

7 / 2013

Schifffahrts-Magazin

Zeitschrift für Schifffahrt, Häfen, Wasserstraßen und Schiffstechnik

Sonderteil WSV-Streikfolgen

*Stimmen zum Schleusenstreik:
Hier wird ein Gewerbe an den
Rand seiner Existenz gestoßen*

Seite 11 - 20

Erfolgsgeschichte SET-Werften

*Eine hervorragende Mischung
aus Um- und Neubauten und Re-
paraturen sichert die Auslastung*

Seite 28 - 29

Neues Marktsegment

*Hülskens übernimmt Wasser-
bauaktivitäten von Alpine Bau
Deutschland AG*

Seite 37

Tagesaktuelle Nachrichten auf www.schifffahrts-magazin.de € 5,00 ISSN 1867-8831



Alles aus einer Hand:
Umfassender Versicherungsschutz für
Kasko, Maschine, Elektronik, Haftpflicht.

esa EuroShip:
Kompetent. Flexibel. Innovativ.

www.esa-allianz.de



Ein Unternehmen der Allianz 

Mit uns können Sie nur gewinnen!

Mit uns gehen Sie kein Risiko ein. Dank unseres lückenlosen und leistungsstarken Produktportfolios für mehr Flexibilität und Spielraum ist die IMPERIAL Shipping Group der ideale Partner. Mit unseren maßgeschneiderten Logistiklösungen bringen wir Ihre Ware – ganz egal ob trocken oder flüssig – sicher ans Ziel. Und dies alles: just-in-time. **Wasser bewegt uns.**



Find us on Facebook & Youtube!

www.imperial-shipping.com



Friedbert Barg
Herausgeber, Chefredakteur

Die Gewerkschaft ver.di kümmert es nicht, dass Schifffahrtsunternehmen Verluste erleiden und Familienbetriebe, aus der die Partikulierschifffahrt besteht, vor die Hunde gehen und am Ende gar vor dem Aus stehen.

Wieviel Macht darf eine Gewerkschaft haben?

Ver.di hat Maß und Ziel aus den Augen verloren. Die zeitweise Aussetzung des Streiks in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) führt zu keiner dauerhaften Entspannung im Güterverkehr. Zwar ist u.a. das westdeutsche Kanalgebiet zumindest vorübergehend wieder befahrbar, nachdem der Streik der Schleusenwärter dort gestern unterbrochen wurde. Ob dies in den kommenden Tagen so bleibt, ist jedoch ungewiss. Planbare und verlässliche Logistikketten lassen sich auf dieser Situation nicht aufbauen. Zudem haben die Streikenden für heute und zeitlich unbefristet Arbeitsniederlegungen auf der gesamten Strecke des Mains, des Main-Donau-Kanals und der Donau angekündigt. Von Mainz bis zur deutsch-österreichischen Grenze in Jochenstein werden Binnenschiffer daher immer wieder überraschend an der Weiterfahrt gehindert. Hierauf weist der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) hin. Der BDB richtet erneut den dringenden Appell an die Gewerkschaft ver.di und an die Mitarbeiter der WSV, diesen Streik sofort und dauerhaft zu beenden. „Dieser Streik der Schleusenwärter trifft nicht den Bundesverkehrsminister, der gezwungen werden soll, an den Verhandlungstisch der Gewerkschaft zurück zu kehren. Dieser Streik trifft ausschließlich die am System Wasserstraße Beteiligten, und dort insbesondere die Unternehmer in der Binnenschifffahrt. Denen sind in den vergangenen Tagen bereits bundesweit Umsatzausfälle in Millionenhöhe entstanden“, erklärt BDB-Präsident Georg Hötte. Noch gar nicht absehbar sei zudem, inwieweit die Systemverlässlichkeit und das Image des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt in den Augen der verladenden Wirtschaft leiden. Den Streik in NRW zunächst auszusetzen, und dann direkt im Anschluss im Süd-Osten die komplette Main-Donau-Wasserstraße als wichtige internationale Magistrale zu bestreiken, zeige, dass ver.di und die beteiligten Schleusenwärter sich für die wirtschaftliche Betroffenheit der Binnenschifffahrtsbranche schlicht nicht interessieren. „Hier werden gerade viele Sympathien für die Verwaltung aufs Spiel gesetzt. Ich hoffe, den Streikenden ist klar, dass das Gewerbe für dieses

Handeln kein Verständnis mehr hat. Ver.di hat Maß und Ziel aus den Augen verloren“, so Hötte weiter.“

Bis hierhin war das ein Auszug aus einer Presseinformation des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt vom 16. Juli 2013. Seitdem hat sich nichts geändert - die von der Gewerkschaft ver.di initiierten Streiks gehen weiter. Erbarmungslos, rücksichtslos.

Die Gewerkschaft ver.di kümmert es nicht, dass Schifffahrtsunternehmen Verluste erleiden und Familienbetriebe, aus der die Partikulierschifffahrt besteht, vor die Hunde gehen und am Ende gar vor dem Aus stehen.

Das ist perfide, das ist unredlich, denn bei den aktuellen Streiks werden Menschen getroffen, die mit dem von der Gewerkschaft vorgeschobenen Anliegen gar nichts zu tun haben.

Die ver.di-Bosse haben in letzter Zeit viele Streiks - nicht nur im Umfeld der Binnenschifffahrt - angefacht. Aus purer Lust an der Macht, ganze Wirtschaftszweige lahmlegen und Unbeteiligte schädigen zu können?

Dieser Eindruck verstärkt sich, wenn man auf die ver.di-Streiks in der Luftfahrt zurückblickt, bei denen Tausende von Urlaubern nicht in die Feriengebiete fliegen konnten. Schlimm dabei war auch, dass viele lange auf diesen Urlaub - mit ihren Kindern - gespart hatten und dann keinen Ersatz bekamen. Die Gewerkschaftsbosse hat aber auch das nicht interessiert.

Auf den Seiten 11 - 20 dieser Ausgabe des Schifffahrts-Magazins kommen Reeder, Verbände und Partikuliervertreter zu Wort. Sie alle haben - bis auf zwei Ausnahmen - kein Verständnis für den von der Gewerkschaft ver.di angezettelten Streik, - sie alle befürchten schlimmste Folgen für die deutsche Binnenschifffahrt, denn es wird nicht nur bei den aktuellen und in Zahlen messbaren Schäden bleiben.

Gewerkschaften sind für das Funktionieren einer Wirtschaft wichtig. Wenn sie aber dazu übergehen, Unternehmen und Märkte mutwillig und aus reiner Machtgier zu zerstören, muss die Frage gestellt werden, wie viel Macht eine Gewerkschaft haben darf. ■

Schifffahrt

- **Meine Meinung**
„Langweilige Binnenschifffahrt?“ -
Das Image der Binnenschifffahrt 6
- Konzentration auf Schwerpunkte
Die CFNR hat ihr Schubgeschäft in Antwerpen verkauft 7
- Hülskens Wasserbau GmbH & Co.KG:
Hülskens-Mitarbeiter wurde Segel-Europameister 7
- Dr. Norbert Beinkofer (88) verstorben 7
- Positionspapier des BDS-Binnenschifffahrt:
Schwere Marktstörung und Wiedereinführung
von Alt-für-Neu 9

Sonderteil Streikfolgen

Stimmen zum Streik der WSV-Mitarbeiter

- BDB: Rechtsgutachten widerlegt ver.di-Behauptungen
Zusicherungen im Zuge der WSV-Reform rechtsverbindlich 11
- Die Imperial Reederei ist mit vielen Hauspartikulieren
und eigenen Schiffen vom Streik der WSV-Mitarbeiter betroffen
„Hier wird ein Gewerbe an den Rand seiner
Existenz gestoßen“ 12
- Europäische Binnenschifffahrts-Union:
Schnellstmöglich die Behinderung der
Schifffahrt beenden! 13
- SPD-Abgeordneter Gustav Herzog:
„ver.di-Streikaufruf ist gerechtfertigt!“ 13
- DWSV kritisiert Schleusenstreik an MDK und Donau
„Dieser Streik ist kein gutes Signal“ 13
- Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer:
„Kein Mitarbeiter verliert durch die Reform
seinen Arbeitsplatz“ 14
- Flusskreuzfahrtreedereien fordern störungsfreien
Schiffsverkehr auf deutschen Flüssen

- Kein Verständnis für den Streik der WSV-Mitarbeiter 15
 - DVF: Stillstand gefährdet System Wasserstraße
Enorme Belastungen 15
 - Peter Ziegler, Geschäftsführer des Hafens Aken:
„Der Zeitpunkt ist schlecht“ 6
 - Hafen Halle an der Saale
Verständnis für den Streik 17
 - DTG-Vorstand Roberto Spranzi:
Absolutes Unverständnis bei den DTG-Mitgliedern 18
 - Joachim Zimmermann, bayernhafen-Gruppe
Schaden für die Wasserstraße 19
 - WSV-Streiks gehen weiter
VVWL besorgt über die Folgen für die maritime
Logistikwirtschaft in NRW 20
 - Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik
Imageschaden für die Binnenschifffahrt noch
nicht absehbar 20
-
- Hochschule Neuss erhält Forschungsauftrag
Neues Institut für Transport & Verkehrslogistik 22
 - 5. BranchenForum SchifffahrtHafenLogistik
Logistiker formulieren „Duisburger Flächenpapier“ 23

Schiffstechnik

- TMS „Greenstream“ in Köln vorgestellt
Ein neuer Treibstoff für die Rheinschifffahrt: LNG 26
- „Aufs Schiff!“
FP 7 – Projekt „NEWS“ gestartet 28
- Im Seinehaven in Botlek
In Rotterdam kann die Binnenschifffahrt LNG tanken 28

TITELBILD Der Saarhafen Saarlouis/Dillingen feiert am 24. August sein 25-jähriges Bestehen. Lesen Sie dazu auch den Bericht auf den Seiten 34 -26 dieser Ausgabe. **Foto: Hafenbetriebe Saarland**

Impressum

Schifffahrts-Magazin

Zeitschrift für ShortSea, Binnenschifffahrt, Häfen und Schiffstechnik

Gegründet 2008

als **Schifffahrt-online**

Deutsche Nationalbibliothek ISSN 1867-8831

Herausgeber und Verlag

Friedbert Barg
Fachverlag Schifffahrt und Wasserstraßen

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

Redaktion

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

Online-Redaktion

Sylvia Artl (sylvia-artl@schifffahrts-magazin.de)

Ständige Autoren/Korrespondenten

John C. Albrecht (Basel), Peter Baumgartner (Österreich), Gabi Böhm (Trier), Petra Grünendahl (Duisburg), Sabo Krebs (Schiffstechnik), Jenny May (Berlin), Dr. Carola Siedhoff (Hamburg), Zeljko Stojanovic (Düsseldorf).

Anzeigen

Michael Spahn

Hafenstraße 9, 55118 Mainz
Tel. +49 (0)6131-627 46 26, Fax +49 (0)6131-275 61 64
m.spahn@schifffahrts-magazin.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 6/2013 vom 01.01.2013

Tagesaktuelle Nachrichten im Internet auf www.schifffahrts-magazin.de

- Die Erfolgsgeschichte der SET-Werften in Tangermünde und Genthin
Eine hervorragende Mischung an Aufträgen 28
- Betrieb mit Marine-Dieselöl (MDO), Marine-Gasöl (MGO) und Schweröl (HFO), Erdgas (NG), Druck-Erdgas (CNG) oder Flüssig-Erdgas (LNG)
Neue MaK Dual Fuel-Motoren von Zeppelin für den Einsatz in den ECA-Gebieten 30

Häfen / Wasserstraßen

- Die Südkammer (Baujahr 1890) wird stillgelegt
Neue Schleuse Kersdorf – erste Flutung der neuen Kammer 31
- Jeder Herausforderung gewachsen:
Sennebogen 870 M spezial im Seehafen Wismar 32
- Die Auricher B-Plast 2000 Kunststoffverarbeitungs-GmbH wird ab sofort einen Großteil seiner Produktion über das Container Terminal Wilhelmshaven nach Fernost verschiffen
Erste Erfolgsmeldung für die neue Jade-WeserPort-Vermarktung 33
- Zum Geburtstag am 24. 8. ein Hafenfestafest mit Hubschrauberflügen, Hafenrundfahrten und Livemusik
25 Jahre Saarahafen Saarlouis/Dillingen 34
- Logistikertreffen in Minden
Reger Container-Verkehr zwischen Hamburg und Westfalen 37
- Neues Marktsegment
Hülskens übernimmt Wasserbau-Aktivitäten von Alpine Bau 37
- Nach der Flut an der Donau
Dammverstärkungen beginnen noch 2013 38

Inserentenverzeichnis

Wir empfehlen diese Anzeigen Ihrer Aufmerksamkeit.

Atlas-Schiffahrt	11
Bavaria Agentur GmbH	12
CFNR	23
Cryonorm Systems	4. Umschlagseite
Drews marine GmbH	29
DTG eG	21
esa-Allianz	5 + Titelseite
Hafen Mannheim	10
Hafenbetriebe Saarland	35
Henkelhausen GmbH	5
Hülskens Wasserbau	16
Imperial Shipping Group	2. Umschlagseite
Kleinholz Ruhrort	5
MSG eG	5 + 13
Rheinhäfen Karlsruhe (Stellenangebot)	19
Saarbrücker Personenschiffahrt	23
Schwarz-Technik GmbH	5 + 31
Schiffahrtszeichen auf See- und Binnenwasserstraßen	3. Umschlagseite
Schulschiff Rhein	18
Vacon GmbH	27
Wernz GmbH	30
Wittig Schiffsausrüstung	15

Rubriken

■ Editorial	3
■ Impressum	4

Kompetente Partner für Schifffahrt und Häfen



Kleinholz-Ruhrort
Gegr. 1877

**Ausführung aller Schiffsreparaturen über Wasser
Anker- und Seilwinden
Schweiß- und Reparaturboot**

Alte Duisburger Str. 16, 47119 Duisburg (Ruhrort)
Telefon 0049 - (0) 203 - 8 26 77 / Fax 0049 - (0) 203 - 8 89 34
www.kleinholz-winden.de info@kleinholz-winden.de

HENKELHAUSEN.

ZUVERLÄSSIGKEIT BRAUCHT KOMPETENZ

- Neu- und AT-Dieselaggregate
- Service Mittel-/ Großmotoren
- 24h Kundendienst

T +49 (0) 21 51 / 57 4-0
www.henkelhausen.de

Partner von: 



schwarz technik
Generalvertretung **SWISS RADAR**

Vom Autopiloten bis zum Radar – alles aus einer Hand!



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

MSG eG
der Marktführer in Bayerns Binnenschifffahrt
Süßliche Hafestraße 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-Schiffmotoren und Werftbetrieb Dierpöschel



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

Expertise seit über 95 Jahren

Alles aus einer Hand:
Umfassender Versicherungsschutz für
Kasko, Maschine, Elektronik, Haftpflicht.

esa EuroShip:
Kompetent. Flexibel. Innovativ.



www.esa-allianz.de



Ein Unternehmen der Allianz

„Langweilige Binnenschifffahrt?“

Das Image der Binnenschifffahrt

**Die Binnenschifffahrt hat kein schlechtes Image...
...sie hat überhaupt kein Image.**

Behauptete jedenfalls ein Kommunikationsberater 2011 und das klingt schon sehr hart. Denn, ein Image kann entweder positiv oder negativ in allen Nuancen sein. Aber gar kein Image zu haben – das ist schon so wie lebendig tot. Konkreter wird da schon das Handelsblatt, wenn es von „der langweiligen Binnenschifffahrt“ schreibt. Andere Wahrnehmungen lauten „veraltetes Image“, inferiorer Verkehrsträger“ und ähnlich. Und tatsächlich – außer ein paar gut gemeinten Image-Broschüren (für den internen Gebrauch), hatte die Binnenschifffahrt in den letzten Jahrzehnten nicht viel zu bieten. NAIADES – ein EU Programm und seit 2006 aktiv, hat zahlreiche Förderstrukturen geschaffen um u.a. auch das Image der Binnenschifffahrt zu verbessern. Mit welchem Erfolg? 2013 (!) stellen die Ausbildungsbetriebe für Logistik fest, dass sie noch nicht einmal ausreichend aussagekräftiges Unterrichtsmaterial zur Verfügung haben (und kümmern sich jetzt selber darum). In den Tourismusschulen ist es nicht anders. Dort findet gerade noch die Kreuzfahrt auf See Eingang in das Ausbildungsprogramm.

Es ist egal - ob Passagier- oder Frachtschiff, Aussagen zum Image über die Binnenschifffahrt sind vielleicht wirklich manchmal überzogen. Leider treffen sie aber häufig zu oder haben zumindest einen wahren Kern. Wenn auf den Passagierschiffen nur Senioren oder zwangsbeglückte Kinder fahren, dann liegt das eben nicht nur daran, dass diese Kundengruppe mehr Zeit und Geld für Schiffsreisen hat. Es liegt auch daran, dass junge Menschen noch nicht überzeugt werden konnten – oder noch schlimmer, tatsächlich kein Jugendangebot vorliegt. Auch die Schiffe selber schauen schon bald alle gleich aus. Als ob sie alle aus der gleichen Schiffswerft kämen. Vergleicht man das Angebot mit den Freizeitbooten, merkt man schnell, warum sich ganze Menschenraub von junger Leute an einem Messestand um ein cooles Motorboot scharen. Dabei gibt es durchaus auch in der Binnenschifffahrt gute Beispiele. Aber die sind rar und werden nicht vermarktet. Werbung tut not – wer nicht wirbt stirbt. So einfach ist das. Aber in der Binnenschifffahrt verlässt man sich lieber auf die Förderungen aus der öffentlichen Hand, als auf den eigenen Verstand. Wenn es hoch kommt, dann veranstaltet eine Markenwerbung das Schiff so, dass nicht einmal

mehr der Schiffsname erkennbar ist. „Ich bin heute mit der Metaxa gefahren“, schrieb eine Redakteurin in ihrem Aufsatz. Ein engagierter Partikulier klagt, seit 20 Jahren wirbt er mit bescheidenen Mitteln für sein Angebot. Aber leider konnte er bisher nur fünfzehn (!) Mitstreiter finden, die so wie er, wenigstens ein kleines Budget für die Öffentlichkeitsarbeit einplanen wollten. Ein Nachrichtenportal hatte 2012 die Schifffahrtstreibenden gefragt, ob sie hinreichend Werbung machen und in der Öffentlichkeit aktiv sind. Nur 12,5 Prozent gaben an, dass sie spitze sind. Fast 44 Prozent werben hie und da einmal. Für 28 Prozent scheint Öffentlichkeitsarbeit überhaupt nicht notwendig zu sein. Eine gemeinsame Werbeaktion der Interessensverbände, für die sogar einmal viel (öffentliches) Geld aufgebracht werden konnte, scheiterte schon vor mehr als zehn Jahren an internen Streitigkeiten. Übrig blieben ein paar Faltpapiere, Infotafeln und schnell vergessene Anzeigen in IHK-Zeitungen.

Es ist wie es ist, seit Jahrzehnten gibt es eine Handvoll Binnenschiffer, die sich um das Gewerbe in der Öffentlichkeit den A... aufreißen. Der Rest jammert und macht Gott und die Welt dafür verantwortlich dass alles so schlecht ist. Wenn tatsächlich einmal die Binnenschifffahrt in der Öffentlichkeit (positiv) auftaucht, dann ist der Absender ein Hafenchef, eine Handelskammer oder ein Reisebüro. Steht die Binnenschifffahrt hinter einem Öffentlichkeitsauftritt, ist meist eine Havarie die Ursache. *Peter Baumgartner*

Beispiele positiver Öffentlichkeitsarbeit



Mit guten Werbeideen lassen sich auch junge Menschen für das Binnenschiff begeistern. Quelle: Martin Frank



MS Jenny ist immer um ein positives Image der Binnenschifffahrt bemüht. Quelle: Merkur Starkick

Konzentration auf Schwerpunkte Die CFNR hat ihr Schubgeschäft in Antwerpen verkauft

Am 1. Juli 2013 hat die CFNR ihre Barging-Abteilung an die De Grave-Antverpia (DGA) übergeben. Dieses Geschäft beinhaltet die Übergabe der Leichter an die DGA und den Wechsel des im Barging tätigen Personals der CFNR Antwerpen.

Der Verkauf an den führenden Mitbewerber im Schubfahrtgeschäft in Belgien ist eine markante Wende im Tätigkeitsbereich der CFNR, die bisher in der Entwicklung der Schubschifffahrt auf dem Rheingebiet tonangebend war. Dieser Geschäftszweig hatte nicht mehr die nötige Größe in der CFNR und der Überschuss an Schiffsraum ermöglichte ihr nicht auf Dauer die Wirtschaftlichkeit des Dienstes zu gewährleisten oder gar die Erneuerung der Betriebsmittel zu erlauben.

Die CFNR, eine der führenden Gesellschaften in der Binnenschifffahrt auf dem Rhein, den meisten europäischen Wasserstrassen und seit 2010 auch auf der Donau, setzt damit ihren eingeschlagenen Weg der Konzentration auf Kernkompetenzen konsequent fort. Der Konzern mit seinen zehn Niederlassungen in 6 Ländern entwickelt sich von einer Reederei zu einer leistungsfähigen Logistikdienstleistungsfirma, die ihren Platz als einer der Marktführer halten und festigen wird.

Die CFNR setzt die Umstrukturierung ihrer Flotte fort. Sie hat bereits drei ihrer Schubboote und fünf Leichter auf die Donau verlegt, um die Tätigkeit ihrer Filiale in Belgrad (Serbien), die CFND und den bereits dort eingesetzten Mitteln zu unterstützen. Die CFND hat sich seit drei Jahren sprunghaft entwickelt: 4.5 Mio. € Umsatz in 2012, das sind 4% des Umsatzes der Gruppe. Sie betreibt dort unter anderem den Umschlaghafen des Zementherstellers Lafarge in Beocin.

Außerdem setzt die CFNR drei höchstmoderne Koppelverbände mit 172 m Länge und einer Tragfähigkeit von 5500 t ein. Damit kann sie schneller, leichter und umweltfreundlicher mit weniger Gasölverbrauch pro gefahrenen Tonne operieren. Die CFNR setzt auf diese zukunftsfähigen Einheiten und auf Ihre Partnerschaften mit treuen Partikulieren, um ihren Kunden auch Aktionäre) optimale Leistungen in der Schifffahrts- und Binnenhafenlogistik zu bieten. ■

Hülskens Wasserbau GmbH & Co.KG: Hülskens-Mitarbeiter wurde Segel- Europameister

Seit über 100 Jahren plant und realisiert die Hülskens Wasserbau GmbH & Co. KG aus Wesel komplexe Vorhaben. Sie bauen Spundwände und große Hafenbecken, rekultivieren stillgelegte Abbauflächen. Nun zeigt Hülskens Wasserbau auch in sportlicher Hinsicht auf dem Wasser Präsenz und sponserte das Segelboot seines Projektleiters Holger Neuhaus. Der startete für den Segel-Club Hattingen auf der Deltaweek 2013 in der niederländischen Provinz Zeeland und wurde Segel-Europameister der Bootsklasse J22. Das Team um den Eigner Neuhaus startete setzte sich mit dem Siegerboot „BananaJama“ an drei Wettkampftagen gegen starke Konkurrenz aus Holland, Frankreich, Italien, Portugal und Deutschland durch. Insgesamt 28 Schiffe mit 84 Seglern waren am Start. Das von Hülskens Wasserbau unterstützte Team legte gleich am ersten Tag zwei Tagessiege vor und führte während der gesamten Wettfahrtserie die Ergebnisliste an. Erstmals gewann damit ein deutsches Team die Europameisterschaft in dieser Bootsklasse. ■



Der Europameister in der Bootsklasse J22 Holger Neuhaus (Mitte) von Hülskens Wasserbau.

Dr. Norbert Beinkofer (88) verstorben

KommRat Dr. Norbert Beinkofer war von 1980 – 1986 Vizepräsident und von 1986 – bis Mai 2005 Präsident des Österreichischen Wasserstraßen- und Schifffahrts Vereins, heute Pro Danube Austria. Bis zu seinem Ableben am 3. Juni 2013 war er Ehrenpräsident. Dr. Beinkofer war nicht nur eine hochgeschätzte Unternehmerpersönlichkeit, er gestaltete in zahlreichen Funktionen auch die Aufwärtsentwicklung der Wirtschaft in seinem Heimatland Oberösterreich ganz wesentlich mit. Beinkofer war Mitbegründer und Spitzenfunktionär

der Jungen Wirtschaft in Oberösterreich. Aber nicht nur als einer der Gründerväter der größten Jungunternehmerorganisation Österreichs stellte Beinkofer sein Engagement in den Dienst der heimischen Wirtschaft, er tat dies auch über Jahre hinweg auf Landes- und Bundesebene in seiner Branchenvertretung sowie vor allem als Vizepräsident der Wirtschaftskammer Oberösterreich. An vorderster Stelle engagierte er sich auch als Präsidiums- und Vorstandsmitglied der Union Europäischer Industrie- und Handelskammern Rhein, Rhone, Donau und Alpen. Als Präsident des Österreichischen Wasserstraßen- und Schifffahrts Vereins, hat sich Dr. Beinkofer auch um die Verkehrsachse Donau ver-

dient gemacht hat. Als jahrelanger Wegbegleiter der Binnenschifffahrt während seiner Präsidentschaft, hat er zahlreiche Tagesausflüge und Exkursionen geleitet. Alle hatten die Donau, einen Hafen oder den Rhein-Main-Donau-Kanal zum Ziel. Länderverbindend war Dr. Beinkofer auch viele Jahre als italienischer Honorarkonsul tätig. Den Titel "Commendatore della Repubblica Italiana" trug er mit Stolz und erwies ihm mit großem Einsatz Ehre. Dr. Norbert Beinkofer wurde am 14. Juni 2013 in Linz zu Grabe getragen.



Positionspapier des BDS-Binnenschifffahrt: Schwere Marktstörung und Wiedereinführung von Alt-für-Neu

Im Zuge der aktuellen Diskussion um Überkapazitäten, der Ausrufung einer Schweren Marktstörung und der Wiedereinführung einer neuen Alt-für-Regelung hat der **Bundesverband der Selbstständigen, Abteilung Binnenschifffahrt (BDS-Binnenschifffahrt)** dem **Schifffahrts-Magazin** ein Positionspapier übermittelt, das wir nachfolgend für unsere Leser aus der Partikulier- und Reedereischifffahrt abdrucken:

I. Marktsituation

Das belgische Non-Paper analysiert die Lage auf dem europäischen Binnenschifffahrtsmarkt zutreffend. Auch die deutschen Unternehmen leiden seit Jahren unter der sich immer weiter verschärfenden Krise. Die in den Niederlanden vorhandenen Überkapazitäten sind so groß, dass auch zeitweilige Ladungszuwächse nicht in der Lage sind, das Problem in absehbarer Zeit zu beheben.

Die ZKR hatte bereits 2010 berechnet, dass in ganz Westeuropa die Beförderungsnachfrage um 30% wachsen müsste, um ein ähnliches Gleichgewicht wie 2007 zu erreichen. Davon sind wir nicht nur weit entfernt, sondern es sind zwischenzeitlich neue Kapazitäten hinzugekommen.

Der BDS hatte daher bereits 2009/2010 immer wieder darauf hingewiesen, dass wir es nicht nur mit einer allgemeinen Wirtschaftskrise zu tun haben, unter deren Folgen natürlich auch die Binnenschifffahrt leidet, sondern darüber hinaus mit einer strukturellen Krise durch enorme Überkapazitäten im Bereich der großen Schiffseinheiten. Schon vor Beginn der Wirtschaftskrise 2009 war zu beobachten, dass auf dem Rhein immer mehr Schiffe leer zu Tal führen.

Die Situation der Binnenschifffahrt hat sich seit 2009 unter dem Strich weiter verschlechtert. Bei den Frachten zeigt sich - abgesehen von kleinen Schwankungen - keine Besserung obwohl die Kosten immer weiter steigen. Die Unternehmen sind kaum in der Lage, die Kosten, allen voran die Kosten für das Gasöl, weiterzugeben. Die Folge ist, dass die Umsatzerlöse weiter sinken und die Unternehmen ihre Rücklagen längst aufgebraucht haben und von der Substanz leben.

Es werden nur noch die nötigsten Reparaturen ausgeführt und viele Unternehmer zittern davor, dass der Motor versagt oder eine andere größere Reparatur fällig wird, weil dies das Ende für den Betrieb bedeuten würde. Bei den Werften sowie bei den Bunkerbetrieben gibt es durchgehend hohe Außenstände. Manches Partikulierunternehmen darf nur noch bunkern, wenn bar bezahlt wird! Es ist ein Wirtschaften von der Hand in den Mund. Wenn die Situation sich in absehbarer Zeit nicht bessert, dann wird der technische Zustand der Schiffe nachlassen, denn nur regelmäßige Investitionen können ein Schiff auf einem technisch einwandfreien Stand halten.

Zukunftsinvestitionen in neue Antriebssysteme oder das von der Kommission so forcierte „Greening the fleet“ befinden sich erst recht jenseits aller Realität. Und das, obwohl viele Partikulierunternehmen gerne investieren und ihren Schiffsraum modernisieren oder verjüngen würden und zum Teil eigene Ideen haben, was man im Bereich der Umwelttechnik noch verbessern könnte.

So aber geht es nur darum, den eigenen Betrieb irgendwie über Wasser zu halten. Von vielen Mitgliedern hört man, dass die Schifffahrt schon lange keinen Spaß mehr macht und dass sie die Hoffnung auf Besserung der Lage verlieren. Im Gegensatz zum belgischen Gewerbe, wo im April eine große Gruppe lautstark und mit Blockaden und Sachbeschädigungen an Schleusen auf sich aufmerksam gemacht hat, ist das deutsche Gewerbe eher zurückhaltend, deshalb aber nicht minder belastet.

II. Schwere Marktstörung

Das Non-Paper geht davon aus, dass eine schwere Marktstörung struktureller Natur sicher vorliegt. Die strukturelle Störung wird dabei nicht nur im Ungleichgewicht von Ladungsaufkommen und Flottenkapazität gesehen, sondern auch in einer durch mangelnde Markttransparenz begründeten schwachen Position der Binnenschifffahrt, die es dem Spediteur und anderen zwischengeschalteten Personen erlaube, den geringst möglichen Preis zu bekommen (siehe S. 14 4. Absatz). Diese Beobachtung halten wir für grundsätzlich richtig, wobei mangelnde Trans-

parenz nicht die alleinige Ursache ist. Ebenso ursächlich ist, dass ein Großteil der Partikulierunternehmen als sog. Hauspartikuliere für ihren eigenen und meist einzigen Auftraggeber fahren. Hier ist schon von der Anlage der Geschäftsbeziehung her kaum ein Verhandeln auf Augenhöhe vorstellbar, was umso schwieriger wird, je größer die finanziellen Abhängigkeiten durch Vorschüsse oder Kredite werden und je stärker die Konzentration auf Reedereiseite voranschreitet.

Ob dies allerdings als Marktstörung im Sinne des Art 1 d der RL 96/75/EG zu werten sein könnte, ist fraglich. Die Frage wird wohl eher in anderem Zusammenhang zu untersuchen sein.

Die Tatbestandsvoraussetzungen der schweren Marktstörung in Art. 1 der RL 96/75/EG sehen wir jedenfalls aufgrund der Überkapazitäten und der damit einhergehenden schlechten wirtschaftlichen Lage als erfüllt an:

1. Wir haben es mit Problemen zu tun, die diesem Markt eigen sind, d.h. mit Problemen, die typischerweise durch die Eigenart des Binnenschifffahrtsmarktes entstehen und nicht nur mit den Auswirkungen einer allgemeinen Wirtschaftskrise.

Aufgrund der Langlebigkeit und des hohen Wertes der Schiffe neigt der Markt zu Überkapazitäten. Fehler lassen sich nicht so einfach bereinigen.. Wo sich in anderen Branchen der Markt in einer Krise sehr viel schneller selbst bereinigt, geht in der Binnenschifffahrt vielleicht der Unternehmer in die Insolvenz, das Schiff aber bleibt auf dem Markt.

Hinzu kommt, dass den Banken, die die Neubauten finanziert haben, aufgrund der hohen Investitionssummen enorme Verluste entstehen würden, die sie vermeiden wollen.

Deshalb werden viele Schiffe durch immer weitere Zahlungsaufschübe künstlich am Leben gehalten und stehen für jeden auch noch so abstrusen Preis oder - für ihre Größe - unsinnig kleine Ladungsmengen zur Verfügung. Die Regeln von Angebot und Nachfrage können hier gar nicht funktionieren.

2. Diese Probleme führen zu einem anhaltenden deutlichen Angebotsüberhang. Es ist nicht zu erwarten, dass der Angebotsüberhang sich von alleine auflösen wird. Zum einen ist mit einem Wirtschaftswachstum, das eine entsprechende Lade-

raumnachfrage auslösen würde, kurz- und mittelfristig nicht zu rechnen. Darüber hinaus stellt sich die Frage, wie viele dieser großen Schiffeinheiten überhaupt auf lange Sicht auslastbar sind.

3. Durch diesen Angebotsüberhang wird das finanzielle Gleichgewicht und das Überleben zahlreicher Unternehmer gefährdet. Die meisten der neu gebauten Schiffe in den Niederlanden hätten vermutlich längst Insolvenz anmelden müssen, wenn nicht die Banken aus Eigeninteresse für die Rückzahlung der Kredite immer weitere Verlängerungen gewähren würden (s.o.)

Durch diese Überkapazitäten und das Eindringen der großen Schiffe in Märkte, die üblicherweise von kleineren Schiffskategorien bedient werden, sind auch diese schwer in Mitleidenschaft gezogen. Viele grundsätzlich solide aufgestellte Partikulierunternehmen leben seit Jahren von der Substanz. Nach objektiven Maßstäben hätten vermutlich auch von diesen Unternehmen längst weit mehr Insolvenz anmelden müssen, als dies bisher der Fall ist. Viele machen trotz aller Schwierigkeiten weiter, nehmen Kredite beim Befrachter, zahlen Rechnungen lange nicht, legen nichts für die Steuer zurück, lösen Versicherungen zur Altersvorsorge auf, oder stopfen ein Loch mit dem nächsten, bis es eines Tages nicht mehr geht, weil eine größere Reparatur fällig ist oder eine größere Rechnung endgültig nicht beglichen werden kann.

4. Die kurz- und mittelfristigen Prognosen lassen keine deutliche Besserung erwarten. Die im Non-Paper zum Transportaufkommen und zur Entwicklung der Kapazitäten aufgeführten Zahlen sprechen eine deutliche Sprache. Besorgniserregend sind auch die nach Informationen des belgischen Gewerbes (siehe S. 10) noch auf westeuropäischen Werften liegenden ca. 200 Kaskos. Diese Informationen werden von deutschen Partikulieren bestätigt. Wenn nichts geschieht, dann werden sich die Kapazitäten weiter erhöhen, ohne dass beim Ladungsaufkommen in absehbarer Zeit ein Zuwachs zu erwarten ist, der diese Überkapazität ausgleichen könnte.

Insgesamt dürfte daher kein Zweifel daran bestehen, dass die Voraussetzungen des Art 1d der RL 96/75 erfüllt sind.

III. Maßnahmenvorschläge

Das Non-Paper differenziert zwischen dauerhaften Maßnahmen einerseits und zeitlich begrenzten Krisenmaßnahmen andererseits.

A. Zu den dauerhaften Maßnahmen

♦ Es ist sicher wünschenswert, zu verhindern, dass ein Unternehmer zu Dumping-Frachten arbeitet, die seine Kosten nicht decken. In Belgien gibt es inzwischen einen entsprechenden Gesetzentwurf, wonach es verboten ist, ein Schiff zum Transport oder zur Lagerung von Waren direkt oder indirekt zu gebrauchen, zu einem missbräuchlich niedrigen Preis. Als missbräuchlich niedriger Preis wird ein Preis angesehen, der bezogen auf die Anforderungen, die an das Schiff gestellt werden, für den Transporteur nicht ausreicht, seine direkten und indirekten Kosten für den Betrieb des Schiffes zu decken.

Da eine solche Regelung letztendlich nur Sinn macht, wenn sie im gesamten, zusammenhängenden Wasserstraßennetz Europas Geltung hätte, wäre zu überlegen, eine solche Regelung auf europäischer Ebene zu schaffen.

♦ Der Schaffung einer leistungsfähigen Marktbeobachtung bzw. dem Ausbau und der Verbesserung der bestehenden Marktbeobachtung stimmen wir uneingeschränkt zu.

Ob nach der bestehenden Rechtslage die Möglichkeit besteht, neu gebaute Schiffe sechs Monate vor der Inbetriebnahme dauerhaft zu einer Anmeldung zu verpflichten (vgl. Art 7 Abs. 5 der RL 718/1999) oder ob hierfür die Richtlinie geändert werden müsste, wäre zu prüfen.

Sinnvoll ist eine solche Maßnahme sicher. ♦ Die Erfüllung der Übergangsvorschriften nach der RheinSchUO bzw. der technischen Richtlinie ist für viele ältere und kleinere Schiffe ein großes Problem sowohl in finanzieller, teilweise aber auch in technischer Hinsicht. Dieses Problem muss gelöst werden, sonst wird für viele Schiffe, vor allem für die kleineren Schiffskategorien, die dringend gebraucht werden, das Auskommen. Dies wäre - gemessen am zu erwartenden Erfolg - unverantwortlich, denn viele dieser Vorschriften werden weder einen messbaren Sicherheitsgewinn noch positive Auswirkungen auf die Umwelt nach sich ziehen.

♦ Die Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen unter den Verkehrsträgern ist ein Ziel, das sicher alle Verantwortlichen verfolgen und das man stets vorantreiben sollte.

♦ Eine europäische Flagge für die Binnenschifffahrt mit einheitlichen Vorschriften auf sozialem und steuerlichem Gebiet ist anzustreben. Der erste Schritt wäre einmal ein umfassendes Gutachten über die einzelstaatlichen Regelungen und deren Auswirkungen auf den Wettbewerb.

♦ Auch eine Analyse der Finanzierungs-

instrumente gehört in diesen Zusammenhang, wenn man eine Entwicklung wie die unkontrollierte Neubauwelle in den Niederlanden künftig vermeiden will.

♦ Frachtintegrator (Makler?) dürfte schwierig umzusetzen sein, obwohl nicht zu bestreiten ist, dass auf dem Binnenschifffahrtsmarkt Vermittler unterwegs sind, die dazu beitragen, die Frachten noch weiter nach unten zu treiben. Ob dies aber mit gesetzgeberischen Maßnahmen in den Griff zu bekommen ist, müsste geprüft werden.

B. Zu zeitlich begrenzten Krisenmaßnahmen

1. Alt-für-Neu-Regelung

Ein erneute Inkraftsetzung der Alt-für-Neu-Regelung – ausschließlich für das Segment der großen Schiffe - wird von Seiten des BDS uneingeschränkt unterstützt. Das Verhältnis von Altraum zu Neuraum muss intensiv diskutiert werden, wobei es so hoch wie möglich sein sollte, um einen wirklichen Effekt zu erzielen. Des Weiteren wäre zu überlegen, ob nach dem Vorbild des Art 2 Abs. 2 der Richtlinie Ausnahmen zuzulassen sind.

Nachdem der Antrag der Niederlande zur Feststellung der schweren Marktstörung 2009/2010 gescheitert war, konnte keine Alt-für-Neu-Regelung in Kraft gesetzt werden.

Dies stellt sich nun in der Rückschau als schwerer Fehler heraus. Wir haben drei Jahre verloren und der Markt ist völlig außer Kontrolle geraten. Schon wieder liegen rund 200 Kaskos auf den Werften, die an den Mann gebracht werden sollen. Wenn nicht schnellstmöglich gegengesteuert wird, wird sich die Kapazität bei den großen Schiffen in den kommenden Jahren weiter erhöhen.

Natürlich wird auch mit einer Alt-für-Neu-Regelung die Krise nicht kurzfristig behoben werden können. Sie kann aber helfen, die Situation schneller zu verbessern, als dies ohne Alt-für-Neu-Regelung der Fall wäre. Folgende Gründe sprechen nach Ansicht des BDS dafür:

♦ Die Kapazität im Segment der großen Schiffe würde für einen bestimmten Zeitraum eingedämmt, so dass die Lage sich nicht weiter verschlechtert und mögliche Mengenwachse nicht in neuen Überkapazitäten verpuffen.

♦ Die Feststellung der schweren Marktstörung mit Alt-für-Neu-Regelung wäre ein Signal an den Markt, - auch an die verladende Industrie - dass gegengesteuert

wird und alleine das könnte eine beruhigende Wirkung haben.

♦ Der Markt wird auch in Zukunft dringend auf kleinere Schiffseinheiten angewiesen sein, die schon heute fehlen. Diese Schiffe haben derzeit wenig Marktwert und sind kaum in der Lage Bankfinanzierungen für Reparaturen oder Modernisierungen zu erhalten. Allein die Möglichkeit, als Ausgleichstonnage eingesetzt werden zu können, könnte den Wert dieser Schiffe und damit auch den Betrieb stabilisieren. Auch der Verlader kleinerer Partien wird sich überlegen müssen, ob es langfristig gesehen nicht besser ist, diese Schiffseinheiten stärker einzusetzen, anstatt sie aus dem Markt gehen zu lassen. Darüber hinaus ist es sowohl unter dem Gesichtspunkt Umweltschutz als auch angesichts des Zustandes vieler Wasserstraßen und Bauwerke weitaus verträglicher, kleine Partien auch in kleinen Schiffen zu transportieren. Eine Stabilisierung dieses Segmentes wäre also nicht nur unter rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten sinnvoll.

♦ Ohne einen stabilen Markt wird es keine Innovation geben. In der gegenwärtigen Marktsituation bemüht sich jeder, die Ausgaben so gering wie möglich zu halten. Mit ihren Plänen für „Greening the Fleet“ bewegt sich die EU-Kommission z.B. weit

jenseits der Realität im Gewerbe. Der Weg zu Innovation und Investitionen in moderne Technik und Umweltschutz führt ausschließlich über eine Stabilisierung vor allem der Partikulierunternehmen. Deshalb ist eine Alt-für-Neu-Regelung auch kein Hemmnis für Innovation sondern als Instrument zur Stabilisierung des Marktes die Voraussetzung dafür.

♦ Nicht zuletzt sollte bedacht werden, dass eine Stabilisierung der Marktsituation auch für Ausbildung, Know-How und Arbeitsplätze von Bedeutung ist. Wenn jetzt nicht gegengesteuert wird, dann wird die Binnenschifffahrt auch in Deutschland nicht nur Unternehmer verlieren sondern auch zunehmend für junge Leute und qualifizierte Arbeitskräfte unattraktiv werden. Auf diese Weise ginge Know-how unwiederbringlich verloren genauso wie mit Unterstützung der Ausbildungsförderung erzielten Erfolge.

2. Unterstützung für die Gründung von Unternehmen zur Zusammenarbeit
Auch diesen Vorschlag der belgischen Regierung unterstützt der BDS vollumfänglich.

Dabei ist es unerheblich, ob er als Krisenmaßnahme zu verstehen (s.o.) oder unter Art 8 zu subsumieren ist. Die Bündelung

von Schiffsraum in eigenen Gesellschaften oder Genossenschaften könnte den kleinen und mittleren Unternehmen eine wesentlich stärkere Position im Markt verschaffen, als dies bisher der Fall ist. Dies würde dauerhaft zu einer Stabilisierung des Marktes beitragen und könnte darüber hinaus den Unternehmen zu Kostenvorteilen und größerer Flexibilität (Einkauf, eigene Rabatte, Personalpool, gemeinsames Equipment etc.) verhelfen.

So sinnvoll diese Überlegungen sind, so schwierig sind sie allerdings in den seit langem festgefügt Strukturen des Binnenschifffahrtmarktes zu realisieren. Ein Impuls von außen und Unterstützung bei der Umsetzung wären daher hilfreich.

Insgesamt sind aus Sicht des BDS-Binnenschifffahrt die beiden zuletzt genannten Maßnahmen die wichtigsten. Die Feststellung der schweren Marktstörung und die Wiedereinführung von Alt-für-Neu müssen so zügig wie möglich erfolgen. Wir plädieren daher dafür, sich zunächst kurzfristig ausschließlich auf die Feststellung der schweren Marktstörung zu konzentrieren und weitere dauerhafte Maßnahmen dann zu erörtern und zu prüfen, wenn dieses Verfahren abgeschlossen ist. ■

Anzeige



Trimodal im Quadrat

Die Schnittstelle zwischen
Wasser, Straße und Schiene
in der Quadratestadt
Mannheim.



Staatliche Rhein-Neckar-
Hafengesellschaft Mannheim mbH
www.hafen-mannheim.de

Hafen Mannheim
weltweit für die Region

BDB: Rechtsgutachten widerlegt ver.di-Behauptungen Zusicherungen im Zuge der WSV-Reform rechtsverbindlich

In einem Rundschreiben, das er an seine angeschlossenen Unternehmen und die ihnen angeschlossenen Partikuliere verschickt hat, stellte der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) ein Rechtsgutachten vor, in dem Behauptungen der Gewerkschaft ver.di widerlegt werden.

Das Rundschreiben des BDB liegt der Redaktion des **Schifffahrts-Magazins** vor. Wir veröffentlichen es nachfolgend im Wortlaut.

„Im Zusammenhang mit den seitens der Gewerkschaft ver.di initiierten Arbeitsniederlegungen der Mitarbeiter in der WSV taucht wiederholt die Frage auf, was eigentlich das Ziel des Streiks ist („Was will ver.di?“). Die Gewerkschaft hat sich hierzu wiederholt in den Medien öffentlich so geäußert, dass aufgrund der WSV-Reform tausende Arbeitsplätze bei der WSV in Gefahr seien. Rechtsverbindliche Zusagen seitens des Bundesverkehrsministers Ramsauer lägen nicht vor.

Das BMVBS hat deshalb im Zuge des noch andauernden Streiks der WSV-Mitarbeiter ein arbeitsrechtliches Gutachten bei Prof. Dr. Gregor Thüsing (Universität Bonn) in Auftrag gegeben. Dieses Gutachten soll der Klärung der zwischen der Bundesregierung und der Gewerkschaft streitigen Frage dienen, wie verbindlich die seitens der Bundesregierung gegenüber den WSV-Mitarbeitern gemachten Zusagen sind und ob der seitens der Gewerkschaft geforderte Tarifvertrag den Mitarbeitern ein Mehr an Rechtssicherheit bringen würde.

Das Gutachten vom 22. Juli 2013, das der BDB-Geschäftsstelle vorliegt, bestätigt eindeutig und in allen Punkten die Position der Bundesregierung:

1. Die bereits getroffenen schriftlichen Zusagen sind wirksamer Bestandteil der Arbeitsverträge sämtlicher Mitarbeiter der BMVBS-Abteilung Wasserstraßen und Schifffahrt sowie der Mitarbeiter in der WSV geworden.
2. Es besteht seitens des Arbeitnehmers ein einklagbarer Anspruch darauf, dass diese Zusagen eingehalten werden.
3. Eine einseitige Änderung der Zusagen seitens des Arbeitgebers ist nicht möglich.
4. Ein Tarifvertrag würde den Mitarbeitern der WSV nicht mehr Rechte einräumen, als ihnen schon jetzt aufgrund der vom BMVBS getätigten Schreiben zustehen. Schlimmer noch: Eine tarifvertragliche Regelung würde die betroffenen Arbeitnehmer schlechter stellen, als dies nun durch die sog. Gesamtzusagen der Fall ist.
5. Selbst wenn es zu einem neuen Tarifvertrag käme, könnte dieser sich allein auf eine soziale Abmilderung der WSV-Reform beziehen; eine Verhinderung der WSV-Reform selbst wäre unzulässig.

Im Einzelnen:

Das BMVBS hat den Mitarbeitern der WSV mit Schreiben vom 18. Juli 2012 und 10. Juni 2013 (verbunden mit dem Anhang vom 5. Juni 2013) eine sog. Gesamtzusage erteilt, in der es sich u.a. dazu verpflichtet hat bis 2023:

- im Rahmen der WSV-Reform keine betriebsbedingten Kündigungen auszusprechen,
- Versetzungen oder Umsetzungen nicht ohne Zustimmung der Arbeitnehmer vorzunehmen,
- eine Entgeldsicherung bei Maßnahmen

- zur Umsetzung der WSV-Reform und bezüglich zusätzlicher Mobilitätsleistungen an zu versetzende Arbeitnehmer zu tätigen, sowie
- bis 2020 keine Standortauflösungen vorzunehmen.

Die Gesamtzusagen sind wirksamer Bestandteil des Arbeitsvertrages aller Mitarbeiter der WSV geworden. Dadurch besteht für jeden einzelnen Mitarbeiter ein einklagbarer Anspruch gegen das BMVBS. Eine einseitige Änderung der Zusagen durch den Arbeitgeber (BMVBS) ist nicht möglich und die Zusagen stehen auch unter keinem Änderungsvorbehalt. Sie sind nicht durch anderweitige Vereinbarungen, z.B. Dienstvereinbarungen zwischen dem Personalrat und dem BMVBS, abdingbar.

Besonders hervorzuheben ist, dass eine tarifvertragliche Regelung für die Mitarbeiter der WSV sogar die ungünstigere Lösung wäre. Tarifverträge sind nämlich, anders als Gesamtzusagen, z.B. durch spätere Regelungen ablösbar.

Gesamtzusagen unterliegen hingegen dem sog. Günstigkeitsprinzip. D.h., eine spätere, ungünstigere Regelung kann eine Gesamtzusage nicht ersetzen.

Ebenso kann ein Tarifvertrag einseitig gekündigt werden, die Gesamtzusage könnte nur gemeinsam durch Arbeitnehmer und Arbeitgeber aufgehoben werden. Des Weiteren könnte ein Tarifvertrag vor allem im Bereich der langfristigen Sicherheit des Mitarbeiters nicht so weitreichende Regelungen treffen, wie die Gesamtzusage es derzeit macht.

Fazit:

Die Gewerkschaft ver.di müsste nun nicht nur der Bundesregierung, sondern auch dem massiv betroffenen Binnenschiffahrtsgewerbe, der interessierten Öffentlichkeit und vermutlich auch den bisher offenbar falsch unterrichteten Mitarbeitern der WSV erklären, was eigentlich Sinn und Zweck dieser Streiks ist, die bereits seit drei Wochen andauern.“

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

Die Imperial Reederei ist mit vielen Hauspartikulieren und eigenen Schiffen vom Streik der WSV-Mitarbeiter betroffen

„Hier wird ein Gewerbe an den Rand seiner Existenz gestoßen“

Mit insgesamt rund 700 eigenen und gecharterten Schiffen, die jährlich etwa 60 Millionen Tonnen Güter unterschiedlichster Art transportieren, ist die in Duisburg - Ruhrort ansässige IMPERIAL Shipping Group eines der größten europäischen Binnenschiffahrtsunternehmen. Im Bereich Schubschiffahrt ist sie sogar das führende Unternehmen. Das Jahrhunderthochwasser im Juni dieses Jahres und der von der Gewerkschaft ver.di initiierte Streik einiger Mitarbeiter der deutschen Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) kostete die Unternehmensgruppe, die über 24 Tochtergesellschaften an 24 verschiedenen Standorten verfügt und dabei einen Jahresumsatz von etwa 600 Millionen Euro erzielt, bisher hunderttausende von Euro. In einem Gespräch mit **Schifffahrts-Magazin**-Herausgeber **Friedbert Barg** nahmen die Geschäftsführer **Carsten Taucke** und **Robert Baack** Stellung zur aktuellen Lage

Welche Auswirkungen hatten Hochwasser und Streik auf Ihr Unternehmen?

Robert Baack: Hochwasser ist immer problematisch, aber der durch die Gewerkschaft ver.di ausgerufene Streik hat Schlimmeres bewirkt. Die Schifffahrt hat sich, bildlich gesprochen, in Knäueln festgefahren, - und das wird nur mühsam aufzulösen sein. Wir sind mit unseren Partikulieren und mit unseren eigenen Schiffen sehr weiträumig betref-

fen. Besonders gilt das für die Kanalgebiete und die Donau, - an den Stellen, an denen Schleusen bestreikt werden. Von uns waren und sind Dutzende von Schiffen betroffen. Hochwasser sind dagegen nichts Neues. Da wissen wir in der Regel, wann Sperrungen wirksam werden und wir können uns darauf vorbereiten. Da haben wir einen Vorlauf in



Carsten Taucke



Robert Baack

der Planung, weil wir das Ansteigen des Hochwassers und die Scheitelerentwicklungen sehr genau beobachten. Hochwasser und die gelegentlich damit verbundenen Einschränkungen oder gar Sperrungen sind ärgerlich, aber berechenbar.

Welche Ausfälle hat es für Ihr Unternehmen als Folge des Hochwassers und des Streiks gegeben?

Robert Baack: Der Streik war bisher eindeutig doppelt so teuer wie das Hochwasser. Wir

können schon jetzt über mehrere hunderttausend Euro reden. Nehmen Sie einmal allein die Schleuse Meiderich. Dort gehen normalerweise Tag für Tag rund hundert Schiffe durch. Und ich rede jetzt nicht nur von Imperial-Schiffen. Der Betrieb eines Schiffes kostet bis zu 2.000 Euro pro Tag, bei modernen Tankschiffen deutlich mehr. Das

müssen wir jetzt auf mehrere Tage und vielleicht sogar Wochen hochrechnen.

Sind Kunden von Ihnen wegen des Ausfalls von der Binnenschiffahrt auf andere Verkehrsträger umgestiegen?

Carsten Taucke: Absolut. Es gibt durchaus Kunden und Verlagerer, die keine großen Lagerbestände an Rohstoffen und Produkten vorhalten und deshalb auf die Versorgung durch uns angewiesen sind. Es liegt auf der Hand, dass diese Kunden nach Alternativen gesucht haben und Mengen auf andere Verkehrsträger verlagert haben, um die Versorgung sicherzustellen. Also auch in diesem Bereich hat der Streik Geld gekostet.

Wie bewerten Sie die Arbeit der zuständigen Behörden im Umgang mit der Hochwasserkatastrophe?

Robert Baack: Es wurde viel gemacht nach dem letzten Hochwasser 2002. Es konnten aber auch nicht alle vorgesehen Maßnahmen zu Ende geführt werden, denn mit einer so schnellen Wiederholung eines solch katastrophalen Hochwassers wie wir es jetzt hatten, konnte keiner rechnen.

Ihre Meinung zu den Streiks der Mitarbeiter der WSV?

Carsten Taucke: Wir hatten während der letzten Jahre mehrere Streiks, die zu erheblichen Einbußen und zu erheblichen Problemen geführt haben, - nicht nur in der Industrie, sondern auch in unserem Bereich, im Verkehrsgewerbe. Da wurden durch Streiks ganze Verkehrsträger erheblich betroffen. Das begann mit den Streiks bei der Bahn und ging weiter in der Luftverkehrsbranche, die durch subtile Untergruppenstreiks geschädigt wurde.

Der jetzige Streik der Mitarbeiter der WSV ist absolut nicht angemessen. Hier wird ein Gewerbe an den Rand seiner Existenz gebracht. Was gerade geschieht, ist existenziell bedrohlich! Das wissen wir von den vielen Partikulieren, die wir beschäftigen. Was gerade geschieht, ist gefährlich für das essentielle Interesse unserer Gesellschaft an einer funktionierenden Infrastruktur.

In einem politischen und wirtschaftlichen Umfeld, wo andere Länder genötigt sind, Maßnahmen zu treffen, die an das Einkommen der Gesellschaft gehen, da setzen wir unsere komfortable Situation innerhalb Europas aufs Spiel. Von einem maßvollem und verantwortungsvollem Streik und der Wahl der richtigen Mittel kann hier nicht die Rede sein. ■

Anzeige

BAVARIA AGENTUR GMBH

Versicherungsmakler seit 1924

Wir vermitteln günstigen Versicherungsschutz und bieten

- die Übernahme aller Formalitäten bis zum Vertragsabschluss
- die volle Unterstützung im Schadenfall – bis zur Regulierung
- die Beantwortung Ihrer Fragen zu Verträgen, die Sie nicht über uns abgeschlossen haben
- persönlichen Kontakt ohne Warteschleifen

Unsere Kompetenz spart Ihnen Geld und Zeit

Rufen Sie uns unter +49 6021 218084 an oder kontaktieren Sie uns per Mail info@bavaria-agentur.de

BAVARIA Agentur GmbH
Weißburger Straße 38, 63739 Aschaffenburg

Ihr Versicherungsspezialist für die Binnenschiffahrt.

Europäische Binnenschifffahrts-Union: Schnellstmöglich die Behinderung der Schifffahrt beenden!

Seit geraumer Zeit wird in verschiedenen Teilen Deutschlands die Schleusenbedienung aufgrund von Streiks behindert. Der Streik trifft die Binnenschifffahrt, die schon seit mehreren Jahren an den Folgen der Krise und noch den Auswirkungen des letzten Hochwassers in grossen Teilen Europas leidet, erneut schwer. Von den Auswirkungen sind sowohl die Güter- als auch die Fahrgast-schifffahrt stark betroffen.

Aufgrund dieser Tatsache sah sich die Europäische Binnenschifffahrts-Union (EBU), in der Vertreter der Güter- und Fahrgast-schifffahrt aus allen maßgebenden Binnenschifffahrtsstaaten Europas vertreten sind, gezwungen, die zuständigen Bundesminister Deutschlands aufzufordern, umgehend alle Maßnahmen zu veranlassen, um die freie und unbehinderte Schifffahrt auf sämtlichen Wasserstrassen Deutschlands wiederherzustellen und die Versorgungssicherheit der europäischen Wirtschaft zu gewährleisten.

Bekanntlich befindet sich das Gewerbe in einer schweren wirtschaftlichen Krise. Diese Situation wurde durch die letzten Katastrophen in vielen Teilen Deutschlands aufgrund des Hochwassers, die für das Binnenschifffahrtsgewerbe hohe Einnahmeverluste zur Folge hatte, noch verstärkt. Das Binnenschifffahrtsgewerbe ist nicht mehr in der Lage, weitere Verluste hinzunehmen.

Die EBU fordert die Minister auf, alles in deren Ermessen liegende zu tun, um diese Situation so schnell wie möglich zu beenden.

Es soll auch geprüft werden, inwiefern der Staat für die dem Gewerbe daraus entstehenden Verluste und Schäden haftbar gemacht werden kann. ■

SPD-Abgeordneter Gustav Herzog:

„ver.di-Streikaufruf ist gerechtfertigt!“

Zum Streikaufruf von ver.di bei den Beschäftigten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) erklärt der Bundestagsabgeordnete Gustav Herzog als Berichterstatter der SPD-Bundestagsfraktion für die Bundeswasserstraßen und die Binnenschifffahrt: „Der Streikaufruf von ver.di ist gerechtfertigt und gut begründet. Er ist eine Reaktion auf den Wortbruch nach haltlosen Zusagen des CSU-Verkehrsministers. Die Bundesregierung hat entgegen ihrer Aussagen gegenüber dem Parlament weder den Bundestag,

noch den Bundesrat mit einem Gesetzgebungsverfahren an der so genannten Reform der WSV beteiligt.

Eine weitere Zusage des Verkehrsministers, sich bei seinem CSU-Ministerkollegen Peter Friedrich für einen Tarifvertrag stark zu machen, stellte sich ebenfalls als ein Sack leerer Worte heraus. Der Abbau von über 2000 Beschäftigten in 6 Jahren ist das Ergebnis der Privatisierungsabsichten der Schwarz-Gelben Bundesregierung und schadet massiv dem Verkehrsträger Binnenschifffahrt. ■

DWSV kritisiert Schleusenstreik an MDK und Donau

„Dieser Streik ist kein gutes Signal“

Der zeitlich unbefristet angekündigte Streik der Schleusenwärter auf Main, Main-Donau-Kanal und Donau, zu dem die Gewerkschaft ver.di aufgerufen hatte, wird die Wirtschaft wie auch die Umwelt schädigen. Von Mainz bis zur deutsch-österreichischen Grenze in Jochenstein werden Binnenschiffer wie auch Kreuzfahrtschiffe an der Weiterfahrt gehindert.

„Dieser Streik ist kein gutes Signal: Die Bereitschaft von Industrie und Handel, Transporte auf die Wasserstraße zu verlagern, wird durch diese Maßnahmen sicher nicht unterstützt,“ stellt der Vorsitzende des DWSV, Dr. Michael Fraas, fest. Zudem ver-

zeichnet die verladende Wirtschaft bereits jetzt streikbedingte Umsatzausfälle in Millionenhöhe.

Darüber hinaus hat auch die Kreuzfahrtbranche unter den Streikmaßnahmen zu leiden. Die ohnehin engen Fahrpläne können vielfach nicht eingehalten werden. So liegen derzeit in Regensburg sechs Kreuzfahrtschiffe vor Anker mit ungewisser Weiterfahrt. Auch hier sind Zusatzkosten für die Reedereien sowie Ausfälle in den Tourismusgebieten die Folge, ganz zu schweigen vom Imageschaden, der sowohl die Systemverlässlichkeit der Binnenschifffahrt wie auch die der Kreuzfahrtbranche trifft. ■

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
Werftbetrieb
Dorfprozelten

MSG
ships & more

Expertise seit über 95 Jahren

Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer:

„Kein Mitarbeiter verliert durch die Reform seinen Arbeitsplatz“

Noch während der laufenden Schleusenstreiks hat das Bundesverkehrsministerium im Zusammenhang mit der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung eine Presseinformation veröffentlicht, die wir nachfolgend im Wortlaut an unsere Leser weitergeben:

„Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer: „Der Umbau der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung ist überfällig und wird schon seit zwanzig Jahren diskutiert. Der Weg hin zu wirtschaftlichen und leistungsfähigen Verwaltungsstrukturen für unsere Bundeswasserstraßen ist jetzt endlich eingeschlagen.“

Damit schaffen wir auch langfristig Perspektiven für unsere Mitarbeiter und sichern Arbeitsplätze. Wir werden die Reform nun Schritt für Schritt umsetzen, und zwar gemeinsam mit unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern: Kein Mitarbeiter verliert durch die Reform seinen Arbeitsplatz. Es wird weder betriebsbedingte Kündigungen noch Versetzungen gegen den Willen der Beschäftigten geben. Gleichzeitig wird es keine Gehaltseinbußen geben. Diese Zusagen sind rechtsverbindlich und unwiderruflich bis zum Abschluss der Reform. Die Beschäftigten sind damit umfassend geschützt.“

- Unabhängig von einem übergreifenden Tarifvertrag, hat sich Minister Ramsauer dafür eingesetzt, dass die Reform sozialverträglich umgesetzt wird.
- Die umfassenden Zusagen des Ministers sind als übertarifliche Regelungen rechtsverbindlicher Bestandteil der Arbeitsverträge. Die Sorgen der Mitarbeiter werden ernst genommen und mit den rechtsverbindlichen Zusagen des Ministers aufgefangen. Es gelten Entgeltzusicherung, Zusatzurlaub, finanzielle Mobilitätsanreize und zudem die Tarifverträge für den Rationalisierungsschutz für Angestellte/Arbeiter.
- Bei der Reform geht es im Gegensatz zu anderen Verwaltungsreformen nicht darum, Personal abzubauen, sondern langfristig qualifizierte Arbeitsplätze zu sichern und die Leistungsfähigkeit der Verwaltung zu erhalten.

Die Reform der WSV ist erforderlich, um die Leistungsfähigkeit der Verwaltung für das gesamte Netz der Bundeswasserstraßen zu erhalten und Kompetenz und Arbeitsplätze dauerhaft in der WSV zu sichern. Die WSV betreut 23.000 km² See- und 7.300 km Binnenwasserstraßen.

Die Aufgaben sind vielfältig: sie reichen von der Unterhaltung der schiffbaren Wasserwege über den Betrieb der zahlreichen Schleusen und Wehre, den Gewässer- und Umweltschutz bis hin zum umfassenden Verkehrsmanagement im See- und Binnenbereich. Mit der Reform werden die Personal und Sachmittel auf den Erhalt des Wasserstraßennetzes und den Ausbau hochfrequentierter Streckenrelationen konzentriert. Kompetenz und Arbeitsplätze werden so dauerhaft in der WSV gesichert. Die neue Behördenstruktur richtet sich an diesem Maßstab aus. Mit der Generaldirektion WS werden die Ressourcen künftig zentral für die bundesweite WSV gesteuert. Die Ämterstruktur wird gestrafft und an Wasserstraßen mit hoher Verkehrsbedeutung personell verstärkt.

Zum 1. Mai 2013 wurde per Organisationserlass die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (DG WS) als neue Bundesmittelbehörde errichtet. Präsident der neuen Behörde ist Dr. Ing. Hans-Heinrich Witte, bis dahin Präsident der WSD Nord in Kiel. Ramsauer: „Mit der Errichtung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt zum 1. Mai 2013 in Bonn haben wir einen wichtigen Meilenstein für die Reform gesetzt.“

Hintergrundinformationen zur WSV Reform

- Die umfassenden Zusagen der Hausleitung zur sozialverträglichen Umsetzung der Reform gelten für alle Beschäftigten der WSV und des BMVBS. Sie sind Teil der individuellen Arbeitsverträge und rechtlich verbindlich. Dass die Verhandlungen zwischen dem BMI und den Gewerkschaften nicht zu einer tarifvertraglichen zusätzlichen Sicherung der Zusagen geführt haben, hat keinen Einfluss auf die einzelnen arbeitsrechtlichen Verträge, die nun Entgeltsicherung, Zusatz-

urlaub und finanzielle Mobilitätsanreize enthalten.

- Seit den 90ziger Jahren wurden bei der WSV bis heute etwa 6000 Stellen abgebaut, ohne dass Aufgaben und Strukturen angepasst wurden. Auch die Verkehrsverhältnisse haben sich verändert. Die Reform ist dringend erforderlich, um die Leistungsfähigkeit der Verwaltung für die Zukunft sicher zu stellen und hochwertige Arbeitsplätze zu sichern.
- Mit dem Erlass zur Errichtung der Generaldirektion für Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) zum 1.5.2013 hat das BMVBS den Beschluss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages vom 26.9.2012 umgesetzt, die neue Behörde noch in 2013 zu errichten. Die Errichtung der Behörde ist der Grundstein für die notwendigen Anpassungen der Organisationsstrukturen der WSV an die geänderten Herausforderungen.
- Der Erlass beinhaltet die Errichtung der GDWS als Bundesmittelbehörde in Bonn, die Gliederung der GDWS in der Aufbauphase, die Umstufung der sieben regionalen WSDen in deren Außenstellen sowie die zukünftige Aufgabenverteilung und die Zuständigkeiten der Interessenvertretungen während der Übergangsphase. Ferner enthält der Organisationserlass Übergangsregelungen für die Interessenvertretungen der Beschäftigten.
- Mit den Übergangsregelungen für die Interessenvertretungen der Beschäftigten ist sichergestellt, dass bis zur jeweiligen Neuwahl in der neuen Struktur die Interessen der Beschäftigten adäquat vertreten sind.
- Der Aufbau der GDWS am Standort Bonn erfolgt sukzessive, zunächst durch Übertragung der bisher im BMVBS wahrgenommenen WSV-weiten Steuerungsaufgaben in den Bereichen Personal, Haushalt und Organisation, später durch Delegation von Fachaufgaben.
- Die spätere innere Aufbauorganisation der GDWS wird die erforderlichen regionalen Kompetenzen abbilden.
- Die Übertragung gesetzlicher Zuständigkeiten durch Organisationsentscheidung auf die GDWS ist ebenfalls zulässig, weil sie in den Außenstellen, als Organisationseinheiten der GDWS verbleiben und materiell-rechtlich durch diese Überführung nicht geändert werden.
- Zuständigkeitsverlagerungen auf Amtsebene werden nach dem Ergebnis der bis Ende dieses Jahres laufenden Untersuchungen zur Ämterstruktur erfolgen. ■

Flusskreuzfahrtreedereien fordern störungsfreien Schiffsverkehr auf deutschen Flüssen

Kein Verständnis für den Streik der WSV-Mitarbeiter

Der dreiwöchige Arbeitskampf der Beschäftigten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes hat bei der Binnenschifffahrt und insbesondere den Flusskreuzfahrtunternehmen noch nicht absehbare wirtschaftliche Schäden verursacht. Für tausende Passagiere mussten die Reedereien und Reiseveranstalter kurzfristig und mit hohem Aufwand Ersatzprogramme organisieren, Busse und Flugzeuge chartern, Hotels anmieten und Logistikketten verändern.

Einzelne Reisen mussten abgebrochen und die Passagiere vorzeitig nach Hause geflogen werden. Durch die spontanen Schleusensperrungen wurde den Reedereien jegliche Planungsgrundlage entzogen.

„Ganz zu schweigen von noch gar nicht absehbaren Rückzahlungsforderungen enttäuschter Passagiere“, so Helge Grammerstorf, Geschäftsführer des Europäischen Branchenverbandes IG RiverCruise. Durch die Störung des Schiffsverkehrs aufgrund der Schleusensperrungen würde ebenfalls das Vertrauen in die Zuverlässigkeit der Flusskreuzfahrt auf den deutschen Wasserstraßen belastet und Kunden könnten nach Alternativen Ausschau halten. In diesem Fall würden auch die Städte und Gemeinden, welche vom Kreuzfahrttourismus profitieren, langfristig wirtschaftliche Einbußen erleiden.

Vor dem Hintergrund eines in der vergangenen Woche durch das Bundesverkehrsministerium vorgelegten Rechtsgutachtens hat die Gewerkschaft ver.di nunmehr eine einwöchige ‚Streikpause‘ angekündigt.

„Wir möchten davon ausgehen können, dass dies auch das Ende der unverhältnismäßigen Streikmaßnahmen bedeutet“, so Grammerstorf weiter, „denn es ist nicht hinnehmbar, dass hier eine kleine

Gruppe von Schlüsselpositionsinhabern eine ganze Branche lahmlegt und damit ihre persönliche Auseinandersetzung ausschließlich zu Lasten Dritter führt.“ Die Flusskreuzfahrtbranche habe kein Verständnis für Dauer und Umfang des Streiks.

Dies gelte insbesondere, da das vorgelegte Gutachten offenbar zu dem Ergebnis käme, dass das vorgegebene Streikziel schon vor dem Streik erreicht gewesen war, es also der Maßnahme demnach gar nicht bedurft hätte.

Die IG RiverCruise hat dies zum Anlass genommen, die streitenden Parteien erneut nachdrücklich aufzufordern, zu einer Form der Konfliktbewältigung zurückzukehren, welche nicht zu unabsehbaren Schäden bei unbeteiligten Dritten führt.

Die IG RiverCruise ist der Verband der in Europa tätigen Flusskreuzfahrtreedereien. Mit mehr als 20 Mitgliedern und 200 Flusskreuzfahrtschiffen repräsentiert sie ca. 80% des Marktvolumens. ■

Stillstand gefährdet System Wasserstraße

Enorme Belastungen

Das Deutsche Verkehrsforum (DVF) warnt vor den schwerwiegenden Folgen der seit 8. Juli andauernden unbefristeten Streiks der Mitarbeiter der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV).

Dr. Florian Eck, stellvertretender Geschäftsführer des DVF, zeigte sich besorgt über den Streik: „Wir appellieren an die Besonnenheit aller Beteiligten, eine Lösung auf dem Verhandlungswege zu finden. Für die Binnenhäfen, Verloader und Logistiker ist die Lage ohnehin schon wegen der Hochwasserfolgen schwierig genug. Die zusätzlichen Belastungen für die Binnenhäfen und die Schifffahrt durch die faktische Stilllegung der Wasserstraßen sind enorm.“

Die Wettbewerbsfähigkeit des Systems Wasserstraße werde durch die unbefristeten Streiks gefährdet. Dies setze Arbeitsplätze aufs Spiel und könne nicht im Interesse der Mitarbeiter sein, so Eck weiter. ■

Anzeige



... Ihr Rücken wird es Ihnen danken!

Neue Generation Ruderhausstühle und Unterteile



Haben wir Ihr Interesse geweckt? Rufen Sie uns an, wir beraten Sie gerne!

Wittig GmbH
Max-Peters-Straße 13
47059 Duisburg

Tel.: +49 (0)203/932730
Fax: +49 (0)203/9327366

E-Mail: info@wi-du.de
Internet: www.wi-du.de

Peter Ziegler, Geschäftsführer des Hafens Aken:

„Der Zeitpunkt ist schlecht“

Um zu erfahren, welche Schäden aufgrund des Hochwassers und des Schleusenstreiks entstanden sind, hat die Redaktion des **Schifffahrts-Magazins** die Geschäftsführer verschiedener deutscher Binnenhäfen befragt. Hier die Antworten von **Peter Ziegler**, Geschäftsführer des Hafens **Aken**.

Welche Auswirkungen hatten Hochwasser und Streik für Ihren Hafen?

Durch Einstellung der Schifffahrt und nicht passierbare Straßen sowie Evakuierung von Aken, hatte dies eine Einstellung des Hafenbetriebes für fast 4 Wochen zur Folge.

Welche Schäden hat es durch das Hoch-

wasser an den Einrichtungen und Umschlaganlagen im Hafen gegeben?

Schäden in Höhe von ca. 500.000 Euro.

Waren auch Anliegerfirmen betroffen?

Ja, auch für diese Unternehmen war fast 4 Wochen kein Betrieb möglich.

Welche nennenswerten Umschlagausfälle hat es gegeben?

a) wegen des Hochwassers

Kein Umschlag für fast 4 Wochen. 6 Großraum-/Projektladungen konnten nicht durchgeführt werden und wurden verschoben. Durch verschiedene Maßnahmen, wie z.B. Zuführung von leerem Schiffsraum (vor Einstellung der Schifffahrt), Umsetzung von

Containern in die Nachbarstadt Köthen, konnten dann die Container von dort ausgeliefert werden.

b) wegen des Streiks

Aufgrund des Streikes mussten mehrere Schiffe, wie z.B. MS „Calbe“ und MS „Dita“, bis zu 1 Woche warten.

Können Sie das auch finanziell beziffern?

Ca. 350.000 Euro, einige Leistungen konnten nach der Sperre nachgeholt werden.

Auf welche andere Verkehrsträger sind Ihre Kunden wegen des Ausfalls von Binnenschiffen umgestiegen?

Auf die Straße

Wie bewerten Sie die Arbeit der Behörden im Umgang mit der Hochwasserkatastrophe?

An der Beseitigung der Hochwasserschäden und der damit verbundenen Maßnahmen, wie z.B. Aufhebung der Schifffahrtssperren,

Anzeige

Wir können nicht
übers Wasser gehen.

Aber erstklassig
damit umgehen.

Der Umgang mit dem
Element Wasser braucht
keine Wunder – sondern
Know-how, Kreativität
und Erfahrung.

Innerhalb des Hülskens-Firmenverbandes ist **Hülskens Wasserbau** der Experte für **wasserbauliche Herausforderungen**. Mit modernster Technik und innovativen Verfahren realisieren wir selbst anspruchsvolle **Großprojekte im Wasser- und Hafenbau**. Zuverlässig. Termnsicher. Fachgerecht. Kein Wunder also, das Hülskens Wasserbau zu den **führenden Unternehmen der Branche** zählt.

Dükerbau • Rammarbeiten • Spundwandaarbeiten •
Nassbaggerarbeiten • Hydrographie • Geschiebe-
management • Ufersanierung • Spezialtechniken

 **HÜLSKENS**
WASSERBAU

www.huelskens-wasserbau.de

Freigabe von diversen Straßenbrücken, wurde unterschiedlich schnell gearbeitet. Es gibt Beispiele für sehr schnelle unbürokratische Arbeit, wie z.B. von den Straßenbehörden. Hierdurch konnte eine Straßenbrücke für die Schwerlaststrecke Erfurt-Aken schon nach zwei Tagen wieder freigegeben werden. So hat auch das WSA Magdeburg, die in seinem Bereich befindlichen Elbe-Strecken kurzfristig wieder freigegeben. Danke nochmals für diese zügige Arbeit.

Welche Anregungen oder Forderungen hätten Sie zur Verbesserung des Hochwassermanagements?

Wie nach dem Hochwasser 2002, werden jetzt auch wieder Prioritätenlisten (z.B. Instandhaltung der Dämme) mit Schwerpunkten aufgestellt. Hoffentlich landen diese Listen dann nicht wieder, genau wie 2002, in einer Schreibtischschublade. Denn wir wissen jetzt, die nächste „Jahrhundertflut“ kommt nicht erst in 100 Jahren!

Ihre Meinung zu den Streiks der WSV-Mitarbeiter?

Aufgrund des Klimawandels sind auch für den Verkehrsträger Schifffahrt die Navigationsbedingungen schlechter und schwieriger geworden. Als Beispiel: im Juni 2013 extremes Hochwasser, nahtloser Übergang zum Niedrigwasser ab Mitte Juli 2013. Wir haben deshalb schon Schwierigkeiten, unsere Kunden bei der „Stange zu halten“. Deshalb ist es schwierig, jetzt auch noch Transportschwierigkeiten und Ausfälle durch Streiks zu erklären. Über die geplante Reform der Bundeswasserstraße, Kategorisierung der Flussbereiche, ist man geteilter Meinung. Die Streiks haben sicher ihre Gründe. Der Zeitpunkt ist aber sicher jetzt schlecht, - aber wann sind Streiks schon zum richtigen Zeitpunkt. ■

Hafen Halle an der Saale

Verständnis für den Streik

Um zu erfahren, welche Schäden aufgrund des Hochwassers und des Schleusenstreiks entstanden sind, hat die Redaktion des schifffahrts-Magazins die Geschäftsführer verschiedener deutscher Binnenhäfen befragt. Hier die Antworten von Dirk Lindemann, Geschäftsführer des Saalehafens Halle.

Welche Auswirkungen hatten Hochwasser und Streik für Ihren Hafen?

Durch das Hochwasser hatten wir insgesamt einen Ausfall von elf Tagen. Dank der Unterstützung von Mitarbeitern und anderen Firmen die während und auch nach dem Hochwasser geholfen haben, sind wir seit dem 11. Juni wieder voll betriebsfähig und seit dem 14. Juni fahren wieder Züge.

Welche Schäden hat es durch das Hochwasser an den Einrichtungen und Umschlaganlagen im Hafen gegeben?

Angesichts der Dimension des Ereignisses und des Pegels ist der Hafen Halle glimpflich davongekommen. Die meisten Schäden sind an unbeweglichen Einrichtungen wie Pumpen, Lampen oder Elektroverteilern entstanden.

Waren auch Hafenanliegerfirmen betroffen?

Auch viele andere Firmen auf dem Hafengelände waren betroffen. Selbst Firmen, welche nicht direkt vom Hochwasser betroffen waren, konnten ihre Arbeit nicht weiterführen, da die Stromversorgung, aufgrund

der Wassermassen, unterbrochen werden musste.

Welche nennenswerten Umschlagausfälle hat es gegeben?

a) wegen des Hochwassers

Um unsere Kunden trotz des Hochwassers zufrieden zu stellen, haben wir Fahrten mit angemieteten LKWs gemacht und die Ladung bei benachbarten betriebsfähigen Terminals auf die Bahn gebracht. In dieser Zeit ist uns kein Kunde, abgesprungen. Wir sind sehr froh über die Treue und das Verständnis unserer Kunden auch in so einer Ausnahmesituation.

b) wegen des Streiks

Keine Ausfälle

Können Sie das auch finanziell beziffern?

Die Schadenshöhe durch das Hochwasser beträgt ca. 500.000 €

Wie bewerten Sie die Arbeit der zuständigen Behörden im Umgang mit der Hochwasserkatastrophe?

Als sehr gut

Welche Anregungen oder Forderungen hätten Sie zur Verbesserung des Hochwassermanagements?

Wir haben keine Anregungen zum Hochwassermanagement, es wurde alles gut gelöst.

Ihre Meinung zu den Streiks der WSV-Mitarbeiter?

Ich habe Verständnis für den Streik. ■

Ihr Magazin für alle Schifffahrtsthemen. Jeden Monat neu.

Schifffahrts-Magazin

Zeitschrift für Schifffahrt, Häfen, Wasserstraßen und Schiffstechnik

Das Abonnement der Printausgabe kostet € 54,- und schließt die online-Ausgabe ein. 12 Ausgaben jährlich.

Die online-Ausgabe kostet € 30,- jährlich und ermöglicht Download und Ausdruck der aktuellen Ausgabe.

www.schifffahrts-magazin.de

DTG-Vorstand Roberto Spranzi:

Absolutes Unverständnis bei den DTG-Mitgliedern

Roberto Spranzi, Vorstand der in Duisburg ansässigen DTG, Deutsche Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt, schrieb der Redaktion des *Schiffahrts-Magazins*, dass die Folgen des Hochwassers und Streiks, wie am gesamten Binnenschiffsgewerbe, auch an der DTG nicht spurlos vorbeigegangen sind: „Liegezeiten auf Rhein und Elbe haben zu nachhaltigen Störungen der Schiffsumläufe und somit zu z.T. erheblichen Umsatzeinbußen der Mitglieder geführt.“

Und weiter: „Das man in der Binnenschifffahrt immer wieder mit Hochwasser rechnen muss, ist dem Gewerbe natürlich nicht unbekannt. Die Disposition versucht in diesen Fällen in Absprache mit Kunden und Partikulier die Lade- und Löschtermine flexibel zu gestalten und somit die „Schmerzen“ für beide Seiten nicht zu groß werden zu lassen. Die Auswirkungen durch den Streik, der

seit dem 08.07.2013 u.a. im Kanalgebiet zu erheblichen Störungen im Schiffsbetrieb geführt hat, ist meines Wissens nicht der Natur zuzuschreiben.

Hier kämpfen unterschiedliche Interessenvertretungen um ihre Positionen. Dieser Kampf wird ohne Rücksicht auf Verluste zu großen Teilen auf dem Rücken des bereits durch das Hochwasser in erheblichen Maße in Mitleidenschaft gezogenen Partikuliers ausgetragen. Diese haben a) mit dieser Auseinandersetzung nicht zu tun und können sich b) noch nicht einmal wehren! Sie wurden einfach in "Geiselhaf" genommen. Aus Sicht der Mitglieder der DTG kann ich hier nur mein absolutes Unverständnis zum Ausdruck bringen.

Den Gesamtschaden zu beziffern fällt schwer, da 1. der Streik immer noch nicht beendet ist und 2. das gesamte Ausmaß sich erst zeigen wird wenn man festgestellt



DTG-Vorstand Roberto Spranzi

hat, wie viel und welche Ladung das System Wasserstraße als Folge des Streiks an andere Verkehrsträger verloren hat und wie nachhaltig diese Ladungsverluste sein werden.

Es ist davon auszugehen, dass der größte Nutznießer diese Streiks sicherlich die Bahn ist. Wir mussten von Verladenseite zur Kenntnis nehmen, dass man, soweit es möglich war, Verkehre kurzfristig auf das Gleis verlagert hat. Andere Verlader haben zur kurzfristige Versorgung mit Rohstoffen die Straße gewählt. Diese Verkehre für das Binnenschiff zurückzugewinnen wird schwer genug. Hier hat ver.di dem System Wasserstraße augenscheinlich einen „Bärendienst“ erwiesen.

Die Arbeit der zuständigen Behörden im Umgang mit der Hochwasserkatastrophe möchte ich nicht beurteilen. Höchste Anerkennung möchte ich aber der Arbeit und Unterstützung der vielen Freiwilligen zollen. Hier hat sich wiederum gezeigt, dass die Hilfsbereitschaft und Solidarität der Menschen in diesem Lande in Notsituationen nach wie vor sehr groß ist.

Grundsätzlich bin ich nicht so tief im Thema als das ich mir eine Meinung über die Unrechtmäßig bzw. Rechtmäßigkeit diese Streiks erlauben könnte. Ich sehe nur, dass beide Parteien eine dreiwöchigen Behinderung der Binnenschifffahrt in Kauf genommen haben, die ein gesamtes Gewerbe nach vier wirtschaftlich harten Jahren in zusätzliche finanzielle Probleme bringt.

Abschließend wünsche ich mir, dass beide Parteien schnellstmöglich wieder den Weg an den Verhandlungstisch finden und dieses unrühmliche Kapitel endlich beenden. ■

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 • info@schulschiff-rhein.de

Joachim Zimmermann, bayernhafen-Gruppe

Schaden für die Wasserstraße

Joachim Zimmermann, Geschäftsführer der bayernhafen Gruppe und Präsidiumsmitglied im Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e. V. schreibt in einer Stellungnahme an das **Schifffahrts-Magazin** zum Streikgeschehen: „Ich habe keinerlei Verständnis für den jetzigen Streik so kurz nach dem schlimmen Hochwasser im Juni. Seit etwa zwei Jahren wird bereits über die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung diskutiert, jetzt wo die Schifffahrt wieder planmäßig laufen könnte, kommen die Beeinträchtigungen durch Streiks an den Schleusen zu einem absolut ungünstigen Zeitpunkt. Gerade dieser bereits länger andauernde Streik könnte dem System Wasserstraße auch langfristig Schaden zufügen.“

Zur bayernhafen Gruppe gehören sechs bayerische Binnenhäfen: Aschaffenburg am Main, Bamberg, Nürnberg und Roth am Main-Donau-Kanal, Regensburg und Passau an der Donau. An den sechs Standorten arbeiten rund 500 Unternehmen, die insgesamt mehr als 12.000 Mitarbeiter beschäftigen. Die drei Verkehrsträger Wasserstraße, Schiene und Straße werden in den Binnenhäfen effizient verknüpft. In 2012 wurden insgesamt 29,6 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen, davon 3,674 Mio. Tonnen per Schiff.

Im bayernhafen Bamberg betreiben wir zudem eine Anlegestelle für Flusskreuzfahrtschiffe.

2012 legten dort 578 Kreuzfahrtschiffe mit rund 90.000 Passagieren an. In Regensburg, wo die Anlegestelle für Flusskreuzfahrer in Kooperation mit der Stadt betrieben wird, waren es im vergangenen Jahr 770 Hotelschiffe.

Die Anfang Juli begonnenen temporären Arbeitsniederlegungen der Beschäftigten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung an Schleusen führte zu

massiven Behinderungen der Binnenschifffahrt. Betroffen davon sind Schiffe, die Güter wie beispielsweise Getreide, Baustoffe oder Mineralöl transportieren und ihre Ziele nicht bzw. nur mit erheblichen Verspätungen erreichen können.

Dies trifft nicht nur die Logistikbranche, sondern auch die verladende Wirtschaft und die Industrie.

Betroffen sind aber auch Touristen, die per Kreuzfahrtschiff Städte in Bayern und anderen Teilen Deutschlands besuchen möchten. Das Binnenschiff ist von den drei Verkehrsträgern der ökologischste, es produziert weniger CO₂ als der LKW, macht keinen Stau und keinen Lärm.

Damit es seine Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen kann, sind alle Beteiligten am System Wasserstraße gefordert. Die bayernhafen Gruppe hofft auf eine baldige Einigung der Verhandlungsparteien am Verhandlungstisch. ■

Anzeige

Haben wir Ihr Interesse geweckt?
Dann freuen wir uns auf Ihre Bewerbung an:

KVVH GmbH – Geschäftsbereich Rheinhäfen
z.Hd. der Geschäftsführung,
Ass. jur. Patricia Erb-Korn
Wertstr. 2, 76189 Karlsruhe

Für nähere Auskünfte steht Ihnen
Klaus Focke gerne zur Verfügung.
Telefon 0721 5 99-74 35
Mobil 0151 16 25 79 35
E-Mail focke@rheinhafen.de

© www.projektart.eu

RHEINHÄFEN
KARLSRUHE

ÜBER UNS

Die Karlsruher Rheinhäfen zählen mit einem Gesamtumschlag von 6,3 Mio. Tonnen im Jahr zur Spitzengruppe der europäischen Binnenhäfen. Mit modernsten Umschlaganlagen und einem Hafensperrot sorgen wir für Sicherheit und optimalen Service. Wir sind ein Unternehmen innerhalb der Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs- und Hafen GmbH.

Mit dem Fahrgastschiff MS Karlsruhe bieten wir für die Bevölkerung in Karlsruhe und der Region ein attraktives Freizeitangebot von Mannheim bis Straßburg. Wir durften in den vergangenen Jahren bis zu 38.000 Fahrgäste auf Ausflugsfahrten und Sonderfahrten begrüßen. Die MS Karlsruhe ist 46 Meter lang und 10,50 Meter breit. Sie kann bis zu 600 Personen befördern.

IHR AUFGABENGEBIET

- Durchführen von Tages- und Sonderfahrten
- Betrieb unseres Hafenschleppers für Reparaturen im gesamten Hafengebiet
- Mithilfe bei Wartungs- und Reparaturarbeiten an schwimmenden Geräten
- Ausführen von berufsfremden Tätigkeiten im gesamten Hafengebiet
- Fahrkartenverkauf an der Tageskasse

IHR PROFIL

- Inhaber / in des großen Rheinpatents für die Strecke Mannheim bis Basel
 - Radarpatent
 - Funkzeugnis
 - Sicheres und korrektes Auftreten
 - Durchsetzungsvermögen und Verantwortungsbewusstsein
 - Führerschein der Klasse B
 - Einsatzbereitschaft auch außerhalb der regulären Arbeitszeit
- Wünschenswert sind:*
- Nachweis als Sachkundige/r für die Fahrgastschiffahrt und Ersthelfer-Bescheinigung
 - Bereitschaft, den Wohnort in die Nähe von Karlsruhe zu verlegen

UNSER ANGEBOT

- Vergütung nach dem Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD) zuzüglich den üblichen Sozialleistungen
- Interessante und abwechslungsreiche Tätigkeit in einem der bedeutendsten Binnenhäfen Deutschlands

WWW.RHEINHAFEN.DE

WSV-Streiks gehen weiter VVWL besorgt über die Folgen für die maritime Logistikwirt- schaft in NRW

Der Verband Verkehrswirtschaft und Logistik NRW e.V. (VVWL) zeigt sich sehr besorgt über die Folgen des weiter anhaltenden Streiks der Schleusenwärter für die maritime Logistikwirtschaft in NRW. Der VVWL kritisiert, dass der Konflikt in erster Linie auf dem Rücken unbeteiligter Dritter ausgetragen wird.

Der Hauptgeschäftsführer des VVWL, Dr. Christoph Kösters, rief die Konfliktparteien auf, Vernunft walten zu lassen und so schnell wie möglich nach einer einvernehmlichen Lösung zu suchen. „Die weiter andauernden Streiks haben zu enormen wirtschaftlichen Schäden bei der maritimen Logistikwirtschaft geführt. Die Logistik ist auf eine gut funktionierende Infrastruktur angewiesen“, erklärte Dr. Kösters. Dass die Streikpausen die Folgen für die Schifffahrt abmildern würden, sei ein Trugschluss.

„Supply-Chains plant man nicht im wöchentlichen Wechsel. Die produzierende Wirtschaft und die Energiewirtschaft brauchen Rohstoffe. Wenn die Läger leer sind, muss zwingend nach einer zuverlässigen alternativen Lieferkette gesucht werden, um die Versorgung zu sichern“, so Dr. Kösters weiter.

Er appellierte, endlich die Auswirkungen für die Logistikbranche und die Wirtschaft in NRW zu erkennen und sich gemeinsam an einen Tisch zu setzen, um eine tragbare Lösung des Problems zu finden.

Von den Streiks in NRW ist die Schifffahrt auf dem Dortmund-Ems-Kanal, Wesel-Datteln-Kanal, Rhein-Herne-Kanal, Datteln-Hamm-Kanal und Mittellandkanal betroffen. ■

Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik Imageschaden für die Binnen- schifffahrt noch nicht absehbar

Der seit fast vier Wochen anhaltende Streik der Schleusenwärter beeinträchtigt die Binnenschifffahrt und zerrt an den Logistikketten. „Die betroffenen Reedereien schreiben schon jetzt Verluste in Millionenhöhe. Auf die Verlader kommen durch verzögerte Aus- und Anlieferungen von Material und Rohstoffen, verpasste Seehafen-Anschlussverkehre und kostspieliges Ausweichen auf andere Transportmittel erhebliche Zusatzkosten zu“, sagte Dr. Holger Hildebrandt, Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik e.V. (BME) in Frankfurt. Allein in der vergangenen Woche warteten vor den Schleusen im westdeutschen Kanalgebiet mehr als 100 Binnenschiffe auf ihre Weiterfahrt. „Das entspricht in etwa dem Laderaum von 1.500 Lastkraftwagen. Ein Umladen auf alternative Verkehrsträger ist kurzfristig sehr aufwendig. So sind beispielsweise Tankwagen für den Transport von Spezialflüssigkeiten per Bahn oder Lkw seit Jahren extrem knapp“, betonte Hildebrandt. Wenn es überhaupt Alternativen gibt, dann nur zu erheblich höheren Preisen. Für viele Verlader bedeute dies Lieferverzug, weitere Kosten durch Zwischenlagerung und Stress mit der Kundschaft. Da die Sperrung der Schleusen an Main, Neckar, Mosel und Donau anhält und sich zeitweise auch auf Kanäle in Berlin und Brandenburg ausgeweitet hat, könnte es nach BME-Einschätzung bei einigen Unternehmen zu empfindlichen Störungen und gar Ausfällen der Produktion kommen. So steht demnächst vielleicht die Versorgungssicherheit mit Produkten der Ölindustrie oder der Nahrungsmittelindustrie in Frage. Denn unter den rund 50

Millionen Tonnen Gütern, die im Jahr mit Binnenschiffen durch Deutschland transportiert werden, ist deren Anteil wie auch der anderer Massengüter besonders hoch. Die meisten Industriebetriebe verfügen lediglich über Material- und Rohstoffreserven für eine Woche. Viele Lieferketten sind schon jetzt zum Zerreißen gespannt und könnten bei einem länger andauernden Streik reißen.

Hildebrandt: „Die jüngste Transportkrise zeigt erneut, wie wichtig funktionierende Risikomanagement-Systeme sind. Einkauf und Logistik tragen hierbei die größte Verantwortung.“ Sie müssten rechtzeitig Maßnahmenpläne für potenzielle Lieferengpässe in ihren Unternehmen verankern, um bei Störungen schnell reagieren zu können.

Auch ohne die jüngste Streikaktion durchleidet die Binnenschifffahrt eine der schwersten Krisen seit Jahrzehnten, die 2013 existenzbedrohende Ausmaße angenommen hat. Seit der Wirtschafts- und Finanzkrise 2008 hat das Gewerbe mit unzureichenden Frachtraten, steigenden Betriebskosten und Überkapazitäten zu kämpfen. Das Güteraufkommen lag 2012 mit 223,2 Millionen Tonnen noch immer weit unterhalb des Niveaus des Jahres 2007 mit 250 Millionen Tonnen. In diesem Jahr setzte der lange Winter und das Hochwasser im Juni die Branche weiter unter Druck.

Der jüngste Schleusenwärter-Streik belastet die Reeder zusätzlich. Die täglichen Einnahmeverluste schwanken pro Schiff zwischen 1.000 und 3.000 Euro. Noch nicht absehbar ist zudem, inwieweit Systemverlässlichkeit und Image des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt in den Augen der Verlader gelitten haben. ■



Vor der Schleuse Friedrichsfeld festliegende Binnenschiffe zu Beginn des Streiks der in der Gewerkschaft ver.di organisierten WSV-Mitarbeiter. Foto: Friedbert Barg

Schiffahrts-Magazin

Zeitschrift für ShortSea, Binnenschifffahrt, Häfen und Schiffstechnik

**Print- und Online-Ausgabe.
Nur € 54,- für 12 Ausgaben jährlich!**

Bestellung per Fax +49 (0)211-383684,
telefonisch unter +49 (0)211-383683, per E-Mail unter abo@barg-verlag.de

Friedbert Barg, Fachverlag Schifffahrt und Wasserstraßen
Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf

Ja, ich möchte das Schifffahrts-Magazin als Printausgabe im Jahresabonnement 12 x jährlich zum Preis von € 54,- inkl. MwSt. und Versand (Ausland € 69,- inkl. Versand) beziehen. Der Zugriff auf die online-Ausgabe unter www.schifffahrts-magazin.de ist eingeschlossen (das Passwort erhalte ich nach Eingang der Abo-Bestellung beim Verlag). Mindestbezugszeitraum 1 Jahr. Das Abonnement endet automatisch nach dem Ablauf des ersten Jahres.

Firma/Name, Vorname _____

Straße, Nr. / Postfach _____

PLZ, Ort, Land _____

E-Mail _____

Diese Bestellung kann innerhalb von zwei Wochen ohne Angabe von Gründen bei Friedbert Barg, Fachverlag Schifffahrt und Wasserstraßen, Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf, schriftlich (auch per Fax oder E-Mail) widerrufen werden. Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Absendung.

Datum, Unterschrift _____

Unser Thema ist die Schifffahrt, ..



.. da wissen wir, worüber wir schreiben.

Hochschule Neuss erhält Forschungsauftrag

Neues Institut für Transport & Verkehrslogistik

Mit dem Forschungsprojekt HARRM – Hafen Region Rhein-Maas legt die Hochschule Neuss für Internationale Wirtschaft den Grundstein für ein neues Institut für Transport & Verkehrslogistik. Gemeinsam mit der niederländischen Fontys Hogeschool aus Venlo analysiert die Hochschule die Seehafenhinterlandverkehre an Rhein und Maas, um wichtige Erkenntnisse für eine mögliche Verlagerung von LKW-Verkehren auf das umweltfreundlichere Binnenschiff zu erreichen. Das Projekt wird im Rahmen des europäischen Interreg Iva-Programmes Deutschland-Niederland mit etwa 1 Mio. Euro unterstützt.

In zwei Arbeitspaketen werden die Analysen durchgeführt. Die Hochschule Neuss für Internationale Wirtschaft wird mit Unterstützung der niederrheinischen Binnenhäfen am Rhein und den sogenannten Blueports an der Maas Hafensteckbriefe erstellen und Möglichkeiten für die Kooperation dieser für den Hinterlandverkehr der Seehäfen Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam wichtigen Umschlagpunkte ermitteln. Anhand eines Beispiels, dem Transport von Biomasse aus den Niederlanden in deutsche Biogasanlagen, soll ein Pilotprozess definiert und umgesetzt werden. Die Fon-

tys Hogeschool wird die Möglichkeiten zur Verlagerung von Güterverkehren vom LKW auf Binnenschiff und Schiene untersuchen und folgt dabei ihrem Konzept der Synchronmodalität.

Am 3. Juli 2013 wurde ein projektbegleitender Lenkungskreis gebildet, dem neben den Hochschulen und den Neuss-Düsseldorfer Häfen eine Reihe von Entscheidungsträgern aus der Region angehören, namentlich die IHK Mittlerer Niederrhein, die Standort Niederrhein GmbH, die Wirtschaftsfördergesellschaften der Kreise und kreisfreien Städte der Region, sowohl auf deutscher als auch auf niederländischer Seite. Unterstützt wird das Projekt zudem von Unternehmen wie M. Zietschmann GmbH & Co. KG, Neuss neska GmbH, Duisburg Seacon Logistics B.V. Venlo, RWE Innogy GmbH, Essen, REWE-Zentral AG, Köln, Fresh Park Venlo B.V. und anderen. Seitens der Hochschule Neuss steht das Projekt unter der Leitung von Prof. Dr. Otto Jockel, Dekan School of Logistics und dem Forschungsleiter der Hochschule, Prof. Dr. Karl-Georg Steffens.

Fachbereiche und Studiengänge

Die staatlich anerkannte Hochschule Neuss für Internationale Wirtschaft (HN) hat zum Wintersemester 2009 ihren Studienbetrieb

aufgenommen. Sie ist in die Fachbereiche „School of Logistics“, „School of Commerce“ und „School of Engineering“ gegliedert. Derzeit bietet die HN die international ausgerichteten Studiengänge „Logistics & Supply Chain Management“, „International Industry & Trade Management“ sowie Wirtschaftsingenieurwesen und Wirtschaftsinformatik an, die mit dem akademischen Grad „Bachelor of Science (BSc)“ abschließen. Diese sind bzw. werden aktuell von der FIBAA (Foundation for International Business Administration Accreditation) akkreditiert und tragen das Siegel des deutschen Akkreditierungsrates. Die beiden erstgenannten Studiengänge werden sowohl als Duales Studium (7 Semester) als auch berufsbegleitend (8 Semester) angeboten, Wirtschaftsingenieurwesen und Wirtschaftsinformatik jeweils nur dual.

Starke Partner

Die Gründung der HN geht auf die Initiative der Stadt Neuss, der Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein sowie der Neuss-Düsseldorfer Häfen zurück, deren Wunsch es ist, Fachkräfte standortnah und den Anforderungen des hiesigen Marktes entsprechend ausbilden zu können. Vielfältige Kooperationen der HN mit Unternehmen gewährleisten eine hervorragende Qualität der Ausbildung und die zielgerichtete Arbeitsmarktqualifizierung der Studierenden. Neben den Dependancen auswärtiger Hochschulen hat die Stadt Neuss nun wieder eine Hochschule mit Sitz in unmittelbarer Nähe des Rathauses und des Quirinus-Münsters. ■



Die Mitglieder des projektbegleitenden Lenkungskreises des neuen Instituts.

5. BranchenForum SchifffahrtHafenLogistik

Logistiker formulieren „Duisburger Flächenpapier“

Von Petra Grünendahl

Im Rahmen des Logistikcluster NRW hatten Logistik und Industrie gemeinsam die „Duisburger Flächenerklärung“ zur Situation und zu den Perspektiven des Logistik- und Hafenstandortes NRW formuliert. Dr. Christoph Kösters, Clustermanager Logistik NRW, überreichte das zweiseitige Papier beim diesjährigen BranchenForum zusammen mit Joachim Brendel, Federführer Verkehr der IHK in Nordrhein-Westfalen, und Burkhard Landers, Präsident der IHK Niederrhein, an NRW-Verkehrsminister Michael Groschek.

Bereits zum fünften Mal hatte das Logistikcluster NRW zu einem Branchenforum zum Thema „SchifffahrtHafenLogistik“ eingela-

den, welches auch in diesem Jahr wieder in den Räumen der Niederrheinischen IHK in Duisburg stattfand. Hochkarätige Experten aus Politik, Verwaltung und Wissenschaft

sowie wichtige Akteure aus Produktion und Logistik diskutierten über Herausforderungen und Aufgaben, die auf den Industrie- und Logistikstandort NRW zukommen. „Hier, an Rhein und Ruhr, ist das Thema unserer Veranstaltung greifbar: Wir sind Industriestandort und Logistikkreuzung. Das eine ist ohne das andere nicht denkbar“, begrüßte Hausherr Burkhard Landers, Präsident der IHK Niederrhein, die Gäste. „Industrie und Logistik brauchen Freiräume und Entwicklungschancen“, so Landers, der die



Logistiker überreichten die „Duisburger Flächenerklärung (v.l.): Clustermanager Dr. Christoph Kösters, Empfänger Verkehrsminister Michael Groschek, Joachim Brendel, Federführer Verkehr der IHK in NRW, und Hausherr Burkhard Landers

Anzeige




1. TAG -26. September 2013 -
 Einschiffung ab 9:00 Uhr in TRIER Fahrgastschiffsanleger.
 Abfahrt um 10:00 Uhr - 10 Kilometer auf der Mosel zu Berg mit einer Schleusung in Trier.
 Bei Konz Einfahrt in die Saar und 87 Kilometer auf der Saar zu Berg mit 6 Schleusungen.
 Schleusung in Kanzem.
Mittagessen an Bord.
 Ankunft in Saarburg ca. 14:00 Uhr und Aufenthalt bis 16:00 Uhr.
 Schleusung in Serrig mit 14,50 Meter Höhenunterschied (Höchste Staustufe in Deutschland)
Abendessen auf dem Schiff während der Fahrt mit einem Tischgetränk inklusive.
 Ankunft ca. 19:00 Uhr in Mettlach und Gang oder Transfer zum Hotel.



2.TAG 27. September 2013
 Einschiffung ab 9:00 Uhr in METTLACH Fahrgastschiffsanleger. Abfahrt um 10:00 Uhr und Schleusung in Mettlach mit 11 Meter Höhenunterschied.
 Fahrt durch die Saarschleife und vorbei an Merzig. (Optional Liegezeit in Merzig)
Mittagessen an Bord.
 Schleusung in Rehlingen. Vorbei am Hafen der Dillinger Hütte (Optional Hafenrundfahrt je nach Zeitplan) Ankunft in Saarlouis ca. 12:30 Uhr und Aufenthalt bis 14:30 Uhr.
 Schleusung in Lisdorf. Ankunft in Völklingen am Weltkulturerbe ca. 16:00 Uhr und Aufenthalt bis 18:00 Uhr.
Abendessen auf dem Schiff während der Fahrt mit einem Tischgetränk inklusive.
 Schleusung in Saarbrücken Burbach mit 11 Meter Höhenunterschied. Ankunft ca. 20:00 Uhr in SAARBRÜCKEN und Gang oder Transfer zum Hotel ihrer Wahl.

189,--€

BUCHUNGSDRESSE S. LINKS

**2 TAGES FLUSSKREUZFAHRT von TRIER nach SAARBRÜCKEN
mit dem Fahrgastschiff "FROHSINA" am 26. / 27. September 2013**

Diese Übernachtung ist nicht im Fahrpreis enthalten!

Berliner Promenade 21
 66111 Saarbrücken
 Telefon (06 81) 3 40 84
 Mobil: 0171 3350377
 saabr-personenschiffahrt@t-online.de
 www.personenschiffahrt-saarbrücken.de

Landesregierung aufforderte, diesen Anforderungen der Wirtschaft in NRW Rechnung zu tragen. „Wir brauchen die vollständige Nutzbarkeit und die Ausweisung weiterer künftiger Logistikflächen“, betonte Clustermanager Kösters.

NRW ist Atlantikanrainer

„Wir leisten einen bedeutenden Anteil an der Auslastung der Seehäfen – egal, ob es die ZARA-Häfen oder die deutschen Nordseehäfen sind“, so Michael Groschek, der aber auch zugeben musste: „Die Politik hat die Infrastruktur viel zu lange fahrlässig behandelt.“ Die Sperrung der Rheinbrücke der A1 bei Leverkusen für den Schwerlastverkehr hat die Politik wachgerüttelt. „Das Wachstum im Güterverkehr landet zu 80 Prozent auf der Straße“, begründete Groschek den Verschleiß. Dass die Politik zum Erhalt der Infrastruktur mehr Geld in die Hand nehmen müsse, ist bei den Entscheidern angekommen. Dass die dafür zur Verfügung stehenden Mittel aber nicht umfangreicher werden und der Sanierung der Infrastruktur damit Grenzen gesetzt sind, war allen Anwesenden klar. Groschek unterstützte das Anliegen der Wirtschaft, die Flächenplanung für die Logistik abzusichern: „Infrastruktur und Flächen sind wichtig für die Ansiedlung und Sicherung von Industrie- und Logistiksiedlungen vor Ort. Das ist Wachstumspolitik.“

Mit einem neuen Hafenkonzert für NRW, welches Verkehrsminister Groschek für 2014 ankündigte, will man in Berlin

den Focus mehr dorthin lenken, wo für Deutschlands größten Industrie- und Logistikstandort Güterströme fließen. Und die wichtigsten Seehäfen sind für NRW nun mal die ZARA-Häfen in Holland und Belgien. Die deutschen Nordseehäfen stehen da erst an zweiter Stelle. Ein Hafenkonzert, welches von allen Parteien in Berlin vertreten wird, dürfte die Stimme Nordrhein-Westfalens in dieser Angelegenheit deutlich stärken. Auch im Hinblick auf die anstehende Fortschreibung des nationalen Hafenkonzerts ist dieser Schulterschluss im Land NRW ein wichtiger und richtiger Schritt.

Informationen über Warenströme besser vernetzen

Die Position der produzierenden Industrie zu den Herausforderungen in der Logistik stellte Joachim Schürings dar, Teamkoordinator der ThyssenKrupp Steel Europe AG für Einkauf / Logistik und Stv. Vors. des Deutschen Seeverladerkomitees (DSVK) im BDI. Zentral ist für ihn die Forderung nach einer weiteren Vernetzung der Datenkommunikation in der Transportkette: „Alle Akteure entlang der Ladekette sollten dank standardisierter IT Zugriff auf die Daten haben. Die Exportstärke der deutschen Industrie können wir nur mit vernetzter Infrastruktur ausspielen.“ Zur besseren Vernetzung der Verkehrsträger müssten bürokratischen Hemmnisse abgebaut werden: „Das kommende Güterwachstum ist nur zu bewältigen, wenn die Infrastruktur ausgebaut wird.“ Auch Prof. Dr. Burkhard Lemper vom Institut für See-

verkehrswirtschaft und Logistik (ISL) sieht steigende Container- und Güterverkehre über die Meere kommen, die ins Hinterland verteilt werden müssen.

Zur Diskussionrunde in der zweiten Hälfte der Veranstaltung hatte Moderator Lutz Lauenroth, Stv. Chefredakteur der Deutschen Logistik-Zeitung (DVZ), fünf Experten aufs Podium gebeten. Harald Wöhlbier, Geschäftsführer IKEA Distribution Services in Dortmund, betonte Nachhaltigkeit und Verlässlichkeit von Transportketten, die sein Distributionszentrum für über 270 IKEA-Häuser in Europa nur dank seiner guten Lage und verkehrlichen Anbindung leisten könne. Dr. Arndt Glowacki, Leiter Hafenbetriebe des Chemieparks Marl, wies auf Probleme hin, Produkte über weite Strecken termingerecht zu liefern. So würden Lücken im Autobahnnetz (wenn es über Bundesstraßen weiter geht), der zeitaufwändige Ladungsausgleich bei Leerfahrten in der Kanalschifffahrt und die marode Schieneninfrastruktur, die Güterzüge auf vielen Strecken ausbremsen, Zeitfenster für den Transport sprengen. Michael Viefers, Mitglied des Vorstandes der Rhenus AG & Co. KG, attestierte Verkehrsminister Groschek zwar politisch guten Willen, sieht aber auch dessen Grenzen bei Finanzierung und Planungsrecht. Insgesamt, so betonte er, habe man in NRW wenig Probleme mit Anwohnern: „Die Logistik und ihre Notwendigkeit werden akzeptiert.“ Joachim Schürings forderte einen stärkeren Focus auf die Prozessoptimierung: „Die Transportkette muss funktionieren.“ ■



Das 5. BranchenForum SchifffahrtHafenLogistik fand in den Räumen der Niederrheinischen IHK in Duisburg statt.

Fotos: P.G.

Seatrade Europe 2013 vom 24. bis 26.9. in Hamburg

Tipps, Trends und die Zukunft des Kreuzfahrttourismus

Neue Häfen, neue Fahrtrouten, neue Landgänge: Es tut sich viel im Kreuzfahrtmarkt Europa. Für Reiseverkehrskaufleute und Mitarbeiter von Reisebüros bedeuten die vielen Neuerungen auch höhere Anforderungen. Denn Kunden, die sich im Reisebüro beraten lassen, haben in der Regel bereits auf eigene Faust im Internet recherchiert. Von ihrem Reiseberater erwarten sie daher Insiderwissen und Spezialangebote. Um sich auf diese Aufgaben vorzubereiten und die Trends der Zukunft kennenzulernen, bietet die Seatrade Europe – Cruise & Rivercruise Convention vom 24. bis 26. September 2013 auf dem Gelände der Hamburg Messe den Ausstellern und Besuchern ideale Bedingungen. Die europäische Leitmesse der Kreuzfahrtindustrie vereint Aussteller aus allen Bereichen der Kreuzfahrtindustrie und bringt die Entscheider der Branche zusammen. „Bei uns sind die Manager vor Ort. Besucher lernen so die Destinationen aus erster Hand kennen und können sich gezielt informieren“, sagt Bernd Aufderheide, Vorsitzender der Geschäftsführung Hamburg Messe und Congress GmbH.

„Hamburg bietet eine optimale Plattform für eine internationale Kreuzfahrtmesse. Die Seatrade Europe ist ideal, um die neuesten Trends und Destinationen in der Branche zu erfahren“, sagt Nadine Palatz, Marketing Manager beim Hamburg Cruise Center (HCC). Der Verein wird auf einem Hafen-Gemeinschaftsstand mit dem Titel „Destination Germany“ den Kreuzfahrtstandort Hamburg bewerben. Auch CruiseBritain wird sich in der Hansestadt dem Fachpublikum präsentieren. In der Organisation sind Industrie, Cruise Line International Association UK & Ireland sowie der offizielle Tourismusverband VisitBritain zusammengeschlossen. Ziel ist es, die Insel mit ihren rund 1.200 Küstenkilometern als Urlaubsziel für Kreuzfahrer intensiver zu bewerben. Unter den Regionen und Verbänden, die in diesem Jahr zum ersten Mal auf der Seatrade

Europe ausstellen, sind Abu Dhabi, Okinawa und Japan Tourism, der Türkische Kreuzfahrtverbund sowie der Verbund Spanischer Häfen. Besonders lang ist auch die Liste der ausstellenden Häfen. Mehr als 30 Ports – darunter Amsterdam, Lissabon, La Rochelle, Tallinn, Bordeaux, Southampton – werden auf der Seatrade Europe den Besuchern Rede und Antwort stehen. Zahlreiche Neuerungen gibt es bei den Routen. Insgesamt werden 65 verschiedene Strecken befahren, und mehr

als 530 Häfen vom Mittelmeer bis zur Arktis angesteuert. Das beliebteste Reiseziel der Europäer bei Hochsee-Kreuzfahrten war laut Analyse des Deutschen Reise Verbandes (DRV) im letzten Jahr das westliche Mittelmeer. Auf den Plätzen folgen die Region Nordmeer (Norwegen, Island, Spitzbergen, Grönland), das östliche Mittelmeer, die Kanarischen Inseln, die Karibik und die Ostsee. Seit dieser Saison gibt es einige neue Anlaufhäfen in Europa: Arendal und Brønnøysund in Norwegen sowie Bristol in Großbritannien. Nicht nur auf dem Meer, auch auf den Flüssen können Passagiere längst neue Wege bereisen. Der Bonner Veranstalter Phoenix Reisen etwa bietet für Flussreisen-Neulinge drei- und fünftägige Schnupperkreuzfahrten auf der Donau, der Seine, durch die Nieder-

lande und nach Ostfriesland an. Dreamlines nimmt seine Gäste mit auf eine Reise auf dem Amazonas im nördlichen Südamerika, 1A-Vista-Reisen fährt über den Mekong durch Vietnam und Kambodscha.

Eine neue Expeditionskreuzfahrt in das Weiße Meer im Norden Russlands steht im Sommer 2014 auf dem Programm der französischen Reederei Compagnie du Ponant. Die Nummer 1 auf dem französischsprachigen Kreuzfahrtmarkt (Frankreich, Belgien, Schweiz) sowie in der Arktis und Antarktis ist bekannt für seine luxuriösen Schiffe und exotische Expeditionen. Die neue Route der „Austral“ führt von Tromsø im Norden Norwegens am Nordkap vorbei nach Murmansk. Von dort geht es nach Pomor am Kap Zeheny und dann weiter zu den Inseln Ludi und Solovetski. Über Archangelsk, die

Kola-Halbinsel und die Insel Sem fährt die 142 Meter lange Mega-Jacht durch die Barentssee zurück nach Norwegen in den Zielhafen Kirkenes.

Für die Landgänge haben viele Anbieter neuerdings spezielle Ausflugsziele im Programm. MSC Kreuzfahrten bietet erstmals Fahrradausflüge an. Auf der „MSC Magnifica“, die im Sommer ab Hamburg vor allem in Nordeuropa unterwegs ist, stehen rund 50 Fahrräder – Mountainbikes und E-Bikes – zur Verfügung. Angeboten werden 30 Touren, zum Beispiel entlang der Grachten in Amsterdam oder rund um Reykjavik. Die Reederei Star Clippers bietet künftig erstmals Segel-Kreuzfahrten ab Mallorca an. Ab dem Sommer 2014 führt die neue Route von der

größten Baleareninsel über Formentera, Ibiza und Menorca wieder zurück nach Mallorca. Auch in Valencia und Sant Carles de la Ràpita in Katalonien wird Halt gemacht.

Landausflüge mit einer besonderen Note bietet zum Beispiel die E-L-S GmbH (European Land Excursion Services) an, ebenfalls auf der Seatrade Europe. An insgesamt 14 Standorten in Deutschland – von Bremen bis Sassnitz – organisiert das Unternehmen Trips auf dem Festland. Dabei stehen „Must see“-Führungen ebenso auf dem Programm wie Special-Interest-Touren für Insider. „Wir freuen uns bei der Seatrade Europe auf die Treffen und den Austausch mit Kunden, Partnern und Freunden“, sagt Ian Els, Geschäftsführer der E-L-S-GmbH. ■

Sonderteil zur Seatrade 2013

Wir werden in unserer nächsten Ausgabe in einem Sonderteil eine ausführliche Vorberichterstattung zur Seatrade Europe 2013 veröffentlichen und dabei einige ausgewählte Reedereien, Werften und Zulieferfirmen aus dem Umfeld der Kreuzfahrtbranche portaitieren. Redaktions- und Anzeigenschluss für diese Ausgabe ist am 27.8.

Informationen zu redaktionellen Beiträgen und Anzeigenschaltungen:
f.barg@schifffahrts-magazin.de
 oder Tel. 0049-211-383683

TMS „Greenstream“ in Köln vorgestellt

Ein neuer Treibstoff für die Rheinschifffahrt: LNG

Der erste zu 100 Prozent mit verflüssigtem Erdgas (Liquified Natural Gas, LNG) betriebene Binnentanker feierte seine Deutschlandpremiere im Kölner Rheinauhafen. Künftig wird die „Greenstream“, regelmäßig den Rhein zwischen Rotterdam und Basel befahren, um Produkte wie Dieselkraftstoff und Heizöl zu verschiffen.



Bettina Pohl-Lütcke

„Dieses LNG-betriebene Binnenschiff ist ein Novum für Shell und die Binnenschifffahrt“, sagte Bettina Pohl-Lütcke, Geschäftsführerin von Shell Energy Deutschland, bei der Vorstellung des Schiffes. „Ein neuer, alternativer Treibstoff für die Rheinschifffahrt ist Wirklichkeit geworden. Shell sieht im LNG

als Treibstoff für die Küsten- und Binnenschifffahrt eine große Zukunft, denn LNG kann helfen, Luftschadstoff-Emissionen der Schifffahrt zu reduzieren und die Energieversorgung von Schiffen auf eine breite Basis zu stellen.“

Martin van Veen, Frachtmanager bei Shell Trading in Rotterdam, ergänzte: „Der langfristige Aufbau einer neuen LNG-Schiffstreibstoff-Industrie hat als Potenzial, nicht nur Binnenschiffe mit Treibstoff zu versorgen, sondern auch Fähren, Schlepper und sogar Kreuzfahrtschiffe - und dies sogar weltweit. Zum Beispiel wird Shell in den kommenden Jahren zwei LNG-Korridore, in erster Linie für die Schifffahrt entlang der US-Golfküste und auf den Großen Seen in Nordamerika.“ „Das Binnenschiff bietet wirtschaftlich sinnvolle und ökologisch nützliche Alternativen zum Transport auf der Straße“, sagte Rainer Schäfer, Geschäftsführer von RheinCargo und Präsident des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen. „Gerade hier im Rheinland spielt dies eine erhebliche Rolle. Schließlich bewältigt der Rhein als Wasserstraße fast 80 Prozent der deutschen Binnenschifffahrt.“

Der Binnentanker „Greenstream“ wurde auf der Peters-Werft im niederländischen Kampen entworfen und gebaut. Dort befindet sich derzeit auch ein Schwesterschiff in Bau, das den Namen „Greenrhine“ bekommen soll. Beide LNG-betriebenen Schiffe sind

von Shell gechartert. Ihr Einsatzgebiet wird die Niederlande, Belgien, Deutschland und die Schweiz umfassen.

Die Schiffsneubauten sind mit vielen Innovationen im Bereich Sicherheit und Effizienz ausgestattet. Im Gegensatz zu herkömmlichen Binnenschiffen wird die „Greenstream“ beispielsweise nicht von einem einzigen großen Motor angetrieben, sondern von vier kleinen Motoren mit hohem Wirkungsgrad.

Wenn zum Beispiel in der Talfahrt weniger Leistung benötigt wird als bei der Bergfahrt, ist hierdurch eine Leistungsanpassung möglich, - mit dem entsprechenden Einsparpo-



Rainer Schäfer

tenzial beim Treibstoff. Die Motoren werden bei einer niedrigeren Frequenz betrieben als diejenigen herkömmlicher Flussschiffe, wodurch Schwingungen und Lärm vermieden werden. Gerade das dürfte sich als Vorteil bei der Passage dichtbesiedelter Rheinuferabschnitte erweisen. ■



Der LNG-betriebene Tanker „Greenstream“ im Kölner Rheinauhafen.

Fotos (3): Friedbert Barg

„Aufs Schiff!“

FP 7 – Projekt „NEWS“ gestartet

Rückwirkend zum 1. März 2013 ist das von der EU im Rahmen des 7. Rahmenprogramms geförderte Projekt NEWS gestartet. Manche europäische Flüsse wie etwa der Rhein werden heute intensiv für Gütertransporte, besonders im Containerverkehr, genutzt. Die Donau zählt hingegen zu den Wasserwegen, deren Transportkapazität längst noch nicht ausgeschöpft ist. Die Partner des Projekts NEWS (Development of a Next generation European Inland Waterway Ship and logistics system) haben einige Ideen, das zu ändern: Durch effizientere, umweltfreundlichere Schiffe, die optimal an die Anforderungen des heutigen Transportwesens angepasst sind und klug geplante Transportketten kann man Flüsse zur ökologisch und ökonomisch vielversprechenden Alternative und Ergänzung zu Schiene und Autobahn machen. Die umfassende Weiterentwicklung des Transportsystems Wasserstraße ist Inhalt des im 7. EU-Rahmenprogramm geförderten Forschungsprojekts.

NEWS kombiniert technische und logistische Innovationen, um grenzüberschreitende europäische Herausforderungen für den Transport in Binnengewässern und die Integration der Wasserstraße in die intermodale Transportkette zu unterstützen. Die innovativen Bestandteile von NEWS sind: Steigerung der Transportleistung (bis zu +100% TEU) durch Adaptierung und Neukonzeption des Schiffsrumpfes; Ballasttanks zur Regulierung des Tiefgangs, wodurch die Anzahl der schiffbaren Tage erhöht werden können; geringerer Energiebedarf (bis 30%) durch ein regulierbares LNG-elektrisches Antriebssystem; speziell angepasstes Logistiksystem für die Anforderungen der Zielmärkte; neue Infra- und Suprastrukturkonzeption für Binnenhäfen; Möglichkeit, NEWS auf UN-Klassen III und IV zu erweitern.

NEWS wird von der Technischen Universität Wien, Institut für Managementwissenschaften, koordiniert. Das internationale Konsortium setzt sich aus vier Universitäten und Forschungsinstitutionen sowie aus sechs Institutionen aus fünf verschiedenen europäischen Staaten zusammen. Das Projekt startete im März 2013 und endet im August 2015. Weitere Informationen und aktuelle Berichte im Internet auf der Homepage www.news-fp7.eu. Die Forschung wird vom 7. Rahmenprogramm der Europäischen Union unter der Vereinbarung SCP2-GA-2012-314005 finanziert. ■

Im Seinehafen in Botlek

In Rotterdam kann die Binnenschifffahrt LNG tanken

Seit dem 1. Juli darf die Binnenschifffahrt im Seinehafen in Rotterdam, Botlek, offiziell LNG (Flüssigerdgas) bunkern (tanken). Die Stadt Rotterdam hat zu diesem Zweck die Hafenverwaltungsverordnung geändert. Rotterdam ist der erste Hafen in Europa, wo die Binnenschifffahrt offiziell LNG tanken kann.

Rotterdam erwartet sich von dieser Maßnahme, LNG als Brennstoff einzuführen, einen zusätzlichen Impuls. „LNG ist als Brennstoff für die Binnenschifffahrt und die Seeschifffahrt neu. Dies bedeutet, dass die Verordnungen geändert werden müssen, denn sonst kann nicht gebunkert werden und wird der Innovation keinerlei Erfolgchance gegeben.

Zu diesem Zweck lautet die erste Maßnahme, den Seinehafen als Bunkermöglichkeit auszuweisen. Gemeinsam mit anderen Hafenbetrieben wie unter anderem Amsterdam, Göteborg und Antwerpen bereitet die Port of Rotterdam Authority jetzt eine weitere internationale Verordnung vor“, äußert Hafenkaptän René de Vries. Die Port of Rotterdam Authority erwartet, dass dieses Jahr bekanntgegeben wird, wo im Hafen die erste LNG-Bunkerstation eingerichtet wird. Bis zu deren Eröffnung kann die Binnenschifffahrt LNG im Seinehafen bunkern.

LNG

LNG – liquefied natural gas – steht für Flüssigerdgas. Erdgas (Methan) wird flüssig, wenn es auf minus 162 Grad abgekühlt wird. Seit 2011 hat der

Rotterdammer Hafen ein spezielles Terminal für die Lagerung und den Umschlag von Flüssigerdgas – das Gate-Terminal.

Die ersten Binnenschiffe, die mit LNG fahren, sind die Argonon und die kürzlich zu Wasser gelassene Greenstream, die jetzt im Charterdienst für Shell steht. Shell hat auch Pläne für die Entwicklung von Bunkermöglichkeiten. Dieses Unternehmen wird im August einen zweiten LNG-Tanker in Betrieb nehmen. Solche Schiffe sind stiller und verursachen nur einen sehr geringen Schwefel- und Stickoxid-Ausstoß.

Außerdem kann der CO₂-Ausstoß um 15 % gesenkt werden. Auch die Rotterdam Climate Initiative macht sich für den Einsatz von LNG sowohl bei LKW als auch bei der Binnen- und Seeschifffahrt stark. ■

Anzeige

INNOVATIVE SPANNUNG AUF SEE

Vacon-Frequenzumrichter bereit für den maritimen Einsatz

- Frequenzumrichter im Leistungsbereich von 0,25 kW bis 5,3 kW
- Umrichter modernster Technik in Luft- und Wasserkühlung, Netzspannungsbereich 208 bis 690 V
- Betrieb von Drehstrommotoren und generatoren – auch in PM-Technik
- Einsatzmöglichkeiten zur Klimatisierung, für Winden, Kräne, Thruster und Hauptantriebe
- AFE-Versionen mit Luft- oder Wasserkühlung, Redundanz durch Drivesynch-Konzept

www.tech-marketing.de

Vacon GmbH • 45329 Essen • vacon@vacon.de • www.vacon.de
Tel. +49 201 80670 0 • Fax +49 201 80670 99

Die Erfolgsgeschichte der SET-Werften in Tangermünde und Genthin

Eine hervorragende Mischung an Aufträgen

Von Sabo Krebs

Die Schiffbau- und Entwicklungsgesellschaft Tangermünde mbH (SET) ist in Sachsen-Anhalt mit zwei Werftstandorten vertreten: in Tangermünde an der Elbe sowie in Genthin am Elbe-Havel-Kanal. Die insgesamt 120 Beschäftigten bewerkstelligen dabei von Schiffsneubauten über Reparaturen bis hin zu Sonderaufträgen ein großes Repertoire.

Am Standort Tangermünde werden seit über 150 Jahren Schiffe repariert und gebaut, beide Standorte waren maßgeblich am Aufbau der DDR-Binnenflotte beteiligt. Nach wechselhafter Geschichte ist die SET nun Teil der Heinrich Rönner Gruppe. Laut Geschäftsführer Olaf Deter bringt dies neben finanziellen Vorteilen auch eine größere Flexibilität in Aufträgen und die Möglichkeit, größere Projekte personell wie wirtschaftlich bewerkstelligen zu können mit sich. Zur Heinrich Rönner Firmengruppe gehören ebenso die Roßblauer Schiffswerft, die Stahlbau Dessau GmbH, die BVT Brenn- und Verformtechnik Bremen GmbH, die Stahlbau Nord GmbH in Bremerhaven, die CON-MAR Ingenieurtechnik in Brake, die Reederei Heinrich Rönner,

die Unterweser Stahl- und Maschinenbau GmbH in Bremerhaven sowie diverse andere Firmen.

In den letzten Jahrzehnten hat man das Repertoire der SET-Werften noch auf die Küstenschiffahrt erweitern können. Das Kerngeschäft des Standortes Tangermünde ist der Neu- und Umbau von Fahrgastschiffen. Diverse Projekte für Rhein, Elbe, Weser und Donau sowie auch für den Küstenbereich sind hier bereits vom Stapel gelaufen. Das Forschungsschiff Ludwig Prandtl wurde hier umgebaut und von 23 m auf eine Länge von 32,5 m erweitert, ebenso wurden Autofähren für die Weser und den Rhein gebaut. Auch die Viking Legend, als modernes dieselelektrisches Flusskreuzfahrtschiff mit fünf Sternen wurde auf der Werft in Tangermünde gebaut. Dort bieten die beiden Schiffbauhallen mit den Abmaßen 90 m x 36 m Platz für Schiffbauprojekte bis zu einer Länge von 85 m. Über die hydraulische Quer- und Längsslipanlage können bis zu 1.000 t Gesamtgewicht bewältigt werden. Durch eine spezielle Konstruktion hat man hier jedoch auch die Durchführung größerer Projekte möglich gemacht: durch einen U-förmigen Schwimmkörper, der wasserdicht abgedichtet werden kann, können schwimmend zwei

Rumpfteile aneinandergesetzt und im Schutz der U-Konstruktion verschweißt werden. Somit sind, zumindest theoretisch, Schiffsneubauten bis zu einer maximalen Länge von 2 x 85 m möglich. Auch in Tangermünde werden Reparatur- und Wartungsarbeiten durchgeführt.

Am Standort Genthin werden überwiegend Schiffe für Ämter und Behörden, wie zum Beispiel Bundespolizeiboote und Schwimmbagger gebaut. Darüber hinaus ist das Reparaturgeschäft ein wichtiges Standbein: sämtliche Binnenfrachter die Richtung Osten fahren kommen durch den Elbe-Havel-Kanal und direkt an der Genthiner Werft vorbei. Durch die gute Lage ist das Reparaturgeschäft am Genthiner Standort umfangreicher als in Tangermünde. Im Neubau hat sich der Standort Genthin mittlerweile auch im Aluschweißen einen Namen gemacht. Neben einer Schiffbauhalle mit den Abmaßen 76 m x 36 m steht auch eine Schiffbauhalle mit den Abmaßen 60 m x 36 m für das Arbeiten mit Aluminium zur Verfügung. Mit der hydraulischen Querslipanlage können Schiffe bis 82 m und 640 t Gesamtgewicht bewegt werden. Eine Serie von fünf Schnellbooten für die Bundespolizei von 22 m Länge mit Geschwindigkeiten zwischen 40 und 50 km/h, sowie diverse andere Behördenfahrzeuge wurden hier gebaut.

Bei Schiffsneubauten reichen die Eigenleistungen der Werft vom kompletten Kasko über sämtliche maschinenbaulichen Anlagen, Rohrsystemen bis hin zur Elektrik. Den Innenausbau sowie die Konservierung und andere Teilbereiche werden an externe Unternehmen vergeben, mit denen sich über Jahrzehnte eine vertrauensvolle Zusammenarbeit aufgebaut hat. Im Innenausbau von Fahrgastschiffen greift man beispielsweise auf die Firma Käfer in Bremen sowie List in Österreich zurück. Im Bereich der Heizung/Lüftung/Klimatechnik wurde mit der Firma der Firma Drews Marine aus Hamburg mehrfach erfolgreich zusammen gearbeitet, im Bereich nautischer Anlagen mit Firmen wie Engel & Meier Schiffselektronik aus Berlin und diversen anderen Firmen.

Besonders stolz ist man bei den SET-Werften auch auf den eigenen Ausbildungsbereich. Den ca. 15-20 Auszubildenden steht eine eigene Lehrwerkstatt mit Lehrmeister bereit, der diese bis zur Prüfung als Konstruktionsmechaniker/-in Fachrichtung Schiffbau oder Mechatroniker/-in begleitet. Dabei haben bis jetzt alle Auszubildenden diese auch abgeschlossen, ein Großteil wurde danach direkt in den Betrieb übernommen. Für die Werft bietet dies den großen Vorteil, eigens geschultes Personal einset-



In der großen Schiffbauhalle in Genthin ist das parallele Arbeiten an drei Schiffen der Serie für die BAW möglich

Foto: Sabo Krebs

zen zu können, welches mit den Arbeitsabläufen vor Ort bestens vertraut ist. Im Bereich öffentlicher Ausschreibungen sind neben dem Preis noch diverse andere Bedingungen wie z.B. die Dokumentation und Betreuung des Projektes zu erfüllen, um den Auftrag zu bekommen. Eine geeignete CAD-Software sowie hierin geschultes Personal ist ein weiterer Punkt, der zum Gewinn der Aufträge führen kann. Seit zwei Jahren steht nun eine eigene Konstruktionsabteilung zur Verfügung, dort wird das CAD-Programm CATIA eingesetzt. Für weiteres Ingenieurs-Know-how wird wie gewohnt mit diversen Konstruktionsbüros wie z.B. Schiffstechnik Buchloh zusammen gearbeitet.

Die vielseitigen Belange, auf die sich die Werft ausrichten muss, sind neben dem Gewinn europaweiter öffentlicher Ausschreibungen und anderer Neubaufträge auch z.B. die Anforderungen der Partikuliere und Reedereien im Reparaturgeschäft. Hier ist oft das Know-how der langjährigen Belegschaft gefragt, die auch mal einen Motor aus DDR-Zeiten warten und reparieren können muss. Laut Olaf Deter, der gemeinsam mit Christel Börsch die Geschäftsführung der SET-Werften innehat, ist es eine ausgewogene Mischung zwischen den verschiedensten Anforderungen, die eine Werft zum Erfolg bringt. Auf der einen Seite muss ein großes Repertoire abgedeckt werden, um flexibel auf Kundenwünsche eingehen zu können. Auf der anderen Seite muss ein gutes Profil erkennbar sein, welches die Werft und ihren Erfahrungsschatz ausmacht. Eine weitere Gratwanderung stellt die Auslastung dar. Zwar muss mit Neubau- und Umbaufträgen für eine gute Arbeitsauslastung gesorgt werden. Es ist aber auch ein Puffer für unvorhersehbare Reparaturaufträge zu berücksichtigen, da diese meist kurzfristig rasch bewerkstelligt werden müssen. Liege- und Ausfallzeiten können für die Reedereien und Partikuliere sehr teuer



Das Flusskreuzfahrtschiff Viking Legend (hier auf dem Rhein bei Köln) wurde auf der SET-Werft Tangermünde gebaut Foto: SET

werden, daher ist die Werft stets bemüht, entsprechende Kapazitäten für Reparaturen bereit zu halten. Wartungsarbeiten hingegen können vorausschauender geplant werden. Mit den aktuellen Projekten ist die Werft an beiden Standorten derzeit im Neubau gut ausgelastet. In Tangermünde wird ein Ölauffangschiff mit einer Länge von 40 m für den Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz in Schleswig-Holstein gebaut. Dabei erfüllt das Spezialschiff diverse technische Besonderheiten. Neben Ölauffangarmen zur Bewältigung einer Ölkatastrophe nach einer Ölhavarie und Aufgaben der Gewässerüberwachung wird das Schiff ebenso zur Kampfmittelräumung aus dem zweiten Weltkrieg im Küstenbereich ausgerüstet. Die Kiellegung fand im Frühjahr diesen Jahres statt, die Übergabe ist für den Mai 2014 geplant. Das Schiff wird vom Germanischen Lloyd als Seeschiff klassifiziert werden.

Am Standort Genthin wird momentan eine Serie von fünf Arbeitsschiffen mit einer Länge von 23 m für die BAW (Bundesanstalt für Wasserbau) gebaut. Die Schiffe werden bei üblichen Arbeiten auf Wasserstraßen und am Ufer/ an Böschungen eingesetzt werden. Der Rumpf besteht aus Stahl, die Aufbauten

sind aus Stabilitäts- und Gewichtsgründen aus Aluminium gefertigt. Durch die besondere Konstruktion des Vorderstevens können die Arbeitsschiffe in den Wintermonaten ebenso als Eisbrecher eingesetzt werden. So können die Schiffe in Monaten, die üblicherweise teure Liegezeiten sind, sinnvoll genutzt werden. In der Schiffbauhalle schreiten die Arbeiten an drei der Schiffe zügig voran. Das erste Schiff der Serie wird am 9. August vom Stapel laufen, alle weiteren folgen im Abstand von ca. 12 Wochen. Bis Herbst 2014 soll die Serie abgeschlossen sein. Gelingt die Serie ohne größere Probleme, steigen die Aussichten, mögliche Folgeaufträge solcher Schiffe zu gewinnen. Ein weiteres Projekt in Genthin ist momentan ein Schnellboot für die Wasserschutzpolizei. Dabei besteht der komplette Rumpf mit Aufbauten aus Aluminium, um das Gewicht zu reduzieren und so die gewünschten hohen Geschwindigkeiten realisieren zu können. Auf dem Helgen herrscht beim Arbeiten eine freundliche, kollegiale Stimmung. „Ein familiäres Betriebsklima ist uns hier sehr wichtig, neben angenehmerem Arbeiten kann so auch bei Engpässen der Teamgeist aufrecht erhalten bleiben“, so Geschäftsführer Olaf Deter. ■

Anzeige



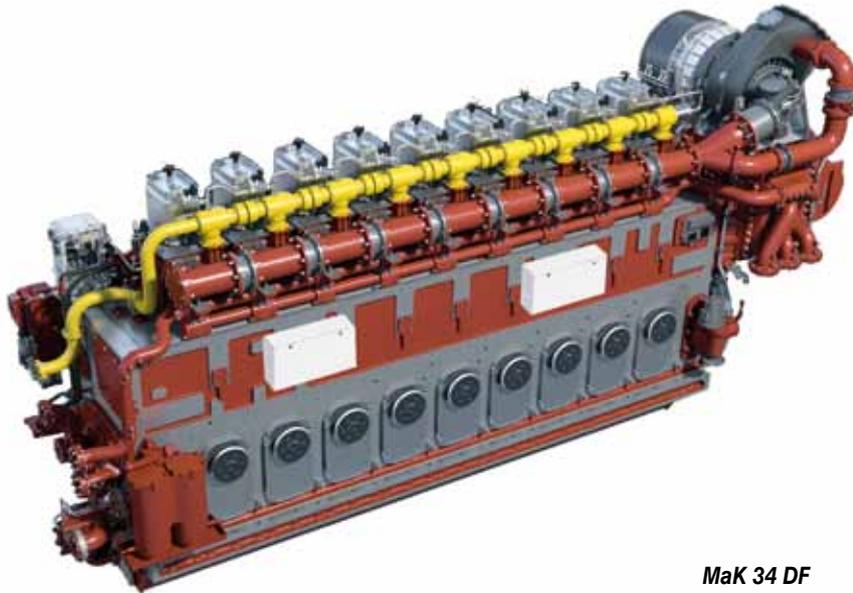
Wir danken der SET Schiffbau- u. Entwicklungsgesellschaft Tangermünde mbH für die langjährige gute Zusammenarbeit und wünschen stets ein volles Auftragsbuch!

- **Schiffsklimatechnik**
- **Kälteanlagen**
- **Ersatzteile**
- **Service und Wartung**

Billbrookdeich 151 • D-22113 Hamburg • Tel. +49 (0)40 731 68-0 • Fax +49 (0)40 736 716 74
info@drewsmarine.com • www.drewsmarine.com

Betrieb mit Marine-Dieselöl (MDO), Marine-Gasöl (MGO) und Schweröl (HFO), Erdgas (NG), Druck-Erdgas (CNG) oder Flüssig-Erdgas (LNG)

Neue MaK Dual Fuel-Motoren von Zeppelin für den Einsatz in den ECA-Gebieten



MaK 34 DF

Mit den neu entwickelten MaK Dual Fuel-Motoren M 34 DF und M 46 DF bietet Zeppelin Power Systems seinen Kunden mittelschnelllaufende Vier-Takt-Motoren, die sowohl mit flüssigem Brennstoff wie

Marine-Dieselöl (MDO), Marine-Gasöl (MGO) und Schweröl (HFO) als auch im Gasmodus mit Erdgas (NG), Druck-Erdgas (CNG) und Flüssig-Erdgas (LNG) betrieben werden können. Der M 34 DF hat eine Leistung von 500

kW pro Zylinder bei 720 oder 750 U/min, der M 46 DF von 900 kW pro Zylinder bei 500 oder 514 U/min. Der Betrieb mit Erdgas löst mehrere Emissionsprobleme gleichzeitig Caterpillar erfüllt damit die Kundenanfrage nach nachhaltigen Motoren mit geringem Kraftstoffverbrauch, die den zukünftigen internationalen Richtlinien entsprechen. Bereits am 1. Januar 2015 treten die neuen IMO-Richtlinien zur SOx-Limitierung für die vorhandenen emissionsbeschränkten

Schutzzonen, die ECA, in Kraft. Darüber hinaus gelten ab 2020 globale Limitierungen der Schwefeloxide. Betroffen ist die gesamte fahrende Flotte. Die Begrenzung des Stickoxid-Ausstoßes ist für den 1. Januar 2016 im Bereich der ECA angesetzt und betrifft alle Neubauten, deren Kiellegung nach diesem Datum erfolgt. Dieser Einführungsstermin ist derzeit in Diskussion und wird möglicherweise auf 2021 verschoben.

Der Betrieb mit Erdgas löst mehrere Emissionsprobleme gleichzeitig, für deren alternative Lösung in naher Zukunft Investitionen getätigt werden müssten. Dies sind Abgasreinigung beziehungsweise Scrubber-Anlagen und Partikelfilter für SOx, SCR-Katalysatoren für NOx und weitere Maßnahmen für die Reduzierung von CO2. Durch die zahlreichen Investitionen für LNG-Bunkeranlagen rund um die ECA zeichnet sich ab, dass LNG auf dem Weg ist, eine kosteneffizientere Alternative zu MGO zu werden. Investition rentiert sich bereits nach wenigen Jahren.

Zeppelin Power Systems bietet MaK M 46 DF und M 34 DF Motoren an, um komplette Umrüstungen auf Dual-Fuel-Betrieb bis zum Inkrafttreten der SOx-Limitierung am 1. Januar 2015 durchzuführen. „Eine Investition kann sich be-

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

www.Wernz-GmbH.de

reits nach wenigen Jahren rentieren, wobei die Betriebsstunden, das jeweilige Lastprofil und die Kraftstoffpreise zu berücksichtigen sind“, sagt Lars Hansen, Technischer Leiter MaK/CM Motoren bei Zeppelin Power Systems. Um für Interessenten kurzfristig entsprechende Angebote zu erstellen, wurde eigens ein LNG-Kompetenzteam gebildet. Die MaK-Experten im Team von Lars Hansen haben sich intensiv mit dem Thema auseinandergesetzt und bieten schiffsspezifische Gesamtkonzepte zur Umrüstung an. Zeppelin Power Systems tritt hierbei als Systemanbieter auf.

Durch die Langlebigkeit und Zuverlässigkeit der Motoren sind die Gesamtkosten der Investition über den gesamten Lebenszyklus niedrig. Außerdem kann außerhalb der Schutzzonen flexibel auf einen günstigeren Kraftstoff umgeschaltet werden. Das weltweite Caterpillar Händlernetz sorgt im Servicefall für schnellste Reaktionszeiten und eine hohe Ersatzteilverfügbarkeit. Die Motorsteuerung ADEM A4 überwacht umfassend die Motorvorgänge sowie die Performance und sorgt so zusätzlich für eine Reduzierung der Stillstandszeiten.

Schiffsspezifische Lösungen

„Eine Umrüstung auf Dual-Fuel-Betrieb kann auf unterschiedliche Art und Weise erfolgen. Es besteht die Möglichkeit, komplette Motoren auszutauschen oder sie im Schiff umzurüsten. Die Lagerung von LNG an Bord kann entweder in fest installierten Tanks oder in flexibel austauschbaren Tankcontainern erfolgen“, erklärt Lars Hansen. „Die schiffsspezifische Lösung wird in enger Zusammenarbeit mit dem jeweiligen Kunden und seinem Einsatzprofil entwickelt.“

Aus Sicherheitsgründen sind sämtliche Komponenten der Gasanlage doppelwandig verkleidet. Im Fall einer technischen Störung schaltet der Motor nicht ab, sondern wechselt ohne Leistungsverlust von Gas- auf Dieselmotor. Beide Motoren-Baureihen entsprechen außerdem den neuesten und künftigen Sicherheitsbestimmungen für den LNG-Betrieb in den ECA-Gebieten. Dies sind der International Code of Safety for Gas-Fuelled Ships (IGF Code), der die Interims-Richtlinien MSC.285 (86) ablösen wird, sowie die neuesten Richtlinien des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS).

Zeppelin Power Systems ist ein Unternehmen des Zeppelin Konzerns und mit über 600 Mitarbeitern nach eigenen Anhaben führender Systemanbieter für Lösungen in den Bereichen Antrieb und Energie. ■

Die Südkammer (Baujahr 1890) wird stillgelegt

Neue Schleuse Kersdorf – erste Flutung der neuen Kammer

Im Auftrag des Wasserstraßen-Neubauamtes Berlin erfolgt seit April 2010 die grundlegende Instandsetzung und Verlängerung der Nordkammer der Schleuse Kersdorf an der Spree-Oder-Wasserstraße (SOW km 89,73), Landkreis Oder-Spree.

Am 29.07.2013 wurde die neue Schleuse nun zum ersten Mal mit Wasser aus dem Oder-Spree-Kanal geflutet. Im Anschluss daran erfolgten dann weitere Tests der Anlagentechnik und ein Probetrieb zur Einstellung der Anlage. Die Verkehrsfreigabe soll Anfang September 2013 erfolgen. Als Besonderheit für die Region verfügt die neue Schleuse im Oberhaupt

über ein so genanntes Drehsegmenttor. Das Füllen der Schleusenkammer erfolgt dadurch, dass dieses Tor langsam abgesenkt wird und dabei eine „Füllmuschel“ freigibt, durch die Wasser in die Schleuse einströmen kann. Erstmals in Deutschland kommt für dieses Drehsegmenttor ein nur einseitiger Antrieb mit einem leistungsstarken Elektrohüylinder zum Einsatz. Die wartungsarmen und umweltfreundlichen elektromechanischen Antriebe gehören zwar seit über 10 Jah-

ren zum Standard der Bundeswasserstraßenverwaltung, mit einer Kraft von 1,9 MN (Meganewton) verfügt der an der Schleuse Kersdorf eingesetzte Antrieb jedoch über eine außergewöhnliche Dimension.

Die Betriebstechnik der neuen Schleuse ist so ausgerichtet, dass die Anlage künftig anlagentechnisch fernüberwacht und verkehrstechnisch ferngesteuert werden kann. Mittelfristig soll der Betrieb aller 66 wasserbaulichen Anlagen des Bundes im Revier des Wasser- und Schifffahrtsamtes Berlin von einer Leitzentrale auf dem Bauhof Berlin-Grünau technisch fernüberwacht und soweit möglich Wir-

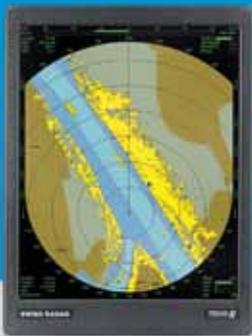


machen Schifffahrt möglich und sinnvoll auch fernbedient werden. Die neue Schleuse Kersdorf (SOW km 89,73) wird zunächst aber mit der Schleuse Wernsdorf (SOW km 47,60) von einem gemeinsamen Zentralsteuerstand aus zu bedienen sein. Für die Dauer des Probetriebes erfolgt weiter eine Bedienung vor Ort. Die Südkammer der Schleuse Kersdorf (Baujahr 1890) wird mit Inbetriebnahme der neuen Nordkammer außer Betrieb gestellt. Die geplanten Gesamtkosten für das Projekt in Höhe von rd. 14 Mio. € trägt der Bund. ■

Anzeige



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

Jeder Herausforderung gewachsen:

Sennebogen 870 M spezial im Seehafen Wismar

Dank seiner zentralen Lage ist der Seehafen Wismar wichtige Drehscheibe für den Güterverkehr zwischen Mitteleuropa und dem Baltikum. Für die flexible Be- und Entladung setzt die Seehafen Wismar GmbH auf die zuverlässigen, mobilen Sennebogen Materialumschlagsmaschinen. Ein neuer Sennebogen 870 M spezial wurde im Sommer 2013 in Betrieb genommen. Auf eine bewegte 800-jährige Geschichte kann der Seehafen Wismar seit dem 13.

Jahrhundert zurückblicken. Heute werden in Wismar auf 66 ha rund 7 Mio. Tonnen Massen- und Stückgüter jährlich umgeschlagen und in die Welt verschifft. Bereits seit 2008 vertraut man bei der Seehafen Wismar GmbH voll auf die Sennebogen Umschlagsmaschinen der Green Line für den anspruchsvollen Materialumschlag von Massengütern, Schrott oder Rundholz. Im Juni 2013 konnte ein neuer 870 M spezial durch die LST Bau- und Industriemaschinen



Ein neuer Sennebogen 870 M spezial arbeitet seit kurzem im Seehafen Wismar und schlägt bis zu 140 t Rundholz pro Stunde auf LKW um.

GmbH an den Hafen übergeben werden. Die Maschine ist Teil eines mehrjährigen Mietvertrages und ergänzt die bestehenden beiden 850 M und einen 840 M. Die neue Maschine beeindruckt besonders durch ihre große Reichweite von 24 m und die robuste und zuverlässige Ausführung. Ausgestattet mit einem 2 qm HGT-Holzgreifer arbeitet der Sennebogen 870 M hauptsächlich in der Holzverladung und schafft so bis zu 140 t pro Stunde. Die auf 3,0 m hochfahrbare und um 2,6 m nach vorne verfahrbare maXcab Komfortkabine ist besonders bei der Schiffsentladung von großem Nutzen. Zusammen mit dem 0,75 m Pylon bietet der neue 870 M in dieser Konfiguration beste Übersicht auf den Arbeitsbereich und in den Schiffsrumpf hinein.

Schiffe bis zu 5.000 t Ladung und einer maximalen Länge von 120 m werden von den Sennebogen Maschinen in Wismar entladen. Die Flexibilität der mobilen Maschinen macht sich besonders dann bezahlt, wenn es gilt, zügig unterschiedliche Liegeplätze anzufahren oder große Schiffe Stück um Stück abzuarbeiten. Der 300 kW starke Deutz Dieselmotor sorgt für die nötigen Kraftreserven und ist wartungs- und servicefreundlich konzipiert.

Fahrer Sven Dominik lobt besonders das serienmäßige Kamerasystem mit Rück- und Seitenkamera samt 7' Farbmonitor, das ihm optimale Rundumsicht gewährleistet – ein wertvolles Plus an Sicherheit. Die große Reichweite von 24 m und die Spezial-Umschlagsausrüstung samt gebogenem Banana-Ausleger und langem Greiferstiel machen den Sennebogen 870 M zur perfekten Maschine für die Schiffsentladung, weiß Dominik zu bestätigen.

Auch für die Verladung auf LKW und Schiene kommt die Maschine zum Einsatz. Nicht selten kommen so bis zu 24 Stunden pro Tag zusammen, da braucht es zuverlässige und robuste Komponenten. Um die regelmäßige Wartung und den Service kümmert sich der lokale Vertriebspartner LST Bau- und Industriemaschinen GmbH und sorgt für einen reibungslosen Betrieb der Sennebogen Maschinen.

Michael Kremp, Geschäftsführer Seehafen Wismar GmbH, ist zufrieden: „Aus unserer langjährigen guten Zusammenarbeit mit Sennebogen haben wir profitiert und uns erneut für eine Maschine entschieden, die perfekt unseren Anforderungen entspricht. Als moderner Seehafen wollen wir stets mit neuester Technik ausgestattet sein, um die Kundenwünsche zu befriedigen. Das gelingt uns mit den neuen Sennebogen 870 M hervorragend.“ ■

Die Auricher B-Plast 2000 Kunststoffverarbeitungs-GmbH wird ab sofort einen Großteil seiner Produktion über das Container Terminal Wilhelmshaven nach Fernost verschiffen

Erste Erfolgsmeldung für die neue JadeWeserPort-Vermarktung

Die vom niedersächsischen Wirtschaftsminister Olaf Lies angekündigte Vermarktungsoffensive für den JadeWeserPort kann einen ersten Erfolg verzeichnen, teilte Stefan Wittke, Pressesprecher des Ministers, mit.

Das Auricher Unternehmen B-Plast 2000 Kunststoffverarbeitungs-GmbH wird ab sofort einen Großteil seiner Produktion über das Container Terminal Wilhelmshaven nach Fernost verschiffen. Bereits jetzt fährt das mittelständische Unternehmen täglich sechs Container nach Wilhelmshaven, insgesamt sollen es jährlich rund 3200 TEU oder mehr werden.

Minister Lies hatte am 1. Juli in Wilhelmshaven die neue Vermarktungsstrategie für Deutschlands einzigen Tiefwasserhafen

angekündigt. Teil der Offensive ist es, Kunden aus dem Hinterland für das Container Terminal Wilhelmshaven zu gewinnen. „Ich bin sehr froh, dass uns das jetzt gemeinsam gelungen ist“, betont Lies. „Ein etabliertes Unternehmen hat die vielen Vorzüge unseres Hafens erkannt und will sie künftig für sich nutzen.“

Die B-Plast 2000 Kunststoffverarbeitungs-GmbH ist ein renommiertes und weltweit tätiges Kunststoffrecycling- und Handelsunternehmen mit Firmensitz in Aurich. Von hier werden täglich Containerverladungen in alle Welt durchgeführt. B-Plast 2000 hat die Firma Kühne & Nagel AG & Co. mit der Organisation der Transporte ab Wilhelmshaven beauftragt. Die Transporte nach Asien erfolgen mit der Reederei Maersk. Die Anlieferung der Container in Wilhelmshaven führt

B-Plast 2000 mit dem eigenen Fuhrpark durch. Am 6. August werden mit der Maersk Skagen die ersten 30 Container von B-Plast den JadeWeserPort in Richtung Singapur verlassen. In Singapur werden die Container dann auf die Maersk Skagen Eubank umgeladen, um dann ihren eigentlichen Zielort Hongkong zu erreichen. „Dieser Reiseweg zeigt, dass die Schiffsverbindung des Container Terminals Wilhelmshaven mit Maersk alle Häfen in Asien erreichen können, auch wenn die Container einmal umgeladen werden müssen“, erklärt Lies.

Abschließend erklärt der Minister: „Wir wissen natürlich, dass beim Container Terminal Wilhelmshaven noch viel Arbeit vor uns liegt. Wir werden mit unseren Anstrengungen, unseren Hafen zu vermarkten und zum Erfolg zu führen, nicht nachlassen.“ ■



Der JadeWeser-Port im Frühjahr 2013. Weitere Luftaufnahmen vom Jader-Weser Port 2013 auf LuftbildBlogger.de

Zum Geburtstag am 24. 8. ein Hafenfestafest mit Hubschrauberflügen, Hafenrundfahrten und Livemusik

25 Jahre Saarhafen Saarlouis/Dillingen

Von Gabi Böhm

Grund zum Abheben: Am 24. August steigt an Saar-Kilometer 58,8 ein Hafenfest für alle, die sich vom Saarhafen Saarlouis/Dillingen ein Bild machen wollen. Und zwar nicht nur zu Fuß oder vom Wasser aus mit stündlichen Hafenrundfahrten. Sondern sogar von oben: Mit Hubschrauberflügen bekommen die Besucher einen guten Überblick über den 25 Jahre jungen, knapp 500 000 Quadratmeter großen Hafen, dem mit Abstand bedeutendsten Umschlagplatz an der Saar. „Die Hubschrauberrundflüge waren auch bei dem Fest vor fünf Jahren recht begehrt“, sagt Dr. Horst Hanke (55), Geschäftsführer der Hafenbetriebe Saarland GmbH, die neben Saarlouis/Dillingen auch die Häfen in Völklingen und Merzig betreibt. Ob aus der Luft, am Boden oder auf der Saar: Eine Besichtigung des Saarhafens öffnet - auch mit einer Fotoausstellung - den Blick für die junge Geschichte und Leistungsfähigkeit des Hafens. Die Idee für das Großprojekt

und erste Verhandlungen stammten noch aus der Zeit, als das Saarland 1957 der Bundesrepublik beitrug, berichtet Hanke, der als promovierter Bauingenieur mit betriebswirtschaftlichem Aufbaustudium vor gut vier Jahren die Geschäftsleitung der Hafenbetriebe übernahm. In Nachkriegszeiten galt es, die Infrastruktur des Saarlands zu entwickeln, zu der neben dem Bau von Autobahnen oder Schienenwegen eben die Saar als Wasserstraße gehörte. Den obligatorischen ersten Spatenstich für den Saarhafen in Saarlouis/Dillingen gab es am 19. März 1987 mit Ministerpräsident Oskar Lafontaine. „Die Stimmung war froh, man hatte das große Ziel, den Hafen etwa mit der Eröffnung der Schifffahrtsstraße Saar fertig zu bringen“, sagt Hafenmeister Detlef Lauer (61), der schon bei Baubeginn des Saarhafens mit dabei war. Die offizielle Eröffnung der Saar als Schifffahrtsstraße erfolgte im Oktober 1987. In Rekordzeit wurde trotz schlechten Wetters und eines Dammbrochs das Hafenbecken ausgehoben. Nur zwei Monate nach der Freigabe der Saar als

Schifffahrtsweg erfolgte ein provisorischer Umschlag im noch unfertigen Saarhafen. Das erste Schiff: Die M.S. Vigilia, beladen mit Erz aus Brasilien, erinnert sich Lauer. Die offizielle Einweihung des Saarhafens war am 16. Juli 1988, der erste Geschäftsführer hieß Günter Dorn. Von den 40 Millionen Euro Baukosten flossen knapp fünf Millionen in den Grundwasserschutz. Trinkwasserbrunnen mussten verlegt, das Hafenbecken mit Dichtschichten abgesichert und landwirtschaftliche Ausgleichsflächen gebildet werden. Von Beginn an mit im Boot saß die Dillinger Hütte, die über ein zwei Kilometer langes Förderband mit dem Hafen verbunden ist. „Natürlich gab es unterschiedliche Auffassungen zum Hafenbau: Die Einen fanden das Großprojekt sehr gut, andere störte der Eingriff in die Natur“, fasst Hanke zusammen.

Saarhafen als Chance für die Stahlindustrie im Saarland

Von Beginn an sei der ganz wesentliche Umschlag über das Beliefern der Dillinger und Völklinger Hütte mit Rohstoffen für die Stahlindustrie erfolgt. Ein Blick in die Umschlagsstatistik der drei Saarhäfen in den letzten 18 Jahren zeigt recht stabile Zahlen: 3,2 bis 3,8 Millionen Tonnen im Jahr. Einen Rückgang auf 2,3 Millionen Tonnen vor zehn Jahren erklärt Hanke mit der Stahlkonjunktur, mit der man eng verbunden sei und die damals Einbrüche hatte. Mittlerweile



Der Hafen Saarlouis/Dillingen aus der Vogelperspektive.

Fotos: Hafenbetriebe Saarland



Vielfältige Umschlagaktivitäten im Hafen.

habe sich der Anteil anderer Güter verstärkt, insbesondere an Kohle, seit 2012 der Kohleabbau im Saarland eingestellt wurde. Importierte Steinkohle aus Südamerika, im Tagebau gewonnen, sorgte für einen Anstieg des Umschlags. "Wenn es sich so weiter entwickelt", geht Hanke von einem "Rekordumschlag" in diesem Jahr aus: etwa vier Millionen Tonnen in den drei Saarhäfen, wobei der Umschlag in Saarlouis/Dillingen 90 Prozent des Gesamtumschlags ausmacht. Nach der Dillinger Hütte, die den Nord- und Ostkai angemietet hat, siedelte sich die Dillinger Hafenumschlagsgesellschaft mbH (DHUG) 1988 im Saarhafen an. Damals

schlug sie hauptsächlich Kohle und Petrolkoks um, berichtet Hafenmeister Lauer. Die DHUG zählt neben der Dillinger Hütte zu den großen Wirtschaftspartnern der Hafentriebe, aber auch der Entsorgungs- und Recyclingbetrieb Theo Steil hat seit Anfang der 90er Jahre im Saarhafen einen Standort. Jüngster Betrieb im Saarhafen: Neu seit 2012 ist der Ölumschlag des Unternehmens Meguin, das ein Tanklager mit zehn Tanks à 1 800 Kubikmeter in Betrieb hat.

Projekt: „Containerverkehr von der Saar bis in die Westhäfen“

Optimistisch blickt Hanke einem geplanten

Projekt entgegen: einem "Linienverkehr" nach Trier, um über die Mosel den Containerverkehr von der Saar bis zu den Westhäfen Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam zu öffnen. Dafür bieten 60 000 Quadratmeter von insgesamt 260 000 Quadratmeter Gewerbefläche Platz, die derzeit kurzfristig vermietet sind. Eine vor einigen Jahren geplante Ansiedlung von Pflanzenölkraftwerken an gleicher Stelle hatte sich nach größerer öffentlicher Diskussion zerschlagen. Hanke findet es „rückblickend gut“, dass das damals umstrittene Projekt nicht realisiert wurde. Nun sei ausreichend Platz, um im Saarhafen Saarlouis/Dillingen Container-

— Anzeige —

HAFENBETRIEBE SAARLAND

Logistikpartner für die saarländische Wirtschaft.

FREIE FAHRT ZU DEN MÄRKTEN DER WELT

Die Hafenbetriebe Saarland ermöglichen die Erschließung der wichtigsten Wirtschaftsräume entlang der Saar und ihre Anbindung an das deutsche Wasserstraßennetz sowie die internationalen Seehäfen. Sie bieten so die Grundlage für wirtschaftliche und ökologische Transporte.



EIN STARKER PARTNER

Die Hafenbetriebe stellen in ihren drei Saarhäfen Saarlouis/Dillingen, Völklingen und Merzig eine gute Infrastruktur zur Verfügung und unterstützen Sie bei Ihren Transport- und Logistikaufgaben. Wir verknüpfen die Verkehrsträger Wasserstraße, Schiene und Straße und bilden so ein wichtiges Rückgrat für die Wirtschaft im Saarland.



HAFENBETRIEBE

Saarland



Hafenbetriebe Saarland GmbH

Südkai 4 · 66740 Saarlouis
Tel.: 06831 400 45 21
Fax: 06831 400 45 49
E-Mail: info@saarhafen.de
Internet: www.saarhafen.de

verkehr zu etablieren. Schon jetzt würden Container nach Bedarf verschifft, manchmal gebe es bereits ganze Containerschiffe auf der Saar. Geplant ist nach dem Vorbild einer „Buslinie“ mit festen Abfahrtszeiten ein turnusgemäßer Linienverkehr als offenes Angebot, zu dem jeder, der Container verschicken will, seine Container in den Saarahafen bringen kann.

Noch ist das Projekt in Planung. Wer den Containerverkehr betreibt, mit welchen Partnern, als welches Betriebsmodell: Fragen wie diese seien derzeit noch offen, sagt Hanke. Sollte der Containerverkehr im Saarahafen kommen, wäre damit eine wichtige Lücke gefüllt. Denn der Saarahafen Saarlouis/

Dillingen sei derzeit der größte Binnenhafen in Deutschland ohne regelmäßigen Containerverkehr. Rund um die Uhr, auch nachts und feiertags, wird im Hafen umgeschlagen.

Der Weitertransport kann über Schiene und Straße erfolgen. Es gibt zwei Spezialkais: einen Schwerlastkai und eine Roll on-Roll off (Ro-Ro)-Rampe. Auf letzterer kann ohne Kran der Tieflader direkt auf das Schiff fahren. Das Hafenbecken ist 105 bis 130 Meter breit. Die garantierte Abladetiefe beträgt drei Meter, tatsächlich ist das Hafenbecken 5,50 bis 6 Meter tief. Schub- und Koppelverbände bis 172 Meter Länge sowie Schiffe als Einzelfahrer bis 135 Meter Länge sind im Saarahafen willkommen. Passagierschiffe

hingegen dürfen dort nicht anlegen, sagt Hanke. Mit einer Ausnahme: Beim Hafenfest können die Gäste der Hafenrundfahrten im Hafen aus- und einsteigen. Hanke freut sich über viele Besucher, die sich vor Ort ein Bild machen möchten. Auch Kinder und Familien sind willkommen. Dass der Hafen Sinn für Nachwuchsarbeit und Information hat, beweist sein schon lange etabliertes Angebot „Hafen für Kinder“, das auf der gerade neu gestalteten Website zu finden ist. Außerdem gibt es Schulklassenführungen und spezielle Comichefte für Kinder. Am 23. August, einen Tag vor dem großen Hafenfest, wird das Jubiläum mit einem offiziellen Festakt gefeiert. Erwartet wird unter anderem Minister Heiko Maas.

Daten und Fakten

Baukosten des Hafens

Leistungen der Hafenbetriebe:

Grunderwerb	4,6 Mio. €
Hafenbecken, Uferwände, Aufschüttungen	12,1 Mio. €
Straßen, Gleise, Abwasserleitungen, E-Leitungen	8,2 Mio. €
Landschaftspflege	1,7 Mio. €
Grundwasserschutz (Dichtschicht, Sickerleitungen, Trinkwasserleitung Kanal Rodener Wiesen)	4,8 Mio. €
Planung, Bauleitung, Baunebenkosten	4,4 Mio. €
Erweiterung des Gewerbegebietes	4,6 Mio. €
Gesamtkosten für Hafenbetriebe	40,4 Mio. €

Leistungen der Industrie (Umschlaggeräte, Gurtförderanlage)	15,3 Mio. €
---	-------------

Technische Daten des Hafens

Gesamtfläche	440.000 m ²
Hafenbecken	88.000 m ²
Gewerbeflächen, Straßen und Gleise	262.000 m ²
Grünflächen	90.000 m ²
Nordkai in Spundwand	Länge = 500 m
Südkai in Beton	Länge = 550 m
Ostkai in Beton	Länge = 105 m
RO-RO-Rampe	30 m
Schwerlastkai	45 m
Breite des Hafenbeckens	zwischen 105 m und 130 m
Garantierte Abladetiefe	3,00 m

Umschlageinrichtungen:

Nordkai	Portalkran und Stetigtlader
Südkai	Dreh-Wipp Kran Mobilbagger

Umschlagleistung

Von April 1988 bis 31.12.2013	82.265.000 t
Im Schnitt pro Jahr	3.300.000 t

Quelle: Hafенbetriebe Saarland GmbH

Die wirtschaftliche Bedeutung des Saarahafens für die Region fasst Hanke bereits jetzt zusammen: Nach einer Studie sichere der Saarahafen direkt und indirekt 17 000 Arbeitsplätze. Damit das auch so bleibt, hat Hanke eine konkrete Forderung: den Ausbau der Moselschleusen mit zweiten Kammern, um Warte- und Verlustzeiten zu vermeiden. Und noch einen Wunsch hat der Hafенbetriebe-Chef: Dass das Wetter am 24. August mitspielt. Dann ist, je nach Besucherandrang, Feiern nach dem Motto "open end" angesagt. Und natürlich Grund zum Abheben. ■

Hafenfest am 24.8.2013

Ab 10 Uhr stündliche Hafенrundfahrten mit dem Schiff. Wer das Fest stilgerecht und ohne Auto erreichen will: Im Rahmen der Hafенrundfahrten fährt das Schiff bis zur Anlegestelle in Saarlouis. Von dort geht es in den Hafen - und nach Besichtigungen und Festprogramm bequem wieder zurück. Die Hubschrauberrundflüge kosten 45 Euro (Kinder 40 Euro) pro Person und dauern eine Viertelstunde. Das Fest zum Hafен-Jubiläum beginnt um 10 Uhr. Es gibt Livemusik, Vorführungen eines Zauberkünstlers und am Nachmittag eine Rettungsübung der Feuerwehr und des DLRG mit Rettungstauchern und Drehleiter. Vormittags ist die Werkskapelle der Dillinger Hütte mit von der Partie, die eher selten in der Öffentlichkeit spielt. Das Polizeiorchester des Saarlands will den Besuchern einheizen. Für Kinder gibt es eine Hüpfburg und Schiffsschaukel. Essens- und Getränkestände sind vorhanden.

Logistikertreffen in Minden

Reger Container-Verkehr zwischen Hamburg und Westfalen

Rund 70 Teilnehmer aus Norddeutschland und Ostwestfalen trafen sich jetzt in Minden, um sich über die Möglichkeiten des Transportes auf der Schiene – und insbesondere auf dem Wasser – zwischen Minden und dem Seehafen Hamburg zu informieren. Auf Einladung des Hafens Hamburg Marketing e.V., der Mindener Hafen GmbH und der BOBE Spedition GmbH wurden den Gästen – darunter Logistiker aus Hamburg und dem ostwestfälischen Raum sowie Vertretern von regionalen Wirtschafts- und Industrieunternehmen – mehrere Vorträge von Experten geboten, die am System Binnenschifftransport zwischen den Regionen Hamburg und Ostwestfalen beteiligt sind.

Zu Beginn begrüßte Axel Mattern (Mitglied des Vorstands, Hafen Hamburg Marketing e.V.) die Gäste und verwies auf die Bedeutung Westfalens für den größten deutschen Seehafen. Für Hamburg ist Nordrhein-Westfalen mit einem Gesamtvolumen von rund 500.000 TEU pro Jahr eines der wichtigsten deutschen Bundesländer im Container-Hinterlandverkehr. Ein leistungsstarker Hafen mit Linienverkehren in alle bedeutenden Marktregionen der Welt bilde die Grundlage für die sehr gute Anbindung Nordrhein-Westfalens im seeseitigen Außenhandel via Hamburg, so Mattern.

Linienverbindungen

Einige dieser Linienverbindungen haben ihren Ursprung bzw. ihr Ziel in Minden, dem Umschlagpunkt für Container, die über die Verkehrsmittel Bahn und Binnenschiff den Weg nach Hamburg antreten, wie Claus-Dieter Cielobatzki, Geschäftsführer der MEW-Mindener Entwicklungs- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH in seiner anschließenden Begrüßung berichtete.

Folgend berichtete Malte Wittbecker, Geschäftsstellenleiter des Planungsverbandes Regioport Weser, über den RegioPort und die aktuellen Entwicklungen.

Im Kern vermittelte er dabei die Dimension und die Eckdaten des Vorhabens selbst und informierte über die Gründe die zur Entscheidung führten, ein neues Terminal für den Umschlag von Containern auf

dem Stadtgebiet Mindens, an der Grenze zu Niedersachsen, bauen zu wollen. Dies seien unter anderem die nicht mögliche Erreichbarkeit des aktuellen Standorts mit Großmotorgüterschiffen, wie sie zukünftig verstärkt eingesetzt werden, und die annähernde Kapazitätsauslastung des aktuellen Terminals.

Containerverkehre

Für ebendiese Verkehre zeichnen sich zwei Akteure verantwortlich. Einer davon ist die BOBE Spedition GmbH, die seit Inbetriebnahme des Containerterminals in Minden im Jahr 2002 am Standort aktiv ist. Seit dem Jahr 2006 betreibt die Spedition in Zusammenarbeit mit der Deutschen Binnenreederei AG (DBR) einen Liniendienst zwischen Hamburg und Minden auf der Wasserstraße, wie Michael Morkvenas, Niederlassungsleiter Minden der BOBE Spedition GmbH, anschließend berichtet. Bei BOBE habe man frühzeitig die positiven Entwicklungen im Containerverkehr auf den so genannten alternativen Verkehrsträgern (Wasserstraße und Schiene) erkannt. Da aber am Stammsitz des Unternehmens in Bad Salzuflen keine Zugänge zu diesen vorhanden sind, kam die Nachricht der Inbetriebnahme eines Terminals in Minden gerade zur rechten Zeit – eine Entscheidung die, an der Entwicklung der Umschlagzahlen gemessen, sich bewährte.

Anschließend berichtete Heiko Tominski, verantwortlich für den Bereich Marketing & Sales bei der DBR, über die Anforderungen, die eine Linienverbindung zwischen Hamburg und dem Hinterland auf dem Binnenschiff mit sich bringt. Neben dem erforderlichen Grundvolumen, welches der Transport per Binnenschiff erfordere, sei die besondere Herausforderung in Hamburg die Struktur im Hafen.

Hier müsse eine Vielzahl von Terminals bedient werden, um den Kunden die Wahl ihres bevorzugten Terminals zu lassen und damit ein attraktives Angebot zu erstellen. Über die Jahre hat die DBR mit dem hier benötigten Equipment und Erfahrungswerten ein System erstellt, die eine Linienverbindung zu Standorten wie Minden erst ermöglichene.

Neues Marktsegment Hülskens übernimmt Wasserbau-Aktivitäten von Alpine Bau

Die Hülskens Wasserbau GmbH & Co. KG mit Sitz in Wesel hat bereits Ende Mai 2013 die gesamten Wasserbau-Aktivitäten der Alpine Bau Deutschland AG, Stuttgart, übernommen. Der Gerätepark wurde am Hauptsitz in Wesel integriert, ein Teil der Mitarbeiter ist an den Standort am Niederrhein gefolgt. Mit dem Erwerb dieses Unternehmensbereichs bietet Hülskens Wasserbau seinen Kunden ein erweitertes technisches Know-how und ein umfassenderes Leistungsspektrum durch den Einstieg in neue Marktsegmente an. Dazu gehört zum Beispiel das Arbeiten auf kleineren Gewässern mit geringeren Durchfahrtsbreiten, die vor allem im Großraum Berlin und in Ostdeutschland zu finden sind. Das Unternehmen hat darüber hinaus mit der Übernahme von insgesamt 21 schwimmenden Spezialgeräten wie Pontons, Schubbooten, Schubleichtern und einem Steinschüttgerüst seine bisherigen Kapazitäten vergrößert.

Seit über 100 Jahren plant und realisiert Hülskens Wasserbau für öffentliche und industrielle Kunden komplexe Vorhaben im Wasserbau. Die Aufgaben reichen von der Spundwand bis hin zum Bau großer Hafenbecken, vom Dükerbau bis zur Rekulтивierung stillgelegter Abbauflächen. Die Spezialisten gehören zum Firmenverband Hülskens mit Stammsitz in Wesel. Das familiengeführte mittelständische Traditionsunternehmen beschäftigt insgesamt rund 800 Mitarbeiter in den Bereichen Wasserbau, Spezialschiffahrt, Kanalspedition, Sand- und Kiesgewinnung, Rekulтивierung und Transportbeton- sowie Betonfertigteilerherstellung.

Der Bereich Wasserbau umfasst grundsätzlich alle Maßnahmen, die die Nutzbarkeit des Wassers oder den Schutz vor dessen Auswirkungen zum Ziel haben. Arbeiten im, am und auf dem Wasser sind eine große Herausforderung für Planung, Maschinen und Personal. ■

Nach der Flut an der Donau

Dammverstärkungen beginnen noch 2013

Die Dämme an der Donau oberhalb von Passau werden ab September verstärkt. Sie wurden gleichzeitig mit dem Wehr Kachlet zwischen 1922 und 1927 errichtet und erstmals in den 90er Jahren verstärkt. Damals erhielten sie eine Dammfußentwässerung, die Seitenwege wurden erhöht. Jetzt sind in einem ersten Schritt vier Projekte geplant. Das Wasser- und Schifffahrtsamt weist vorsorglich darauf hin, dass einzelne Wege gesperrt werden müssen und mit Verkehrsbehinderungen zu rechnen ist. Die Arbeiten sollen im Herbst beginnen.

Das Hochwasser im Juni erforderte bereits vereinzelt Notsicherungsmaßnahmen an den Dämmen in der Stauhaltung Kachlet. Eine Gruppe von Spezialisten hat ihren Zustand jetzt über einen längeren Zeitraum in umfangreichen Untersuchungen und mit Berechnungen erkundet. Die dabei erkannten Defizite sollen behoben, die Dämme dauerhaft gesichert werden.

Im ersten Schritt vier große Projekte

Auf der linken Donauseite am Klinghof ober-

halb von Gaishofen wird der Betriebsweg des Wasser- und Schifffahrtsamtes, der auch als Fahrradweg genutzt wird, um etwa einen Meter erhöht. Dabei wird auch der Dammfuß verstärkt. Bei Gaishofen wird der Damm an der schmalsten Stelle auf einer Länge von 47 Metern mit einer Spundwand verstärkt und diese mit Natursteinen verblendet.

Die Wege werden für die Zeit der Bauarbeiten vorübergehend gesperrt, Umleitungen ausgeschildert. Beschädigte Wege werden im Anschluss erneuert.

Auf der rechten Donauseite wird in Heining die Stützmauer am Schöpfwerk mit einer zurückgesetzten Betonbohrpfahlwand verstärkt. Nach Abschluss der Arbeiten wird das alte Erscheinungsbild wieder hergestellt. In unmittelbarer Nähe zum Schöpfwerk befindet sich der Klaffenbach, an dessen Dämmen ebenfalls Arbeiten nötig sind. Auf der linken Seite wird auf 13 Metern Länge eine Spundwand gesetzt, auf der rechten Seite wird das Gelände erhöht.

Am Mitterbruchbach wird zwischen Bahndamm und Straße das Erdreich um das

Mitterbruchbach-Gerinne herum mit Zement-Suspension injiziert, damit darunter keine wasserführende Fuge entstehen kann. Diese Arbeiten finden zum Teil von der Bundesstraße B8 aus statt. Mit Verkehrsbehinderungen ist zu rechnen.

Dammerhöhungen im zweiten Schritt

2014 sind weitere Maßnahmen geplant, für die jetzt das Planfeststellungsverfahren beantragt wird. Darin geht es um erforderliche Dammerhöhungen auf der linken Donauseite in Schalding, Irring und Gaishofen. Der Bereich soll vor einem Jahrhunderthochwasser geschützt werden.

Geplant und durchgeführt werden die Maßnahmen von dem für die Donau zuständigen Wasser- und Schifffahrtsamt Regensburg. Vertreten wird es durch die Projektgruppe Dammnachsorge in Nürnberg, sie untersucht auch die Dämme am Main-Donau-Kanal und am Main.

Dammsicherheit ist Daueraufgabe

Auch nach der baulichen Sicherung überwachen die Dammeobachter des Außenbezirks Passau den Zustand der Dämme wie bisher bei regelmäßigen Kontrollgängen. Sie achten auf Wühltierbauten, messen Grundwasserstände und erkennen selbst leichte Veränderungen. Diese Kombination aus baulicher Sicherung und regelmäßiger Überwachung bietet einen umfassenden Schutz. ■



Das Hochwasser im Juni erforderte bereits vereinzelt Notsicherungsmaßnahmen an den Dämmen in der Stauhaltung Kachlet.

Schifffahrtszeichen auf See- und Binnenwasserstraßen

Signale und Regeln für die Berufs- und Sportschifffahrt

Bereits dreiviertel Jahr nach dem Erscheinen der aktualisierten Ausgabe der „Signale der Binnenschifffahrt“ (1996 Binnenschifffahrts-Verlag Duisburg, 2012 F. Barg Verlag Düsseldorf) liegt mit diesem Buch nun eine weitere Aktualisierung vor. Änderungen in der Gestaltung des bisherigen Buches, Änderungen in der Rheinschifffahrts-Polizeiverordnung und insbesondere die neue Wahrschauregelung auf dem Rhein zwischen Oberwesel und St. Goar ab dem 1.12.2013 machten die Neuauflage erforderlich. Um gleichzeitig der engen Verbindung zwischen Binnenschifffahrt, Seeschifffahrt sowie Berufs- und Sportschifffahrt Rechnung zu tragen, haben wir den Titel des Buches angepasst.



Und das finden Sie in dem Buch:

- aktuelle Auszüge aus den wichtigsten Polizeiverordnungen für die Schifffahrt auf den deutschen Binnen- und Seewasserstraßen
- Abbildungen und Erläuterungen der an den Ufern aufgestellten Zeichen,
- detaillierte Beschreibungen der Tag- und Nachtbezeichnungen der Fahrzeuge während der Fahrt und beim Stillliegen,
- Notsignale,
- Zeichen an Brücken und Schleusen,
- schwimmende und feste Fahrwasserzeichen,
- Schallsignale und Signalmittel.
- wichtige Anschriften und Rufnummern für die Sport- und Berufsschifffahrt
- die neue Wahrschauregelung auf dem Rhein zwischen Oberwesel und St. Goar ab 1.12.2013

Eben alles, was Schiffs- und Bootsführer zum sicheren und vorschriftsmäßigen Betrieb ihres Wasserfahrzeugs wissen sollten. Das Büchlein passt wegen seines A6-Formates in die Brusttasche eines Hemdes und in jede Handtasche.

Preis € 10,00 inkl. MwSt. und Versand innerhalb Deutschlands. Andere Länder zuzüglich € 3,45 Porto.

Schifffahrtszeichen auf See- und Binnenwasserstraßen

ISBN 978-3-9813124-4-7

Dr. Regina Winterberg, Friedbert Barg

Preis € 10,- inkl. MwSt. und Versand innerhalb Deutschlands.

Andere Länder zuzügl. € 3,45 Porto.

Friedbert Barg Verlag
Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf
Tel. 0211-383683 Fax 0211-383684

Bestellungen per E-Mail an: signale@barg-verlag.de



TURN-KEY SMALL AND MID SCALE LNG SYSTEMS – ENGINEERING AND INSTALLATION



- Maritime LNG fuel system
 - Inland ships
 - Seagoing ships
- LNG bunkering systems
 - Land based
 - Installed on ship
- LNG and LCNG truck and bus filling stations
- LNG regasification systems for industry



Koperweg 3 2401 LH Alphen aan den Rijn, The Netherlands
Phone : +31 (0) 172 41 80 80 E-mail : info@cryonormsystems.com
Internet: www.cryonormsystems.com