

9/2012

Schiffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

NRW-Minister M. Groschek

Häfen sollten sich nicht aus-konkurrenzieren, - es wird weitere Kooperationen geben

Seite 8

Tankreederversammlung

Trübe Aussichten in der euro-päischen Tank- und Chemie-schifffahrt

Seiten 12-14

Arbeitskreis Binnenschifffahrt

Hamburg steht an der Seite der Binnenschiffer: Hast du ein Binnenschiff, dann nutze es!

Seiten 30-31

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



Die Transport- und Haftpflichtversicherung der esa EuroShip.

**Neu:
Bis zu € 50 Mio. Deckung**

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

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

Ein Unternehmen der Allianz 


esa

SIGNALE DER BINNENSCHIFFFAHRT für Berufs- und Sportschiffer

Ende Oktober 2012 wird eine neue und überarbeitete Auflage der zuletzt 1996 im Duisburger Binnenschiffahrts-Verlag erschienenen „Signale der Binnenschiffahrt“ herauskommen. Zum Inhalt gehören u.a.



- 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 Berufsschiffahrt

Eben alles, was Schiffs- und Bootsführer zum sicheren und vorschriftsmäßigen Betrieb ihres Wasserfahrzeugs wissen sollten. Das Büchlein, das wegen seines A6-Formates in die Brusttasche eines Hemdes und in jede Handtasche passt, basiert weitgehend auf den Arbeiten von Franz Marzeion, der die beiden vorangegangenen Ausgaben von „Signale der Binnenschiffahrt“ mitgestaltet hat. Autoren der aktuellen Ausgabe sind Dr. Regina Winterberg, Fachlehrerin am Schiffer-Berufskolleg RHEIN in Duisburg-Homburg, und der Düsseldorfer Schifffahrtsjournalist Friedbert Barg.

Der Preis beträgt € 6,50 pro Exemplar inkl. MwSt. und Versand.

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

Signale der Binnenschiffahrt
für Berufs- und Sportschiffer
ISBN 978-3-9813124-2-3
Dr. Regina Winterberg, Friedbert Barg

Friedbert Barg
Fachverlag für Schifffahrt und Wasserstraßen
Mülheimer Straße 4, 40239 Düsseldorf
Tel. 0211-383683 Fax 0211-383684



Friedbert Barg
Herausgeber

Was auch immer letztendlich bei der Umsetzung der - ja noch gar nicht endgültig abgesegneten - Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung herauskommt, - eines sollten alle beteiligten Stellen im Auge behalten:

Es geht nicht darum, jemandem einen Schaden zuzufügen!

Im - zumindest von außen sichtbaren - Verhältnis zwischen den Verkehrsexperten der oppositionellen SPD und denen der Regierungskoalition und damit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) scheinen so einige Fetzen zu fliegen, - zumindest in eine Richtung und zumindest wenn es um die Beurteilung der vom BMVBS geplanten Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) geht. Sogar von „Stümperei“ und „Nullnummer“ ist da die Rede. Ob das die sachlich und fachlich richtige Bewertung des Vorhabens ist, mag mal dahingestellt sein. Der SPD-Bundestagsabgeordnete Gustav Herzog ist jedenfalls dieser Meinung.

Das Ministerium und die Verkehrspolitiker der Koalition halten sich mit Gegenäußerungen zurück - und gießen auf diese Weise kein weiteres Öl ins Reformfeuer.

Der Binnenschifffahrt, die zusammen mit einer Reihe von Ämtern der WSV hauptsächlich von den Auswirkungen betroffen sein wird, bleibt ohnehin nichts anderes übrig, als abzuwarten und zu versuchen, in Gesprächen und Informationsrunden mit den handelnden und entscheidenden Personen das Beste (für sich) herauszuholen.

Was auch immer letztendlich bei der Umsetzung der - ja noch gar nicht endgültig abgesegneten - Reform herauskommt, - eines sollten alle beteiligten Stellen im Auge behalten: Es geht nicht darum, jemandem einen Schaden zuzufügen.

Keiner will keinem schaden. Weder die Abgeordneten dem Gewerbe, weder der Minister und seine Beamten den Abgeordneten, noch das Gewerbe der Verkehrspolitik. Es geht insgesamt um die Verbesserung von Strukturen, - und die sind doch immer irgendwo verbesserungsfähig. Egal wo und egal in welchem Bereich.

Klar ist, dass jeder das aus seiner Sicht und Wahrnehmung heraus Beste und Wirksamste zur Verwirklichung seiner Pläne leisten will - und das durchaus im vermuteten Sinne desjenigen, den diese Vorhaben letztendlich betreffen.

Klar ist aber auch, dass es Spielregeln zu beachten gilt. Und eben diese sieht der Abgeordnete Gustav Herzog durch den Bundesverkehrsminister nicht eingehalten. Herzog ist der Meinung, dass der Minister überhaupt nicht befugt ist, die WSV in der beabsichtigten Form zu reformieren. Hier sei die Zustimmung des Bundesrates erforderlich.

Und um diese Vermutung zu untermauern, hat der Abgeordnete den Wissenschaftlichen Dienst des Deutschen Bundestages gebeten, das Vorhaben des BMVBS doch einmal juristisch genauer unter die Lupe zu nehmen. Dass der Wissenschaftliche Dienst des Hohen Hauses über jeden Zweifel erhaben ist, steht wohl außer Frage.

Und siehe da, der Wissenschaftliche Dienst kommt in seiner Bewertung zu der Erkenntnis, dass es mehrere (zumindest zwei) Möglichkeiten gibt und dass die Spielregeln nach dem aktuellen Stand der Dinge gar nicht so eindeutig, sondern durchaus interpretierbar sind.

Hier ist ein Auszug aus den Schlusssätzen der Bewertung: „Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung beabsichtigt, dem Deutschen Bundestag Ende 2012 einen Gesetzesentwurf vorzulegen. Dieser Gesetzesentwurf soll die organisatorischen Veränderungen regeln. Einer Zustimmung des Bundesrates bedarf es bzgl. der Errichtung der Generaldirektion nicht, da Art. 87 Abs. 3 Satz 1 GG lediglich ein Bundesgesetz, nicht aber die Zustimmung des Bundesrates verlangt. Daher handelt es sich um ein Einspruchsgesetz.“

Weiter: „Etwas anderes könnte sich jedoch aus Art. 87 Abs. 3 Satz 2 GG ergeben. Dieser sieht vor, dass bundeseigene Mittel- und Unterbehörden nur mit Zustimmung des Bundesrates errichtet werden können. Sollte der geplante Gesetzesentwurf auch die Abschaffung der bisherigen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen (Mittelbehörden) vorsehen, so könnte daraus die Zustimmungsbedürftigkeit des gesamten Gesetzes folgen. Art. 87 Abs. 3 Satz 2 GG gilt seinem Wortlaut nach zwar lediglich für die Errichtung von Mittelbehörden. Grundsätzlich gilt jedoch, dass die Abschaffung einer Behörde nach den Regeln ihrer Errichtung erfolgt (actus contrarius).“

Und: „Eine abschließende Bewertung kann ohne das Vorliegen eines konkreten Gesetzesentwurfs nicht getroffen werden.“

Der Abgeordnete Gustav Herzog hat dem Schifffahrts-Magazin eine Kopie der Bewertung des Wissenschaftlichen Dienstes überlassen. Wer sich dafür interessiert, kann sie sich auf www.schifffahrtsmagazin.de durchlesen und herunterladen.

Insgesamt also gilt: Warten wir erstmal den Dezember 2012 ab. Und wahrscheinlich auch die Bundestagswahlen 2013. Vorher wird kaum etwas passieren. ■

Schifffahrt

- Wurm & Köck trauert
Erich Wurm mit 86 verstorben 6
- Geschichte(n) der Seefahrt, Band III
Neues Buch: Seemächte und Seefahrtsrouten 6
- Jahrestagung lädt zum wissenschaftlichen Austausch
107. STG-Hauptversammlung 7
- Verstärkung für das Schifffahrts-Magazin
Sabo Krebs neu in der Schiffstechnik-Redaktion 7
- NRW-Verkehrsminister Michael Groscheck im Schifffahrts-Magazin-Interview
Die Häfen sollten sich nicht auskonkurrenzieren, -
es wird weitere Kooperationen geben 8
- NIHK: Ein leistungsfähiges Wasserstraßennetz ist für
den Norden unerlässlich
Das Nadelöhr Scharnebeck endlich beseitigen 10
- RheinCargo: 1,6 Mio. t STEAG-Kohle 10
- Jährlich verlassen über 300 Krane die Produktions-
standorte in Augsburg, Berlin und Essen
Mittelstandspreis für den Kranhersteller Teichmann 11
- Tankreederversammlung des Bundesverbandes der
Deutschen Binnenschifffahrt
Trübe Aussichten in der europäischen Tank- und
Chemieschifffahrt 12
- **Schifffahrts-Magazin**-Serie: Schiffer-Berufskolleg RHEIN
Von der Dorfschule zum Bildungszentrum 14
- Eröffnung der Dialogistik Duisburg im Museums-
restaurant „Schiffchen“
Investition in Wissen als Erfolgsfaktor 18

- Hafenfest im Duisburger Hafenstadtteil Ruhrort
Vier Tage Party pur an Rhein und Ruhr 20
- Bunkerdienst Rheintank
Damit Schiffer keine Zeit verlieren 22
- Patent- und Schifferausbildung bei Rolf Karmineke
in der Duisburger Atlas Schifffahrt & Verlag GmbH
Kenntnisse kann man doch nie genug haben 23

Häfen / Wasserstraßen

- Hamburger Arbeitskreis Binnenschifffahrt
„Hamburg steht an der Seite der Binnenschiffer“ 30
- Spannweite 71 Meter, Auskrugung 37 Meter
Eine neue Containerbrücke für den Hafen Koblenz 32
- In nur 9 Monaten für die Daimler AG gebaut
Neues Logistikzentrum im Hafen Wörth 33
- Im Moselhafen Trier sind mehr als 40 Firmen ansässig
Zum Geburtstag: Neue Kaimauer für den Hafen Trier 34



- BÖB-Geschäftsführer Boris Kluge: Verarbeitung und
Umschlag von Biomasse kann Zukunftsmarkt für Binnen-
häfen und Binnenschifffahrt sein
Öffentliche Binnenhäfen beschäftigten sich in Passau
mit neuen Entwicklungen 36

Titelbild: Begegnung von Berufs- und Sportschifffahrt auf dem Rhein vor der Düsseldorfer Altstadt. Das Foto ist zugleich Titelbild der neu aufgelegten „Signale der Binnenschifffahrt“, die Ende Oktober erscheinen. Lesen Sie dazu auch die Informationen in der Anzeige auf der 2. Umschlagseite dieser Ausgabe. Foto: Friedbert Barg

Impressum

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen und Schiffstechnik

Gegründet 2008
Deutsche Nationalbibliothek ISSN 1867-8831

Herausgeber und Verlag

Friedbert Barg
Fachverlag für Schifffahrt und Wasserstraßen

Mülheimer Straße 4, 40239 Düsseldorf
Tel. +49 (0)211-383683, Fax +49 (0)211-383684

Redaktion

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

Online-Redaktion

Sylvia Arlt (sylvia-arl@schifffahrts-magazin.de)

Schiffstechnik-Redaktion

Sabo Krebs (sabo.krebs@schifffahrts-magazin.de)

Ständige Autoren/Korrespondenten

John C. Albrecht (Basel), Peter Baumgartner (Österreich), Matthias Goergens (Düsseldorf), Petra Grünendahl (Duisburg), Jenny May (Berlin), Dr. Carola Siedhoff (Hamburg), Werner Reuter (Mannheim).

Anzeigenleitung Deutschland

Michael Spahn, Hafenstraße 9, 55118 Mainz
Tel. 06131 / 62 74 626 Fax 06131 / 27 56 164
m.spahn@schifffahrts-magazin.de

Anzeigenleitung Österreich

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

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 6/2012 vom 01.01.2012

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

Schiffstechnik

- RoRo-Schwergut-Schubleichter URSUS getauft
Berliner Bär stemmt das Schwergut der Behala 24



- Mit 2.100 Ausstellern und über 50.000 Fachbesuchern sowie Vertretern aus Politik und Wissenschaft, die bislang erfolgreichste SMM
Klare Signale in Richtung Zukunft 26
- Kostenreduzierung durch verringerte Durchlaufzeiten
MAN erhält GL-Zertifikat für die Alternative Produktzertifizierung 28
- Ein neues Motorleben in vier Wochen
SKL Motor wird zu MTU Reman Technologies 29

Rubriken

- Editorial 3
- Impressum 4

Inserentenverzeichnis

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

| | |
|---|------------------|
| Atlas Schifffahrt | 21 |
| Ball der Schifffahrt | 12 |
| Carl Rehder Gruppe | 6 |
| Druckerei Dünnwald | 37 |
| DTG | 15 |
| Ed Line | 25 |
| Erlenbacher Schiffswerft | 24 |
| esa-Allianz | Titelseite |
| Fördergesellschaft Museum der Deutschen | |
| Binnenschifffahrt e.V. | 4. Umschlagseite |
| Ingo Gersbeck Schiffsservice | 24 |
| Hafen Mannheim | 12 |
| Hafen Trier | 33 |
| Magdeburger Hafen GmbH | 30 |
| MSG eG | 7 |
| Port of Hamburg | 31 |
| Rheintank GmbH | 19 |
| Schwarz-Technik GmbH | 29 |
| Schulschiff „Rhein“ | 21 |
| Wernz GmbH | 28 |
| Wittig Schiffsausrüstung | 11 |



„Somtrans XXIV“ in der Bergfahrt auf dem Rhein vor Duisburg-Ruhrort.

Foto: Friedbert Barg

Wurm & Köck trauert

Erich Wurm mit 86 verstorben

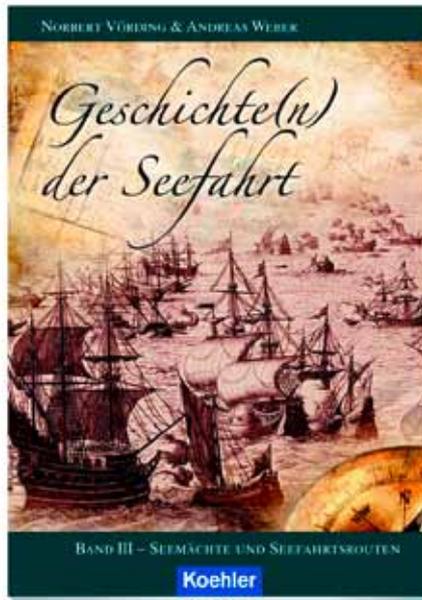
Am 16. September 2012 ist der Passauer Donaureeder Ing. Kapt. Erich Wurm (Foto) im Alter von 86 Jahren verstorben. Nur wenige Wochen nach der fulminanten Betriebsweiterung in Regensburg, mit gleich zwei neuen und hochmodernen Ausflugsschiffen, deren Taufe er leider schon vom Krankenhaus aus verfolgen musste, ist nun einer der ältesten Binnenschiffer von Bord gegangen. Wenn Erich Wurm in Passau aus seinem Bürofenster geschaut hat, dann sah er nicht nur sein Lebenswerk (heute 12 Schiffe mit insgesamt 5.450 Personen Kapazität) an der Kaimauer liegen, er sah auch das, womit er sich Zeit seines Lebens beschäftigt und identifiziert hat – die Donau. Aus einer uralten Schifferfamilie stammend, musste Erich Wurm schon als Kind im elterlichen Fährbetrieb aushelfen. Mit 37 Jahren übernahm Erich Wurm das elterliche Geschäft. Heute befördert das Unternehmen jährlich ca. 500.000 Fahrgäste, beschäftigt 200 Mitarbeiter.



P. Baumgartner ■

Geschichte(n) der Seefahrt, Band III

Neues Buch: Seemächte und Seefahrtsrouten



Im dritten Band der Reihe "Geschichte(n) der Seefahrt" von Norbert Vörding und Andreas Weber erzählen die Autoren auf spannende und unterhaltsame Weise, auf 240 Seiten, von Seefahrtsnationen und Seefahrtsrouten. Schwerpunkt bilden die

Kulturen und Völker, die sich in der Seefahrt durch ihre Leistungen besonders hervorgehoben haben. In kurzen Geschichten werden die Seefahrtsmächte chronologisch geordnet von den alten Ägyptern bis hin zu den Wikingern und den Seefahrtsnationen wie z.B. die Niederlande, Großbritannien, Deutschland und die USA behandelt. Karten und Bilder ergänzen die Texte auf anschauliche Weise. Der Leser erfährt interessante Details, wie zum Beispiel, dass die USA heutzutage die noch einzige existierende Seemacht der Welt ist.

Desweiteren werden Wasserstraßen und Seefahrtsrouten, wie der Bosphorus oder der Nord-Ostsee-Kanal im Buch von der historischen Entstehung bis heute beschrieben. So erfährt der Leser, dass der Nord-Ostsee-Kanal 1895 als "Kaiser-Wilhelm-Kanal" eröffnet wurde und heute nach wie vor zu den am meisten befahrenen künstlichen Wasserstraßen der Welt zählt.

Bei dem Buch steht die Unterhaltung im Vordergrund, da es nicht von Historikern, sondern von Betriebswirtschaftlern geschrieben wurde. Es gibt keine Quellen- nur Bildnachweise, die das Geschriebene belegen. Trotzdem eignet sich dieses Buch gut, um sich auf unterhaltsame Weise mit einem historischen Thema zu beschäftigen.

Dr. Carola Siedhoff ■

Anzeige

**Ihr Spezialist
auf allen Gebieten
der Transport- und
Schiffsversicherung**



CARL REHDER GMBH

Assekuranz- und Schiffsmakler

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

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

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

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

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



**Bei uns
können Sie sicher
vor Anker gehen!**

Norbert Vörding / Andreas Weber

**Geschichte(n) der Seefahrt
Band III – Seemächte und
Seefahrtsrouten**

Erscheinungsdatum

März 2012

240 Seiten • 14,8 x 21 cm

**zahlr. s/w- und Farb-Abb. •
Broschur**

**EUR (D) 19,90 • EUR (A) 20,50
• SFr* 27,80**

**ISBN 978-3-7822-1043-0,
auch als ebook erhältlich:
ISBN 978-3-7822-1104-8**

Koehlers Verlagsgesellschaft mbH, Hamburg

Jahrestagung lädt zum wissenschaftlichen Austausch 107. STG-Hauptversammlung

Vom 21. bis 23. November findet in Hamburg die 107. Jahres-Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft (STG) statt.

Neben der Mitgliederversammlung der STG und der traditionellen Georg-Weinblum-Gedächtnisvorlesung wird es Vorträge zu den Themenblöcken „Schiffe für den Offshore-Einsatz“, „Dissertationen und Abschlussarbeiten aus Hochschulen“, „Schiffe für besondere Aufgaben“, „Schiffsfestigkeit“ und „Meerestechnik/Schiffshydrodynamik“ geben. Die Themenblöcke stehen unter der Leitung von Professoren der jeweiligen Fachrichtungen, darin werden jeweils ca. 2 – 4 halbstündige Fachvorträge von namhaften Vertretern der Werften, Reedereien, Klassifikationsgesellschaften, Forschungseinrichtungen und Universitäten gehalten. Auch innerhalb der Themenblöcke wird eine große Bandbreite abgedeckt. Unter anderem wird das neue deutsche Forschungsschiff Sonne vorgestellt, die Verfahren zum Entwurf von eisgängigen Polarschiffen erläutert sowie mehrere Vorträge zum Themenkomplex „Offshore-Windkraftanlagen“ gehalten.

Die STG bietet mit der Tagung eine Plattform, in der aktuelle technisch-wissenschaftliche Fragestellungen zu Themen der Schiffs- und Meerestechnik sowie der Schifffahrt unter Fachleuten diskutiert und erörtert werden können. Insbesondere die Ergebnisse und Fortschritte aus Forschung und Entwicklung der Schiffs- und Meerestechnik werden präsentiert und ausgetauscht. Der Dialog zwischen Vertretern aus Industrie, Forschung und Bildungseinrichtungen steht dabei im Vordergrund. Aktuelle Themen wie „Green Shipping“, neue Technologien oder die Entwicklung des Schiffbaumarktes werden dabei meist besonders mit einbezogen.

Das **Schifffahrts-Magazin** wird in der Dezember-Ausgabe über die Tagung berichten. Das vollständige Programm finden Sie unter www.stg-online.de ■

Verstärkung für das **Schifffahrts-Magazin**

Sabo Krebs neu in der Schiffstechnik-Redaktion

Sabo Raoul Krebs ist Student der Schiffs- und Meerestechnik an der Technischen Universität Berlin und wird ab Oktober als Redakteur für den technischen Teil des Schifffahrts-Magazins tätig sein. Kürzlich hat er seine Bachelorarbeit zum Thema alternativer Schiffsantriebe in der Binnenschifffahrt an der TU Berlin abgeschlossen.

Ab Oktober wird er das Studium der Schiffs- und Meerestechnik dort im Master fortsetzen. Der gebürtige Rheinländer interessiert sich besonders für die Binnenschifffahrt, sein Praktikum im Studium hat er in der Konstruktionsabteilung der Shiptec am Vierwaldstättersee in der Schweiz absolviert.

Unter anderem wird Sabo Krebs die einzel-

nen alternativen Schiffsantriebe, die er auch in seiner Bachelorarbeit ausgearbeitet hat, ab November in einer Reihe im Schifffahrts-Magazin vorstellen und anhand von Beispielen erläutern. ■



Sabo Krebs arbeitet künftig für den Bereich Schiffstechnik im Schifffahrts-Magazin

Anzeige

Fahrgastschiff „Primus“ Bj. 1974, zum Verkauf

Länge: 38 m, Breite: 7,6 m, Höhe: 6,2 m

Nähere Informationen unter www.primus-linie.de/dieprimus
E-Mail: schiff-primus@primus-linie.de
oder Tel. +49-171-2013243

Anzeige

Über 95 Jahre Erfahrung haben Zukunft ...

... auch und gerade in der Schifffahrt. So schaffen wir für Sie Verbindungen in EUROPA.

Wasserstraßenlogistik
von Bayerns Marktführer



Binnenschifffahrt, Schiffsreparaturen, Value Added Services und Bunkerungen aus einer Hand.

MSG eG

Südliche Hafenstraße 15 • 97080 Würzburg
www.MSGeG.de

NRW-Verkehrsminister Michael Groscheck im *Schifffahrts-Magazin*-Interview

Die Häfen sollten sich nicht auskonkurrenzieren, - es wird weitere Kooperationen geben

Nach den Landtagswahlen in Nordrhein-Westfalen im Sommer dieses Jahres hat sich Harry K. Voigtsberger, bis dahin Landesverkehrsminister, kurz nach den Wahlen aus dem Amt zurückgezogen. Nachfolger wurde mit neuem Elan und neuem Schwung der Oberhausener Michael Groscheck. Groscheck, Jahrgang 1956, hat an der Universität Essen Wirtschafts- und Kommunikationswissenschaften studiert und war vor dem Amtsantritt als Minister Generalsekretär der SPD in NRW. Ziemlich genau ein Vierteljahr nach der Übernahme des Amtes hatte *Schifffahrts-Magazin*-Herausgeber **Friedbert Barg** Gelegenheit, **Minister Michael Groscheck** nach seinen Eindrücken und Meinung zu Binnenschifffahrt und Binnenhäfen im Lande während der ersten 100 Tage im Amt des Verkehrsministers zu befragen.

Herr Minister Groscheck, welche Bedeutung haben die Binnenschifffahrt und die Binnenhäfen für Nordrhein-Westfalen?

NRW ist das Binnenschifffahrtsland in Deutschland. Nordrhein-Westfalen verfügt über 720 km Wasserstraßeninfrastruktur, 118 Häfen, davon 23 öffentliche. In Duisburg befindet sich der größte europäische Binnenhafen, in Dortmund der größte europäische Kanalhafen. Auf Nordrhein-Westfalen entfällt mehr als die Hälfte des gesamten Güteraufkommens der Binnenschifffahrt in Deutschland. Somit verwundert es nicht, dass etwa 70 Prozent des nordrhein-westfälischen Güterverkehrs Quelle und Ziel im Einzugsbereich eines Hafens haben und damit besonders für den Binnenschifftransport geeignet sind.

Von diesen Verkehren wird mehr als ein Drittel mit dem Binnenschiff befördert (37 % der Verkehrsleistung). Viele nordrhein-westfälische Binnenhäfen haben sich zu wichtigen Wirtschaftsstandorten und Zentren effektiver Logistik entwickelt. Als strategische Partner der ZARA-Häfen haben NRW-Binnenhäfen mittlerweile große Bedeutung erlangt. Denn zur Bewältigung der enormen Güterströme, die nach allgemeiner Auffassung in naher Zukunft um ein Vielfaches weiter wachsen werden, bedarf es eines sinnvollen Miteinanders zwischen See- und NRW-Hinterlandhäfen. Denn zunehmende Globalisierung

und die fortschreitende EU-Osterweiterung lassen vor allem Containerverkehre enorm anwachsen. Mit dem Anwachsen der internationalen Verkehre wachsen auch die Seehafenhinterlandverkehre. Um das Wachstum bewältigen zu können, müssen sich die Seehäfen mehr und mehr auf den Umschlag konzentrieren. Die Lagerung der Güter selbst und deren Aufbereitung müssen in strategisch günstigeren trimodalen Orten im Hinterland stattfinden. Hier haben sich



Seit 100 Tagen im Amt: Michael Groscheck ist seit dem 21. Juni 2012 Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

die nordrhein-westfälischen Binnenhäfen, vor allem Duisburg, im Wettbewerb bestens aufgestellt und werden von den Seehäfen als „verlängerte Kaimauer“ genutzt.

Es entstehen echte win-win-Situationen: Entlastung der Seehäfen (dort höhere Kapazitäten, geringere Wartezeiten), Lagerung und Wertschöpfung der Güter im Hinterland und schnellere Distribution. Man darf wohl von strategischen Partnerschaften sprechen. Vor diesem Hintergrund wird niemand mehr mit „Hinterland“ eine Abstufung etwa im Sinne „Hinterwälderei“ assoziieren können. See- und Hinterlandhäfen sind aufeinander angewiesen.

Als „verlängerte Kaimauern“ für die ZARA-Häfen können in den Binnenhäfen logistische Tätigkeiten verrichtet und so der entsprechende Freiraum für die dringend benötigten Umschlagflächen in den Seehäfen geschaffen werden. So können erhebliche Logistikpotenziale im NRW-Hinterland generiert werden.

Das Funktionsverständnis vieler Häfen hat

sich im Laufe der letzten Jahre geändert. Sie haben sich erfolgreich auf die immer komplexer werdenden Produktions-, Markt- und Wettbewerbsstrukturen eingestellt und die Bedeutung der Logistik für Industrie und Handel erkannt. Auf die wachsenden Anforderungen des Marktes reagieren sie zunehmend mit Full-Service-Angeboten in den Bereichen Infra- und Suprastruktur, Verkehrslogistik und sonstigen logistischen Dienstleistungen, etwa der Verpackungslogistik. So agieren viele Häfen als Systemanbieter von markt- und kundenorientierten Serviceleistungen rund um die Logistik.

Viele nordrhein-westfälische Häfen, insbesondere an der Rheinschiene, haben sich mittlerweile zu logistischen Knoten entwickelt und damit die Zeichen der Zeit erkannt. Manche sind bereits selbst integrierte Anbieter von logistischen Dienstleistungen. Vielerorts bildet sich ein stetig wachsendes Beziehungsgeflecht mit anderen Häfen und Unternehmen. Jüngstes Beispiel ist die RheinCargo, das neu gegründete Gemeinschaftsunternehmen der Neuss-Düsseldorfer-Häfen (NDH) und der Häfen und Güterverkehr Köln (HGK). Es ist zu erwarten, dass Kooperationen anderer Häfen folgen werden.

Hier denke ich etwa an den Lippe-Mündungsraum, in dem sich zwischenzeitlich drei Häfen zur „DeltaPort GmbH & Co KG“ zusammengeschlossen haben. Sicher leitet diese Startergesellschaft erst den Anfang einer Entwicklung ein. Weitere Niederrheinhäfen könnten mit dieser Gesellschaft in welcher Rechtsform auch immer zusammenwirken. Insbesondere drängt sich die Frage auf, ob und in welcher Weise Duisport in das weitere Geschehen mit eingebunden wird. Ich rechne damit, dass sich hier alsbald Ergebnisse zeigen.

Wie kann das System Binnenschiff/Binnenhäfen/Binnenwasserstraße weiter gefördert werden?

Angesichts der vielen Komponenten und deren Zusammenhängen im „System Wasser“ kann ich hier nur einige wenige Aspekte umreißen, die den Verkehrsträger „Schiff“, die Binnenhäfen und die Wasserstraßeninfrastruktur weiterbringen. So müssen Häfen

sich weiter bemühen, sich einheitlich gegenüber global Playern aufzustellen oder zu kooperieren, um Synergieeffekte zu nutzen und Kernkompetenzen zu bündeln. Dies ist vor dem Hintergrund der Exportorientiertheit des Rheinlandes wichtig. So kann ein leistungsfähiges Logistiknetz entstehen - ein weiterer relevanter Wettbewerbsvorteil.

Angesichts der durch die geplante WSV-Reform langfristig zu erwartenden Einschnitte im westdeutschen Kanalnetz und der Mittelweser bleiben Wünsche an den Bund nach dem Herstellen einer leistungsfähigen wasserseitigen Hinterlandanbindung zu den deutschen Seehäfen offen. Ähnliches gilt auch für die Suprastruktur in den Häfen, wenn wir auch den Beibehalt und die Neujustierung der KV-Förderung des Bundes für zielgerichtet halten. Die Unterfinanzierung der in der Verantwortung des Bundes stehenden Wasserstraßeninfrastruktur, muss schnellstmöglich beendet werden. Aber nicht allein die öffentliche Hand darf sich angesprochen fühlen. Auch die

sonstigen Akteure entlang der Logistikketten sind gefordert. Stichwort: abgasärmere Motoren! Wenn das Schiff sein Image als umweltfreundlicher Verkehrsträger erhalten will, sind nachhaltige Maßnahmen zu treffen. Denn der Schiffsantrieb kann längst nicht solche Innovationsschübe vorweisen, wie etwa die Pkw bzw. Lkw. Ferner nehme ich wahr, dass diejenigen, die die Logistikketten bilden, auch dort, wo es wirtschaftlich Sinn macht, zu wenig das Schiff einbinden. Sie handeln offenbar allzu oft nach dem „Trägheitsprinzip“: Der altbewährte Lkw mit der Möglichkeit von Vor- und Nachläufen auf dem Landweg bringt die Güter zeitgerecht zum Ziel, ein reizvolles, unkompliziertes Komplettangebot, das trotz Staus immer noch attraktiv ist. Warum auf Risiko setzen und das Schiff einsetzen, das wasserstands- und havariebedingt Unwägbarkeiten mit sich bringt? Hier muss ein Umdenken erfolgen. Wir werden mit „Kombiniertem Verkehr“ die Leistungsfähigkeit unserer Verkehrsinfrastruktur stärken und zugleich die Umweltbelastungen senken. Hierbei setzen wir stark auf das Wasserstraßensystem, das so zugleich gestärkt wird.

Einem Koalitionsauftrag entsprechend werde ich mich von einem wissenschaftlichen Beirat für Intermodalität beraten lassen. Hier sind wir bereits auf einem guten Wege und konnten wichtige ausgewiesene Fachleute gewinnen.

Wie bewerten Sie die durch das Bundesverkehrsministerium geplante Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und die Neuordnung der Wasserstraßen?

Es bedarf keiner weiteren Ausführungen, dass auch ich mir einen größeren Mitteleinsatz des Bundes, insbesondere für Ausbauprojekte im Kanal- und Mittelweserbereich wünsche. Doch ich muss anerkennen, dass der Bund seine verfügbaren Mittel mit Blick

kommenden Verkehrsministerkonferenz am 4. und 5. Oktober in Cottbus wird diese Thematik behandelt werden. Den Beschlüssen dort möchte ich hier nicht vorgreifen.

Welche Wünsche oder Forderungen haben Sie als Verkehrsminister an Binnenschifffahrt und Binnenhäfen?

Ich wünsche mir zunächst die Fortsetzung der guten Kommunikationskultur mit den Vertretern aus der Schifffahrt und den Häfen. Denn nur wenn wir gemeinsam an den Herausforderungen arbeiten und uns gegenseitig dabei unterstützen, kommen wir weiter. In diesem Geiste waren auch die NRW-Hafenkonzepte aus 2004 und 2008 angelegt. Es wurden die Handlungsnotwendigkeiten zur Stärkung der Häfen identifiziert und diese den jeweiligen Akteuren zugeordnet. So wurde ein gemeinsames Vorgehen abgebildet, in dem jeder seinen Beitrag zu erbringen hat. Die richtigen Weichen waren damit gestellt. Der Koalitionsvertrag macht deutlich, dass dieser Weg weiter beschritten werden soll. Im

Rahmen einer Binnenschifffahrtsinitiative wird mein Haus unter Einbindung aller maßgebenden Akteure bzw. deren Vertreter wichtige Themen aus dem „System Wasser“ aufgreifen, um sie noch gezielter anzugehen.

Ich hatte zuvor bereits einige inhaltliche Wünsche an die Schifffahrt und die Hafentreiber skizziert. Hervorheben möchte ich weiter, dass sich die Häfen nicht auskonkurrieren sollen, sondern jeder sich seine Stärken entsprechend aufstellt, dies immer mit Blickrichtung auf das Gesamtgefüge der NRW-Binnenhäfen. Zusammenwirken bis hin zu festen Kooperationsstrukturen ist das Gebot der Stunde.

So richtig es ist, dass die öffentliche Hand ihren Verantwortlichkeiten entsprechend gute Rahmenbedingungen schaffen muss, so richtig ist es aber auch, dass sich die Privatwirtschaft in ihren unterschiedlichen Ausprägungen darum bemüht, im eigenen Interesse ebenfalls auf den Einsatz von Schiff und Schiene hinzuwirken. Hierüber ist noch zu wenig über entsprechende Wege nachgedacht worden. ■

So richtig es ist, dass die öffentliche Hand ihren Verantwortlichkeiten entsprechend gute Rahmenbedingungen schaffen muss, so richtig ist es aber auch, dass sich die Privatwirtschaft in ihren unterschiedlichen Ausprägungen darum bemüht, im eigenen Interesse ebenfalls auf den Einsatz von Schiff und Schiene hinzuwirken. Hierüber ist noch zu wenig über entsprechende Wege nachgedacht worden. ■

Immer gut informiert.

Das Schifffahrts-Magazin für nur 54 Euro im Jahr!

Monatliche Erscheinungsweise. 12 Ausgaben.

Bestellungen unter www.schifffahrts-magazin.de

auf die knappen Kassen priorisieren muss. Man mag darüber streiten, ob neben dem Parameter „Transportmenge“ noch weitere herangezogen werden müssten. Man wird jedoch nicht bestreiten können, dass die transportierten Gütermengen ein geeignetes Kriterium für die Kategorisierung der Wasserstraßen sind. Wenn der Bund damit offenbar die starken Bereiche weiter stärken will, werden die Länder diese „Finanzierungskonzeption“ grundsätzlich anerkennen müssen. Wir beobachten die Reformbestrebungen allerdings sehr genau und werden unsere Interessen in den jeweiligen Gremien oder auf den jeweiligen Ebenen mit Nachdruck wahrnehmen.

Mit grundsätzlichen kritischen Äußerungen zur Neuordnung der Schifffahrtsverwaltung des Bundes möchte ich mich bewusst zurückhalten. Ich freue mich zwar, dass in Bonn die Generaldirektion und in Münster eine Außenstelle dieser Direktion vorgesehen ist. Allerdings scheinen mir die Einschnitte auch in unserem Bundesland unter dem Gesichtspunkt der räumlichen und sachlichen Nähe nicht unbedenklich zu sein. Auf der

NIHK: Ein leistungsfähiges Wasserstraßennetz ist für den Norden unerlässlich

Das Nadelöhr Scharnebeck endlich beseitigen

Im vergangenen Jahr passierten rund 13.000 Schiffe mit acht Millionen Tonnen Ladung das Schiffshebewerk in Scharnebeck – Tendenz steigend. Immer wieder kommt es an dem marode gewordenen Bauwerk jedoch zu technisch bedingten Betriebsausfällen. Zum Teil tagelange Wartezeiten und entsprechende Verdienstauffälle für die betroffenen Binnenschiffer sind die Folge. Hinzu kommt, dass die derzeitige Troglänge von nur 100 Metern schlicht zu kurz ist für die modernen Binnenschiffe. Der Niedersächsische Industrie- und Handelskammertag (NIHK) fordert daher dringend die Beseitigung des Nadelöhrs. An dem Bau eines neuen Abstiegsbauwerks ginge kein Weg vorbei.

„Ohne eine zusätzliche moderne Schleuse, die sich dem Leistungsbedarf der heutigen Binnenschifffahrt anpasst, wird der Elbe-Seitenkanal sein Potenzial für den Gütertransport nicht ausschöpfen können“, betont Felix Jahn, NIHK-Sprecher für Verkehr, Schifffahrt und Häfen anlässlich einer Fachveranstaltung der IHK Lüneburg-Wolfsburg zum Thema "Die Zukunft des Elbe-Seitenkanals". Insbesondere wegen seiner Bedeutung für den Containertransport zwischen Mittellandkanal und dem Hamburger Hafen müsse das Bundesverkehrsministerium jetzt handeln. In seinen aktuellen Plänen zur Kategorisierung von Bundeswasserstraßen habe das Mini-



Felix Jahn, Geschäftsführer Verkehr International Oldenburgische Industrie- und Handelskammer. Foto: Andreas Burmann

sterium den Elbe-Seitenkanal schließlich in die höchste Kategorie A eingestuft. „Wer A für den Elbe-Seitenkanal sagt, muss auch B wie Bau in Scharnebeck meinen“, so Jahn weiter.

Was die Kategorisierungspläne des Bundesverkehrsministeriums für Niedersachsen insgesamt betrifft, sieht Jahn weiterhin Handlungsbedarf für Unter- und Außenems, Unter- und Mittelweser sowie Hunte und Küstenkanal. Die aktuellen Reformpläne würden sonst die Leistungsfähigkeit des nordwestdeutschen Wasserstraßennetzes gefährden. ■

RheinCargo

1,6 Mio. t STEAG-Kohle

RheinCargo legt auf der Schiene kräftig zu. Das Unternehmen übernimmt ab dem kommenden Jahr den Transport von 1,6 Millionen Tonnen Kohle per Bahn. Dabei fährt RheinCargo in Kooperation mit der Logistiksparte der Niederrheinischen Verkehrsbetriebe AG (NIAG).

Ein starker Verbund versorgt ab dem kommenden Jahr insgesamt sechs Kraftwerke der STEAG mit Brennstoff. „Der Transport von Kohle aus Übersee zur Stromerzeugung für die Kraftwerke eines der größten deutschen Energieversorger ist eine komplexe Aufgabe. Unsere Partner und wir konnten dank eines ausgeklügelten Logistikkonzeptes per Bahn und Schiff überzeugen“, erläutert Paul Schumacher, Eisenbahnlogistiker und Prokurist der RheinCargo.

Von Januar 2013 bis Ende 2014 transportieren die NIAG und ihre Kooperationspartner insgesamt 6,5 Millionen Tonnen Importkohle aus Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen per Binnenschiff und Zug in die Häfen Orsoy und Duisburg sowie an die Saar. Die NIAG koordiniert die Zulieferungen bis zur Schnittstelle Duisburg/Moers. Auch der Transport von dort zu den Kraftwerken liegt bei der NIAG. Auf der Binnenwasserstraße stehen die Rhenus Partnership sowie die HTAG Häfen und Transport AG bereit, etwa 4,6 Millionen Tonnen Kohle zu befördern und umzuschlagen. Die HTAG ist eine Tochter der Häfen und Güterverkehr Köln AG. ■

Anzeige

Ab Ausgabe 09/2012

Das **Schifffahrts-Magazin** als

Online-Ausgabe

für nur 2,50 Euro monatlich!

www.schifffahrts-magazin.de

Jährlich verlassen über 300 Krane die Produktionsstandorte in Augsburg, Berlin und Essen

Mittelstandspreis für den Kranhersteller Teichmann

Voller Freude konnte Ralf Teichmann am 08.09.12 den Großen Preis des Mittelstandes im Maritim Hotel in Düsseldorf stellvertretend für seine Mitarbeiter entgegennehmen. Bereits 2010 und 2011 wurde die Ralf Teichmann GmbH nominiert. „Dieses Jahr hat es dann zum Preis gereicht“, kommentierte Ralf Teichmann die Übergabe und bedankte sich bei seinen Mitarbeitern und seiner Familie für die Unterstützung.

Die Ralf Teichmann GmbH wurde als Gründungsmitglied der TeichmannGruppe als Preisträger 2012 für Nordrhein-Westfalen geehrt. Am selben Abend wurden ebenfalls die Preisträger für Niedersachsen/Bremen, Schleswig-Holstein/Hamburg und Rheinland-Pfalz/Saarland ausgezeichnet. Übergeben wurden die Preise von hochrangigen Funktionären aus Politik und Wirtschaft.

Mittlerweile gehören 4 weitere Unternehmen zur sogenannten TeichmannGruppe. Darunter der Sonderkranbauer Brunnhuber Krane GmbH mit Produktions- und Servicestandorten in Augsburg und Berlin sowie die Servicegesellschaften Cranetech GmbH in Duisburg und Cranetech Südwest GmbH in Mannheim. Bereits 2009 wurde die Servicegesellschaft Krantechnik Ost GmbH in Erfurt übernommen.

Die TeichmannGruppe erwirtschaftet einen Jahresumsatz von rund 23 Mio. € mit ca. 200 Mitarbeitern. Jährlich verlassen über 300 Krane die Produktionsstandorte in Augsburg, Berlin und Essen.

Seit mehr als 20 Jahren ist die Ralf Teichmann GmbH Europas Marktführer für gebrauchte, generalüberholte und neu aufgebaute Krane. Mit einem kleinen Personalstamm gründete Ralf Teichmann die gleichnamige GmbH für Krane und Förder-technik. Anfangs beschränkte er sich auf den Handelsbereich. Dem wachsenden Kundenbedürfnis nach professioneller Rundumbetreuung kam der Unternehmensgründer nach, indem er auch Service-, Reparatur-, Umbau- und Montagekompetenz kontinu-

ierlich aufbaute. Ralf Teichmann bezeichnet seine Essener Produktion gerne als „öko-



Vor Glück strahlend nahm Ralf Teichmann den Preis im Düsseldorfer Hotel Maritim entgegen.

Foto: Boris Löffert

logischen Kranbau“ da die meisten Komponenten der eingekauften Krananlagen wiederverwendet werden.

Entgegen dem Trend die Rohstoffe für andere Produkte zu recyceln werden diese für ihren ursprünglichen Zweck eingesetzt. Dies spart nicht nur Zeit, Energie und Kosten sondern hat auch nachhaltigen Charakter.

Die Ralf Teichmann GmbH wurde von 2010 bis 2012 von der EWG-Essener Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH und der Stadt Essen für den Wettbewerb nominiert. Bereits 2011 erfolgte die Auszeichnung als „Finalist“.

Bereits zum 18. Mal suchte die Oskar-Patzelt-Stiftung im Wettbewerb „Großer Preis des Mittelstandes“ die besten mittelständischen Unternehmen des Jahres 2012.

Bis zum 31.1.2012 konnten Unternehmen nominiert werden, die in den fünf Wettbewerbskriterien hervorragend abschnitten. Der Wettbewerb „Großer Preis des Mittelstandes“ der Oskar-Patzelt-Stiftung ist seit der Erstverleihung 1995 zum wichtigsten deutschen Mittelstandswettbewerb aufgestiegen.

Im Jahr 2011 wurden von über 1.000 Kommunen, Institutionen und Verbänden 3.552 Firmen und Institutionen zum Wettbewerb nominiert. Bundesweit mehr als 40 regionale Servicestellen geben den Teilnehmer Unterstützung und sind erster Ansprechpartner der Oskar-Patzelt-Stiftung vor Ort. ■

Anzeige

GERPOL



WIDU Expert



WIDU Exklusiv



... Ihr Rücken wird es Ihnen danken!

Neue Generation Ruderhausstühle und Unterteile

WIDU Elegance



WIDU Top



WIDU Sport



WIDU Slide

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

Tankreederversammlung des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt

Trübe Aussichten in der europäischen Tank- und Chemieschifffahrt

Knapp 50 Mio. Tonnen Güter wurden im Jahr 2011 mit Tankschiffen auf deutschen Flüssen und Kanälen transportiert, vornehmlich Kraftstoffe, Gas-, Diesel-, Heizölprodukte sowie sonstige Mineralöl-erzeugnisse und chemische Produkte. Die Tank- und Chemieschiffahrtsunternehmen in Europa befinden sich jedoch derzeit in ihrer schwersten Krise seit Existenz der Branche. So lautet kurz gefasst die Beschreibung der gegenwärtigen Marktsituation, die Dr. Gunther Jaegers (Reederei Jaegers GmbH, Duisburg) am 19. September 2012 in der jährlichen Tankreederversammlung im „Haus Rhein“ präsentierte.

Während die Eigner von häufig bereits abbezahlem Einhüllenschiffsraum „gerade so“ über die Runden kommen, sorgen die extrem niedrigen Frachtraten in Kombination mit den enorm angestiegenen Treibstoffkosten dafür, dass ein wirtschaftlich

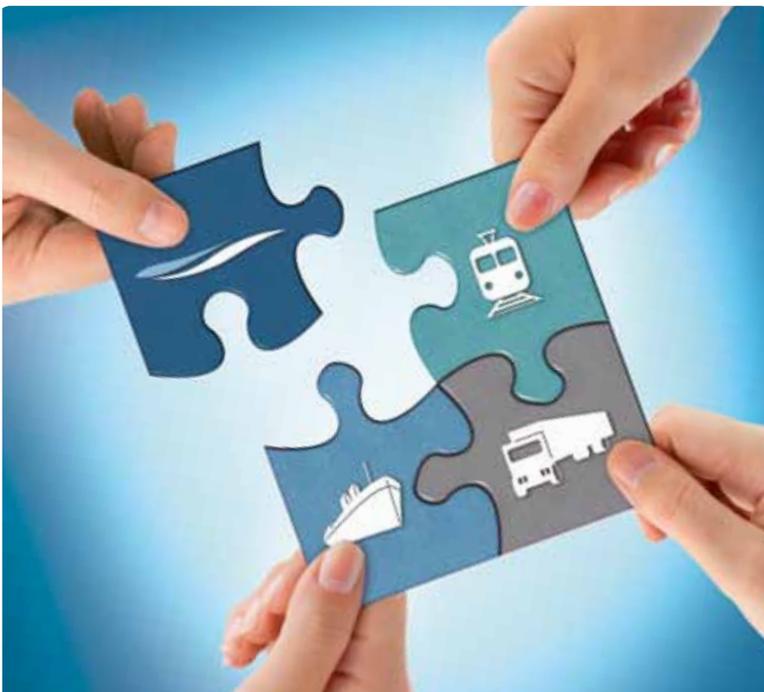
auskömmlicher Betrieb eines Doppelhüllentankschiffes derzeit nicht möglich ist. „Die Unternehmer, die die Investition in diesen modernen Schiffsraum getätigt haben, leben von der Substanz und haben zum Teil gewaltige Probleme, ihren Kapitaldienst zu leisten“, erklärte BDB-Vizepräsident Dr. Jaegers den Anwesenden.

Ursächlich für diese Marktsituation ist der Neubau-Boom an Doppelhüllenschiffen in den letzten Jahren, da spätestens Ende 2018 nahezu sämtliche im Gefahrgutregelwerk ADN genannten Produkte ab diesem Zeitpunkt europaweit nur noch in Doppelhüllenschiffen transportiert werden dürfen. Das Problem sei, so Dr. Jaegers, dass bis zu diesem Zeitpunkt viele der alten Einhüllenschiffe im Rahmen von Übergangsbestimmungen im Markt verbleiben. Dies sei grundsätzlich keine überraschende Entwicklung. „Ich hatte bereits im Jahr 2006 die Sorge,

dass Eigner von Einhüllenschiffen bis zum Auslaufen der Übergangsbestimmungen des ADN ihr Schiff in der Fahrt halten. Ich habe deshalb bereits damals vor den drohenden erheblichen Verwerfungen in der Branche gewarnt und im europäischen Binnentankschiffahrtsgewerbe für eine Art Prämie für das Austauschen des Einhüllenschiffsraums geworben. Dies hätte aus den Geldern des Gewerbes im europäischen Reservefonds, immerhin rund 20 Mio. Euro, finanziert werden können. Leider ist dies seinerzeit am Widerstand niederländischer Vertreter gescheitert, die vornehmlich die Interessen der bereits bestehenden Doppelhüllenschiffe im Visier hatten“, erklärt Dr. Jaegers.

Die Marktsituation hat nun auch einen dramatischen Werteverfall beim Doppelhüllenschiffsraum zur Folge: „Ein 110-Meter-Schiff, das in Boom-Zeiten für deutlich über 6 Mio. Euro angeschafft wurde, kann heute für we-

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

niger als 4 Mio. Euro erworben werden“, so Dr. Jaegers. Nach Einschätzung des Vorsitzenden der Tankreederversammlung verfügt der Markt über rund 30 % mehr Kapazität, als derzeit benötigt wird; Einhüllenschiffsraum macht in Europa noch rund 32 % der Flotte aus. Ob der europäische Markt insgesamt nach Auslaufen der Übergangsbestimmungen des ADN, also ab Anfang 2019, über ausreichenden Doppelhüllenschiffsraum verfügt, lässt sich derzeit nicht prognostizieren. Keine verlässliche Aussage lässt sich zudem zur Zahl der drohenden Insolvenzen aufgrund dieser historisch schlechten Marktsituation treffen. „Rund 80 % der Flotte befindet sich in der Hand von Einzelunternehmern, den sog. Partikulieren, die an Bord ihres Schiffes ihr Geld verdienen. Hier sind Insolvenzen wohl unvermeidbar.“, so Dr. Gunther Jaegers.

Einen kleinen Silberstreif am Horizont stellt für die Branche das Auslaufen der Übergangsbestimmungen des ADN dar: Ab Ende des Jahres 2018 sind der Einhüllenschiffsraum und vermutlich einige Markt-

teilnehmer vom Markt verschwunden. Es gleicht allerdings einem Galgenhumor, dass ausgerechnet diese Perspektive für die Europäische Kommission Anfang des Jahres 2012 der Grund war, erhebliche Zweifel an einer „schweren Marktstörung“ im Sinne der einschlägigen europäischen Regelwerke zu

äußern, was den Weg für eine europaweite Abwrackmaßnahme von altem Schiffsraum geöffnet hätte. Denn für eine Marktstörung wäre laut EU-Kommission Voraussetzung, dass „mittelfristige Prognosen keine deutliche und dauerhafte Besserung des Marktes erwarten lassen“.



Hatten trotz der angespannten Lage in der Tankschifffahrt noch ein freundliches Lächeln für den Fotografen am 19.9.2012 an der Mühlenweide in Duisburg-Ruhrort: Norbert und Gabriele Schwerdtfeger vom Eiltank 17 der Reederei Jaegers. Foto: Friedbert Barg

Anzeige

Ab Ausgabe 09/2012
Das *Schifffahrts-Magazin* als
Online-Ausgabe
für nur 2,50 Euro monatlich!
www.schifffahrts-magazin.de

Schifffahrts-Magazin-Serie: Schiffer-Berufskolleg RHEIN

Von der Dorfschule zum Bildungszentrum



**Schiffer-
Berufskolleg
RHEIN**

In einer so noch nicht dagewesenen Form kooperieren das **Schiffer-Berufskolleg „RHEIN“** und die Fachzeitschrift **Schifffahrts-Magazin**. In den kommenden Ausgaben dieses Jahres befas-



H.-G. Portmann

sen wir uns in besonderen Beiträgen mit der Wissensvermittlung und Merkmalen eines selbstständigen und handlungsorientierten Unterrichts in der Binnenschiff-ferausbildung.

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

In dieser Ausgabe beschreibt Hans-Günter Portmann, von 1999 bis Juli 2012 Leiter des Schiffer-Berufskolleges, die Geschichte der früheren Schifferberufsschule. ■

Zu dieser Zeit sind zwei Arten von Schulen anzufinden, die folgende Aufgaben bewältigen:

1. Schiffsjungen-Schulen (mit Dauer von 2 Jahren) für Schiffsjungen und junge Matrosen
2. Besondere Schiffsführer-Schulen für Matrosen, welche die Absicht haben, sich einer Befähigungsprüfung zu unterziehen, die zur Erlangung eines Schifffahrts-Erlaubnisscheins erforderlich sind.

Der Unterricht ist unentgeltlich. Die Stunden der Lehrgänge sind entsprechend den örtlichen Verhältnissen festgelegt und betragen 18 bis 24 Stunden je Woche. Der Besuch der

Die Frage der Nachtruhe und der Sonntagsruhe war ein Anliegen der Partikulierschiffer. Weiterhin fehlte es an wünschenswerter Unterstützung, den Nachwuchs an staatlich eingerichteten Schifferschulen auszubilden. Die Einrichtung dieser Schulen gehörte der neusten Zeit an. Zuerst wurden an der Elbe, dann am Rhein derartige Anstalten eingerichtet.

Nachdem im Jahr 1890 der preußische Minister für Handel und Gewerbe die Anregung gegeben hatte, wurde im Jahre 1891 von der Rheinschifffahrtskommission die Einrichtung einer Schifferschule beschlossen. Ruhrort wurde als Standort gewählt. Einer der Gründe war, dass an der Ruhrmündung in einem Umkreis von etwa 10 km Ausdehnung mehr als 40% der preußischen Rheinschiffer ansässig waren. Unter Mitwirkung der Stadt und des Kreises Ruhrort wurde 1891/92 die erste Schifferschule ins Leben gerufen. Damit wurde 35 Jahre nach Einrichtung der ersten bekannten Schulen für den Binnenschiff-nachwuchs auch in unseren Bereichen die Grundsteine für eine qualifizierte Ausbildung gelegt.

Mit Beginn des neuen Jahres 1898/99 bezieht die Stromschifferschule in Ruhrort ihr neues Heim im alten Rathaus. Die beiden für diesen Zweck in Aussicht genommenen Räume (Polizeibüro und Zimmer des Polizeiinspektors) sind in schöner und zweckentsprechender Weise renoviert und mit den überflüssig gewordenen Bänken des Realgymnasiums ausgestattet. Zu beklagen war in dieser Zeit nur der häufige Wechsel der Lehrer, die für die zu unterrichtenden Fächer,



Das Gebäude an der Homberger Feldstraße, in dem die Schifferberufsschule von 1957 bis 1989 untergebracht war. Foto: Friedbert Barg

wie Schiffsdienst und Schiffbaukunde, benötigt wurden. Die beiden vorgesehenen Stellen der Lehrer waren schwer zu besetzen. Partikulier übernahmen in diesen Jahren die Aufgabe. Der eine konnte aus Zeitgründen und der andere aus Krankheitsgründe nicht regelmäßig zum Unterricht erscheinen. Andere geeignete Partikuliere wurden für den dringend zu erteilenden Unterricht gesucht.

Wenn man diese Nachrichten aus den Anfängen der Schifferschule in Ruhrort und Homberg liest, kommt man schnell zu der Überzeugung, vieles hat sich nicht geändert. Geeignete Lehrer fehlen immer noch, Unterrichtsraum wird langsam knapp, nur die Einrichtung und Ausrüstung der Schule wurde nicht aus Beständen anderer Schulen aufgefüllt, sondern vom Schulträger, der Stadt Duisburg, zur Verfügung gestellt.

Wie ging es weiter?

Weitere Schulen wurden in Preußen eingerichtet, so u.a. in Koblenz und Mannheim. Der Unterricht der Stromschifferschule in Ruhrort ruhte seit 1914. Der Leiter der Schule, Professor Hersmann, war verstorben. Ein neuer Leiter wurde nicht gewählt und mit Schreiben auf Veranlassung des Staatskommissars für Schifferschulen am preußischen Rhein vom 19. Oktober 1915 wurde der Schulbetrieb eingestellt. Begründet wurde dies mit: „Da die auf den Rheinschiffen tätige Mannschaft im Schifffahrtsbetrieb in vollem Umfang beschäftigt bleiben muss und hier nicht entbehrt werden kann, darf ein Unterricht in den Schifferschulen am preußischen Rhein nicht mehr stattfinden“. Erst am 1. März 1921 wird mit Schreiben des Oberbürgermeisters im Entwurf des Haushaltsplanes festgelegt, dass Verhandlungen aufgenommen werden, um für die Schifferschule ein neuer Leiter zu wählen, damit der Schulbetrieb nach Jahren wieder aufgenommen werden kann.

1922 nahm die Schule den Betrieb wieder auf, nachdem am 2. September 1921 der Handelslehrer W. Steinberg zum Schulleiter gewählt wurde. Für den Oberkurs meldeten sich keine Schüler. Der Unterkurs begann jedoch mit 35 Schiffsjungen und dauerte 10 Wochen. Ein eigenes Klassenzimmer für die Schüler gab es nicht mehr. Sie wurden in den Räumlichkeiten der höheren Handelschule, je nach Möglichkeiten, beschult. Im Jahre 1924 wurden die Schiffsjungen dann in den Räumlichkeiten des Realgymnasiums in der Ludwigstraße unterrichtet. Die Kursdauer beträgt weiterhin 10 Wochen mit 19 Unterrichtsstunden, die von 15 Uhr bis 17 Uhr erteilt werden. Das Schulgeld je Teilneh-

mer wird mit 15 Goldmark festgelegt. Diese Gebühr wird 1925 auf 40 Mark verändert.

In den Jahren 1935 und 1936 steigen die Zahlen der Unterkurse weiter an. So wurden 1936 immerhin 46 neue Schiffsjungen in der Unterstufe angemeldet. Es wird erwähnt, dass dieser Zuwachs auf die aktive Werbetätigkeit der Binnenschifffahrt zurückzuführen ist. Im Jahre 1936 wird erwähnt, dass die Gesamtschülerzahl von 73 Schiffsjungen die höchste seit Bestehen der Schule im Jahre 1892 ist. Zu dieser Zeit wurde neben den technischen und allgemeinbildenden Fächern der Schwimmunterricht angeboten. Ziel, damals wie heute, war das Erreichen des Grundscheins der Deutschen Lebensrettungs-Gesellschaft.

Ab 1937 ging die Zahl der Schüler erheblich zurück. Die Lehrgänge an der Stromschifferschule in Ruhrort wurden 1938 letztmalig durchgeführt. Interessant ist, dass zu dieser Zeit neben allen anderen Fächern der holländische Sprachunterricht angeboten wurde.

Homberg zur selbstständigen Stadt

Homberg gehörte einmal zum Landkreis Düsseldorf und zum Kreis Moers. Homberg liegt unmittelbar am Rheinstrom, der Ruhrmündung und den Duisburger-Ruhrorter Binnenhäfen gegenüber. Heinrich Wendel war Bürgermeister von Homberg in der Zeit von 1903 bis 1934. In seiner Amtsperiode fiel die Entscheidung, Homberg die Stadtrechte zu verleihen. Die Gemeinde Homberg erhielt unter Bürgermeister Heinrich Wendel am 1. April 1921 das Stadtrecht. Sie umfasste die frühere Gemeinde Homberg, Essenberg und Hochheide. Das gesamte Stadtgebiet hatte von Westen nach Osten eine Breite von 3 km und

von Norden nach Süden eine Ausdehnung von etwa 3,5 km. Die damit bedeckte Fläche beträgt 1017,2314 ha und der Umfang des Stadtgebietes weist eine Strecke von 5,5 km auf. Sie reicht vom südlichsten Punkt des Stadtgebietes, etwa 800 m oberhalb der Essenberger Rheinfähre, bis zur Baerler Grenze.

Schulleben im in Homberg

Das Ansiedeln von neuen Industriezweigen in Homberg hatte eine indirekte Bedeutung für das örtliche Schulleben. Die jüngere zur damaligen Zeit aufwachsende Generation hatte bereits früh eine Verbundenheit mit der Gemeinde und spätere Stadt Homberg bekundet. In der heranwachsenden Gesellschaft wird sich die Eingliederung der zugezogenen Menschen endgültig vollziehen. Fremde Sprachen hört man zu dieser Zeit seltener. Vor der Jahrhundertwende, als größte Völkerströme in das Moerser Land

Anzeige



**BEI UNS GIBT
ES BERG- UND
TALFAHRTEN.
UND TROTZDEM
GEHT'S IMMER
NUR AUFWÄRTS.**

Wir sind in der Binnenschifffahrt die größte Transportgenossenschaft Deutschlands. Nehmen Sie Kurs auf die DTG und werden Sie Partikulier bei einer starken Genossenschaft, die in diesem zukunftssicheren Transportmarkt stets für eine gute Auslastung an Bord sorgt. Egal, ob Sie den Rhein hinauf oder die Mosel hinab wollen: Wir sorgen dafür, dass Sie erfolgreich bleiben!

Fürst-Bismarck-Str. 21 · 47119 Duisburg
Telefon 02 03 | 8 00 04 0
duisburg@dtg-eg.de · www.dtg-eg.de



DTG. Leistung entscheidet.

wanderten, herrschte in den Schulen und unter den Kindern eine geradezu babylonische Sprachverwirrung. Bis zu 10 Fremdsprachen und weitere deutsche Dialekte, war um die Jahrhundertwende das übliche Sprachgewirr auch in den Schulen. Dies wechselte in den nachfolgenden Jahren zum Übergang, das die Kinder die Sprache der Groß- und Urgroßeltern nicht mehr verstanden und nur noch deutsch sprachen.

Am 23. April 1908 nahm in Homberg eine Realschule und eine höhere Mädchenschule den Schulbetrieb auf. Diese beiden Schulen wurden in den Räumlichkeiten der vormaligen Volksschule am Bismarckplatz untergebracht, die von diesem Tag den Unterricht an der Feldstraße fortsetzte. Die stark steigenden Schülerzahlen und der damit verbundene Raumbedarf führten dazu, dass die Realschule am 09. Dezember 1911 ein eigenes Schulgebäude an der Wilhelmstraße bezog. Nach kurzer Arbeit an dieser Wirkungsstätte wurde aus der Realschule eine Oberrealschule. Kostengründe führten in den Jahren 1930 bis 1933 dazu, dass die Stadt Homberg die Aufgaben im höheren

Schulwesen verminderte. Man entschloss sich deshalb zu Ostern 1932 dazu, wieder beide Schulen zusammen zu legen. Die Schule führte aus diesem Grunde ab 1932 den Namen „Oberrealschule und Lyzeum zu Homberg/Niederrhein“. Vor dem Ausbruch des 2. Weltkrieges hielt der damalige Zeitgeist des Regimes auch bei der Namensgestaltung der Schule ihren Einklang. Sie wurde umbenannt in „Oberschule für Jungen und Mädchen“. Nach 1945 wurde diese Namensgebung wieder geändert in „Naturwissenschaftliches Gymnasium“.

Fachschulen waren ebenfalls in Homberg angesiedelt. So wurden an der Feldstraße eine gewerbliche Berufsschule und eine Haushaltungsschule unterhalten. Die kaufmännische Berufsschule und die 1907 gegründete Handelsschule wurde 1941 in den Räumlichkeiten des Gebäudes am Bürgermeister-Wendel-Platz (dem früheren Kaiserplatz) untergebracht. Dieser Neubau war erforderlich, weil die alten Schulgebäude an der Hochfeld- und Rheinstraße ihre Aufgaben nicht mehr erfüllten. In diesen Gebäuden der alten Schule an der Rheinstraße

wurden die Schiffsjungen der Schifferberufsschule unterrichtet, die ihre Unterkunft auf dem Schulschiff, einem Wohnschiff im Eisenbahnhafen hatten.

Schiffer-Berufskolleg nach 1945

Im März 1949 wurde durch Vereinbarung des Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen und der Stadt Homberg die schon vor dem Krieg bestehende Berufsschule für die Rheinschiffahrt neu errichtet und der Gewerblichen Berufsschule Homberg angegliedert.

Die Schiffsjungen des ganzen Rheingebietes wurden mit Genehmigung der Kultusministerien der Länder Nord-Rhein-Westfalen, Hessen, Rheinland Pfalz, Württemberg-Baden und Baden verpflichtet, die neue Schifferberufsschule RHEIN in Homberg zu besuchen. Der Unterricht, der mit Beginn des Schuljahres anlaufen sollte, erfuhr durch Unterbringungsschwierigkeiten – das Schulschiff RHEIN war noch nicht klar – einige Verzögerungen, so dass der Betrieb erst nach den Sommerferien am 5. September 1949 anlaufen konnte. Während der Oster-



Das heute Kollegium des Schiffer-Berufskollegs in Duisburg-Homberg (v.l.n.h.): Marianne Barth (Sekretärin), Claudia Brauns, Katharina Blacha (Sekretärin), Dr. Regina Winterberg, Christa Grohé, Marina Straub (Hausmeisterin), Manfred Wieck (Nachfolger von H.-G. Portmann als Schulleiter), Mara Salomon, Niels Heisterkamp, Ulrich Kahl, Darius Kurzok, Robert Straub (Hausmeister), Udo Joosten Dr. Ralf Häring, Gregor van den Boom, Frank Wessel, Dr. Hartmut de Wall, Stefan Klimek, Klaus Paulus, Steffen Lehmann.

Foto: Friedbert Barg

ferien im Lehrgang 4 konnten die Schüler ihren Jahresurlaub nehmen.

Der Unterricht wurde in allen Fächern von den Lehrkräften der Gewerblichen Berufsschule durchgeführt, außer Schiffbaukunde, für die ein Schiffsinspektor eingesetzt wurde. An Bord des Schulschiffes wurden die Schiffsjungen mit den Unfallverhütungsvorschriften der Binnenschiffahrtsberufsgenossenschaft vertraut gemacht, ebenso fanden dort Vorträge in Erster Hilfe statt. Weiterhin wurden an den Nachmittagen durch Kapitän Witzer die Schüler den Schiffsarbeiten näher gebracht. Zusätzlich wurden die Schiffsjungen von Herrn Witzer zweimal wöchentlich im Schwimmunterricht geschult und konnten die Schwimmschein der DLRG erwerben.

Chronologie

In den Schuljahren **1951 bis 1954** stiegen die Teilnehmer von 235 auf bis zu 439 Schiffsjungen an.

1957 erfolgte der Umzug der Schifferschule in ein anderes Gebäude an der Feldstraße **1958** wurde das Schulschiff Rhein II in Betrieb genommen.

1960 wurden die ersten europäischen Kontakte aufgenommen. Eine jugoslawische Kommission der UNO besuchte die Schule. **1962** konnte der 5000. Schüler nach Wiedergründung an der Schifferschule RHEIN in Homberg begrüßt werden.

1963 erfolgten weitere europäische Kontakte. Ein Besuch der EWG-Kommission aus Brüssel stand an.

Die neuen Lehrpläne traten **1963** für die Ausbildung der Binnenschiffahrt in Kraft. Ebenfalls wurde **1963** die Planung für den Radarunterricht mit Beschaffung einer Radaranlage vorbereitet und letztlich eingerichtet.

Die ersten Kontakte zur Schweiz, mit einem Besuch von 30 schweizerischen Lehrern wurden **1963** aufgenommen.

1964 wurde der Radarwagen für den Unterricht in Betrieb genommen. Gleichzeitig wurde im z.Z. stärksten Lehrgang mit 128 Schülern der 6000. Schüler begrüßt.

1967 übernimmt Kapitän Weiß das Schulschiff RHEIN.

Im August **1967** wird die städtisch gewerblich Berufsschule Homberg von der Kreisberufsschule Moers übernommen. Die Schifferberufsschule bleibt beim alten Schulträger. Im Januar **1969** erhalten die Schiffsjungen eine einheitliche Schulkleidung.

1971 werden erste Gespräche aufgenommen, damit eine eigene Radaranlage für die Schule zur Verfügung gestellt werden kann. **1973** erfolgen letzte Gespräche für die An-

schaffung des ersten Radarsimulators.

Im März **1973** erfolgt die erste Zwischenprüfung für Binnenschiffer nach dem neuen Berufsbildungsgesetz.

1974 Weiterer Umzug, diesmal ein eigenes Gebäude für die Schifferschule.

1975 Homberg wird zum Stadtteil von Duisburg, (Gebietsreform), Die Schifferberufsschule wird selbstständig

Juni **1989** Letzter Umzug in das jetzige Gebäude hier am Bürgermeister-Wendel-Platz
Januar **1992** Einweihung Radarsimulationsanlage.

Mai **1992** Schulleitertreffen der europäischen Schifferberufsschulen in Duisburg-Homberg
Oktober **1993** Grundsteinlegung ESD (Europäisches Sicherheitszentrum Duisburg).
November **1999** 50 Jahre Schiffer Berufskolleg RHEIN.

Oktober **2004** Verabschiedung der Neuordnung „Binnenschiffer/-innen“. Stand 287 Schüler, davon 255 Binnenschiffer/-innen und 32 Boots- und Schiffbauer/-innen.

August **2005** Neuordnung der Binnenschiffer/innen tritt in Kraft.

Juni **2006** 16000. Lehrgangsteilnehmer wird am SBKR begrüßt

Juni **2006** 14. Juni 2006, 3 Bundestagesabgeordnete besuchen das SBKR.

2006/2007 Einführung neuer Bildungsgang Fahrkraft für Hafenlogistik.

2007/2008 Umbau und Neugestaltung des Gebäudes.

Juni **2008** Sitzung in Strassburg, europäische Schulleiter der Binnenschifferschulen treffen sich auf einer Tagung mit Vertretern

der ZKR und EU Verabredung, EDINNA soll gegründet werden.

September **2008** Einweihung SANDRA – Flachwasserfahrtsimulator am Schiffer-Berufskolleg RHEIN.

Februar **2009** in Rotterdam wird der Zusammenschluss der europäischen Binnenschifferschulen (19 Schulen/Institute) durch die Schulleiter besiegelt. EDINNA wird gegründet.

1. Vorsitzender A. Mintjes, 2. Vorsitzender H.-G. Portmann, Geschäftsführer Rob van Reem. Sitz von EDINNA: Rotterdam

2009 - laufend. Einführung Doppelqualifizierender Bildungsgang für Binnenschiffer/-innen, Berufsausbildung + Fachhochschulreife
2009 - laufend. Teilnahme an EU-Projekten (Joint Working Group on professional competencies) – Gemeinsame Arbeitsgruppe über berufliche Kompetenzen in der Berufsausbildung Binnenschiffer/innen.

2011 – laufend. Partnership 2011, Einsatz von Simulatoren in der Binnenschiffahrt.

Juli **2011** Erster Abschluss, Facharbeiter + Fachhochschulreife

2012 Geplante Teilnahme: Leonardo da Vinci, Transfer of Innovation.

Juni **2012** Dritte europäisches Treffen der Schulleiter. Jetzt unter dem Titel EDINNA (Zusammenschluss von z.Z. 28 Instituten aus Europa). H-G. Portmann tritt von seinem Posten zurück. Neuer 2. Vorsitzender wird Jörg Rusche vom Arbeitgeber-Verband der Binnenschiffahrt

Juli **2012** Schulleiter Hans-Günter Portmann wird feierlich verabschiedet. Er tritt seinen Ruhestand an. ■



Seit Juni 1989 hat das Schiffer-Berufskolleg seinen Sitz am Bürgermeister-Wendel-Platz im Duisburger Stadtteil Homberg. Foto: Friedbert Barg

Eröffnung der Dialogistik Duisburg im Museumsrestaurant „Schiffchen“

Investition in Wissen als Erfolgsfaktor

Von Petra Grünendahl

Für Talente auf dem Arbeitsmarkt werden wir bald Ablöse bezahlen müssen“, warnte Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG. Der demografische Wandel macht auch vor der Logistik-Branche nicht halt. Mit guter Ausbildung und Weiterbildung gilt es, qualifizierte Mitarbeiter zu gewinnen und zu halten. „Die

Dialogistik will hier eine Brücke schlagen zwischen Wirtschaft und Bildung“, erklärte Katja Wenkel, Leiterin der Dialogistik Duisburg, in ihrer Begrüßung. Nach Impulsvorträgen von Prof. Dr. Ulrich Radtke (Rektor der Uni Duisburg-Essen) und Erich Staake diskutierte eine Expertenrunde über Herausforderungen in der Logistik und Perspektiven für den Standort Duisburg. Zur Eröffnung der Dialogistik Duisburg e.

V., einer Beratungs- und Coachingstelle für Wissenstransfer, Qualifizierung und Logistikeffizienz, waren wichtige Vertreter aus Wirtschaft, Politik und Verwaltung ins „Schiffchen“, das Restaurant des Binnenschiffahrtsmuseums, nach Ruhrort gekommen. „Dialogistik“ setzt sich zusammen aus Dialog und Logistik und versteht sich als Schnittstelle: Die Dialogistik Duisburg schließt eine Lücke in der Aus- und Weiterbildung und bietet vor allem kleineren und mittleren Unternehmen Zugang zu Expertenwissen in der Logistik.

Erich Staake erzählte, wie er und Prof. Dr. Michael ten Hompel, Institutsleiter am Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML) in Dortmund, in Ruhrort auf einem Schiff zusammen gesessen und Ideen entwickelt hätten für ein Projekt, das jetzt als „Dialogistik Duisburg“ Gestalt annimmt. „Wir haben dann Mitstreiter für das Projekt gesucht – und sie in der Universität Duisburg-Essen gefunden“, so Staake. Als Partner in der Wirtschaft hat sich Erich Staake mit seinem eigenen Unternehmen, der duisport-Gruppe, eingebracht. „Heute ist die Logistik Leitthema im Ruhrgebiet. Vor zehn Jahren haben die Leute darüber noch gelächelt“, so Staake, der die Stärken der Wirtschaft im Ruhrgebiet vor allem in der Verzahnung von Produktion und Logistik sieht: „Das sind zwei Seiten der gleichen Medaille: Der Erfolg des Einen garantiert den Erfolg des Anderen.“

Prof. Ulrich Radtke vertrat mit seinem Vortrag den wissenschaftlichen Partner der Dialogistik. Die Universität Duisburg-Essen (UDE) ist die führende Kompetenz in der Logistik und wurde bereits mehrfach als „beste Logistik-Hochschule“ ausgezeichnet: im November 2011 zum fünften Mal in Folge. „Die Logistik ist interdisziplinär“, erklärte Radtke. An der UDE verbindet das Zentrum für Logistik und Verkehr (ZLV) 33 Professoren, die an sieben Fakultäten rund um das Thema forschen und lehren. „Die Erfolgsgeschichte der Logistik beruht auf ihrem Ursprung als Teil der Transportkette von Kohle und Stahl. Die in den Sechziger Jahren im Ruhrgebiet gegründeten Universitäten haben den Strukturwandel und die erfolgreiche Entwicklung der Logistik begleitet, indem sie höhere Bildung an weitere Schichten der Bevölkerung vermittelten. Die Universitäten und Gesamthochschulen haben qualifizierte Leute hervorgebracht, die im Ruhrgebiet

Anzeige

Glückauf-Halle
Luisestraße 39 · Duisburg-Homberg

Ball der Schifffahrt Duisburg 2012

Samstag, 27. Oktober 2012
Einlass 19:30 Uhr · Beginn 20:00 Uhr

Ellen Obier
www.ellenobier.de

Wolfgang Trepper
www.wolfgang-trepper.de

Daniel Hochsteiner
www.daniel-hochsteiner.de

Herr Fröhlich
www.hfr.org

TSC Rheinfeuer
www.tsc-rheinfeuer.de

al dente
www.aldente-musik.de

Ellen Obier
Conference
„Ich bin alle Frauen“

Daniel Hochsteiner
Der König unter den Jongleuren

Herr Fröhlich
Der Wirbelwind in Sachen Comedy

TSC Rheinfeuer
Showtanzreise um die Welt

Wolfgang Trepper
„... was auf die Ohren“

al dente
Tanzen und entspannen mit al dente

Kartenvorverkauf
Zweirad Lata
(keine Vorverkaufsgebühren)

Glückaufstraße 8 · 47198 Duisburg-Homberg
Telefon 020 66 / 33232

die Entwicklung der Wirtschaft ermöglicht haben.“ Für das Leben in Ballungsräumen gilt ebenso wie für die Wirtschaftlichkeit der Unternehmen: „Die intelligente Verknüpfung der Verkehrsträger ist wichtig für die Zukunft“, so Radtke. Dazu müssen Innovationen und Forschungsergebnisse auch in der wirtschaftlichen Praxis umgesetzt werden. „Innovationen wurden bislang nicht mit dem Ruhrgebiet in Verbindung gebracht – zu Unrecht“, findet Staake. Immerhin verfügt das Ruhrgebiet von der Universität Duisburg-Essen im Westen bis zur Universität Dortmund und dem Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik im Osten über eine breite Landschaft höherer Forschung und Lehre, von denen das Ruhrgebiet auch wirtschaftlich profitiert hat. Die von dort kommenden Impulse dürfen sich aber nicht auf große Unternehmen beschränken, sondern müssen auch im Mittelstand ankommen. Hierzu sind Schnittstellen nötig, die die Kontakte herstellen.

Obwohl es einige Global Player gibt, ist die Logistik insgesamt eine mittelständisch geprägte Branche. Hier setzt die Dialogistik an, nur durch intensive Kontakte zwischen Wirtschaft und Wissenschaft kommen neue Ideen und Forschungsergebnisse ebenso wie nötige Weiterbildung in den Betrieben an. Aus- und Weiterbildung sind der Schlüssel zu einer qualifizierten und motivierten Belegschaft und damit ein Garant für den wirtschaftlichen Erfolg eines Unternehmens. „Wir nehmen auch Quereinsteiger und Leute, die sich hocharbeiten wollen“, erklärte Thomas Heymann, Prokurist bei CTS Cremerius Transport Service im Rahmen einer Podiumsdiskussion. „Unsere größte Herausforderung ist das ‚Personal‘: Mitarbeiter gewinnen, sie halten und weiter qualifizieren“, stimmte Jürgen Bohnen, Geschäftsführer der Reiner Bohnen Internationale Spedition, zu. Prof. Rolf Dobischat, Projekt „Wissenschaftlichen Weiterbildung in der Logistik“ an der UDE, warnte davor, dass „es zu Problemen auf dem Arbeitsmarkt kommen wird, weil die Logistik über viele Jahre unterdurchschnittlich ausgebildet hat. Auch die Weiterbildung wurde vernachlässigt. Das geht so lange gut, wie man gute Leute als Quereinsteiger anziehen kann.“ Hier wird der demografische Wandel ein Umdenken erforderlich machen, denn der Wettbewerb um Arbeitskräfte wird schärfer: „Gutes Personal erfordert einen langen Atem“, stellte Prof. Rainer Leisten, Projekt „Organisatorische Innovationen mit Good Governance in Logistiknetzwerken“ an der UDE, fest. „Unternehmen verdienen ihr Geld auch mit den Kompetenzen ihrer Mitar-



Eröffnung der Dialogistik Duisburg (v.l. im Vordergrund): Katja Wenkel, Dialogistik; NRW-Verkehrsminister Michael Groschek und Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisport-Gruppe, Foto: Dialogistik Duisburg

beiter. Die Entwicklung und Weiterentwicklung dieser Kompetenzen liegt im Interesse der Unternehmen“, so Leisten.

Die beiden Unternehmensvertreter, Heymann und Bohnen, machten deutlich, dass sie mit Ausbildung, Weiterbildung und Mitarbeiterbindung ihre Potenziale für die Zukunft ausschöpfen wollen. Je mehr sich die Logistikbranche für Qualifizierung und Wissenstransfer engagiert, desto attraktiver wird sie als Branche für Arbeitskräfte – und umso leichter wird es auch für einzelne Unternehmen, auf einem enger werdenden Markt neue Mitarbeiter zu gewinnen und zu halten.

Hier will die Dialogistik Überzeugungsarbeit leisten und Hilfeleistung geben.

Informationen über die Dialogistik Duisburg gibt es im Internet unter www.dialogistik-duisburg.de.

Anzeige



RHEINTANK GMBH Bunkerdienst

Damit Sie keine Zeit verschwenden

Der Bunkerdienst, der Sie schnell und zuverlässig beliefert.

Wir sind für Sie da in:

| | | | |
|---|---|----------------------------------|---|
| Duisburg (Verkauf und Disposition) | (02 03) 8009-4 54 (02 03) 8009-4 55 (02 03) 8009-4 56 | Regensburg („Rheintank 18“) | (01 72) 4 09 18 16 |
| Duisburg („Rheintank Homberg“) | (0 20 66) 22 58 45 | Linz/Österreich („Rheintank 36“) | (00 43) 66 43 37 19 30 |
| Duisburg („Rheintank 1“, „Rheintank 2“) | (01 70) 8 13 06 02 | Magdeburg („Elbe“) | (01 70) 2 83 84 15 |
| Neuwied („Rheintank 34“) | (01 72) 4 09 18 13 | Berlin („Spree“) | (01 70) 2 83 77 25 |
| Mainz („Büchting 2“) | (01 70) 9 27 46 91 | Hohensaaten („MBS“) | (03 33 68) 7 04 43 + (01 52) 06 19 87 47 |
| Mannheim („Rheintank 14“) | (01 72) 4 09 18 14 | | |
| Mannheim („Arche Nowag“) | (06 21) 31 10 01 | | |



RHEINTANK GMBH Bunkerdienst

August-Hirsch-Straße 3 · 47119 Duisburg
Telefon: (02 03) 80 09-4 55 oder 4 54
Telefax: (02 03) 80 09-4 48
Internet: www.rheintank.com

E-Mail:
nikolaus.schellenberger@de.rhenus.com
claudia.fiebel@de.rhenus.com



Hafenfest im Duisburger Hafenstadtteil Ruhrort

Vier Tage Party pur an Rhein und Ruhr

Von Petra Grünendahl

Wir würden uns sehr freuen, wenn auch in Hamburg mal Plakate von unserem Hafenfest aufgehängt werden“, wünschte sich Rolf Karminke, der sich seit vielen Jahren für das Ruhrorter Hafenfest engagiert. Die Kontakte nach Hamburg sind gut: „Schließlich hängen wir Plakate für das Hamburger Hafenfest hier in Ruhrort auch aus.“

Bereits zum 19. Mal haben Walter Pavestadt und seine Mitstreiter von der Ruhrorter Hafenfest e. V. das große Sommerfest in Duisburgs Hafenstadtteil auf die Beine gestellt. Schirmherren sind in diesem Jahr erstmalig die Duisburger Wohnungsgenossenschaften (sehr passend ihr Leitspruch: „Ein sicherer Hafen“). Zahlreiche Sponsoren und Partner aus Ruhrort und Duisburg trugen auch in diesem Jahr wieder dazu bei, vier Tage Programm für alle Altersklassen und verschiedenste Interessen auf die Beine

zu stellen. Schließlich feiert der Stadtteil mit dieser großen Party auch sich selbst und seine Wurzeln in der Schifffahrtsgeschichte.

Festmeile für Fußgänger

Halb Ruhrort ist mit Straßensperren verriegelt – und auf den verbleibenden Straßenzügen sind die Parkplätze knapp. Das ist vor allem für Besucher von außerhalb ein Problem, wenn sie nicht so einfach auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen können. Die Straßensperren sind nötig: Das Hafenfest beschränkt sich nicht auf die Hafepromenade und die Mühlenweide, sondern erstreckt sich auch landeinwärts über halb Ruhrort und bis zum Binnenschifffahrtsmuseum nördlich des Eisenbahnhafens.

Auf einer Bühne am Neumarkt gab es Theater und Performance. Ein Kunst- und Kulturmarkt mit Ausstellern aus den Bereichen Bildende Kunst und Literatur sowie das Ruhrorter Lichtermeer waren weitere Highlights im Herzen des Stadtteils. Ebenfalls

ein Blickfang etwas abseits der eigentlichen „Party-Meile“: Der Ruhrorter Tischflaggen-Sammler Karl Scherf gestaltete – wie schon in früheren Jahren – 20 Schaufenster an zwölf Orten mit Fotomotiven aus dem alten Ruhrort zur Ausstellung unter dem Titel "Liebenswertes Ruhrort". Die Schaufenster blieben auch nach dem Hafenfest noch vier Wochen in dieser Form gestaltet. Zahlreiche Hafenrundfahrten, Postkutschenfahrten sowie geführte Busfahrten durch das Hafengebiet (letztere kostenlos) vermittelten einheimischen wie auswärtigen Besuchern neue Eindrücke von Ruhrort und vom Kernstück der Duisburger Häfen. Öffentliche Führungen im Haniel-Museum waren ebenso kostenlos wie der Eintritt im Binnenschifffahrtsmuseum. Einen Anziehungspunkt fanden Familien am Wochenende auf der Wiese vor dem Museum bei einem Kinderfest mit maritimem Hintergrund. Infostände entlang der Hafepromenade und ein Handwerkermarkt entlang der Dammstraße lockten, aber auch für das leibliche Wohl war gesorgt. Bei fast tropischer Hitze waren allerdings die Getränkestände vor allem in der Nähe der beiden großen Bühnen total überlaufen. Ein Geheimtipp für ein kühles Getränk in aller Ruhe war die Cocktail-Lounge auf dem ehemaligen Radschleppdampfer Oscar Huber, das tagsüber auch für Museumsbesucher



Rummel bis spät in die Nacht: Kirmes auf der Mühlenweide.

geöffnet war. Besonders stimmungsvoll waren die Abende mit Blick auf die Lichter der Hafensperrmauer und die Illuminationen auf der Mercatorinsel. Einen Logenplatz boten sowohl die Oscar Huber als auch die Hafensperrmauer für das Drachenbootfestival, das am Samstag im Hafenmund statt fand.

Kunst und Kultur

Zahlreiche Sponsoren der heimischen Wirtschaft unterstützen die große Hafen-Party, die auch überregionales Publikum nach Ruhrort lockt. Für die Organisation arbeitet die Ruhrorter Hafenfest e. V. mit verschiedenen Partnern zusammen, die z. T. auch Mitglieder des Vereins sind. Langjähriger Partner ist bei der Ausrichtung des Hafenfestes ist auch der Ruhrorter Bürgerverein von 1910. Erst seit dem vergangenen Jahr an Bord ist der Kreativkreis Ruhrort, der mit Kunst und Kultur ein neues, junges "Szene"-Publikum zum Hafenfest lockt. Schon seit einigen Jahren feiern die Schützen der St. Sebastianus Schützenbruderschaft Ruhrort ihr Schützenfest unter dem Schirm des Ruhrorter Hafenfestes. Rund um das Festzelt auf der Mühlenweide lockt die Kirmes groß und klein.

Die Eröffnung fand traditionell vor der Schifferbörse auf der Haniel-Bühne statt – nach einem ökumenischen Schiffergottesdienst und mit dem Schiffsglockengruß "Im Namen Gottes". Auf dem Gustav-Sander-Platz, zu Füßen der Ruhrorter Brückentürme sowie dazwischen auf der Hafensperrmauer und der Dammstraße entlang der Mühlenweide war am meisten los, waren hier doch die größten Attraktionen zu sehen. Musikalisch war fast für jeden etwas dabei. Zwei Bühnen – die Haniel-Bühne an der Schifferbörse und die Imperial-Bühne am Richard-Hindorf-Platz – boten geeignete Plattformen, auf der sich die Musiker präsentierten. Das reichte u. a. vom Shanty-Chor der Wasserschutzpolizei NRW, dem Disco-Duo, den Reeperboys und Celtic Voyager über Two4You Unplugged (Soul), The Chains (Sixties), Road Box und 3. Hälfte (Rock) sowie Jokebox und Bag 'n' Baggage (Rock und Pop) bis hin zu verschiedenen Coverbands wie Bounce (Bon Jovi), Just Pink, The Adams Family (Bryan Adams) und Mercury (Queen), die allesamt ihr Publikum begeisterten.

„Ruhrort in Flammen“

Zu den absoluten Highlights des Ruhrorter Hafenfestes gehört das große Höhenfeuerwerk am Eröffnungsabend. Achtzehn Fahrgastschiffe hatten sich als Teil ihrer Tour nach Sonnenuntergang im Hafenmund und im Vinckekanal zum Schiffskorso aufgereiht,



The Adams Family mit Songs von Bryan Adams auf der Imperial-Bühne am Richard-Hindorf-Platz.
Fotos: Petra Grünendahl

der dann auf den Rhein und rund um die Friedrich-Ebert-Brücke für das Feuerwerk in Stellung ging. Von den Schiffen hatten die Passagiere eine ganz besonders gute Aussicht auf ein Feuerwerk der Extraklasse. Gute 30 Minuten ließ Feuerwerker Sascha Tietze die Lichter zur Musik von Radio Duisburg über den Rhein tanzen. Schon Tage

vorher war der Geschäftsführer von „Feuerwerk ohne Grenzen“ mit seinem 22-köpfigen Team auf der Friedrich-Ebert-Brücke mit Aufbauarbeiten beschäftigt. Krönender Abschluss den 30-minütigen Spektakels war ein 200 Meter breiter Funkenregen, der sich wie ein Wasserfall von der Brücke in den Rhein ergoss. Der Beifall zeigte die Begeis-

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



Andrang auf der Hafensperrade mit Aufgang zur Schifferbörse. Oben – vis-à-vis der Schifferbörse – stand die Haniel-Bühne.

terung des Publikums. „Da der Schiffskorso von den Fahrgast-Schiffen in Eigenregie auf die Beine gestellt wird, geht ein Anteil des Fahrpreises direkt an den Feuerwerker“, weiß Rolf Karmineke zu berichten, der sich in der Organisation und im Verein Ruhrorter Hafenfest engagiert. Da ist keine „Verwaltung“ mehr zwischen, die ihrerseits noch Geld kassiert. Dennoch legen auch Sponsoren noch einiges drauf, denn das Feuerwerk mit allem drum und dran – auch die Sicherheit der Besucher muss gewährleistet sein – geht ganz schnell in den fünfstelligen Bereich. Dass das Feuerwerk zum Ruhrorter Hafenfest auch für die Fahrgastsschiffer seinen Stellenwert hat, zeigt die Tatsache, dass einige von weiter her (von Holland wie rheinwärts) angereist waren. Bernhard Vogel, Eigner und Kapitän der „Rheinprinzessin“ aus Bonn, bezeichnet das Ruhrorter Spektakel als das Größte und Schönste nach den Kölner Lichtern, wie Rolf Karmineke verriet, der selber mit einem Dampfboot und einem seiner Schulungsschiffe beim Schiffskorso dabei war.

Freunde der elektronischen Musik kamen am Freitagabend beim „Grünen Winkelkanu“ im Innenhof von Binnenschiffahrtsmuseum und Museumsrestaurant „Schiffchen“ auf ihre Kosten: mit Electric_Id, I Heart Ruhr York und einigen DJs gab es für ein eher jüngeres Publikum reichlich Gelegenheit zum Abtanzen. Die Ruhrorter Lounge südlich des Brückenturms bot von Freitag bis Sonntag neben Gastronomie auch Musik und Unterhaltung. Einen zusätzlichen Grund für den Bummel zum Ruhrorter Neumarkt bot der verkaufsoffene Sonntag im Stadtteil. Am Montag klang dann das Ruhrorter Hafenfest mit den Seniorennachmittag der Schützen im Festzelt und der Kirmes bis in den Abend aus. ■

Bunkerdienst Rheintank Damit Schiffer keine Zeit verlieren

Wir haben zwar nicht jeden Schraubenzieher auf Lager, können aber auf Anfrage alles organisieren“, erzählt Nikolaus Schellenberger. Nach seiner Tätigkeit als Geschäftsführer bei der Neuen Triton-Schiffswerft GmbH fing er im August letzten Jahres bei Rheintank GmbH an. Anfang April übernahm er die Geschäftsführung von Jürgen Johann, der nach 46 Jahren in der Binnenschifffahrt und davon knapp 20 Jahren bei Rheintank in den Ruhestand ging. Das Büro und die zentrale Disposition befindet sich auf der Bunkerstation „Rheintank Homberg“, welche auf der Homberger Seite südlich der Friedrich-Ebert-Brücke gelegen ist. Die 1951 gegründete Rheintank GmbH ist heute ein Unternehmen der Rethmann-Gruppe. Im Rahmen der Binnenschifffahrtsaktivitäten der Rhenus Logistics wird die Rheintank GmbH durch die Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG, Duisburg, geführt. Als schwimmende Tankstellen haben die Bunkerboote alles an Bord, was die Schiffer unterwegs brauchen: Treibstoffe, Schmierstoffe, Trinkwasser, dazu Farben, Lacke und Schiffszubehör. Neben dem Standort in Duisburg ist die Rheintank GmbH auch noch in Mainz, Mannheim, Regensburg und Linz



Geschäftsführer Nikolaus Schellenberger auf der Bunkerstation „Rheintank Homberg“. Fotos: Petra Grünendahl

(Österreich) sowie in Magdeburg, Berlin und Hohensaaten vertreten.

„Wir organisieren und vermitteln darüber hinaus Bunker- und Schmieröllieferungen zu beinahe allen Standorten, an denen der Kunde sie benötigt“, berichtet Schellenberger. Bei solchen Aufträgen arbeitet Rheintank auch mit langjährigen Partnern zusammen, um die Lieferung zum Kunden zu kriegen – und das sogar über Deutschland hinaus in Holland, Belgien oder Österreich. Weitere Kontaktdaten sowie viele zusätzliche Informationen rund um die Rheintank GmbH findet man im Internet unter www.rheintank.com. Petra Grünendahl ■



Das Bunkerboot „Rheintank 2“ liegt an der Bunkerstation südlich der Friedrich-Ebert-Brücke auf der Duisburg-Homberger Seite des Rheins

Patent- und Schifferausbildung bei Rolf Karmineke in der Duisburger Atlas Schifffahrt & Verlag GmbH

Kenntnisse kann man doch nie genug haben

Von Petra Grünendahl

Das gab es zu meiner Zeit als Schiffsinspektor nicht, dass ein Schiff liegen blieb, weil niemand mit den erforderlichen Qualifikationen und Lizenzen verfügbar war“, erklärte Rolf Karmineke, der sich mit seinem Unternehmen Atlas Schifffahrt und Verlag GmbH auf die Weiterbildung in der Binnenschifffahrt spezialisiert hat. In seinen Zeiten als Schiffsinspektor für Personalwesen bei Haniel war ihm immer daran gelegen, seinen Binnenschiffern die höchstmöglichen Qualifikationen zu ermöglichen. Ausfallzeiten, weil keiner an Bord konnte oder durfte, gab es nicht!

Vor 22 Jahren ging Rolf Karmineke seinen ersten Schritt in Richtung Selbstständigkeit, als er – zunächst nebenberuflich – anfang, seine Fachbücher über die Binnenschifffahrt in einem eigenen Verlag, dem DT Atlas Verlag, zu verlegen. Ein Schritt, den sein damaliger Arbeitgeber Haniel förderte und auch finanziell unterstützte. Sein erstes Buch, der große Rhein-Radar-Atlas, war 1989 erschienen. Das Zweite, der Mosel-Saar-Radar-Atlas, als erstes Buch im eigenen Verlag. Sein großes Werk, den Rhein-Radar-Atlas, haben heute 90 Prozent der Binnenschiffe an Bord. Solche Werke waren seit ihrem Erscheinen für Binnenschiffer eine große Hilfe, denn noch nie hatte es Karten in dieser detaillierten Form gegeben.

Rolf Karmineke stammt aus Jever bei Wilhelmshaven. Nach dem Hauptschulabschluss 1961 machte bei der W.T.A.G. (Westfälische Transport-Aktiengesellschaft) in Dortmund eine Ausbildung zum Binnenschiffer. Als Matrose fing er 1964 bei der Köln-Düsseldorfer in Köln an, wo er drei Jahre später eine zusätzliche Ausbildung als Inspektorenanwärter begann. 1969 verschlug es ihn nach Duisburg-Ruhrort. Mit 23 Jahren hatte er schon alle Schifferpatente erworben, als er zur Reederei Gertges wechselte, wo er dann bis 1977 auf Schleppern und Schubbooten unterwegs war. Noch bei Gertges wurde er ab 1977 Schiffsinspektor beschäftigt. Nach seinem Wechsel zu Haniel 1980 übernahm er als Schiffsinspektor Aufgaben im Personalwesen. Hier entdeckte er seine Affinität zur

Aus- und Weiterbildung. „Lieber ein Patent mehr an Bord als Ausfallzeiten, weil niemand darf“, war sein Wahlspruch. Einen Ausbilder-Lehrgang schloss er 1978 vor der IHK ab. 1980 übernahm er als Handlungsbevollmächtigter der Reederei Haniel die Verantwortung über das fahrende Personal.

Die Reederei Haniel verließ er 1994, um sich ganz einer selbstständigen Tätigkeit zu widmen. Er benannte die DT Atlas Verlag GmbH in Atlas Schifffahrt & Verlag GmbH um. Sein Geschäftsstandort lag in Ruhrort auf der Alten Duisburger Straße. Zu den für Schulungen genutzten Schiffen – dem Schlepper „Fortuna“, der Barkasse „Atlas“ und der Klappschute „Atlas II“ – kaufte er bald die Fahrgastschiffe „Salvator“ und „Rheinfels“ dazu, mit denen er bis 2008 Fahrgastschiffahrt betrieb. Die „Salvator“ wurde nach Tschechien verkauft, die „Rheinfels“ fährt heute noch unter der Flagge der Ruhrorter Personenschiffahrt auf Rhein, Ruhr und im Kanalnetz. Seinen Unternehmenssitz verlegte Karmineke 2008 auf den Vinckeweg 19. Nach dem Verkauf des letzten Schiffes konzentriert sich mittlerweile 65-Jährige ganz auf Schulungen. Eigene Schiffe hat er gar keine mehr. Für Schulungen chartert er den ehemaligen Seenotrettungskreuzer „Fritz Behrens“ für Patentpflichtfahrten sowie den Motorschlepper „Lippe“ für Radarpatent-Kurse. Darüber hinaus bietet er ADN-Lehrgänge, Funkkurse, Kurse zum Binnen- und Seefüh-



Rolf Karmineke. Foto: Petra Grünendahl

erschein sowie „Sachkunde in der Fahrgastschiffahrt“ an. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung unterstützt Schulungen in der Binnenschifffahrt finanziell: Wer bis zu vier Wochen vor der Schulung einen Antrag bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster (dort wird der Binnenschifffahrtsfonds verwaltet) einreicht, bekommt für eine kaufmännische Weiterbildung in der Binnenschifffahrt 90 Prozent der Schulungskosten erstattet. Bei Weiterbildungen, die für den Betrieb eines Binnenschiffs erforderlich sind, gibt es immerhin noch 60 Prozent Zuschuss. Drei feste Mitarbeiter hat die Atlas Schifffahrt & Verlag GmbH: Neben Rolf Karmineke, der außer der Geschäftsführung auch Schulungen durchführt, sind seine Ehefrau Gudrun im Büro und seine Tochter Ricarda Dreger, eine gelernte Industriekauffrau, am Vinckeweg tätig. Außer Tätigkeiten in Büro und Geschäftsführung (sie wird den Verlag mal übernehmen) gibt Ricarda Dreger auch Schulungen im kaufmännischen Bereich, die immer gefragter werden. Fünf Dozenten auf Honorarbasis ergänzen das Team. Schulungen finden in Ruhrort statt oder bei den Reedereien vor Ort: „Von Hamburg bis Linz/Österreich und von Berlin bis Duisburg reicht unser Aktionsradius“, so Karmineke. ■



Für Schulungen chartert Rolf Karmineke den ehemaligen Seenotrettungskreuzer „Fritz Behrens“ (I.) für Patentpflichtfahrten sowie den Motorschlepper „Lippe“ (oben) für Radarpatent-Kurse.

RoRo-Schwergut-Schubleichter URSUS getauft

Berliner Bär stemmt das Schwergut der Behala

Von Sabo Krebs

Am Freitag, den 14. September wurde das erste Schiff der Berliner Hafen und Lagerhaus Gesellschaft mbH (Behala) im Berliner Westhafen im Beisein von rund 80 Gästen getauft. Der Güterschubleichter mit einer Länge über Alles von 64,50 m und einer Breite über Alles von 9,50 m ist speziell für den Transport von Großvolumen- und Schwergütern von der Behala in Zusammenarbeit mit der TU Berlin entwickelt worden.

Die Abmaße sind auf die Berliner Wasserstraßen abgestimmt. Durch die Zulassung für Binnenwasserstraßen der Zone 2 ist sogar ein Transport bis ins offene Meer und somit auch in einige europäische Seehäfen möglich.

Der Schubleichter wurde von der Erlenbacher Schiffswerft Maschinen- und Stahlbau GmbH in Mainfranken am Main gebaut und am 12. September an die Behala übergeben. Ausschlaggebend für den Bau des Schubleichters war die Entwicklung einer neuen

Turbinengeneration der Siemens AG in Berlin-Moabit. Dort wurde ein neuer Prototyp für den Einsatz in Kraftwerken entwickelt, der die bisherigen Abmaße übertrifft und so eine neue logistische Herausforderung im Transport mit sich bringt.

Die neuen Gasturbinen des Typs „SGT 5-8000H“ erreichen eine Leistung von 375 Megawatt bei einem Gewicht von 520 t. Durch das hohe Gewicht können diese nicht mehr wie bisher über die Straße zur Schwergutumschlaganlage im Westhafen transportiert werden, da die Tragfähigkeiten der Brücken dies nicht zulassen.

Um sicherzustellen, dass die Hightech-Produkte weltweit an die Kunden ausgeliefert werden können, wurde das Spezialschiff mit einer Tragfähigkeit von bis zu 1.200 t entwickelt.

Logistikkonzept

Der Schwergutschubleichter ist über eine am Heck angeordnete Rampe horizontal zugänglich, durch den offenen Laderaum ist auch ein vertikaler Güterumschlag mit einer

Schwerlastkrananlage möglich. Das Logistik-Konzept sieht vor, die Turbinen über ein Straßenfahrzeug direkt am Standort der Siemens AG am nahegelegenen Charlottenburger Verbindungskanal über eine Rampe horizontal zu verladen.

Im Heckbereich des Schubleichters ist dazu ein Kran mit einer maximalen Tragfähigkeit von 25 t angeordnet, mit dem die Rampenkeile bei Ankunft an der eigens eingerichteten Rampe am Charlottenburger Verbindungskanal von Bord auslegt werden können. Neben dem einfacheren Umschlag ist so auch eine Entlastung der Straße realisiert worden.

Eine weitere Besonderheit ist die eingebaute Bodenheizung, die auch bei Minusgraden den Laderaum eisfrei hält und somit den Transport des Schwerguts im Winter ermöglicht. Um den Leichter passgenau manövrieren zu können, ist ein Bugstrahlruder mit einer Leistung von 265 kW installiert. Dieses ist ebenso eine besondere Ausfertigung: Der Propeller kann aus dem Tunnel des Bugstrahlruders abgesenkt werden und als 360 Grad schwenkbare Einheit unterstützend als Hilfsantrieb sowie als Notfalantrieb eingesetzt werden.

Um auch den Transport von hohen Stückgütern zu ermöglichen, verfügt die URSUS über insgesamt acht Ballasttanks mit einer Gesamtkapazität von 820 m³. Über zwei Pumpen können diese gelenzt oder geflutet werden, so dass mit Hilfe der Ballastierung auch eine Durchfahrt unter niedrigen Brücken möglich ist.

Anzeige

Anzeige



Taufe des neues Leichters durch Behala-Prokuristin Cornelia Röser. Um den Leichter passgenau manövrieren zu können, ist ein Bugstrahlruder mit einer Leistung von 265 kW installiert. Der Propeller kann aus dem Tunnel des Bugstrahlruders abgesenkt werden und als 360 Grad schwenkbare Einheit unterstützend als Hilfsantrieb sowie als Notfalantrieb eingesetzt werden. Foto: Sabo Krebs

Die Prokuristin der Behala, Cornelia Röser, taufte den Schubleichter auf den Namen URSUS. Dem ging eine Ansprache von Peter Stäblein, dem Geschäftsführer der Behala voraus, der sich persönlich für den Bau des innovativen Schubleichters engagiert hatte. In seiner Rede erklärte er, dass der Name URSUS einen besonderen Hintergrund habe: Bei einer Betriebsbesichtigung in Rumänien entstand in Anlehnung an ein dort beliebtes Getränk die Idee

für den Namen. Übersetzt aus dem Lateinischen bedeutet URSUS „Bär“. Für den Transport von Schwergut also ein mehr als passender Name, darüber hinaus auch das Wappentier der Hauptstadt. Für die Behala als trimodales Zentrum im Berliner Westhafen, wo Straße, Schiene und Wasserstraße aufeinander treffen ist die Indienststellung des Schubleichters URSUS ein weiterer Baustein für maßgeschneiderte, ausgefeilte Logistik. ■

Anzeige

Massengüter | Stückgüter
Sondertransporte
Baustellenverkehre

Ed Line

Partikuliere herzlich willkommen!

... alles andere ist nur Schifffahrt

Reederei Ed Line GmbH
Wendenschloßstraße 366
12557 Berlin

Tel. 030 / 29 00 18 30
Fax 030 / 29 00 57 92
www.ed-line.de

Anzeige

Ab Ausgabe 09/2012
Das **Schifffahrts-Magazin** als
Online-Ausgabe
für nur 2,50 Euro monatlich!

Infos und Bestellung unter
www.schifffahrts-magazin.de

Mit 2.100 Ausstellern und über 50.000 Fachbesuchern sowie Vertretern aus Politik und Wissenschaft, die bislang erfolgreichste SMM

Klare Signale in Richtung Zukunft

Das unsere Jubiläumsveranstaltung einen so großen Anklang gefunden hat, freut uns natürlich besonders“, sagte Bernd Aufderheide, Vorsitzender der Geschäftsführung der Hamburg Messe und Congress GmbH. Das starke Interesse zeige, dass es gerade in schwierigen wirtschaftlichen Zeiten wichtig sei, sich auszutauschen, sich zu präsentieren und auf Innovationen zu setzen. „Dafür ist die SMM die ideale Plattform“, so Aufderheide. „Die SMM hat klare Signale in Richtung Zukunft gesetzt und die Erwartungen der Branche als Weltleitmesse der maritimen Wirtschaft voll erfüllt.“

Die Messe fand auf insgesamt 90.000 Quadratmetern statt. Die größte Besuchergruppe kam aus Reedereien und Schifffahrtsunternehmen, gefolgt von der Schiffbau- und Werftindustrie und dem Maschinen- und Anlagenbau.

Die SMM 2012 hatte 35 Prozent ausländische Fachbesucher, im Vergleich zur Vorveranstaltung ein leichter Zuwachs von zwei Prozentpunkten. Der Anteil asiatischer Besucher verdoppelte sich im Vergleich zur SMM 2010 und lag bei 16 Prozent. Der Fokus der SMM lag auf Effizienz und Umweltschutz. Hier konnten viele Aussteller mit Innovationen punkten.

So zum Beispiel die Firma Wärtsilä aus Finnland. **Wärtsilä** ist ein weltweit führender Anbieter von kompletten Antriebslösungen für die Schifffahrts- und Energiemärkte. Sie maximiert die Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit der Schiffe und Antriebe. „Wir können alles liefern: Motor, Welle, Abdichtung, Propeller, Düse“, erklärte Johan Penniga, Account Manager von Wärtsilä Niederlande. Innovation ist der Motor Dual-Fuel Engines Wärtsilä 20DF für Binnenschiffe. Er kann auf Gas laufen und schaltet automatisch bei Störungen auf Dieselbetrieb um. Dabei wird er mit 95 bis 98 Prozent Gas und nur zwei bis fünf Prozent Diesel zur Zündung betrieben.

„Gas ist sehr gefragt, weil Diesel immer teurer wird“, erklärte Penniga. „Die Infrastruktur in Holland wird gerade auch auf

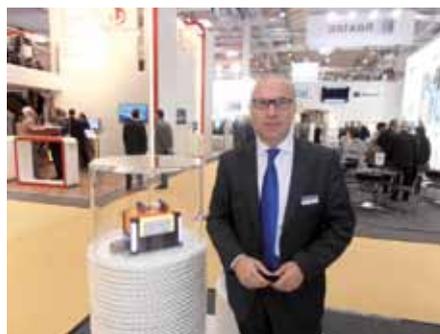
Gas ausgelegt.“ Der Vorteil des Motors ist, man kann in Rotterdam tanken und kommt bis Basel und wieder zurück nach Rotterdam“, sagte Penniga. Die Binnenschifffahrt benötigt Innovationsimpulse, um die Wirtschaftlichkeit der Branche zu sichern und als



Mirja Maija Santala, Media Manager Finnland und Johan Penniga, Account Manager von Wärtsilä Niederlande

umweltfreundliche Alternative im Gegensatz zum Lkw zu gelten. Einige der fortschrittlichen Unternehmen und Organisationen, darunter Wärtsilä Netherlands B.V. haben sich zu dem Konsortium ECO² Inland Vessel zusammengeschlossen. Ziel des Projekts ist die Forschung und der Systemvergleich der unterschiedlichen Antriebskonzepte, um den effizientesten und wirtschaftlichsten Antrieb für verschiedene Typen von Binnenschiffen zu identifizieren.

Die **Interschalt Maritime Systems AG** aus Schenefeld entwickelt und produziert Systeme



„Wir bieten Systeme, die dem Eigner des Schiffes helfen, dass Schiff effizienter zu betreiben“, sagte Dipl. Ingenieur Lothar Beinke, Vice President Sales, der Interschalt AG

me für die Schiffsindustrie mit dem Fokus auf volle Systemintegration, Service, Support und Schulung. Zu den Produkten gehören komplette Brückenkonsolen, Schaltanlagen, Automationsanlagen, Software-Lösungen zur Ladungsberechnung, Wartungsmanagement und Schiffsüberwachung.

Vorgestellt auf der Messe wurde auch die Black Box für Schiffe, Voyage Recorder Data (VDR). 2014 erscheint sie mit neuem System. Siemens stellte auf der SMM das software-basierte System "EcoMain", eine Kommunikationsplattform zur Optimierung eines nachhaltigen Schiffsbetriebs, vor.



Charmantes Damen-Trio am Furuno-Stand: Melanie Meinen, Mette Möland und Tina Münster, INS Training Center

Furuno ist weltweit als Hersteller innovativer Elektronik bekannt. Zum Beispiel für die Schiffsnavigation und -kommunikation. **Furuno Deutschland GmbH** aus Rellingen, ist ein 100%-iges Tochterunternehmen von Furuno Electric CO., LTD., Japan. Die Firma betreibt Forschung und Entwicklung im Bereich Motoren und technische Thermodynamik, Test und Optimierung von Schiffsdieselmotoren, Einspritzsystemen und Abgasnachbehandlungsverfahren sowie Entwicklung, Test und Bewertung von Maßnahmen zur Emissionsreduzierung an Schiffsdieselmotoren



Am Stand der Alphatron Marine Deutschland GmbH beriet Svante Matthias Fink

Die Firma **Alphatron** repräsentiert große Hersteller wie JRC, Sailor und Yokogawa. Sie produziert aber auch eine breite Palette ergänzender Produkte wie Gyrocompasses, Autopiloten, Marine Instrumente und Marine PABX und PA Systeme.

Die Firma **Gromex** aus Ammerbek, bei Hamburg, präsentierte einen neuartigen universalen Kolbenringspanner für Motorenreparaturen unter dem Motto: "1A Dichtungen". Ein weiterer Schwerpunkt war die Vorstellung des FKM-Peroxid-Werkstoffs V74 für die Anwendungen bei Gasmotoren und Dampf.



Marco Colmorgen (l.) und Rolf Wichmann von Johannes Schuback & Söhne am Gromex-Stand

Neue Ruderpropeller für Binnen- und Seeschifffahrt zeigte die Firma **Jastram**. Auf der Messe wurde besonders die Neuentwicklung der Jastram Ruderpropeller RP230 und RP380 vorgestellt.



Informierte am Jastram-Stand über neue Propeller: Gerhard Erb



Hans Joachim Prusseit präsentierte Pie-ning Propeller

Piening aus Glückstadt ist einer der führenden Hersteller von Propellern und Wellenanlagen für den Schiffsbau. Das Unternehmen designt und fertigt komplette Antriebssysteme. Neben Propellern gehören auch Stevenrohre, Laufbuchsen, Dichtungen, Wellenböcke und Ruderschäfte mit Koherrohren zum Fertigungsspektrum.



Simone Engelbrecht war Gastgeberin am Stand der Sauer Compressors

Sauer Compressors bietet 125 Jahre Erfahrung in Entwicklung, Herstellung und Vertrieb von Kompressoren und ist weltweit einer der führenden Anbieter in den Märkten zivile Schifffahrt, Marine und Industrie.



Fachberater am Vacon-Stand Martin Kopa und Sebastian Hilger

Vacon konzentriert sich auf die Entwicklung, die Herstellung und den Vertrieb der weltweit besten Frequenzumrichter sowie auf die Bereitstellung effizienter Life-Cycle-Serviceleistungen für Kunden. Die Frequenzumrichter bieten eine optimale Prozesssteuerung und Energieeffizienz für Elektromotoren. Auf der SMM präsentierten Vacon und e-ms das weltweit erste dieselektrische Bordnetz- und Antriebskonzept.

Zahlreiche Unternehmen meldeten sich bereits für die SMM 2014 an, die vom 9. bis 12. September auf dem Gelände der Hamburg Messe stattfinden wird.

Text + Fotos: Dr. Carola Siedhoff ■



Gut besuchte Stände auf der SMM 2012 in Hamburg

Kostenreduzierung durch verringerte Durchlaufzeiten

MAN erhält GL-Zertifikat für die Alternative Produktzertifizierung

MAN Diesel & Turbo hat das Zertifikat für Alternative Produktzertifizierung [APZ] vom Germanischen Lloyd (GL) erhalten. Es gilt für Motorenkomponenten, die im Werk Augsburg gefertigt werden, deren Zulassung, Abnahme und Zertifizierung auf Basis der jeweils aktuellen Klassifikations- und Bauvorschriften des GL vorgenommen wird. Die APZ steigert die Effizienz des Zertifizierungsverfahrens: Dabei wird der Herstellungsbetrieb unter Einhaltung der relevanten GL-Richtlinien in die Prüfung seiner Produkte und die Dokumentation der Prüfbescheinigungen mit eingebunden.

"Mit der erfolgreichen alternativen Produktzertifizierung belegt MAN, dass die Motorenkomponenten dem aktuellen Stand der Technik sowie den Anforderungen der GL Bauvorschriften genügen", sagte Dr. Thomas Husse bei der Zertifikatsübergabe am Messestand des GL. Prüfbescheinigungen wird MAN künftig mit Hilfe des Online-Tools "GL eAPC" online erstellen und durch den GL freigeben lassen. GL-Testzertifikate können in digitaler Form auf einem GL-Server abgerufen und archiviert werden. Dies spart

Kosten und verringert den Zeitaufwand.

„Dies ist eine Win-Win-Situation, von der beide Seiten profitieren. Die Einbindung von MAN in die Abnahme erhöht die Flexibilität in unserer Herstellung. Dies leistet einen wertvollen Beitrag zur Steigerung der Prozesseffizienz bei gleichzeitig gesicherter Produktqualität und reduzierten Aufwänden für GL“, sagte Dr. Stephan Timmermann, Vorstand MAN Diesel & Turbo, der gemeinsam mit Dr. Christoph Zeppenfeld, Head of Quality Engines & Marine Systems, das GL-Zertifikat entgegen nahm.

Für die Komponenten-, Bauteile- und Materialhersteller ermöglicht das Prüfverfahren APZ durch seinen modularen Aufbau eine variable Bandbreite bei der Zertifizierungstiefe und Kostenreduzierung durch verringerte Durchlaufzeiten. Die Produktionsfirmen werden in die Prüfung ihrer Produkte involviert. Auf Basis einer Dokumentenprüfung und eines Qualitäts-Audits durch den GL werden die Herstellungsprozesse durchleuchtet und das Optimierungspotential aufgezeigt. Grundlage für die Anerkennung sind die

GL-Richtlinien zur Prüfung von maschinenbaulichen und elektrotechnischen Produkten. Die mit dem GL vereinbarten Abläufe werden nach der erstmaligen Zulassung durch regelmäßige Audits fortlaufend überwacht. Die Durchführungsgrundsätze der APZ sind in den GL Klassifikations- und

Bauvorschriften unter VI-6-2 ("Richtlinien für die Prüfung von maschinenbaulichen und elektrotechnischen Produkten") beschrieben. Darin sind unter anderem erforderliche Prüfungen, Kennzeichnungen sowie Zuständigkeiten zu deren Durchführung geregelt. Nach Einführung der APZ im Jahr 2008 haben sich mehr als 100 europäische, japanische und koreanische Unternehmen für dieses modulare Zertifizierungssystem entschieden.

Als Teil der GL Group bietet der Germanische Lloyd (GL) neben Klassifizierungsdiensten und technischen Prüfungen für Schiffe auch Inspektionen und Zertifizierungen für Werkstoffe und Komponenten für Anwendungen an Land an. Die GL Group ist ein unabhängiger Beratungs-, Inspektions- und Zertifizierungskonzern, der technische Dienstleistungen und Lösungen für die Maritime Wirtschaft sowie für Unternehmen der Material-, Produktions- und Energiewirtschaft anbietet. Die Konzernbelegschaft umfasst über 6.900 hoch qualifizierte Mitarbeiter, die weltweit in 208 Standorten und 80 Ländern beschäftigt sind. ■

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)

68823 Lampertheim

Telefax: 0 62 06 / 91 08 74

E-Mail: Wernz@Wernz-GmbH.de

www.Wernz-GmbH.de



MAN APC Zertifikats-Übergabe (Augsburg): Torsten Schramm (GL COO), Dr. Christoph Zeppenfeld (Head of Quality Engines and Marine Systems) und Dr. Stephan Timmermann (MAN Diesel & Turbo Executive Board Member).

Ein neues Motorleben in vier Wochen

SKL Motor wird zu MTU Reman Technologies

Der Antriebssystem- und Energieanlagen spezialist Tognum hat seine Tochtergesellschaft SKL Motor GmbH in Magdeburg auf die standardisierte Aufarbeitung von MTU-Motoren und Komponenten ausgerichtet und benennt sie deshalb in MTU Reman Technologies GmbH um. Seit Samstag, 22. September, signalisiert das MTU-Logo an der Fassade des Haupteingangs diesen neuen Zeitabschnitt des traditionsreichen Magdeburger Maschinenbaus. Es wurde während eines Mitarbeiterfestes im Beisein von Sachsen-Anhalts Wirtschaftsstaatssekretär Michael Richter und Magdeburgs Oberbürgermeister Dr. Lutz Trümper enthüllt.

Viele Motoren der Tognum-Marke MTU halten mehr als nur ein Motorenleben lang. Nach langen Laufleistungen von bis zu 25.000 Stunden erfahren sie in Magdeburg eine Verjüngungskur, aus der sie quasi wie neu hervorgehen. Magdeburg ist das Technologiezentrum für die Aufarbeitung von Diesel- und Gasmotoren der Tognum-Gruppe – technisch Remanufacturing genannt. Hier werden Verfahren und Prozesse zur Aufarbeitung der Komponenten und Komplettmotoren entwickelt und im großen Stil industriell angewendet. Das Magdeburger Knowhow steht den anderen Reman-Standorten der Tognum-Gruppe zur Verfügung, um weltweit die gleichen Standards für die Wiederaufarbeitung zu gewährleisten.

Die Tognum-Gruppe profitiert dabei von der fast 175-jährigen Magdeburger Maschinenbau-Erfahrung. Die heutige MTU Reman Technologies GmbH hat ihre Wurzeln in der im Jahr 1838 gegründeten Magdeburger Dampfschiffahrts-Compagnie. Aus ihr entstanden die Maschinenfabrik Buckau, die Maschinenfabrik Buckau-Wolf und während der DDR-Zeit der VEB Schwermaschinenbau „Karl Liebknecht“, der vor allem Dieselmotoren für den Ostblock herstellte und nach der Wende von der Treuhandanstalt übernommen und in mehrere Unternehmen aufgeteilt worden war. „Die neue MTU Reman Technologies GmbH, entstanden aus der späteren SKL Motor GmbH, ist das jüngste Glied in der langen Reihe dieser Magdeburger Maschinenbauunternehmen.

Auf dieser Tradition und Erfahrung bauen wir auf“, sagte Martin Wendel, Tognum-Vizepräsident für After Sales, bei der Enthüllung des Logos. „In diesen Hallen arbeiten Fachleute, die ihren Beruf verstehen.“

„Wir haben mit den verbliebenen 80 Mitarbeitern im Jahr 2008 angefangen. Mittlerweile beschäftigen wir 285 Mitarbeiter, haben das Personal also mehr als verdreifacht und über 200 Arbeitsplätze geschaffen“, betonte Wilfried Probian, Geschäftsführer von MTU Reman Technologies.

Nach der Übernahme von SKL Motor im Jahr 2008 richtete die Tognum-Gruppe das Unternehmen als Reman-Technologiezen-

trum neu aus. „Dafür haben wir mittlerweile über 20 Millionen Euro investiert“, so Probian. Das Remanufacturing von Motoren, die beispielsweise in Stromaggregaten und Hochgeschwindigkeitszügen tausende Stunden Spitzenleistungen vollbrachten, spart nicht nur Geld, sondern auch Rohstoffe. Die Motoren werden zerlegt und die einzelnen Teile so aufgearbeitet, dass sie einem fabrikneuen Teil ebenbürtig sind. Defekte Komponenten und Verschleißteile werden durch neue ersetzt. Nach nur wenigen Wochen erhält der Kunde einen quasi neuen Motor, der einen kompletten Prüflauf hinter sich gebracht hat und beispielsweise wieder in eine Lokomotive eingebaut werden kann. Aber nicht nur ganze Motoren, auch einzelne ausgebaute Komponenten werden aufgearbeitet und als Reman-Teile weiterverwendet.

Des Weiteren forscht die Tognum-Gruppe in Magdeburg an den Motoren der Zukunft. An Einzylinderprüfständen werden neue Brennverfahren, Brennraumgeometrien oder alternative Kraftstoffe untersucht. ■

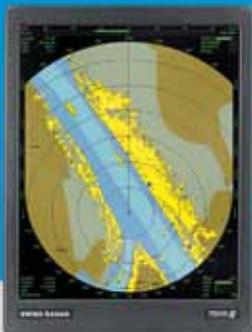


Solche Motoren können künftig in Magdeburg aufgearbeitet werden

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

Hamburger Arbeitskreis Binnenschifffahrt

„Hamburg steht an der Seite der Binnenschiffer“

Von Dr. Carola Siedhoff

Hamburg ist nach Duisburg und Köln der drittgrößte deutsche Binnenhafen. Duisburg führt mit ca. 64 Mio. Tonnen Umschlag, Köln ist mit ca. 12,4 Mio. t zweitgrößter Binnenhafen, und Hamburg

liegt mit einem Binnenschiffsanteil am Hinterlandverkehr von knapp 10 Prozent mit ca. 10 Mio t dahinter. Die Binnenschifffahrt hat für Hamburg und die anderen Häfen somit eine große Bedeutung.

Bei einer Pressekonferenz im September auf einer Barkassenfahrt im Hamburger Hafen wurden die Ergebnisse des Arbeitskreises Binnenschifffahrt präsentiert. Mit an Bord auch Hamburgs Senator für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Frank Horch, der sich für die Ausweitung der Transporte auf Binnenschiffen im Hamburg Hafen stark macht.

Karl-Heinz Ehrhardt, Leiter des Arbeitskreises, und gleichzeitig Geschäftsführer der Magdeburger Hafen GmbH und Vorsitzender des Logistikbeirates der Landesregierung Sachsen-Anhalts, forderte vor allem eine höhere Akzeptanz der Logistik in der Gesellschaft. Ehrhardt erinnerte: „Alles was auf dem Tisch steht oder was wir als Kleidung tragen, kommt zu gut 70 Prozent nicht aus Deutschland und muss deshalb erst zu uns transportiert werden. Trotzdem hat die Logistik beim Bürger kein gutes Image.“ Der Arbeitskreis Binnenschifffahrt wurde am 16.10.2009 von der Logistik-Initiative Hamburg und der Hamburger Behörde

für Wirtschaft und Arbeit gegründet. Sein erklärtes Ziel ist es, „das Binnenschiff als nachhaltigen Verkehrsträger im Hafen Hamburg und im Hinterland zu stärken.“

Der Arbeitskreis hat drei Arbeitsfelder, die im Vordergrund stehen:

1. Binnenhäfen und Wasserstraßen
2. Hafen Hamburg und
3. Transportketten und Logistik.

„Hast Du ein Binnenschiff dann nutze es“ - ist der Leitsatz des Arbeitskreises.

Vor allem im Containerbereich ist der Binnenschiffsanteil stark ausbaufähig. Es ist erklärtes Ziel des Senats Hamburg, den



Karl-Heinz Ehrhardt. Fotos: C. Siedhoff



Senator Frank Horch

Anzeige

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

TRANSPORTWERK

Magdeburger Hafen GmbH

GREENPORT

Logistik fängt beim Standort an – wir haben ihn!

- zentraler Verkehrsknotenpunkt (Hub) für die verladende Wirtschaft in einem Umkreis bis 200 km
- optimale trimodale Lage mit Autobahn-, Wasser- u. Bahnanschluss
- Ab 2013 wasserstandsunabhängig durch Niedrigwasserschleuse und modernen Anschluss an das Kanalsystem
- leistungsstarkes KV-/Containerterminal (Hanse-Terminal)
- Profitieren Sie von einem einzigartigen Standort und der Kapazität des größten Binnenhafens Mitteldeutschlands!
- 115 ha Industrieansiedlungsfläche im Hafen bzw. in Hafennähe

Magdeburger Hafen GmbH

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

Anteil von zwei auf fünf Prozent zu steigern. „Gerade im Containerbereich sind wir dringend auf eine zuverlässige Schiffbarkeit entlang der Mittel- und Oberelbe und des Elbe-Seiten-Kanals angewiesen. Der Hafen Hamburg verfügt schon heute über große Leistungsreserven, um mehr Container auf das Binnenschiff zu bringen“, sagte Frank Horch. „Der Senat will den Hamburger Hafen als industrieverbundenen Universalhafen mit Schwerpunkt Containerumschlag weiterentwickeln und stärken. Die Binnenschiffahrt spielt hier eine wichtige Rolle“, so Horch weiter.

Die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel, (Modal Split) im Container Hinterlandverkehr 2011 in TEU lag beim Binnenschiff nur bei zwei Prozent, im Gegensatz zur Bahn mit 36 Prozent und dem LKW mit 62 Prozent. Erklärtes Ziel des Arbeitskreises ist es, die zwei Prozent vom Binnenschiff auf fünf Prozent im Jahre 2015 und 10 Prozent im Jahre 2020 zu erhöhen.

Dabei sollen Straßen und Schienen entlastet werden. Hier sind die Kapazitäten aber schon erschöpft, wogegen der Verkehrsträ-

ger Wasserstraße noch 85 Prozent freie Kapazität hat. Diese freien Kapazitäten sollen genutzt werden.

Der Arbeitskreis stellte auch die jetzigen Probleme da, die vor allem in den Bereichen Kosten und der Qualität liegen. Der Transport per Binnenschiff ist noch zu teuer.

Das liegt vor allem an der Abwicklung am Seeterminal, an der der Produktivität (nur Zweilagigkeit im Hamburger Hafen, statt Dreilagigkeit, was sich aber nach Abschaffung des Freihafens 2013 ändern wird), am fehlenden Wettbewerb und am Ungleichgewicht in der KV Förderung (Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundes eigener Unternehmen (KV) durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung).

Die Verladung von Boxen auf die Bahn wird gefördert, auf das Binnenschiff nicht, weil nur die Kosten für die Kräne bezuschusst werden.

Die Qualität beim Transport von Gütern auf dem Binnenschiff ist eingeschränkt und noch zu unzuverlässig. Es fehlen Seeterminals und die Schiffbarkeit der Elbe von 1,60

m wird nicht an 345 Tagen im Jahr erreicht. Gleichzeitig ist die Nutzbarkeit des Schiffshebewerks Scharnebek eingeschränkt.

Die Lösungen sieht der Arbeitskreis darin, die Kosten des Binnenschifftransportes durch bessere Bedingungen am Seeterminal, höhere Produktivität, diversifizierten Wettbewerb und Anwendung der KV-Förderung auf den Binnenschiff-Umschlag im Seehafen zu senken.

Gleichzeitig muss die Qualität des Binnenschifftransportes durch besseren Zugang zu den Seeterminals, zuverlässige Bedingungen auf der Elbe, d.h. 1,60 m Tiefe an wirklich 345 Tagen im Jahr und verlässlichen Zugang zum Elbe-Seitenkanal steigen. Die Instandhaltungsarbeiten des Schiffshebewerks Scharnebeck müssen abgeschlossen werden und der Bau einer neuen „Schleuse Lüneburg“ muss mittelfristig geplant und ausgeführt werden.

„Wichtigster Punkt für mich ist, zunächst die KV-Förderung zu klären“, sagte Ehrhardt zum Abschluss. „Hamburg steht an der Seite der Binnenschiffer“, fügte Senator Frank Horch hinzu. ■

Anzeige



www.portofhamburg.com
Port of Partnership

- + Your General and Bulk Cargo Port Partner
- + Your Intermodal Port Partner, distributing by all modes
- + Your Logistics Hub Partner
- + A True Partner in Your Green Supply Chain
- + Your Hub Port Partner, handling ultra large containerships and feeding Europe

Port of Hamburg

53°33'N 9°58'E

Spannweite 71 Meter, Auskrantung 37 Meter

Eine neue Containerbrücke für den Hafen Koblenz

Von Matthias Goergens

Als schwindelfrei mag sich der Koblenzer Oberbürgermeister Joachim Hofmann-Göttig nicht bezeichnen: „Ich besuche sogar Kurse, die mir gegen die Höhenangst helfen.“ Da kommt die Gelegenheit zur Überprüfung der Wirksamkeit gerade recht. Kurzerhand besteigt das Stadtoberhaupt die neue Containerbrücke im Koblenzer Rheinhafen. In etwa 17 Metern Höhe neben dem Kranführer habe ihn ein Gefühl des Schwebens ergriffen, sagt er. „Das ist schon wirklich ein imposanter Blick von dort, man hat eine wunderbare Sicht auf den Hafen.“ Rund zwei Monate ist die neue Brücke zu dem Zeitpunkt bereits im Betrieb, und das freut auch den SPD-Politiker: „Mit dieser Investition sind wir gut gerüstet für die Zukunft.“

Immerhin investierten die Koblenzer Stadtwerke als Hafentreiber rund 3,5 Millionen Euro in den neuen Koloss in Koblenz-Wallersheim, den „Kranbau Köthen“ aufgebaut hat. Die neue Containerbrücke war nötig geworden, weil ein älterer Stückgutkran abgebaut werden musste. Dessen Aufgaben übernimmt die bereits vorhandene Containerbrücke, die bei Wartungsarbeiten oder anderen Ausfällen auch die neue Containerbrücke ersetzt.

Die neue Anlage trägt bis zu 54 Tonnen am Haken, mit einem Spreader dran sind es immerhin noch 42 Tonnen für das Ab-, Auf- und Umladen der Container. Durch die enorme Spannweite von 71 Metern zwischen den Beinen und 37 Metern „Auskrantung“ über dem Wasser können zwei moderne

Containerschiffe nebeneinander liegend bedient werden. Durch die Höhe der Anlage passen fünf Container gestapelt drunter und trotzdem noch einer am Kran zum Verladen darüber. „Der Kranführer kann sich in seiner Katze zudem um 290 Grad drehen – das gibt einen optimalen Blick“, sagt Terminalleiter Arndt Puderbach vom Logistikdienstleister Contargo, der die Containerbrücken im Rheinhafen entgeltlich nutzt. Umweltschutz und Sicherheitsanforderung seien auf dem höchsten Stand, der Stromverbrauch der für 40 bis 50 Jahre Lebensdauer angelegten Containerbrücke effizienter denn je.

Mit der neuen Anlage soll die Position als einer der größten Containerverladeanlagen am Mittelrhein ausgebaut werden. Denn in Koblenz hofft Contargo auf die Erfüllung der Prognose, dass sich die Anzahl der Containerumschläge in Deutschland bis 2025 verdreifacht haben soll. Derzeit kommt der Rheinhafen auf über 80.000 Containerbewegungen im Jahr. „Bei hohem Schiffsaufkommen können wir jetzt zwei Binnenschiffe parallel abfertigen, was den Ausbau dieses Standorts damit hervorragend ergänzt“, sagt Arnd Puderbach.

Im Rahmen des Hafenumbaus investierten die Stadtwerke Koblenz aber noch mehr Geld in Ausbau und Befestigung weiterer Flächen. So konnte Contargo etwa kürzlich weitere 3000 Quadratmeter Hafensfläche anmieten, dadurch die Lkw-Zufahrt vergrößern, mehr Stellplätze für die anliefernden und abholenden Lkw schaffen und die Lagerfläche für Container erweitern. Damit stellt sich einer der modernsten Güterverkehrsplätze entlang des Rheins für die Zukunft

auf, verknüpft als „trimodaler Terminal“ die drei Verkehrsträger Binnenschiff, Bahn und Lkw auf rund 20.000 Quadratmetern. Zudem ist die Anlage fast 365 Tage im Jahr durchgehend in Betrieb – die einzige Pause beginnt an Heiligabend um 18 Uhr und endet am ersten Weihnachtsfeiertag um 8 Uhr. „Mit höchster Flexibilität sowie einem zuverlässigen und sicheren Umschlag für die Kunden stellen wir uns jetzt den Herausforderungen von morgen“, sagt Terminalleiter Arndt Puderbach.

Oberbürgermeister Joachim Hofmann-Göttig hat sich jedenfalls seiner persönlichen Herausforderung gestellt, nimmt nach der offiziellen Eröffnung auch ein persönliches Erfolgserlebnis mit nach Hause: „Meine Frau dürfte staunen, wie gut das Schwindelfreihheitstraining geholfen hat.“ Die eigentliche Feier mit 130 geladenen Gästen auf dem Rheinschiff „Deutsches Eck“ ist dann auch erfrischend schnell erledigt: Vom Wasser aus beobachten Kunden, Geschäftspartner und Kollegen, wie ein Container mit 1000 blau-weißen Luftballons in die Höhe gehoben wird mit der Aufschrift: „Wir grüßen unsere Kunden und Geschäftspartner!“ Der SPD-Politiker hat da längst schon wieder festen (Schiffs-)Boden unter den Füßen, hält wie Arndt Puderbach eine kurze Rede und stößt hernach mit den anderen Gästen auf der Schiffstour durch das beschauliche Mittelrheintal auf den Wirtschaftsstandort Koblenz an.

Mit einer Jahrestransportleistung von 1,6 Mio. TEU gehört Contargo zu den großen Container-Logistik-Netzwerken in Europa. Contargo integriert den Containerverkehr zwischen den Westhäfen, den deutschen Nordseehäfen und dem Europäischen Hinterland. Das Unternehmen verfügt in Deutschland, den Niederlanden, Frankreich und der Schweiz über 25 Containerterminals in Binnenhäfen. Außerdem betreibt das Unternehmen vier eigene Schifflinien und zwei eigene Bahnlinien.

Die 800 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erwirtschafteten im Jahr 2011 einen Jahresumsatz von 380 Mio. Euro.

Die Contargo versteht sich als Dienstleister für die Containerlogistik, der sich auf „Hinterlandtransporte“ der Container zwischen Seehäfen und dem Inland und auf den „trimodalen Verkehr“, also unter Nutzung von Binnenschiffen und Zügen in Kombination mit LKWs, spezialisiert hat. Die Westhäfen Amsterdam, Antwerpen, Rotterdam und Zeebrügge sind die wichtigsten Schnittstellen für Ein- und Ausfahrten. Aber auch die Nordhäfen Hamburg, Bremen und Bremerhaven werden per Bahn und die westfranzösischen Terminals Prouvy, Dourges und Béthune per Binnenschiff in das Container-Logistik-Netzwerk integriert. ■



Kranbau Köthen lieferte die neue Containerbrücke.

Foto: Matthias Goergens

In nur 9 Monaten für die Daimler AG gebaut

Neues Logistikzentrum im Hafen Wörth

Am 13. September 2012 haben die Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz GmbH im Landeshafen Wörth am Rhein ein für ca. 10,5 Mio. Euro neu errichtetes Logistikzentrum nach nur neunmonatiger Bauzeit an den Nutzer, die Daimler AG, übergeben.

Der neue Hallenbau ist 7.800 Quadratmeter groß und der dritte Teil in dem sogenannten Consolidation Center mit nunmehr insgesamt 20.000 Quadratmetern Nutzfläche im Hafen. Zukünftig sollen ca. 170 Mitarbeiter in den drei Logistikhallen im Dreischichtbetrieb Teilelieferungen aus dem Lkw-Werk Wörth sowie von den Zulieferern aus der Region zusammenfassen, also konsolidieren, und zu den Mercedes-Standorten auf der ganzen Welt verschicken. Von Wörth aus werden Produktionsstätten in Indien, Russland, Mexiko und den USA beliefert.

Der Hafen Wörth am Rhein als einer der wichtigsten Binnenhäfen in Rheinland-Pfalz mit jährlich bis ca. 1,1 Mio. Tonnen Güterumschlag ist nicht nur eine Güter- und Warendreh-scheibe, sondern verbindet Wörth am Rhein mit seiner angesiedelten Industrie und die Region mit den umweltfreundlichen Transportmitteln Bahn und Binnenschiff. Die sinnvolle Kombination der Verkehrsträger, insbesondere unter Einbezug des Binnenschiffs und der Schiene, ermöglicht

eine ökologisch und ökonomisch optimierte Transportkette.

Die Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz GmbH haben sich gemeinsam mit ihrem Gesellschafter, dem Land Rheinland-Pfalz, für die

Zukunftsinvestition im Hafen Wörth entschieden, um den Wirtschaftsstandort und die Logistikkreislauf-Hafen zu stärken und die verkehrstechnischen Standortvorteile mit den Logistikkonzepten der Zukunft zu verknüpfen. ■



Bei der Feier der Schlüsselübergabe (v.l.): Franz J. Reindl, Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz GmbH; Hermann Doppler, Leiter Produktion Truck Powertrain der Daimler AG; Jürgen Häfner, Staatssekretär im Ministerium des Inneren, für Sport und Infrastruktur; Edmund Trapp, Daimler AG; Willi Kuhn, Präsident der IHK Pfalz; Dr. Lothar Kaufmann, Ministerialdirigent und Aufsichtsrat der Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz GmbH)

Anzeige

HAFEN TRIER
ZU WASSER, ZUR SCHIENE UND AUF DER STRASSE.



IHRE DREHSCHLEIBE NACH EUROPA

Der Hafen Trier ist der einzige öffentliche Binnenhafen an der deutschen Mosel. Wasser, Schiene und Straße verbinden sich hier zur Logistikkreislauf-Hafen der Region. Nicht umsonst sind wir das besterschlossene Gewerbe- und Industriezentrum Triers. Und die erste Wahl für Unternehmen mit europäischer Marktorientierung.

RAUM FÜR IHR UNTERNEHMEN

Sie suchen freie Flächen und / oder Gewerbe-Immobilien? Der Standort Hafen Trier erschließt Ihnen den Weg zu nationalen und europäischen Märkten.

Rufen Sie uns an.



Trierer Hafengesellschaft mbH Ostkai 4 54293 Trier
Telefon: 0651/9680430 info@hafen-trier.de
Telefax: 0651/9680440 www.hafen-trier.de

Im Moselhafen Trier sind mehr als 40 Firmen ansässig Zum Geburtstag eine neue Kaimauer für den Hafen Trier

Von Gabi Böhm

Viele Gründe zu feiern: Der Trierer Hafen besteht seit 50 Jahren und hat bei seinem Jubiläumfest im September eine neue Kaimauer mit zusätzlichem Schwerlast-Umschlagplatz eingeweiht. Jetzt kann der Hafen mit der 160 Meter langen neuen Kaimauer jedes Frachtschiff aufnehmen, das die Mosel befährt.

Großes Fest im Güterverkehrszentrum Trierer Hafen: Das älteste und größte Industriegebiet der Trierer Region mit über 40 Unternehmen und 2 600 Beschäftigten feierte am 4. September die Gründung des Hafens vor 50 Jahren. Das „Geburtstagsgeschenk“: Eine jetzt fertiggestellte lange Kaimauer mit einer neuen Schwerlast-Umschlagsfläche. Die neue Kaimauer hat 4,5 Millionen Euro der finanzierenden Hafengesellschaft verschlungen. Mit der Investition wird eine erhebliche Kapazitätssteigerung beim

Umschlag von Schwerlastgütern erwartet. Denn nun kann jedes Schiff, das die Mosel befährt, dank der Kaimauerlänge von 160 Metern im Trierer Hafen anlegen. Hinzu gekommen ist eine weitere Umschlagsfläche von 22 000 Quadratmetern.

Grund zum Feiern also für die Hafengesellschaft. Luxuriös landeten am Jubiläumstag viele Gäste aus Wirtschaft und Politik mit dem luxemburgischen Fahrgastschiff Princess Marie Astrid an der neuen Kaimauer. Unter den Gästen der Staatssekretär des Innenministeriums, Jürgen Häfner, der den Trierer Hafen mit einem Gesamtumschlag von 35 Millionen Tonnen als „unverzichtbaren Teil der Logistikkette“ bezeichnete. Er bescheinigte dem Logistikbereich der Binnenschifffahrt die besten Zukunftschancen. Der Trierer Hafen als Erfolgsmodell: Dem schloss sich auch der Landrat des Landkreises Trier-Saarburg, Günther Schatz, an. Er betonte den hohen Stellenwert von einer

guten Vernetzung des Hafens mit Verkehr und Gesellschaft. Kritik gab es an dem vorläufigen „Aus“ der Bundesregierung für den Bau von zweiten Moselschleusen. Bislang haben nur zwei von zehn Moselschleusen, nämlich Zeltingen und Fankel, eine zweite Kammer – dabei gelten die vorhandenen Schleusen schon jetzt als überlastet. Landrat Schartz und Staatssekretär Häfner forderten unisono den weiteren Ausbau der Moselschleusen. Denn, das zeigt ein Blick in den umtriebigen Schifffahrtsbetrieb: Es läuft gut im Trierer Hafen.

Im Jahr 2011 hatte der Trierer Hafen den bislang höchsten Umschlag von 1,8 Millionen Tonnen Güter erzielt, die überwiegend auf dem Wasserweg transportiert worden waren. Hauptsächlich Kraftstoffe, aber auch Windenergieanlagen, Schrott oder Container zählen zu den Waren, die in dem so genannten trimodalen Logistikzentrum ankommen und weiter auf dem Wasser-, Schienen- oder Straßenweg transportiert werden. Geplant sind weitere Investitionen wie etwa in die Gleisanlagen, um weiter den Umschlag zu erhöhen. „Die Schifffahrt bietet uns großartige Zukunftschancen, und Trier ist gerüstet“, sieht Hafen-Geschäftsführer Volker Klassen trotz derzeitigem Moselschleusen-Baustopp optimistisch in die Zukunft.



Geschafft, - das Gelbe Band ist durchschnitten und ab sofort kann die ...

2005 wurde erstmals die Eine-Million-Grenze geknackt, 2010 erzielte die Hafengesellschaft 1,2 Tonnen Güterumschlag. Zahlen dieser Größenordnung (bis 2025 rechnet man sogar mit einer Kapazitätssteigerung um 50 Prozent) hatte bei dem Bau des Hafens vor 50 Jahren wohl keiner der Gründerväter vor Augen. 1962 wurde der Grundstein für den Hafenbau gelegt, der erste Spatenstich erfolgte 1963.

Dem war ein gemeinsamer grenzüberschreitender Beschluss von Frankreich, Luxemburg und Deutschland im Jahr 1956 vorausgegangen, der die Schiffbarmachung der Mosel vorsah. Beim Hafenbau ging man von maximal 500 000 Tonnen Gütern jährlich aus. Nach nur zweijähriger Bauzeit wurde der Trierer Industriehafen eröffnet. Wenige Jahre später siedelten sich Firmen an wie die heutige Basalt AG, Trevitank oder Michelin Reifenwerke. Weitere Zwischenstationen auf dem Weg des Trierer Hafens nach oben: 1983 der Ausbau der B 53 im Bereich des Hafens, 1995 die Errichtung des Güterverkehrszentrums, 2003 die Vergrößerung des Hafenbeckens. Die Entwicklung des Hafens hat sich weitgehend unbemerkt von der Bevölkerung vollzogen, sieht man von seltenen Protesten aus anliegenden Stadtteilen ab, in denen sich Bürger über Emissionen aus

dem Hafen beschwerten – Tribut für die Entwicklung zum größten Industriegebiet in der Region.



„Die Schifffahrt bietet uns großartige Zukunftschancen, und Trier ist gerüstet“, sieht Hafen-Geschäftsführer Volker Klassen trotz derzeitigem Moselschleusen-Baustopp optimistisch in die Zukunft.

Mit der aktuellen Hafenerweiterung durch die neue Kaimauer gibt es weitere Transportmöglichkeiten von Schwerlastgütern wie

Windkraft- oder Flugzeugteilen über den Wasserweg. Als einziger öffentlicher Binnenhafen an der deutschen Mosel versteht sich der Hafen Trier als Logistikkreuzung nach Europa. Unter den mehr als 40 angesiedelten Unternehmen befinden sich mehrere Logistiker wie Theo Steil, Schenker, Trierer Container Terminal, Trevitank und CFL Cargo. Aber auch Firmen wie GKN Driveline, Petrotank, Dienstleister und der ebenfalls vor 50 Jahren gegründete Zweckverband Wirtschaftsförderung Trierer Tal haben ihren Sitz im Trierer Hafen. Dessen langjähriger Geschäftsführer, Lothar Weis, in Personalunion Geschäftsführer der Hafengesellschaft, wurde bei dem Hafenfest am 4. September offiziell in den Ruhestand verabschiedet. Sein Nachfolger als Hafengeschäftsführer ist Volker Klassen. Im Zweckverband hat Markus Guthörl die Nachfolge von Weis angetreten.

Mit einer abendlichen Moselrundfahrt auf der Princess Marie Astrid, einem festlichen Abendmenü, dem Rahmenprogramm mit dem Mülheimer Thomas Schwab Quartett und der Eventagentur Casino Vinophil endete die Hafen-Geburtstagsfeier beschwingt. „Es war ein rundum gelungener und dem Anlass angemessener Abend“, resümiert Hafen-Geschäftsführer Volker Klassen. ■



... 160 Meter lange und 4,5 Millionen Euro teure Kaimauer von Binnenschiffen aller Mosel-Größen genutzt werden

BÖB-Geschäftsführer Boris Kluge: Verarbeitung und Umschlag von Biomasse kann Zukunftsmarkt für Binnenhäfen und Binnenschifffahrt sein

Öffentliche Binnenhäfen beschäftigten sich in Passau mit neuen Entwicklungen

Zur Jahresversammlung unter dem Motto „Binnenhafen – Bio? Logisch“ trafen sich Delegierte der mehr als 100 Standorte des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen e. V. (BÖB) im bayerischen Straubing-Sand an der Donau. Dort machten sich Mitglieder und Gäste in spannenden Vorträgen, lebhaften Diskussionen und eindrucksvollen Führungen ein Bild über Chancen und Potentiale der Biomasseverarbeitung sowie deren Logistik. Deutlich herausgestellt wurde, dass für ein funktionierendes System Wasserstraßen und Häfen alle Verantwortlichen zusammenspielen müssen. Alle Referenten betonten mit Zahlen, Daten und anschaulichen Beispielen, welche wichtige Rolle Binnenschiff und Standort bei der erfolgreichen Positionierung der „Region für nachwachsen-

de Rohstoffe“ spielen. Auch wurde darauf verwiesen, wie der Hafen Straubing konsequent als Erster auf erneuerbare Energie als Schlüsselfaktor setzt und mit dem Thema Biomasseverarbeitung neue Wege geht. Wege, die schon vor zwei Jahrzehnten angesichts eines Umdenkens in Industrie, Produktion und Gesellschaft, aktuelle Entwicklungen vorgegriffen haben. Auch heute ist es eine der Kernaufgaben, neue Entwicklungen zu antizipieren, wie Hafen-Geschäftsführer Andreas Löffert, betonte. Aber auch andere Fragen des nachhaltigen Wirtschaftens in all ihren Facetten wurden beleuchtet. Präsident Rainer Schäfer: „Wir wollten mit dieser Veranstaltung zum Thema Biomasse ein aktives Zeichen für die Binnenhäfen und ihren Beitrag für die Biomasseverarbeitung, Nachhaltigkeit und die Binnenschifffahrt setzen. Das

ist uns gelungen.“ BÖB-Geschäftsführer Boris Kluge bilanzierte, dass Verarbeitung und Umschlag von Biomasse ein Zukunftsmarkt für die Binnenhäfen sei und die Binnenschifffahrt als umweltfreundlicher Verkehrsträger die Nutzung der Biomasse nachhaltig mache. „Deutschland braucht Technologien, wie die Biomasseverwertung, um dauerhaft wettbewerbsfähig zu sein – und Deutschland braucht die passende grüne Logistik.“ Entsprechend könne nur ein leistungsfähiges System Wasserstraßen und Häfen einen notwendigen Beitrag zur Energiewende leisten.

Sorge bereitet den Häfen die Infrastruktur, die seit Jahren nur auf Verschleiß gefahren wird, wie Schäfer erneut nachdrücklich mahnte. Auch bei den Kunden in der Verladerschaft, zitierte der Präsident über Rück-



Das neu gewählte BÖB-Präsidium besteht aus Rainer Schäfer (Rheincargo und Neuss Düsseldorf Häfen) sowie den Präsidiumsmitgliedern Roland Hörner (Rhein-Neckar-Hafengesellschaft Mannheim), Jens Hohls (Hafen Braunschweig), Franz Josef Reindl (Hafenbetriebe Ludwigshafen am Rhein) und Joachim Zimmermann (Bayernhafen). Die Mitgliederversammlung wählte einstimmig Rainer Schäfer zum Präsidenten des Verbandes. Das Präsidium wird für einen Zeitraum von 4 Jahren gewählt. Im neuen Vorstand folgt Franz Josef Reindl auf Detlef Bütow, der seit Anfang der 90iger Jahre aktiv mitgearbeitet hat. Detlef Bütow wird nach über zwei Jahrzehnten, die er die Binnenhäfen an Elbe, Oder und Saale auf Erfolgskurs gesteuert hat, in den Ruhestand gehen.

meldungen aus der Mitgliederversammlung, sei eine Verunsicherung zu spüren. „Dagegen müssen wir argumentieren“, so sein Apell. „Gemeinsam sollten wir alles tun, um die Binnenschifffahrt und damit das System Wasserstraße und Häfen wieder auf die richtige Spur zu bringen. Denn nur so und nur gemeinsam mit allen Verantwortlichen können wir am Ende der Tage die vor uns stehenden Aufgaben lösen, den Verkehrskollaps verhindern und einen Beitrag zur Ökologie, Ökonomie und zum Wohlstand der Menschen leisten.“ Der BÖB werde sich weiterhin kritisch-konstruktiv in den laufenden Prozess der Wasserstraßenkategorisierung einbringen und nicht der Verkehrsministerkonferenz Anfang Oktober vorgreifen. Der weitere Ausbau der Mosel sowie der letzten Teilstrecke der Donau sei jedoch unbedingt erforderlich. In dem Zusammenhang warnte Schäfer vor einer zu engen Sicht: „Bottlenecks schwächen das ganze System“ und zeigte kein Verständnis für den Ausbaustopp an der Mosel.

Reinhard Klingen, Abteilungsleiter Wasserstraßen im Bundesverkehrsministerium (BMVBS), merkte auf dem Bayerischen Festabend an, dass an der Donau nach

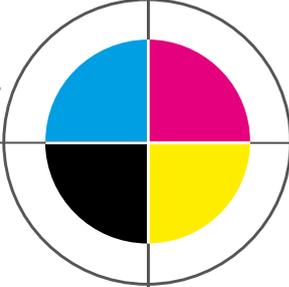
dem Abschluss eines weiteren Gutachtens die Möglichkeiten der Verwaltung ausgeschöpft seien und stattdessen die Politik Entscheidungen treffen müsse. Anschließend würde die Verwaltung, wie bei allen anderen Projekten, alle denkbaren Varianten analysieren, bewerten und unter dem Gesichtspunkt knapper Mittel die effizienteste und beste Investition auswählen. Er betonte jedoch auch, dass Trimodalität heute eine zwingende Anforderung an die moderne Logistik sei. Zudem bescheinigte er dem BÖB eine vertrauensvolle Zusammenarbeit. „Auch wenn wir nicht immer einer Meinung sind und es nicht immer leicht ist, so ist diese Zusammenarbeit immer von gegenseitigem Respekt und Wertschätzung geprägt. Und das wird auch so bleiben.“ Weiterhin wurde aus seinen Ausführungen deutlich, dass die Mittelknappheit zur Bevorzugung von Erhaltungsmaßnahmen führt und für den Ausbau kein Geld da ist.

Zu welchen Leistungen ein expandierender Standort in der Lage ist, machten ebenfalls bei dem „Bayerischen Abend“ die Politiker deutlich: Im Hafen Straubing-Sand wurden in nicht einmal 20 Jahren über 30 Betriebe angesiedelt und 2600 Arbeitsplätze geschaffen. „Der Hafen ist heute ein integrierter und

unverzichtbarer Bestandteil der Standortstrategie - auch als Region der nachwachsenden Rohstoffe“, erläuterte Bürgermeister Markus Pannermayr. Joachim Zimmermann, bayernhafen Gruppe, ergänzte: „Hier sieht man, was der Schlüssel zum Erfolg ist, nicht nur Häfen verwalten sondern Häfen gestalten.“

Daneben wird das neu gewählte Präsidium, so Schäfer in einer Pressekonferenz, weiterhin aktuelle Themen aus der vorherigen Amtszeit verfolgen. Dazu gehört die Imagekampagne, die die wirtschaftliche und volkswirtschaftliche Bedeutung der Häfen noch klarer herausstellen und in den Köpfen der Menschen verankern soll. Weiterhin möchten die Mitglieder noch mehr die Positionierung als trimodale Schnittstellen mit einem klaren Schwerpunkt auf der Binnenschifffahrt vorantreiben. Schließlich sind es immer noch die Begehrlichkeiten der Stadtplanung in Hinblick auf Hafenumflächen, die den Standorten Sorgen machen. Schäfer: „Wir haben an verschiedenen Stellen auch Erfolge erzielen können. Das bleibt ein Thema und wird uns auch in den nächsten Jahren beschäftigen.“ Aktuell seien rund 25 Prozent der Binnenhäfen bedroht, Flächen zu verlieren. ■

Anzeige

| | | |
|---|--|--|
| <p>Druckerei</p> |  | <p>Dünnewald</p> |
| <p><i>Gestaltung · Satz Buch- und Offsetdruck Digitaldruck Papierverarbeitung</i></p> <p>Schiffahrts- und speditionsbezogene Drucksachen u. a. : Konnossemente Programme (Flyer) für die Personenschifffahrt</p> | | <p>Druckerei Dünnewald UG Neumarkt 17 47119 Duisburg-Ruhrort Telefon 0203 · 80989-0 Telefax 0203 · 80989-17 kkdruck@arcor.de</p> |

12-mal jährlich

€ 30,- im Jahr

ISSN 1867-8831

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

→→ **Abonnement Online-Ausgabe** ←←

Bestellung per Fax +49 (0)211-383684

oder per Post an: Friedbert Barg, Fachverlag für Schifffahrt und Wasserstraßen, Mülheimer Straße 4, 40239 Düsseldorf
oder per E-Mail an: f.barg@schifffahrts-magazin.de

Jahres-Abonnement der Online-Ausgabe Schifffahrts-Magazin

Ja, ich möchte die **Online-Ausgabe Schifffahrts-Magazin** im Jahresabonnement **12-mal jährlich zum Preis von insgesamt € 30,-** beziehen. Dabei wird mir monatlich mit dem Erscheinen der aktuellen Ausgabe der jeweilige Link dazu per E-Mail übermittelt und ich kann die Ausgabe speichern und ausdrucken. Die Kündigung ist sechs Wochen vor Ende eines Berechnungszeitraumes (12 Monate) ebenfalls per E-Mail möglich

Firma Privat

Firma/Name _____ Vorname _____

Beruf/Funktion/Abteilung _____

Straße, Nr./Postfach _____

PLZ _____ Ort _____ Land _____

Telefon _____ Fax _____ Mobil _____

E-Mail _____

Datum, Unterschrift _____

Diese Bestellung kann innerhalb von zwei Wochen ohne Angabe von Gründen schriftlich widerrufen werden.
Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Absendung an die o.a. Anschrift.

Rechnungsanschrift (falls abweichend von Lieferanschrift)

Name _____ Vorname _____

Firma _____

Abteilung _____

Straße, Nr./Postfach _____

PLZ _____ Ort _____ Land _____

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

12-mal jährlich

€ 54,- im Jahr

ISSN 1867-8831

Schiffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Abonnement Printausgabe

Bestellung per Fax +49 (0)211-383684

oder per Post an: Friedbert Barg, Fachverlag für Schifffahrt und Wasserstraßen, Mülheimer Straße 4, 40239 Düsseldorf
oder per E-Mail an: f.barg@schiffahrts-magazin.de

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

Firma Privat

Firma/Name _____ Vorname _____

Beruf/Funktion/Abteilung _____

Straße, Nr./Postfach _____

PLZ _____ Ort _____ Land _____

Telefon _____ Fax _____ Mobil _____

E-Mail _____

Datum, Unterschrift _____

Diese Bestellung kann innerhalb von zwei Wochen ohne Angabe von Gründen schriftlich widerrufen werden.
Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Absendung an die o.a. Anschrift.

Rechnungsanschrift (falls abweichend von Lieferanschrift)

Name _____ Vorname _____

Firma _____

Abteilung _____

Straße, Nr./Postfach _____

PLZ _____ Ort _____ Land _____

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

Fördergesellschaft Museum der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.



Was haben wir erreicht?

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

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

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

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

Werte erhalten und fördern



Werden Sie Mitglied !

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

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

Wir brauchen Ihre Hilfe...

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

Kommen Sie an Bord!



*Fördergesellschaft
Museum der Deutschen
Binnenschifffahrt e.V.*

Apostelstraße 84 • 47119 Duisburg
Telefon (02 03) 8 08 89-0
www.binnenschifffahrtsmuseum.de