, wie Zement, Getreide und Kohle, fehlen. Die Auswirkungen auf die Wirtschaft wären immens.

### **Welche Rolle spielt die Binnenschifffahrt in Bezug auf die verkehrspolitischen Ziele der Bundesregierung?**

Als Bestandteil des kombinierten Verkehrs spielt sie eine leider zu geringe. Ich würde mir wünschen, dass die Binnenschifffahrt viel stärker als alternativer Verkehrsträger wahrgenommen und gefördert würde.

### **Worin liegen die Wettbewerbsvor- und -nachteile der deutschen Binnenschifffahrt gegenüber der Binnenschifffahrt anderer europäischer Länder?**

Der Vorteil der deutschen Binnenschifffahrt liegt zum einen in der guten Ausbildung und Erfahrung unserer Schiffer und zum anderen hat dies zur Folge, dass weniger Unfälle auftreten. Und der Paragraph 6 b, Einkommenssteuergesetz, ist für deutsche Binnenschiffer ein Vorteil, wenn sie ihr Schiff sanieren möchte. Doch in andern Ländern werden Umsätze anders versteuert,

die Bürokratie ist geringer oder im Fall von Rotterdam gibt es sogar Quoten für Binnenschifftransporte.

### **Könnten Sie das mit den Quoten bitte kurz erläutern?**

Das heißt, dass die Rotterdamer Häfen Vorgaben machen, mit welchem Verkehrsmittel die Seegüter in das Hinterland abtransportiert werden müssen. Als Liberaler widerstrebt mir das zwar, es bewirkt aber eine bessere Auslastung und Planbarkeit von Binnenschifftransporten.

### **Wie schätzen Sie den Infrastrukturausbau im internationalen Vergleich ein?**

Wir sind im internationalen Vergleich sehr gut aufgestellt. Ein Großteil der Bauten und Verkehrswege stammt noch aus der Kaiserzeit. Damals waren große Infrastrukturvorhaben schneller umsetzbar. Heute haben wir das Problem des Erhalts und des weiteren Ausbaus. Dafür fehlt es an Geld. Solange uns in Deutschland rückwärtsgewandte Subventionen wie der Steinkohlebergbau und soziale Wohltaten wichtiger sind als die Modernisierung unseres Landes, wird sich da-



**Der Bundestagsabgeordnete Torsten Staffeldt am Ruder der „MS Coburg“ auf der Donau im Streckenabschnitt zwischen Vilshofen und Straubing, der sogenannten „Mühlhamer Schleife“, im September 2011 navigierend.**  
Foto: Main Schifffahrtsgesellschaft e.G, Güthe

ran wohl nicht viel ändern. Engpässe, wie zu niedrige Brückendurchfahrtshöhen, fehlende Abladetiefen und zu geringe Schleusenkammerlängen beschränken die Leistungsfähigkeit des Systems Wasserstraße.

#### **Wie bewerten Sie die wirtschaftliche Lage des deutschen Binnenschiffahrtsgewerbes aktuell ein?**

Die wirtschaftliche Lage des deutschen Binnenschiffahrtsgewerbes ist derzeit schwierig. Die Güterverkehrsmengen wachsen zwar wieder, doch die Frachtraten sind noch nicht auskömmlich. Das gilt insbesondere auf den Streckenrelationen mit hohem Konkurrenzdruck, wie zum Beispiel auf dem Rhein. In speziellen Marktsegmenten, wie der Tankschiffahrt, kommt es durch die Umstellung von Ein-auf Doppelhüllenschiffen zu einem Überangebot von Schiffsraum, weil die alten Schiffe nach wie vor im Einsatz sind.

#### **Die Flotte der deutschen Binnenschiffahrt ist in Bezug auf ihr Durchschnittsalter recht betagt. Birgt das an sich eine Problematik?**

Natürlich, denn alte Schiffe sind weniger effizient und das Risiko von Ausfällen steigt natürlich, auch bei guter Pflege und Wartung der Schiffe. Aus diesem Grunde haben wir beispielsweise für die Fortsetzung des Motorenerneuerungsprogramms gekämpft, denn es stand auf der Kippe.

#### **Was sind Aufgabe und Ziel der von Ihnen geleiteten „Parlamentarischen Gruppe Binnenschiffahrt“ und wie ist diese zusammengesetzt?**

Unser Ziel ist eine stärkere Wahrnehmung der Binnenschiffahrt zu realisieren, darüber hinaus die politische Vertretung der Binnenschiffahrtsinteressen. Die „Parlamentarische Gruppe Binnenschiffahrt“ hat zurzeit aus allen Fraktionen 45 Mitglieder. Sie wurde in der 13. Legislaturperiode gegründet. Durch regelmäßige Parlamentarische Abende mit hochrangigen Teilnehmern sowohl aus der Verkehrspolitik, als auch aus der Verkehrswirtschaft sowie durch Fachgespräche vor Ort sind wir mittlerweile zu einer Institution geworden.

#### **Wie setzt die „Parlamentarische Gruppe Binnenschiffahrt“ konkret Vorstellungen bei der Regierung bzw. im Parlament um?**

Wir führen zum Beispiel Gespräche in den Ministerien, um Problemstellungen aus der Branche zu adressieren. Zum Beispiel haben wir das Problem der fehlenden Entsorgungsstellen an Binnenhäfen angesprochen und kümmern uns derzeit um eine Lösung.

Darüber hinaus informieren wir andere Parlamentarier über Themen der Binnenschiffahrt. Es gilt, ein Bewusstsein für das Thema Binnenschiffahrt in der Wahrnehmung der Menschen zu schaffen.

#### **Stichwort logistisches Gesamtkonzept für die Binnenschiffahrt: Wo liegen Optimierungspotentiale kombinierter Transportketten zusammen mit Bahn und LKW?**

Intermodalität als Schlagwort ist unabhängig vom Verkehrsträger dann gut, wenn die zwei wesentlichen Parameter stimmen: zeitliche Planbarkeit der Transporte und Kostenattraktivität. Schnelligkeit ist nicht alles, Planbarkeit wichtiger. Jedes „Anfassen“ kostet Zeit und beinhaltet das Risiko der Verzögerung. Darum müssen verkehrsträgerübergreifende Supply-Chains möglichst durchgängig mit wenig Wechseln der Verkehrsträger sein. Dies zu realisieren ist die Zukunftsaufgabe - auch für die Binnenschiffahrt und deren Häfen.

#### **Wie heißt das Schiff auf dem Sie Schiffsmechaniker gelernt haben und ist das noch auf unseren Wasserstraßen und hoher See unterwegs?**

Es waren mehrere Schiffe, auf denen ich bei der Reederei Oltmann gelernt habe. Vor kurzem habe ich vom Abbruch eines der Schiffe gelesen. Es ging nach Indien zur Verschrottung. War ein seltsam anrührendes Moment.

#### **Wann waren Sie das letzte Mal physisch an Bord eines Schiffes?**

Am 8. Juni auf dem Fluss Daugova in Riga und zwei Wochen davor mit meinem Sohn Carl beim Segeln auf dem Wannsee.

#### **Ich nehme an, dass Sie dort zu keinem Zeitpunkt auf Kollisionskurs mit einem Schubverband standen?**

Nein, keinesfalls. Mein Sohn fand den Törn so spannend, dass er noch in diesen Sommerferien das Segeln lernen möchte.

#### **Stichwort Generationen: Was ist Ihr Standpunkt zur Alterspyramide der Schiffsführer? Sehen Sie, in Bezug auf die zukünftige Marktsituation, genügend Ausbildungsplätze und Möglichkeiten für Quereinstiege in die Binnenschiffahrt?**

Möglichkeiten gibt es genug und ausbaufähig ist das immer. Was fehlt sind die jungen Leute, die den Beruf des Binnenschiffers attraktiv finden. Dabei ist der Beruf interessant, mit Mobilität verbunden und bietet nach Ausbildung und Fahrtzeit gute Chancen für die Selbständigkeit.

#### **Die EU-Kommission bestätigt die Potentiale der Binnenschiffahrt in ihrem EU-politischen Weißbuch. Sie stellt fest, dass anderen Verkehrsträgern in puncto Investition der Vorzug gegeben wird. Man plädiert für einen EU-weiten Ausbau der Binnenhäfen und Binnenwasserstraßen. Rechnen Sie in Zukunft mit Druck aus Brüssel in Sachen Ausbau der Binnenwasserstraßen?**

Ja, im Rahmen des EU-Weißbuchs findet sich viel Richtiges. Leider ist bei uns zum Beispiel die Bahnlobby deutlich stärker als die Binnenschiffahrtlobby. Aber das wird sich legen, weil nach Eintreten der Güterverkehrsprognosen feststellbar sein wird, dass wir alle Verkehrsträger und Infrastrukturausbauten verstärkt benötigen.

#### **Wie sehen Sie die Aufgabe, Schifffahrt und Flussökologie möglichst in Einklang bringen zu können?**

Das sind in der Tat divergierende Zielsetzungen. Wir versuchen mit den Ministerien immer einen vernünftigen und ideologiefreien Ausgleich zwischen wirtschaftlichen und ökologischen Belangen herzustellen. Kompromissfähigkeit wird von allen Seiten benötigt.

#### **Was gibt es Neues aus den Bereichen Forschung, Entwicklung und Innovation in Bezug auf die Binnenschiffahrt?**

Dieselelektrische oder LNG-Antriebe sind Möglichkeiten Ökonomie und Ökologie in der Zukunft in Einklang bringen zu können. Im Rahmen des Forschungsprojektes PLATINA erhaltene Ergebnisse werden aktuell von der Branche auf ihre Verwertbarkeit überprüft. Der Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt hat zudem einen Arbeitskreis Innovation gegründet, um Entwicklungen voran zu treiben.

#### **Das Netz ist nicht durchgängig mit modernen Schiffsgrößen befahrbar. Gibt es für Sie befriedigende Untersuchungen zur Nutzen- Kostennutzungen für geplante Ausbauvorhaben und die nötige Infrastruktur?**

Gelegentlich hat man da schon den Eindruck, dass einzelne Untersuchungen vom Ergebnis her gedacht sind.

#### **Mangelt es in Deutschland an Initiatoren und Investoren in der Binnenschiffahrt oder wodurch könnten diese behindert werden, etwa durch Banken, in Bezug auf Schiffsfinanzierung?**

Ja, für die Binnenschiffahrt gibt es nur wenige spezialisierte Bankhäuser. Hier würde

ich mir mehr Interesse seitens der Finanzakteure wünschen.

**Was wären in Ihren Augen dringend notwendige Maßnahmen, die auf eine konkrete und langfristige Stärkung der deutschen Binnenschifffahrt ausgerichtet wären?**

Dringend notwendig wäre eine Imagekampagne zur Verjüngung der Binnenschiffergemeinde. Themen wären: attraktive Vergütungen, Schaffung durchgängiger Schifffahrtsstrecken mit großen Schiffen, Steigerung der Verlässlichkeit und damit Planbarkeit der Schifffahrtsbauwerke, wie zum Beispiel am Elbe Seitenkanal, Ausbau und Erschließung weiterer Wirtschaftszentren durch Binnenschifffahrt, zum Beispiel Mittelweser, obere Elbe, Aufbau größendurchgängiger europäischer Verkehrswege, zum Beispiel Donau zwischen Vilshofen und Straubing, Gleichberechtigung der Binnenschiffer bei Kosten und Priorität in den Seehäfen und verstärkter Aufbau von Binnenschiffsterminals im Binnenland.

**Wie weit klappt die Schere auseinander, was die finanziellen und die tatsächlichen Investitionen in die Branche anbelangt. Vielleicht könnten Sie bitte auch Zahlen nennen?**

Die Schere klappt zu weit auseinander. Deutschland investiert jährlich rund 800 Millionen Euro in den Ausbau und Erhalt von Wasserstraßen, müsste jedoch mindestens eine Milliarde Euro allein in den Erhalt investieren, um, was die Auslastung des notwendigen Verkehrsträgers Binnenschiff angeht, in der Zukunft nicht baden gehen zu müssen.

**Wie sieht Ihre Prognose für die Binnenschifffahrt bis 2020 aus?**

Ich sehe ein mäßiges Mengenwachstum für Massen-(Schütt-)güter, doch stärkeres Wachstum der Containerverkehre. Viele Schiffer gehen in Ruhestand, darum steigen die Frachtraten für verbleibenden aktiven Frachtraum. Verstärkte Konkurrenz aus anderen europäischen Ländern ist prognostizierbar.

**Was würden Sie auf Plattdütsch als Beauftragter ihrer Partei für die Niederdeutsche Sprache der Branche zurufen?**

Buten un Binnen, wagen un winnen. Damit outen Sie sich am Ende des Interviews eindeutig als Bremer.

Herr Staffeldt, wir danken Ihnen für dieses Gespräch. ■

**MS Jenny alias MS Wissenschaft startet in Berlin Tour durch 36 deutsche und österreichische Städte**

## Dialog an Deck zwischen Bürgern und Wissenschaft

**E**inen Rundgang durch die Stadt der Zukunft - und das auch noch auf dem Wasser. Das Ausstellungsschiff MS Wissenschaft macht's möglich. Bundesforschungsministerin Annette Schavan hat in Berlin die Ausstellung an Bord der MS Wissenschaft eröffnet. Dieses schwimmende Science Center fährt im Auftrag des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) durch 36 Städte in Deutschland und Österreich. Die MS Wissenschaft zeigt im Wissenschaftsjahr 2012 - Zukunftsprojekt Erde eine Ausstellung zur Forschung für nachhaltige Entwicklungen.

„Die Ausstellung gibt einen spannenden Einblick in Forschungsgebiete, die für unsere Zukunft enorm wichtig werden, sagte Schavan, als sie die Ausstellung eröffnete. „Die Exponate lassen die Besucherinnen und Besucher diese Wissenschaft hautnah und spielerisch erleben. Zugleich regen sie zum Nachdenken über Nachhaltigkeit an. Zunehmend wichtiger wird nach den Worten der Ministerin der Dialog zwischen Bürgern und Wissenschaftlern. So wird es auch in diesem Jahr wieder die Reihe ‚Dialog an Deck‘ geben, bei der an Bord der MS Wissenschaft mit Experten über besonders interessante Fragen der Nachhaltigkeitsforschung diskutiert werden kann.

Im Mittelpunkt der Ausstellung stehen die drei Leitfragen des Wissenschaftsjahrs 2012 - Zukunftsprojekt Erde: Wie wollen wir leben? Wie müssen wir wirtschaften? Wie können wir unsere Umwelt bewahren? Der Rahmen für die Ausstellung ist die Stadt der Zukunft: Die Besucher gehen unter anderem auf den Markt, auf den Spielplatz, ins Kaufhaus, ins Kino und in den Park. An diesen Orten können sie an

entsprechenden Exponaten erkunden, woran die Forschung derzeit arbeitet - und was für die Zukunft erreicht werden soll. Wassermanagement und das Recyceln von Rohstoffen sind ebenso Themen wie Artenvielfalt, Klimawandel und nachhaltige Energieversorgung. Die Ausstellung ist dabei in großen Teilen interaktiv gestaltet: So lässt sich zum Beispiel der Flug einer Eule durch Gesten steuern. Die Besucher können so erfahren, welchen Ein-

fluss die Lichter von Straßen und Städten auf nachtaktive Tiere haben.

Die Initiative Wissenschaft im Dialog (WiD) hat die Ausstellung im Auftrag des BMBF konzipiert und umgesetzt. Die Exponate werden von Instituten der großen Forschungsorganisationen zur

Verfügung gestellt. Der Fonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung (FWF) ermöglicht den Aufenthalt in Österreich.

Die Ausstellung richtet sich an Kinder ab zehn Jahren, an Jugendliche und an Erwachsene. Auch für Schulklassen ist die Ausstellung gut geeignet. Das Schiff ist vom 30. Mai bis 7. Juni in Berlin zu sehen. Informationen über die sich daran anschließende Tour des Ausstellungsschiffes finden Sie im Internet unter [www.ms-wissenschaft.de](http://www.ms-wissenschaft.de). Auf dieser Website müssen sich auch Schulklassen für einen Besuch anmelden.

Die Wissenschaftsjahre sind eine Initiative des BMBF gemeinsam mit Wissenschaft im Dialog (WiD). Seit dem Jahr 2000 geht es dabei um den Austausch zwischen Öffentlichkeit und Forschung.

Weitere Informationen zum Wissenschaftsjahr Zukunftsprojekt Erde unter [www.zukunftsprojekt-erde.de](http://www.zukunftsprojekt-erde.de) ■



**Bundesbildungsministerin Annette Schavan schickte in Berlin MS Wissenschaft auf die Reise.**

## Geschichten aus der Schifffahrt (XXXIII)

## Auf ein Wort - zum Schluss

**Alles hat einmal ein Ende**

In einer Serie hat der frühere Binnenschiffer Karl Gerhard Strack in 33 Ausgaben von *Schifffahrt-online* und *Schiffahrts-Magazin* Geschichten aus der Binnenschifffahrt erzählt. Mit dem Beitrag in dieser Ausgabe lassen wir die Serie ausklingen. Karl Gerhard Strack, inzwischen pensionierter Hauptkommissar der Wasserschutzpolizei in Koblenz, wird unseren Lesern - nach einer kurzen schöpferischen Pause - aber weiter erhalten bleiben und ab einer der nächsten Ausgaben mit neuen Geschichten aus der und über die Binnenschifffahrt wieder zu lesen sein.

Liebe Leserinnen und Leser, ich habe nun mehr als drei Jahre lang meine Geschichten und Anekdoten und was mir sonst noch so alles über die Binnen- bzw. Rheinschifffahrt in den Sinn kam, aufgeschrieben. Darunter waren amüsante, nachdenkliche und (ohne es überbewerten zu wollen) auch Geschichten mit historischem Hintergrund. Alle diese Erzählungen entsprangen größten Teils meiner eigenen Erinnerung oder der Erinnerung von Verwandten und Bekannten, die allesamt in der Binnen- bzw. Rheinschifffahrt tätig waren.

Ich ließ mich dabei von dem Gedanken und dem Wunsch tragen, diese Zeit mit all ihren guten und auch weniger guten Seiten nicht ganz in Vergessenheit geraten zu lassen. Ein Unterfangen, was mir in unserer heutigen sehr schnelllebigen und damit leider auch sehr vergesslichen Zeit als wichtig erschien. Ich habe damit sicher am ehesten wohl die interessierten Leserinnen und Leser „vom Fach“ angesprochen. Jene, die aufgrund eigener Erlebnisse und Erfahrungen noch wissen, was sich damals - und wie es sich damals zugetragen hatte. Allerdings hoffe ich auch sehr, bei den jüngeren Leserinnen und Lesern dieser Geschichten ein, - sagen wir mal - mehr als: „Na-ja, sind doch alle Kamellen“ - Interesse, hervorzurufen zu haben.

Meine Geschichten über die Arbeit der Wasserschutzpolizei, die ich in den letzten Ausgaben begonnen habe, bedürfen in ihrer möglichen Fortsetzung jedoch einer längeren und sehr sensiblen Überarbeitung,

sodass ich zunächst, bis auf Weiteres, davon Abstand nehmen muss.

Meine eigene, etwa 15 Jahre dauernde berufliche Tätigkeit in der Binnenschifffahrt hat mich sehr geprägt und hält mich unverrückbar an dem Metier fest, sodass ich von mir behaupten kann, noch immer auf unterschiedlichste Art und Weise mit der Schifffahrt verbunden und vor allen aber - immer mit dem Herzen dabei zu sein. Da ändert auch die Tatsache nichts daran, dass ich im Laufe meines Lebens noch zwei weitere Berufe erlernen und zum Abschluss bringen konnte, die eigentlich weit mehr Zeit meines Lebens in Anspruch genommen haben.

Mit der Geschichtenschreiberei im bisherigen Stil höre ich nun auf. Es fehlt mir, schlichtweg gesagt, das Material, - eigene und mir zugetragene Erinnerungen, die ich zum Besten geben könnte. Sicher gäbe es irgendwie und irgendwo noch so manches, über das man berichten - d.h. erzählen könnte.

Es ist wie beim Lenzen von Laderäumen oder sonstigen Wasseransammlungen im Schiff. Das habe ich als Schmelzer schon beigebracht bekommen. Wenn man eine Zeit lang ordentlich abgepumpt hat, muss man warten, bis wieder genügend Wasser zusammengelaufen ist, um weiter abpumpen zu können. Ohne ausreichende Ansaugmenge an Wasser im Bereich des Saugkopfes oder der Tauchpumpe - - - kommt nix.

Ach - ja, weil ich gerade den Vergleich mit dem Wasserpumpen bemüht habe: Eine „normale“ Saugpumpe muss man vorher anschütten, wenn sie fördern soll. Genau das habe ich eigentlich auch vor. Ich könnte ja meinen „Hein Kosmehl“ hervorholen, (äh) nach oben fördern, der schon lange als eine Art Kunstfigur durch meine binnenschiffahrtlichen Erinnerungen geistert.

Hein isse `ne ruhrsche Jung' und hat in sein Leben schon viel malocht, mal da und mal da, hauptsächlich aber auf `et Schiff. Hat viel durchmachen müssen, bis er in Rente gehen konnte. Und mit dat schreiben hat er et auch noch nie gehabt, jetzt vertellt er halt viel von sein Leben. Ma kucken, wat dabei raus und zusammen kommt. Dat dauert aber ein bißken.

Ich sag' vorerst mal: Danke, dass Sie mir zugehört (äh) dass Sie meine Geschichten interessiert gelesen haben und verbleibe bis auf Weiteres . . .

**Eine kleine Geschichte habe ich aber noch für Sie:**

Es ist schon ca. 15 Jahre her, als ich bei einem meiner zahlreichen Besuche (zugegeben meist zu Kontrollzwecken) an Bord eines in Koblenz zu Berg fahrenden Schiffes mit der MSG - Flagge im Topp ging. Bereits während meines Übersteigens vom WSP-Boot an Bord des MS im hinteren Bereich der Verschanzung, wurde ich von der Gattin des Schiffsführers abgefangen und sehr freundlich aber auch sehr bestimmt in die Schiffsführerwohnung gebeten. Sie begrüßte mich noch an Deck mit den Worten: Ei - schön, dass sie uns auch mal besuchen, Herr Strack, kommen sie rein in die gute Stube und trinken sie mit uns eine Tasse Kaffee, ist gerade frisch gekocht. Mein Mann kommt auch gleich vom Steuerhaus runter. (Normaler Weise führten wir unsere Kontrollen im Bereich des Steuerhauses durch) Ich musste wohl in diesem Moment einen ziemlich verduztten und ratlosen Eindruck hervorgerufen haben; sie lächelte verschmitzt, sagte aber nicht warum. Ich wurde ins überraschend großzügig und modern gestaltete Wohnzimmer gebeten und durfte auf dem weichen Sofa Platz nehmen. Bei dem Schiff handelte es sich um einen Veteranen der Rhein- bzw. Binnenschifffahrt, - deshalb war ich von der modernen Innenausstattung so überrascht. Die Tür ging auf und der Chef an Bord erschien. Auch er begrüßte mich mit den Worten. Ei - der Herr Strack, schön, dass man sie auch einmal zu Gesicht bekommt. Wir sind jetzt seit der letzten 10 Jahre bestimmt schon zehn bis fünfzehn Mal von den Koblenzern kontrolliert worden - aber sie war'n nie dabei.

Ich schaute, nach wie vor, verständnislos zwischen den beiden, mich so freundlich und liebenswürdig behandelnden Menschen hin und her und begriff erst mal gar nix. Dann wagte ich ziemlich verdattert zu fragen: Bitte entschuldigen sie, aber sie bringen mich da in arge Verlegenheit. Ich zermartete mir das Hirn und wühle in meinen Erinnerungen, - aber ich finde beim besten Willen keinen Zugang zu der Tatsache, dass ich sie offensichtlich kennen müsste, bzw. dass sie mich kennen???

Sie schauten sich vielsagend an und lachten beide. Dann meinte der Herr Kapitän Wollschläger:

(Ich hab' die Namen der Personen und den Ort der Begebenheit natürlich wieder verändern müssen - - - obwohl ich dieses Mal gerne darauf verzichtet hätte.)

Ich muss ihnen das erklären - seien sie uns

bitte nicht böse. Sie fuhren ja schon eine Weile mit dem WSP-Boot hinter uns her. Wir haben sie deshalb an Bord des Bootes gut erkennen können.

(Wir machten das immer so – bevor wir zur Kontrolle an Bord erschienen, überprüften wir erst einmal über Funk anhand der amtl. Schiffsnummer und in den von den WSP'en der Länder geführten EDV-Kontrolldateien, wann das Fzg. zuletzt kontrolliert worden war und welches Ergebnis die Überprüfung ergeben hatte. War eine solche Kontrolle erst kürzlich erfolgt und lagen keine Auffälligkeiten bzw. kein besonderer Anlass vor, entfiel die Kontrolle. Mehrfachkontrollen sollten so vermieden werden.)

Frau Wollschläger meinte: Ich hab's meinem Mann gleich gesagt. Das müsste der Herr Strack sein, der da auf dem Polizeiboot ist. Mal sehen, ob der zu uns an Bord kommt, - dann kucken wir mal, ob ich Recht hab'.

Ja – aber, meinte ich, woher kennen sie mich denn. Soweit ich mich erinnern kann, bin ich ihnen doch noch nie zuvor begegnet – oder???

Ei das ist so, führte Kpt. Wollschläger aus, sie können sich wahrscheinlich deshalb nicht an

uns erinnern, weil sie bei unserer letzten Begegnung erst so groß waren, - er hielt dabei seine Handfläche ca. einen halben Meter über den Boden. Mir schoss sofort und mathematisch folgerichtig durch den Kopf: Dann muss das ja über 40 Jahre her sein ... Aber – meinte Herr Wollschläger weiter, wir wissen von unserem Bekannten auf der Schottel (also aus Spay, meiner Heimatgemeinde), dass sie bei der WSP in Koblenz sind und ... (jetzt kommt das Kuriose an der Geschichte) sie sehen ihrem Vater, den wir beide sehr gut kannten und der leider viel zu früh verstorben ist, verblüffend ähnlich. Sie können ihn, von ihrem Aussehen her, auf keinen Fall verleugnen. Wir waren uns jedenfalls einig, - das muss er sein.

Wir hatten früher einen Schleppkahn und wurden ab und zu vom „Franz Haniel XXVI“, auf dem ihr Vater zu dieser Zeit Kpt. war, geschleppt. Meistens von der Ruhr nach „Monnem“. In dieser, (seufzt) der guten alten Zeit, als wir alle noch Zeit hatten, kam es manchmal vor, dass wir, z.B. an der Neckarspitz' zusammen d.h. auf Seit' gelegen haben. Dann haben sie als kleiner Hosenmatz mit unserem kleinen Hosenmatz, dem Walter,



**Binnenschiffer, Plizeihauptkommissar, Autor: Karl Gerhard Strack an Bord eines Streifenbootes der Wasserschutzpolizei in Koblenz. Foto: Archiv Rhein-Zeitung**

der ist ein wenig älter als sie, zusammen in unserer Wohnung oder im Laufstall an Deck gespielt. Es hat uns jetzt einen richtigen Spaß gemacht, herauszufinden, ob wir richtig kombiniert hatten.

Einige verschwommene Bilder tauchten in meinen Kindheitserinnerungen auf. Ohne dass ich meine plötzlich auftauchenden Erkenntnisse hätte konkretisieren können, wusste ich mit einem Mal, dass mir das, was mir die beiden netten älteren Leutchen erzählten, in der Tat nicht ganz unbekannt war. Irgendwie glaubte ich mich darin wieder zu finden. Wie das halt so ist mit den Kindheitserinnerungen. Manchmal genügt ein Wort, ein Hinweis, eine kleine bildhafte Beschreibung einer Begebenheit und schon

sieht oder spürt man es - - da war doch mal 'was!?

Sie nannten ihren Sohn doch immer . . . , bzw. er war doch immer das Wibbelche', weil er immer wie ein Irrwisch durch die Gegend sauste und nie Ruhe halten konnte, fiel mir plötzlich ein. Mit einem Mal konnte ich mich an Dinge erinnern, die ich im Alter von ca. 4 Jahren erlebt hatte. Sie zeigten mir Fotoaufnahmen ihres „Wibbelchens“ die ihn als

Kpt. seines eigenen Schiffes und als (sagen wir mal) sehr kompakt und respektabel aussehende Persönlichkeit zeigten.

Natürlich blieb ich eine ganze Weile an Bord um mit den Beiden ein wenig zu plaudern, etwa von Koblenz bis Osterspai und sehr zur Verwunderung meiner beiden anderen Kollegen an Bord des WSP-Bootes. Die machten sich tatsächlich ein wenig Sorgen oder besser gesagt, - Gedanken. Schließlich war ich, für sie nicht einsehbar, unüblicherweise in der achterlichen Kapitänswohnung verschwunden.

Ich hab' das dann später mit einer gründlichen Überprüfung bzw. Einsichtnahme der diversesten Dokumente und Unterlagen an Bord begründet.

Sicher hätten die Gesprächsthemen zwischen den Wollschlägers und mir noch bis Monnem und zurück gereicht – aber schließlich hatte ich ja meine dienstlichen Verpflichtungen.

Ich verließ das MS mit der MSG – Flagge im Topp mit der sehr angenehmen aber auch leicht wehmütigen Gewissheit, wieder mal einem Stückchen meiner schiffischen Heimat begegnet zu sein.

So, liebe Leserinnen und Leser, das soll's nun vorerst gewesen sein. Für Euch alle, beruflich und privat: In Gottes Namen allzeit gute Fahrt und immer mindestens eine Hand breit Wasser unter'm Kiel.

Ihr Karl Gerhard Strack ■

Anzeige

## Schulungskurse



**Großes Patent (Rheinschifferpatent)  
Radarpatent, Behördenpatent  
ADN-Grundkurs, ADN-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

Neue Serie im **Schifffahrts-Magazin**: Wissensvermittlung und Merkmale eines selbstständigen und handlungsorientierten Unterrichts in der Binnenschifferausbildung

# Die Schüler befähigen, komplexe Probleme einzuordnen und auch zu bewältigen



**Schiffer-Berufskolleg RHEIN**

— [www.schifffahrt-online.de](http://www.schifffahrt-online.de) —

**Schifffahrts-Magazin**

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik




**Steffen Lehmann**

**Gregor v.d. Boom**

In einer so noch nicht dagewesenen Form kooperieren das **Schiffer-Berufskolleg „RHEIN“** und die Fachzeitschrift **Schifffahrts-Magazin**. In den kommenden Ausgaben dieses Jahres befassen wir uns in besonderen Beiträgen mit der Wissensvermittlung und Merkmalen eines selbst-

ständigen und handlungsorientierten Unterrichts in der Binnenschifferausbildung. Die Hauptautoren der Fachbeiträge sind Lehrer am Schiffer-Berufskolleg RHEIN: **Steffen Lehmann** ist Koordinator für den Bereich Deutsch/Kommunikation und unterrichtet Deutsch, Kommunikation, technische Mathematik, Motorentechnik, Wirtschaftskunde und EDV.

**Gregor van den Boom** ist Bereichsleiter Binnenschiffer/innen und Koordinator für die didaktische Jahresplanung. Er unterrichtet Fertigungs- und Prüftechnik, Hydraulik, Maschinen- und Gerätetechnik, Motorentechnik sowie technische Mathematik.

*F. Barg*

## Historischer Kontext und Entwicklung

Die pädagogische Reformbewegung der 60er und 70er Jahre des letzten Jahrhunderts brachte eine tief greifende Kritik am Frontalunterricht und die Entwicklung von Alternativen hervor. Bildungspolitische Forderungen bezüglich einer Änderung der schulischen Rahmenbedingungen gab es jedoch schon länger.

Die Kritik richtete sich vor allem gegen das Vernachlässigen von „emanzipatorischen Lernzielen“, wie zum Beispiel: der persönlichen Aktivität, der Beteiligung, des individu-

ellen Problemlösen, der Kreativität und der Fähigkeit - Entscheidungen zu treffen, zu koordinieren und vor allem zu akzeptieren. Den Schülern wurden Handlungsmuster, Denk- und Verhaltensweisen diktiert. Man unterrichtete traditionelle berufliche Themengebiete, die an Fächern orientiert der beruflichen und individuellen Bedeutsamkeit für den Schüler nicht gerecht wurden und ein situationsgerechtes und projektorientiertes Lernen erschwerten.

Trotz dieser Kritik ist der Frontalunterricht nach wie vor die am weitesten verbreitete

Unterrichtsform. Die Gründe für seine weite Verbreitung dürften vor allem darin liegen, dass der Frontalunterricht ökonomisch und leicht zu organisieren ist und dass er auf tief verwurzelte Gewohnheiten und Erwartungen von Schülern und Lehrern trifft. Angesichts dieser weiten Verbreitung und Effektivität ist es nicht sinnvoll, ihn schlicht abzulehnen. Vielmehr sollte es darum gehen, den Frontalunterricht als eine Alternative unter vielen anderen zu akzeptieren, ihn kreativ weiterzuentwickeln und ihn in möglichst variantenreicher Weise kompetent zu gestalten und zu handhaben.

Das Hauptproblem jedoch ist, dass der Lehrer Fakten präsentiert. Somit stellt sich hier das Problem der Transferfrage, denn das erworbene Wissen wird nicht auf andere berufliche Situationen übertragen. Ein vorhandenes Wissen, das nicht genutzt wird, wird als nicht bedeutsam angesehen. Ein Dualismus von Denken und Handeln ist zwangsläufig die Folge, denn der Lernprozess beim Schüler beginnt erst, wenn er Zusammenhänge weiterentwickelt, selber Regeln entdeckt und Problemlösungsprozessen aktiv gegenübersteht, die es zu lösen gilt.

Eine Integration von Problemlösungsstrategien in den alltäglichen Unterricht muss daher bei der methodisch-didaktischen Vorbereitung der Lehrinhalte durch den Lehrer oberste Priorität besitzen.

Aber nicht nur die Vermittlung von Fachkompetenzen steht im Vordergrund, sondern

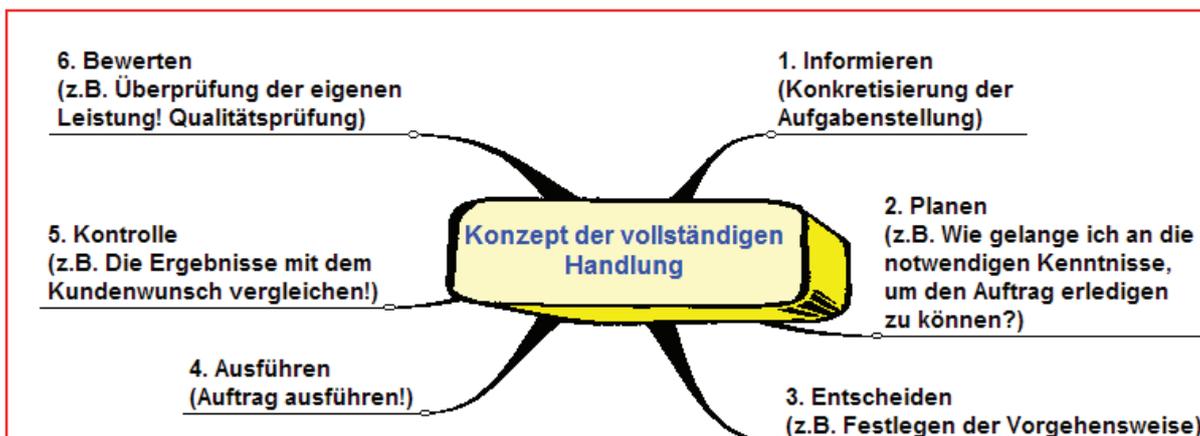


Abb. 1: Konzept der vollständigen Handlung





**Auf der Tankschiffsektion werden die Fähigkeiten und Fertigkeiten vermittelt, die im Rahmen von Ladungs- und Löschaktivitäten erforderlich sind**

Lernen befähigt werden. Es geht um die Verbesserung der Lernkompetenzen der Schüler, damit diese zunehmend fachliche und fächerübergreifende Frage- und Problemstellungen eigenverantwortlich und selbst gesteuert bearbeiten können.

#### **Die Handlungsorientierung als didaktische Leitidee**

Als Reaktion auf die veränderten Arbeitsanforderungen und der damit einhergehenden Entwicklung von Schlüsselqualifikationen manifestierte sich die Handlungsorientie-

rung als didaktische Leitidee bereits in vielen Rahmenrichtlinien und Rahmenlehrplänen. Die Handlungsorientierung soll bei den Schülern Schlüsselqualifikationen entfalten, Die Schüler sollen hierbei befähigt werden, komplexe Probleme einzuordnen und bewältigen zu können. Das Ziel ist der Erwerb von Schlüsselqualifikationen, welches in den Berufsbildenden Schulen über die Handlungsorientierung erreicht werden soll. Schlüsselqualifikationen sind hierbei zusätzliche Fähigkeiten, die eine allgemeine berufliche Leistungsfähigkeit beinhalten und damit viel-

#### **Förderung des selbstständigen Wissenserwerbs**

ERZÄHLE es mir - und ich werde es VERGESSEN

ZEIGE es mir - und ich werde mich ERINNERN

LASS es mich selber tun - und ich werde es BEHALTEN“

*Konfuzius (551 v. Chr. – 479 v. Chr.)*

fähig anwendbar sind und als Schlüssel für die Aneignung wechselnden Spezialwissens und zum Problemlösen bei neugestellten Arbeitsaufgaben dienen.

Als ein Beispiel sei an dieser Stelle der fachübergreifende Unterricht im Bereich der Motorentchnik für die Unterstufe im Rahmen der Ausbildung zum Binnenschiffer/zur Binnenschifferin genannt, in der sich die Schüler die relevanten Lerninhalte möglichst oft in Einzelarbeit und in Gruppenarbeitsphasen selbstständig aneignen müssen. Der gesamte Lernprozess richtet sich diesbezüglich am Konzept der vollständigen Handlung (Abb.1) aus, in der der Lehrer die Rollen eines Lerninitiators, eines Beraters und



**Im Motorenlabor führen die Schüler selbstständig sämtliche Tätigkeiten aus, die von Nöten sind, um eine Hauptmaschine zu starten**

eines Experten einnimmt. Ein stark zentrierter Frontalunterricht kommt nur in der Planungsphase zur Anwendung. Den Schülern wird dazu entsprechendes methodisch aufgearbeitetes Unterrichtsmaterial zur Verfügung gestellt, um eine Nachhaltigkeit der Unterrichtsinhalte zu gewährleisten und eine Verbesserung des Handlungsrepertoires erzielen zu können. Zudem stehen die anzueignenden Unterrichtsinhalte mit anderen Lernfeldern/Unterrichtsfächern in Beziehung zueinander, sodass ein aktiver, zielgerichteter und ganzheitlicher Aneignungsprozess möglich ist, indem der Schüler möglichst selbstständig den eigenen Lernprozess organisiert und entsprechend seinen Fähigkeiten mitkonstruiert.

Die Unterrichtsinhalte der Berufspädagogik stammen aus ausgewählten, typischen Tätigkeiten des Ausbildungsberufes. Die wichtigsten und fachbereichsübergreifenden Tätigkeitsbereiche werden zu Handlungsfeldern zusammengeführt und bilden übersichtliche Themenbereiche, die den Ausbildungsberuf strukturieren und die beruflichen Tätigkeiten dem Auszubildenden und Schüler verständlich darstellen. Die Anforderungen an die Handlungsfelder für den Beruf des Binnenschiffers bestehen darin, dass sie die verschiedenen Operationsfelder der Binnenschifffahrt erfassen sollen, wie zum Beispiel die Trockengutschifffahrt mit Container-, Stückgut- und Schüttguttransport, die Tankschifffahrt und die Fahrgastschifffahrt. Gleichzeitig müssen sie für den Beruf eine Zukunftsbedeutung besitzen, um den Auszubildenden und Schülern eine solide Grundlage für weitere Jahre in der Binnenschifffahrt zu bieten. Je mehr eigene beruflichen Erfahrungen widerspiegelt werden, umso höher ist die Identifikation mit dem Unterricht und um so höher ist die Motivation und das Engagement jedes einzelnen.

Am Schiffer Berufskolleg Rhein werden die beruflichen Inhalte in fünf Handlungsfelder gegliedert: Instandhaltung, Laden und Löschen, Transport, wirtschaftliches Handeln und Sicherheit (s. Abb.2, Handlungsfelder der Ausbildungsinhalte),

- Das Handlungsfeld „**Instandhaltung**“ erfasst die Werterhaltung des Schiffes.
- Das Handlungsfeld „**Laden und Löschen**“ behandelt den Ladungsumschlag



**Elektronische Steuereinheiten bieten die Gewähr, dass das Herzstück des Schiffes einwandfrei läuft und - betriebswirtschaftlich gesehen - langfristig keine zu hohen Kosten verursacht**

in seinem komplexen Umfang aus.

- Das Handlungsfeld „**Transport**“ ist nicht minder umfangreich, denn es schließt die verschiedenen schifffahrtspolizeilichen Verordnungen, die verschiedenen Wasserstraßen und Wasserbauwerke, die Navigationstechnologie, das Verhalten in Häfen, das Verhalten mit einem Transportgut nach ADN und die Bedingungen bezüglich der Schiffsbesatzung.
- Das Handlungsfeld „**Wirtschaftliches Handeln**“ behandelt die Betriebsformen und die Organisation der Unternehmen, aber auch betriebswirtschaftliche Operationen, wie Kalkulation, Buchführung und Anwendungen des **Vertragsrechts**.
- Das Handlungsfeld „**Sicherheit**“ erfasst all die Maßnahmen und Einrichtungen, die bei einer Havarie oder einem Unfall greifen und vorher vorbereitet sein müssen. Zu diesem Handlungsfeld gehört auch die Unfallprävention.

Um die Inhalte der aufgeführten Handlungsfelder über die dreijährige Berufsausbildung zu gliedern, werden sie in Lernfelder unterteilt, deren Anforderungsgrad und Komplexität mit den Ausbildungsjahren zunimmt. Für die Auszubildenden und Schüler werden sie nochmals in mehrere kleine übersichtliche, griffige, mit möglichst hoher Wiedererkennung behaftete Lernsituationen umgeschrieben. Sie bilden das Gerüst des Unterrichts, das die Vorgehensweise beeinflusst und die

Auswahl der bedeutenden Inhalte festlegt. Die pädagogisch, didaktische Aufgabe besteht darin, einen hohen Lernerfolg und eine hohe Kompetenzerweiterung bei den Auszubildenden und Schülern in möglichst vielen Bereichen zu erzielen. Jede Lernsituation befindet sich deshalb in einem dynamischen Prozess, bei dem das Feedback wertvoll ist. Weiterhin werden neue Lernsituationen zusammen mit den Partnern der dualen Ausbildung, nämlich den Vertretern der Betriebe, entwickelt. ■

#### Folgende Themenbereiche werden in den nächsten Ausgaben des **Schiffahrts-Magazins** behandelt:

- Das Schiffer-Berufskolleg RHEIN
- Vorstellen der Ausbildungsbereiche für die Aus- und Weiterbildung eines Binnenschiffers
- Motorenhalle (mit der MWM, der MTU, hydraulische Ruderanlage, Deckhilfsaggregat Farymann...)
- Tankschiffsektion (Leckabwehr, Laden-Löschen, ADN, Pumpenphysik...)
- Flachwasserfahrtsimulator
- Radar
- Funk
- Brandbekämpfung
- Die Zusatzqualifikation „Fachhochschulreife“ in der Binnenschifffahrt

Ein Zwischenbericht der Unfalluntersuchungskommission bei der Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Südwest liefert aufschlussreiche Informationen über die Waldhof-Havarie

## Es gibt Vermutungen, aber die Untersuchungsergebnisse sind noch nicht freigegeben

Von Dipl.-Ing. Volker Renner

### 1. Was war geschehen?

Das Unglück ereignete sich am 13. Jan. 2011 in der Talfahrt am Betteck (Rhein-km ca. 553,5) in der Nähe von St. Goarshausen aus „ungeklärter Ursache“.

Das Schiff kenterte um 180° und trieb „kopfüber“ zu Tal, vorbei am Schubverband „Vera“ und der Loreley (Rhein-km ca. 554,2), kollidierte mit dem Tanker „Theodorus Johan“ (Rhein-km ca. 554,6), stieß mit dem Bug ins linke Rheinufer (Rhein-km 554,8) und blieb in Höhe der Schwarze Banke (Rhein-km ca. 555,3) um ca. 90° gedreht auf BB-Seite liegen (Abb. 1 und 2).

Das Schiff war auf dem Weg von Ludwigshafen nach Antwerpen und war mit ca. 2380 t hochprozentiger Schwefelsäure (spez. Gewicht ca. 1,84 t/m<sup>3</sup>) beladen.

Zur Zeit der Kenterung herrschte vergleichsweise starker Schiffsverkehr, nachdem die Sperrung des Rheins aufgrund von Hochwasser kurz zuvor aufgehoben worden war. Mit dem Hochwasser verbunden waren große Fließgeschwindigkeiten die, neben den an sich schon hohen Anforderungen an die nautischen Fähigkeiten bei der Talfahrt im „Gebirge“, noch zusätzliche Anforderungen an die der

Schiffsführung stellten. Von den 4 Besatzungsmitgliedern konnten zwei verletzt gerettet werden, die beiden anderen verstarben.

Während und nach der Havarie fand ein Ladungsaustritt von ca. 900 t statt. Weiterhin wurden aufgrund der großen Explosionsgefahr ca. 800 t der Schwefelsäure kontrolliert in den Rhein abgelassen und ca. 650 t abgepumpt [1].

Die Talfahrt war knapp 3 Wochen gesperrt, die Bergfahrt konnte unter bestimmten Voraussetzungen zeitweise die Unfallstelle passieren.

Als Resümee steht außer Zweifel, dass die Havarie als vergleichsweise schwer einzustufen ist.

Die Kenterung eines Tankers in dieser Weise ist außergewöhnlich und in Schifffahrtskreisen auch nicht bekannt.

### 2. Technische Daten

Beim Tanker „Waldhof“ handelt es sich um einen modernen Doppelhüllen-Chemikalien-Tanker des Typs „C“, d. h. geschlossenes System, mit insgesamt 7 integrierten Niro-Innentanks (Abb. 4). Die Tanks und auch der Doppelboden verfügen über kein mittleres Längsschott oder Schwallwände.



Abb. 1: Weg der „Waldhof“ vom Beginn der Havarie bis zur Festfahmung (ca. 1,8 km) [Abb. aus 1]



Abb. 2: Gekenterter Tanker „Waldhof“ auf dem Rhein

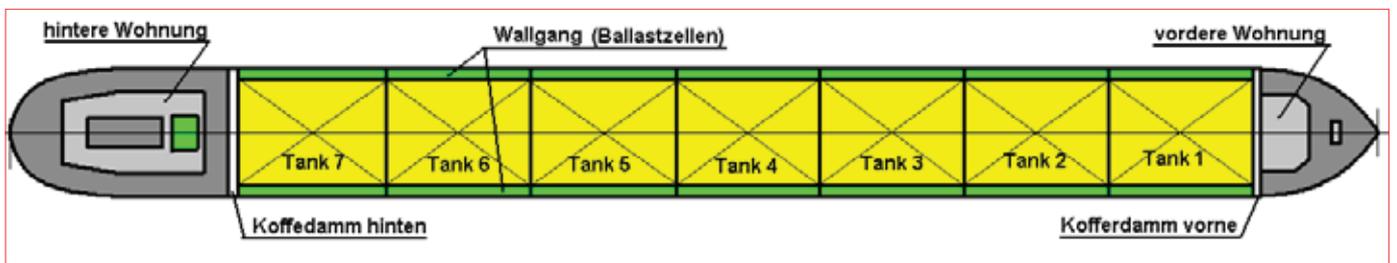
Foto: F. Barg (Archiv)

Hauptabmessungen TMS Waldhof	
Länge	109,95 m
Tiefgang max.	3,15 m
Tiefgang Reise	3,15 m
Breite	10,50 m
Tragfähigkeit	2426 t
Ladung:	
2380 t, hochprozentiger Schwefelsäure (spez. Gewicht $\gamma$ ca. 1,84 t/m <sup>3</sup> )	
Antrieb	1100kW

Abb. 3 (rechts):  
Gekenterter Tanker  
„Waldhof“ auf dem  
Rhein [Foto aus 2]



Abb. 4 (unten): Sche-  
matische Raumein-  
teilung



3. Theorie der Kenterung

3.1 Beeinflussung der Stabilität durch die Ladung

Abb. 5 zeigt den Querschnitt des mit hochprozentiger Schwefelsäure beladenen Tankers sowie die Lage des Gewichts- und Auftriebsschwerpunktes.

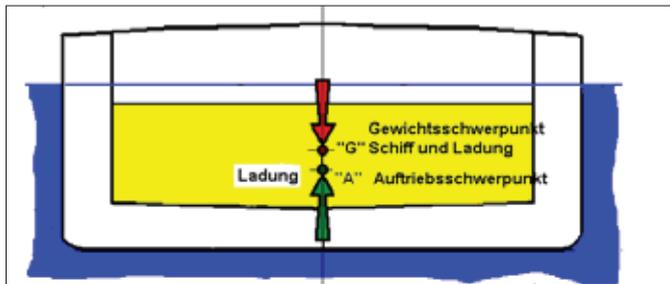


Abb. 5 (oben): Schematische Darstellung der Lage der Schwerpunkte bei gerader Schwimmlage

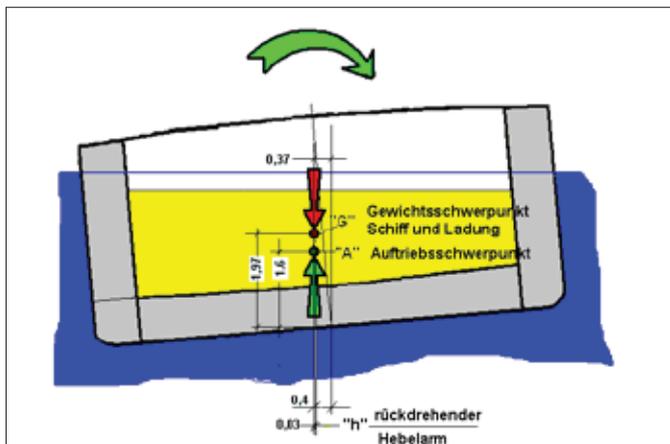


Abb. 6: Schematische Darstellung der Lage der Schwerpunkte bei 5°-Krängung

- vereinfachter Flächenschwerpunkte
- ohne Berücksichtigung freier Oberflächen der Brennstoff- und Trinkwassertanks.
- ohne Berücksichtigung freier Oberflächen in Ballasttanks (siehe Abschn. 3.2).

Abb. 6 zeigt die Lage des Gewichts- und Auftriebsschwerpunktes bei 5° Krängung.

Der rückdrehende Hebel beträgt nur wenige cm, d. h. das rückstellende Moment ist zwar extrem klein, eine Kenterung findet theoretisch nicht statt. Diese Situation ändert sich erst bei einer Krängung von knapp 30° (Abb. 7). Erst in dieser Situation kentert das Schiff.

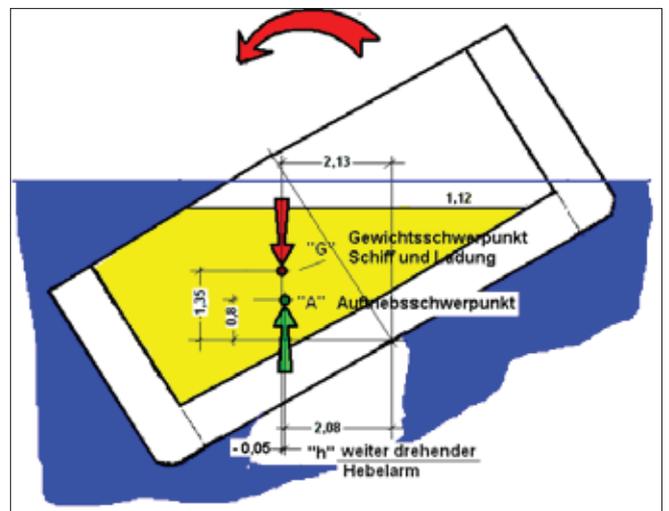


Abb. 7: Schematische Darstellung der Lage der Schwerpunkte bei 30°-Krängung

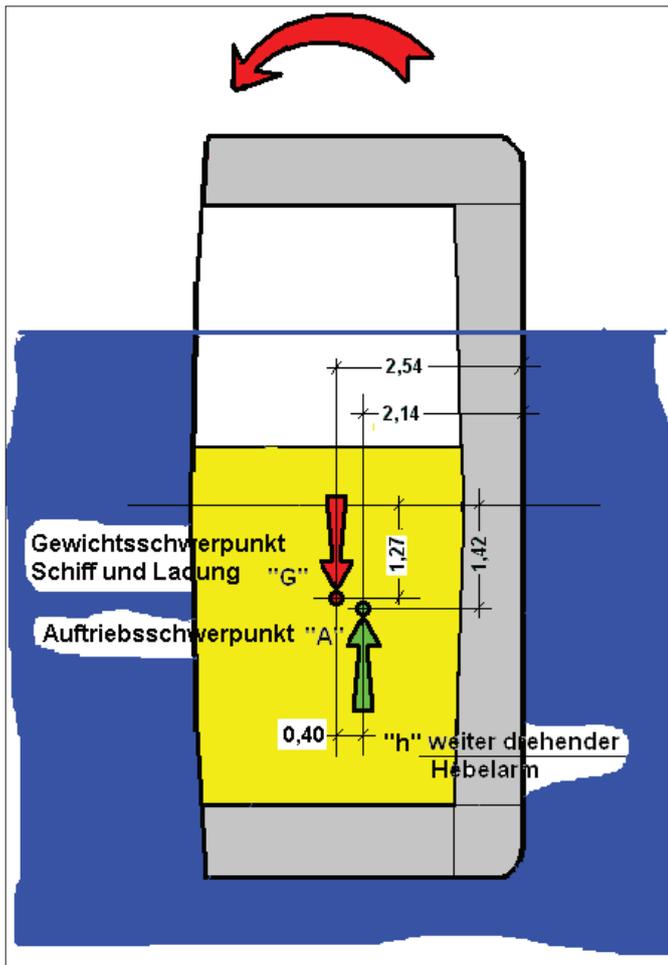


Abb. 8: Schematische Darstellung der Lage der Schwerpunkte bei 90°-Drehung

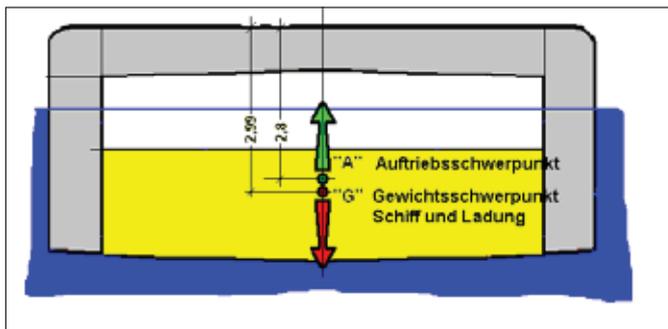


Abb. 9: Schematische Darstellung der Lage der Schwerpunkte bei 180°-Drehung

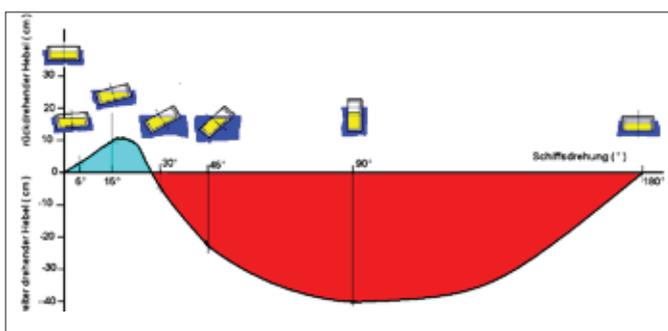


Abb. 10: Verlauf der Hebelarmkurve

Abb. 8 zeigt die Lage des Gewichtsschwerpunktes und Auftriebsschwerpunktes bei 90°-Drehung. In dieser Situation dreht sich das Schiff weiter und bleibt bei einer 180°-Drehung liegen (Abb. 9). In dieser Situation liegt der Gewichtsschwerpunkt (Schiff und Ladung) unter dem Auftriebsschwerpunkt (Verdrängungsschwerpunkt). Das Schiff ist „gewichtsstabil“ und bleibt in dieser Lage liegen, wenn nicht weitere äußere Einflüsse (Strömung, eindringendes Wasser, usw.) seine Lage verändern. Die Entwicklung des aufrichtenden und des weiter drehenden Hebelarms ist in Abb. 10 nochmals dargestellt.

### 3.2 Beeinflussung der Stabilität durch Ballastwasser

Setzt man voraus, dass der Ballasttank 5 zumindest teilweise mit Wasser gefüllt war (hierfür sprechen die 2 relativ kleinen, möglicherweise bereits vor der Havarie vorhandenen Löcher in der BB-Kimm (Abb. 11) sowie die in den Belüftungsleitungen von Ballasttank 5 eingeführten Feuerwehrschräuche und Kabel (Abb. 12), und werden weiterhin die freien Oberflächen der Brennstofftanks und des Frischwassertanks berücksichtigt, ergibt sich eine noch deutlich ungünstiger Stabilitäts-Situation als zuvor dargestellt.



Abb. 11: Löcher in der BB-Kimm von Tank 5 [Fotos aus 1]

Im Falle von Ballastwasser in Tank 5 verschiebt sich der Gewichtsschwerpunkt nach BB, so dass schon bei einem sehr kleinen Krängungswinkeln im Bereich von 5° ein negativer Hebelarm auftritt und das Schiff zum Kentern bringt (Abb. 13). Dieses Ballastwasser kann letztlich Ausschlag gebend gewesen sein für die Kenterung sowie die „stabile 90°-Seitenlage“ (Abb. 2, 3 und 14).

### 3.3 Mögliches auslösendes Ereignis

Besonders bei Kurvenfahrten in der Talfahrt mit vergleichsweise hoher Geschwindigkeit gegenüber Land driften die Schiffe beachtlich und vergrößern damit ihre Fahrspurbreite deutlich. Diese beträgt dann ein Vielfaches der eigentlichen Schiffsbreite (Abb. 15). Die Auswertung der Radarphasenaufnahmen aus [1] zeigt deutlich, dass durch die äußeren Umstände wie Nachtfahrt, große Strömungsgeschwindigkeit, starker Schiffsverkehr und der Begegnung mit dem Großmotorschiff „Acropolis“ (135 x 15 m) das Betteck nicht optimal angefahren werden konnte, was zu einer Annäherung an das rechtsrheinische Ufer führte (Abb. 16).

Es kann davon ausgegangen werden, dass zur Vermeidung einer Böschungsfahrt extreme Maschinen- und Rudermanöver eingeleitet werden mussten. In Verbindung mit den großen Strömungs-



Abb. 12: Feuerwehrschauch und Kabel in Belüftungsleitungen von Ballasttank 5 [Fotos aus 1]

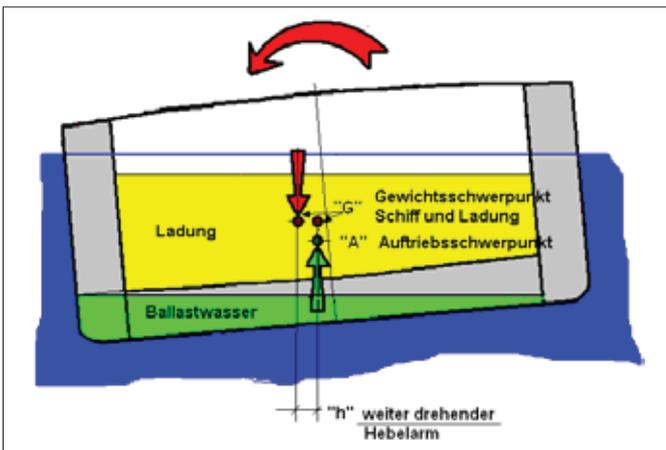


Abb. 13: Verschiebung des Gewichtsschwerpunktes bei Berücksichtigung von Ballastwasser

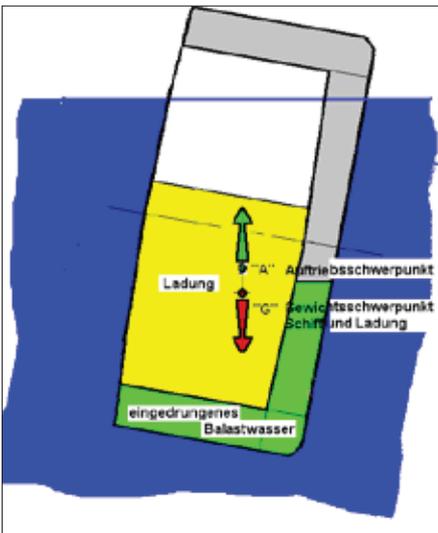


Abb. 14: Stabile Seitenlage nach 90°-Rückdrehung

geschwindigkeiten und Zentrifugalkräften sowie der Eigendynamik der Ladung ergaben sich Momente, die zu einer Anfangskrägung und aufgrund der geringen Stabilität zur Kenterung führten.

**4 Wie geht es weiter?**

Auch im Falle „Waldhof“ kann aus vorstehenden Ausführungen zum Unfallgeschehen geschlossen werden, dass bei Einhaltung der gültigen Vorschriften mit großer Wahrscheinlichkeit die Havarie hätte vermieden werden können.

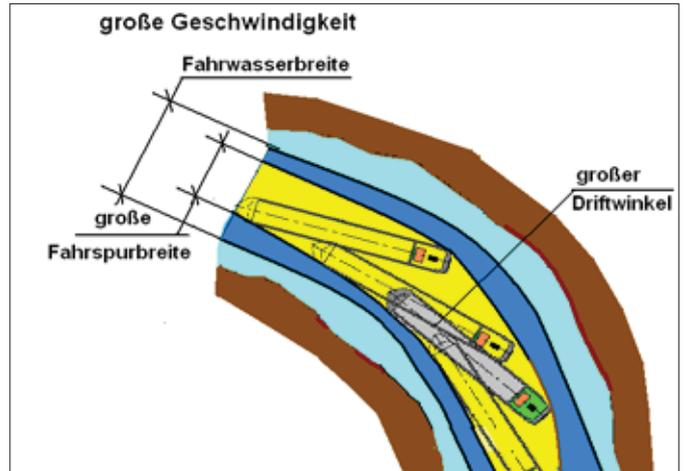


Abb. 15: Fahrspurbreite bei Kurvenfahrt

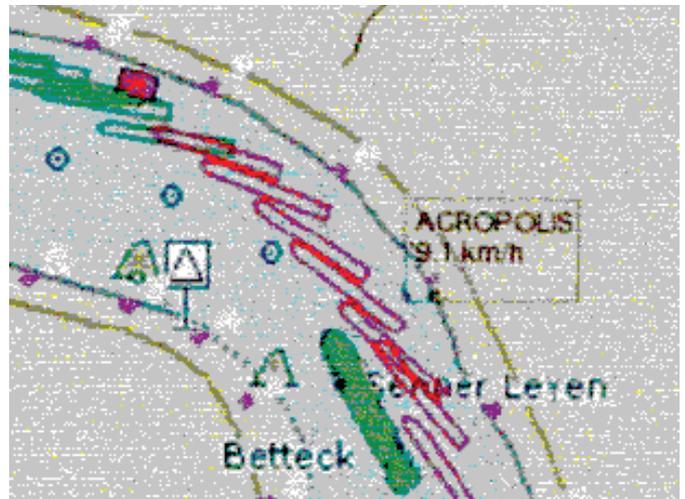


Abb. 16: Begegnung mit Großmotorschiff „Acropolis“ am Betteck [Abb. aus 1]

Hiernach war der Transport von Produkten bis zu einer Dichte  $\gamma = 1,62 \text{ t/m}^3$  zulässig.

Diese Einschränkung ergab sich aus der Tatsache, dass eine Verteilung von Produkten mit größerer Dichte - zur Vermeidung der „freien Oberflächen“ - auf wenige komplett gefüllte Tanks, bei diesem Schiffstyp aus Festigkeitsgründen nicht zulässig war. Allerdings hatten die äußeren Umstände wie hohe Fließgeschwindigkeiten aufgrund hoher Wasserstände, starker Schiffsverkehr nach einer Schifffahrtssperre aufgrund von Hochwasser, nautisch extrem schwierige Verhältnisse im „Gebirge“ sowie eine Begegnung mit einem Großmotorschiff in einer unübersichtlichen engen Kurve das Unfallgeschehen mit beeinflusst.

Weitere Untersuchungen bezüglich der 2 Löcher in der BB-Kimm von Tank 5, des fahrdynamischen Verhaltens, des Einflusses von extremen Motor- und Rudermanövern, des dynamischen Einflusses der Ladung in den teilgefüllten Tanks stehen in [1] noch aus und auch die Ergebnisse der staatsanwaltlichen Ermittlungen sind noch nicht öffentlich zugänglich.

Inzwischen wurde das Schiff mit einem großen Aufwand wieder instand gesetzt und fährt wie zuvor als Chemikalien-Tanker vom Typ „C“ unter dem neuen Namen „Aurigin“.

**Literatur**

- [1] WSV.de, Zwischenbericht, 14.12.2011
- [2] WSV.de, Pressemitteilung, 5.1.2012

Transportchancen: 7 Mio. t Soja entlang der Donau

## Für die Binnenschifffahrt steht die Ampel auf „Grün“

Von Peter Baumgartner

Der Rohstoff des Jahres 2012 ist nicht Gold und auch nicht Öl. Mit einem Preisanstieg von über 20 Prozent drängt die Sojabohne aus dem harten Finanzboden unaufhaltsam hervor. Sojaschrot – das „Grüne Gold“ – ist das begehrteste Eiweißfuttermittel in Europa und im Rest der Welt. Auch wenn manche Lebensmittelchemiker davor warnen. Soja ernährt das Vieh, ersetzt den Diesel und zumindest die nicht gentechnisch veränderte Wunderbohne soll auch noch die Welternährung retten. „Die Märkte werden derzeit von großen Käufen spekulativer Fondsgesellschaften an den Börsen beeinflusst“, schreibt die Agrarzeitung und „die hohen Sojaverschiffungen (14 Mio. Tonnen zum Beispiel in Brasilien) haben weiter Bestand.“

Die Abhängigkeit vom Import ist eine entscheidende Triebfeder auf der Suche nach geeigneten Anbauflächen in Europa, denn derzeit muss ein Großteil des europäischen

Sojabedarfes aus Übersee importiert werden. Von den 40 Mio. Import-Tonnen entfallen allein 800.000 Tonnen auf Bayern und Österreich importiert 550.000 Tonnen. Auch wenn es auf Grund der klimatischen Bedingungen in Europa nie gelingen wird, mit eigenen Anbauflächen dieses Problem vollständig zu lösen, so können durch kluge Kooperationen doch wesentliche Verbesserung erzielt werden.

Das versucht jetzt eine neue, grenzüberschreitende Initiative von Bayern und Österreich mit dem Verein „Donau-Soja“. Entlang der Wasserstraße Donau gibt es noch verfügbare Soja-Anbauflächen, die mittelfristig erschlossen werden können. Nicht weniger als 2,6 Millionen Hektar Fläche hat der Verein geortet, sollen den speziellen Bedürfnissen der kleinen Wunderbohne entsprechen. Zum Vergleich: Bayern bemüht sich gerade 5.000 Hektar nutzbar zu machen und Österreich wird auf lange Sicht über 50.000 Hektar nie hinaus kommen. Die Anbauflächen entlang der Donau würden einen Ertrag von

### Symposium Transport- logistik

Donau-Soja veranstaltet vom 5.-6. September 2012 in Wien ein Symposium zum Thema Transportlogistik.

Sobald uns weitere Details vorliegen, werden wir unsere Leser informieren. *Die Redaktion*

7 Millionen Jahrestonnen Soja – frei von gentechnischen Veränderungen auf den europäischen Markt bringen. Außerdem bietet die Wasserstraße die einmalige Chance, die für das Binnenschiff typische Ladung auf kurzem Weg zu transportieren. Das hat den Vorteil, Europa schützt nicht nur den Regenwald in Brasilien durch die Nutzung eigener Anbauflächen, sondern trägt durch kürzere Transportwege mit dem Binnenschiff nochmals zum globalen Klimaschutz bei.

Tatsächlich bietet der Produktionsaufbau in den Donauländern enorme Chancen für die Versorgung Europas mit gentechnisch unveränderten Sojaprodukten. Historisch haben diese Länder eine besondere Soja-Geschichte: bereits in der Monarchie wurde versucht, die schon damals geschätzte Bohne entlang der Wasserstraße zu kultivieren und zu Beginn des Dritten Reiches war es der Konzern IG Farben, der den Sojaanbau in Österreich, Jugoslawien, Rumänien und Bulgarien stark gefördert hat. Immer mit dem Ziel, die Importabhängigkeit aus Übersee zu reduzieren, die Versorgungssicherheit im eigenen Land zu garantieren und die Wasserstraße als Transportweg zu nützen. Inzwischen gibt es in allen Donauländern – allen voran in Serbien, eine ausgeprägte Agrarkultur. Aktuell hat die in der Vojvodina ansässige Agrarfirma Victorija Group gerade unweit der Donau in Becej eine neue Sojaproduktion mit 250.000 Tonnen Jahreskapazität und 100.000 Tonnen Lager aufgebaut. Weitere 100 Mio. Euro will der Konzern noch bis Ende 2013 in Sojafabriken investieren. ■



Bayerns Staatsminister Helmut Brunner (l.) und Oberösterreichs Agrar-Landesrat Max Hieglsberger präsentieren das neue Logo „Donau Soja“.

Foto: BZ/Wallner

Die Königin an Bord auf der ehemaligen „Vincent van Gogh“

## London entdeckt die Themse neu

**G**locken im Laderaum eines Schiffes sind zwar nicht ganz alltäglich, es kommt aber gelegentlich vor. Zum Beispiel hat man zu Kriegszeiten Glocken eingesammelt, auf das Schiff verladen und zum Hochofen transportiert, wo sie als Kanonenrohre andere Töne abgeben sollten. Zum Glück sind nicht immer alle Schiffe angekommen....

Bei den Feierlichkeiten in London zum 60. Thronjubiläum der Queen Elisabeth II., durfte sogar ein Glockenturm-Schiff das Zeichen zum Start der aus 1000 Booten und Schiffen bestehenden Parade auf der Themse übernehmen. Ein schwimmender Glockenturm mit acht Glocken und einem Gewicht von 2071 Kilogramm – das hat es in der Binnenschifffahrt noch nicht gegeben. Aber auch sonst hat es ein derartig maritimes Spektakel auf der Themse und in der Welt zuletzt im Jahre 1662 bei der Hochzeit von King Charles II. gegeben. Obwohl, anders als in anderen Flussnationen, war die Themse über Jahrhunderte „The Royal River“ und der schönste Boulevard der Stadt. Erst zu Zeiten der Industrialisierung schwand die einstige Bedeutung des Flusses und wurde zum wenig noblen Abwasserkanal der Metropole. Jetzt, Jahrzehnte später und nach großen Bemühungen um die Wiederherstellung der Wasserqualität, scheint die Themse ihre ursprüngliche Bedeutung wieder erlangt zu haben. Man spricht von der Wiederentdeckung der Themse und die ganze Nation besinnt sich der historisch maritimen Tradition. Britanniens Beziehung zum Wasser sitzt tief und der Charakter der Menschen im Land wird geprägt vom umgebenden Meer, von Flüssen und Kanälen. Touristen wissen es schon lange, London ist nur mit der

Themse das, was jährlich Millionen Gäste in die Stadt lockt. Jetzt, dank des fließenden Events, wurde es auch der Inselnation wieder so richtig bewusst. Die Zahlen sprechen auch eine deutliche Sprache: den mickrigen Kosten von etwas über 12 Mio. Euro für das Event, stehen unschätzbar kostbare, stundenlange Werbeübertragungen in der ganzen Welt und eine Million Besucher allein zur Veranstaltung gegenüber. Ganz abgesehen von den zwei Mrd. Pfund an direkten Einnahmen, hat das Fest für den Fluss und letztlich auch für die Schifffahrt in der Stadt, eine nachhaltige Wirkung, wie sie kaum jemals wiederholt werden kann. Drei Reedereien haben für 2013 bereits neue Schiffe geordert.

Mit Hilfe der örtlichen Hafenverwaltung und mit einer gewaltigen logistischen Leistung, wurde der aus 10 Sektionen bestehende Jubel-Konvoi durch die Stadt geschleust. Zum Beispiel hat man im Fluss eine sechs Kilometer lange Kette verlegt, an der Bojen befestigt wurden, damit alle Fahrzeuge in der richtigen Startposition warten konnten. Jeweils begleitet von zehn Musikschiffen, bot das Schauspiel über 11 Kilometer Flussstrecke den Zusehern ein unbeschreiblich

buntes Bild. Schwimmende Fahrzeuge, die sonst über das ganze Land und den Commonwealth verstreut beheimatet sind, fanden sich zu einer gemeinsamen Tour inmitten von London. Leider war aus dem Rest Europas nur eine italienische Gondel vertreten. Königin Elisabeth II. und ihre Familie verbrachten die Parade auf dem eigens für sie adaptierten Personenschiff "Spirit of Chartwell". Eine unerwartete und gleichwohl einmalige Ehre für ein gewöhnliches Ausflugsschiff. Eigentlich wollte der Schiffseigner mit seinem ehemaligen Rhein-Schiff schon von London nach Paris ziehen, weil ihm das Geschäft in seiner Heimatstadt nicht mehr gefiel. Da erreichte ihn gerade noch rechtzeitig der Anruf von der Queen und die Bestellung, die königliche "Fracht" für die Parade zu übernehmen. Reich geschmückt mit dem goldenen „Old Father Thames“ und den Delphinen am Bug (die Symbole des Flusses) und geadelt mit den königlichen Insignien, fuhr das Schiff majestätisch drei Stunden lang durch jedes Wohnzimmer der Welt. Alle Schiffsglocken läuteten zum Dank für dieses großartige Wasserspektakel und als Anerkennung für den Kapitän, der seine kostbare „Fracht“ sicher an das Ziel gebracht hat. Peter Baumgartner ■



Anlässlich ihres Thronjubiläums bereiste die britische Königin auf der eigens hergerichteten ehemaligen „Vincent van Gogh“ aus den Niederlanden die Themse bei London. Das Schiff wurde 1997 bei der Grave Werft gebaut.

Premium-Flusskreuzfahrtschiff mit 82 Kabinen und 4 Suiten für 150 Passagiere

## MS Belvedere: Ausstattung und Service wie in einem Vier-Sterne-Hotel

Von Petra Grünendahl

Zur Zeit haben wir Hochwasser. Normal ist die Donau meist zwischen drei und sechs Metern tief“, erklärt Vladimir Grbovic, der Erste Kapitän der MS Belvedere. Das reicht für die bis zu 2,10 Meter Tiefgang des Schiffes. Vier Meter mehr Wassertiefe hat die Donau jetzt. Entsprechend stehen Teile der Ufervegetation entlang des Flusslaufs unter Wasser. Die beiden Antriebsaggregate von MTU leisten jeweils 800 kW. Mit 7 bis 7,5 Knoten bewegt sich das Flusskreuzfahrtschiff stromaufwärts von Budapest nach Passau.

Die MS Belvedere wurde 2005 auf der Werft HDW Nobiskrug in Rendsburg gebaut. Auf 126 Metern Länge und 11,4 Metern Breite finden 88 Passagierkabinen (davon vier Suiten) Platz. Rund 150 Passagiere befinden sich aktuell an Bord (nicht alle Doppelkabinen sind mit zwei Personen belegt); dazu kommt eine 43-köpfige Besatzung. Unter maltesischer Flagge ist das Premium-Kreuzfahrtschiff MS Belvedere auf verschiedenen Routen auf Donau, Main und dem Main-Donau-Kanal unterwegs. Vladimir Grbovic (37) hat das Kommando; neben ihm, dem

Schiffsführer, dem Steuermann und dem Maschinisten gehören drei Bootsleute zur nautischen Besatzung des Kreuzfahrtschiffs. Dem Schiffseigner, der Premicon-Gruppe aus München, gehören insgesamt 25 Schiffe, 24 davon sind auf Flüssen unterwegs. Einige Schiffe sind an externe (nicht zur Premicon-Gruppe zählende) Reiseveranstalter verchartert.

### KD Köln-Düsseldorfer betreibt das Schiff

Für den Schiffseigner Premicon übernimmt das Tochterunternehmen Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG den nautischen Betrieb der Schiffe. Bei KD steht die Crew unter Vertrag. Alle sieben Besatzungsmitglieder stammen aus Osteuropa (Serbien, Rumänien, Ungarn). „Dass wir unterschiedlicher Herkunft sind, ist besser, denn dann müssen wir hier alle die Bordsprache sprechen“, findet Kapitän Grbovic. Bordsprachen sind Deutsch und Englisch, die jeder an Bord als Fremdsprache spricht. „Mein Onkel war Flusskapitän“, erzählt Vladimir Grbovic. Seine Ausbildung hat er aus Novi Sad stammende Kapitän an einer Schifferschule in Serbien gemacht. Seit 16 Jahren fährt er auf Binnenschiffen durch Eu-

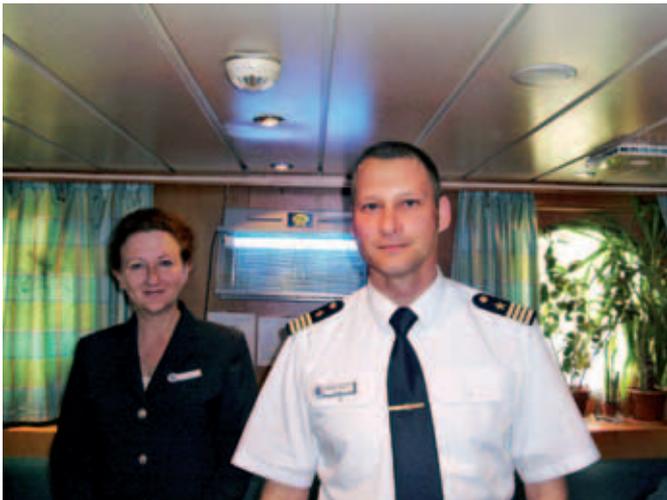
ropa. Patente hat er für Rhein, Main und Donau. Am Steuer wechselt er sich in Sechsstunden-Schichten mit seinem Schiffsführer und dem Steuermann ab, die ebenfalls über die entsprechenden Patente verfügen. Bereits seit 2003 fährt er für Premicon, seit 2005 als Erster Kapitän und seit 2010 nur noch auf der Belvedere. Seine Vorlieben: „Die deutsche Donau ist spannend, aber mir gefällt landschaftlich der Main besser.“ Als Maschinist ist der Rumäne Laurentiu Ghetu (45) „Mädchen für alles“: Er ist als Techniker und Mechaniker nicht nur für den nautischen Bereich verantwortlich, sondern auch für die Technik in Hotel und Gastronomie. Nach seiner technischen Schulausbildung ging er zunächst auf Hochseeschiffen unterwegs. Später ging er nach Italien in die Binnenschiffahrt, dann kam er nach Deutschland. Seit 2008 fährt er auf Schiffen der Premicon.

Die Saison der Flusskreuzfahrten beginnt Anfang April und reicht bis in den November – oder sogar bis in den Dezember, wenn Touren zu Weihnachtsmärkten, über die Feiertage oder zum Jahreswechsel angeboten werden. In dieser Zeit ist die Besatzung –



Die MS Belvedere liegt in Bratislava (Slowakei) vor Anker.

Fotos: Petra Grünendahl



Reiseleiterin Iryna Nikolova und Kapitän Vladimir Grbovic



Blick in die Küche der MS Belvedere

Nautik und Service – auf dem Schiff zuhause. Erst nach der Saison kann die Besatzung von Bord; dann geht das Schiff für größere Reparaturen und nötige Renovierungen oder Instandhaltungsmaßnahmen in die Werft.

#### Für TransOcean Flussreisen auf Tour

Kreuzfahrt-Anbieter auf der Belvedere ist die Premicon-Tochter TransOcean Flussreisen GmbH in Bremen. Neben der MS Belvedere bietet TransOcean Touren mit der MS Maribelle (auf Rhône und Saône in Frankreich), der MS Sans Souci (Oder, Elbe, Ostsee), der MS Andrey Rublev (Flussreisen in Russland) sowie dem TwinCruiser TC Bellevue (Rhein und Mosel) an. Das Komfort-Schiff Andrey Rublev (Baujahr 1971), das 2011 umfassend renoviert wurde, entspricht einer Drei-Sterne-Klassifizierung, die anderen Flusskreuzfahrtschiffe entsprechen als Premium-Schiffe in puncto Service und Ausstattung einem Vier-Sterne-Hotel.

Die TC Bellevue bietet dank innovativer TwinCruiser-Technik mit ihrer voneinander getrennten Antriebs- und Passagiereinheit sogar ein nahezu vibrations- und geräuschfreies Fahrerlebnis. Ganz so ruhig ist es auf der Belvedere nicht, aber störend sind Motorengeräusche und Vibrationen auch hier nicht. Wer einen sehr leichten Schlaf hat, kann sich in den Schleusen mit Ohropax, behelfen; die liegen in jeder Kabine aus.

#### Persönlicher Service in Hotel und Gastronomie

Den Anspruch von TransOcean – „höchst persönlich“ – nimmt die Service-Crew sehr ernst. Die Servicekräfte an Bord sind ebenso wie die Reiseleitung sehr um die Gäste bemüht. Für den Hotel- und Gastronomiebetrieb hat Premicon das Schweizer Unternehmen G&P Gsell & Partner Cruise Hotel

Management an Bord geholt. Diese hatte die Ausschreibung des Servicebereichs mit dem besten Angebot gewonnen. Bei ihr ist das Service- und Kabinenpersonal unter Vertrag. Die Servicekräfte an Bord stammen aus den unterschiedlichsten Ländern Osteuropas und sprechen alle Deutsch und Englisch. Hotelmanager ist Michael Edletzberger aus Salzburg. Der gelernte Koch ging nach seiner Militärzeit zur See. Auf Hochseerkreuzfahrtschiffen war er insgesamt 23 Jahre unterwegs, bevor er in die Binnenschifffahrt und auf ein Flusskreuzfahrtschiff ging. „Flussreisen sind ruhiger und übersichtlicher. Wir sind als ein kleines Team die ganze Saison über zusammen. Da ist der Kontakt zum Servicepersonal, aber auch zu den Passagieren ein ganz anderer“, schwärmt der Mittvierziger, den es 2008 zu Premicon und auf die Belvedere verschlagen hat. „Man freut sich immer, wenn Gäste wieder kommen, weil es ihnen gefallen hat.“ In der Bordküche wird täglich frisch gekocht. Mit fünf Köchen bereitet Chefkoch Christian Kejzlar (35) drei Mal täglich die Speisen zu. Zwei Spülkräfte helfen, die Küche in Ordnung zu halten. Die kurzen Wege vom Kochtopf ins Restaurant merkt der Passagier am heißen Essen auf seinem Teller. Catering und vorgefertigte Speisen? „Das rechnet sich nicht, wenn der Gast deswegen unzufrieden ist“, erklärt der aus Österreich stammende Küchenchef, der außerhalb der Kreuzfahrt-Saison bei einem Freund in einem Luzerner Hotel kocht.

Verantwortlich für das touristische Programm ist die Reiseleiterin Iryna Nikolova. Bei der Ukrainerin laufen die Fäden für Ausflüge und Führungen zusammen. Umfassende Unterlagen finden die Passagiere abends in ihren Kabinen vor: Tagespläne für den nächsten Tag sowie ausführliche

Beschreibungen der Ziele. Im Foyer oder bei der Reiseleitung liegen auch Stadtpläne der jeweiligen Stationen, die ein selbstständiges Erkunden der Reiseziele erleichtern. In fast allen Städten liegt die Belvedere in Zentrumsnähe vor Anker. Lediglich in Wien ist die Anlegestelle Nussdorf etwas außerhalb, aber dafür gibt es eine Straßenbahn in die Innenstadt.

Die Service-Crew hat weitgehend nachmittags frei. Wenn das Schiff im Hafen liegt, gilt das auch für die nautische Besatzung. Den Passagieren steht ein reichhaltiges Programm an Ausflügen zur Auswahl. Sie können in den jeweiligen Liegezeiten vormittags, nachmittags und abends Ausflüge machen: in der Gruppe mit Stadtführer oder auch auf eigene Faust. Für weitere Wege und Stadtrundfahrten chartert TransOcean Busse. Kompetente Stadtführer vermitteln anschaulich geschichtliche und touristische Highlights.

Während der Schiffspassagen steht die Erholung hoch im Kurs. Auf dem Sonnendeck mit Liegen und Sitzgruppen trifft man außer bei Regen immer jemanden an, der ebenfalls die vorbeiziehenden Flusslandschaften genießt. Je besser das Wetter, umso mehr Passagiere nutzen das Sonnendeck auch für gesellige Runden oder Entspannung auf den Sonnenliegen. Nicht ganz so unter freiem Himmel liegt die Promenade vor der Panorama-Lounge auf dem Donau-Deck. Auch von hier hat man – trockenen Fußes, aber mit leichtem Wind um die Nase – eine tolle Aussicht auf das Wechselspiel von Städten und Landschaften. Und wer mal ganz abschalten will, hat im Wellness-Bereich mit Sauna, Whirlpool und Fitnessgeräten die Qual der Wahl. ■

## Woche der Umwelt am Berliner Schloss Bellevue

## Schiffsausrüster Lohmann zeigte neues Schiffs-Wasch-System

Unter der Schirmherrschaft des neuen Bundespräsidenten Joachim Gauch fand am 5. und 6. Juni 2012 im Schlosspark Bellevue die Woche der Umwelt statt. Rund 200 Aussteller präsentierten interessierten Besuchern aus Politik, Wissenschaft und Wirtschaft ihre Umweltprojekte und innovative Produktneuheiten. Über 15000 Besucher wurden an den beiden Tagen gezählt.

Das Harener Unternehmen H. Lohmann Schiffs- u. Industriebedarf stellte das neue Schiffs-Wasch-System vor. Dieses System verringert laut Studienergebnissen aus dem Umweltprojekt den Verbrauch an Reinigungsmitteln, die zur Schiffsdeck- und Außenwäsche benötigt werden, um rund 65%. Zusätzlich verkleinert das Mehrwegsystem das Abfallvolumen um ca. 75%. Positive

Auswirkungen hat der Einsatz des Systems auch auf den Arbeitsschutz an Bord von Schiffen.

Auf der Woche der Umwelt haben die Firma H. Lohmann und die teilnehmenden Projektpartner mit dem Umweltprojekt „Gewässerschutz - Reinigung der Berufs- und Freizeitschiffe /qualifiziertes Handeln mit neuem Mehrwegsystem“ auf eine umweltfreundliche Nutzung der Wasserstraße durch die Binnenschifffahrt hingewiesen. Mit dem neuen Schiffs-Wasch-System kann die Schifffahrt ihr gutes Umweltimage untermauern und zeigen. Schiffe die, die das System einsetzen können das mit einer speziellen Umweltflagge zeigen. In Veröffentlichungen in den Medien kann auf den Einsatz des umweltfreundlichen Schiffs-Wasch-System hingewiesen werden.

nuel Deunert vom Schulschiff Rhein, Dr. de Wall vom Schiffer-Berufskolleg Rhein aus Duisburg und Jean-Pierrè Gillet (Auszubildender der Reederei Riedel / Fahrgastschiffahrt aus Berlin auf der MS Spree Diamant). Gillet hat auf dem Schulschiff Rhein in Duisburg das Schiffs-Wasch-System bei der wöchentlichen Schiffspflege kennengelernt. Die einfache Handhabung der kleinen praktischen Flaschen hat ihm besonders imponiert. Für Fragen im Bereich der Sport- und Freizeitschiffahrt stand Hans-Dieter Sudmann vom Deutschen Motoryachtverband e.V. zur Verfügung. Auch die Sportbootfahrer haben ähnliche Probleme wie ihre Kollegen aus der Berufsschifffahrt. Teilweise sind die Freizeitschiffer noch stärker von Waschverboten in Häfen, auf Flüssen und Seen betroffen.

Andreas Wallmeier, Außendienstmitarbeiter der Firma H. Lohmann und Schulungsleiter im Umweltprojekt stellte fest, dass nur mit Einsatz des Systems nachhaltig der Reinigungsmittelverbrauch auf ein nötiges Minimum reduziert und kontrolliert werden kann. Um bereits bestehenden und drohenden Waschverboten den Wind aus den Segeln zu nehmen ist ein Umdenken in der Schifffahrtsbranche unumgänglich: „Mit dem Schiffs-Wasch-System gehen wir einen umweltfreundlichen Weg, damit auch morgen noch an Bord legal gereinigt werden darf.“ ■

Anzeige

Unterstützt wurde die Firma H. Lohmann in Berlin von folgenden Vertretern aus der Binnenschifffahrt: Ma-



**75 Jahre**  
1937-2012

**STORM**

*Wir schaffen Bewegung*



**Instandhaltung von Diesel- und Gasmotoren**

**Mechanische Bearbeitung und Fertigung**

**Motoren- und Ersatzteile**



**24/7**

**Service-Telefon**

**+49 172 2188655**

August Storm GmbH & Co. KG – August-Storm-Straße 6 – 48480 Spelle  
 Telefon +49 5977 73-0 – Telefax +49 5977 73-138  
 info@a-storm.com – www.a-storm.com



**Auch Bundespräsident Joachim Gauck besuchte den Stand des Harener Unternehmens und begrüßte Firmenchef Hermann Lohmann (l.) persönlich**

Köln Düsseldorf Deutsche Rheinschiffahrt meldet sich als Kreuzfahrtveranstalter für Flussreisen zurück

## Rechtsstreit mit Viking nach vier Jahren beendet

Nach einem vier Jahre andauernden Rechtsstreit mit der Viking Flusskreuzfahrten GmbH ist der Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG nun nach dem Urteil des Oberlandesgerichts Köln vom 15. Juni die Rückkehr in das Kreuzfahrtgeschäft ermöglicht worden.

Ab sofort darf die KD nach insgesamt 12 Jahren gezwungener Abstinenz wieder als Kreuzfahrtveranstalter auftreten. „Dieses Urteil ist ein großartiger Erfolg für die KD und wird die Zukunft des Unternehmens nachhaltig positiv beeinflussen.

Als „Mutter“ der Flusskreuzfahrten verfügen wir noch immer über professionelles Know How und werden unsere internationale Bekanntheit zu nutzen wissen“, freut sich KD

Vorstand Norbert Schmitz nach der Urteilsverkündung.

Die Erfolgsgeschichte der Flusskreuzfahrten begann im Jahr 1960. Mit MS Europa baute die Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG das erste Kabinenschiff auf der Christof Ruthof Werft in Mainz. MS Europa wurde damals für die Strecke Basel – Rotterdam sowie auf der Mosel eingesetzt und verfügte über 75 Doppelkabinen. Mit der Indienstellung dieses ersten Kabinenschiffes begann eine neue Ära der Flussschiffahrt, eingeläutet durch die KD, die somit zurecht als Erfinderin der Flusskreuzfahrten bezeichnet werden kann. Nach den Erfolgen auf Rhein, Main, Mosel und Donau leistete die KD schließlich auch auf der Elbe

Pionierarbeit und entwickelt mit MS Clara Schumann und MS Theodor Fontane zwei flachgängige Kabinenschiffe speziell für die Elbe. Der Einsatz erfolgte unmittelbar nach der Wiedervereinigung im Jahr 1991. Insgesamt stellte die KD 12 Flusskreuzfahrtschiffe in Dienst und war über Jahrzehnte Marktführerin auf europäischen Flüssen.

Im Jahr 2000 war die Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG aufgrund der Firmentrennung durch den damaligen Hauptaktionär WestLB gezwungen, ihren Flusskreuzfahrtbereich inklusive aller Kabinenschiffe zu verkaufen. Sie konzentrierte sich fortan auf die Tagesausflugsschiffahrt. Im Zuge dieser Entwicklung hat sich die KD komplett neu aufgestellt und den Markt u.a. durch die Indienstellung des modernsten Eventkatamarans Europas, MS RheinEnergie weiterentwickelt. Im vergangenen Jahr wurde die moderne Eventflotte durch MS RheinFantasie ergänzt.

Ab wann und in welcher Form die KD wieder in das Kreuzfahrtgeschäft einsteigt, wird in Kürze der Öffentlichkeit vorgestellt. ■

Anzeige

Book your stand now at [smm-india.com/exhibit](http://smm-india.com/exhibit)

Now part of 50th National Maritime Week  
smm-india.com

**SMM India**

**keeping the course**  
4-6 april 2013  
mumbai

shipbuilding • machinery & marine technology  
international trade fair

Hamburg Messe und Congress International

INTER ADS EXHIBITIONS PVT. LTD.

facebook.com/SMMfair  
twitter.com/SMMfair  
youtube.com/SMMfair

## Die August Storm GmbH & Co. KG in Spelle feierte ihr 75-jähriges Bestehen mit Kunden und Mitarbeitern

# Optimistisch in die Zukunft

Als mein Großvater seine Zylinder- und Kurbelwellenschleiferei im Jahr 1937 in Rheine gründete, fing er in einer kleinen Werkstatt mit Zylinderbohrwerk, Drehbank, Honmaschine, Hauptlagerbohrwerk und einem Schmelztiegel an“, erzählte Bernard Storm (38), einer der beiden Geschäftsführer der August Storm GmbH & Co. KG. Das Unternehmen ist seit 1982 im niedersächsischen Spelle am Dortmund-Ems-Kanal ansässig. 2002 hatte der studierte Betriebswirt das Ruder des Unternehmens übernommen.

Zum 75-jährigen Firmenjubiläum ist die Firma Storm in dritter Generation im Familienbesitz. Zweiter Geschäftsführer neben dem Enkel des Firmengründers ist Karl-Heinz Lammers. Die Belegschaft des mittelständischen Familienunternehmens ist mittlerweile auf 300 Mitarbeiter angewachsen, die an 11 Standorten in Deutschland sowie drei Service-Stützpunkte im benachbarten Ausland beschäftigt sind. Die Firma Storm ist einer der größten unabhängigen

Service-Dienstleister für Verbrennungsmotoren mit einem Leistungsspektrum von 100 bis 7.000 kW in Europa. Instand gesetzt werden Motoren sowie sämtliche Motoren-Komponenten.

Als August Storm im Jahr 1903 geboren wurde, war das Automobil noch keine zwanzig Jahre alt und eher was für privilegierte Kreise. Storm erlernte den Beruf des Kraftfahrzeugschlossers, der einem jungen Menschen damals einen Zugang zum schnellen Gefährt verschaffte. Diese Entscheidung stellte die wichtigste Weiche für sein weiteres berufliches Leben, denn der wachsende Markt und die technische Entwicklung schufen Möglichkeiten und Perspektiven. Mit 28 Jahren legte er 1931 seine Meisterprüfung als Autoschlosser ab. Eine eigene Werkstatt war sein Traum, denn während seiner Lehr- und Wanderjahre hatte er hier eine Marktlücke erkannt. Nachdem er genügend Eigenkapital angespart hatte, wollte er als Firmengründer mit einem so-

liden Konzept auf den Markt gehen: Das bedeutete für ihn Spezialisierung auf die Motoren-Instandsetzung. Zusammen mit seiner Ehefrau Maria hatte sich Storm Ende der Dreißiger Jahre innerhalb weniger Jahre einen festen, stetig wachsenden Kundestamm aufgebaut. Bereits nach zwei Jahren zählten sechs Mitarbeiter zur Belegschaft, eine Kurbelwellenschleifbank erweiterte die Angebote des Betriebes.

Als im zweiten Weltkrieg die Luftangriffe auf Rheine zunahm, zog August Storm mit seinem Betrieb in Behelfsräume im benachbarten Neuenkirchen, wo man bis Kriegsende weiterarbeiten konnte. Da nach dem Krieg weder in den Behelfsräumen noch im Stammbetrieb eine längerfristige Weiterarbeit möglich war, sah sich Storm nach einem neuen Betriebsgelände um. Fündig wurde er in Rheine in einer zerbombten Halle, die er von der Stadt pachtete. Zum Jahreswechsel 1946/47 wurde nach Bau und Einrichtungsarbeiten der eigentliche Firmenbetrieb wieder aufgenommen. Findigkeit und der gute Zusammenhalt der Mitarbeiter halfen August Storm, diese schwierige Zeit zu überstehen. Mit der Währungsreform 1948 ging es dann aufwärts. Ende 1948 standen bereits 20 Mitarbeiter in Lohn und Brot, der Betrieb expandierte mit Ersatzteillager, Präzisionsmaschinen und einem Kundendienst-Fahrzeug.

Nach nicht einmal zehn Jahren wurde auch das Nachkriegsdomizil zu klein. 1954 bezog man in Rheine einen Neubau auf einem neuen Betriebsgelände, der zusätzlichen Platz bot für eine Montageabteilung. Um neuen Kundenkreise anzusprechen, weitete Storm die Instandsetzung auf Großmotoren aus. Durch Übernahme qualifizierter Motorschlosser sowie durch Ausbildung und Weiterbildung eigener Fachkräfte konnte Storm einen hochklassigen Kundendienst aufbauen. „unser wichtigstes Kapital sind unsere Mitarbeiter“, so Bernard Storm – und in die hat das Familienunternehmen schon immer gerne investiert, denn die gut ausgebildete und hochmotivierte Belegschaft festigte den hervorragenden Ruf des Unternehmens. Ende der Sechziger Jahre entstand in Meppen an der Ems die erste Zweigniederlassung, wo Storm neue Dienstleistungen näher am Kunden anbieten konnte.

### Wechsel in der Geschäftsführung

Der älteste Sohn Ferdinand war noch im Kindesalter im Krieg umgekommen, der Jüngere, Klaus, hatte als Mediziner gerade sein erstes Staatsexamen bestanden und wollte



Das Storm-Werk II in Spelle

Arzt werden. Als im Jahr 1969 August Storm Firmengründer starb, übernahm seine Witwe Maria, unterstützt von einer engagierten und qualifizierten Belegschaft, das Unternehmen als Geschäftsführerin und führte es mit den beiden Prokuristen Christel Krüger und Rudolf Westerhoff weiter. Maria Storm arbeitete sich in die in die betriebswirtschaftlichen Abläufe ein und wurde zur treibenden Kraft in den Wachstumsjahren zwischen 1969 und 1979. Zweigniederlassungen und Service-Stützpunkte entstanden dort in Kundennähe, wo sie betriebswirtschaftlich Sinn machten und das Geschäft konsolidierten.

Im Alter von 73 Jahren gab Maria Storm 1979 die Geschäftsführung an ihre Schwiebertochter Anita ab. Anita Storm hatte ihrem Beruf als Sonderschul-Pädagogin aufgegeben und Betriebswirtschaft studiert, nachdem klar war, dass ihr Mann Klaus, der Mediziner, das Unternehmen nicht übernehmen würde. Auch Christel Krüger schied aus, nachdem sie über 40 Jahre die Geschicke des Unternehmens mit gestaltet hatte. Im technischen Leiter Heinz-Josef Krieger und dem kaufmännischen Leiter Werner Demter hatte Anita Storm Mitarbeiter in Führungspositionen, die sie tatkräftig unterstützten. Die hochmotivierte Belegschaft spornte zu wichtigen Entscheidungen an, denn weiteren Expansionen waren in Rheine Grenzen gesetzt, so dass man sich anderweitig umsehen musste.

1981 erwarb Storm im nahe gelegenen Spelle, auf der anderen Seite des Dortmund-Ems-Kanals, ein großes Betriebsgelände mit zugehörigen Werkshallen, die gute Voraussetzungen für die künftige Entwicklung boten. Betriebsübernahmen sicherten Standbeine in der Seeschifffahrt (Wulf Johannsen in Kiel) und – mit der Übernahme der Firma Oskar Schüngel in Duisburg – im Zentrum der Binnenschifffahrt. Unter den Markennamen MOBIS®, RECON® und IQ-PARTS® ist Storm als Service-Dienstleister mit Standorten in Spelle, Duisburg, Berlin-Spandau und Speyer (alle mit eigenen Anlegestellen) für die Binnenschifffahrt tätig. Insgesamt 160 Kundendienst-Fahrzeuge sind heute in ganz Deutschland unterwegs: „Dank der dezentralen Organisation sind wir schnell beim Kunden.“

„Wir sehen mit Optimismus in die Zukunft“, erklärte Bernard Storm. „Wir sind breit aufgestellt und in unterschiedlichen Geschäftsfeldern aktiv, so dass wir vorübergehende Flauten in einzelnen Bereichen gut verkraften.“ Nachdem 2004 noch der Hauptbetrieb an der August-Storm-Straße erweitert wurde, nahm Storm 2009 ein zweites Werk in

Spelle an der Siemensstraße im Gewerbegebiet Südfelde in Betrieb. Das Gewerbegebiet ist gut an die Verkehrsinfrastruktur angebunden und bietet Raum für weitere Expansionen. An der Struktur als Familienbetrieb soll sich auch in Zukunft nichts ändern. Neben Bernard Storm sind noch zwei jüngere Geschwister im Familienbe-

trieb tätig: Bruder Jan-Willem (36) leistet das Schwester-Unternehmen Wulf Johannsen in Kiel, Schwester Anna (35) arbeitet in der Storm-Zentrale in Spelle im Controlling. Der jüngste Bruder Klaus August (28) ist in die Fußstapfen des Vaters getreten und Arzt geworden. Und die vierte Generation wächst auch schon heran. *Petra Grünendahl* ■



Bernard Storm bei seiner Rede am Jubiläumstag.

Fotos: Storm

Anzeige

**Die Qualität einer Transportleistung beginnt  
beim Personal – daher**

**Weitblick beweisen und ausbilden  
Lebenslanges Lernen bedeutet weiterbilden**



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

**Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschifffahrt e.V.**

**Schulschiff RHEIN**  
Stadthafen / Rheinanlagen

Tel. 0 20 66 – 22 88 0 • Fax 0 20 66 – 22 88 22  
[www.schulschiff-rhein.de](http://www.schulschiff-rhein.de) • [info@schulschiff-rhein.de](mailto:info@schulschiff-rhein.de)



WSP 7 und WSP 11 vor den Hellingen bei der Neckarbootsbau Ebert.

Fotos: Werner Reuters

Neckarbootsbau Ebert, Neckarsteinach

## Schiffsbaukompetenz in Aluminium

Von Werner Reuters

**S**chiffsbau hat in Neckarsteinach eine jahrhunderte alte Tradition. An diese Tradition knüpft das mit rund 55 Jahren recht junge Unternehmen Neckarbootsbau Ebert GmbH nahtlos an. Wenn auch nicht mehr in der traditionellen Bauweise aus Holz oder Stahl, sondern mit dem modernen Werkstoff Aluminium.

Im Laufe ihrer Geschichte hat sich die Werft

immer mehr auf die Verarbeitung von Aluminium-Werkstoffen spezialisiert. „Beim Bau von Rümpfen und Aufbauten liegt der Anteil dieses Werkstoffes bei fast 100 %, so der Geschäftsführer Martin Ebert.“. Martin Ebert studierte an der TH Karlsruhe Maschinenbau und an der TH Hamburg Schiffsbau. Eine ideale Kombination für die Arbeit in und auf der Werft.

Alle Arbeiten, von der Planung eines Bootes bis zu dessen Fertigstellung werden in der

Werft selbst durchgeführt, so der Diplom-Ingenieur. Etwaige Änderungswünsche jederzeit berücksichtigen werden. Im werfteigenen Planungsbüro sind mehrere Mitarbeiter beschäftigt. Unterstützt werden die Planer durch moderne CAD/CAM-Programme von Solidworks und Autocad.

Diese Synthese von persönlichem Know-How im Bootsbau und der Verarbeitung des modernen Materials Aluminium haben Neckarbootsbau Ebert zu einem großen Vorsprung

Anzeige

### WERNZ GMBH

#### Generatoren-Motoren-Stromerzeuger

Wir sind Ihr Lieferant für Stromaggregate in der Schifffahrt.

Auch bei Sonderanfertigungen  
oder Hydraulikaggregaten

können Sie uns gerne ansprechen!

Egal für welche Anwendung, Sie bekommen

fast alle Motoren von uns,

die den aktuellen Abgasrichtlinien entsprechen.

Reparaturen an Bord, sei es mechanisch oder elektrisch,  
führen wir mit unserer langjährigen Erfahrung fachgerecht durch.

Besuchen sie uns doch mal auf unserer Homepage.

**Haben Sie noch Fragen?**

**Dann nehmen Sie doch einfach Kontakt zu uns auf!**

Sperlingweg 10

Telefon: 0 62 06 / 91 08 73

Funk: 01 71 / 3 20 20 50 (Mechanik)

Funk: 0163 / 7 95 61 56 (Elektrik)

68623 Lampertheim

Telefax: 0 62 06 / 91 08 74

E-Mail: [Wernz@Wernz-GmbH.de](mailto:Wernz@Wernz-GmbH.de)

[www.Wernz-GmbH.de](http://www.Wernz-GmbH.de)



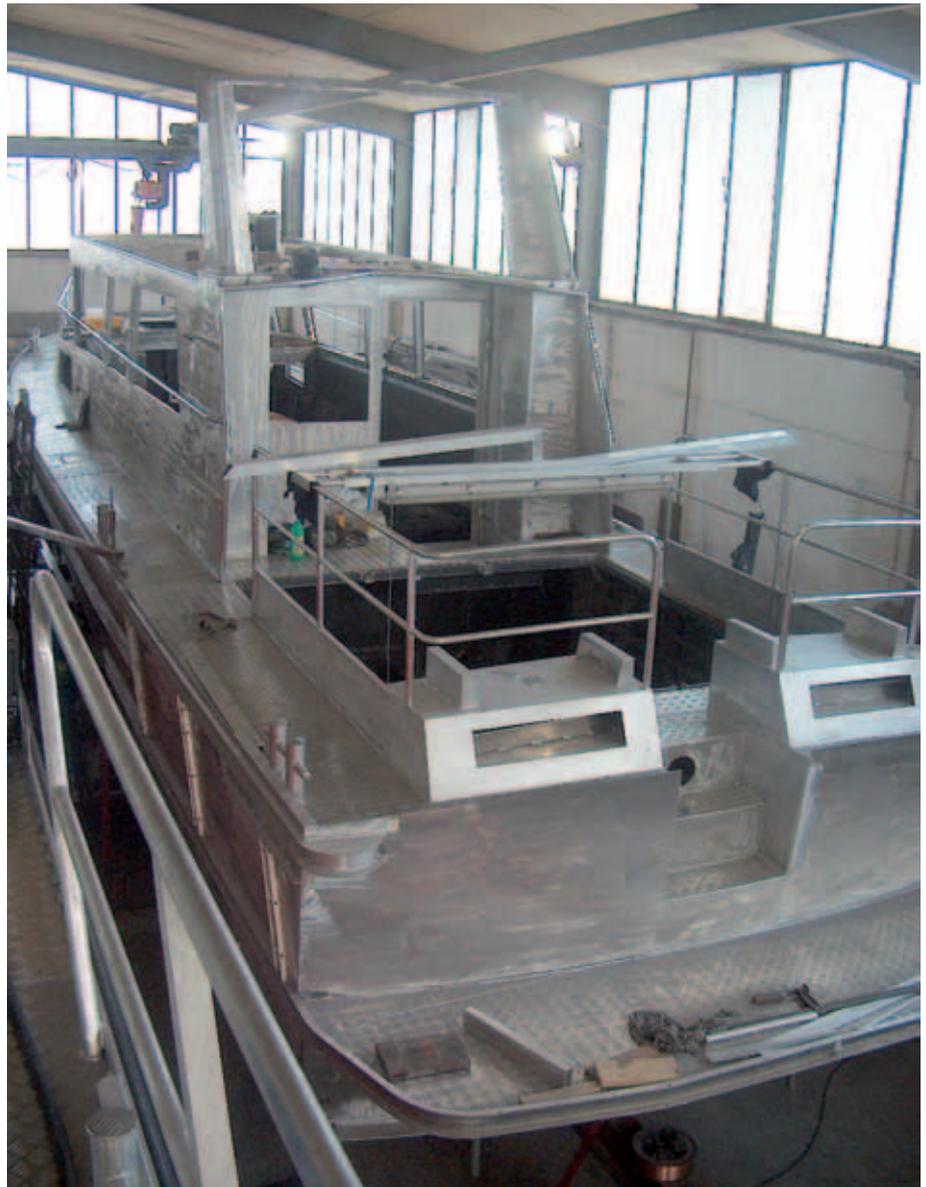
**Ganz vorsichtig läßt Werftinhaber Martin Ebert eine generalüberholte Motoryacht mittels ferngesteuertem Kran zu Wasser.**

gegenüber dem Wettbewerb verholten. Der Familienbetrieb, in dem der Seniorchef Peter Ebert immer mit seinem reichen Erfahrungsschatz im Bootsbau zur Verfügung steht, steht für technisch anspruchsvolle und schnelle, vor allem gewerblich genutzten Booten aus Aluminium mit einer Länge von bis zu 25 Metern. Darunter sind besonders die Streifenboote der Wasserschutzpolizei, Einsatzfahrzeuge für Feuerwehr oder THW, Messboote der BAW und WSA, Personenfähren (wie z.B. den „Frischling“ der Stadtwerke Eberbach) und viele weitere Sonderanfertigungen, wie z.B. das kürzlich in Dienst gestellte Hilfeleistungslöschboot „Hecht“, das in Gernsheim am Rhein stationiert ist.

Zur Zeit liegen auf der Werft in Neckarsteinach ein weiteres Löschboot und ein Einsatzfahrzeug für die Wasserschutzpolizei in Trier (WSP 16) in der beheizbaren Halle. Halle und beheizbar deshalb, weil sich Aluminium nur in dieser Umgebung gut verarbeiten lässt. „Das zum Schweißen verwendete Schutzgas ist im Freien flüchtig“, so Diplomingenieur Ebert. Und das Feuerlöschboot hat es denn auch in sich. Mit 23,60 m Länge und einer Breite von 6,20 m stellt das Boot eine Weiterentwicklung der für Kehr/Straßburg gelieferten EUROPA 1 dar. Das Boot für die WSP und das Boot für die Feuerwehr sind komplett aus Aluminium gefertigt. Das Feuerlöschboot, daß den Namen „MFB Metropolregion“ tragen wird, wird durch 2 MAN-Maschinen mit jeweils 1.100 PS aus 12 Zylindern angetrieben. Beide Boote sollen noch in 2012 ausgeliefert werden.

Martin Ebert ist denn auch mit der Auslastung der Werft zufrieden. Für 2012 ist die Kapazität der Werft voll ausgeschöpft. „Für 2013 sind wir in Planung“, so der Geschäftsführer, wollte aber noch nicht konkret werden, da noch einige Ausschreibungen, an denen man sich beteiligt habe, offen sind. Die gute und gesunde Geschäftsbasis zeigt sich aber auch in Investitionen auf der Werft selbst. Ein neues Bürogebäude wurde 2009 fertiggestellt und bezogen. 2011 wurde die Helling überdacht. Geplant ist nunmehr, einen neuen Kran zu installieren, mit dem die Neubauten direkt ins Wasser gebracht werden können und die Helling dann frei für Reparaturaufträge ist.

Martin Ebert sieht sich für die Zukunft seiner Werft gut gerüstet. Neben den jährlich 2 Bootsneubauten bietet Neckarbootsbau auch die Reparatur und Wartung von Booten und Motoren, Umbauten, Instandsetzungen, Neumotorisierungen, Winterlager, an. ■

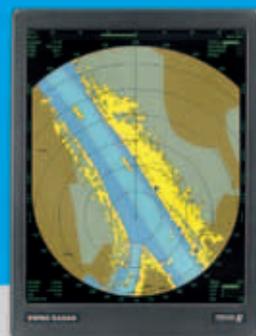


Kasko des WSP 16 in der Produktionshalle von Neckarbootsbau Ebert GmbH

Anzeige

PRECISION  
NAVIGATOR //

SWISS RADAR



### Der neue Precision Navigator II

Vereint Radar, Inland AIS und ECDIS  
Karte in Perfektion

Das multifunktionale Navigationssystem,  
das keine Wünsche offen lässt

In drei attraktiven Versionen verfügbar



 schwarz technik

Gesellschaft für Kommunikation und Navigation mbH  
Lehmstraße 13, 47059 Duisburg, Fon +49 (0) 203 99 337-0  
www.schwarz-technik.de, info@schwarz-technik.de

Über 500 internationale Experten zum SMM Offshore Dialog erwartet –

## Sonderschau zu Offshore-Technologien auf der SMM

Das Offshore-Segment zählt zu den besonders vielversprechenden Arbeitsfeldern der maritimen Industrie – im Vordergrund steht dabei die Bereitstellung von Hardware und Dienstleistungen sowohl für den Wachstumsmarkt Windenergie als auch für den boomenden Sektor der Förderung von Öl und Gas auf See.

Technische Herausforderungen und wirtschaftliche Chancen stehen im Vordergrund der Expertenrunden beim SMM Offshore Dialogue am 6. September auf der SMM 2012, shipbuilding, machinery & marine technology international trade fair hamburg

auf dem Gelände der Hamburg Messe. Zu dem hochkarätigen Branchen-Event im Rahmen der Weltleitmesse der maritimen Wirtschaft werden mehr als 500 internationale Fachleute erwartet.

### Anspruchsvolle Projekte

Die Komplexität der Offshore-Energiegewinnung steigt: So wird angesichts gestiegener Ölpreise auch die Erschließung und Entwicklung von schwer zugänglichen Ultra-Deepsea-Offshoregebieten zunehmend lukrativer – entsprechend entwickeln sich die Investitionen der Öl- und Gasförderunterneh-

men. „Die Erwartungen an eine steigende Nachfrage nach Rohöl und an ein anhaltend hohes Preisniveau lassen mehrjährige, zweistellige Wachstumsraten der Ausgaben im Bereich Offshore Exploration & Production erwarten“, sagt Ralf Bedranowsky, Chef der Deutsche Shipping, der Schiffsfiananzierungssparte der Deutschen Bank. Das Know-how der maritimen Industrie ist hier gefragt: Neue Versorgungsschiffe, Plattformen, Bohrschiffe und entsprechendes Equipment werden ebenso gebraucht wie technische Dienstleistungen.

Das gilt auch für den Bereich Offshore-



Das Gelände der SMM 2012 in Hamburg. Der Besuch der braunen Gebäude im Vordergrund wird nicht zwingend empfohlen: In ihnen befindet sich die Untersuchungshaftanstalt Hamburg.

Foto: Friedbert Barg

## Medienpartner der SMM 2012 in Hamburg

[www.schiffahrt-online.de](http://www.schiffahrt-online.de)

# Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

**Nutzen Sie unsere Verbreitung auf der größten Schiffbaumesse der Welt für Ihre Werbung!**

Michael Spahn, Tel. 06131 / 62 74 626 (für Deutschland) und Peter Baumgartner, Tel. +43 (0)664 263 43 62 (für Österreich) beraten Sie gerne.

Windenergie. Europa – und insbesondere Großbritannien – nehmen hier eine Vorreiterrolle ein. Insgesamt waren laut EWEA (European Wind Energy Association) Ende 2011 europaweit 1371 Windenergieanlagen mit 3,8 GW Leistung installiert. Durch weitere 18 Projekte, an denen derzeit gearbeitet wird, steigt die Kapazität auf 9 GW. Außerdem liegen für weitere 18 GW in insgesamt zwölf europäischen Ländern Genehmigungen vor. Für die maritime Branche tun sich hier enorme Geschäftsfelder auf: Setzen der Fundamente, Bau der Umspannstationen, Installation und Wartung der Turbinen, Verlegung der Seekabel – Schiffbau- und Zulieferindustrien punkten hier mit ihrer Expertise. Der engen Verbindung zwischen den beiden Segmenten trägt die Hamburg Messe und Congress künftig auf besondere Weise Rechnung: „Im Anschluss an die nächste SMM hat im September 2014 auf dem Gelände der Hamburg Messe die WindEnergy Hamburg, the global on- & offshore expo, Premiere“, sagt Peter Bergleiter, Geschäftsbereichsleiter der Hamburg Messe und Congress (HMC). Für Aussteller und Fachbesucher bringt das enorme Synergie-Effekte. Faszination Tiefsee: Im Rahmen der SMM

2012 werden in einer Sonderschau zu Offshore-Technologien im Foyer Süd neueste Entwicklungsprojekte vorgestellt. Führende Forschungsinstitute und Unternehmen präsentieren ihre jüngsten Exponate, Filme und Animationen geben anschaulich zusätzliche Informationen über Expeditionen und das Spektrum der wissenschaftlichen Tätigkeit. So zeigt das Alfred-Wegener-Institut Modelle des traditionsreichen Forschungsschiffs „Polarstern“ und der Antarktis-Forschungsstation „Neumayer III“. MARUM Bremen informiert unter anderem zum Meeresboden-Bohrgerät „Marum-MeBo“: Der ferngesteuerte Roboter wird in Wassertiefen bis zu 2000 Metern abgesetzt und bohrt dort bis zu 70 Meter tief in Lockersedimente und Festgestein. Das Kieler Geomar zeigt live gleich vier Unterwasserfahrzeuge: „ABYSS“, „Float“, „Glider“ und „OBS“ und präsentiert außerdem einen 3-D-Globus. Ein lohnendes Ergebnis von Tiefseeforschung und -Bergbau kommt von Hydromod: eine Manganknolle.

Mit verschiedenen Exponaten, multimedialen Darstellungen und audio-visuellen Vorführungen erklärt die Ausstellung „Faszination Offshore“ der Stiftung Offshore

Windenergie außerdem anschaulich und lehrreich die Zukunftstechnologie der Windenergiegewinnung auf hoher See.

Neben der Sonderschau und dem SMM Offshore Dialogue bietet die SMM 2012 weitere Schwerpunktthemen: Der gmec, global maritime environmental congress, ist als Premium-Event zum zweiten Mal fester Bestandteil des SMM-Rahmenprogramms. Bereits zum vierten Mal veranstalten HMC und Financial Times Deutschland am Vortag der SMM gemeinsam das Ship Finance Forum. Die MS&D, international conference on maritime security and defence hamburg, eröffnet ein weiteres attraktives und spannendes Themenfeld.

Produkte präsentieren, Innovationen erleben, neue Kunden treffen, Beziehungen intensivieren, Geschäfte abschließen: Die SMM, die in diesem Jahr zum 25. Mal stattfindet, ist das Top-Event der internationalen maritimen Wirtschaft. Zur SMM 2012 werden über 2.000 Aussteller aus mehr als 60 Ländern erwartet. Die über 50.000 Fachbesucher aus aller Welt erwartet außerdem ein umfangreiches Rahmenprogramm mit mehr als 150 Programmpunkten.

Anzeige

**ECLIPSE® 705**

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

Konzentration auf das Wesentliche

**Magnetrol®**  
WELTWEIT LÖSUNGEN FÜR FULLSTAND UND DURCHFLUSS

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

Noch vor zehn Jahren wurde der Bonner Rheinhafen als „nicht förderungswürdig“ eingestuft

## Angelegt auf Nachhaltigkeit und Langfristigkeit

Von Matthias Goergens

**A**ls Louise am Zehnhoff-Söns im beigefarbenen Kostüm durch den Mittelgang schritt, hatte der Festakt im Bonner Hafen endgültig etwas Feierliches. Geleitet von ihrem Mann Wilhelm Söns nahm die 86-jährige Dame den Ehrenplatz in der ersten Reihe ein. Schließlich war es auch für ihre Familie ein Anlass von historisch bedeutender Art. Galt es doch, das erfolgreiche Ende eines 17-Millionen-Euro-Projektes zu

feiern. Und das wurde in den Minuten danach so oft mit dem Wort „zukunftsweisend“ geschmückt, wie Rheinschiffe täglich den Bonner Hafen passieren. „Wir haben ein Ziel erreicht, von dem wir vor zehn Jahren kaum zu träumen gewagt hatten“, sagte Alfons Am Zehnhoff-Söns, Sohn und Geschäftsführer der Bonner Hafengebiete.

In einem ersten Bauabschnitt waren 100 Meter Uferböschung zu einer Spundwand mit hoher Kante ausgebaut, Flächen befestigt und eine zweite Containerbrücke errichtet

worden. Die Brücke hatte bereits Anfang 2011 den Betrieb aufgenommen, ehe der zweite Bauabschnitt mit der Vergrößerung der Containerflächen sowie der Entwicklung des Schrägufers zu einem Steilufer mit hoher Kante beendet wurde. Nach rund 28 Monaten Bauzeit können am Bonner Hafen nun drei moderne Rheinschiffe mit einer Länge von je 135 Metern hintereinander festmachen, in Teilbereichen ist auch ein Schiff-zu-Schiff-Umschlag möglich. Die abgeschlossene Erweiterung in Graurheindorf brachte die benötigte Kapazitätserweiterung: Konnten bisher 120.000 TEU (Containereinheiten) umgeschlagen werden, sind nun 380.000 TEU möglich.

Das sei eine beachtliche Entwicklung, sagte Alfons Am Zehnhoff-Söns, nachdem der Bonner Hafen vor knapp zehn Jahren von der Politik als nicht förderungswürdig eingestuft worden war. „Wir waren stets vom Gegenteil überzeugt und haben die Herausforderung angenommen, den ökologischen und ökonomischen Sinn herauszustellen.“ Irgendwann trug die Überzeugungsarbeit Früchte und die beantragten Fördermittel wurden genehmigt. So beteiligte sich der Bund mit 11,8 Millionen Euro an dem Projekt, die übrigen rund fünf Millionen Euro waren der Eigenanteil für den Bonner Hafen und das Familienunternehmen. „Wir sind dankbar für die Unterstützung und wollen nun den Beweis antreten, dass dieses Geld verkehrs- und wirtschaftspolitisch sinnvoll angelegt wurde“, sagte der Hafen-Geschäftsführer vor den rund 300 geladenen Gästen. Verbunden mit dem Versprechen, den Hafen so positionieren, dass er langfristig als internationale Drehscheibe nicht mehr wegzudenken sei. Das werde zwar nicht einfach, so Alfons Am Zehnhoff-Söns, „aber wir werden das schaffen“.

Das klingt zum einen nach dem Unternehmensegeist, den seine Familie auszeichnet. Zum zweiten wissen die Verantwortlichen in Bonn die Unterstützung der Politiker und Bürger hinter sich. So betonte Bonns Oberbürgermeister Jürgen Nimptsch, dass er sehr stolz „auf unseren Hafen“ sei, der nach den „immensen Investitionen“ nun absolut wettbewerbsfähig sei. „Der Logistik-Standort Bonn wird sich einbringen können in das Vorhaben, den Güterverkehr von Straße und Schiene auf den Wasserweg zu bringen.“ Zudem sei der Ausbau „auch ein Stück Hafengeschichte, das fortgeschrieben wird“. Seniorchefin Louise am Zehnhoff-Söns dürfte es gerne vernommen haben, hatte sie doch auch persönlich einen Anteil an dieser Historie. Das Unternehmen „Am Zehnhoff-Söns“ (AZS Bonn) war 1907 als eine der ersten Speditionen in Bonn gegründet worden.



Im Bonner Containerhafen können jetzt nach der abgeschlossenen Erweiterung bis zu 380.000 TEU jährlich umgeschlagen werden. Fotos: Matthias Goergens

Nachdem Gründer August am Zehnhoff kurz vor Kriegsende von der Gestapo verhaftet wurde und verschollen blieb, baute seine Witwe Anna das Unternehmen wieder auf, holte in schweren Nachkriegszeiten ihren Schwiegersohn mit ihrer Tochter an ihre Seite. Wilhelm Söns führte fortan maßgeblich die Firma, war jahrzehntelang eine treibende Kraft für den Bonner Hafen und ist es bis heute. Erst im Jahr 2002 übergab Louise am Zehnhoff-Söns die Geschicke an ihre Söhne Gregor und Alfons, die das Unternehmen zum 100-jährigen Bestehen und dem aktuellen erneuten Fortschritt führten. Mittlerweile arbeiten über 200 Mitarbeiter für das Familienunternehmen, das täglich auch als Bindeglied zwischen öffentlicher und privatwirtschaftlicher Aufgabe tätig ist. Denn geschäftsführende Gesellschafter sind Gregor Söns und Alfons Am Zehnhoff-Söns, die den Bonner Hafen mit Seniorchef Wilhelm Söns und den Prokuristen Gerd Thiebes und Oliver Neugebauer leiten. Betreiber des Bonner Hafens ist die „Bonner Hafenbetriebe GmbH“, die 2004 als Zusammenschluss der „Am Zehnhoff-Söns GmbH“ (51 %) und der „Stadtwerke Bonn GmbH“ (49 %) gegründet worden war. Das Privatunternehmen ist Spezialist für multimodale Containerlogistik, nationale und internationale Komplettladung, Lagerung, Überseeverkehre und Zollabwicklung – dank der Zusammenschlüsse in China weltweit aktiv. Umso wichtiger sei der erfolgreiche Ausbau des Bonner Hafens, betonte auch Achim Wehrmann als Vertreter des Bundesverkehrsministeriums, der das Hafenprojekt persönlich schon seit 15 Jahren begleitet hatte. Damals habe er die Möglichkeiten ausgelotet, sagt er. „Das sah nicht besonders rosig aus, um es vorsichtig anzumerken.“ Mittlerweile habe sich das aber geändert. Der Bonner Hafen habe „mit guten Argumenten“ überzeugt, sei jetzt gut aufgestellt und positioniert. „Selbst wenn wir das zunächst nicht erkannt hatten.“ So zeigte sich bei der Umsetzung auch, wie gut eine Gemeinsamkeit von Verwaltung, Kommunalpolitik und Privatunternehmen funktionieren kann. „Was hier in Bonn passiert, ist dafür ein gutes Beispiel“, sagte Wehrmann. Nicht zuletzt durch die neu geschaffenen Arbeitsplätze. „Das ist ein wichtiges Infrastrukturprojekt für die Region“, sagte Klaus Peter Gilles, Aufsichtsratsvorsitzender der Stadtwerke Bonn. Es sei keines jener Projekte, um „den schnellen Euro“ zu machen, sondern es sei auf Langfristigkeit und Nachhaltigkeit ausgelegt. „Es dient der Stadt, es dient der Region.“ In dem Zusammenhang befließigte sich Gregor Söns auch, die Ver-

dienste seiner Familie eben darum herauszustellen. Als Junge sei er mit seinem Vater schon mit Begeisterung zur „Verladeeinheit am offenen Strom“ gegangen, wie der Bonner „Hafen“ tatsächlich heißen müsste. Was damals noch mit Muskelkraft, Lagerschuppen und Kohlebergen zu tun hatte, ist dank „Am Zehnhoff-Söns“ nun ein leistungsstarker Umschlagplatz für Waren aus aller Welt. „Wir werden jetzt dafür sorgen, dass die Güterströme auf dem Rhein nicht versiegen, sondern noch weiter wachsen.“ Da war es beinahe etwas schade, dass der schicke weiße Sommerhut von Louise am Zehnhoff-Söns in den feierlichen Stunden nicht wirklich zur Geltung kam. Denn aus dunklen Regenwolken prasselte der Regen auf das Dach des Festzelts, die Sonne hatte sich für die feierlichen Stunden weterbedingt entschuldigen lassen. Doch wenigstens nahm der Regen nach den offiziellen Reden kurzzeitig etwas ab, und so konnten die Projektmacher gemeinsam den eigentlichen Festakt vollziehen. Jeweils bewaffnet mit einer Schere schnitten sie auf Kommando ein grünes Band durch, das vor dem Zelt und unter den mächtigen Containerbrücken gespannt worden war, beinahe ein wenig verloren wirkte und schnell seine Aufgabe erfüllt hatte. Für Louise am Zehnhoff-Söns war eilends ein Stuhl geholt worden, so dass die einstige Inhaberin auch dabei in



Containerumschlag vom Schiff auf den Lkw im Bonner Hafen

erster Reihe sitzen konnte. Dem historischen Anlass und der Feierlichkeit des Festaktes entsprechend. ■

Internet: [www.hafen-bonn.de](http://www.hafen-bonn.de) oder [www.azs-bn.de](http://www.azs-bn.de)

Anzeige

**AUCH WENN'S  
MAL ENG WIRD:  
GUT, DASS WIR  
DIE RICHTIGE  
GRÖSSE HABEN.**

127 Schiffe fahren im Massen- und Schwerguttransport für uns auf allen west-, mittel- und südosteuropäischen Wasserstraßen. Damit ist die DTG in der Binnenschifffahrt die größte Transportgenossenschaft Deutschlands – mehr flexible Kapazitäten werden Sie nicht finden. Wir freuen uns auf Ihre Anfrage!

Fürst-Bismarck-Str. 21 · 47119 Duisburg  
Telefon 02 03 | 8 00 04 0  
[duisburg@dtg-eg.de](mailto:duisburg@dtg-eg.de) · [www.dtg-eg.de](http://www.dtg-eg.de)



DTG. Leistung entscheidet.

Mit via donau als Grundstückseigentümer und dem Mierka Donauhafen Krems als Betreiber

## Neue Donau-Ladestelle für Enercon Windkraftenergie

Wo schon die Römer frische Energie getankt haben, wird nun auch bald neue Energie von Österreich nach Osteuropa und Süddeutschland exportiert. In Bad Deutsch-Altenburg an der Donau (Stromkilometer 1886,7 r.U.) entstand in Kooperation mit via donau als Grundstückseigentümer und Mierka Donauhafen Krems, eine neue Verladeanlage für die Windkraftanlagen des deutschen WEA-Players Enercon.

Mierka Donauhafen Krems ist somit auch der einzige Hafenebetreiber in Österreich, der außerhalb seines Standortes eine weitere Verladestelle unterhält. Mierka entspricht damit voll den Anforderungen der verladenden Wirtschaft, die verlangt, dass Häfen und Wasserstraßen leistungsfähiger werden müssen. „Wir brauchen Häfen, viele Häfen“, so ein Windmanager aus Berlin beim letzten

Hafenkongress in Würzburg. Denn, so alle vorausschauenden Prognosen, die modernen „Windmühlen“ wachsen überall schnell in den Himmel. Die künftigen Anforderungen an Logistik und Transport, können daher nur durch eine leistungsfähige Onshore-Logistik bewältigt werden. Von der Verladeseite her ist ein 400 Tonnen Prangl-Raupenkran mit im Boot. Prangl zeichnet auch für die gesamte Logistik zu den Windparks verantwortlich.

Anfang März haben die Bauarbeiten für Enercon's neues Betonturmwerk im Burgenland bei Zurndorf begonnen. Das Werk ist die erste Produktionsstätte des Auricher Windenergieanlagenherstellers in Österreich und die größte Produktionsstätte außerhalb Deutschlands. Bereits Ende des Jahres werden Fertigteilbetonturmsegmente für Windenergieprojekte in der Alpenrepublik,

Süddeutschland und Osteuropa gefertigt. Ausschlaggebend für die Standortwahl war der kurze Weg von der Produktionsstätte zur Verschiffung der Elemente auf die Wasserstraße Donau. Denn, wie Ursula Vogt von Enercon einmal ausführte, Straßen-Sondertransporte stoßen zunehmend auf Widerstand vonseiten lokaler, regionaler und nationaler Behörden. Enercon ist daher überzeugt, dass eine Verlagerung der Schwertransporte auf das Schiff wirtschaftlichen Nutzen bringt. Dass sich der Transport von Windenergieanlagen auf der Wasserstraße rechnet, hat Vestas schon 2006 in einer Pilotphase demonstriert. Damals lag das Binnenschiff rund 20% vor dem LKW-Transport. Ausgelegt ist die 17.000 Quadratmeter große Turmfabrik in Österreich auf eine Jahresproduktion von 200.000 Tonnen Beton. Das entspricht einer Fertigungskapazität von etwa 200 Fertigteilbetontürmen pro Jahr. Schaut auf den ersten Blick viel aus, wird aber kurzfristig gerade noch reichen, um den Jahresbedarf von Rumänien zu befriedigen. Dort wächst der Markt sprunghaft auf 1352 MW installierte Leistung im Jahre 2013 an (2010-448 MW) und die potentielle Kapazität für Windenergieanlagen in der Ukraine wird bis 2030 bereits auf 16.000 MW geschätzt. Bis die Produktion in Österreich anläuft, werden in Bad Deutsch-Altenburg die Anlagen aus der Produktion in Norddeutschland, statt in Krems, in Bad deutsch-Altenburg umgeschlagen.

1984 gegründet, hat sich Enercon im vergangenen Jahr erneut als Marktführer in Deutschland behauptet. International zählt das Unternehmen zu den fünf größten Windenergie-Anlagenherstellern, Mit einem Marktanteil von 59,5 Prozent gemessen an der neu installierten Leistung liegt der Auricher Windenergieanlagenhersteller 2011 zum wiederholten Male weit vor den Mitbewerbern. Bisher wurden mehr als 19.000 Anlagen in 30 Ländern installiert, 2011 895 Anlagen allein in Deutschland. Für 2013 wird ein Exportanteil von 60 % prognostiziert.

Politik und Wirtschaft sind sich einig: der Anteil an erneuerbaren Energien für die Stromerzeugung muss schon in wenigen Jahren deutlich wachsen, damit die Wende in der Energiewirtschaft gelingt. Die Windenergie wird dabei eine zentrale Rolle spielen und das bedeutet, dass der Transportlogistik ein entscheidender Anteil an der Erreichung der Klimaschutzziele zufällt. Derzeit dominieren die Onshore-Anlagen weltweit und daran wird sich auch nicht so schnell etwas ändern. Wie auch immer, die Hauptaufgabe



Onshore-Windmühlen wachsen rasch in den Himmel.

Foto: AWP



Neuer Umschlagsplatz für Onshore-Anlagen in Bad Deutsch-Altenburg.

Foto: P. Baumgartner

in der Logistik wird das Schiff zu bewältigen haben, denn naturgemäß kann nur das Schiff derart große Transportvolumen wie es die Windenergieanlagen (WEA) sind, sicher und kostengünstig transportieren.

Dabei werden die Anlagen immer größer. Als Anfang der 1990er Jahre die Windenergie den Anker gelüftet hat, war der Turm im Binnenland noch durchschnittlich 30 Meter hoch. Heute ist eine Nabenhöhe (ohne Rotor) von 105 Meter schon normal und auch 135 Meter werden schon gebaut. 2013 sind 149 Meter angedacht. Das entspricht einer Gesamthöhe von 200 Meter. Ähnlich verläuft die Entwicklung der Rotorblätter. Siemens hat gerade ein Rotorblatt mit 75 Meter hergestellt und Vestas rotiert schon mit 80 Meter. In diesem Zusammenhang spielt „Repowering“ einer immer größere Rolle. Allein in Deutschland soll es bereits 10.000 „alte“ Anlagen geben, die vor 2002 gebaut wurden. Um die Energieausbeute zu erhöhen, werden alte Anlagen ausgetauscht und an anderen Orten wieder aufgebaut oder als Ersatzteillager vorrätig gehalten. Zwar hat sich der Modellzyklus – der Zeitraum in dem ein Anlagenteil den Markt dominiert – erhöht, liegt aber trotzdem bei nur ca. sechs Jahren.

Egal, ob es in Zukunft gilt, den wachsenden Bedarf an neuen Anlagen zu transportieren oder den Handel mit gebrauchten Anlagen zu unterstützen, die Herausforderung an das Binnenschiff wächst täglich.

Windenergie - Große Herausforderung für den Schiffsbau. Unabhängig von der optimalen Verfügbarkeit der Wasserstraße, steht also auch die Schiffbauindustrie vor großen Herausforderungen, die kurzfristig zu lösen sind. Schließlich lässt sich leicht ausrechnen, dass bei Turmhöhen von 149 Meter und derzeit üblichen Segmentteilen von etwa 4 Meter, schon jetzt der vorhandene Laderaum bald nicht mehr ausreicht. Auch wenn schon jetzt zwei komplette Türme im Laderaum eines Schiffes verschwinden, die Schiffe müssen idealisiert werden und zwar

rasch. Dabei geht es um so entscheidende Fragen wie die Normierung, aber auch um die Aus- und Weiterbildung des Schiffspersonales. Hier ist die Offshore-Schifffahrt der Binnenschifffahrt einige Schiffslängen voraus. Enercon hat zum Beispiel schon 2008 ein eigenes Schiff zum Transport der WEA-Anlagen gebaut (E-Ship 1). RWE und andere sind längst nachgezogen. Peter Baumgartner ■

Anzeige

**MIERKA**  
**DONAUHAFEN**  
  
**K R E M S**

[www.mierka.com](http://www.mierka.com)

Hafen-Informationsfahrt zum Thema „Zukunftspotential in den Verkehrsträgern Wasserstraße und Schiene“

## Minden wirbt für Nutzung der Binnenwasserstraße

**D**ass in den Verkehrsträgern Wasserstraße und Schiene Zukunftspotential steckt, haben die rund 100 Teilnehmer einer Informationfahrt auf der Weser und dem Mittellandkanal – überwiegend Logistikdienstleister und Unternehmer/innen aus dem Bereich Maschinenbau, mitgenommen. Zu der Veranstaltung auf dem Fahrgastschiff „Poseidon“ hatten das „Hafenband am Mittellandkanal“, der Verband OWL Maschinenbau e.V. und Rhenus Logistics eingeladen.

OWL Maschinenbau ist ein Innovationsnetzwerk mit dem Ziel, die wirtschaftliche und technologische Leistungskraft der Maschinenbauregion Ostwestfalen Lippe im internationalen Wettbewerb zu stärken. Mit 300 Unternehmen und über 40.000 Beschäftigten bildet der Maschinenbau eine historisch gewachsene Kernkompetenz in der Region Ostwestfalen-Lippe.

Bereits in seiner Begrüßung wies Hafenband-Projekt Koordinator Sebastian Jezek

auf das hohe Aufkommen der zu transportierenden Güter in der Branche des Maschinenbaus hin. Als Beispiel nannte er den Containerverkehr, aber auch Massengut - im Hinblick auf die Rohstoffversorgung sowie das im Maschinenbau klassische Schwer- und Stückgut. Der Zugang zu den Systemen Wasserstraße und Schiene ist in der Region im Hafenband am Mittellandkanal zusammengeschlossen. Vor diesem Hintergrund sollte diese Veranstaltung genutzt werden, um für diese Systeme zu sensibilisieren, deren Vorteile aufzuzeigen und auf das Gesamtportfolio des Hafenbandes hinzuweisen, welches durch den Zusammenschluss der kooperierenden Standorte in der Lage ist diese Güter umzuschlagen und zahlreiche weitere Dienstleistungen anzubieten, so Jezek.

Unter dem Titel „Logistikdienstleister und Verladerschaft im Dialog“ gab es an Bord des Fahrgastschiffes mehrere Fachvorträge. Mindens Bürgermeister Michael Buhre, der

auch Vorstandsvorsteher des Planungsverbandes RegioPort Weser ist, stellte den Teilnehmern das am Mittellandkanal geplante Hafenprojekt „RegioPort“ Weser vor. Dieser soll als neuer Logistik-Knotenpunkt am Wasserstraßenkreuz den stark wachsenden Containerumschlag für die Zukunft sichern und den trimodalen Hafenstandort Minden – als Teil des „Hafenbandes“ - stärken: „Der RegioPort bietet eine große Chance für die gesamte Region.“

Buhre machte deutlich, dass der neue Hafen gebaut werden müsse, da der jetzige Containerumschlagsplatz mit 2011 umgeschlagenen 52.000 TEU an seine Kapazitätsgrenzen stoße und von den Großmotorgüterschiffen (GMS, 110 ) aufgrund zu kleiner Schleusen nicht erreicht werden könne. Der Bund fördert Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs, um die Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße zu unterstützen. Die Mindener Hafen GmbH hat im Herbst 2011 einen Förderantrag für das Projekt gestellt.

Mit dem Bewilligungsbescheid werde noch in diesem Sommer gerechnet, so Buhre. Insgesamt sollen rund 100 Millionen Euro in den RegioPort investiert werden. Die Realisierung ist in bedarfsgerechten Schritten vorgesehen. Der erste Teil-Bauabschnitt,



Ein Teilstück des Containerhafens in Minden



**Hafenband-Projektordinator Sebastian Jezek wies auf das hohe Aufkommen der zu transportierenden Güter in der Maschinenbaubranche hin.**  
Fotos: Stadt Minden

der 2013 beginnen soll, hat ein Kostenvolumen von 27 Millionen Euro.

Die für sein Unternehmen (Richter Maschinenfabrik AG) hohe Bedeutung des Systems Wasserstraße stellte Joachim Kraus in seinem Referat heraus. „Es wird immer schwieriger Güter über die Straße zu transportieren“, so der Prokurist und Vertriebsleiter aus Hessisch Lichtenau. Der Schiffsweg sei einzige Chance die oft sehr schweren Produkte zu den Kunden zu bringen. Im Durchschnitt verzeichnet das Unternehmen Richter, das seit Mai 2008 den Hafen im 45 Kilometer entfernten Hannoversch Münden nutzt, zwischen 18 und 26 Umschläge an der Weser pro Jahr.

In weiteren Fachvorträgen informierten Christian Nowag (Leiter Gesamtvertrieb Rhenus Port Logistics) über Logistik für den Maschinen- und Anlagenbau sowie Georg Waischnor (AWG Consult) über Konzepte für die Welt von Morgen – Alternative Systeme zur Verkehrslenkung und Vermeidung von Verkehr.

Die Fahrt führte die Teilnehmer – ausgehend von der Anlegestelle der Mindener Fahrgastschiffahrt an der Weserpromenade – zunächst zum

derzeitigen Mindener Containerhafen, danach zum Bereich des geplanten RegioPorts im Mindener Stadtbezirk Päpinghausen, wo Malte Wittbecker von der Geschäftsstelle des Planungsverbandes bei einem Stopp über die geplanten Maßnahmen informierte. Weiter führte die Fahrt vorbei am benachbarten Hafen Berenbusch (Stadtgebiet Bückeburg/Niedersachsen) und schließlich wieder zurück zum Ausgangspunkt an der Weser, wo noch rund eine Stunde Zeit für Informationsaustausch und Diskussionen blieb, die von den Teilnehmern auch rege dazu genutzt wurde.

Aufgrund der sehr guten Resonanz plant Hafenband-Projektordinator Sebastian Jezek weitere Informationsfahrten. „Veranstaltungen in diesem Rahmen könnten zukünftig regelmäßig in festen Abständen durch das Hafenband am Mittelkanal ausgerichtet werden. Denkbar wäre ein Rhythmus von zwei Jahren“, so Jezek.

Für potenzielle weitere Fahrten seien auch andere Branchen vorstellbar, die in der Region Ostwestfalen-Lippe und dem angrenzenden Niedersachsen stark vertreten sind und ein großes Transportaufkommen generieren. ■

Über 25 Aufsichtsräte sind sich die Beteiligten schon einig geworden. Jetzt fehlt nur noch der Geschäftsführer.

## Hafengesellschaft ist auf dem Weg

Aus Wesel erreichte die Redaktion eine Presseinformation über die Gründung einer neuen Hafengesellschaft:

„Wir freuen uns, dass der Knoten durchgeschlagen ist und wir heute gemeinsam den Grundstein für die Gründung einer Hafengesellschaft gelegt haben. Dies ist ein positives Signal für die weitere Entwicklung des Logistikstandortes Lippe-Mündungsraum inklusive des Stadthafens Wesel“, so Landrat Dr. Ansgar Müller, Wesels Bürgermeisterin Ulrike Westkamp und der Voerder Bürgermeister Leonhard Spitzer nach der entscheidenden Verhandlungsrunde.

Bekanntlich hatten sich die Fraktionsspitzen des Kreises und der Städte Voerde und Wesel gemeinsam mit dem Landrat, Bürgermeister Spitzer, Bürgermeisterin Westkamp und dem Geschäftsführer der Stadtwerke Wesel am Freitag, 22. Juni, zu einer gemeinsamen Abstimmungsrunde im Weseler Kreishaus getroffen.

Ziel war es dabei, noch bestehende Unstimmigkeiten auszuräumen. Unter dem Strich war man sich einig, dass die Stadt Wesel gemeinsam mit den Stadtwerken die Verantwortung für die Finanzierung der Sanierungsbedürftigen Kaimauer und Gleisanlagen am Weseler Stadthafen übernimmt. Damit wird die neue Hafengesellschaft also nicht belastet. ■

Auch über die Größe des Aufsichtsrates konnte man sich einigen: Er wird aufgeschlüsselt nach der Größe der Geschäftsanteile 25 Personen betragen (Kreis Wesel: 13, Stadt Wesel: 8, Stadt Voerde: 4).

Für die Bestellung eines/einer Geschäftsführers/Geschäftsführerin wird Einvernehmen zwischen dem Kreis und den Städten Voerde und Wesel angestrebt. Mit der Suche nach einer geeigneten Person wird unmittelbar begonnen. Die Eckpunkte für die neue Hafengesellschaft (Hafen Emmelsum, Rhein-Lippe-Hafen, Stadthafen Wesel), auf die sich die Gesprächsteilnehmer heute geeinigt haben, werden in den unmittelbar bevorstehenden Sitzungen der Räte und des Kreistages beschlossen.

Die Verwaltungen werden jetzt daran arbeiten, die heute hergestellte Einigkeit in die vorliegenden Entwürfe für einen Konsortialvertrag, die Einbringungsverträge und die Gesellschaftsverträge einzuarbeiten. Diese Verträge sollen am 22.08.2012 in Sonder Sitzungen des Kreistages und der beiden Räte beschlossen werden.

Dr. Ansgar Müller, Ulrike Westkamp und Leonhard Spitzer abschließend: „Wir danken allen Beteiligten ganz herzlich für ihren Einsatz beim Zustandekommen dieses guten Ergebnisses.“ ■

Am neuen Schwerlasthafen in Osterrönfeld schweben jetzt Turmteile für Windkraftanlagen durch die Luft

## Neue Mobilkräne für den Osterrönfelder Hafen

Im Juni hat mit dem Magdeburger Binnenschiff „Lea“ das erste Frachtschiff im neu-errichteten Osterrönfelder Hafen angelegt, sechs Schiffe folgten bisher. An Bord sind jeweils 32 Turmteile für eine Windkraftanlage in Handewitt bei Flensburg. Lieferant ist der Hersteller Enercon aus Aurich. Mit dieser Firma hat der neugebaute Schwerlasthafen einen ersten Auftraggeber gewonnen. Das erste Schiff konnte anfangs nur mit einem bestellten Automobilkran gelöscht werden. Seit dem 11. Juni ist nun einer der beiden mobilen Hafenkräne der Firma Gottwald aus Düsseldorf in Betrieb. Der zweite Kran soll noch im Juli in Betrieb genommen werden. Die beiden mobilen Hafenkräne können jeweils Lasten von 150 Tonnen beziehungsweise 100 Tonnen bewegen. Ein Turm für eine Windkraftanlage hat eine Länge von 107 Metern und ein Gesamtgewicht von rund 930 Tonnen. Seine Betonringe gliedern sich in insgesamt 32 Sektionen, deren Stückgewicht zwischen 25 und 45 Tonnen liegt. Der neue Hafemobilkran ist mit einer maximalen Tragkraft von 150 Tonnen speziell für diesen Umschlag von Schwerlasten und Projektladung konzipiert. Gemeinsam mit



MS Lea aus Magdeburg war das erste Binnenschiff im neuen Schwerlasthafen.

dem zweiten Schwerlastkran können im Tandembetrieb bis zu 250 Tonnen verladen werden. Ein Kran hat eine Höhe von 81 Metern. Die Türme der Firma Enercon werden vom Magdeburger Betonwerk per Schiff nach Rendsburg transportiert und dann per „Nachtsprung“ mit den LKW über die Autobahn nach Flensburg Handewitt gebracht. An Bord eines Schiffes können alle 32 Turmteile geliefert werden. Per LKW müsste pro Turmteil ein LKW von Magdeburg nach Rendsburg fahren.

„Wir können Transporte von der Autobahn abfangen und per Schiff transportieren“, nennt John Herzberg, Managing Director der Rendsburg Port GmbH, den Vorteil des neuen Schwerlasthafens.

Noch bis November wird der Hafen für Enercon arbeiten, wobei mit einem Volumen von zwei bis drei Schiffsanläufen pro Woche gerechnet wird. Auch eine künftige Zusammenarbeit wird angestrebt. Die Firma gehört mit mehr als 19.000 installierten Windenergie -anlagen in über 30 Ländern international zu den führenden Herstellern. Der neue Schwerlasthafen hat eine Kaianlage von 300 Metern, einen maximalen Tiefgang von 9,50 Metern und zwei Liegeplätze für Schiffe zur Verfügung.

Demnächst wird dann die Firma Max Bögl aus Bayern ein Betonwerk bauen. Sie baut Türme für Windkraftanlagen aus Beton. Neben dem bestehenden Werk im Süden will die Firma einen weiteren Produktionsort im Norden der Republik eröffnen. „Damit bekommt der Hafen in Osterrönfeld eine Grundauslastung und die Firma einen guten Seeweganschluss und eine Anbindung an den skandinavischen Markt“, zählt Herzog die Vorteile auf.

Osterrönfeld ist eine Gemeinde im Kreis Rendsburg-Eckernförde in Schleswig-Holstein, an der Südseite des Nord-Ostsee-Kanals gegenüber der Stadt Rendsburg. Der Schwerlast-Hafen in Osterrönfeld wurde u.a. aufgrund des beabsichtigten Baus einer Produktionsstätte von REpower neu errichtet und erst im Februar eröffnet. Offiziell fertiggestellt ist er erst mit der Inbetriebnahme des zweiten Hafemobilkrans, voraussichtlich im Juli dieses Jahres.

In diesem neuen Schwerlasthafen wollte sich



„Wir können Transporte von der Autobahn abfangen und per Schiff transportieren.“  
- John Herzberg, Managing Director der Rendsburg Port GmbH. Foto: C. Siedhoff

ursprünglich das Windenergieunternehmen, REpower Systems AG, mit einem Technologie- und Produktionsstandort niederlassen. Durch die Wirtschaftskrise ist REpower nur mit dem neuerrichteten Technologie- und Verwaltungsgebäude („TechCenter“) nach Osterrönfeld gezogen, indem rund 500 Mitarbeiter die Windkraftanlagen überwachen und steuern. Hier ist auch die gesamte Entwicklung der Windkraftanlagen konzentriert. REpower hat seine Produktionsstätten aber ins Ausland verlegt. Nun soll der Hafen mit anderen Nutzern ausgelastet werden. Das angrenzende neue Gewerbegebiet ermöglicht, dass sich interessierte Firmen direkt vor Ort ansiedeln können. Der Schwerguthafen am Nord-Ostsee-Kanal bietet direkten Zugang zu den internationalen Wasserwegen und zum europäischen Binnenwasserstraßennetz. Damit gewährleistet der neue Hafen Verladung, Lagerung und Transport von Stückgut, Schwergut, Containern und Projektladungen jeder Art. Gleichzeitig ist die Stadt Rendsburg zur Versorgung der Besatzungen in der Nähe und der Hafen liegt fast direkt an der A7/A210. Zu den angebotenen Dienstleistungen gehören u.a. die Schiffsbefrachtung, Hafendienste, Zollabwicklung, Umschlag und Lagerung, Organisation des Vor- und Nachlaufes.

Seit Februar 2012 betreibt die „Rendsburg Port GmbH“ den Neuen Hafen. Sie besteht aus den zwei Gesellschaftern: Der Firma Ahlmann-Zerssen GmbH Co KG und der Brunsbüttel Ports GmbH, die u.a. Eigentümer und Betreiber der Brunsbütteler Häfen ist. Der Vorteil unseres Hafens: „Wir haben Platz!“, sagte John Herzberg. „Das hat kein anderer Hafen. Viele Häfen sind einfach zu.“ Das Fernziel: „Wenn Hamburg überladen ist, können wir die Container für Hamburg hier entladen und weitertransportieren“, wünscht sich John Herzberg für die Zukunft.

Dr. Carola Siedhoff ■

## Instandhaltungsmaßnahmen an den Rheinschleusen

# Große Schleusenammern für 6 Monate außer Betrieb

**EDF** unternimmt sechs Monate lang umfangreiche Bauarbeiten mit dem Ziel einer noch sichereren und zuverlässigeren Schifffahrt. Die Instandhaltungsmaßnahmen an den Rheinschleusen werden in diesem Jahr besonders umfangreich sein. EDF wird ca. sechs Monate lang den Betrieb der großen Schleusenammern von Ottmarsheim, Fessenheim, Marckolsheim, Rhinau und Strasbourg einstellen. Hiermit beginnt ein mehrjähriges Modernisierungsprogramm der Anlagen, das jährliche Baustellen von jeweils 20 bis 25 Wochen umfassen wird. Die spektakulärste Baustelle dieses Jahres betrifft Strasbourg, wo das Untertor der großen Schleusenammern ersetzt werden soll.

„Als wichtiger Akteur bei der Entwicklung der Binnenschifffahrt, einer alternativen und ökologischen Transportweise, hat die EDF ein umfangreiches Modernisierungsprojekt der Rheinschleusen in die Wege geleitet, mit dem Ziel eines noch sichereren und zuverlässigeren Betriebs“, erläutert Frédéric Hofmann, Leiter der EDF Wasserkraft im Nordosten Frankreichs (Unité de Production Est, kurz UP Est).

Die den Engineering- und Wartungsteams von EDF und den Dienstleistungsunternehmen anvertrauten Arbeiten betreffen die Bereiche Mechanik (Ersetzung und Anstrich der Schleusentore, Ersetzung des Mechanismus der Schleusentore), Elektrotechnik (Ersetzung der Steuerautomatik) und Bauingenieurwesen. Die Gesamtkosten dieser Bauarbeiten belaufen sich auf über 12 Millionen Euro.

Vor Beginn der Arbeiten wurden vorbeugende Instandhaltungsmaßnahmen an den kleinen Schleusenammern ausgeführt, die während der Stilllegung der großen Schleusenammern rund um die Uhr genutzt werden sollen, damit sie im Frühling und im Sommer der großen Belastung standhalten können. Zu dieser Jahreszeit werden rund 10.000 Schiffe die Schleusen durchqueren. Ersetzung des Untertors der großen Schleusenammern von Strasbourg

Die große Schleusenammern von Strasbourg wurde am 2. April 2012 für die Schifffahrt geschlossen, um die Bauarbeiten vorbereiten zu können. Das Untertor, das seit seiner Inbetriebnahme im Jahr 1970 über

350.000 mal betätigt wurde, soll ersetzt werden. Das Zerschneiden und Entfernen dieses 231 Tonnen schweren Metallbauteils ist der erste wichtige Schritt der Baustelle, die bis Ende September andauern wird. Bei dieser Gelegenheit werden auch andere Arbeiten ausgeführt werden, wie das Ersetzen der Steuerautomatik der Schleuse. Die Gesamtkosten der Bauausführung in Strasbourg belaufen sich auf über 5 Millionen Euro (darunter ca. 3,5 Mio. Euro für das Ersetzen des Tores). Das Centre d'Ingénierie Hydraulique (kurz

CIH – EDF Engineering Wasserkraftanlagen) übernimmt im Auftrag von UP Est die Federführung für die Erneuerungsmaßnahmen, von der Planung bis zur Inbetriebnahme. Die Groupe de Maintenance Hydraulique Est (kurz GMH – EDF Instandhaltung der Wasserkraftanlagen) übernimmt die zusätzlichen Wartungsarbeiten am Obertor sowie an den Entleerungs- und Füllschützen der Schleusenammern. „Auch zahlreiche Dienstleistungsunternehmen aus dem Elsass werden an der Baustelle mitwirken“, fügt Frédéric Hofmann hinzu.

Die Untertore der Gerstheimer Schleusen wurden im Jahr 2008 (kleine Schleusenammern) und 2009 (große Schleusenammern) ersetzt. Für Strasbourg wurde der gleiche Bedienmechanismus wie in Gerstheim gewählt, um für die Standardisierung der Ausrüstung zu sorgen, was den Betrieb erleichtert. ■



Die duisport facility logistics GmbH sucht zum nächstmöglichen Zeitpunkt im Rahmen einer unbefristeten Anstellung eine/n

## Schiffsführer/in

Sie sind verantwortlich für das Führen unserer Fahrgast- und Arbeitsschiffe in den Häfen unserer Gesellschaft.

Wir erwarten Erfahrung in der Binnenschifffahrt sowie die Bereitschaft, flexibel eingesetzt zu werden.

Sie verfügen über das Rheinpatent für den Bereich Duisburg und idealerweise über eine abgeschlossene Ausbildung zum/zur Binnenschiffer/in sowie über das Radarpatent, haben ADN-Kenntnisse und sind im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis der Klasse B.

Wir bieten Ihnen ein attraktives Vergütungspaket sowie eine vielseitige, anspruchsvolle und abwechslungsreiche Tätigkeit. Die Arbeitszeit beträgt in der Regel 40 Stunden/Woche.

### Interessiert?

Dann senden Sie Ihre aussagefähigen Bewerbungsunterlagen mit der Angabe Ihrer Gehaltsvorstellungen sowie des frühestmöglichen Eintrittstermins an die

**Duisburger Hafen AG**  
**Personalmanagement · Alte Ruhrorter Straße 42-52 · 47119 Duisburg**  
**bewerbung@duisport.de · www.duisport.de**



*Die Duisburger Hafen AG ist die Eigentums- und Managementgesellschaft des Duisburger Hafens, des größten Binnenhafens der Welt. Die duisport-Gruppe bietet für den Hafen- und Logistikstandort Full Service-Pakete in den Bereichen Infra- und Suprastruktur inklusive Ansiedlungsmanagement. Darüber hinaus erbringen die Tochtergesellschaften logistische Dienstleistungen wie beispielsweise den Aufbau und die Optimierung von Transport- und Logistikketten, Schienengüterverkehrsleistungen, Gebäudemanagement und Verpackungslogistik.*



### Suche Arbeitstelle als 2. Schiffsführer

- Rheinpatent bis Mannheim
- Radarpatent
- ADNR
- Erste Hilfe
- Tankererfahrung
- Schichten 2w/2w oder 3w/3w

**Angebote  
bitte unter Telefon  
0049 157 74662155**

### Sachverständiger für Dieselmotoren und Schiffsantriebe bietet seine Dienste an:

- Beratung in allen Fragen der Dieselmotorentechnik
- Auslegung von Schiffsantriebsanlagen
- Begutachtung von Schäden an Dieselmotoren und Schiffsantriebsanlagen
- Kommunikation in Englisch, Französisch und Deutsch

**IB-MAAB, Michael Berrier Dipl.-Ing.**  
**Mobil: 0172 408 8353**  
**E-Mail: m\_berrier@gmx.de**

# Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

## Abonnement Printausgabe

### Bestellung per Fax +49 (0)211-383684

Telefon +49 (0)211-383683 [www.schifffahrt-online.de](http://www.schifffahrt-online.de)

Jetzt ausfüllen und direkt bestellen: F. Barg Verlag UG (haftungsbeschränkt), Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf

Jahresabo **Schifffahrts-Magazin** zum Vorzugspreis von € 54,- (Ausland € 69,-)  
Ja, ich möchte das *Schifffahrts-Magazin* als Printausgabe im Jahresabonnement 12 x jährlich zum Vorzugspreis von € 54,- inkl. MwSt. und Versand (Ausland € 69,- inkl. Versand) beziehen. (Mindestbezugszeitraum ist ein Jahr. Kündigungen sind schriftlich möglich zum Ende eines Berechnungszeitraumes mit einer Frist von 6 Wochen.)

Firma  Privat

Firma/Name \_\_\_\_\_ Vorname \_\_\_\_\_

Beruf/Funktion/Abteilung \_\_\_\_\_

Straße, Nr./Postfach \_\_\_\_\_

PLZ \_\_\_\_\_ Ort \_\_\_\_\_ Land \_\_\_\_\_

Telefon \_\_\_\_\_ Fax \_\_\_\_\_ Mobil \_\_\_\_\_

E-Mail \_\_\_\_\_

Datum, Unterschrift \_\_\_\_\_

Diese Bestellung kann innerhalb von zwei Wochen ohne Angabe von Gründen bei dem F. Barg Verlag UG (haftungsbeschränkt), Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf, schriftlich widerrufen werden. Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Absendung.

#### Rechnungsanschrift (falls abweichend von Lieferanschrift)

Name \_\_\_\_\_ Vorname \_\_\_\_\_

Firma \_\_\_\_\_

Abteilung \_\_\_\_\_

Straße, Nr./Postfach \_\_\_\_\_

PLZ \_\_\_\_\_ Ort \_\_\_\_\_ Land \_\_\_\_\_

Mindestbezugszeitraum ist ein Jahr. Kündigungen sind schriftlich möglich zum Ende eines Berechnungszeitraumes mit einer Frist von 6 Wochen.

**Ich habe den neuen Abonnenten geworben. Die Prämie in Höhe von € 10,- schicken Sie bitte an folgende Adresse:**

Name \_\_\_\_\_ Vorname \_\_\_\_\_

Straße, Nr./Postfach \_\_\_\_\_

PLZ \_\_\_\_\_ Ort \_\_\_\_\_ Land \_\_\_\_\_

(Die Prämie wird nach Eingang der ersten Abo-Gebühr gezahlt.)

Datum, Unterschrift \_\_\_\_\_

# Fördergesellschaft Museum der Deutschen Binnenschifffahrt e. V.



## Was haben wir erreicht?

Die Fördergesellschaft Museum der Deutschen Binnenschifffahrt Duisburg-Ruhrort e.V. ist aufgrund einer Initiative aus dem Bereich der Binnenschifffahrt 1977 gegründet worden. Sie engagiert sich aktiv für die Beschaffung von musealen Objekten aus dem Bereich der Binnenschifffahrt.

Im Laufe der über 30jährigen Geschichte ist es gelungen, weit über 50 % der heutigen Exponate des Museums zu beschaffen, beziehungsweise zu erwerben und diese außergewöhnliche Sammlung dem städtischen Museum als Dauerleihgabe zur Verfügung zu stellen.

Diese zentrale Aufgabe muss gepflegt werden, insbesondere bei der schwierigen finanziellen Lage der Stadt Duisburg. Neben dem Mitgliedsbeitrag erhalten wir Spenden und Vermächtnisse.

Damit diese wichtigen Aufgaben auch in Zukunft fortgesetzt werden können, benötigen wir nicht nur neue Mitglieder, sondern auch Förderer, die sich persönlich engagieren.

## Werte erhalten und fördern



## Werden Sie Mitglied !

Fördern Sie ein Stück Duisburger Wirtschaftsgeschichte. Besuchen Sie das einzigartige Museum in dem umgebauten Jugendstil-Schwimmbad in Duisburg-Ruhrort. Ganz in der Nähe laden auch die schwimmenden Exponate, insbesondere der Radschleppdampfer Oscar Huber, zum Besuch ein.

Mit einem Jahresbeitrag von 30,00 Euro für Personen und 90,00 Euro für Vereine und Unternehmen können Sie bereits Mitglied werden. Mit dem Jahresbeitrag verbunden ist der ganzjährige „freie Eintritt“ für Mitglieder in das Museum.

## Wir brauchen Ihre Hilfe...

- ... damit wir das bedeutendste Museum der Deutschen Binnenschifffahrt weiter auf Dauer unterstützen können.
- ... damit wir interessante Sammlungen erwerben können.
- ... damit der von uns gesponserte Museumsführer weiterhin erscheint.
- ... damit auch Sonderprojekte des Museums unterstützt werden können.

## Kommen Sie an Bord!



*Fördergesellschaft  
Museum der Deutschen  
Binnenschifffahrt e. V.*

Apostelstraße 84 • 47119 Duisburg  
Telefon (02 03) 8 08 89-0  
[www.binnenschifffahrtsmuseum.de](http://www.binnenschifffahrtsmuseum.de)