

Jetzt eingetragener Verein

*Frank Wittig Vorsitzender
der Börsenversammlung der
Schifferbörse zu Duisburg*

Seiten 10-11

Die Brücke vor dem Kopf

*Psychische Belastung am
Arbeitsplatz in der Binnen-
schifffahrt*

Seiten 20-21

Serie: Alternative Antriebe

*Der Gasmotor als Möglichkeit zur
Senkung von Kosten und Emis-
sionen*

Seiten 27-30



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 

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 Seeschiffahrtsstraßen,
- 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 teilweise 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, Lehrerin für das Fach Verkehrsrecht am Schiffer-Berufskolleg RHEIN in Duisburg-Homberg, und der Düsseldorfer Schifffahrtsjournalist Friedbert Barg, Herausgeber der Fachzeitschrift **Schifffahrts-Magazin**.

Der Preis beträgt € 9,50 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

Andreas Dicke: „Kein anderer Verkehrsträger kann Ökologie und Ökonomie so gut verbinden wie das Binnenschiff.“

Die Signale der EU-Studie sollten in Richtung C 2,80 zeigen

Es ist nicht allein die Binnenschifffahrt, die - aus zweifelsfrei berechtigtem Eigeninteresse - den Ausbau des deutschen Teils der Donau zu einer leistungsfähigen Wasserstraße fordert. Auch die bayerische Wirtschaft fordert das - und meint dabei den Ausbau nach der Variante C 2,80, also die Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse durch den Bau einer Schleuse.

Auf Einladung der bekannt rührigen Binnenschifferfamilie Karin und Albrecht Scheubner und der Initiative ProDanubia haben sich Vertreter von Agrar-, Schifffahrts- und Speditionsunternehmen (Foto unten rechts) an Bord der MS Jenny eingefunden, um vor und mit eventuell vom Donau-Ausbau betroffenen Bürgern und regionalen Journalisten das zum Teil unsachlich und sehr emotional diskutierte Thema zu besprechen und zu diskutieren.

In einer Presseinformation, die unserer Redaktion kurz vor dem Druck der Zeitschrift zuzug, resümieren die Mitglieder von ProDanubia:

„Schon heute wird die Donau wegen ihrer häufigen Schwankungen nicht so genutzt, wie dies theoretisch möglich wäre. Das termingerechte Eintreffen der Güter am Bestimmungsort kann nicht garantiert werden. Die Wirtschaft muss auf andere Verkehrsträger ausweichen oder trifft andere Standortentscheidungen. Aus diesem Grund ist der Verkehr auf der Donau sogar rückläufig. Verzögert sich die Ausbaubehauptung weiter oder wird auf einen Ausbau verzichtet, wird sich der Trend zum Schaden Bayerns fortsetzen.“

Ludwig Höchstetter, der bei BayWa AG für das Getreidegeschäft zuständig ist, machte deutlich, dass sein Unternehmen große Potentiale bei der Güterverlagerung auf die Wasserstraße sehe, die aber nur bei der aus seiner Sicht einzig sinnvollen Variante C 2,80 realisiert werden könnten. „Unser Güterumschlag beträgt im Agrarhandel heute etwa 600.000 Tonnen pro Jahr. Mit Variante C 2,80 rechnen wir bis zum Jahr 2025 allein im Bereich Agrarprodukte mit einem Güterumschlag von rund zwei Millionen Tonnen. Voraussetzung dafür ist aber ganz klar ein Ausbau nach C 2,80 zu einer zuverlässigen und leistungsfähigen Wasserstraße“, so Höchstetter.

Auch der Straubinger Hafendirektor Andreas Löffert sieht in seinem Zuständigkeitsbereich bis 2025 Steigerungsraten beim Güterumschlag von über 100 Prozent. Mit einem schiffahrtsgerechten Ausbau nach Variante C 2,80 erwartet Löffert ein Steigerungspotential im Hafen Straubing von bisher 600.000 Tonnen auf dann 2 Mio. Tonnen. In den Vordergrund stellte Löffert dabei den ganz auf nachwachsende Rohstoffe und Biomasse ausgerichteten Hafen Straubing-Sand. „Neue und nachhaltige Wertschöpfungssysteme bei den nachwachsenden

Rohstoffen können nur dann entstehen, wenn auch die Wasserstraßen als Transportwege schiffahrtsgerecht ausgebaut sind. Zukünftig muss die Industrie vom knappen Rohstoff Öl weg kommen. Das Potential der zukünftigen Wertschöpfung liegt auf biologisch basierten Rohstoffen. Wer ja sagt zu wirtschaftlichem Wachstum und gesellschaftlichem Wohlstand, der sollte auch ja sagen zum umweltfreundlichsten Transportsystem Wasserstraße sagen“, so Löffert. Noch deutlicher wurde der Deggendorfer Hafendirektor Franz Eckl, der ebenfalls von einem Steigerungspotential beim Güterumschlag nahe 50 Prozent ausgeht: „Wer sich gegen den Donauausbau oder für eine völlig ungeeignete Variante A entscheidet, der schadet nicht nur der bayerischen Wirtschaft, sondern auch dem Umweltschutz.“

Andreas Dicke, Vorstand der Bavaria AG in Aschaffenburg, stellte den hohen ökologischen Nutzen der Binnenschifffahrt heraus. „Kein anderer Verkehrsträger kann Ökologie und Ökonomie so gut verbinden wie das Binnenschiff. Es ist bei guter Infrastruktur sehr leistungsstark und umweltfreundlich. Auch die Schifffahrt wird ihr Möglichstes tun, um die Schiffe stetig weiterzuentwickeln. Aber wir können nun mal nicht ohne ausreichende Abladetiefe Tausende Tonnen Güter transportieren. Ein voll beladenes Güterschiff ohne Tiefgang ist eine physikalisch unmögliche Illusion.“

Mitte Dezember werden die endgültigen Ergebnisse aus der EU-Studie „Variantenunabhängige Untersuchungen zum Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen“ vorgestellt. Im Interesse der bayerischen, deutschen und europäischen Wirtschaft - und der Binnenschifffahrt - sollten die Signale in Richtung C 2,80 zeigen. ■



Andreas Dicke, Vorstand Bavaria AG; Andreas Löffert, Hafen Straubing; Franz Eckl, Hafen Deggendorf; Ludwig Höchstetter, BayWa AG; und Karin Scheubner als Moderatorin

Schifffahrt

- Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt
7. IVR-Kolloquium in Bratislava 6
- Am Zehnhoff-Söns Bonn
Neue Dienste nach Belgien 6
- Auszeichnung für die A-Rosa Flussschiff GmbH
A-Rosa Silva ist Flussschiff des Jahres 6
- „Mit gutem, mit sehr gutem Recht“
Duisburger Bürgerwappen für Hans-Günter Portmann 7
- Neues Buch von Karl-Josef Gilles
Personenschifffahrt im Moseltal 8
- Umschlagszuwachs in den Mannheimer Häfen
Umschlag steigt um 28,34 % 8
- Zusätzliche 140 Mio. Euro für die Bundeswasserstraßen
BDB dankt Ramsauer und Bundestagsabgeordneten 9
- Börsenversammlung der Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort
Als „eingetragener Verein“ aktiv die Zukunft gestalten 10
- Eisenbahngesellschaften als Betreiber von Schifffahrtlinien
Schaufelrad und Flügelrad 11
- Binnenschifffahrtskongress „Duisburg Gipfel 2012“
Vorteile darstellen und Probleme ansprechen 12
- 3. Forum zum Donau-Ausbau beleuchtet
Zwischenergebnisse der EU-Studie
Eingriffe lassen sich ökologisch ausgleichen,
Ausbau ist volkswirtschaftlich sinnvoll 14
- Hötte: Notwendige Abladetiefe von 2,50 m kann an
301 Tagen im Jahr erreicht werden
BDB plädiert für Ausbau der Donau nach Variante C 2.80 17
- Weitere Professionalisierung der berufsbezogenen

- Ausbildung des Binnenschifffahrtspersonals
des Kongobeckens
Kongolesische Navigationsschule sucht den Anschluss
an das EDINNA-Netzwerk 18
- Pressekonferenz und Sonderausstellung an Bord
Jenny-Eigner sagen „Ja“ zum Donauausbau 19
- **Neue Schifffahrts-Magazin-Serie:**
Psychische Belastung am Arbeitsplatz in der Binnen-
schifffahrt (Teil 1)
Die Brücke vor dem Kopf 20

Schiffstechnik

- Die Steigerungsform von ecoShip ist
SolarSeaCleaner 400
„zero emission“ Arbeitsschiff für die Binnenschifffahrt 21
- Martin Membrane Systems AG
Neue Bordkläranlage entspricht ZKR-Anforderungen 22
- HTAG trennt sich vom Bunkergeschäft
Büchting geht an Reinplus 23
- **Schifffahrts-Magazin-Serie:**
2. Ausbildungsjahr (Teil 3)
Maschinen- und Motorentechnik am
Schiffer-Berufskolleg „Rhein“ 24
- **Schifffahrts-Magazin-Serie:** Alternative Antriebe
in der Binnenschifffahrt (Teil 2)
Der Gasmotor als Möglichkeit zur Senkung von
Kosten und Emissionen 27
- Kölner Schiffswerft Deutz“ (KSD)
Die qualitativ hochwertige Arbeit hat sich
herumgesprochen 31

Titelbild: MS „Weser“ im Mittellandkanal.

Foto: Sylvia Arlt

Impressum

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen und Schiffstechnik

Gegründet 2008
Deutsche Nationalbibliothek ISSN 1867-8831

Herausgeber und Verlag

Friedbert Barg
Fachverlag 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).

Anzeigenleitung Deutschland

Michael Spahn, Hafestraße 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

Häfen / Wasserstraßen

- Informationsabend in Braunschweig
Chancen für das Binnenschiff zwischen dem Hamburger Hafen und Braunschweig 33
- Essener Unternehmen ist Marktführer in Europa
Gebrauchte Krane für höchste Ansprüche 34
- Erfolgreicher Start mit gebündelten Kräften
RheinCargo zieht eine erste Bilanz 36
- Gesamtetat des BMVBS beträgt 26,4 Mrd. € in 2013
Ramsauer: Volle Kraft für leistungsfähige Infrastruktur 36
- 2013 sollen auch die anlegenden Binnenschiffe mit Landstrom aus Windenergie versorgt werden
Eine Hybrid-Lok rangiert jetzt im Hafen Magdeburg 37
- Auftaktveranstaltung des TEN-T-Projektes der Häfen am Oberrhein
„Upper Rhine ports: a connected corridor!“ 38
- Schleuse Bolzum für den Verkehr freigegeben
Stichkanal Hildesheim wird leistungsfähiger 39

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	12
Carl Rehder Gruppe	6
Bavaria Agentur GmbH	8
DTG eG	13
Emstank GmbH	15
esa-Allianz	Titelseite
Grove Boats	9
Kölner Schiffswerft Deutz	18
Liebherr-Nenzing Service GmbH	4. Umschlagseite
MSG eG	7
Schwarz-Technik GmbH	28
Signale der Binnenschifffahrt	2. Umschlagseite
Trauthoff GmbH	25
Wernz GmbH	28
Wittig Schiffsausrüstung	11



TMS „Maintal“ im Trockendock bei der Harbisch-Werft in Duisburg.

Foto: Friedbert Barg

Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt

7. IVR- Kolloquium in Bratislava

Am 7. und 8. Februar 2013 findet in Bratislava das 7. IVR-Kolloquium unter Vorsitz von Dr. Beate Czerwenka, Ministerialrätin im Bundesministerium der Justiz Berlin, statt.

Zahlreiche Experten auf dem Gebiet des Haftungs- und Transportrechts haben sich bereit erklärt, Referate zu aktuellen Themen zu halten (siehe beigefügtes Programm).

Die Flusskommissionen und das slowakische Transportministerium haben die Schirmherrschaft übernommen. ■

Am Zehnhoff-Söns Bonn Neue Dienste nach Belgien

Im Intermodalen Kombiverkehr per Barge erweitert Am Zehnhoff-Söns (AZS) als Betreiber des Bonner Hafens sein Leistungsspektrum. Mit einer weiteren regelmäßigen Binnenschiffs-Anbindung wird im Containerliniendienst Antwerpen „left bank“ (linkes Ufer) angebunden.

Das linke Ufer befindet sich im Moment in der Entwicklung, neben dem 4,5 Kilometer langen Vrasenedock entsteht derzeit das 5 Kilometer lange Verrebroekdock, das bereits zu weiten Teilen fertiggestellt ist.

Ebenfalls wird mit wöchentlichen Abfahrten zum Hafen Zeebrügge, dem nach Antwerpen zweitgrößten Hafen Belgiens das Angebot um einen Hafen ergänzt, der als einer der fortschrittlichsten Häfen in ganz Europa gilt. Seine geographische Lage an der Nordsee macht Zeebrügge zu einer optimalen Ergänzung des Portfolios des Bonner Hafens. Weitere Optionen und Abfahrtsmöglichkeiten werden nach Bedarf angeboten.

Auszeichnung für die A-Rosa Flussschiff GmbH A-Rosa Silva ist Flussschiff des Jahres

Im Rahmen des zum vierten Mal verliehenen Kreuzfahrt Guide Awards, konnte die Rostocker Reederei und die A-ROSA SILVA mit der markanten Rose am Bug überzeugen und sicherte sich den Sieg in der Kategorie „Flussschiff des Jahres“.

Bewertet wurde die Gesamt-Performance des neuen Premiumschiffes, von der Bauweise über die Bordausstattung und Suiten bis hin zum Ausflugsprogramm. „Mit seinem jüngsten Schiff hat A-ROSA einen neuen Schiffstyp präsentiert: Als Zweieinhalbdecker kann die SILVA nicht nur auf Rhein und Donau fahren, sondern auch auf dem Main-Donau-Kanal. Unter niedrigen Brücken kann das halbe Deck geöffnet bleiben – für den Gast ein echter Gewinn. Hinzu kommt: die SILVA ist das erste Schiff der Flotte mit Suiten und Juniorsuiten – endlich mal ein Neubau, der sich diesbezüglich nicht vor der US-Konkurrenz zu verstecken braucht,“ so lautet die Begründung der zehnköpfigen

Expertengruppe und ergänzt: „Das alles kommt in herrlich frischen Farben und tollen Designs daher. Dazu gibt es einen Außenpool, einen großen Spabereich, Trekking-Bikes für Landausflüge – und W-LAN in allen Kabinen. Viel mehr kann man von einem Flussschiff, das mit der Zeit geht, nicht erwarten.“ „Wir freuen uns sehr über diesen Preis“, so Lars M. Clasen, CEO der A-ROSA Flussschiff GmbH. „Die A-ROSA SILVA markiert einen wichtigen Meilenstein in unserer nunmehr zehnjährigen Unternehmensgeschichte. Der Preis ist Würdigung unserer starken Fokussierung auf die Bedürfnisse unserer Gäste und zugleich Ansporn, auf diesem Weg den Erfolg der Marke weiter auszubauen.“ ■

Anzeige

Ihr Spezialist
auf allen Gebieten
der Transport- und
Schiffsversicherung



Bei uns
können Sie sicher
vor Anker gehen!



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

„Mit gutem, mit sehr gutem Recht“

Duisburger Bürgerwappen für Hans-Günter Portmann

Ich kenne Hans-Günter Portmann schon viele Jahre“, begann Frank Wittig, Geschäftsführer des gleichnamigen Duisburger Schiffsausrüsters, seine Rede im voll besetzten Duisburger Ratssaal, „aber als ich mir Gedanken machte, stellte ich fest, dass ich doch eigentlich relativ wenig von dem wusste, was aus meiner Sicht in eine Laudatio hineingehört. Wir haben uns immer wieder ausgetauscht über Entwicklungen in der Binnenschifffahrt als Ganzes und über die Ausbildung in dieser Branche, zu der ich als Vorsitzender des Berufbildungsausschusses der IHK Niederrhein gewisse Affinität habe.“

Der Termin hat Tradition im Duisburger Rathaus: Der Verband Duisburger Bürgervereine vergibt seit 1980 jährlich die Auszeichnung „Bürgerehrenwappen“ an drei Preisträger aus unterschiedlichen Bereichen, die sich um Duisburg verdient gemacht haben. Neben Hans-Günter Portmann überreichte Hermann Weßlau als Vorsitzender des Verbandes das Bürgerehrenwappen 2012 an die Stadtwerke Duisburg sowie an Huberta Terlinden, die langjährige Vorsitzende der Bürgervereinigung Laar.

Als Schulleiter des Schiffer-Berufskollegs in Homberg hat Dipl.-Ing. Hans-Günter Portmann 12 Jahre lang die Geschicke der Schule bestimmt, bevor er am Schuljahresende in den (Un-)Ruhestand verabschiedet wurde. In dieser Zeit hat er den Ausbildungsbetrieb für Schüler wie Betriebe ausgebaut und optimiert, neue Möglichkeiten der Ausbildung gefördert und das Schiffer-Berufskolleg zu einem Aushängeschild der Duisburger Schullandschaft gemacht, das mit seiner Ausbildung, aber auch seiner Fachkompetenz europaweites Ansehen genießt.

Neben den beruflichen Berührungspunkten gab es auch die privaten, über die Wittig und Portmann sich häufig austauschten: die „Lions“ und besonders die Marine: „Die Erfahrung von Kameradschaft, Disziplin aber auch Autorität haben ihn als Mensch beeindruckt, Tugenden, die er für sich angenommen hat und von denen er erkannt hat, wie wichtig sie sind für eine gute Menschenführung. Und das Ausbilden von jungen Menschen heißt: Führen von jungen Menschen.“ Portmanns glückliches Händchen bei der Menschenführung muss jedem klar geworden sein, der seiner Verabschiedung durch die Schüler beiwohnte, die mit Respekt und Anerkennung von ihrem Schulleiter sprachen. Nach einer Lehre als Schiffsbauer und dem

Abitur auf dem zweiten Bildungsweg studierte Portmann – zu Beginn noch bei der Marine – zunächst Schiffstechnik, später Lehramt. Seine erste Stelle trat er 1975 im Hamborner Robert-Bosch-Berufskolleg an, wo er die Berufsschule für Boots- und Schiffsbauer aufbaute, die er 1999 mit an das Schiffer-Berufskolleg in Homberg nahm, als er dort seine Stelle als Schulleiter antrat. „Jetzt begann er, mit Disziplin, Beharrlichkeit, Ausdauer und Autorität, das Schiffer-Berufskolleg Rhein auszubauen und zu formen. Als er als Schulleiter begann wurden, dort 60 Schüler beschult. Heute sind es 600 Schüler, die zu Binnenschiffen, Boots- und Schiffbauern oder Fachkräften für Hafenlogistik ausgebildet werden. Wer mit Hans-Günter Portmann über ‚sein‘ Berufskolleg sprach, der hat öfters den stolzen Satz ge-



Laudator Frank Wittig

hört: ‚Wir sind zwar das Kleinste, aber dafür auch das feinste Berufskolleg in Duisburg – und er hat Recht‘, so Wittig weiter. „Er hat vieles für die Schule erreicht und viele finanzielle Mittel generiert, die ein anderer sehr wahrscheinlich nicht bekommen hätte.“ Mit den Worten an Portmann: „Ich habe Sie schätzen gelernt, als einen Menschen mit Stil, als einen Mensch mit Moral, als einen Mensch mit Visionen und als einen Menschen mit Herz und Hand für die Binnenschifffahrt“, gab Wittig das Wort zurück an Hermann Weßlau, der mit seinen Glückwünschen das Bürgerehrenwappen überreichte.

Petra Grünendahl ■



Hermann Weßlau und Hans-Günter Portmann mit dem Bürgerehrenwappen.

Fotos: Heinz Pischke

Anzeige

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



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

MSG eG
der Marktführer in
Bayerns Binnenschifffahrt

Südliche Hafenstraße 15
97080 Würzburg
www.MSGeG.de

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

und unseren
MSG-Schiffsmotoren und
Werftbetrieb
Dorfprozelten



Expertise seit über 95 Jahren

Neues Buch von Karl-Josef Gilles

Personenschifffahrt im Moseltal

Auf 128 reich illustrierten Seiten lädt Karl-Josef Gilles den Leser zu einer ausgedehnten Flusskreuzfahrt auf der Mosel ein. 220 bisher weitgehend unveröffentlichte Fotografien und Dokumente spannen den Bogen von den getreidelten Eiljachten der 1830er Jahre bis zu den Flusskreuzfahrtschiffen der Achtzigerjahre des vergangenen Jahrhunderts. Aus seinen eigenen umfangreichen Beständen sowie weiteren öffentlichen und privaten Samm-

lungen hat Gilles die faszinierendsten Bildzeugnisse aus 150 Jahren ausgewählt und zu einem ebenso informativen wie unterhaltenden Ausflug durch das Moseltal zusammengestellt. Die Bilder begeistern Freunde der Schifffahrtstechnik und machen zugleich deutlich, dass das Moseltal in seiner Schön-

heit für den Betrachter immer mehr sein wird als nur eine Kulisse. Mit 220 Zeichnungen, Stichen, Fotografien und Dokumenten wie Fahrplänen und -karten zeichnet Karl-Josef Gilles die Entwicklung der Schifffahrt zwischen den Trierer Zollkranen und Deutschem Eck nach. Mit den zu Berg getreidelten und zu Tal gestakten, teilweise auch gesegelten Eiljachten „Mosella“ und „Stadt Trier“ nahm der Linienverkehr auf der Mosel 1830 seinen Anfang. Rasch dominierten jedoch die heute so romantisch anmutenden Raddampfer die Personenschifffahrt. Detailreich zeigt und beschreibt Gilles die Entwicklung der einzelnen Schifffahrtsunternehmen und die Technik ihrer Dampfer.

Erst ab 1929 drangen die ersten Motorschiffe vom Rhein her auf die Mosel vor. Gilles porträtiert diese Boote der Rhe-Mo-La ebenso wie den Wiederbeginn der Moselschifffahrt nach dem II. Weltkrieg mit kleinen Ausflugsbooten bis hin zu den mächtigen Schiffen der Weißen Flotte der KD, die seit der Kanalisierung der Mosel das Bild prägen. Der Leser wirft einen Blick in die Salons und Maschinenräume, begleitet Tagesauflügler und Flusskreuzfahrer. Und natürlich schweift der Blick des Betrachters immer wieder über die Bordwand hinaus, zu den Weinbergen, den Burgen, Kirchen und Städtchen, die das Reisen auf der Mosel so einmalig machen.

Dr. Karl-Josef Gilles, Archäologe, Numismatiker und Historiker am Rheinischen Landesmuseum sowie Fraktionsvorsitzender im Trierer Stadtrat, hat in der Vergangenheit rund 360 Veröffentlichungen zur Regionalgeschichte vorgelegt. Im Sutton Verlag erschienen unter anderem die seit

Jahren erfolgreichen historischen Bildbände „Entlang der Mosel von Koblenz nach Trier 1880-1920“ sowie „Das Moseltal zwischen Koblenz und Trier 1920-1950“, der Bestseller „Die Moselalbahn. Das Saufbähnchen“ und zuletzt „Dampfschifffahrt auf der Mosel“.

Karl-Josef Gilles, Personenschifffahrt im Moseltal, ISBN 978-3-95400-073-9, € 18,95, 128 S., 220 Abbildungen.



lungen hat Gilles die faszinierendsten Bildzeugnisse aus 150 Jahren ausgewählt und zu einem ebenso informativen wie unterhaltenden Ausflug durch das Moseltal zusammengestellt. Die Bilder begeistern Freunde der Schifffahrtstechnik und machen zugleich deutlich, dass das Moseltal in seiner Schön-

Umschlagszuwachs in den Mannheimer Häfen Umschlag steigt um 28,34 %

In den Mannheimer Häfen wurden im Oktober insgesamt 749.046 Tonnen Güter wasserseitig umgeschlagen. Der Umschlag stieg von 583.644 Tonnen im Vorjahresmonat um 165.402 Tonnen. Das gute Monatsergebnis wurde vor allem durch eine starke Umschlagserhöhung um innerhalb der Gütergruppe Nahrungs- und Futtermittel erzielt. Insgesamt lag der Zuwachs bei 140.097 Tonnen (+344,96 Prozent). Ein Mengenplus von 39.439 Tonnen (+24,68 Prozent) war bei den festen mineralischen Brennstoffen zu verzeichnen. Rückläufig entwickelte sich dagegen der Umschlag an Steinen und Erden (-31,25 Prozent).

Der wasserseitige Containerverkehr stieg im Oktober in der Tonnage um 22,15 Prozent von 83.637 Tonnen auf 102.160 Tonnen. Die Stückzahlen lagen bei insgesamt 9.221 TEU (20-Fuß-Container). Das entspricht einer Steigerung von 10,63 Prozent im Vergleich zum Vorjahresmonat.

Der durchschnittliche Wasserstand lag im Monat Oktober 2012 bei Pegel Mannheim 3,42 Meter und somit um 1,09 Meter über dem Durchschnittspegel im Oktober des Vorjahres mit 2,33 Meter. ■

Anzeige

BAVARIA AGENTUR GMBH

Versicherungsmakler seit 1924

Wir vermitteln günstigen Versicherungsschutz und bieten

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

Unsere Kompetenz spart Ihnen Geld und Zeit

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

BAVARIA Agentur GmbH
Weißenburg Straße 38, 63739 Aschaffenburg

Ihr Versicherungsspezialist für die Binnenschifffahrt.



Schiffsführer gesucht

Für Schwimmkran- und Schubbooteinsätze auf den europäischen Binnengewässern suchen wir einen Schiffsführer.

Gerne mit Erfahrung im Wasserbau und/oder Schottelantrieb.

Projektbeispiele unter:
www.mammoet-maritime.com

Bewerbungen bitte an
Maritime.GmbH@Mammoet.com

Zusätzliche 140 Mio. Euro für die Bundeswasserstraßen BDB dankt Ramsauer und Bundestagsabgeordneten

Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages hat in seiner abschließenden Beratung des Haushalts 2013 weitere 750 Millionen Euro für den Verkehrsetat genehmigt (siehe auch Meldung Seite 34). Hiervon entfallen 140 Mio. Euro auf den Ausbau der Bundeswasserstraßen. Für die Straße wurden zusätzliche 570 Mio. Euro bewilligt. Die Schiene erhält für notwendige Lärmschutzmaßnahmen 40 Mio. Euro.

Hoch zufrieden zeigt sich Georg Hötte, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB), über diese Entscheidung: „Dem Minister fehlen im Wasserstraßenetat rund 500 Mio. Euro pro Jahr. Die zusätzlichen Gelder sind daher dringend erforderlich, um den Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle in Deutschland voran zu treiben. Nur mit einer leistungsfähigen Infrastruktur kann die Binnenschifffahrt ihre Potenziale als besonders umweltfreundlicher Verkehrsträger ausspielen. Unser Dank geht daher an Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer und an jene Bundestagsabgeordnete, die gemeinsam diese Finanzspritze ermöglicht haben!“

Das Bundesverkehrsministerium wird in Kürze eine Liste vorlegen, aus der die zu finanzierenden Projekte ersichtlich sind. Nach Auskunft des Ministeriums hat der Neubau der Schleuse Trier an der Mosel hierbei höchste Priorität.

Die Mosel zählt zu den wichtigsten Schifffahrtsstraßen Deutschlands und zu den am meisten befahrenen Wasserstraßen in Europa. Auf der Mosel werden pro Jahr bis zu 16 Millionen Tonnen Güter transportiert, vornehmlich Kohle, land- und forstwirtschaftliche Produkte sowie Eisen, Erz und Schrott.

Der BDB hofft jedoch, dass ein Teil der Gelder auch im Bereich der nördlich gelegenen Wasserstraßen ankommt. BDB-Präsident Hötte: „Nachdem der Bau der zweiten Schleusenammern im August wegen Geldmangel eingestellt werden

musste, ergibt sich nun die Möglichkeit für einen raschen Baufortschritt. Hier soll und muss investiert werden. Wir wünschen uns aber, dass das Ministerium mit dem zusätzlichen Geld nun auch die

Planungen für eine neue Schleuse am Elbe-Seitenkanal in Scharnebeck in Angriff nimmt. Dies wäre ein wichtiges Signal nach Hamburg, zukünftig verstärkt Güter per Binnenschiff in das Hinterland zu transportieren. Die Stadt und der Hafen Hamburg würden dieses Signal sicherlich zum Anlass nehmen, die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für den Güterumschlag auf das Schiff zu optimieren und mit dem Bund konkrete Verabredungen für eine Steigerung des Modal Split der Binnenschifffahrt vorzunehmen.“



Die Schleuse Trier hat bei den Bauarbeiten höchste Priorität.

Foto: WSV

Anzeige



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

Ihr Partner für E-Mobilität auf dem Wasser

GROVE BOATS

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

Börsenversammlung der Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort

Als „eingetragener Verein“ aktiv die Zukunft gestalten

Von Petra Grünendahl

„Die Schifferbörse wurde 1901 gegründet, um Tarife, Löhne und Ladungen auszuhandeln. Heute ist sie ein Kommunikationsforum und mit der Überführung in einen eingetragenen Verein wollen wir sie für die Zukunft neu aufstellen“, erklärte Frank Wittig, neu

gewählter Vorsitzender der Schifferbörse e. V., zur Eröffnung des öffentlichen Teils der Börsenversammlung.

Für den öffentlichen Teil der Börsenversammlung in der traditionsreichen Ruhrorter Schifferbörse übergab Frank Wittig zunächst den Füller (zum Eintrag im Goldenen Buch

der Schifferbörse) und dann das Mikrofon für die Festrede an Duisburgs Oberbürgermeister Sören Link. Das Goldene Buch der Schifferbörse aus dem Jahr 1901 ist nicht nur älter als das der Stadt Duisburg, sein erster Eintrag stammt sogar von Kaiser Wilhelm II. und Gattin Auguste Victoria. Außerdem, verriet Frank Wittig, habe sich die Stadt Duisburg dieses Buch 1908 ausgeliehen für einen Eintrag von Prinz Oskar von Preußen, als der Sohn Wilhelms II. in Duisburg zu Gast war. Nach Oberbürgermeister Link verewigten sich auch die neu gewählten Vereinsvorstände im Goldenen Buch. Das historische Dokument, das noch in seiner Ursprungsform erhalten und das älteste Goldene Buch der Stadt ist, ist als Dauerleihgabe im Museum der Deutschen Binnenschifffahrt ausgestellt.

Sören Link unterstrich in seiner Rede, die er unter das Thema „Hansestadt 2.0 – von der Bortschifffahrt zur Logistik von heute“ gestellt hatte, die enge Verbundenheit der Stadt mit Hafen und der Binnenschifffahrt. Erste Linienverbindungen etablierten sich 1674. Duisburg und Ruhrort wurden wichtige Umschlagplätze für Güter, die früher den Landweg genommen hatten. Während in Duisburg anfänglich die Schiffer am Rheinufer anlegten – einen Hafen mit Zugang zum Rhein bekam die Stadt auf private Initiative erst später – verfügte Ruhrort schon über einen Hafen. Die Vereinigung der Hafenverwaltungen von Duisburg und Ruhrort führte 1905 zur Vereinigung der Städte Duisburg, Ruhrort und Meiderich (wo die Erweiterungsflächen für den Ruhrorter Hafen lagen). Aus dem Bestreben, das vollkommen unkontrollierte Handelstreiben auf der Straße unter Kontrolle zu bekommen, entstand 1895 ein „verdeckter Unterstellraum“, aus dem 1901



Der neue Vorstand der Schifferbörse mit Frank Wittig (l.) an der Spitze.

Foto: IHK

Anzeige

Das **Schifffahrts-Magazin** als
Printausgabe-Ausgabe
für nur 54,- Euro im Jahr abonnieren
- und Sie sind immer informiert.

www.schifffahrts-magazin.de

die Schifferbörse hervorging. Diese erlebte in den Dreißiger Jahren ihre Blütezeit, bis die freie Frachtgestaltung durch administrierte Frachten abgelöst wurde. Im Krieg zerstört, wurde sich 1952 am alten Ort wieder aufgebaut. Sie wurde dann mehr und mehr zu einem Ort der Kommunikation und des Netzwerkens und erwarb sich mit seiner Gastronomie den Ruf der „guten Stube Ruhrorts“. Wie die Hanse, der sich Duisburg 1407 anschloss, im Mittelalter ist auch die Logistik heute ein weltweites Netzwerk an Kooperationen, in dem die Duisburgs Hafengesellschaft unter dem Markennamen „duisport“ als integrierter Logistik-Dienstleister gut aufgestellt ist.

Mitglieder der Schifferbörse können Reedereien, Partikuliere, Verloader, Spediteure sowie sonstige Firmen und Einzelpersonen des In- und Auslands werden, die am Schifffahrtsgeschäft beteiligt oder interessiert sind. Die Schifferbörse war zu Beginn der Handelskammer Ruhrort angegliedert, heute ist sie es an die IHK Niederrhein in Duisburg, bei der die Geschäftsführung liegt (www.ihk-niederrhein.de). Als Geschäftsführer agiert Okke Hamann, Leiter der Abteilung Verkehr & Logistik bei der Niederrheinischen IHK.

Dem Vorstand der Schifferbörse gehören neben dem Vorsitzenden Frank Wittig, Geschäftsführer der Wittig GmbH, Duisburg, auch neben vielen Duisburgern auch Akteure an, die nicht in Duisburg „zu Hause“ sind. Der neue Vorstand: Heiko Brückner, CEO von Haeger & Schmidt International GmbH, Duisburg, Jürgen Helten, Geschäftsführer der Imperial Shipping Services GmbH, Duisburg, Georg Hötte, Geschäftsführer der Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG, Duisburg, Dr. Gunther Jaegers, Geschäftsführer der Reederei Jaegers GmbH, Duisburg, Volker Seefeldt, Mitglied des Vorstands der HTAG Häfen und Transport AG, Duisburg, Dr. Peter Langenbach, Geschäftsführer der Hülskens Transport GmbH & Co. KG, Wesel, Dr. Gerhard Hartfeld, Vorsitzender der Geschäftsführung, RBH Logistics GmbH, Gladbeck, Joachim Schürings, Senior Manager Einkauf Logistik von ThyssenKrupp Steel Europe AG, Duisburg, Drs. Stefan Meeusen, Vorstand der Coöperatie NPRC UA, Zwijndrecht (NL), Hans Egon Schwarz, Mitglied des Vorstands der DTG Deutsche Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt eG, Duisburg, Martin Staats, Vorstand MSG eG (Main-Schifffahrts-Genossenschaft), Würzburg und Rudolf Stegmann, Vorstandsvorsitzender der Vereinigte Schiffs-Versicherung V. a. G., Wörth/Main. ■

Eisenbahngesellschaften als Betreiber von Schifffahrtlinien

Schaufelrad und Flügelrad

Seit mehr als 2000 Jahren wird der Bodensee mit Wasserfahrzeugen befahren. Schon früh war er eine zentrale Schnittstelle der Verkehrswege zwischen Ost- und West-, Nord- und Südeuropa, boten doch selbst die Segelschiffe ein im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln bequemes und zügiges Fortkommen.



Ab Mitte des 19. Jahrhunderts stieg mit der Erfindung der Dampfmaschine die Zuverlässigkeit, Sicherheit und das Transportvermögen der Schiffe, und zahlreiche Bahngesellschaften erkannten das wirtschaftliche Potential, Eisenbahn und Schifffahrt zu verbinden. Der Autor Dietmar Bönke bietet

in seiner reich illustrierten Chronik »Schaufelrad und Flügelrad« (GeraMond Verlag) jetzt erstmals einen umfassenden Überblick über die Geschichte der Schifffahrt auf dem drittgrößten See Europas und über die Eisenbahngesellschaften als Betreiber von Schifffahrtlinien. Vor dem Hintergrund wirtschaftlicher und technischer Veränderungen beschreibt Bönke die verschiedenen Epochen der Bodenseeschifffahrt: Von der Römerzeit über die Epoche der Länderbahnen, die Zeit der Weltkriege und des Wiederaufbaus über den zunehmenden Tourismusverkehr bis hin zur Privatisierung der Schiffsbetriebe spannt er den Bogen und beschreibt anregend und detailreich die Bedeutung der Bodenseeschifffahrt für das Eisenbahnnetz. Ergänzt wird die fundierte Monographie durch einen Typenteil, in dem erstmals sämtliche der 212 Bodenseeschiffe mit allen wichtigen technischen Fakten und Lebenslaufdaten vorgestellt werden. Etwa 400 Abbildungen, darunter historische Stiche, Ansichtskarten und vielfach unveröffentlichte Aufnahmen aus den Archiven der Anliegerorte illustrieren die umfassende Chronik.

Dietmar Bönke, Schaufelrad und Flügelrad. Die Schifffahrt der Eisenbahn auf dem Bodensee, 336 Seiten, ca. 400 Abbildungen, Format 23,0 x 25,5 cm, Hardcover mit Schutzumschlag, ISBN 978-3-86245-714-4, D: € 49,95; A: € 51,40; CH: sFr 66,90, GeraMond Verlag GmbH.

Anzeige

GERPOL



WIDU Expert



WIDU Exclusiv



... 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

Binnenschifffahrtskongress „Duisburg Gipfel 2012“

Vorteile darstellen und Probleme ansprechen

Von Petra Grünendahl

Hier schlägt das Herz der deutschen Binnenschifffahrt“, begrüßte Bürgermeister Manfred Osenger als Vertreter der Stadt Duisburg die angereisten Vertreter der Binnenschifffahrt, der transportierenden Wirtschaft und der Industrie. Rund 80 Teilnehmer hatten sich in der ehemaligen Pumpenhalle versammelt, um sich über die Probleme und Zukunftsaussichten der Binnenschifffahrt auszutauschen.

Zum „Duisburg Gipfel 2012 – Europäische Binnenschifffahrt, Kombinierte Verkehr & Häfen“ hatte Organisator Friedrich Oehlerking in den Landschaftspark Duisburg Nord eingeladen. „Einen Duisburg Gipfel als eine Art Fortsetzung des Mainer Forums 2010 und 2011 hatte Frank Wittig, Geschäftsführer des Duisburger Schiffsausrüsters Wittig GmbH, auf der Verabschiedung von Hans-Günter Portmann als Schulleiter des Schiffer-Berufskollegs Rhein angeregt“, erzählte Oehlerking, der dann kurzfristig – nachdem der ursprünglich geplante Ort Mercatorhalle wegen Brandschutzmängeln geschlossen wurde – im Gebläsehallenkomplex des Landschaftsparks die Veranstaltung auf die Beine gestellt hatte. Als Schirmherren des Binnenschifffahrtskongresses hatte er Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer gewinnen können.

Neben drei Gesprächsforen, in denen sich die Fachvertreter untereinander und mit dem Publikum austauschten, hatte man diese Veranstaltung auch für die Übergabe des „Ankers 2012“, einer Auszeichnung für besonderen Verdienste um die europäische Binnenschifffahrt, gewählt.

„Der Duisburger Hafen ist für uns Holländer wie Elektrizität: Man sieht ihn nicht, man hört ihn nicht, aber wir können nicht ohne ihn“,

umschrieb Laudator Martin van Dijk, Vorsitzender der niederländischen Internationalen Schifffahrtsvereinigung (Koninklijke Schutteveer International, Rotterdam), das, was der Preisträger aus den ehemals beschaulichen Duisburg-Ruhrorter Häfen gemacht hat. „Als Erich Staake 1998 das Ruder übernahm, hatte Duisburg eine Arbeitslosenquote von 18 Prozent. Heute beschäftigt die Logistik



Martin van Dijk, Vorsitzender der niederländischen Internationalen Schifffahrtsvereinigung (Koninklijke Schutteveer International) überreichte dem Duisburger Hafenchef Erich Staake die Europäische Binnenschifffahrtsauszeichnung „Anker 2012“.
Foto: P. Grünendahl

in Duisburg 20.000 Menschen, 40.000 Arbeitsplätze sind es in der gesamten Region.“ Nach der Laudatio übergab der Wirtschaftsjournalist Hans Erwin Riemann, Moderator des Duisburg-Gipfels 2012, dem Vorstandsvorsitzenden der Duisburger Hafen AG, Erich Staake, den „Anker 2012“. Erstmals wurde dieser Preis hier verliehen: für besondere Verdienste um die Europäische Binnenschifffahrt. „Erich Staake ist an vielen Schaltstellen der Logistik gefragt – weltweit!“, unterstrich Riemann die Verdienste des Preisträgers. „Mit der Marke ‚duisport‘ änderte sich der Auftritt des Hafens“, so Martin van Dijk in seiner Laudatio. Die Erfolgsgeschichte von „Mr.

duisport“ Erich Staake fing an mit der Entwicklung von „logport I“: Als der Duisburger Hafen das stillgelegte Stahlwerk von Krupp in Rheinhausen übernahm, begann auch der Umbau von der Hafenverwaltung zum integrierten Logistik-Konzern, der sich unter der Marke ‚duisport‘ in der Binnenschifffahrt, in der Logistik und im kombinierten Verkehr einen Namen gemacht hat.

„Wir müssen mit Mut und Zuversicht neue Wege gehen“, forderte Erich Staake in seiner Keynote-Rede zum Thema „Binnenschifffahrt – Auslaufmodell oder Hoffnungsträger des Transports“. „Wir mussten den Hafen umstrukturieren, denn der ‚größte Binnenhafen der Welt‘ ist kein Selbstzweck. Das war eine Herausforderung“, sagte der Mann, der vor seinem Posten als Hafenchef schon als Manager u. a. bei der Preussag, bei Bertelsmann, Philipp Holzmann und Wella tätig war. Nicht mit den günstigsten Grundstückspreisen – die lagen in Duisburg etwa 25 Prozent höher – überzeugte Erich Staake unlängst einen Autohersteller, sich mit einem Logistikzentrum in „logport II“ anzusiedeln, sondern mit einem effizienten Gesamtkonzept, mit dem der Duisburger Hafen die Wettbewerber ausstach. „Der Binnenhafen ist für uns das Herzstück, auch wenn die Herausforderungen darüber hinaus gehen: Als ‚duisport‘ sind wir Teil der logistischen Wertschöpfungskette. Die Logistik ist Netzwerk, nicht nur Transport.“

Was der Branche auf den Nägeln brennt In der ersten Runde zum Thema „Der freie Fall der Frachtrate – eine Zeitbombe für den gesamten Gütertransport?“ nahmen neben Hans Erwin Riemann und dem Fachjournalisten Alexander Heintze als Co-Moderator Marco Schubert von der Wasserschutzpolizei Rheinland-Pfalz, der Fachjournalist Andreas Fröning sowie die Partikuliere Jürgen Collée und Günter Emmer (beide heute Per-

Anzeige

Schulungskurse



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

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

ATLAS Schifffahrt

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

sonenschifffahrt, früher Güterschifffahrt) auf dem Podium Platz. „Auf See haben Container vier Wochen Zeit, beim Binnentransport soll es dann plötzlich schnell gehen?“, stellte Jürgen Collée in den Raum. Sich auf die Stärken der Binnenschifffahrt zu besinnen und diese gegen die anderen Verkehrsträger Schiene und Straße zu positionieren, sei dringend angebracht, eine übergeordnete Stelle zu Koordination nötig. „Die vielen kleinen Partikuliere müssen sich in irgend einer Form zusammenschließen, um durch Kooperationen Alternativen zu bieten“, gab Andreas Fröning zu bedenken. Solche Kooperationen würden dann auch helfen, Frachtraten auf einem auskömmlichen Niveau zu stabilisieren. „Wir sind alleine nicht stark genug: Wir fahren billig, aber für uns nicht rentabel“, befand Günter Emmer. „Das Waldhof-Unglück hat gezeigt: Die Binnenschifffahrt muss laufen, denn Bahn und Lkw können die Transporte nicht übernehmen“, sagte Marco Schubert. Hohe Sicherheitsanforderungen bringen den Binnenschiffern höhere Kosten, aber die sind zur Zeit kaum auf die Auftraggeber umzulegen. Das muss sich ändern: „Zur Billigbranche brauchen wir nicht verkommen. Wir müssen Druck von unten aufbauen, um ordentliche Tarife durchzusetzen“, forderte Andrea Beckschäfer, Geschäftsführerin des BDS (Bund der Selbstständigen in der Binnenschifffahrt). In die gleiche Kerbe schlug Martin Deymann, Geschäftsführer der gleichnamigen Reederei aus Haren/Ems. Begründete Forderungen, über die man sich an den richtigen Stellen mal Gedanken machen sollte! Im Forum „Wenn Technik auf Schiff trifft – Wer stoppt die Auflagenflut für Technik, Motor und Antrieb?“ diskutierten Moderator Riemann und Co-Moderator Frank Wittig über technische Entwicklungen und deren Notwendigkeit mit Bram Kruyt (Direktor Inland Waterways, Wärsilä Netherlands), Guido Hinzmann, Abteilungsleiter beim Motoren-Instanzsetzer August Storm in Spelle, Clemens Hitzbleck, Fachbereich Schiffstechnik der Universität Duisburg-Essen, und Günter Emmer, Saarbrücker Personenschifffahrt. Dass der Verbrennungsmotor (egal ob mit Diesel oder LNG betrieben) eine Zukunft hat, einigte das Podium. Sie sahen die Branche in Deutschland auf einem guten Weg, bisherige Anforderungen auch in puncto Umweltschutz zu erfüllen. Ein Problem sahen die Anwesenden aber darin, dass die alten (unsauberer) Motoren ins Ausland verkauft werden und Schiffer von dort mit Billigangeboten die Preise kaputt machen. „Wer soll das bezahlen?“, fragte Andrea Beckschäfer, denn der Binnenschifffahrt hilft es nicht weiter, wenn die Kosten am Schiffseigner hängen bleiben. Die Kosten muss letztendlich der Auftraggeber bzw. der Endkunden über angemessene Frachtraten zahlen. Dies ist

aber in allen anderen Transportbereichen genau so. Und die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt würde es nicht gefährden, wenn überall die Frachttarife gezahlt werden, die dem Transporteur ein Auskommen ermöglichen.

Thema an der Schnittstelle von Rhein und Ruhr war auch der Donau-Ausbau. Rund 70 Kilometer Strecke zwischen Straubing und Vilshofen – parallel zur Autobahn A3 – sind der letzte frei fließende Teil der von der Binnenschifffahrt genutzten Donau. Eine Regelung des Flusslaufs ist u. a. auch aus Gründen den Hochwasserschutzes nötig. Hier fordert die Branche einen Ausbau in Variante C2.80, die neben mehr Sicherheit für die Binnenschifffahrt auch Vorteile für den Umweltschutz hat. Diese Forderung des „Duisburg Gipfels“ wurde inzwischen auch vom Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) unterstützt.

Im Forum „Wenn Schiff auf Hafen und Wasserstraße trifft - Wer schützt die Natur vor dem Naturschutz“

griffen die Teilnehmer – Moderator Riemann wurde hier unterstützt von der Fachjournalistin Sarah De Preter, auf dem Podium diskutierten Tilmann Heuser vom BUND, Martin van Dijk von der niederländischen Internationalen Schifffahrtsvereinigung, Ingelore Hering von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte, Hannover, sowie Gudrun Mnich, Partikulierin und Geschäftsführerin der „MS Salisso“.

Kernpunkt der Diskussionsrunde wurde das Thema „Erhalt von Wasserstraßen und deren Anlagen“. Einen Wartungsstau an Wasserstraßen und Schleusen macht Gudrun Mnich immer wieder aus: „Es ändert sich nichts, beim nächsten Schleusenhalt sehe ich den gleichen Reparaturbedarf.“ Den immensen Investitionsstau bestätigte Ingelore Hering, die die Erhöhungen, die

im Haushalt 2013 für die Binnenschifffahrt vorsieht, wie die anderen Anwesenden, nicht für ausreichend hält. Auch van Dijk warnte: „Wartung und Pflege der Wasserstraßen sind nötig. Langfristig wird hier wohl eine Nutzerfinanzierung (ähnlich der Lkw-Maut) auf uns zukommen.“ Die sollte dann aber nicht zu Lasten der Binnenschiffer gehen, sondern über die Frachtraten gedeckt werden. Da, wo Strecken ausgebaut und ertüchtigt werden, steigen die Transportquoten der Binnenschifffahrt, wie Ingelore Hering speziell für den Mittellandkanal bestätigte.

Zum Abschluss kündigte Friedrich Oehlerking an, den „Duisburg Gipfel 2013“ am gleichen Ort zu veranstalten. Themen, über die sich Akteure und Entscheider in der Branche austauschen können oder sollten, gibt es schließlich reichlich. Bis dahin hoffen die Teilnehmer des diesjährigen Gipfels, dass einige Anstöße zu positiven Entwicklungen führen. ■

Anzeige



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

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

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



DTG. Leistung entscheidet.

3. Forum zum Donau-Ausbau beleuchtet Zwischenergebnisse der EU-Studie

Eingriffe lassen sich ökologisch ausgleichen Ausbau ist volkswirtschaftlich sinnvoll

Noch liegen die Ergebnisse nicht vor. Noch ist nicht bis ins letzte Detail untersucht, wie sich ein Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen auswirkt; so dauern unter anderem die Arbeiten am landschaftspflegerischen Begleitplan an. „Aber zwei Tatsachen werden heute bereits deutlich – ohne jegliche Interpretation, denn diese ist der Politik vorbehalten“, sagte Detlef Aster beim 3. Forum im Straubinger Herzogsschloss vor etwa 150 Gästen: „Alle Eingriffe in die Natur lassen sich im Untersuchungsraum, also direkt an der Donau, ausgleichen. Und die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung kommt zu einem

Alle Infos zur EU-Studie „Variantenunabhängige Untersuchungen zum Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen“ stehen auf www.donauausbau.wsv.de.

sehr guten Ergebnis.“ Die Nutzen-Kosten-Rechnung kommt bei Variante A auf 6,6, bei Variante C 2,80 auf 7,7. Um diesen Faktor ist der volkswirtschaftliche Nutzen höher als die Kosten. In Euro: 700 Millionen bei Variante A, 1,7 Milliarden bei Variante C 2,80.

Sachliche Information der Öffentlichkeit – keine Wertung

Die intensive Einbindung der Öffentlichkeit ist zentrales Element der EU-Studie, die noch bis Ende des Jahres untersucht, wie die Donau in Niederbayern, zwischen Straubing und Vilshofen, ausgebaut werden kann. Über 20 Informationsveranstaltungen in Gemeinden haben Detlef Aster und die beteiligten Fachleute in den vergangenen Monaten besucht. Zusätzlich werden Foren wie das in Straubing angeboten. Dort hat die breite Öffentlichkeit die Möglichkeit, sich im Dialog mit den Fachleuten über die Untersuchungen und – beim jüngsten Forum zum

Mousepad Schifffahrts-Magazin Originalmaße 240 mm x 190 mm

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik



Das **Schiffahrts-Magazin** ist als Printausgabe für € 54,- jährlich (Ausland € 69,-) im Abonnement erhältlich - und beinhaltet zugleich den Zugriff auf die Online-Ausgabe. Das **Schiffahrts-Magazin** erscheint monatlich, 12 x im Jahr, und berichtet über aktuelle Gewerbepolitik, neueste Entwicklungen in der Schifferausbildung und über Schiffs- und Hafentechnik in Europa.



Friedbert Barg

Fachverlag Schifffahrt und Wasserstraßen

Mülheimer Straße 4, 40239 Düsseldorf
Tel. 0211-383683 Fax 0211-383684

mail@schiffahrts-magazin.de

Das **Schiffahrts-Magazin** erreicht Leser in 18 europäischen Ländern

Den Link zur Online-Ausgabe des Schiffahrts-Magazins erhalten bei jedem Erscheinen über 6.000 Bezieher und Abonnenten in 18 europäischen Binnenschifffahrtsländern: Deutschland, Niederlande, Belgien, Luxemburg, Frankreich, Schweiz, Österreich, Polen, Slowakei, Tschechien, Ungarn, Kroatien, Serbien, Rumänien, Bulgarien, Moldawien, Ukraine und Russland. Das Jahres-Abonnement für den vollen Zugriff auf die Online-Ausgabe des Schiffahrts-Magazins kostet € 30,- jährlich.

Kommen Sie auf unsere Seite!

www.schiffahrts-magazin.de



Die **Signale der Binnenschifffahrt** passen in jede Hemd- und Handtasche und enthalten aktuelle Auszüge aus den Polizeiverordnungen für die deutschen See- und Binnenwasserstraßen, Abbildungen der Uferzeichen, Schall- und Lichtsignale der Schifffahrt sowie wichtige Anschriften und Rufnummern für die Sport- und Berufsschifffahrt. € 9,50 inkl. MwSt. und Versand.

ersten Mal – über die Ergebnisse zu informieren.

Peper: Neue Modellierungen machen Auswirkungen deutlich

Über die möglichen Veränderungen von Vegetation und Lebensräumen sprach Jan Peper, Landschaftsökologe an der Bundesanstalt für Gewässerkunde. Sie kann mit Hilfe ökologischer Modellierung zeigen, ob, wo und wie sich die geplanten Baumaßnahmen auf die Vegetation und Lebensräume in der Donauaue auswirken. Aufgrund detaillierter Grundlagen (z.B. Grundwasserdruckhöhen, digitale Geländemodelle) war es im Rahmen der EU-Studie erstmals möglich, auenökologische Modellierungen in einem großen Planungsgebiet durchzuführen und als Grundlage für die Umweltplanung bereitzustellen. „Dabei hat sich gezeigt, dass sich mögliche Veränderungen von Vegetation und Lebensräumen durch die Varianten mit den ökologischen Modellen sehr gut in der Fläche prognostizieren lassen“, sagt Peper. Variante C 2,80 bewirkt demnach durch lokalen Grundwasseranstieg mehr indirekte Veränderungen als Variante A - die genaue Schadensbilanzierung steht noch aus, sie erfolgt in der Umweltverträglichkeitsstudie.

Die Ergebnisse der ökologischen Modellierung werden in den Umweltfachplanungen verwendet, um abzuschätzen, wie stark Lebensräume von Pflanzen und Tieren in der Aue beeinträchtigt werden und welche Flächen zur Kompensation von Eingriffen genutzt werden sollten.

Müller-Pfannenstiel: Meldewürdigkeit der Schutzgebiete bleibt

Klaus Müller-Pfannenstiel von der Arbeitsgemeinschaft Danubia erklärte, dass bei beiden Varianten - trotz erheblicher Beeinträchtigungen durch den Ausbau der Schifffahrtsstraße und die Hochwasserschutzmaßnahmen - die europäische Naturschutzbedeutung der Donauauen und der Isarmündung nicht gefährdet wird. „Die Meldewürdigkeit der Schutzgebiete bleibt erhalten.“

Der EU-Studie liegt eine systematische und gleichwertige Bearbeitung von Variante A und C 2,80 zugrunde. Dabei sind Modellierungen und Prognosemethoden nach dem aktuellen Stand der Technik angewandt worden. Die Variante A hat umweltfachliche Vorteile gegenüber der Variante C 2,80, wobei ein Großteil der Auswirkungen bei Variante A und C 2,80 auf die Maßnahmen zur Ge-

währleistung des 100-jährlichen Hochwasserschutzes zurückzuführen sind. Die Beeinträchtigung maßgeblicher Bestandteile und der Kohärenz der Natura-2000-Gebiete bzw. die Beeinträchtigungen und Eingriffe in Natur und Landschaft sind bei beiden Varianten durch entsprechende Maßnahmen wiederherstellbar bzw. kompensierbar - entsprechend der rechtlichen Vorgaben.

Seifert: Verbesserung für die Fische

Kurt Seifert von der Arbeitsgemeinschaft Donauplan erläuterte die fischökologischen Untersuchungen. Auch er geht davon aus, dass die europäische Naturschutzbedeutung der FFH-Gebiete Donauauen und der Isarmündung und die Meldewürdigkeit der Schutzgebiete erhalten bleiben.

Der EU Studie liegt laut Seifert eine systematische und gleichwertige Bearbeitung von Variante A und C 2,80 zugrunde. Dabei sind Modellierungen und Prognosemethoden nach dem aktuellen Stand der Wissenschaft und Technik angewandt worden sowie jahrzehntelange Untersuchungserfahrung im Projektgebiet und mit ähnlichen Projekten in der bayerischen Donau und in anderen großen Flüssen eingeflossen.



Rund 150. Gäste nahmen am 3. Forum zum Donau-Ausbau im Straubinger Herzogsschloss teil.



WSD-Süd-Präsident Detlef Aster

Bei beiden Varianten kommt es auf etwa 90 Prozent der Ausbaustrecke zu vergleichbaren erheblichen Beeinträchtigungen der Fischfauna und der zugehörigen Erhaltungsziele der betroffenen FFH-Gebiete durch die flussregelnden Maßnahmen. Variante C 2,80 führt auf etwa zehn Prozent der Strecke (zwischen Isarmündung und Aicha) zu

erhöhten Eingriffen durch die Stauregelung. „Allerdings können die Beeinträchtigungen bei beiden Varianten durch Kompensations- und Wiederherstellungsmaßnahmen ausgeglichen werden“, sagte Seifert.

Das Maßnahmenkonzept bei beiden Varianten führt voraussichtlich nicht nur zu einer Bewahrung, sondern sogar zu einer Verbesserung des Fluss-Aue-Ökosystems der Donau zwischen Straubing und Vilshofen, soweit es um die Fischfauna geht. Bei Variante C 2,80 ist das naturschutzfachliche Entwicklungspotenzial hinsichtlich der Fischfauna besonders groß, da hier mit der schifffahrtstfreien Mühlhamer Schleife und den umgebenden Aueentwicklungsflächen die Schifffahrtswirkungen als die zentrale Beeinträchtigung der Fischfauna in einem großen, zusammenhängenden Fluss-Auegebiet gänzlich herausgenommen werden können.

Rieken: Hervorragende gesamtwirtschaftliche Rentabilität

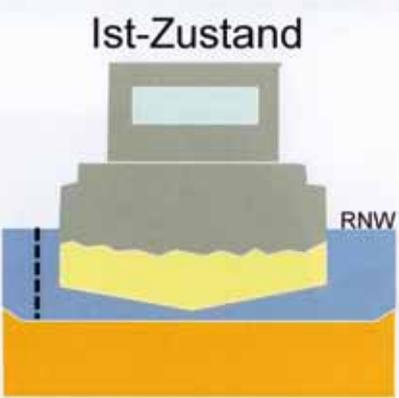
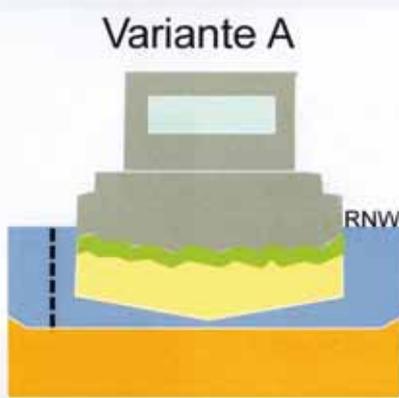
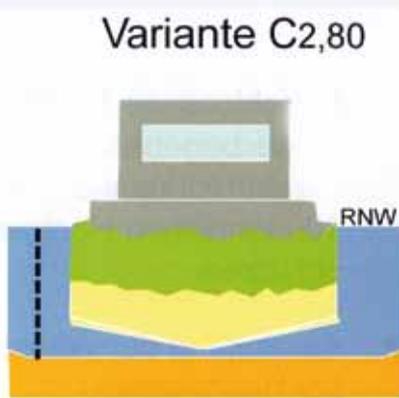
Der Donauausbau erreicht nach Ansicht von Peter Rieken, Planco Consulting GmbH, „eine hervorragende gesamtwirtschaftliche Rentabilität.“ Dabei erziele die Variante C



Peter Rieken, Planco Consulting GmbH

2,80 gegenüber der Variante A sowohl in der Basisbewertung als auch in allen untersuchten Sensitivitätsfällen bessere Ergebnisse. Rieken erläuterte die Verkehrsprognose und die Wirtschaftlichkeitsberechnung. Neben deutlichen Transportkostensenkungen führt insbesondere die Ausbauvariante C 2,80 zu einer erheblichen Verbesserung der

Variantenvergleich: Nutzen für die Schifffahrt

Ist-Zustand	Variante A	Variante C2,80
		
Abladetiefe RNW = 1,6 m Beladung ~ 1.000 Tonnen 2,5 m ~ 165 Tagen	Abladetiefe RNW = 1,8 m Beladung ~ 1.200 Tonnen 2,5 m ~ 185 Tagen	Abladetiefe RNW = 2,3 m Beladung ~ 1.700 Tonnen 2,5 m ~ 290 Tagen
Fahrrinnenbreiten ~ 70 m (Ber.Isarmündung ~ 40 m)	Fahrrinnenbreiten unverändert	Fahrrinnenbreiten z.T. erhöht: gestützter Bereich ~ 80 m, Bereich Isarmündung ~ 60 m
Unfallschwerpunkt Deggendorf bis Winzer	Unfallschwerpunkt Ausgang Mühlhamer Schleife entschärft	Unfallschwerpunkt Deggendorf bis Winzer entschärft

Zuverlässigkeit und Planbarkeit der Donauschifffahrt. Die Ausbaumaßnahmen des Planfalles C 2,80 führen zu einer Verlagerung von knapp 3 Mio. t von Lkw und Bahn auf die Donauschifffahrt. Die gesamtwirtschaftliche Rentabilität der Maßnahmen wird auch in einem untersuchten „worst case“ in keiner Weise in Frage gestellt. „Aus gesamtwirtschaftlicher Sicht ist der Variante C 2,80 der Vorzug zu geben“, sagt Rieken. „Hier sprechen das Nutzen-Kosten-Verhältnis, die erhebliche Verbesserung der Zuverlässigkeit sowie das verlagerte Transportaufkommen eine deutliche Sprache.“

Keilbart: Objektiv und zeitnah entscheiden

Walter Keilbart, als Hauptgeschäftsführer der IHK Niederbayern Mitglied der Monitoring-Gruppe, nutzte das Forum ebenfalls, um für einen Ausbau nach Variante C 2,80 zu werben: „Das Verkehrsgutachten hat die Sinnhaftigkeit des Donauausbaus nachhaltig belegt. Auch die gesamtökologische Betrachtung bestätigt einen Ausbau nach C 2,80.“ Mit dem Abschluss der Untersuchungen werde die Donau zu den am intensivsten untersuchten Flussgebieten überhaupt zählen. „Diese Ergebnisse wollen wir abwarten - und das fordern wir auch von der Politik, sagte Keilbart. „Gleichermaßen erwarten wir aber auch, dass objektiv und zeitnah entschieden wird.“

Die Arbeit in der Monitoring-Gruppe war laut Keilbart geprägt von einem kritisch positiven Miteinander der beteiligten Personen, der beispielhaften Moderation durch Prof. Dr. Koch und der ausgesprochen guten Unterstützung durch die beteiligten Gutachter und Fachstellen.

Weiger: Kann mit Variante A als Kompromiss leben

Lobende Worte für die Arbeit der Monitoring-Gruppe gab es auch von Hubert Weiger, Vorsitzender des bayerischen BN und des BUND. Er sprach jedoch auch deutlich deren Grenzen an: So seien trotz entsprechender Anregungen weder ein umfassendes Gesamtverkehrsgutachten in Auftrag gegeben noch die Variante A ökonomisch und ökologisch optimiert worden. Weil kein dynamisches Grundwassermodell eingesetzt wurde, können die ökologischen Auswirkungen der Baumaßnahmen nicht wirklich abgeschätzt werden. „Und ich mache aus meinem Herzen auch keine Mördergrube“, sagte er: „Leider hat die RMD nach wie vor eine zentrale Rolle.“ Weiger plädierte dafür, die Donau auch als Weltnatur- und -kulturerbe zu sehen und die Bedeutung des Tourismus in der Region zu erkennen. Mit einem Ausbau nach Variante A könne er als Kompromiss leben, Variante C 2,80 lehne er weiterhin ab. ■

Hötte: Notwendige Abladetiefe von 2,50 m kann an 301 Tagen im Jahr erreicht werden

BDB plädiert für Ausbau der Donau nach Variante C 2.80

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) appelliert an die Politik, das größte Nadelöhr an der Donau, der bedeutsamen Ost-West-Magistrale im deutschen Bundeswasserstraßennetz, umgehend zu beseitigen. Nur mit einem Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen in der Variante C 2.80 kann die für die Schifffahrt notwendige Abladetiefe von 2,50 m nahezu ganzjährig an 301 Tagen im Jahr erreicht oder überschritten werden.

Auf Grundlage der Ausbauziele der Europäischen Kommission bietet einzig die Variante C 2.80, d.h. ein Ausbau mit Errichtung eines Stauwehrs bei Aicha und dem Bau einer Schleuse im Bereich der Mühlhamer Schleife, zudem die Möglichkeit der Kofinanzierung durch die EU.

„Alle Parameter sprechen für einen Donauausbau in der Variante C 2.80. Das Binnenschifffahrtsgewerbe und die verladende Wirtschaft warten dringend darauf, dass die Bundeswasserstraße Donau an Zuverlässigkeit gewinnt und damit die Binnenschifffahrt auch dort ihr volles Potential ausschöpfen kann“, so BDB-Präsident Georg Hötte.

Die Vorteile der Variante C 2.80 wurden jüngst im Rahmen des 3. Forums zum Donauausbau am 22. November 2012 in Straubing deutlich. Vor etwa 150 Gästen beleuchteten der Präsident der WSD Süd, Detlef Aster, und die an der EU-Studie zum Donauausbau beteiligten Experten die

Zwischenergebnisse der fast abgeschlossenen Untersuchungen. Ein Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen mit Stützwelle ist hoch wirtschaftlich und zugleich mit den ökologischen Belangen zu vereinbaren.

Die durchgeführte Wirtschaftlichkeitsbetrachtung kommt zu dem sehr guten Ergebnis, dass die Variante C 2.80 ein Nutzen-

Kosten-Verhältnis von 7,7 aufweist. Zudem sind alle Eingriffe in die Natur, die durch flussbauliche Maßnahmen, insbesondere aber durch Maßnahmen zur Verbesserung des Hochwasserschutzes entstehen, ausgleichsfähig.

Die dringend notwendige Verbesserung der Sicherheit des Schiffsverkehrs lässt sich ebenfalls lediglich mit der Variante C 2.80 erzielen, da nur bei einem Ausbau mit Stauwehr und Schleuse die unfallträchtige Mühlhamer Schleife schiffahrtstfrei wird.

Verkehrsexperten prognostizieren, dass dadurch die Unfallzahlen bis 2025 trotz der deutlichen Zunahme der Gütermengen halbiert werden können.

BDB-Präsident Georg Hötte verdeutlicht: „Es ist darauf hinzuweisen, dass die Ausbauvariante C 2.80 aus Sicht der Binnenschifffahrt und der verladenden Wirtschaft bereits eine Kompromisslösung darstellt, da die seitens des Gewerbes favorisierte Ausbauvariante D2 bekanntlich im Jahr 2006 im Raumordnungsverfahren als nicht raumverträglich eingestuft wurde.“ ■



Georg Hötte, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB)

Weitere Professionalisierung der berufsbezogenen Ausbildung des Binnenschiff-fahrtspersonals des Kongobeckens

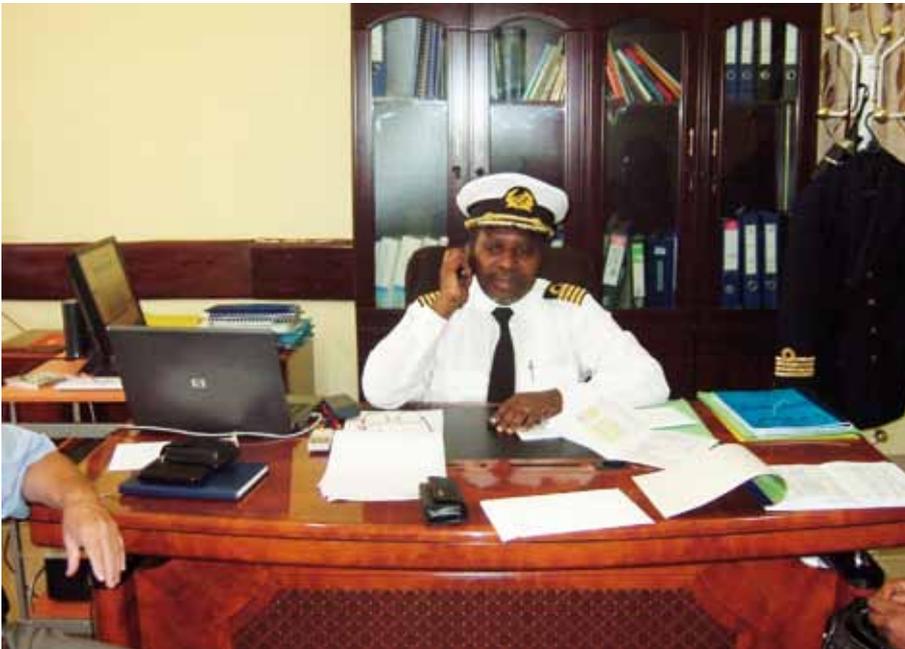
Kongolesische Navigationsschule sucht den Anschluss an das EDINNA-Netzwerk

Hans-Günther Portmann, bis August 2012 Direktor des Schifferberufskollegs Rhein in Duisburg und Mitbegründer des Ausbildungsnetzwerkes der europäischen Binnenschiffahrtsschulen EDINNA, hat vom 24.10.2012 bis zum 30.10.2012 die regionale Navigationsschule in Kinshasa (CRFNI) besucht. EDINNA ist ein Verbund aus 19 Aus-

und Weiterbildungsinstituten in Österreich, Belgien, Kroatien, Frankreich, Deutschland, den Niederlanden, Polen, Rumänien und Serbien.

Am 30. Oktober wurde im Rahmen eines Workshops ein umfassender Ansatz zur weiteren Professionalisierung der berufsbezogenen

Ausbildung des Binnenschiffahrtspersonals des Kongobeckens eingehend erörtert. Alle wichtigen Akteure des Sektors (einschließlich der Privatwirtschaft und der wichtigen Geber) nahmen daran teil. Die Erwartungen und Anforderungen an das CRFNI sowie Strategien zur weiteren Entwicklung der Schule als Dienstleister auf internationalem Niveau wurden ausgiebig angesprochen. Portmann wird dazu die Integration des CRFNI in das EDINNA Netzwerk unterstützen, und Empfehlungen zu Ausbildungs- und Prüfungskriterien, zu Qualifikationen von Ausbildern und Dozenten sowie zur weiteren Professionalisierung der Ausbildungsgänge des CRFNI geben. Die teilnehmenden Akteure (u.a. CICOS + Partnerstrukturen, CRFNI, Arbeitgeberverband + die wichtigen Geber (BMZ, EU, WB, AFD, AFDB, CTB) beschlossen, in einem gemeinsamen Arbeitskreis bei der weiteren Entwicklung des CRFNI zusammenzuarbeiten. Eine hochrangige Delegation von CICOS und deren Partnerstrukturen wird im Mai 2013 europäische Ausbildungseinrichtungen in den Niederlanden, in Belgien und in Deutschland besuchen. Anschließend wird das CRFNI erstmals an einer Generalversammlung von EDINNA in Rumänien (28./29. Mai 2013) teilnehmen. Diese Mission markiert den Anfang einer Kontinente übergreifenden nautischen Zusammenarbeit. ThR./HGP ■



Der Direktor des CRFNI Navigationsschule in Kinshasa, Kapitän Deocard Mugangu

Anzeige

Kölner Schiffswerft Deutz



KSD
KÖLNER SCHIFFSWERFT DEUTZ

Stützpunkt der



VAN VOORDEN REPARATIE BV Propellerreparatur

Top-Partner der Schifffahrt!

Auenweg 173 • 51063 Köln
Tel. 02 21 / 98 10 88-0 • Fax 02 21 / 98 10 88-6
www.ksd-koeln.de • e-mail: info@ksd-koeln.de



Simon Sakibèdè, Präsident von CICOS (vergleichbar ZKR) und Hans-Günter Portmann

Pressekonferenz und Sonderausstellung an Bord

Jenny-Eigner sagen „Ja“ zum Donauausbau

Bis Mitte Oktober war sie wieder im Auftrag des Bundesministeriums für Bildung und Forschung als MS Wissenschaft auf Deutschlands Flüssen unterwegs - jetzt liegt sie in Regensburg vor Anker: MS Jenny, umgebaut zum Ausstellungsschiff, informiert mit einer Sonderausstellung über die Studie zum Donau-Ausbau zwischen Straubing und Vilshofen. Mitglieder der Ausbau-Befürworter Pro Danubia nutzten das Schiff bereits am 28. November für ein Pressegespräch und informierten dabei über ihre Anliegen.

„Wir wollen unseren Beitrag dazu leisten, dass sachlich über den Donau-Ausbau diskutiert wird. Daher auch das klare „Ja“ zum Donauausbau, von Karin Scheubner, die zusammen mit ihrem Mann Albrecht das Ausstellungsschiff betreibt. „Deswegen stellen wir die MS Jenny zur Verfügung und bringen so die wichtigen Informationen direkt zu den Menschen an der Donau, ehe die Studie Ende des Jahres abgeschlossen wird und Anfang 2013 die politische Entscheidung fällt.“

Zu sehen sind auf der MS Jenny die Informationstafeln der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, die auch beim 3. Donau-Forum in Straubing ausgestellt waren. Sie erläutern die Studie und auch deren Zwischenergebnisse.

Zusätzlich informiert eine Ausstellung, die im Rahmen des Jubiläums „20 Jahre Main-Donau-Kanal“ entstanden ist, über die Wasserstraße Donau und wichtige Aspekte der Binnenschifffahrt. Dazu kommen verschiedene Filme, die in einem eigenen Kino-Bereich gezeigt werden - unter anderem über die Bedeutung des Grundwassers und mögliche Auswirkungen eines Ausbaus.

Seit dem 29. November ist MS Jenny donauabwärts unterwegs. „Wir wollen möglichst viele Menschen, die von einem Donau-Ausbau betroffen wären, informieren“, sagt Albrecht Scheubner. „Daher legen wir jeweils für mehrere Tage in Straubing, Deggendorf und Vilsh-

ofen an.“ Die Termine im Einzelnen: Straubing, Freitag, 30. November bis Sonntag, 2. Dezember; Deggendorf, Freitag, 7. Dezember bis Sonntag, 9. Dezember; Vilshofen, Freitag, 14. Dezember bis Sonntag, 16. Dezember. Die MS Jenny ist jeweils von 10 bis 18 Uhr geöffnet, der Eintritt ist frei.

Die MS Jenny ist "Ausgewählter Ort 2010" der Initiative "Deutschland. Land der Ideen". In der Begründung heißt es: "Die MS Jenny als Ausstellungsschiff stellt die Kreativität und Innovationskraft Deutschlands unter Beweis. Mit ihrem Know-how und ihrem Engagement verstärkt das Ehepaar Scheubner Deutschlands einzigartiges Netzwerk für Mut, Neugier und Innovation. Diese Auszeichnung ist Anerkennung für ihre bisherige Arbeit und soll zugleich Ansporn sein, sich weiterhin zu engagieren und somit für andere als Vorbild zu fungieren."

Das Ehepaar Scheubner hat die Chance genutzt, Gewohntes zu überdenken und neue Wege mit der MS Jenny als Ausstellungs- und Eventschiff einzuschlagen. ■



Der durchgehende Laderaum der MS Jenny war - wie schon so oft - zum Ausstellungsraum umfunktioniert, in dem auch eine Pressekonferenz zum Ausbau der Donau (kl. Foto eingeklinkt) stattfand. Foto: privat

Psychische Belastung am Arbeitsplatz in der Binnenschifffahrt (Teil 1)

Die Brücke vor dem Kopf

Fast schon regelmäßig beschäftigt uns das Thema Brückenanfahrung in der Binnenschifffahrt. Die Behörde sieht sich genötigt, von einer "verkannten Gefahr" zu sprechen und mahnt die Schiffsführer zu größerer Aufmerksamkeit. Zum Glück gingen bisher die meisten Unfälle glimpflich aus und es gab "nur" Blechschaden. Aber leider eben nicht nur. Abgesehen vom oft nicht unerheblichen finanziellen Schaden, gab es auch schon schweres menschliches Leid zu beklagen. Polizei und Medien sprechen meist von menschlichem Versagen als Unfallursache. Wir wollen das Thema der Brückenanfahrung in dieser 3-teiligen Serie im Detail, aus verschiedenen Blickwinkeln und aus der täglichen Praxis beleuchten. Beginnen wollen mit der Arbeit der Schiffsführer, mit jenen Leuten, deren Fehler angeblich meist für Unfälle verantwortlich sind.



Was macht Kapitäne psychisch krank....

Bundesministerin Ursula von der Leyen hat das Problem mit einem Satz auf den Punkt gebracht: „Arbeit sollte so gestaltet sein, dass man sicher sein kann, dass man nicht sich selbst und andere gefährdet“. Geht es um die betriebliche Gesundheitsvorsorge, spricht man vorrangig noch immer über die körperliche Gesundheit und Un-

fallprävention. Psychische Erkrankungen wurden bisher immer ausgeklammert und in der Binnenschifffahrt völlig tabuisiert. Personen, die diesbezüglich von sich aus Gegenmaßnahmen ergriffen und sich vielleicht sogar mit Burnout geoutet haben, wurden gelegentlich stigmatisiert und je nach Laune auch schon mal als arbeitsscheu abgestempelt. Dabei sind die Hinweise auf mögliche Gefahren psychisch krank zu werden längst allgemein bekannt und von Experten formuliert. Deutlichstes Zeichen, dass Feuer am Dach ist, ist die rasant ansteigende Zahl an erkrankten Menschen. Allein in Deutschland soll es nach Angaben des Arbeitsministeriums bereits 53,5 Mio. Fehltage pro Jahr geben, die durch psychische Störungen verursacht werden. Abgesehen von den überdurchschnittlich langen Krankenständen (37 Tage!), sind die volkswirt-

schaftlichen Kosten, die durch diese Krankheit verursacht werden, besonders hoch. Trotzdem ist es noch immer schwierig zu sagen, wann Arbeit psychisch krank macht. Einen entsprechenden MAK-Wert gibt es dafür leider nicht, denn gerade bei diesem Krankheitsbild spielt die persönliche Belastbarkeit eine entscheidende Rolle. Aber mit der bisherigen Taktik,

Dipl.-Psychologe Dr. Stefan Poppelreuter analysiert in einer aktuellen Studie den Arbeitsplatz Binnenschiff.

stigmatisieren, schweigen und ignorieren, dürfte jetzt endgültig Schluss sein. Die IG-Metall kommt in einer eigenen Untersuchung zum Schluss: „Zwischenzeitlich liegen überzeugende wissenschaftliche Belege vor, die ein umfassendes Gesundheitsmanagement auch aus Unternehmenssicht auf Basis konventioneller ökonomischer Motive rechtfertigen“. Auch die Gesundheitspolitik hat erkannt, dass die bestehenden gesetzlichen Regelungen zur Prävention nicht ausreichen und beginnt im Bewusstsein der immensen wirtschaftlichen Leistungsminderung langsam zu reagieren. Anlässlich des 7. Arbeitsschutzforums im September in Berlin, brachte Ministerin Ursula von der Leyen Mitgefühl für einen LKW-Fahrer auf, „welchem Druck der ausgesetzt ist, wenn er permanent im Stau steht, den er nicht beeinflussen kann und wissend welche Folgen das für seinen just-in-time Auftrag bedeutet“. Die Gesundheitspolitikerin wollte damit deutlich machen, dass sie das Problem der psychischen Erkrankung am Arbeitsplatz erkannt und bereits entsprechende gesetzliche Neuregelungen auf den Weg gebracht hat. Die Gemeinsame Deutsche Arbeitsschutzstrategie (GDA) hat ebenfalls bereits Leitlinien zur Aufsichtspraxis gegen psychische Belastungen am Arbeitsplatz erlassen und sie ist bereit, diese auch zu exekutieren.

Dürfen Kapitäne psychisch krank sein? Erstmals wurde an Hand eines praktischen Beispiels (Brückendurchfahrt) in einer nicht repräsentativen Studie gezeigt, dass die psychische Belastung auch vor dem Arbeitsplatz Steuerhaus in der Binnenschifffahrt nicht Halt macht und gerade dort enorm hoch ist. Den Stress im Büro lassen - eine zentrale Empfehlung der Arbeitsmediziner, kann von Schiffsführern so leider nicht einfach befolgt werden. Arbeit und Privatleben spielt sich immer zeitlich und räumlich auf einer Ebene ab und meist

auch noch über eine lange ununterbrochene Zeitphase hinweg. Unterschiedliche Arbeitszeitmodelle, Nacht- und Schichtarbeit sind prägende Merkmale der Arbeit in der Binnenschifffahrt. Fehlender Ausgleich, wenig Freizeit, keine Zeit für Hobbys und Ausgleichsaktivitäten, unterstreichen das Gesundheitsrisiko am Arbeitsplatz Binnenschiff. Genau diese und weitere für die Binnenschifffahrt typische Merkmale, stellen aber auch eine hohe Gefahr dar, um psychisch zu erkranken und sie bestimmen maßgeblich die Beschäftigungsfähigkeit. Wenn dann auch noch völlig unbeeinflussbare Faktoren auftreten, die unmittelbar auf die Arbeit eines Schiffsführers Einfluss nehmen, dann ist mit „warum ist es an Rhein so schön“ rasch vorbei. Durch die hochaktuelle Studie von Dr. Stefan Poppelreuter, die exklusiv zum Download auf der Website von www.schiffahrts-magazin.de zur Verfügung steht, stellt sich erstmals die Frage, sind Kapitäne Arbeitskraftunternehmer und dürfen sie überhaupt psychisch krank werden?

Dr. Stefan Poppelreuter kommt in seiner Analyse zum Schluss, dass die Arbeit in der Binnenschifffahrt eine ganze Reihe von Einzelbelastungen aufweist, die in ihrer Gesamtheit



...bevor sie untergehen?

als bedenklich einzustufen sind. Psychische Belastungen werden daher gerade in der Binnenschifffahrt künftig stärker im Zentrum der Aufmerksamkeit stehen. Dr. Poppelreuter zeigt aber auch, welche Warnsignale auf eine ausgeprägte Belastung der Mitarbeiter hinweisen, die jeder Unternehmer/Arbeitnehmer unbedingt beherzigen sollte. Zum einen sind das zum Beispiel erhöhte Erkrankungs-raten, ausgeprägter Präsentismus (weiterhin arbeiten gehen obschon man krank ist) und eine erhöhte Verletzungs-/Unfallquote. Besonders fatal wirken sich in der Binnenschifffahrt gehäufte Fehler im Arbeitsprozess aus. Dazu kommen oft noch als typische Warnzeichen Konflikte zwischen Personen im Team ("schlechte Stimmung"), aggressives Verhalten, hoher Alkohol- oder Medikamentenkonsument, sowie destruktives Verhalten, das bis hin zu echter "Arbeitsverweigerung" reichen kann. Der Psychologe meint, da es sich beim Arbeitsplatz Binnenschiff um einen physisch wie psychisch herausfordernden Arbeitsplatz handelt, sollten ähnliche Grundsätze angelegt werden wie zum Beispiel bei Fernfahrern. Fernab der bestehenden Gesetze ist zu sagen, dass Arbeitszeiten von mehr als 10-12 Stunden nur in Ausnahmefällen sinnvoll und verträglich sind. Und spätestens nach 10-12 Tagen "durcharbeiten" müssen mehrere zusammen-

hängende Tage der Erholung und Regeneration folgen. Generell sind aber Rhythmen wie 5-6 Tage Arbeit, 2 Tage Erholung vorzuziehen. Empfehlungen eines Experten, die jedoch nur in Teilbereichen der Binnenschifffahrt umsetzbar sind. Auf breiter Basis, begleitet von Idealismus und hohem persönlichen Einsatz, wird von Schiffsführern meist viel mehr geleistet, als es der eigenen Gesundheit zuträglich ist. Allerdings ist für Dr. Poppelreuter nicht nur die Arbeitszeit, sondern auch die Arbeitsqualität ein entscheidendes Kriterium und auf die ist erhöhtes Augenmerk zu legen.

Die Vermeidung psychischer Belastungen am Arbeitsplatz ist ein komplexer Prozess, so Dr. Poppelreuter. Es reicht nicht aus, die Dinge richtig zu tun, es müssen auch die richtigen Dinge getan werden. Wichtig ist zuallererst einmal eine Erfassung der subjektiv erlebten Beanspruchungen und Belastungen. Die unterschiedliche Reaktion der Menschen auf Beanspruchungen und Belastungen, macht individuelle Maßnahmen erforderlich. Es hat also beispielsweise keinen Sinn, allen Mitarbeitern ein "Antistresstraining" zu verpassen, das möglicherweise nur von zwei Personen wirklich gebraucht wird. Erst nach einer individuellen Analyse sind Maßnahmen auf verschiedenen Ebenen, sowie für das einzelne Individuum abzuleiten. Auf Grundlage seiner Erfahrung rät der Experte, mit den erforderlichen Handlungen nicht zu warten. Gerade für die Binnenschifffahrt, die personell in einer schwierigen Situation steckt, kann eine Entwicklung, wie sie jetzt vor sich geht nicht wünschenswert sein.

"Sicherer und zufriedener Arbeiten - psychische Belastungen am Arbeitsplatz Binnenschiffer erkennen, anpacken, vermeiden" – so lautet ein Beratungsangebot von Studienautor Dr. Stefan Poppelreuter (48). Der Dipl.-Psychologe, Wirtschafts- und Organisationspsychologe, arbeitet beim TÜV Rheinland in Bonn und kann auf eine umfangreiche Erfahrung in der Personalorganisation verweisen. Sein jüngstes Buch „Psychische Belastungen am Arbeitsplatz“, ist 2012 im Erich Schmidt Verlag bereits in der 4. Auflage erschienen (Mitautorin Prof. Dr. Katja Mierke). Als Trainer, Coach und Berater, bietet der Experte auch eine solide Präventionsberatung für Betriebe und Schulen an. Es geht dabei darum, potenzielle Gefährdungen im Arbeitsleben zu erkennen und angemessen darauf zu reagieren. Konkret geht es um INFORMATION (was ist eigentlich psychische Gefährdung am Arbeitsplatz Binnenschiff, wie erkenne ich so etwas?), SENSIBILISIERUNG (wie erkenne ich frühzeitig Probleme? was kann ich präventiv tun?) und ANIMATION (das was man hört/lernt auch in Handeln umsetzen). Das Angebot von Dr. Poppelreuter richtet sich an alle, die für sich oder andere ein gesundes Arbeitsumfeld schaffen wollen.

Peter Baumgartner ■

Die Steigerungsform von ecoShip ist SolarSeaCleaner 400

„zero emission“ Arbeitsschiff für die Binnenschifffahrt

Grove Boats aus Yvonand in der Schweiz, hat das erste rein mit Solarenergie angetriebene Arbeitsschiff für den Einsatz in der Binnenschifffahrt gebaut. SolarSeaCleaner 400 hält nicht nur das Wasser sauber, sondern ist auch selber völlig sauber. Viele

SolarSeaCleaner 400

Länge	4 m
Breite	2 m
Tiefgang	0,5 m
Gewicht (leer)	460 kg
Zwei elektrische Antriebe	1,6 kW
Leistung Solarmodule	600 W
Reichweite	1 Tag
Batterien:	
wartungsfreie Blei oder Lithium Batterien	

Gewässer, besonders Häfen, seichte Fahrgebiete und Badestrände haben oft das Problem von starkem Pflanzenbewuchs. Werden diese Pflanzen nicht rasch und regelmäßig entfernt, breiten sie sich aus und beeinträchtigen das Badevergnügen oder werden zur Gefahr für Schiffschrauben. Ein anderes Problem für die Gewässer ist der Zivilisationsmüll, der auf verschiedenen Wegen im Wasser landet und dort schwimmend nicht nur unschön ist, sondern auch Flora und Fauna schädigt. Für all diese Probleme wurde SolarSeaCleaner 400 entwickelt. Das Arbeitsschiff sammelt den schwimmenden Abfall und bewahrt ihn an Bord bis zur Entsorgung auf. Eine ausgeklügelte Mechanik erlaubt auch die Entfernung von Mineralölen aus dem Wasser und mit einer weiteren Option kann auch das Schneiden von Wasserpflanzen erfolgen. Bei Bedarf kann das Schiff auch mit einer Löschanlage ausgerüstet und so zum RescueTec-Boot werden. Mit einem Tiefgang von nur 0,5 Meter ist das Arbeitsschiff praktisch überall einsetzbar und – ein besonderer Vorteil – durch das geringe Gewicht, leicht zu transportieren. Zusätzliche Sicherheit im seichten Fahrgebiet verspricht der extra geschützte Propeller und ein extrem wendiges Fahrverhalten. Es ist also gar kein Problem, an einem Tag zwei oder mehrere unterschiedliche Einsatzgebiete zu bearbeiten. Geräuscharmes Arbeiten durch den Elektroantrieb erlaubt auch ein problemloses Arbeiten im Wohn- und Na-

turschutzgebiet. Die Standardkonstruktion besteht aus Aluminium, es kann aber auch ein Sandwichbau bestellt werden. Alle bei Grove Boats entwickelten Schiffe werden in ganz Europa nach den jeweils gültigen Zulassungsbestimmungen geprüft.

Mit über 20-jähriger Erfahrung in der Solar-Schiffsentwicklung, hat sich Grove Boats bereits auf der ganzen Welt einen Namen gemacht. Neunzehn Händler weltweit garantieren ein enges Netz an Kundensicherheit. In Anlehnung an den berühmten Pionier und maßgeblichen Entwickler der Batterietechnologie – Sir William Grove, entstand der Firmenname Grove Boats. Das Kernteam der Schiffbau-Elektrospezialisten unter dem erfahrenen Manager Guy Wolfensberger besteht aus zwei Experten. Der Schiffbauingenieur Andreas Kindlimann, der in England studiert hat und schon seit fast 10 Jahren Elektroschiffe baut, kümmert sich um die Schiffsarchitektur und um nautische Aspekte. Außerdem ist er auch für die Betreuung deutschsprachiger Kunden zuständig. Der Elektroingenieur Yvan Leuppi zeichnet für das



Der SolarSeacleaner 400 hält nicht nur das Wasser sauber, sondern ist auch selber völlig sauber

Engineering und die Administration verantwortlich. Leuppi und Wolfensberger waren schon beim legendären Boot Sun21 involviert. Sun21 hat als das erste Solarschiff der Welt, ohne einen Tropfen Treibstoff die Atlantiküberquerung geschafft. Dafür wurde Sun21 2007 mit dem Guinness World Record Award ausgezeichnet. Außer der Neukonstruktion SolarSeaCleaner 400, hat Grove Boats bereits eine Reihe weiterer Solarschiffe in verschiedenen Größen für die gewerbliche Passagierschifffahrt gebaut. Die derzeit größte Version ist der Typ Aquabus C60 mit 14 Meter Länge für 60 Passagiere – bekannt als „Solon“ auf den Berliner Gewässern. ■

Martin Membrane Systems AG

Neue Bordkläranlage entspricht ZKR-Anforderungen

Martin Membrane Systems AG („Martin Systems“) verkündet die erfolgreiche praktische Prüfung einer Bordkläranlage für Binnenschiffe gemäß den Anforderungen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR).

Die in Warin ansässige Martin Membrane Systems AG hat als erstes europäisches Unternehmen eine Bordkläranlage für Binnenschiffe nach europäischem Standard zertifizieren lassen und übernimmt damit eine Vorreiterrolle in der Erfüllung der Anforderungen des „Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt“. Ziel dieses Übereinkommens ist die Abfall-

vermeidung sowie die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen zur Verwertung und zur Beseitigung aus Gründen des Umweltschutzes. Darüber hinaus geht es um die Sicherheit und Gesundheit des Schiffspersonals und der Verkehrsnutzer.

Ein allgemein gestiegenes Umweltbewusstsein führt dazu, dass die Binnenschifffahrt ständig bestrebt ist, alle von einem Schiff ausgehenden Emissionen, also Abfälle, bestmöglich zu reduzieren.

Deutschland ist hierbei das erste Land, welches aus dem Kreis der Unterzeichnerstaaten eine nationale Kommission – die ZSUK (Zentrale Schiffsuntersuchungskommission) in Mainz zur Untersuchung und Ge-

nehmigung von Kläranlagen auf Binnenschiffen eingesetzt hat. Zentrale Aufgabe dieser Kommission ist die Erteilung der Erlaubnis zur Fahrt auf den Bundeswasserstraßen. Zur Umsetzung der Vorgaben zur Entsorgung an Bord anfallender häuslicher Abwässer wurde am PIA „Prüf und Entwicklungsinstitut Aachen“ in Kooperation mit dem Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB e.V.) und Vertretern des zuständigen technischen Ausschusses der ZKR ein Prüfverfahren für Abwasserbehandlungsanlagen erarbeitet. Das Prüfverfahren soll dazu dienen, dass Abwasserbehandlungsanlagen als so genannte Bordkläranlagen eingesetzt werden können, um die häuslichen Abwässer direkt am Entstehungsort, d.h. an Bord der Schiffe, zu behandeln. Die in der Prüfvorschrift festgelegten Anforderungen (wie z.B. Mindestausstattungsmerkmale) sollen gewährleisten, dass an Bord installierte Abwasserbehandlungsanlagen schiffsspezifischen Anforderungen genügen. Anforderungen an Bordkläranlagen für Seeschiffe unterscheiden sich in wichtigen



Auch das Flusskreuzfahrtschiff „Scenic Emerald“ ist mit einer Bordkläranlage von Martin Systems ausgerüstet

Details von den Anforderungen an Bordkläranlagen für Fahrgastbinnenschiffe. Beispielsweise war gemäß der International Maritime Organisation (IMO) nur Schwarzwasser als Abwasser definiert, dass auf Seeschiffen zu behandeln ist, während die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt auch Grauwater als zu behandelndes Abwasser bezeichnet. Damit können bisherige Bemessungsgrundlagen für Bordkläranlagen, die aus der Seeschifffahrt stammen, nur bedingt in die Binnenschifffahrt übertragen werden. Dies machte ein gesondertes Verfahren zur Ermittlung von Bemessungsgrößen zur Dimensionierung von Bordkläranlagen für Fahrgastbinnenschiffe erforderlich.

Bordkläranlagen gibt es inzwischen seit einigen Jahren in der deutschen Binnenschifffahrt. Bereits im Jahr 2005 wurde im

Rahmen eines Projektes damit begonnen, an Bord des Tagesausflugschiffs MS RheinEnergie der Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschifffahrt AG eine großtechnische Membrankläranlage der Firma Martin Systems zu integrieren.

Die Anlage besteht aus der Vorreinigung, dem Membranbioreaktor und dem siClaro FM-Filter zur Abtrennung des gereinigten Abwassers vom belebten Schlamm. Die Vorreinigung ist als Grobabscheidung mit Feinsiebung ausgeführt. Treten im Zulauf zu hohe hydraulische Belastungsspitzen während des Gästebetriebs auf, ist eine Zwischenspeicherung des Abwassers möglich. Die eingesetzten organischen, polymeren Ultrafiltrationsmembranen sind als Flachmembranen ausgeführt und in eine vom Belebungsbecken getrennten Filterkammer integriert. ■



Vor der Testkläranlage auf dem Klärwerk in Sonneberg (v.l.): Toralf Thiemann, Wasserwerke Sonneberg; Daniel Martin, Martin, Membrane Systems AG; und Domenik Künzel, Institut Fresenius

HTAG trennt sich vom Bunkergeschäft

Büchting geht an Reinplus

Die in Duisburg ansässige HTAG Häfen und Transport AG hat ihr Bunkergeschäft, welches in der Bunkerbetriebe Büchting GmbH gebündelt ist, verkauft und gibt dieses Geschäftsfeld komplett auf. Käufer ist die Reinplus-Gruppe, die die Anlagen (Bunkerboote/Steiger Koblenz) und die Geschäftsaktivitäten mit Wirkung vom 01.01.2013 übernimmt. HTAG-Vorstandssprecher Volker Seefeldt: „Wir haben uns nach über 40 Jahren dazu entschlossen, diesen Geschäftszweig an eine Gesellschaft zu übertragen, die in einem immer härter werdenden Wettbewerb mit ihrem umfangreichen Netz für die Fortführung der Bunkeraktivitäten steht und deren Muttergesellschaft „Argos Bunkering“ ein führender Player auf dem europäischen Bunkermarkt ist. Zudem hat die Reinplus-Gruppe auch unser qualifiziertes Personal übernommen, das damit weiterhin über Sicherheit und Perspektiven verfügt. Die HTAG-Gruppe setzt mit diesem Schritt ihr aktives Beteiligungsmanagement konsequent fort.“ ■

Immer gut informiert.

Das
Schiffahrts-Magazin
für
nur 54 Euro im Jahr!

Monatliche
Erscheinungsweise.
12 x im Jahr

www.schiffahrts-magazin.de

Schiffahrts-Magazin-Serie: Zweites Ausbildungsjahr (Teil 2)

Maschinen- und Motorenteknik am Schiffer-Berufskolleg „Rhein“



**Schiffer-
Berufskolleg
RHEIN**



Steffen Lehmann **Gregor v.d. Boom**

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

Schiffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

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

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

reitung auf die Prüfung ein wesentlicher Bestandteil der Ausbildung im dritten Abschnitt ist. Die Schüler und die Lehrer ziehen hier an einem Strang, um das möglichst beste Ergebnis zu erzielen.

Nicht durch stures Wiederholen, sondern durch das Aufgreifen bekannter Sachzusammenhänge in neuen Problemstellungen, findet eine immanente Anwendung bekannter Inhalte statt, ohne dass dies für die Beteiligten direkt spürbar wird.

Neue Handlungssituationen werden geschaffen, indem die Schüler

- verschiedene Maschinen bedienen,
- Ablaufpläne zum Starten und Abstellen auf der Basis der Handbücher erstellen,
- Messdaten erfassen und vergleichen,
- Fehler auslesen und
- Maßnahmen zur Fehlerbehebung durchführen oder vorschlagen.

Am Ende des schulischen dritten Ausbildungskurses steht die IHK-Abschlussprüfung.

Am Ende des letzten Drittels der schulischen Ausbildung steht die IHK-Abschlussprüfung zum Binnenschiffer/in. Bis dahin müssen alle Auszubildenden für den Beruf und die

Prüfung vorbereitet sein.

An mehreren Tagen muss das in drei Jahren erworbene Wissen präsent und abrufbar sein. Bedenkt man die Vielfalt der Handlungsfelder, die zum Ausbildungsumfang der Binnenschiffer/innen gehörten (Ausgabe Nr. 6), so wird schnell deutlich, dass die Vorbe-

Bei der Umsetzung profitiert das Schiffer-Berufskolleg RHEIN von seiner umfangreichen Ausstattung von zwei Hauptmotoren (MWM RH 330, MTU 8V4000), zwei Generatoren, die von jeweils einem Verbrennungsmotor (Deutz F4L712; MWM-D208-6) betrieben werden und einer elektrohydraulischen Ruderanlage. Nützlich und wichtig sind hierbei die Maschinen- und Anlagenhandbücher und -pläne, die der Schule von den Herstellern zur Verfügung gestellt wurden.

Unter Nutzung dieser Informationsquellen können Entscheidungen getroffen werden, wie zum Beispiel die richtige Maßnahme zur Problembehebung, das passende Ersatzteil, der richtige Betriebsstoff, das notwendige Werkzeug zur Instandsetzung und die vorgeschriebenen Inspektionsintervalle.

Eine fachliche Vertiefung erwerben die Schüler in den Themenbereichen motorische Verbrennung, Kraftstoffwartungs- und -einspritzsystemen und in elektrohydraulischen Steuerungen.

Während der Erarbeitung dieses Fachwissens, wird auf die Zukunftsbedeutung dieser Thematiken deutlich hingewiesen. Dazu



Startvorbereitung nach Plan: Mike Witte und Christiana Pfaff bereiten eine Hauptmaschine zum Start vor.



Deutz F4L712



MWM-D208-6



MTU 8V4000



MWM RH 330

gehört die aktuelle Diskussion in den Fachmedien bezüglich der Emissionsgrenzwerte von CO, HC, SO, NOx und Partikel. Auch die daraus hervorgebrachten neusten Entwicklungen in der Schiffstechnik, wie Wechselmotoren, Gasmotoren und neue Systeme der Abgasnachbehandlung sind Themen des Unterrichts.

Fazit:

Die Ausbildung am SBKR innerhalb des

Themenbereiches Maschinen- und Motorteknik ist

- bodenständig, da Grundlagen ständig angewendet werden,
- anschaulich und berufsbezogen, da viele originale Schiffsmaschinen verwendet werden und
- zukunftsbedeutend, da aktuelle Entwicklungen in den Unterricht genommen werden.

Nach erfolgreichem Besuch des Schiffer-Berufskollegs RHEIN und dem Bestehen der Prüfung vor der Industrie- und Handelskammer verlassen die Schüler als fertige Matrosen die Schule und sind gut auf den Berufsstart als ausgebildete Fachkraft vorbereitet.

Der Beitrag wird auf der folgenden Seite mit einem beispielhaften Handlungsablauf an der MTU 8V4000 weitergeführt.

Anzeige

Trauthoff Infrarot- & Sicherheitstechnik
GMBH 8°O 53°N

IHR SPEZIALIST FÜR
 INFRAROT- /
 WÄRMEBILDKAMERAS



Wärmebildkameras für Navigationsunterstützung bei Tag und Nacht!



Voyager II



HM-Serie



M-Serie

Infrarotkameras für Materialerhaltung und Fehlersuche!



Für unsere Kunden nur den Besten - den Weltmarktführer!



Sicherheit muss nicht teuer sein!

Trauthoff Infrarot- & Sicherheitstechnik GmbH · Eichenkamp 16 · 27628 Wulsbüttel
 Tel.: (0 47 46) 93 17 22 · Fax: (0 47 46) 93 17 21 · www.trauthoff.de

Beispielhafter Handlungsablauf an der MTU 8V4000

1. Fehler erzeugen

Mit Hilfe des Simulationsgerätes werden die Kennwerte oder die Zustände des Motors vom Lehrer oder Schülers so verändert, dass entweder eine Fehlermeldung am LOP (Local Operation Panel) ausgegeben wird oder ein Messwert sich nachteilig verändert. Die anderen Mitschüler müssen den Fehler lokalisieren und auswerten.

2. Fehlersuche

Bei der Fehlersuche kommen Motor und Handbüchern zum Einsatz.

Bei einem simulierten Sensorfehler geben zum Beispiel die Handbücher Informationen zur Lage des Sensors und schlagen eine geeignete Maßnahme vor. Andere Fehler können zum Beispiel nur in Kombination von Handbüchern und motorischem Verständnis eingegrenzt werden.

3. Fehlerbehebung und Schadensbeurteilung

Eine Fehlerbehebung kann unterschiedlich sein. Sie kann der Austausch eines Filters sein, die Befestigung loser Verbindungen und Anbauteile, die Bestellung eines neuen Sensors unter Angabe der Bestellnummer oder die Einbeziehung eines Motorenfachmanns, wenn die eigenen Kompetenzen überschritten werden. Selbstverständlich darf eine Aussage zu den Folgen einer weiteren Nutzung des Motors mit dem Fehler nicht fehlen. ■

Anzeige



Jan Bomberding und Alexander Coolen stellen am Simulationsgerät Fehler ein.



Stefan Meyer und Sarah Schwär ergründen den Fehler mit Hilfe der Motoren-Handbücher.



Mike Witte liest eine Fehlermeldung am LOP aus.



Christian Storm wechselt einen Filter der Kurbelwellenraumentlüftung.



Sarah Schwär befestigt die Verkabelung eines Sensors.

Schmelzer-Abo

Wir bieten den Schülerinnen und Schülern des Schiffer-Berufskollegs RHEIN das Jahres-Abonnement der Zeitschrift **Schiffahrts-Magazin** (Print und online) zum Sonderpreis von

30,- € jährlich

an. Das Abo gilt für die Dauer von 12 Monaten und endet automatisch. Wir fragen Sie dann, ob Sie verlängern möchten.

Zur Abo-Bestellung genügt eine kurze Mail mit dem Stichwort Schmelzer-Abo an:

f.barg@schiffahrts-magazin.de

Schiffahrts-Magazin-Serie: Alternative Antriebe in der Binnenschifffahrt (Teil 2)

Der Gasmotor als Möglichkeit zur Senkung von Kosten und Emissionen

Von Sabo Krebs

In der letzten Ausgabe des Schiffahrts-Magazins wurde in Teil 1 der Serie die Aktualität und die Rahmenbedingungen von Alternativen Antrieben in der Binnenschifffahrt dargestellt und ein kurzer Einblick gegeben, welche verschiedenen Antriebe möglich sind. Nun wird in Teil 2 der Serie ein Antrieb mit Erdgasmotor ausführlich behandelt.

Erdgas als Kraftstoff

Im Vergleich zum herkömmlichen Diesel bietet Erdgas als Kraftstoff einige Vorteile. Neben dem momentan recht günstigen Preis und den deutlich geringeren Schadstoffemissionen liegen die Schätzungen der weltweiten Erdgasreserven bei ca. 70 Jahren (bei gleich bleibendem Verbrauch) und damit weit höher als die Schätzungen der Erdölreserven. Erdgas kann durch Bohrung in reinen Erdgasfeldern gewonnen werden, oder als Nebenprodukt bei der Erdölgewinnung von diesem abgetrennt werden. Die weltweit größten Vorräte liegen im Nahen

Osten und den GUS-Staaten. Es wird typischerweise per Pipeline transportiert, längere Strecken per Seeschiff, im Inland auch per Binnenschiff.

Zum Transport kann Erdgas über verschiedene Verfahren komprimiert werden. Es kann durch Druck komprimiert werden, wodurch sich das Volumen verringert. Dies wird als Compressed Natural Gas (CNG) bezeichnet. Eine weitere Möglichkeit bietet das Kühlen des Gases auf ca. -164 °C bis -161 °C unter zusätzlich geringem Druck. Dadurch kann das Erdgas verflüssigt werden. Dies wird als Liquefied Natural Gas (LNG) bezeichnet. Das Erdgas nimmt so nur noch 1/600 seines Volumens in Gasform ein. Dies ist mit Abstand die komprimierteste Variante und wird meist eingesetzt.

Eine noch nicht ganz ausgereifte Form der Komprimierung besteht in der Umwandlung von Erdgas in Kohlenwasserstoffe. Dies wird Gas-to-Liquid (GtL) genannt. Das dadurch ebenso verflüssigte Erdgas kann in Dieselmotoren eingesetzt werden. Momentan wird das Verfahren in Russland, Schweden und Südafrika angewendet.

Serienfolge

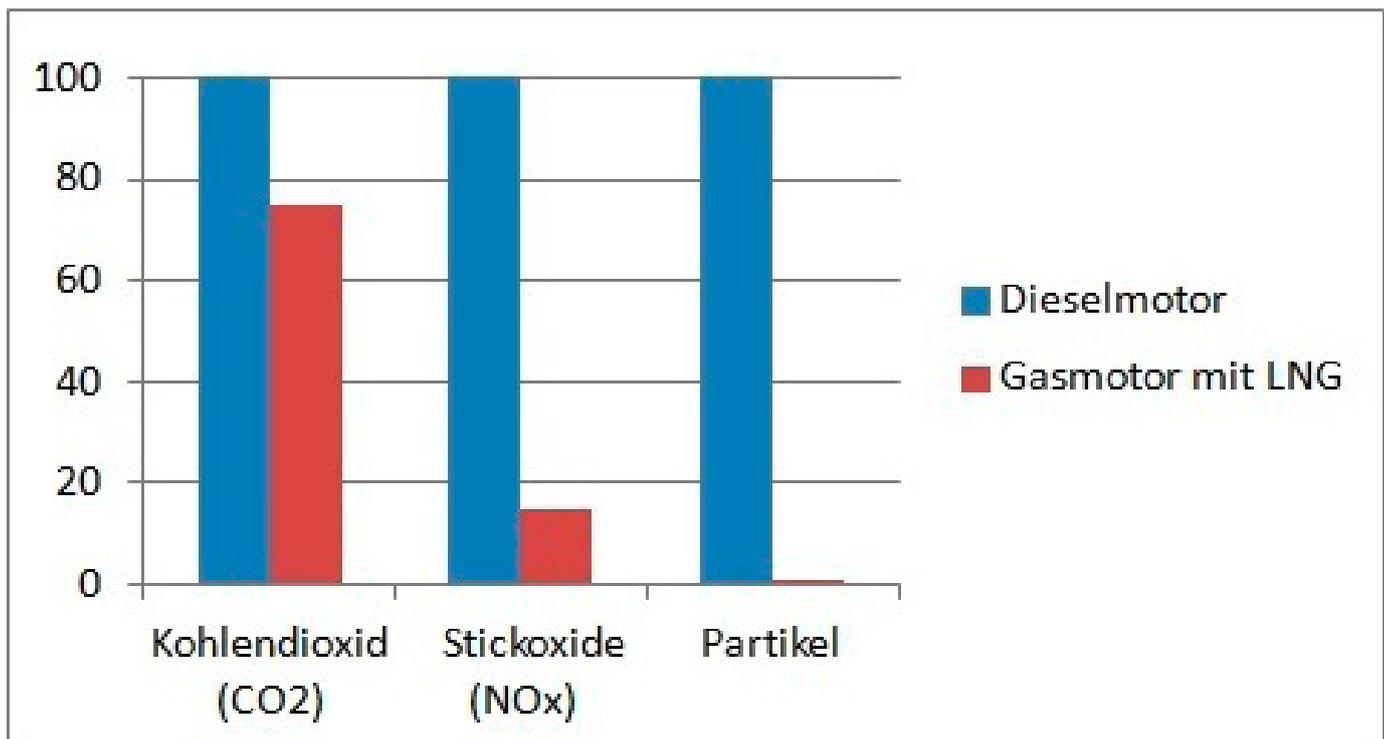
Wir werden die Serie in den folgenden Ausgaben mit diesen Themen fortsetzen:

12/2012 Brennstoffzelle

01/2013 Photovoltaik

02/2013 Akkumulatoren

Allgemein kann die Zusammensetzung und somit auch die Eigenschaften von Erdgas stark schwanken. Der Hauptbestandteil von Erdgas ist Methan, welches als das gefährlichste Treibhausgas gilt. LNG ist für Verbrennungsmaschinen (Dieselmotoren, Ottomotoren, Turbinen) ebenso geeignet wie für Brennstoffzellen. Bei Nutzung in einem Verbrennungsmotor liegt die Reduzierung der Emissionen im Vergleich zur Nutzung mit Diesel als Kraftstoff bei ca. 25% des CO₂-Ausstosses, bis zu 85% der Stickoxide (NO_x) sowie fast 99% der Partikelemissionen. Dadurch werden alle in naher Zukunft kommenden Emissionsvorschriften durch



Vergleich der Emissionen eines Gasmotors und mit denen eines herkömmlichen Dieselmotors ohne Abgasnachbehandlung (skaliert auf 100%)

Einsatz eines Gasmotors erfüllt sein, auch ohne Abgasnachbehandlung.

Nachteilig sind jedoch die noch fehlende Infrastruktur (Tankstellen etc.) und Unsicherheiten im Umgang mit dem neuen Kraftstoff. Geradezu prädestiniert für eine Vorreiterrolle im Handling des neuen Kraftstoffs sind jene, die über jahrzehntelange Erfahrungen im Umgang mit unterschiedlichsten Gefahrstoffen verfügen: die Tankschiffahrt. So verwundert es nicht, dass die ersten Erdgasmotoren in der Binnenschiffahrt in Tankschiffen vorzufinden sind.

Gasmotoren in der Schiffahrt

Nun aber soll die Frage erörtert werden, welche Art von Motoren für den Einsatz von Erdgas als Kraftstoff auf Schiffen in Frage kommen. Ein Gasmotor kann nach dem Dieselprinzip (Selbstzündung) oder nach dem Ottoprinzip (Fremdzündung) aufgebaut sein. Das Ottoprinzip ist für den Einsatz an Bord von Schiffen problematisch, da die Zündanlage gegenüber Feuchtigkeit relativ empfindlich ist. Dies gilt ebenso für Gasmotoren, wobei die Probleme mit dem Brennstoff Benzin, die beim Ottomotor entstehen, dabei entfallen. Mittlerweile werden meist speziell entwickelte Hochleistungszündkerzen eingesetzt, um den Problemen mit der Feuchtigkeit beizukommen.

Da eine zuverlässige Zündung des Erdgases in der Brennkammer beim Dieselprinzip nicht garantiert ist, muss entweder eine entspre-

chende Menge von ca. 1% Dieseldieselkraftstoff beigemischt werden, um die Zündung herbeizuführen (durch die niedrigere Zündtemperatur des Diesels) oder auf das Ottoprinzip mit Zündanlage zurückgegriffen werden. Ein weiterer Nachteil ist die relativ aufwändige und teure Technik um das Gas für den hohen benötigten Einspritzdruck in einem Dieselmotor aufzubereiten. Die meisten Gasmotoren werden auch im Schiffsbereich als Ottomotoren gebaut. Eine weitere Möglichkeit besteht darin, den Motor für einen Wechselbetrieb zwischen Diesel und Erdgas auszuliegen. Wird dabei jedoch Diesel nur in kleinen Mengen für den Zündstrahl verwendet, spricht man von Micro Pilot Motoren.

Die grundlegende Struktur der Antriebskonzepte kann analog zu Konzepten mit Dieselmotor aufgebaut werden. Dabei ist auch die Kombination eines Gasmotors mit einem Elektromotor möglich. Dieser sogenannte gaselektrische Antrieb wird an späterer Stelle noch ausgeführt. Eine Problemstellung der Motorenhersteller ist ein möglicher Methanschlupf durch unvollständige Verbrennung des Erdgases. Dies ist vor allem beim Gasmotor nach Dieselprinzip der Fall. Hierzu sind jedoch mittlerweile zufriedenstellende technische Lösungen erreicht worden.

Von Seiten der Industrie ist in den vergangenen Jahren großer Aufwand betrieben worden, um gute Lösungen für einen sicheren Betrieb mit LNG weiter auszubauen. Mittlerweile sind eine Reihe von Motoren, technische

Lösungen für das Handhaben von LNG an Bord sowie die Vorarbeiten für die notwendige Infrastruktur in den Häfen zur Bunkerung ausgearbeitet. Von Seiten der Klassifikationsgesellschaften sowie der Zentralkommission der Rheinschiffahrt (ZKR) ist nun das Schaffen der Voraussetzungen in den Vorschriften gefragt.

Dual-Fuel-Motoren

Ein Dual-Fuel-Motor ist ein Motor, der, meist ohne

Betriebsunterbrechung, zwischen Diesel und Erdgas als Brennstoff wechseln kann (auch Wechselmotor genannt) oder wahlweise auch mit einem Gemisch aus beidem betrieben werden kann. Hierbei erfolgt die Zündung des homogenen Gas-Luftgemisches durch Einspritzen einer kleinen Menge Diesels als Zündöl. Dadurch entzündet sich zuerst der Dieseldieselkraftstoff und durch die so entstandene Flamme auch das LNG. Die Zündölmenge ist dabei beliebig bis zu 100% steigerbar, so dass der Motor auch mit reinem Diesel betrieben werden kann. Das Verbrennen eines Kraftstoffgemisches aus Diesel und LNG ist dabei auch üblich. Diverse Firmen bieten derzeit eine Umrüstung normaler Dieselmotoren auf den Dual-Fuel-Betrieb an. Die meisten Dual-Fuel-Motoren sind als Viertaktmotoren konzipiert, eine Reihe von Zweitaktmotoren für die Seeschiffahrt sind seit Kurzem auch im Angebot. Die Motorenhersteller Hyundai, MAN Diesel & Turbo, Rolls-Royce und Wärtsilä führen mittlerweile serienmäßig Wechsel- und Ottomotoren für den Betrieb mit LNG zwischen 450 und 18.000 kW. Caterpillar beabsichtigt in die Entwicklung von Wechselmotoren einzusteigen (siehe auch Beispielschiff Argonon). Attraktiv sind Wechselmotoren in vielerlei Hinsicht: Sie bieten in einer Phase, in der LNG noch nicht überall und jederzeit verfügbar ist die Möglichkeit, auf Diesel als Kraftstoff zurückgreifen zu können. Darüber hinaus kann bei starken preislichen Änderungen einer der Kraftstoffe auf den jeweils anderen aus ökonomischen Gründen ausgewichen werden. Nachteilig ist, dass dadurch jedoch auch zwei Tanksysteme benötigt werden und zwei Treibstoffe gebunkert werden müssen.

LNG an Bord

Wie eingangs ausgeführt nimmt LNG nur noch einen Bruchteil des Volumens von Erdgas in Gasform ein. Dennoch verfügt LNG über eine nur etwa halb so große Dichte wie z.B. Diesel. Dadurch und durch die nötige Isolierung (um einen Wärmeaustausch mit der Umgebung zu minimieren) ist der Platzbedarf der Gesamtanlage etwa viermal so groß wie die einer herkömmlichen Lösung mit Dieselmotor. Eine besondere Herausforderung liegt darin, ein Verdampfen des Gases (BOG = Boil-off-Gas) zu verhindern. Momentan sind IMO Typ-C-Tanks hierbei die beste Lösung. Die Firma TGE Marine Gas Engineering mit Sitz in Bonn legte diese Tanks beispielsweise für das LNG-Tankschiff Coral Methane aus. Die Isolierung besteht bei größeren Tanks meist aus einer Schaumisolierung, für kleinere Ladetanks wie z.B.

Anzeige

WERNZ GMBH

Generatoren-Motoren-Stromerzeuger

Wir sind Ihr Lieferant für Stromaggregate in der Schiffahrt.

Auch bei Sonderanfertigungen
oder Hydraulikaggregaten

können Sie uns gerne ansprechen!

Egal für welche Anwendung, Sie bekommen
fast alle Motoren von uns,

die den aktuellen Abgasrichtlinien entsprechen.

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

Besuchen sie uns doch mal auf unserer Homepage.

Haben Sie noch Fragen?

Dann nehmen Sie doch einfach Kontakt zu uns auf!

Sperlingweg 10

Telefon: 0 62 06 / 91 08 73

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

Funk: 0163 / 7 95 61 56 (Elektrik)

68623 Lampertheim

Telefax: 0 62 06 / 91 08 74

E-Mail: Wernz@Wernz-GmbH.de

www.Wernz-GmbH.de

Argonon

Tankschiff mit LNG-Antrieb

Baujahr	2011
$L_{ü.A.}$	110 m
$B_{ü.A.}$	16,20 m
T_{max}	4,95 m
Tragfähigkeit	6100 t
Ladetankinhalt	6400 m ³
Leistung	Diesel: 2 x 1895 kW Gas: 2 x 1118 kW
Hauptmotor	2x Caterpillar DF3512
Fahrtgebiet	Rhein und ARA-Häfen

Quelle: <http://deenshipping.com>

auch auf den norwegischen gasbetriebenen Fähren, ist dies eine Vakuumisolierung. Bei größeren Tanks wird das Gas über Pumpen und Kompressoren auf den Druck, der im Motor benötigt wird, gebracht. Bei kleineren Tanks wird meist der Tank im benötigten Versorgungsdruck gehalten. Bei Vakuumschiffen wird das LNG über einen Verdampfer (LNG Vaporizer) und einen Gasanwärmer zu Gasregelstrecke gebracht und danach zu dem Motor/den Motoren. Die Kosten für die Tanks hängen stark vom Auslegungsdruck ab, da die Wandstärken der Tanks bei hohem Druck (z.B. 10 bar) um ein Vielfaches höher sind.

Beim Bunkern von LNG kann auf umfassende Erfahrungen aus der Tankschiffahrt zurückgegriffen werden. Ein weiterer Vorteil von Tankschiffen ist die Möglichkeit, die Tanks an Deck anzuordnen und so wertvollen Laderaum im Schiffsinnen nicht zu belegen. Die momentan noch fehlende Infrastruktur kann in der Binnenschiffahrt z.B. durch die Belieferung über Lkws überbrückt werden. Eine erste Gastankstelle für Schiffe wird derzeit bei Brunsbüttel (an der Elbe) eingerichtet. Die Forderungen der Wirtschaft, eine erste Tankstelle für LNG mit Unterstützung des Staates auch in Duisburg einzurichten, werden lauter.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat beim Germanischen Lloyd eine Machbarkeitsstudie zum Bunkern von Flüssiggasen in deutschen Häfen in Auftrag gegeben. Der kürzlich erschienene Abschlussbericht der Studie, die in Zusammenarbeit mit Werften, Hochschulen und diversen Firmen erstellt wurde, liest sich positiv. Nach einer ausführlichen Risikoanalyse wurden darin Verfahren

und Richtlinien entwickelt, um das Sicherheitsrisiko bei Handling und Lagerung von LNG so gering wie möglich zu halten. Darin ist jedoch auch die Rede von offen gebliebenen Fragen, vor allem was das Durchspielen sämtlicher Unfallszenarien betrifft. Die Belange der Binnenschiffahrt wurden darin in einem Unterkapitel gesondert betrachtet. Hier wurden zwei Fälle unterschieden: Bunkerung über eine feste Tankstelle sowie über ein Bunkerschiff.

Momentan ist der Einsatz von Kraftstoffen mit einem Flammpunkt unter 55 °C zwar offiziell nicht erlaubt, es gibt aber die Möglichkeit eine Sondergenehmigung zu erhalten. Für den Transport von Gefahrgut auf Binnenschiffen gelten die Vorschriften des ADN, weiterhin gelten auch die Vorschriften BinSchUO (Binnenschiffsuntersuchungsord-

nung) sowie für den Rhein die RheinSchUO (Rheinschiffsuntersuchungsordnung) und auf europäischer Ebene die Richtlinie 2006/87/EG. Hinzu kommen noch die lokalen Vorschriften der Hafenbehörden sowie der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen. Hierzu bietet die Studie Empfehlungen, wie die aktuell gültigen Vorschriften an die Nutzung von Erdgasantrieben angepasst werden können, und gibt Vorschläge für die Sicherheitsvorschriften.

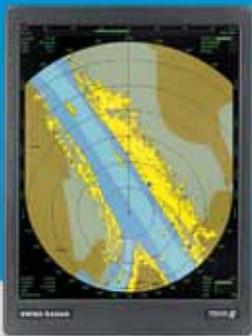
Beispiele aus der Praxis

Ende der 1990er Jahre wurde Erdgas als Kraftstoff weltweit in nur acht Schiffen verwendet. Dabei wurde das Erdgas als komprimiertes Gas (CNG) an Bord geführt, eine relativ unvorteilhafte und platzaufwendige Art der Speicherung, wie zu Beginn erläutert. Eine klare Vorreiterrolle entwickelte

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

LNG Greenstream Tanker

Tankschiff mit gaselektrischem Antrieb

Baujahr	2013
$L_{ü.A.}$	110 m
$B_{ü.A.}$	11,40 m
T_{max}	3,45 m
Tragfähigkeit	2.800 t
Ladetankinhalt	3.130 m ³
Leistung	4 x 300 kW

Quelle: <http://www.shipyardpeters.nl>

Norwegen ab dem Jahr 2000 mit dem Bau von insgesamt 28 (von weltweit 32) LNG-betriebenen Schiffen, meist Fähren und Offshoreversorger. Weitere 24 Schiffe mit Erdgasantrieb füllen derzeit die Auftragsbücher der Werften, die Hälfte stammt dabei aus Norwegen.

Ein weiteres Beispiel aus dem Jahr 2011 ist das Binnentankschiff Argonon der Reederei Deen Shipping. Die Argonon erhielt als erstes Binnenschiff von der Zentralkommission der Rhein-schiffahrt (ZKR) eine Sondergenehmigung für den LNG-Antrieb. Der Antrag hierzu wurde im Frühjahr 2011 gestellt und von der Arbeitsgruppe „Untersuchungsordnung“ der ZKR aufs Genaueste geprüft. Mit der Erteilung der Ausnahmegenehmigung gehen auch einige Anforderungen einher: Bauweise und Klassifizierung der Schiffe, regelmäßige Inspektion und Wartung, Einhaltung spezieller Bunkerverfahren sowie die Schulung des Schiffspersonals müssen in erweitertem Umfang einer Prüfungsstandhalten. Darüber hinaus ist die Reederei Deen Shipping verpflichtet dem ZKR einen jährlichen Bericht zu liefern, der an sämtliche Mitgliedsstaaten der ZKR weitergeleitet wird.

Das Tankschiff fährt mit einem Dual-Fuel-Motor, dessen Gemisch nach einigem Probieren nun bei einem Verhältnis von 20% Diesel zu 80% LNG liegt.

Die Tanks für den LNG-Treibstoff befinden sich an Deck des Schiffes. Einem möglichen Methanschleup ist man durch einen Katalysator mit Bypassregelung beigegeben. Sollte noch Methan im Abgas vorhanden sein, wird es dort nachverbrannt und kann so nicht in die Atmosphäre gelangen. Der Bunkertank mit dem auf -162 °C gekühltem LNG verfügt über einen Druck von 3 bar. Der Tank besteht aus einem doppelwandigen Zylinder, innerhalb der Doppelwand dient ein mit Perlit gefülltes Vakuum der Isolierung. Auf der Gasregelstrecke wird der

Druck zum Motor hin stufenweise verringert. Zur Nutzung des LNGs als Brennstoff muss dieses über einen Verdampfer wieder in den gasförmigen Zustand versetzt werden.

Die Bunkerung erfolgt über ein festes Leitungssystem an Bord. Momentan wird die Argonon noch in ihrem Heimathafen Rotterdam über LNG-Lkws beliefert. Das Tankvolumen ist dabei so berechnet, dass die Strecke Rotterdam-Basel und zurück problemlos gefahren werden kann.

Einsatz biogener Kraftstoffe

In Gasmotoren ist auch der Einsatz von Biogas als Kraftstoff möglich. Das speziell gereinigte Gas besteht zu 96% aus Methan und ist in allen Motoren, die mit herkömmlichem Erdgas betrieben werden, bedenkenlos und ohne Umrüstung einsetzbar. Es kann in Reinform oder als Beimischung genutzt werden.

Biogas entsteht durch Vergärung von Biomasse. Üblicherweise ist dies Maissilage, Grassilage, Roggen, Tiermist oder Bioabfälle. In einer Biogasanlage vergären bei der Herstellung Bakterien die Biomasse in feuchter Umgebung und unter Luftabschluss. In diesem biologischen Zersetzungsprozess entstehen vor allem Wasser, Kohlendioxid und Methan. Das gasförmige Methan ist das gewünschte Biogas und wird innerhalb der Anlage aufgefangen. Um es als Kraftstoff weiter verwenden zu können, wird es in einem weiteren Prozess gereinigt und entschwefelt. Die Qualität ist dabei stark schwankend. Biogas lässt sich auch in das vorhandene Erdgasnetz einspeisen, dazu müssen Spurengase, Kohlendioxid und Wasser herausgetrennt werden.

Gaselektrische Antriebe

Die schon in Teil 1 der Serie beschriebenen Vorteile von Elektromotoren in der Binnenschiffahrt kommen auch bei einem gase-

lektrischen Antrieb zum Tragen. Die möglichen Kombinationen sind dabei dem Aufbau eines die-selelektrischen Antriebssystems gleich. Praxisbeispiele sind auch hier die norwegischen Fähren, die aufgrund der benötigten hohen Manövrierfähigkeit meist mit Schottel-Twinpropellern ausgestattet sind. Ein aktuelles Beispiel aus der Binnenschiffahrt ist das Tankschiff LNG Greenstream Tanker. Das für die Reederei Interstream Barging auf der niederländischen Werft Peters Shipyard

sich derzeit im Bau befindende Schiff wird das erste gaselektrische Binnenschiff sein. Das Antriebskonzept sieht vor, über vier kleinere Gasmotoren zwei Elektromotoren anzutreiben. Je nach benötigter Antriebskraft können dann einzelne Motoren zu- oder abgeschaltet werden.

Eine weitere Neuerung sind die derzeit in Planung stehenden Tankschiffe, die teilweise mit dem Boil-off-Gas der transportierten Ladung fahren werden. Für das Jahr 2013 plant die Veka-Group derzeit insgesamt drei innovative Neubauten. Eines davon wird ein Containerschiff für die Binnenschiffahrt sein.

Zusammenfassung

Erdgas ist vor allem kurz- bis mittelfristig eine von vielen Seiten bevorzugte Lösung. Aufgrund der noch dürrtigen Infrastruktur eignen sich Schiffe mit fester Route vorerst besser, da die Betankung so einfacher zu realisieren ist. Auch wenn Tankschiffe gegenüber anderen Schiffstypen einige Vorteile im Einsatz von LNG als Kraftstoff mit sich bringen, kommen die allgemeinen Vorteile von Erdgas jedoch auch auf anderen Schiffen zum Tragen.

Allgemein ist noch hinzuzufügen, dass sich letztlich die (Binnen)Schiffahrt über den Einsatz von LNG als Kraftstoff eine weitere Beschäftigung sichern würde: neben der Pipeline ist das Schiff der günstigste Verkehrsträger zum Transport von LNG. Da über einige Strecken keine Pipelines zur Verfügung stehen, ist über diese das Schiff konkurrenzloser Verkehrsträger. Das Binnenschiff ist für die Logistik im Landesinneren eine vor allem sichere Möglichkeit: Hier sprechen auch die niedrigen Unfallzahlen und die niedrigen Geschwindigkeiten für den Transport von Gefahrgut auf Binnenschiffen. In den Auftragsbüchern der Werften ist momentan ein deutlicher Anstieg von Tankschiff-Neubauten zu verzeichnen. ■

Kölner Schiffswerft Deutz (KSD)

Die qualitativ hochwertige Arbeit hat sich herumgesprochen

Von Matthias Goergens

Früher“, weiß Frank Hebel, „da standen unsere Büros regelmäßig unter Wasser.“ Das kann der „Kölner Schiffswerft Deutz“ (KSD) heute nicht mehr so passieren, denn mittlerweile stehen die Container-Bauten auf Stelzen. Angepasst an die Höhe der „Jahrhundertwelle“ von 1995 – erst ab 11,90 m am Kölner Rheinpegel würden die KSD-Mitarbeiter jetzt nasse Füße bekommen. Bis zu einem Wasserstand von knapp 9 Metern kann der Betrieb auch bei Hochwasser fast völlig normal laufen. Selbst wenn Hebel als Mitglied der technischen Leitung ebenso wie KSD-Geschäftsführer Klaus Sander dann mit dem Boot ins Büro fahren müsste. Für die Schiffe, die auf der Werft bearbeitet werden, sei regelmäßiges Hochwasser indes kein Problem. „Die müssen nur gesichert werden“, sagt Frank Hebel.

Zur Verfügung stehen dafür unter anderem eine Hellinganlage für Schiffe bis 110 Meter Länge mit 14 Hellingwagen für je rund 100 Tonnen Traglast, dazu bis zu drei Liegeplätze an Land und bis zu fünf Liegeplätze im Wasser. Tankerliegeplätze im Hafen, Turmdrehkrane an der Spundwand und an der Helling sowie ein Werkstattschiff mit Drehkran (bis 2,8 t) am Dock und ein Werkstattponton an der Spundwand sorgen dafür, dass an und auf und in den Schiffen alle Arbeiten in höchster Qualität erledigt werden können. Kurz gesagt: Die KSD ist ein „Instandsetzer für Wasserfahrzeuge aller Klassen“, der übrigens schon auf eine über 100-jährige Geschichte zurückschauen kann.

Bereits 1898 hatten die Gebrüder Sachsenberg aus Rosslau an der Elbe in Köln-Deutz ein Zweigwerk gegründet, in dem als einer der ersten Neubauten das KD-Schiff „Kaiserin Auguste Viktoria“ 1899 fertig gestellt wurde. Im Jahr 1914 erhielt die Sachsenberg AG als damals größte europäische Binnenwerft die Genehmigung zum Bau einer weiteren Hellinganlage im Mülheimer Hafen. Nach Stilllegung des Werftbetriebes II in Duisburg erwarb der Konkurrent Berninghaus im Jahr 1929 den Werftbetrieb in Köln von den Gebrüdern Sachsenberg und verlagerte seinen Werftbetrieb an den Kölner Standort. Bis zum Jahr 1976 verließen zahl-

reiche Neubauten den Kölner Hafen. Viele Schiffe aus der Köln-Düsseldorfer Flotte und einige Frachter, Tank- und Spezialschiffe waren dabei. Trotzdem kam es „aufgrund wirtschaftlicher Schwierigkeiten“, so heißt es, zum Konkurs.

Der Werftstandort blieb indes erhalten, so dass im Jahr 1978 die „Kölner Schiffswerft

Deutz“ gegründet wurde. Seit 1991 bestimmt Klaus Sander die Geschicke am Auenweg 173 und im Ostbecken des Mülheimer Hafens, ist seit rund 15 Jahren auch Eigentümer. Seine Umstrukturierungen machten die KSD zu einem wettbewerbsfähigen Unternehmen, das sich als kompakter Werftstandort mit kurzen Wegen bezeichnen lässt, der an die Bedürfnisse der modernen Binnenschifffahrt angepasst ist. Rund 40 eigene Mitarbeiter und immer wieder beschäftigte Fachfirmen vom Schreiner bis zum Elektriker können „alles bearbeiten, was auf dem Rhein fährt“, sagt Frank Hebel, studierter Diplom-Ingenieur Schiffstechnik. Also beispielsweise auch die großen Fluss-



Bis zu drei Liegeplätze an Land und bis zu fünf Liegeplätze im Wasser. Bei der KSD in Köln ist reichlich Platz für Arbeiten an den Schiffen vorhanden. Foto: M. Goergens

kreuzfahrtschiffe, die in den vergangenen zehn Jahren massiv auf den Markt gekommen sind. In Frank Hebels Anfangsjahren bei der KSD (um 2002) begann der Boom der Kreuzfahrtschiffe beispielsweise mit Schiffen der Münchner Reederei „Premicon“, zu der auch die Köln-Düsseldorfer gehört. Mittlerweile schicken zahlreiche weitere Gesellschaften wie z.B. „Viking River Cruises“ und „Arosa“ die Urlauber in hochmodernen Fahrzeugen über die Flüsse. Bei der KSD schätzt man, dass zuletzt pro Jahr etwa ein halbes Dutzend Flusskreuzfahrtschiffe neu gebaut wurden. Alte Schiffe wie „Alemannia“ und „Britannia“ seien auch noch unterwegs, würden nach entsprechenden Modernisierungen und Instandhaltungsarbeiten wieder auf die Reise geschickt.

An Arbeit dürfte es in Mülheim also auch in Zukunft nicht mangeln, zumal das KSD-Team nicht nur am Standort tätig wird. Beispielsweise hatte die „Global River Cruises“ aus Basel den Auftrag gegeben, zwei ihrer Schiffe umzubauen. Eines lag in Köln („River Ambassador“), eines im französischen Rouen („River Baroness“). In Frankreich wurden von der Reederei Schwimmdock und Kran angemietet, 15 KSD-Mitarbeiter von November 2010 bis Januar 2011 vor Ort eingesetzt. Angefangen mit der kompletten Entkernung und den Stahlbauarbeiten über die Entfernung von Kabinen und Nasszellen. „Am Ende war nur noch die Schiffshülle mit Elektrik und Maschine übrig“, sagt Frank Hebel, der selbst als Leiter regelmäßig vor Ort nach dem Rechten schaute. Mit Verstär-

kungen, zusätzlichen Trägern und dickeren Plattenstärken wurde die in Frankreich liegende „River Baroness“ auch für die „Zone 2“ tauglich gemacht, kann also auch Küstenfahrten unternehmen. Dank 35 Tonnen verbautem Stahl sind statt Seine und Rhone jetzt auch Fahrten auf dem Rhein möglich.

Abgesehen von diesen Spezialaufträgen ist Köln der Dreh- und Angelpunkt für die Flusskreuzfahrer. Ob als Mittelpunkt der Strecke zwischen Amsterdam und Basel oder als Winterlager mit festen Liegeplätzen. Auch mit der Strecke über die Donau (Budapest – Passau) und den Rhein-Main-Donau-Kanal kommt die KSD regelmäßig in Berührung. „Unsere Mitarbeiter sind fast ständig unterwegs“, sagt Frank Hebel. Ende Oktober bis April werden etliche Fahrgastschiffe versorgt, im Sommer finden eher Tankschiffe und Frachter den Weg in den Mülheimer Hafen bei Rheinkilometer 691,5. Ob ein Antrieb ausgewechselt werden muss, ein gefangenes Tau beseitigt oder eine kaputte Abdichtung repariert werden soll. Die Kölner Schiffswerft Deutz ist zudem einer der wenigen Betriebe am Rhein, die Schiffspropeller am Standort reparieren kann. Die verschiedenen Probleme, die behoben werden müssen, lassen indes auch keine homogene Auslastung zu: „Heute haben wir zehn Schiffe und kaum mehr Kapazität, morgen vielleicht kein einziges.“

Doch Sorgen macht man sich an der „Kölner Schiffswerft Deutz“ trotz aller Krisenszena-

Der Hafen Köln-Mülheim bei Rheinkilometer 691,5 wurde beim Bau als Schutzhafen ausgewiesen, um der Schifffahrt Sicherheit zu gewähren. Heute bietet der Hafen unter anderem die Möglichkeit, Ruhezeiten einzuhalten, Besatzungswechsel durchzuführen, die Versorgung der Besatzung zu gewährleisten und Besorgungen zu erledigen. Am Hafeneingang findet sich der Tankerliegeplatz mit acht Dalben für Gefahrgutschiffe.

Das Westbecken wird in erster Linie vom Außenbezirk Köln des Wasser- und Schifffahrtsamts mit seinen Liegeplätzen und Werkstätten und der Verwaltung an Land genutzt. Im Ostbecken befindet sich neben weiteren Betrieben wie ein Boots-Service und ein Tauchunternehmen die „Kölner Schiffswerft Deutz“ mit ihrer Hellinganlage, dem Stevendock, den Liegeplätzen im Wasser sowie den Werkstätten und Einrichtungen an Land.

rien in diesen Tagen nicht. Die qualitativ hochwertige Arbeit hat sich herumgesprochen, nicht zuletzt der flexible Einsatz der Mitarbeiter und die vergleichsweise günstigen Preise. Auch die guten Kontakte zu den Klassifikationsgesellschaften kommen den Kunden zugute. Da sind nicht einmal mehr Sorgen um mögliches Hochwasser nötig – denn dank der Stelzen-Büros bekommt bei der KSD keiner mehr nasse Füße. Es sei denn, der Rheinpegel setzt bei 9,20 Meter den Betrieb unter Wasser. ■



Die renommierte Schiffswerft führt nicht nur Arbeiten an Flusskreuzfahrtschiffen, sondern auch Verlängerungs- und Reparaturmaßnahmen an Fracht- und Tankschiffen - auf dem Foto: TMS Ursula aus Mannheim - durch. Foto: M. Goergens

Informationsabend in Braunschweig

Chancen für das Binnenschiff zwischen dem Hamburger Hafen und Braunschweig

Über Potenziale beim Um über die Transportpotenziale des Binnenschiffs im Seehafen-Hinterlandverkehr zu diskutieren, lud Hafen Hamburg Marketing e.V. Mitte November zum Informationsabend nach Braunschweig ein. Die Zukunft des Verkehrsträgers Binnenschiff wurde aus verschiedenen Perspektiven beleuchtet und in einer anschließenden Podiumsrunde ausführlich diskutiert. Unter den rund 100 Gästen in der Industrie- und Handelskammer Braunschweig begrüßte Claudia Roller, Vorstandsvorsitzende Hafen Hamburg Marketing e.V., unter anderem Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, und Adalbert Wandt, Vizepräsident der IHK Braunschweig, Geschäftsführender Gesellschafter der Wandt Expeditions- und Transportberatung GmbH, sowie Präsident beim Bundesverband Güterverkehr Logistik & Entsorgung (BLG) e.V. Ziel der Veranstaltung war es, auf die Bedeutung des Binnenschiffes im Verkehr zwischen Hamburg und seinem Hinterland aufmerksam zu machen und auf die aus Sicht der Wirtschaft notwendigen Investitionen in eine leistungsfähige Infrastruktur hinzuweisen. Unter der Themenstellung „Binnenschiffahrt – Verkehrsträger der Zukunft“ diskutierten in der von Hans-Wilhelm Dünner moderierten Podiumsdiskussion Claudia Roller, Heinrich Goller, Geschäftsführer HHLA Container Terminals GmbH, Ingelore Hering, Präsidentin Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte, Jens Hohls, Geschäftsführer Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig mbH, Wolfgang Duffner, Geschäftsführer Niedersächsische Verfrachtungsgesellschaft mbH, Peter Jürgen Schneider, Vorstand Salzgitter AG, und Wolfgang Weber, Referatsleiter Luftverkehr, Schifffahrt und Hafenbehörde, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr.

Zum mehrheitlichen Tenor auf dem Podium gehörte die Notwendigkeit der Nutzung freier Kapazitäten in der Binnenschiffahrt im Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens. Ingelore Hering führte aus, dass dadurch weiterer Flächenverbrauch für Landverkehrsträger reduziert werden könne. Darüber hinaus sei die umweltfreundliche Binnenschiffahrt in der Lage, die Schad-

stoffbelastung aus dem Transportgeschehen zu begrenzen und so zur Erleichterung der Klimaschutzziele beizutragen.

Für Jens Hohls ist die Binnenschiffahrt eine unverzichtbare Option für den Hamburger Hafen. Um ihre volle Kapazität ausschöpfen zu können, sieht er die Wasserstraßenverwaltung in der Verantwortung: „Die Bundeswasserstraßenpolitik muss die Vernetzung aller wichtigen Wasserstraßen ermöglichen. Ein Engpass auf den Wasserstraßen blockiert die gesamte Transportkette. Die Verwaltungsreform der WSV darf nicht zu einem unkalkulierbaren Risiko werden. Am Ende muss immer noch eine handlungsfähige und leistungsfähige Wasserstraßenverwaltung stehen.“ Um den Anteil des Binnenschiffsverkehrs im Seehafen-Hinterlandverkehr zu steigern, bedarf es dem weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur: So ist die Elbe in Niedrigwasserperioden aufgrund von zu geringer Wassertiefe nicht durchgängig an 345 Tagen im Jahr befahrbar und hemmt dadurch ein weiteres Umschlagwachstum. Gleichmaßen argumentierte Wolfgang Duffner, der den Verkehrsträger Binnenschiff in der Logistik als unverzichtbaren Partner bezeichnet, um landseitige Verkehre zu entlasten und Verkehrszuwächse aufzunehmen: „Wir haben das Glück, über ein gutes Netz an Wasserstraßen zu verfügen und bieten zum Wohl des Wirtschaftsraums Niedersachsen ökologisch und ökonomisch günstige Möglichkeiten zur Teilnahme am Welthandel. Als eine der führenden Handelsnationen der Welt muss unser Blick natürlich in erster Linie auf die eigenen inländischen Verbindungen zu den Seehäfen gerichtet sein. Ein Schleusenneubau neben dem Hebewerk Scharnebeck, das sich für die moderne Binnenschiffahrt mehr und mehr als Sperrwerk erweist, sowie eine verlässliche Doppelschleusenanlage in Uelzen würden den Weg nach Hamburg auch für die moderne Binnenschiffahrt, d. h. das GMS (Großmotorgüterschiff) oder den großen Schubverband, freimachen. Neben der Massengutfahrt, die nun einmal eine größere Abladung der Fahrzeuge voraussetzt, könnten auch hier Containermengen gesteigert werden. Die Bereitschaft der Schifffahrt-treibenden zu entsprechenden Investitionen ist vorhanden.“

Aus Perspektive der verladenden Wirtschaft

betonte Detlev Wollert, dass der Bau einer neuen Schleuse in Lüneburg nicht nur für den Containertransport, sondern auch unter dem Gesichtspunkt von Neufahrzeugtransporten per Binnenschiff von größter Bedeutung ist. Peter-Jürgen Schneider bekräftigte ebenfalls, dass bei rund 8 Millionen Tonnen Transportvolumen seines Unternehmens der Bahnanteil bei 80 Prozent liegt und das Binnenschiff nach Ausbau des Stichkanals Salzgitter ein Transportvolumen in der Größenordnung von mehr als 4 Millionen Tonnen übernehmen könnte. Mit der Zusage zum Ausbau des Stichkanals Salzgitter sieht auch Wolfgang Weber als Vertreter der Landesregierung Niedersachsen eine für die Region entscheidende Infrastrukturverbesserung angesprochen.

Auf die begrenzten Finanzmittel für Infrastrukturprojekte des Bundes ging Enak Ferlemann ein, der den zukünftigen Erhalt des Elbe-Seitenkanals nicht gefährdet ansieht. Ferlemann betonte, dass im Nationalen Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen der Ausbau der Hinterland-Anbindungen der deutschen Seehäfen höchste Priorität hat. Abseits der Ausbaumaßnahmen der Verkehrsinfrastruktur besteht für Heinrich Goller auch noch Optimierungsbedarf bei der Abfertigung von Containern, die per Binnenschiff die Containerterminals im Seehafen erreichen. Eine bessere Abfertigung könne aus seiner Sicht durch Mengenbündelung an den Terminals, eine effizientere Steuerung der Abläufe analog zur Feeder-Leitzentrale und der Schaffung zusätzlicher Liege- und Warteplätze in Terminalnähe erfolgen. Insgesamt sehe die Hamburger Hafenwirtschaft gute Wachstumspotenziale für die Binnenschiffahrt.

Der Wirtschaftsraum Braunschweig-Salzgitter-Wolfsburg, der stark durch die Stahl- und Automobilindustrie geprägt ist, nutzt den Hamburger Hafen für den seeseitigen Außenhandel. Das Binnenschiff verbindet im Containerverkehr über den Elbe-Seitenkanal mit regelmäßigen Schiffsabfahrten das trimodale Containerterminal Braunschweig mit den Umschlagterminals in Hamburg. Die Binnenschiffe mit einer Kapazität von 96 TEU verkehren werktäglich. Zusätzlich werden regelmäßig Ganzzüge zwischen Braunschweig und Hamburg eingesetzt. ■

Essener Unternehmen ist Marktführer in Europa

Gebrauchte Krane für höchste Ansprüche

Von Matthias Goergens

Die „grüne Ader“ seines Unternehmens mag Ralf Teichmann nicht unbedingt in den Vordergrund stellen. Wir tun das aber: Denn mit dem Oberbegriff „Nachhaltigkeit“ lässt sich „Teichmann Krane“ am besten beschreiben. Beginnend bei der eigentlichen Tätigkeit, der Lieferung von gebrauchten, generalüberholten Krananlagen. Der Firmengründer bezeichnet seine Essener Produktion gerne selbst als „ökologischen Kranbau“. Denn die Rohstoffe aus abgebauten Krananlagen werden nicht etwa für andere Produkte wiederverwertet, sondern die meisten Bauteile werden für ihren ursprünglichen Zweck wieder eingesetzt. Das Motto: „Weg von der Wegwerfmentalität – lieber gebrauchte Krane modernisieren, als Billigprodukte aus dem Ausland nehmen.“ Das spart nicht nur Zeit, Energie und Kosten, sondern hat auch nachhaltigen Charakter.

Auf dem rund 30 000 Quadratmeter großen Firmengelände, das sind etwa vier Fußballfelder, liegen die zerlegten Krane

wie Spielwaren im Kaufhausregal. Links ein Portalkran von der Deutschen Bahn, rechts ein Brückenkran aus den Niederlanden, daneben und dahinter etliche weitere Modelle vom Zwei-Tonnen-Schwenkkran für den Yachtclub bis zum 200-Tonnen-Werftkran. Dazwischen wuchten, schweißen und schrauben die Mitarbeiter, bringen die Stahlriesen auf den neuesten Stand der Technik. In der Halle wird die Technik auf den neuesten Stand gebracht, frische Farbe rundet die Generalüberholung ab.

Zum unternehmerischen Risiko gehören der Einkauf, die Demontage und fachgerechte Lagerung der Anlagen. Auf der anderen Seite ist „Teichmann Krane“ aber auch für etliche Kundenanfragen gewappnet, kann die Lieferung „maximal zum halben Preis“ und in der Hälfte der Zeit wie bei einem Neubau anbieten. Beispielsweise gäbe es einen Containerkran, der neu rund vier Millionen Euro kosten würde, für die Hälfte des Preises als Gebrauchtmodell mit neuer Steuerung und Ausrüstung bei gleicher Garantieleistung. „Wir liefern gebrauchte Krane, die höchsten Ansprüchen genügen“, sagt Ralf Teichmann.



Firmenchef Ralf Teichmann

Mit diesem „Recycling“ ist das Essener Unternehmen mittlerweile Marktführer in Europa für gebrauchte, generalüberholte und neu aufgebaute Krane. Anfragen kommen vom Präsidenten des Berliner Yachtclubs ebenso wie vom Betriebsleiter eines Hafenumschlagbetriebes nach einer Havarie eines Altkrans. Dann wird festgestellt, ob etwas im Bestand die Wünsche erfüllt und entsprechend angepasst werden kann. Sollte ein Neubau erforderlich sein, käme die „Brunnhuber Krane GmbH“ ins Spiel, die seit 2009 zur Teichmann-Gruppe gehört. Zunächst hatte sich die Tätigkeit der „Ralf Teichmann GmbH“ auf den Handel beschränkt, erst mit der Zeit wurden Service, Reparatur-, Umbau- und Montagearbeiten zu einer professionellen Rundumbetreuung für die Kunden integriert. Angeboten wer-



Ein Teichmann-Portalkran ...

den unter anderem Inspektion und Wartung, Umbau und Modernisierung, Demontage und Standortwechsel sowie 24-Stunden-Service, Sachverständigenabnahme und Kranführerschulungen auch vor Ort. Dafür hat Ralf Teichmann das Fachwissen in seinem Unternehmen bewahrt – angesichts von etlichen Unternehmensschließungen und Produktionsverlagerungen ins Ausland in der jüngeren Vergangenheit, sagt er. „Das ist ein erschreckender Verlust, am Ende bleibt nur noch Halbwissen zurück.“

Nicht so bei „Teichmann Krane“ in Essen: Denn „nachhaltig“ geht der Firmengründer auch mit dem Fachwissen seiner Mitarbeiter um, das mit regelmäßigen Schulungen und Weiterbildungen gefördert wird. Langjährige Mitarbeiter sind nach Erreichen der Altersgrenze noch freiberuflich tätig, geben so ihr wertvolles Wissen weiter an die nachwachsende Teichmann-Generation. Ingenieure im Ruhestand beteiligen sich zudem an der Schulung der Auszubildenden. Diese Sorgfalt im Umgang mit dem Personal wird auch an einer vermeintlichen Kleinigkeit des Internetauftritts deutlich: Unter dem Menüpunkt „Team“ reiht sich der Chef zwischen angehender Bürokauffrau und Prokurist ein. Denn sortiert wurde nach Alphabet, nicht etwa nach Hierarchie.

Entsprechend kommentierte Ralf Teichmann auch den „Großen Preis des Mittelstandes 2012“ in Nordrhein-Westfalen, mit dem sein Unternehmen kürzlich ausgezeichnet wurde: „Ich habe ihn stellvertretend für meine Mitarbeiter entgegengenommen, denn die sind das entscheidende Erfolgsrezept.“ In dem von der Oskar-Patzelt-Stiftung zum 18. Mal ausgeschrieben Wettbewerb wurden nicht etwa die betrieblichen Kennziffern wie Umsatz und Beschäftigung, sondern „weiche“ Faktoren wie Gesamtentwicklung, soziales Engagement, Sicherung von Arbeitsplätzen und Kundennähe bewertet. „Teichmann Krane“ war zum dritten Mal von der Essener Wirtschaftsförderung und der Stadt Essen vorgeschlagen worden. Im Vorjahr war das Unternehmen bereits als „Finalist“ ausgezeichnet worden.

Ralf Teichmann möchte diesen nachhaltigen Weg auch zukünftig weiter beschreiten: „Wir wollen bewusst vorsichtig und substanzvoll wachsen“, sagt der Geschäftsführer. Als Mittelständler möchte er stabil im Konzert der Großkonzerne mitmischen mit dem langfristigen Ziel, unter die ersten drei Service- und Kranunternehmen zu kommen. „Nicht unbedingt an den Umsatzzahlen gemessen, sondern an der Leistungsfähigkeit.“ Das hat sich in der Branche herumgesprochen,

„Teichmann Krane“ erfährt einigen Zulauf an Fachkräften und Experten, die Unterschlupf bei einem langfristig denkenden Unternehmen suchen. Seine Philosophie wird Ralf Teichmann irgendwann an seine drei Kinder weitergeben, so viel ist klar. Derzeit stecken sie mitten im Studium der Betriebswirtschaft oder Wirtschaftsingenieurwesen. Und sicherlich hat der Nachwuchs auch die „grüne Ader“ geerbt – selbst wenn die nicht unbedingt in den Vordergrund gestellt werden soll.

Ralf Teichmann übernahm nach seinem Studium der Betriebswirtschaft und einer mehrjährigen Tätigkeit bei Brandewinder Krananlagen im Jahr 1988 deren sämtliche Geschäftsaktivitäten. Mit einem kleinen Personalstamm gründete er die „Ralf Teichmann GmbH“ für Krane und Fördertechnik mit Sitz in Essen. Mittlerweile gehören

vier weitere Unternehmen zur sogenannten „Teichmann-Gruppe“: die Sonderkranbauer „Brunnhuber Krane GmbH“ in Augsburg (100 Mitarbeiter) sowie die Servicegesellschaften „Krantech Ost“ in Erfurt (10 MA), „Cranetech“ in Duisburg (35 MA) und „Cranetech Südwest“ in Mannheim (10 MA). Außerdem gibt es ein Vertriebsbüro in Frankreich. Durch die intensive Kooperation aller Unternehmen bei Konzipierung, Instandhaltung, Modernisierung und Lieferung von Krananlagen sei ein noch effizienterer Kundenservice gewährleistet, heißt es. Die „Teichmann-Gruppe“ erwirtschaftet einen Jahresumsatz von rund 30 Millionen Euro mit rund 200 Mitarbeitern. Jährlich verlassen über 300 Krane die Produktionsstandorte. Die „Teichmann-Gruppe“ steht als Servicepartner für ganz Deutschland, die Benelux-Länder, Österreich, Schweiz, Schweden, Finnland und darüber hinaus zur Verfügung. ■



... und ein Teichmann-Drehkran im Einsatz.

Erfolgreicher Start mit gebündelten Kräften

RheinCargo zieht eine erste Bilanz

Ende Juli 2012 fiel der Startschuss für die Gründung. 100 Tage danach zog die RheinCargo-Geschäftsführung eine positive Zwischenbilanz. „Die ersten Schritte sind erfolgreich gelungen. Nun wollen wir unsere Stärken gemeinsam noch besser nutzen“, zeigte sich Geschäftsführer Rainer Schäfer optimistisch.

„Wir wollen unseren Kunden noch bessere und effizientere Dienstleistungen anbieten“, erläuterte Rainer Schäfer, der gemeinsam mit Horst Leonhardt die Geschäftsführung von RheinCargo bildet. RheinCargo ist angetreten, um gebrochene Verkehre über Wasser, Straße und Schiene wirtschaftlich attraktiv zu halten. „Dabei denken wir über die städtischen Grenzen hinweg. Denn auch der Verkehr endet nicht an kommunalen Grenzen“, so Schäfer.

Die Häfen und Güterverkehr Köln (HGK) sowie die Neuss Düsseldorf Häfen (NDH)



Die RheinCargo-Geschäftsführer Rainer Schäfer (l.) und Horst Leonhardt

halten jeweils 50 Prozent an der gemeinsamen Tochter, welche die Hafelogistik und den Betrieb des Eisenbahnverkehrsunternehmens der beiden Mütter übernommen hat. „HGK und NDH bleiben erhalten und betreiben weiterhin Geschäfte wie den Infrastrukturbetrieb, Fahrzeugwerkstätten oder die Verwaltung von Immobilien und Beteiligungen“, betonte Horst Leonhardt.

Im operativen Geschäft setzt RheinCargo Schwerpunkte auf die regionalen Güterbahnen, auf Schienenfernverkehre sowie auf den Umschlag von Massengut und Contai-

nern in den Häfen und Terminals. Vor allem mit Blick auf das Wachstum von Seehäfen wie Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam zeigt sich Rainer Schäfer optimistisch: „Die Straßen sind voll, die Kapazitäten dieses Verkehrsträgers werden knapp.“ So passieren allein auf der BAB 1 jeden Tag rund 20.000 Güter-Lkw den Großraum Köln. Bedeutende Zuwächse könne die Region nur dann sinnvoll bewältigen, so Schäfer, „wenn wir unsere Kräfte bündeln und gemeinsam mit unseren Partner intelligente Konzepte für effiziente Transportketten erarbeiten.“ ■

Gesamtetat des BMVBS beträgt 26,4 Milliarden Euro in 2013

Ramsauer: Volle Kraft für leistungsfähige Infrastruktur

Für die Verkehrswege in Deutschland stehen im Jahr 2013 rund 10,7 Milliarden Euro an Investitionsmitteln zur Verfügung. Darin enthalten sind auch die zusätzlichen 750 Millionen Euro (auf zwei Jahre verteilt), für die sich Minister Ramsauer im Rahmen der Haushaltsverhandlungen eingesetzt hatte. Mit den Extramitteln werden laufende Straßenneubaumaßnahmen beschleunigt, zusätzlicher Spielraum für Erhalt und Modernisierung geschaffen und Radwege gebaut. Im Bereich Schiene wird ein Lärmschutzpaket geschnürt. Zudem werden auf den Wasserstraßen Brücken, Schleusen und Wehre saniert. Ramsauer: „Die Bundesregierung erreicht das wichtige Ziel, die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur auf hohem Niveau sicherzustellen. Mit der zusätzlichen



Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer.
Foto: BMVBS/Frank Ossenbrink

dreiviertel Milliarde Euro packen wir den Nachholbedarf an und verbessern Straßen, Schienen und Wasserwege. Damit geben wir unserer Wirtschaft und der Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands einen kräftigen Schub. Investiert wird dabei nach Bedarf und nicht nach Himmelsrichtung.“ Bundesminister Peter Ramsauer

hatte sich in den vergangenen Jahren immer wieder für zusätzliche Mittel im Verkehrshaushalt stark gemacht. Die Investitionen im Einzelplan 12 des BMVBS konnten so deutlich gesteigert werden:

- Zusatzmilliarde ab 2012 für alle Verkehrsträger durch Infrastrukturbeschleunigungsprogramm I
- Zusätzliche 750 Millionen für alle Verkehrsträger ab 2013 durch Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II
- Zusätzliche Milliarde für Schienenneubauprojekte für die Jahre 2012 - 2015 durch den "Finanzierungskreislauf Schiene" (erhöhte Bahndividende, Rückzahlung von Darlehen etc.)
- Zusätzliche 100 Millionen jährlich für die Straße durch Ausweitung der Lkw-Maut auf vierspurige Bundesstraßen.

2013 sollen auch die anlegenden Binnenschiffe mit Landstrom aus Windenergie versorgt werden

Eine Hybrid-Lok rangiert jetzt im Hafen Magdeburg

Nach erfolgreichen Testfahrten im September 2012 hat das Greenport-Projekt des Magdeburger Hafens am 23. November 2012 als erster europäischer Binnenhafen eine V100 Hybridlokomotive von Alstom übernommen. Der Ankauf und die in Dienststellung der umweltfreundlichen und geräuscharmen Rangierlok von der Alstom Lokomotiven Service GmbH ist der erste Baustein des Greenport-Projektes, das vom Magdeburger Hafen gemeinsam mit den Partnern Enercon und Städtische Werke Magdeburg GmbH (SWM) ins Leben gerufen wurde.

„Dies ist ein großer Schritt mit beträchtlichen Anstrengungen des Magdeburger Hafens und seinem Hauptgesellschafter, die Landeshauptstadt Magdeburg, um den Standort Magdeburg auch hinsichtlich nachhaltiger Logistik und im Rahmen des städtischen Projektes „Magdeburger Klimaallianz“ vorwärts zu bringen.“, sagte Karl-Heinz Ehrhardt, Geschäftsführer der Magdeburger Hafengesellschaft (MHG). Im Jahr 2013 soll die Versorgung der Binnenschiffe im Magdeburger Hafen durch Landstrom aus Windenergie und die Versorgung des Hanseterminals in Magdeburg-Rothensee durch Windstrom gesichert werden. Die SWM plant eine Windtankstelle für Transporter zur Versorgung der Innenstadt von Magdeburg.

Zusätzlich zur Standardausstattung bietet Alstom dem Magdeburger Hafen die Möglichkeit in den Stillstandszeiten die Batterien mit „Windstrom“ aufzuladen, um den ohnehin erheblichen Einspareffekt an Dieselkraftstoff und Emissionen nochmals bedeutend zu verstärken. „In Rangierdiensten sind europaweit zurzeit tausende technisch völlig veralteter Lokomotiven im Einsatz, die in puncto Umweltbelastungen und Energieverbrauch nicht mehr heutigen Ansprüchen und Normen genügen“, sagt Klaus Hiller, Leiter Service und Lokomotiven bei Alstom Transport in Deutschland. Alstom ist derzeit der einzige Hersteller mit einem neuen High-Tech-Konzept für drei-achsige Fahrzeuge mit 100km/h Höchstgeschwindigkeit und bis zu 1000kW Leistung. Die Hybrid-Techno-

nologie ist in allen Rangierdienstbereichen einsetzbar. Im Normalbetrieb bezieht die Lok ihre Leistung aus einem Batteriesatz. Dieser wird durch einen 250 kW starkes Dieselgeneratoraggregat nachgeladen, kann jedoch auch zu Traktionszwecken herangezogen werden. Die Maximalleistung der Lok liegt bei 600 kW. Die Triebfahrzeuge sind besonders geräuscharm und durch ihren geringen Kraftstoffverbrauch umweltschonend. Die innovative Technologie der Alstom Lokomotiven Service GmbH war zuvor an dem Standort schon erfolgreich getestet worden. Hergestellt werden die Fahrzeuge in Stendal.

Die Hybridlok verfügt über die Alstom-Technologie Train Tracer zur Datenfernübertragung und lässt sich technisch zentral überwachen. Zudem verfügt das Fahrzeug über

die neueste Generation der Fahrzeug- und Antriebssteuerung.

Die MHG beschäftigt inklusive Auszubildende und befristete Beschäftigte 77 Mitarbeiter und betreibt in Magdeburg und Schönebeck vier Hafenbetriebsteile und eine Hafenbahn. Umgeschlagen werden im größten Binnenhafen Mitteldeutschlands rund 3,2 Millionen Tonnen pro Jahr mit einem Containeranteil von rund 15.000 TEU.

Die ALSTOM Lokomotiven Service GmbH ist im Bereich Instandsetzung und Modernisierung von Diesellokomotiven tätig. Seit Mai 2012 ist das vorherige Gemeinschaftsunternehmen mit der Deutschen Bahn eine 100%ige Alstom-Tochter. Mit rund 200 qualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in dem traditionsreichen Werk in Stendal / Sachsen-Anhalt, ist sie auf einer Grundstücksfläche von 65.000 m² für ihre Kunden: private und nationale Bahnunternehmen im In- und Ausland, aktiv und betreibt innerhalb Deutschlands mehrere Service Aussenstellen. Von der modularen Modernisierung und Instandhaltung über Serviceleistungen bis hin zum Verkauf und der Vermietung von Diesellokomotiven reicht das breite Leistungsspektrum rund um die Lok – zukünftig erweitert auf den Bereich des Fahrzeugneubaus. ■



Gaben den Startschuss für die neue Hybrid-Lok (v.l.): MHG-Geschäftsführer Karl-Heinz Ehrhardt; Dr. Klaus Klang, Staatssekretär im sachsen-anhaltinischen Verkehrsministerium; und Klaus Hiller, Leiter Alstom-Lokomotiven Stendal. Foto: Friedbert Barg

Auftaktveranstaltung des TEN-T-Projektes der Häfen am Oberrhein

„Upper Rhine ports: a connected corridor!“

Am 26. November 2012 fand in Strasbourg die Auftaktveranstaltung des Projektes „Upper Rhine ports : a connected corridor!“ statt.

Zum ersten Mal arbeiten neun Binnenhäfen in einem von drei Ländern geteilten Flussbett in einem gemeinsamen Abstimmungsprozess an ihren Entwicklungsperspektiven, mit der Unterstützung der EU-Kommission im Rahmen der transeuropäischen Verkehrsnetzwerke (TEN-V).

Über 50 Vertreter von französischen, deutschen, schweizerischen und internationalen Institutionen haben der Einladung von Catherine Trautmann, der Präsidentin des Port

Autonome de Strasbourg, der das Projekt initiiert hat, Folge geleistet.

Die Häfen von Strasbourg, Colmar, Kehl, Karlsruhe, Ludwigshafen, Mannheim und das Konsortium Rhein-Ports Basel-Mulhouse-Weil, die von ihren jeweiligen Direktoren vertreten wurden, haben zusammen mit der EU-Kommission ihre gemeinsamen Ambitionen für die Entwicklung eines effizienten Angebots für multimodalen Güterverkehr im Oberrhein vorgestellt.

Für die Akteure des Oberrheins ist die Initiative der Häfen ein verstärkender Faktor für die grenzüberschreitende Kooperation und stellt das Ergebnis eines mehrjährigen

Austausches zwischen den Häfen am Oberrhein, die sich regelmäßig unter der Federführung der Oberrheinkonferenz getroffen haben.

Die Teilnahme vieler deutscher, französischer und schweizerischer Partner (Ministerien, Gebietskörperschaften, Betreiber von Infrastrukturen (Wasserstraßen und Schienennetz) und Kammern bei der Veranstaltung erklärt sich aus der Anerkennung der strategischen Rolle der Binnenhäfen für die wirtschaftliche Entwicklung der Dreiländer-Region. Denn sie sind wichtige Standorte für den Arbeitsmarkt und Orte, wo verschiedenste und sich einander ergänzende Wirtschaftsbereiche dicht beieinander



Zum ersten Mal arbeiten neun Binnenhäfen in einem von drei Ländern geteilten Flussbett in einem gemeinsamen Abstimmungsprozess an ihren Entwicklungsperspektiven

liegen: Transport, Logistik, Industrie. Das gemeinsame Vorgehen der Häfen verfolgt nicht nur das ehrgeizige Ziel, innerhalb der nächsten fünf bis zehn Jahre Verkehrsvolumen weg von der Straße auf alternative Verkehrswege zu verlagern, sondern auch, die Attraktivität und wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit des Oberrheins zu verstärken.

Die EU-Kommission ihrerseits erkennt die Binnenhäfen (und damit nicht mehr nur die Seehäfen) als unumgängliche Akteure für die Umsetzung einer für die Verlagerung von Güterverkehr und Förderung des multimodalen Angebots ehrgeizigen Verkehrspolitik an. In diesem Rahmen fördert sie das Projekt mit 850 000 €.

Um die Umsetzung des „Haupt-Netzwerke“ des TEN-V-Programms fertigzustellen, in dem die Binnenhäfen verortet sind, hat die EU-Kommission neun „european multimodal-corridors“ festgelegt. Der Oberrhein ist darin ein zentraler Knotenpunkt des Korridors Rotterdam-Genua, befindet sich aber ebenso an der Schnittstelle mit drei anderen Korridoren für den Güterverkehr. Richard Ferrer (Repräsentant der EU-Kommission) hat aus Sicht der EU-Kommission die Wichtigkeit dieses Projektes für Umsetzung der europäischen Güterverkehrs-Korridore betont. Die Tatsache, dass die Binnenhäfen auf der Karte der prioritären Verkehrsnetzwerke verortet sind, ist zukunftsentscheidend, denn diese Anerkennung ermöglicht Zugang zu den bereitgestellten Finanzierungsmöglichkeiten, in diesem Falle dem Fonds für Güterverkehrs-Infrastrukturprojekte für die Periode 2014-2020 mit den Namen „connecting europe“.

Um solche Zuschüsse für die Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen beantragen zu können, müssen die Häfen zunächst Ihre Bedarfe auf der Grundlage von Szenarien für die zukünftige Verkehrsentwicklung bestimmen. Diese Analyse der Besonderheiten der Häfen und Ihrer Bedarfe ist das Herzstück des TEN-V-Projektes. Jeder Hafen hat eigene Entwicklungskonzepte, wie z.B. im Falle Strasbourgs mit dem geplanten Gewerbegebiet und dem neuen Containerterminal in Lauterbourg oder der Schweizerischen Rheinhäfen mit dem neuen Containerterminal in Basel. Das Ziel ist nicht, den Nachbarhäfen Verkehr abzuziehen, sondern neue Verkehre zu erzeugen und damit dem gesamten Oberrhein Vorteile zu bringen. Jeder Hafen und jede Hafen-Gruppierung des Konsortiums hat besondere Charakteri-

stika: Größe, Verkehrstyp, angesiedelte Unternehmen, Destinationen der Schienenverbindungen, Infrastrukturen.... Trotz einer gesunden Konkurrenz zwischen den Häfen gilt es auch und vor allem, mögliche Synergien und gegenseitige Ergänzungsmöglichkeiten, zu entwickeln.

Die Häfen am Oberrhein haben sich zum Ziel gesetzt, zusammen nach Ende des Projekts einen Investitions-Masterplan für die kommenden fünf bis zehn Jahre zu erstellen. Aber die Effektivität der Verbindungen und des Transport- Angebots erfordern nicht immer nur neue Infrastrukturen, sondern stützen sich auch schlicht auf eine bessere Kooperation zwischen den Akteuren. Das TEN-V-Projekt wird daher eine Plattform für den Austausch nicht nur für die Häfen, sondern auch für alle Akteure aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft sein, um konkrete und pragmatische Lösungen für die Verbesserung des Angebots für multimodalen Güterverkehr im Dienste des gesamten Oberrheins und in einem noch weiteren Maßstab spielen können.

An Themen, die behandelt werden sollen, fehlt es dabei nicht, und die Hafendirektoren, die alle zusammengekommen sind, stellen sie ohne Zögern vor:

- Die Entwicklung der Verbindung über Wasser und Schiene zwischen den Häfen und mit den Seehäfen
- Die Schnittstellen und Ergänzungsmöglichkeiten zwischen Schiene und Wasser
- Die Frage der Interoperabilität und der grenzüberschreitenden Verkehre mit dem Zug
- Die notwendigen Anpassungen für das Wachstum der Volumens im Containerverkehr
- Das Gleichgewicht zwischen Stadt und Hafen, sowie Binnen- und Seehäfen
- Die Erweiterung des Transport-Angebots

Während das Projekt vor allem eine strategische und zukunftsorientierte Zielsetzung verfolgt, wird es auf eine pragmatische Art durchgeführt werden, unter Berücksichtigung der Bedarfe der Region und unter Einbeziehung aller Akteure der Transportkette, um die besten Szenarien für das Angebot an Dienstleistung und „Verbindung“ zu erarbeiten und zu testen.

Catherine Trautmann schloss die Veranstaltung: „Besonders in Krisenzeiten haben die Häfen verstanden, dass der Rückzug auf sich selbst nicht die richtige Strategie ist, sondern dass man sich im Gegenteil aneinander annähern muss um gemeinsam wettbewerbsfähig und attraktiv zu sein.“ ■

Schleuse Bolzum für den Verkehr freigegeben

Stichkanal Hildesheim wird leistungsfähiger

Am 2. November 2012 ist die Schleuse Bolzum am SKH in Anwesenheit von Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister, nach rund vierjähriger Bauzeit für den Verkehr freigegeben worden.

Ferlemann: „Mit ihrer größeren Nutzlänge bietet die neue Schleuse Bolzum gute Voraussetzungen für einen Verkehr mit modernen Schiffen auf dem vom Mittellandkanal abzweigenden SKH. Aufgrund der soliden Konstruktion ist für die nächsten 80 Jahre der Schleusenbetrieb und damit die Befahrbarkeit des SKH gewährleistet.“

Etwa 20 km östlich von Hannover zweigt der SKH in südliche Richtung vom Mittellandkanal ab. Mit der Schleuse Bolzum wird direkt nach der Abzweigung ein Höhenunterschied von 8 m zwischen der Scheitelhaltung des Mittellandkanals und dem sich anschließenden rd. 14 km langen SK überwunden.

Die bestehende, über 80 Jahre alte und auffällige Schleuse Bolzum mit den geringen Abmessungen (85 m Nutzlänge und 12 m Kammerbreite) und schlechter Bausubstanz wurde durch einen Neubau ersetzt.

Die neue Schleuse hat eine Nutzlänge von 139 m und eine Kammerbreite von 12,50 m. Sie ist zukünftig für Großmotorgüterschiffe befahrbar. Die alte Schleuse wird außer Betrieb genommen und bleibt als technisches Denkmal erhalten.

In den Bau der Schleuse Bolzum wurden 82 Millionen Euro investiert. Davon haben aufgrund einer Vereinbarung die Länder Niedersachsen gut 23 Millionen und Hamburg rd. 4 Millionen Euro mitfinanziert. ■

Den Fortschritt erleben.

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

- Universell einsetzbar mit Haken, Spreader oder Motorgreifer



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



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

LIEBHERR
Die Firmengruppe