

Schifffahrts-Magazin

Zeitschrift für Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Enttäuschter BDB

Die Donau zwischen Straubing und Vilshofen soll nur nach A ausgebaut werden

Seiten 7

boot 2013 in Düsseldorf

Schiffbauer während der größten Boots-Messe der Welt in Düsseldorf losgesprachen



Seite 4

Gesamtkonzept Elbe

Runder Tisch im Hafen Hamburg: Deutschland braucht eine zuverlässige Wasserstraße Elbe

Seiten 36 - 37

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

Die Transport- und Haftpflichtversicherung der esa EuroShip.

**Neu:
Bis zu € 50 Mio. Deckung**

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

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

Ein Unternehmen der Allianz 





Friedbert Barg
Herausgeber

Die Donau zwischen Straubing und Vilshofen wird - im Moment noch dem Vernehmen nach - nicht nach der Variante C2,80 sondern lediglich nach der Variante A ausgebaut. Gleichzeitig wartet die Elbe auf den Ausbau für eine wirtschaftlich sinnvolle Binnenschifffahrt.

Bundesrecht bricht Landesrecht?

Befürchtet haben es einige, gehäht haben es viele, - und dass dann es dann letztendlich tatsächlich so kam, - war für die meisten lediglich eine weitere Bestätigung dick- und starrköpfiger bayerischer Seehofer-Politik. Die Donau zwischen Straubing und Vilshofen wird - im Moment noch dem Vernehmen nach - nicht nach der Variante C2,80 sondern lediglich nach der Variante A ausgebaut.

Ein Schlag in das Gesicht der bayerischen Wirtschaft, der deutschen und europäischen Binnenschifffahrt, vieler Transport- und Logistikunternehmen sowie einer Reihe von Wirtschaftszweigen, die im weiteren Umfeld damit zu tun haben.

Auch die Hinweise aus der deutschen und europäischen Verkehrspolitik haben den bayerischen Ministerpräsidenten Horst Seehofer anscheinend nicht interessiert. Und: Hatte er doch zum Abschluss einer Donau-Bereisung, bei der er die Meinung von vom Donau-Ausbau betroffener Bürger hören und ausloten wollte, um sich eine eigene Meinung zu bilden, erklärt, dass die Entscheidung über eben diesen Ausbau in Bayern fallen würde - und nirgendwo anders: „Was in Bayern gemacht und gebaut wird, wird nicht in Berlin oder Brüssel entscheiden, was in Bayern gemacht wird, wird in Bayern - und nur in Bayern - entschieden!“ Basta.

Seehofer wird sich fragen lassen müssen, was dann dieses Manöver mit der angeblichen Stimmungserfassung sollte.

Dass sich im Hinblick auf die zum Tragen kommende Ausbau-Variante noch etwas ändern wird, ist kaum anzunehmen, es sei denn, Bundesrecht bräche Landesrecht. Aber bis das entschieden ist, werden noch viele weitere Millionen Euro in sattsam bekannte

Gutachten und viele - nur teilabgeladene - Binnenschiffe die Donau zu Berg und zu Tal gefahren sein. Ein weiteres Sorgenkind der produzierenden und verladenden Wirtschaft und der Binnenschifffahrt zusammen mit den von ihr bedienten Häfen ist die Elbe. Auch sie ist nicht so zuverlässig ausgebaut, dass sie dem erwarteten - und von der Politik immer wieder beschworenen - Zuwachs des Güterverkehrs auf der Wasserstraße gewachsen wäre.

Häfen wie Hamburg, Magdeburg, Riesa und Dresden sind dringend darauf angewiesen, die Elbe in einem Zustand zu wissen, der eine wirtschaftlich sinnvolle Binnenschifffahrt ermöglicht. So hat der Runde Tisch „Gesamtkonzept Elbe“ jetzt erneut gefordert (Bericht Seite 36), stabile Fahrwasserhältnisse in der Elbe mit einer Fahrrinntiefe von 1,60 Meter an mindestens 345 Tagen im Jahr zu schaffen. Ziel sind auch die Optimierung der Terminalabläufe und Gleichbehandlung der Binnenschiffe mit anderen Verkehrsträgern in den Seehäfen, ausreichend Liege- und Warteplätze für Binnenschiffe, die Modernisierung von Software und IT-Anbindung an die Seehäfen und die Instandsetzung und Verlängerung von Buhnen.

Dass die Güterströme zunehmen, wird von den Politikern immer wieder heraufbeschworen und anhand unwiderlegbarer Statistiken dokumentiert. Von Verkehrsinfarkten ist dabei die Rede, von kaum noch zu bewältigenden Mengen. „Da müssen wir unbedingt was tun!“ - verkünden sie bei vielen Veranstaltungen. Es sind dann aber oft dieselben Politiker, die sich in ihren Heimatwahlkreisen nicht trauen, den Mund aufzumachen und sich für eine starke Wasserstraße einzusetzen. ■

Anzeige

GVZ-Hansehafen
Hanse-Terminal

KV-Terminal

Hafenbecken II
Hafenbecken I

Kanalhafen

Terminal Zweigkanal

Terminal Trennungsdamm

Terminal Industriehafen

Anschluss an das Streckennetz der DB AG

TRANSPORTWERK

Magdeburger Hafen GmbH

GREENPORT

Logistik fängt beim Standort an – wir haben ihn!

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

Magdeburger Hafen GmbH

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

Schifffahrt

■ 2.Hochzeits- und Eventmesse auf der Donau Fahrgastschiff „Renate“ wurde zur Messehalle	6
■ Große Enttäuschung über Seehofers Entscheidung BDB: „Ausbau der Donau in der Variante A ist eine Mogelpackung!“	7

Schifffahrts-Magazin-Interviews

■ Ministerialdirigent Reinhard Klingen: Die Diskussion um die Kategorisierung ist in Fachkreisen sachlicher geworden	8
■ BDB-Präsident Georg Hötte: „Das Frachtratenniveau erfüllt uns mit großer Sorge“	10
■ AdB-Präsident Volker Seefeldt: Binnenschiffer-Ausbildung ist Zukunftsaufgabe Gute Chancen, an Bord Karriere zu machen	12

■ Frank Wittig: „Dringend in Infrastruktur investieren!“ 2013 wird ein Jahr mit großen Herausforderungen	13
■ Dr. Gunther Jaegers Tankschifffahrts-Partikuliere sind vom Konkurs bedroht	14
■ SVZ Wien Jörg Limpl neuer Leiter	15
■ Hamburger ma-co bildet auch 2013 aus und um „Aus der Praxis für die Praxis“ im Norden	15
■ Gravierende Änderung der Sportbootvermietungs- Verordnung seit 1. Januar Neuer § 4a BinSchUO begrenzt die Personenbeförderung mit Sportbooten	16
■ Im Boot des Sunrise-Schiffskonzeptes sitzt mit Groningen Shipyard, GL/FutureShip und esa-Allianz das Olympiateam der Schiffbauindustrie Schiffbau - Innovation war gestern, futurity beginnt jetzt	17
■ Vielerorts spielt die Binnenschifffahrt im ÖPNV eine maßgebliche Rolle Der Öffentliche Personennahverkehr schwimmt	20
■ Botec Tandem Airfoil Flairliners als alternatives Transportkonzept Ladung und Gäste mit 140 km/h über Wasser befördern	22
■ Vorstandswechsel bei der DTG Hans Egon Schwarz geht in den Ruhestand Roberto Spranzi in den Vorstand berufen	23
■ Münchner Emissionshaus wandelt sich zum Asset- manager und Touristikdienstleister Premicon baut die Kreuzfahrt zum Hauptgeschäfts- zweig aus	24
■ Lars M. Clasen scheidet als Geschäftsführer aus, - Daniela Sandmann ist Interims-Nachfolgerin A-Rosa Flussschiff konzentriert sich auf die Flusskreuzfahrten	25

TITELBILD Lossprechung der Boots- und Schiffbauer des Schiffer-Berufskollegs Duisburg. Seit vielen Jahren präsentieren Auszubildende des Boots- und Schiffbaus aus NRW den Besuchern der boot Düsseldorf Ihr Handwerk.Traditionell werden Auszubildende des Boots- und Schiffbaus am Messe-Freitag auf der boot in Düsseldorf am Stand der Boots- und Schiffbauer-Innung NRW losgesprochen. In diesem Jahr legten folgende Prüflinge erfolgreiche ihre Abschlussprüfung (Bootsbauer / Schiffbauer) ab (v.l.): Hendrik Plate, Speedwave, Bodensee (Bootsbauer); Mehmet Durmus, Bootsbau Gade, Aachen (Bootsbauer); Martin Greven, Hellwig Boote, Erkelenz (Bootsbauer); René Penquitt, Lux-Werft, Niederkassel-Mondorf (Schiffbauer); Lisa Hülsmann, Bootswerft Baumgart, Dortmund (Bootsbauerin); Markus Müller, Markus, Stahlbau Müller, Spessart (Bootsbauer). *Foto: Friedbert Barg*

Impressum

Schifffahrts-Magazin

Zeitschrift für Schifffahrt, 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 Arit (sylvia-arit@schifffahrts-magazin.de)

Schiffstechnik-Redaktion
Sabö Krebs (sabö.krebs@schifffahrts-magazin.de)

Ständige Autoren/Korrespondenten
John C. Albrecht (Basel), Peter Baumgartner (Österreich), Matthias Goergens (Düsseldorf), Petra Gründahl (Duisburg), Jenny May (Berlin), Dr. Carola Siedhoff (Hamburg).

Anzeigenleitung und -beratung
Hessen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Baden-Württemberg, Bayern,
Berlin, Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Sachsen, MVP

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

Anzeigenberatung
Nordrhein-Westfalen, Hamburg, Bremen, Niedersachsen

Walburga Zeien
Schreiberstraße 14, 47058 Duisburg
Tel. +49 (0)203-33 18 64, Fax +49 (0)203-34 40 98
w.zeien@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

- Mannheimer Häfen
Güterumschlag im Dezember angestiegen 31
- Positive Entwicklungen bei Massengütern, Stahlprodukten
und Automobilen
Umschlagsplus in den Seehäfen Niedersachsens 32
- J. Müller baut Stammgeschäft in Brake aus
Rekordinvestitionen für erfolgreiche Nischenpolitik 34
- Neuer Sennebogen-Kran im Hafen Alkmaar
Zweischalengreifer zum Entladen des Schüttguts 35
- Runder Tisch „Gesamtkonzept Elbe“ im
Hafen Hamburg
Deutschland braucht eine zuverlässige
Wasserstraße Elbe 36
- NRW-Verkehrsminister Michael Groschek:
„Minden spielt eine wichtige Rolle im Hafenkzept“ 38

- Umweltfreundlicher Antrieb ermöglicht eine drastische Reduk-
tion des Dieserverbrauchs
Liebherr Hafemobilkran im Rheinhafen Bendorf 39

Schiffstechnik

- **Schiffahrts-Magazin-Serie:** Alternative Antriebe
in der Binnenschifffahrt Teil 3 (b)
Die Brennstoffzelle im Praxistest 26
- **Schiffahrts-Magazin-Serie:** Alternative Antriebe
in der Binnenschifffahrt Teil 4
**Die Sonne als Schiffsantrieb: Photovoltaikanlagen
mit Elektromotor im Praxistest** 28
- Bei Umrüstungen und Neubauten von Binnenschiffen
Motorenförderprogramm läuft auch 2013 weiter 31

Rubriken

- Editorial 3
- Impressum 4



Im Düsseldorfer Henkel-Saal referierte Rainer Schäfer (am Rednerpult), Präsident des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen und Geschäftsführer der Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH, vor Mitgliedern des Heimatvereins „Düsseldorfer Jonges“ über die Leistungen der beiden Rheinhäfen und die Bedeutung der deutschen Binnenhäfen und der Binnenschifffahrt für die Volkswirtschaft. Bei dem Verein handelt es sich mit rund 2700 Mitgliedern um den größten euroäischen Heimatverein. Foto: Friedbert Barg

2. Hochzeits- und Eventmesse auf der Donau

Fahrgastsschiff „Renate“ wurde zur Messehalle

Dass man auf und mit einem Schiff viel machen kann, ist bekannt. Am Sonntag, 27. Januar 2013 zeigte sich die MS „Renate“ wieder einmal von einer ganz anderen Seite. Das Schiff der Personenschifffahrt Schweiger wurde kurzerhand zur Messehalle umfunktioniert, damit die erste Hochzeits- und Eventmesse glatt über die Bühne gehen konnte. Das komplette Un-

terdeck des Schiffes wurde ausgeräumt, um Platz für die knapp 20 Aussteller zu schaffen. Unter dem Motto „Alles für die perfekte Feier von der Location über Musik, Catering, Styling, Abend- und Hochzeitsmode, Schmuck, Deko, Fuhrpark, Foto, Druck, Tauben, Design“ war alles, was Rang und Namen hat, vertreten. Während sich die Gäste im Unterdeck über das Angebot in-

formieren konnten, hatte sie im Mitteldeck Gelegenheit, Getränke und einen Imbiss zu sich nehmen. Abgerundet wurde der Messetag durch musikalische Unterhaltung und zwei Modenschauen. Das Schiff blieb während der gesamten Messedauer am Anleger liegen. Weitere Informationen im Internet unter der Adresse www.hochzeitsmessekelheim.de ■



Hochzeits-Modemesse an Bord der „Renate“.

Foto: Renate Schweiger

Große Enttäuschung über Seehofers Entscheidung

BDB: „Ausbau der Donau in der Variante A ist eine Mogelpackung!“

Die über verschiedene Medien verbreitete Nachricht, dass Bayerns Ministerpräsident Horst Seehofer den 69 km langen Streckenabschnitt an der Donau zwischen Straubing und Vilshofen ohne stauregelnde Maßnahmen ausbauen will, löst im Binnenschiffahrtsgewerbe große Enttäuschung und Unverständnis aus. „Nur der Ausbau der Donau mittels eines Schlauchwehres am Eingang der sog. Mühlhamer Schleife und ein Schleusenkanal zur Umgehung dieser Mühlhamer Schleife bringt den erwarteten und inzwischen auch gutachterlich bestätigten Nutzen für die verladende Wirtschaft, die den besonders umweltfreundlichen Transport mit dem Binnenschiff will. Nur in dieser Ausbauvariante namens C 2.80 lässt sich die für die Schifffahrt notwendige Abladetiefe von 2,50 Metern an mindestens 301 Tagen im Jahr erzielen“, erklärt Georg Hötte, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB).

Rein flussregelnde Maßnahmen, für die sich Bayerns Ministerpräsident Horst Seehofer CSU-intern offenbar bereits entschieden hat, können diesen Nutzen nicht herstellen, da hiermit nur an 200 Tagen im Jahr die Abladetiefe von 2,50 Metern erzielt wird. Entgegen anders lautender Berichte stellen diese als Variante A bezeichneten, rein flussregelnden Maßnahmen keineswegs einen „sanften“, d.h. umweltfreundlicheren Ausbau der Donau dar: Bestehende Bauwerke werden hier erweitert und zusätzliche Bauwerke werden errichtet werden müssen, um eine größere Wassertiefe zu erzielen. Auf

die geplante Renaturierung der ökologisch besonders wertvollen Mühlhamer Schleife wird in dieser Ausbauvariante zudem komplett verzichtet. Und: Die Unfallträchtigkeit an der Donau wird in der Variante A ebenfalls nicht beseitigt, so dass das erhöhte Havarierisiko auf diesem Streckenabschnitt bestehen bleibt.

„Diese aus rein wahltaktischen Gründen getroffene Entscheidung zum Ausbau in der Variante A ist eine Mogelpackung. Die Variante A stellt nach Erkenntnis der seitens EU kofinanzierten Studie einen schweren Eingriff in die Natur dar!“, erklärt BDB-Vizepräsident Dr. Gunther Jaegers, der in den vergangenen Jahren die variantenunabhängige Untersuchung zum Donauausbau in der sog. Monitoring-Gruppe begleitet hat. Es sei daher falsch, diese Variante als besonders naturverträglich darzustellen. Richtig

sei vielmehr, dass sowohl die Variante C 2.80 als auch die Variante A in ihren umweltbeeinträchtigenden Auswirkungen ausgleichsfähig und daher in dieser Hinsicht gleichwertig sind.

Für den Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) gibt es daher nur ein Fazit: Seehofers Entscheidung ist eine teure und wenig umweltgerechte Fehlentscheidung, die der Binnenschifffahrt und ihrer Kundschaft gerade im Verhältnis zu den Baukosten keinen ausreichenden Nutzen bringt und zudem keine Kofinanzierung durch die Europäische Union zulässt.

Da die Entscheidung zum Donauausbau im Einvernehmen zwischen dem Bund und dem Freistaat Bayern erfolgen muss, wird nun die Positionierung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer (CSU) mit Spannung erwartet. ■



Hatten wahrscheinlich schon bei einer Donaubereisung im vergangenen Dezember abgemacht, dass die Donau zwischen Straubing und Vilshofen lediglich nach Variante A ausgebaut wird. Bayerns Ministerpräsident Horst Seehofer und seine Minister Martin Zeil (l., Wirtschaft) und Marcel Huber (Umwelt).

Foto: Friedbert Barg

Die Situation der deutschen Binnenschifffahrt konnte im abgelaufenen Jahr durchaus mit „unterschiedlich zu bewerten“ beschrieben werden. Auf den nachfolgenden Seiten **Schifffahrts-Magazin** beschreiben Ministerialdirigent **Reinhard Klingen**, Leiter der Abteilung Schifffahrt im Bundesverkehrsmini-

nisterium; **Georg Hötte**, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt und Geschäftsführer der Rhenus PartnerShip; **Volker Seefeldt**, Präsident des Arbeitgeberverbandes der deutschen Binnenschifffahrt und Geschäftsführer der HTAG; **Frank Wittig**, Vizepräsident der IHK Niederrhein und Ge-

schäftsführer der Duisburger Wittig GmbH; und **Dr. Gunther Jaegers**, Vizepräsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt und Geschäftsführer der Reederei Jaegers, wie sie das vergangene Jahr sehen und was sie von der Zukunft erwarten. Die Fragen stellte **Friedbert Barg**.

Ministerialdirigent Reinhard Klingen:

Die Diskussion um die Kategorisierung ist in Fachkreisen sachlicher geworden

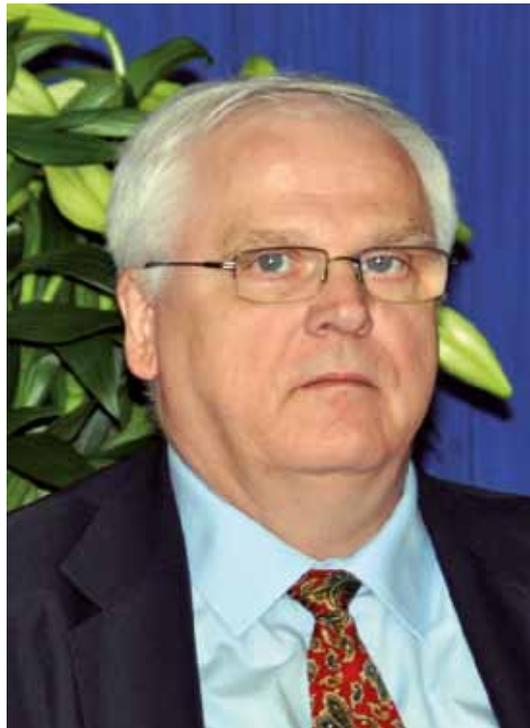
Herr Klingen, das vergangene Jahr war zeitweise von heftigen Diskussionen um den Ausbau der Wasserstraßen und die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) geprägt. Wie ist die Stimmung derzeit?

Wie bei allen Reform- und Veränderungsprozessen gibt es nicht **die** Stimmung, sondern vielmehr unterschiedliche Stimmen, Stimmungen und Meinungen. Es gibt immer auch diejenigen, die nur die Nachteile und Risiken sehen, während andere die Chancen in solchen Reformen erkennen. So ist es auch hier. Natürlich gibt es auch bei den betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern unterschiedliche Bewertungen und Besorgnisse. Das müssen wir ernst nehmen, daher hat die Hausleitung umfassende Zusagen für eine sozialverträgliche Umsetzung gegeben. Ich räume ein, dass von hier in einigen Punkten klarer hätte kommuniziert werden können, um Missverständnisse gar nicht erst entstehen zu lassen. Zwischenzeitlich hat sich jedoch vieles beruhigt. Nachdem alle WSD'en besucht wurden, sind derzeit die Wasser- und Schifffahrtsämter an der Reihe. Wir werden alle Ämter besuchen und dort den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und natürlich deren Interessenvertretungen Rede und Antwort stehen.

Auch was die Kategorisierung der Wasserstraßen angeht, ist die Diskussion zumindest in den Fachkreisen sachlicher geworden. Zunehmend setzt sich die Erkenntnis durch, dass es Sinn macht, die nicht ausreichenden Ressourcen im wesentlichen dort einzusetzen, wo ein großer verkehrlicher Bedarf besteht und nicht nach dem Gießkannenprinzip.

Welche Projekte haben aktuell Vorrang bei Ausbau der Wasserstraßen?

Grundsätzlich gilt, dass der Erhalt der Infrastruktur vor Ausbau geht. Da werden wir in den nächsten Jahrzehnten auf Grund des Alters und des baulichen Zustandes unserer Anlagen vor gewaltigen Herausforderungen stehen.



Reinhard Klingen, Leiter der Abteilung Schifffahrt im Bundesverkehrsministerium.

Foto: Friedbert Barg

Was einzelne Projekte angeht, so haben natürlich die Vorrang, die bereits laufen, Verträge müssen eingehalten werden, das ist selbstverständlich. Daneben stehen die Projekte oben auf der Prioritätenliste, für die es in den Investitionsbeschleunigungsprogrammen zusätzliche Haushaltsmittel gegeben hat. Und selbstverständlich haben die Fahrinnenanpassungen an Elbe und Weser Priorität, wenn wir die Entscheidungen des

Bundesverwaltungsgerichts haben und loslegen können. Nicht aus den Augen verlieren dürfen wir, dass die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung die gesetzliche Verpflichtung hat, die ökologische Durchgängigkeit herzustellen bzw. wiederherzustellen. Auch hierfür werden wir in den nächsten Jahren Millionenbeträge aufwenden müssen, die zu Lasten verkehrsbezogener Maßnahmen gehen, wenn es hierfür keine zusätzlichen Mittel gibt.

Wie ist der Stand bei der WSV-Reform?

Die Vorbereitungen für den Erlass zur Gründung der „Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt“ (GDWS) laufen. Das Gesetz mit dem die Zuständigkeiten für das Verwaltungshandeln auf die neuen Strukturen angepasst werden, ist bereits in der Anhörung und geht dann anschließend ins Kabinett. Ziel ist es, dass die GDWS und das Zuständigkeitsanpassungsgesetz noch vor der Sommerpause gegründet bzw. Inkraft getreten ist.

Was sind die vorrangigsten Aufgaben, die Ihr Bereich im Bundesverkehrsministerium darüber hinaus auf der diesjährigen Zu-erledigen-Liste hat?

Natürlich ist die 8. Nationale Maritime Konferenz in Kiel noch ein Jahreshöhepunkt, bei deren Vorbereitung und Durchführung wir eine wichtige Rolle spielen. Dort wo wir Entscheidungen des Gesetzgebers brauchen, steht uns nur noch das 1. Halbjahr zur Verfügung. Wie bereits erwähnt, ist das beim Zuständigkeitsanpassungsgesetz im Zusammenhang mit der WSV-Reform der Fall. Darüber hinaus gibt es noch einige Gesetzgebungsvorhaben im Seeschifffahrtsbereich, wobei es da um die Umsetzung internationaler Regelungen geht.

Am Ende einer Wahlperiode muss auch Bilanz gezogen und ein Arbeitsprogramm für die nächsten Jahre erstellt werden. Mit Blick auf die Infrastruktur bedeutet das, dass wir eine Prioritätenliste mit Projekten erstellen wollen, die in den nächsten Jahren geplant bzw. realisiert werden können. Damit soll auch transparent werden, was nicht geht, weil die Ressourcen nicht ausreichen.

Im Schifffahrtsrecht wollen wir die Vorschriften für den Binnen- und Seebereich soweit wie möglich harmonisieren und vereinfachen.

Ende der 90er Jahre hat mir einmal in einem Interview der damalige Präsident der WSD Mitte, Prof. Dierk Schröder, gesagt, die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sei Dienstleister für die Schifffahrt. Sehen Sie das heute auch noch so?

Das ist im Grundsatz natürlich immer noch richtig. Zu aller erst ist die öffentliche Verwaltung dem Wohl der Allgemeinheit verpflichtet. Das heißt, dass es bei aller Dienstleistungsbereitschaft für eine bestimmte Gruppe oder Verkehrs- und Wirtschaftszweig, auch schon einmal sein kann, dass eine Forderung oder ein Wunsch nicht erfüllt wird, weil andere Be-

lange dem entgegenstehen. Davon einmal abgesehen versteht sich die WSV und natürlich auch das Ministerium als Dienstleister für Schifffahrt und Wirtschaft, Bau, Betrieb und Unterhaltung der Wasserstraßen sind schließlich kein Selbstzweck. Gerade in den letzten Jahren allerdings auch das Bewusstsein dafür gewachsen, dass man dabei verstärkt die Belange des Umweltschutzes berücksichtigen muss, damit das System Schiff/Wasserstraßen seine ökologischen Vorteile noch stärker einsetzen kann.

Wie bewerten Sie das Verhältnis und den Informationsaustausch zwischen dem Bundesverkehrsministerium und dem Binnenschifffahrtsgewerbe?

Auch wenn es in den vergangenen Jahren in der Sache manche Auseinandersetzung gegeben hat, z.B. bei der Frage der Kategorisierung und damit verbundenen Priorisierung der Wasserstraßen, so hat es doch immer ein offenes und von gegenseitigen Respekt getragenes Verhältnis mit dem Gewerbe und seinen Vertretern gegeben.

Wo könnten Verbesserungen erreicht werden?

Es muss immer das Ziel sein, auch gute Arbeitsbeziehungen noch weiter zu verbessern.

Am wichtigsten ist es, ehrlich miteinander umzugehen, verlässlich zu bleiben, offen zu sagen, was geht und was nicht geht und keine Versprechen zu machen, die dann die nächste oder übernächste Generation einlösen können. Das heißt auf der anderen Seite aber auch, dass Wirtschaft und Verbände bei Forderungen immer auch das Machbare und Mögliche im Auge behalten sollten und allzu fantasievolle Forderungen noch einmal einem Realitätscheck unterziehen. Hier würde ich mir manchmal mehr Mut wünschen und das die Verbände auch mal „Nein“ sagen zu Forderungen einzelner Gruppen oder Regionen.

An Sie werden viele Wünsche aus dem Bereich Binnenschifffahrt herangetragen. Was wäre denn Ihr Wunsch an die Binnenschifffahrt?

Das wir weiterhin gut und vertrauensvoll zusammenarbeiten, damit das System Binnenschifffahrt/ Wasserstraßen/ Häfen die vorhandenen Systemvorteile noch besser zur Geltung bringen kann. ■

Anzeige



Entdecken Sie die Zukunft der Logistik. Mit den neuesten Impulsen für Ihren Erfolg.

Als Weltleitmesse für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management ist die **transport logistic** auch 2013 der wichtigste Treffpunkt der Branche:

- » Internationale, abschlussorientierte Geschäftsplattform
- » Innovationen und Trends entlang der gesamten Wertschöpfungskette
- » Hochwertiges Rahmenprogramm mit Foren, Konferenzen & Länderspecials

Der Pflichttermin für Ihren Erfolg von morgen!

Buchen Sie jetzt Ihr Ticket online:
» www.transportlogistic.de/tickets

Messe München GmbH
Tel. +49 89 949-11368
info@transportlogistic.de
» www.transportlogistic.de
» www.AirCargoEurope.com



transport logistic
THE LEADING EXHIBITION

including
 **4.-7. Juni 2013**
Messe München



**EXPLORING
THE WORLD
OF LOGISTICS**

BDB-Präsident Georg Hötte:

„Das Frachtratenniveau erfüllt uns mit großer Sorge“

Herr Hötte, wie es aussieht, ist das Verhältnis der Binnenschifffahrt zur Verkehrspolitik und ihren handelnden Personen im vergangenen Jahr konstant gut geblieben. Ist das richtig?

Der Eindruck ist richtig. Wir hatten zwar in einigen für uns sehr wichtigen Themen unterschiedliche Standpunkte, z.B. bei der Frage, ob und wie welche Flüsse und Kanäle zukünftig noch weiter ausgebaut werden sollen oder wie zukünftig die Finanzierung der Infrastruktur erfolgen soll. Der Umgang war dabei aber stets fair. Und wenn man sich die jüngsten Beschlüsse der Regierung anschaut, etwa hinsichtlich der Zusatzmillionen für die Mosel, die Mittelweser, für Scharnebeck oder für AIS-Landanlagen, wird doch deutlich, dass die Bedeutung der Binnenschifffahrt durchaus erkannt wird. Die Fortsetzung des Motorenförderprogramms und die bewilligten Mittel für die Moderni-

sierung unseres Schulschiffes bestätigen, dass Regierung und Parlament, hier insbesondere die Parlamentarische Gruppe Binnenschifffahrt (PGBi), auch in Zeiten leerer Kassen das Binnenschifffahrtsgewerbe nicht vergessen.

Wo sehen Sie Punkte, bei denen noch Verbesserungen zu erreichen wären?

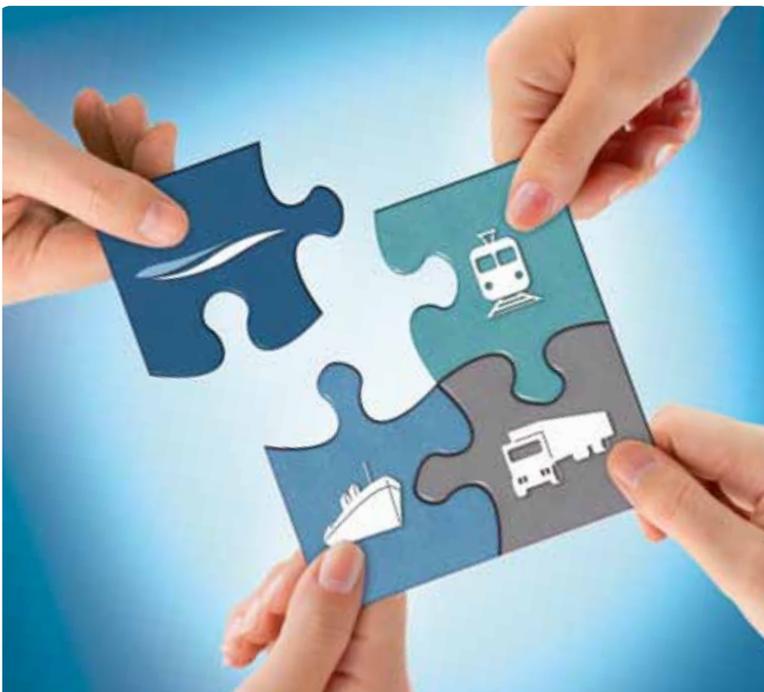
Über Jahre und Jahrzehnte wurde viel zu wenig in den Unterhalt der Wasserstraßen investiert. Folge ist, dass viele Bauwerke an Wasserstraßen, insbesondere Schleusen, saniert werden müssen: Die Bundesanstalt für Wasserbau hat ermittelt, dass 50 % aller Schleusen älter als 80 Jahre sind und 25 % der Bauwerke das technische Lebensalter bereits erreicht oder überschritten haben. Auch das Bundesverkehrsministerium geht mit dieser Situation erfreulich offensiv um und fordert vom Finanzminister und von den

Haushältern im Bundestag eine deutliche Aufstockung des Etats: Es fehlen 500 bis 700 Mio. Euro pro Jahr, um das erforderliche Budget von 1,3 Mrd. Euro zu erreichen. Neben der Sanierung der Substanz gibt es aber auch noch einige gravierende Engpässe im Wasserstraßennetz, sei es an der Donau, der Mosel, am Neckar, am Elbe-Seitenkanal oder im westdeutschen Kanalsystem, die beseitigt werden müssen, damit das Binnenschifffahrtsgewerbe noch besser die Wünsche seiner Kunden erfüllen kann.

In letzter Zeit sehen sich deutsche Partikuliere immer häufiger drastisch sinkenden Frachtraten gegenüber. Wie bewertet der BDB diese Situation?

Das Frachtratenniveau erfüllt auch uns mit großer Sorge. Bereits das vierte Jahr in Folge lassen sich am Markt keine auskömmlichen Preise erzielen. Viele Unternehmer leben von der Substanz; größere und eigentlich notwendige Investitionen können deshalb nicht in Angriff genommen werden. In einzelnen Marktsegmenten, zumal in der Tankschifffahrt, könnten Insolvenzen wohl die Folge sein. Dort hat die gesetzlich vorgeschriebene Umrüstung von Einhüllenschiffen auf Schiffe in Doppelhüllenbauweise zu

Anzeige



Trimodal im Quadrat

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



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

Hafen Mannheim
weltweit für die Region

enormen Überkapazitäten geführt, die den Markt zusätzlich belasten. Leider gibt es keine belastbaren Anzeichen dafür, dass sich an dieser Situation in den kommenden Monaten etwas ändern wird.

Aus dem westdeutschen Kanalgebiet erreichen uns Informationen von Schiffen, nach denen sie unverhältnismäßig scharf bezüglich Fahrzeugabmessungen und Abladetiefe geprüft werden, große 135-m-Schiffe aus den Niederlanden aber nicht. Ist Ihnen das bekannt und wie sehen Sie das?

Auch uns ist diese Behauptung zu Ohren gekommen. Wir können sie aber nicht bestätigen. Sie scheint nicht unwesentlich durch die verschärfte Wettbewerbssituation infolge des Auftretens moderner großer Schiffe im bisher eher von Fahrzeugen mit geringeren Abmessungen dominierten Kanalschifffahrtmarkt beeinflusst zu sein.

Wie sehen Sie aus der Sicht des Gewerbes das vergangene Jahr? Wo waren Höhen und wo waren Tiefen?

Wie auch den Jahresstatistiken zu entnehmen ist, entwickelt sich zumindest der Containertransport ganz erfreulich. Hier findet durchaus eine Erfolgsstory statt: Im Jahr 2011 wurde die Zwei-Millionen-TEU-Grenze erreicht – die höchste jemals mit dem Binnenschiff transportierte Containermenge. In der Zeit von 2000 bis 2011 hat sich damit der Containertransport nahezu verdoppelt. Leider lässt die bereits erwähnte Marktsituation ansonsten aber kaum „Höhen“ erkennen. Weder haben sich die Gütermengen signifikant gesteigert, noch ließen sich am Markt auskömmliche Frachtraten erzielen. Mehr noch: Aufgrund gestiegener und weiter steigender Treibstoffkosten werden die Rahmenbedingungen, gerade in Kombination

mit weiter steigenden Kundenansprüchen, zunehmend schwieriger.

Was erhoffen Sie sich – für die Binnenschifffahrt – für das gerade angefangene Jahr?



Georg Hötte, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt und Geschäftsführer der Rhenus PartnerShip

Ganz klar: Wir hoffen auf steigende Gütermengen und gute Frachtraten. Und dass uns größere unplanbare Behinderungen und Sperrungen in der teilweise maroden Infrastruktur erspart bleiben. Welche teilweise dramatischen Folgen unterlassene Erhaltungsmaßnahmen haben können, sehen wir ja zurzeit im Straßenbereich. Die Sperrung einzelner Rheinbrücken stellt gewaltige Herausforderungen für die verladende Wirtschaft und die Logistikbranche dar.

Welche Aufgaben müssen nach Ihrer Ansicht in diesem Jahr vordringlich erledigt werden?

Die erwähnte Substanzerhaltung hat höchste

Priorität. Eine zusammenbrechende Schleuse im westdeutschen Kanalgebiet wäre zum Beispiel der größte anzunehmende Unfall für die am System Wasserstraße Beteiligten. Gewerbepolitisch müssen wir dafür sorgen, dass die Unternehmer in wirtschaftlich schwierigen Zeiten nicht mit zusätzlicher Bürokratie und zusätzlichen Kosten belastet werden. Im Gegenteil, es gibt durchaus Bereiche, z.B. den Transport von Abfällen mit Binnenschiffen, in denen ohne großen Aufwand noch kräftig Entbürokratisierung erfolgen kann.

Was wird die größte Herausforderung des Jahres 2013?

Neben der dringend notwendigen Überwindung der völlig unbefriedigenden wirtschaftlichen Situation sehe ich es als besondere Herausforderung des Gewerbes für die kommenden 12 Monate an, nicht in dem Bemühen um eine zukunftssichere Wasserstraßeninfrastruktur nachzulassen und damit die Chancen der Binnenschifffahrt, ihren Anteil am Modal Split nachhaltig auszubauen, zu sichern.

Gerade die möglichen Veränderungen, die sich aus der Bundestagswahl im September ergeben können, fordern hier verstärkten Einsatz. Hier gilt es, frühzeitig die Positionen und die Forderungen des BDB in die politische Landschaft zu senden, denn die Rahmenbedingungen für weitere mögliche Maßnahmen im Bereich Gewerbeförderung und Infrastrukturentwicklung werden vom Grundsatzprogramm der Regierungskoalitionen in Berlin vorgegeben. ■

Anzeige

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



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

MSG eG
der Marktführer in Bayerns Binnenschifffahrt

Südliche Hafenstraße 15
97080 Würzburg
www.MSGeG.de

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

und unseren
MSG-Schiffsmotoren und Wertbetrieb
Dorfprozellern



Expertise seit über 95 Jahren

AdB-Präsident Volker Seefeldt: Binnenschiffer-Ausbildung ist Zukunftsaufgabe

Gute Chancen, an Bord Karriere zu machen

Herr Seefeldt, wie ist die aktuelle Personalsituation in der deutschen Binnenschifffahrt?

Bei den Schiffsführern erkennen wir weiterhin eine drohende Überalterung. Mehr als 40 Prozent der Schiffsführer sind über 50 Jahre. Die verstärkte Ausbildung in den letzten Jahren hat dazu geführt, dass der Anteil der unter 25jährigen im Beruf auch statistisch spürbar ansteigt. Wer heute seine Matrosenprüfung besteht und weiter lernen will, hat gute Chancen, an Bord Karriere zu machen. Das erfordert natürlich auch eine gezielte Förderung und Mitarbeiterbindung durch den Arbeitgeber.

Mit dem Angebot der Doppelqualifizierung zum Matrosen und zur FH-Reife an der Duisburger Berufsschule haben wir es zudem geschafft, unseren angehenden Nautikern zusätzliche Möglichkeiten in der Binnenschifffahrt zu eröffnen. Ich denke da zunächst an Karrieren in den technischen Abteilungen oder als Sachverständige.

In welchen Bereichen gibt es Engpässe?

Gerade die Tank- und Gasschifffahrt, aber immer stärker auch die Personenschifffahrt sucht gut ausgebildetes Personal. Es ist gut, dass sich jetzt alle Sparten der gewerblichen Binnenschifffahrt und die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes an der Zukunftsaufgabe Ausbildung beteiligen und die Angebote zur Weiterbildung, zum Beispiel auf dem Schulschiff Rhein, nutzen.



Volker Seefeldt, Präsident des Arbeitgeberverbandes der deutschen Binnenschifffahrt. Foto: HTAG

Mit der Aktion „Be your own captain“ sollten neues Personal für die Binnenschifffahrt gewonnen werden. Wie haben Sie, wie haben die Verbände der Binnenschifffahrt, die Aktion in der Praxis umgesetzt?

Mit dem europäischen Projekt PLATINA konnten wir Informationsmaterialien für

Arbeitgeber (Wie organisiere ich ein Praktikum, wie die Ausbildung, wo findet Personalwerbung statt) und auch einen Flyer für Schulabgänger entwickeln. Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt hat diese Materialien aus www.becaptain.eu drucken lassen und Ende 2012 seinen Mitgliedern und darüber hinaus in Gewerbe und Verwaltung angeboten. Dies

läuft weiter, übrigens auf unserem europäischen Arbeitsmarkt dank der Unterstützung von PLATINA auch in den Niederlanden, in Belgien, Frankreich, Österreich, Ungarn, Kroatien und Rumänien.

Wie waren die bisherigen Resonanzen auf die Aktion „Be your own captain“?

Es ist noch zu früh für eine Bilanz. Wir sehen das Logo bereits auf vielen Seiten im Internet. Immer mehr Unternehmer bieten jetzt auch Informationen über die Ausbildung in der Binnenschifffahrt an, gerade im Netz und in sozialen Medien. Unser Ziel ist, dass die Binnenschifffahrt ein positives Image als Arbeitgeber gewinnt.

Sind konkrete Arbeits- oder Ausbildungsverhältnisse aus der Aktion entstanden?

Wir freuen uns, dass die Zahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverhältnisse auch in den letzten drei schwierigen Jahren in unserem Gewerbe konstant geblieben ist. Glauben Sie mir: Die Aktion wirkt und wird weiter wirken. Sie ist kein einmaliger event.

Wie sind die Verdienstmöglichkeiten für Berufsanfänger in der deutschen Binnenschifffahrt? Lohnt es sich für junge Leute von Land, an Bord eines Binnenschiffes zu gehen?

Seit Jahren stehen wir an der Spitze der Verdienstmöglichkeiten bei den anerkannten Ausbildungsberufen. Nach unserem Tarifabschluss mit verdi ist das Grundgehalt im ersten Ausbildungsjahr in der Güterschifffahrt im Januar 2013 von 885 auf 905 gestiegen. Im zweiten Ausbildungsjahr stieg es zum Jahresbeginn von 1.013 auf 1.035 Euro. Diese Zahlen können sich sehen lassen.

Die meisten Auszubildenden kommen von Land und haben keine familiäre Vorprägung in der Binnenschifffahrt mehr. Da hat sich in den letzten Jahren schon einiges verändert, auch wenn wir gern Töchter und Söhne von Partikulieren oder Angestellten wieder im Gewerbe sehen.

Sind weitere Aktionen zur Mitarbeitergewinnung für die Binnenschifffahrt geplant?

Unsere Unternehmer besuchen häufig Ausbildungsmessen, planen schon heute Aktionen zum Tag der Logistik oder zum Girls Day. Besonders dankbar bin ich für die Aktionen der Frauen in der Binnenschifffahrt e.V. Natürlich werden Schulschiff und Schule in Duisburg-Homburg auch wieder einen Tag der Offenen Tür machen. ■

Anzeige

BAVARIA AGENTUR GMBH

Versicherungsmakler seit 1924

Wir vermitteln günstigen Versicherungsschutz und bieten

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

Unsere Kompetenz spart Ihnen Geld und Zeit

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

BAVARIA Agentur GmbH
Weißburger Straße 38, 63739 Aschaffenburg

Ihr Versicherungsspezialist für die Binnenschifffahrt.

Frank Wittig: „Dringend in Infrastruktur investieren!“ 2013 wird ein Jahr mit großen Herausforderungen

Herr Wittig, wenn Sie einen Blick zurückwerfen, - wie war das Jahr 2012 für Sie und die Wittig GmbH?

Das Jahr 2012 hat für unsere Firmengruppe die Erwartungen erfüllt. Die einzelnen Geschäftsbereiche stellen sich wie erwartet sehr unterschiedlich dar. Während große Teile der Frachtschifffahrt mit branchenspezifischen Strukturproblemen kämpfen, laufen die Geschäfte im Bereich Passagierschifffahrt, Wasserbau und Behörden zufriedenstellend. Auch mit den Geschäften im Industriebereich können wir zufrieden sein!

Was hätte besser sein können?

Ein „besser“ geht immer. Man sollte aber auch einmal mit dem zufrieden sein, was man erreicht hat. Wir sind zufrieden, wenn es nicht schlechter wird. Ich gehe aber davon aus, dass auch 2013 ein Jahr mit großen Herausforderungen sein wird.

Als Schiffsausrüster haben Sie enge Kontakte zu den Schifffahrern an Bord. Welche Stimmungen bemerken Sie?

Die Stimmung hängt immer entscheidend von der Lage des Einzelnen ab. Allgemein ist eine gewisse Verunsicherung zu spüren.

Sie sind Vizepräsident der niederrheinischen Industrie- und Handelskammer. Welche Bedeutung misst die IHK der Binnenschifffahrt zu?

Die Binnenschifffahrt hat für die niederrheinische IHK eine große Bedeutung. Wir kümmern uns hier in Duisburg sehr intensiv um die Ausbildung des Binnenschifffahrt Nachwuchses und sind gleichzeitig auch deutschlandweit die Leit-IHK für diese Branche.

Inwieweit kann die IHK direkt im Interesse der Binnenschifffahrt aktiv werden?

Eine IHK hat zunächst einmal immer das Gesamtinteresse der Wirtschaft in Ihrer Region zu wahren. Aber mit der Reaktivierung der Schifferbörse in diesem Jahr hat die Binnenschifffahrtsbranche eine eigenständige Vertretung innerhalb der IHK nur für ihre eigenen Interessen. Das kann eine große Chance sein, noch mehr Gewicht für die Binnenschifffahrt in der Politik, der Verwaltung und aber auch und vor allem in der Öffentlichkeit zu erlangen.

Welche Reaktionen erfährt die IHK aus der Binnenschifffahrt?

Da bei der Reaktivierung der Schifferbörse alle namhaften Reedereien und Partikulierverbände, sowie die großen Verloader mitgewirkt haben, darf man die Reaktion aus der Branche als sehr positiv beschreiben.

Sind seitens der IHK für dieses Jahr besondere Veranstaltungen im Zusammenhang mit der Binnenschifffahrt geplant?

Die IHK wird auch mittels der Schifferbörse in diesem Jahr sicherlich die ein oder andere Veranstaltung für die Binnenschifffahrtsbranche durchführen. Genaueres wird aber noch festgelegt.

Was könnte die Politik für die Binnenschifffahrt tun?

Das was die Politik tun kann, wird häufig überschätzt. Viele Ausgaben sind gesetzlich geregelt und für freiwillige Mehrausgaben



Schiffsausrüster und IHK-Vizepräsident Frank Wittig. Foto: P. Grünendahl (Archiv)

fehlen häufig einfach die finanziellen Mittel und manchmal eben auch der echte politische Wille. Zudem wird der Bundestagswahlkampf viele andere Themen einfach überdecken. Wenn wir aber nicht dringend in unsere gesamte Infrastruktur investieren, dann spielen wir mit dem Vermögen der kommenden Generationen.

... und was könnte die Binnenschifffahrt selbst zur Verbesserung ihrer Lage tun?

Die Binnenschifffahrt müsste dringend die Überkapazitäten beschränken. Ansonsten ist die Binnenschifffahrt ein Baustein in den gesamten Logistikketten und -prozessen - aber ein sehr wichtiger und das müssen wir immer wieder deutlich machen. ■

Anzeige

Die Qualität einer Transportleistung beginnt
beim Personal – daher

Weitblick beweisen und ausbilden
Lebenslanges Lernen bedeutet weiterbilden



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

Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschifffahrt e.V.
Schulschiff RHEIN
Stadthafen / Rheinanlagen
Tel. 0 20 66 – 22 88 0 • Fax 0 20 66 – 22 88 22
www.schulschiff-rhein.de • info@schulschiff-rhein.de

Dr. Gunther Jaegers

Tankschiffahrts-Partikuliere sind vom Konkurs bedroht

Herr Dr. Jaegers, in einem Gespräch während einer Donaubereisung mit dem Bayerischen Ministerpräsidenten Seehofer Mitte Dezember hatten Sie mir die schwierige Lage der deutschen (Binnen-) Tankschiffahrt erläutert. Wie schlimm ist die Situation dieses Gewerbebereichs aktuell?

Die Situation ist unverändert schlecht. Es scheiden nach Angaben der EBIS Vertreter etwa 50 alte Einhüllenschiffe pro Jahr aus dem Markt aus. Bei ca. 300 bis 400 noch verbliebenen Einheiten (Stand Anfang 2012) und der durch die neuen Doppelhüllenschiffe erheblichen Überkapazität im Markt sind kostendeckende Frachterlöse im Jahresdurchschnitt nicht erzielbar. Für die meisten der teuer und mit wenig Eigenkapital angeschafften neuen Schiffe können die Finanzierungskosten nicht mehr eingefahren werden.

Welche Bereiche der Tankschiffahrt sind denn besonders betroffen? Reedereien und/oder Partikuliere?

Da die Reeder kaum neuen Eigenraum angeschafft haben, sind es die Partikuliere, deren Betriebe vom Konkurs bedroht sind.

Wie ist die Lage der Partikuliere, die für Ihr Unternehmen fahren?

Sehr unterschiedlich.

Was könnte im Moment aus dieser schwierigen Lage der Tankschiffahrt herausgeholfen?

Nichts, was in unserer Macht steht. Eine Abwrackaktion mit Hilfe des Reservefonds lässt sich wegen der kritischen Haltung der EU-Kommission nicht durchführen. Das einzige, was den Doppelhüllenschiffen helfen würde, wäre ein frühzeitiges Umschwenken aller Kunden auf diesen Schiffstyp. Das allerdings bedeutet für die Einhüllenschiffe noch schneller das Aus. Für die Branche gibt es zurzeit nur Scylla oder Charybdis*.

Wenn Sie einmal in die Zukunft schauen, wie sehen Sie die nächsten Jahre für die deutsche Tankschiffahrt?

Vorbehaltlich eines Blicks in die Kristallkugel, die ich heute nicht dabei habe, wird sich in den kommenden zwei Jahren wenig verbessern. Erst ab 2015 besteht für die Doppelhüllenschiffe Aussicht auf Besserung, da bis dahin weitere Kunden diesen Schiffstyp für Ihre Transporte fordern werden und ab



Tankreeder Dr. Gunther Jaegers blickt kritisch in die Zukunft der Tankschiffahrt.
Foto: Friedbert Barg

dem 1. Januar 2016 Benzin und vergleichbare Stoffe ausschließlich in Doppelhülle befördert werden dürfen.

Wie ließe sich denn die Lage der Tankschiffahrt grundsätzlich und auf Dauer verbessern?

Wie ich sagte, würde der vorzeitige und konsequente Einsatz von Doppelhüllenraum durch die Auftraggeber im Geltungsbereich der ADN die Situation für die neuen Schiffe verbessern. Ich erwähne bewusst den gesamten Geltungsbereich der ADN, da es in Staaten an der unteren Donau inzwischen Bestrebungen gibt, die Übergangsfristen noch auszudehnen. Dies ist im Interesse auch des Umweltschutzes völlig inakzeptabel.

Was könnte die Politik dazu beitragen?

Soviel wie in der Seeschiffahrt, die ebenfalls große Probleme aufgrund von Überkapazitäten hat: Außer markigen Worten wie üblich nichts.

Und was könnte die Tankschiffahrt von sich aus zur Verbesserung ihrer Lage tun?

Für die Situation heute nichts mehr. In der Zukunft Schiffe nur mit entsprechendem Eigenkapitaleinsatz finanzieren und nicht blind jedem Neubauangebot hinterher rennen. ■

Anzeige

GERPOL



... Ihr Rücken wird es Ihnen danken!

Neue Generation Ruderhausstühle und Unterteile



WIDU Expert



WIDU Elegance



WIDU Sport



WIDU Exclusiv



WIDU Top



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

* Scylla oder Charybdis

Scylla war ein Meeresungeheuer aus der griechischen Mythologie mit dem Oberkörper einer jungen Frau und einem Unterleib, der aus sechs Hunden bestand. Die Scylla lebte gegenüber einem anderen Ungeheuer namens Charybdis auf einem Felsen an der Meeresenge von Messina. Die Redewendung „zwischen Scylla und Charybdis“ steht für eine Situation, in der man sich zwischen zwei Gefahren befindet. Weicht man der einen Gefahr aus, begibt man sich in die andere. Es gilt also, den richtigen Weg zwischen zwei Verhängnissen hindurch zu finden.

Quelle: Wikipedia (fb)



SVZ Wien

Jörg Limpl neuer Leiter

Das SVZ Wien am Handelskai in der Donaumetropole Wien, ein Unternehmen des Duisburger Schiffsausrüsters Wittig GmbH, steht

ab dem 01. Februar 2013 unter neuer Leitung. Jörg Limpl (45, Foto links) ist neuer Leiter des SVZ Wien. Der 45-jährige war zuvor 17 Jahre im Bereich eines international tätigen Im-/Exportunternehmens der Schifffahrtsbranche tätig und verfügt über langjährige Erfahrung und gute Kontakte in die Donauanrainerstaaten. Ziel ist, die Aktivitäten des SVZ Wien weiter auszubauen und die Kompetenz vor Ort zu stärken. ■

Hamburger ma-co bildet auch 2013 aus und um

„Aus der Praxis für die Praxis“ im Norden

Aus der Praxis für die Praxis“ ist das Motto von ma-co, dem maritimen kompetenzzentrum. Hier in der Schullung wird nichts beschönigt. Es wird in Früh-schicht, Spät- und Nachtschicht gearbeitet“, erklärte Franziska Behncke, die Ansprechpartnerin für den Bereich Seeschifffahrt und Offshore in Hamburg.

„Unser Ziel ist immer der Praxisbezug“, sagte Dirk Eichenlaub von der Unternehmensentwicklung. Zum Praxisbezug im Bereich Offshore gehört z.B. auch der Themenbereich Helicopter Underwater Escape Training, kurz HUET. Dafür soll 2013 ein Wasserbecken auf dem Gelände der ma-co in Hamburg entstehen, um den Helikopterabsturz zu simulieren. Neu 2013 in Hamburg ist auch die Freifallanlage, die bisher noch in Hamburg-Altona stand und jetzt auf das Gelände geholt werden soll. „Damit fallen die Anfahrtswegen weg, sagte Franziska Behncke.

Das maritime kompetenzzentrum, kurz ma-co, entstand am 1. Januar 2008 aus dem Zusammenschluss der Hafenschule Bremen, des Fortbildungszentrums Hafen Hamburg und des überbetrieblichen Bereichs der HHLA-Fachschule zum ma-co maritimes kompetenzzentrum e.V. Standorte gibt es in Hamburg, Bremen und Wilhelmshaven.

Die Referenten des ma-co sind Fachleute aus der Praxis. Es gibt rund 40 feste und 80 freie Trainer. Die Kunden kommen aus den Bereichen der Hafen- und Umschlagsbetriebe, der Distributionszentren und Containerpackstationen, aus Speditionen und Fuhrbetrieben, Reedereien aber auch aus Versandabteilungen und Produktionsbetrieben mittelständischer und großer Unternehmen. Die Qualifizierungsangebote sind

marktgerecht und am individuellen Kundenbedarf orientiert. „Wir sind sehr flexibel in der Kursgestaltung. D.h. Kurse können auch individuell zugeschnitten werden“, erklärte Franziska Behncke.

Die ma-co arbeitet u.a. mit der HHLA Eurrogate und der BLG Logistics Group zusammen. Trainingsmaßnahmen gibt es in folgenden Bereichen: Hafen und Umschlag, Logistik, Offshore, Seeschifffahrt, Gefahrgut, Führung und Kommunikation, Safety und Security sowie IT mit E-Learning und EDV. Zu jedem dieser acht Bereiche gibt es verschiedene Seminare. Einzigartig sind auch die Weiterbildung zum ConTrucker, dem Spezialist für den Containertransport im Hamburger Hafen, sowie die modulare Weiterbildung zum Hanselogistiker.

Für die Binnenschifffahrt gibt es z.B. Lehrgänge für Gefahrgutbeauftragte. Die Teilnehmer kommen aus ganz Deutschland und z.T. auch aus dem Ausland. Die Kurse werden hauptsächlich in Deutsch angeboten, es gibt aber auch Angebote auf Englisch.

Teilnehmer an den Trainings der ma-co kommen aus Reedereien, Betrieben, sind Nautik Studenten der Universität Bremen oder vom Arbeitsamt. „Rund 3000 Leute wurden 2012 ausgebildet“, sagte Dirk Eichenlaub. Die Maßnahmen dauern von 100 Tagen oder bis zu zwei Jahren.

Für den Jade-Weser-Port wurden bei der ma-co rund 300 Fachkräfte in Hafenlogistik geschult. Für die Ausbildung im Bereich Hafen und Umschlag sowie Logistik, die vom Arbeitsamt gefördert wird, empfiehlt Dirk Eichenlaub folgende Voraussetzungen: „Der Seminarteilnehmer muss ein Mindestalter von 18 Jahren haben, einen Führerschein besitzen, körperlich fit sein sowie flexibel und in Schichtarbeit arbeiten wollen. Dazu kommt, dass er Höhenfest sein muss, da auf Containerbrücken gearbeitet wird.“ „Die Teilnehmer vom Arbeitsamt, die hier anfangen, haben eine Perspektive. Es wird eng mit Unternehmen zusammengearbeitet und Praktika absolviert“, erklärte Eichenlaub. Die Erfolgsquote liegt bei 85 Prozent.

Die ma-co wird auch auf der Logistikmesse am Tag der Logistik, dem 18. April, auf dem Flughafen in Hamburg im Terminal Tango vertreten sein. Ansprechpartnerin bei der ma-co ist Franziska Behncke unter der Telefonnummer 040/ 756082-653.

Dr. Carola Siedhoff ■



Auch Lascher werden bei der ma-co ausgebildet.

Gravierende Änderung der Sportbootvermietungs-Verordnung seit 1. Januar

Neuer § 4a BinSchUO begrenzt die Personenbeförderung mit Sportbooten

Von Jenny May

Am 1. Januar 2013 ist die Erste Verordnung zur Änderung der Binnenschiffsuntersuchungsordnung (BinSchUO) und sonstiger schifffahrtsrechtlicher Vorschriften vom 20. Dezember 2012 in Kraft getreten, mit der die entgeltliche oder sonst geschäfts- oder gewerbsmäßige Beförderung von Personen grundsätzlich nur noch mit einem Fahrgastschiff, einer Fähre, einer Barkasse oder einem kleinen Fahrgastschiff im Sinne der Definitionen der BinSchUO zugelassen ist. Mit dieser neuen Verordnung möchte die Bundesregierung dem Ausnutzen der Ausnahmeregelung der Sportbootvermietungsverordnung begegnen. Die Regelung

war im Sinne des Gesetzgebers erforderlich geworden, weil insbesondere im Raum Berlin und Potsdam immer mehr Gruppenbeförderungen mit Sportbooten angeboten wurden, die nach Kapitel 21 des Anhangs II zur BinSchUO viele sicherheitsrelevante Vorschriften für Fahrgastschiffe nicht erfüllen müssen.

Zahlreiche Unternehmen boten gewerbsmäßig Schifffahrten für bis zu 50 Personen nur noch mit einem Inhaber eines Sportbootführerscheins an, so dass aus der ausnahmsweisen Überlassung von Sportbooten an Personen ohne Sportbootführerschein ein Geschäft unter Umgehung der Sicherheitsanforderungen an Fahrgastschiffe entstanden ist. So sehen es die einen, anders sehen

es die anderen. Das Bundesverkehrsministerium (BMVBS) hat damit entschieden, dass innerhalb der Sportbootvermietungsverordnung (SportbootVermVO) die Gestellung des Bootsführers zu verbieten ist. Das BMVBS stellt in diesem Rahmen die Sicherheit der Fahrgäste an erste Stelle. Viele der Betroffenen sehen darin den Vorwurf, dass sie als Betreiber von Sportbooten verdeckte Fahrgastschiffahrt betreiben würden.

Das BMVBS wörtlich: „Mit der neuen Regelung soll die Gestellung des Bootsführers ausdrücklich abgeschafft werden, da es ansonsten durch entsprechende rechtliche Gestaltung möglich wäre, weiterhin Fahrgastschiffahrt zu betreiben. Zur Vermeidung



billiger Härten wird es aber eine Bestandschutzregelung geben.“

In der der SportbootVermVO ist nun der Paragraf 8 Abschnitt 5 komplett gestrichen worden. („Verfügt der Mieter nicht über die erforderliche Fahrerlaubnis (...) kann er einen Bootsführer benennen.“) Damit gilt in seiner Ausschließlichkeit der Paragraf 8 Abschnitt 4.: „Das Unternehmen darf ein Sportboot (...) nur an Personen vermieten, die über (eine) erforderliche Fahrerlaubnis verfügen.“

Jörg Rusche, Geschäftsführer des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. sagt: „Wir sind dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) sehr dankbar, dass jetzt eine wirksame Maßnahme gegen diese so genannte verdeckte Fahrgastschifffahrt ergriffen wurde, bevor sich ein Unfall mit Fahrgästen an Bord eines gewerblich genutzten Sportfahrzeugs ereignet“. Er sagt: „Verdeckte Fahrgastschifffahrt führt nicht nur zu Wettbewerbsnachteilen für die Weiße Flotte, sondern gefährdet auch deren wichtigstes Kapital, den Ruf als sicherer Verkehrsträger. Frühere verordnungsrechtliche Versuche zur Zurückdrängung des Missbrauchs einer Ausnahmeregelung in der Sportbootvermietungsverordnung haben nicht gefruchtet, so dass das vor Ort betroffene Gewerbe, aber auch wir als dessen Verband immer wieder eine wirklich durchgreifende Änderung der Rechtslage gefordert haben. Diese ist nun mit dem bundesweit gültigen neuen § 4a BinSchUO erfolgt.“

Max Hiller, Geschäftsführer des Wirtschaftsverbands Wassersport e.V. sieht die neue Regelung aus ganz anderer Perspektive. Die betroffenen Unternehmen würden aus seiner Sicht keine verdeckte Fahrgastschifffahrt betreiben. Es bestünde kein Sicherheitsdefizit für zu befördernde Personen. „Es gibt keinen einzigen dokumentierten Unfall oder Personenschaden in Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern mit Schiffen die nach der SportbootvermietungsVO fahren.“ Nach seiner Meinung würde das geplante Verbot der Gestaltung des Bootsführers die Existenz von zahlreichen Unternehmen und Arbeitsplätzen in der Wassersportwirtschaft und im Wassertourismus in den neuen Bundesländern ernsthaft, sowie einen großen Teil der der neuesten Entwicklungen im nachhaltigen Wassertourismus gefährden. „Besonders davon betroffen sind neuartige und nachhaltige Entwicklungen im Tourismus im Bereich der Flöße und Pontonboote sowie bei Solarbooten im touristischen Nahverkehr und der Hotellerie“, so Hiller. „Die meisten dieser Boote sind für

zwölf bis 40 Personen in der SportbootvermietungsVO mit Bootszeugnis zugelassen. Diese Boote können nur im Ganzen gechartert werden, fahren keine festen Routen und betreiben keine Beförderung gegen Entgelt. Diese Boote werden meist von kleineren Gruppen für touristische Erholungszwecke, sowie für Betriebs- und Familienfeiern genutzt, und sind zentral für das wassertouristische Angebot Berlins, Brandenburgs und Mecklenburg Vorpommerns.“ Nach Hillers Auffassung, besteht bei diesen Booten kein

Wettbewerbsnachteil für die Fahrgastschifffahrt. „Die traditionelle Fahrgastschifffahrt bietet dieses Segment von Charterangeboten für Kleinstgruppen nicht an, da sich das Segment unter 50 Personen für die Reedereien nicht lohnen würde.“ Europas größtes Binnenrevier verlöre neben den direkt betroffenen Arbeitsplätzen, auch wichtige Imagerträger für den Tourismus, von dem die Region zunehmend lebt, so Hiller. In den gesetzlichen Änderungen sieht er eine gravierende Einschränkung der bisherigen

Die neue Regelung

- (1) Die entgeltliche oder sonstige geschäfts- oder erwerbsmäßige Beförderung von Personen (Fahrgäste) darf nur mit
 1. einem Fahrgastschiff im Sinne des Anhangs II § 1.01 Nummer 18 oder 18a,
 2. einer Fähre im Sinne des Anhangs X § 1.01 Nummer 1,
 3. einer Barkasse im Sinne des Anhangs X § 5.01,
 4. einem kleinen Fahrgastschiff im Sinne des Anhangs X § 7.01 erfolgen. Das Fahrzeug muss nach § 5 zugelassen sein.
- (2) Als Entgelt gelten auch wirtschaftliche Vorteile, die nur mittelbar für die Wirtschaftlichkeit einer auf diese Weise geförderten Erwerbstätigkeit erstrebt werden.
- (3) Absatz 1 gilt nicht für die Beförderung von Fahrgästen
 1. auf Gütermotorschiffen im Sinne des Anhangs II § 1.01 Nummer 7, wenn der Haupterwerbszweck die Güterbeförderung ist und die Beförderung von Fahrgästen ausschließlich bei Gelegenheit der Ausübung dieses Haupterwerbszwecks durchgeführt wird,
 2. auf einem nach der Binnenschifffahrt-Sportbootvermietungsverordnung angemieteten Sportboot, das mit einer Charterbescheinigung nach § 9 der genannten Verordnung geführt wird, sofern die Beförderung dazu dient,
 - a) in die Handhabung des Bootes eingewiesen zu werden,
 - b) gelegentlich führerscheinpflichtige Wasserstraßenabschnitte zu überwinden, um ein Fahrtgebiet zu erreichen, das mit einer Charterbescheinigung befahren werden darf, oder
 - c) das Sportboot an seinen ständigen Liegeplatz zurückzuführen, wenn die Weiterfahrt mit einer Charterbescheinigung nicht mehr erlaubt ist,
 3. auf einem Sportboot eines Wassersportvereins oder einer Sportbootschule, sofern die Beförderung Ausbildungszwecken dient,
 4. wenn das Gesamtentgelt für die jeweilige Fahrt die Betriebskosten dieser Fahrt nicht übersteigt und die Beförderung nicht geschäfts- oder erwerbsmäßig und nur gelegentlich erfolgt.
- (4) Abweichend von Absatz 1 kann die zuständige Behörde zur Vermeidung einer unbilligen Härte auf Antrag des Eigentümers im Einzelfall oder für einen bestimmten Zeitraum, in Fahrtgebieten, in denen keine oder nur in geringem Umfang Fahrgastschifffahrt betrieben wird, die Beförderung von Fahrgästen auf einem Fahrzeug zulassen, das am 31. Dezember 2012 über ein Bootszeugnis nach § 3 Absatz 1 Satz 2 der Binnenschifffahrt-Sportbootvermietungsverordnung verfügt. In der Zulassung sind das Fahrtgebiet, die erforderliche zusätzliche Ausrüstung, insbesondere mit Rettungsmitteln, die Anzahl der erforderlichen Besatzungsmitglieder und die Anzahl der zulässigen Fahrgäste vorzuschreiben, sofern das für das Fahrzeug ausgestellte Bootszeugnis nicht bereits entsprechende Vorgaben enthält. Im Falle einer Einzelfallerlaubnis sind zusätzlich der Zeitpunkt und die Dauer der Fahrt anzugeben. Die Zulassung kann ferner mit den für die Gewährleistung eines sicheren Schiffsbetriebs erforderlichen Nebenbestimmungen, im Falle von Auflagen auch nachträglich, verbunden werden. Im Falle einer befristeten Zulassung soll deren Gültigkeit an diejenige des für das Fahrzeug erteilten Bootszeugnisses angepasst werden. Die Zulassung ist an Bord mitzuführen und auf Verlangen den zur Kontrolle befugten Personen auszuhändigen.

Praxis, die sein Verband „nicht hinnehmen kann“. Für Unternehmen, die ausschließlich nach der SportbootvermietungsVO verchartern, könnte dies die Aufgabe des bisherigen Geschäftsmodells bedeuten, so Hillers Meinung. „Nachhaltige Bootstechnologie ist mit den Maßgaben der jetzigen Binnenschifffahrtsuntersuchungsordnung technisch schwer möglich, bzw. für das Geschäftsmodell, Charter mit größeren Personengruppen wirtschaftlich nicht darstellbar.“ Man sei durchaus bereit, ein Modell zu entwickeln, das die Lücke zwischen „kleinem Fahrgastschiff“ und Fahrgastschiff schließt. Die bisherigen Modelle im Bereich Wasser-taxi sind bisher nicht zum Tragen gekommen und bedürfen der Überarbeitung. Man sei bereit, Verbesserungen der Sicherheit der Schiffe und der Besatzungsordnung mitzutragen, doch könne man dies jedoch nicht bewerkstelligen, wenn die Unternehmen durch die neue Regelung in ihrer Existenz bedroht würden.

Bernd Grondke, Leiter Technik der Stern- und Kreis-Schifffahrt, schätzt, dass es etwa 40 Unternehmen in Berlin gibt, die sich darauf spezialisiert haben, die bisherige Gesetzeslücke für ihre Sportboote auszunutzen. „Es geht meistens nicht um zehn Personen, sondern 30, 40 oder auch 60 Menschen an Bord. Diese Betreiber haben jedoch nichts Verbotenes gemacht, sondern lediglich eine Regelungslücke ausgenutzt.“ Die Sportbootvermietungsverordnung regelt, dass Sportboote unter 20 Meter, wenn sie denn von einem öffentlich bestelltem Schiffsachverständigen zugelassen sind, vermietet werden dürfen und wenn der, der das Boot mietet, nicht die dafür erforderlichen Papiere hat, die Verleihfirma den Schiffsführer stellen kann. Viele haben die Ausnahmeregelung jedoch zur Regelung gemacht. Zahlreiche Firmen haben sich so, vor allem in Berlin, etabliert. „Firmenevents, VIP-Fahrten, Behördenausflüge etc. gaben auf den Gewässern Berlins und Brandenburgs ein normal sommerliches Bild.“ Fakt sei: „Es gibt eben Personen, die Fahrgastschiffahrt mit Sportbooten betreiben. Doch für Fahrgastschiffahrt sind diese Schiffe nicht ausgerüstet“, sagt Grondke.

„Das trifft vor allem den Punkt Sicherheitsvorkehrungen. Man hat nun den Paragraph 4 abgeändert, da man damals nicht davon ausging, dass es Personen geben würde, die auf diese Weise Rundfahrten anbieten würden, wie man sie mit Fahrgastschiffen machen kann. Man darf ein Sportboot mit einem Benzinmotor fahren. Das darf man in der Fahrgastschiffahrt nicht. Vor allem aber sind die Brandschutzbestimmungen

anders. Nach neu geltendem Recht sind die Sportboote, die mehr als zwölf Personen befördern, als Fahrgastschiff einzuordnen und damit liegt das Sportboot auch den Sicherheitsanforderungen für Fahrgastschiffe. Dann gab es im Entwurf eine Klausel, die besagte, dass Fahrgastschiffe, die bis 31.12.2012 in Betrieb waren, weiter betrieben werden könnten, nachdem ein Antrag auf Weiterfahrt gestellt würde. Im Entwurf stand auch, dass Fahrtgebiete mit erhöhtem Aufkommen gewerblicher Schifffahrt ausgenommen seien.“ Definiert wurden die Fahrtgebiete jedoch nicht, so Grondke. „Jetzt ist der Entwurf jedoch in die neue Verordnung mit aufgenommen worden. Nun muss die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung die Bereiche für erhöhtes Aufkommen festlegen. Ich gehe davon aus, dass das auf jeden Fall für das gesamte Stadtgebiet in Berlin ausgelegt werden wird.“

Nüchtern betrachtet sieht es so aus: Der Gesetzgeber sah sich in der Pflicht, dass Passagiere auf Schiffen, die zum Beispiel in einer Schleuse nebeneinander liegen, sicherheitstechnisch auf beiden Schiffen gleichgestellt werden müssen. Grondke sagt, dass das richtig sei, denn man könne ja nicht von der zu befördernden Person in puncto Sicherheit verlangen, dass sie an dieser Stelle einen Unterschied für sich macht, ob sie eine Rundfahrt mit Buffet und Getränken auf einem Sportboot oder einem Fahrgastschiff mache würde. „Es kann nicht sein, dass sich die Gesetze für die einen Betreiber ständig, nach EU-Verhältnissen angepasst, verschärfen und daneben diese für die anderen, sprich Sportboote, nicht gelten sollen.“

Benzinmotoren sind seit Langem für die gewerbliche Schifffahrt aus Sicherheitsgründen verboten. Wenn gewerbliche Schifffahrt mit Sportbooten betrieben würde, dann sollte dies auch für diese im Fall von Personenbeförderung gelten. Weiter sagt er: „Sportboote fahren meistens mit Chemietoiletten. Wir müssen den Passagieren normale Toiletten an Bord bieten. Der Brandschutz erfordert seit 2009 auf den Fahrgastschiffen, dass diese im Innenbereich mit nicht brennbaren Materialien ausgebaut sein müssen. Das gilt für Sportboote nicht.“

Es gehe um die Vorsorge nach deutscher Sicherheitsphilosophie. „So hieß es auch immer, als es um die technischen Forderungen bei der Fahrgastschiffahrt und deren Durchsetzung ging. Es sei wichtig, dass die Sicherheitsmöglichkeiten ständig überprüft und an den Stand der Technik angepasst werden, damit den Passagieren eben nichts passiert und es zu keinen tra-

gischen Unfällen an Bord kommen kann.“ Grondke sagt auch, dass die neue Regelung viele Betreiber hart treffen wird, da sie Geld in ihre Sportboote investiert hätten. „Im Vordergrund steht jedoch eindeutig die Sicherheit der Passagiere an Bord“. Er selbst sitzt im Fachausschuss Personenschiffahrt beim Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt und im Präventionsfachausschuss bei der Berufsgenossenschaft für Verkehr und möchte sich keinesfalls unterstellen lassen, auf diese Weise Konkurrenten aus dem Verkehr zu ziehen. „Wer lange Jahre in der Schifffahrt tätig war, kennt die Sicherheitsanforderungen. Wir haben hier in der Stadt Berlin ein enges Fahrtgebiet, teils Schiff an Schiff. Wenn es im Innenstadtbereich auf einem Sportboot mit 30 Personen zu einem Brand, aufgrund eines brandverursachenden Benzinmotors kommen würde, dann wäre das eine Katastrophe. Das fiel dann auf die gesamte Fahrgastschiffahrt zurück.“ Ob es in Zukunft separate Verträge mit Schiffsführern geben wird, weiß niemand so genau. „Wie sich die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung oder die die Wasserschutzpolizei positionieren werden, wird sich zeigen“, so Grondke.

Sportboote bis 15 Meter kann man mit dem normalen Sportbootführerschein fahren. Für Sportboote über 15 Meter Länge braucht man, so regelt es die Sportbootvermietungsverordnung, ein so genanntes Sportschifferzeugnis. Dieses Zeugnis besitzen jedoch sehr wenige. Oft sind dies ehemalige Schiffer, die früher auf einem Binnenschiff fuhren. Interessant für die Branche wird nun - mit der anstehenden Wassersportsaison - die Umsetzung der neuen Rechtslage. Oldtimer-Sportboote sind nun mal oft aus Holz, sehen gut aus und vielleicht sind sie für viele auch genau aus diesem Grund attraktiv zu mieten. Dass sie schneller brennen als nicht-brennbare Materialien liegt auf der Hand. Und dass viele Unfälle durch eine geregelte Gesetzeslage im Vorfeld vermieden wurden, liegt ebenso auf der Hand.

Jedes Gesetz, wenn es um die Sicherheit von Menschen geht, ist wichtig. Die neue Verordnung ist jedoch noch nicht ausgereift genug, um einerseits die Sicherheit an Bord für die Passagiere gewährleisten zu können und nicht gleichzeitig Unternehmen und Arbeitsplätzen in der Wassersportwirtschaft und im Wassertourismus das Wasser bis zum Hals laufen zu lassen. Für viele fing das Jahr mit dieser neuen Regelung gut an, andere wiederum stehen mit der Umsetzung auch vor erheblichen finanziellen Herausforderungen. Nicht jeder wird sie erfüllen können. ■

Im Boot des Sunrise-Schiffskonzeptes sitzt mit Groningen Shipyard, GL/FutureShip und esa-Allianz das Olympiateam der Schiffbauindustrie

Schiffbau - Innovation war gestern, futurity beginnt jetzt

Von Peter Baumgartner

Ein innovativer Schiffbaubetrieb ist bereits in der Zukunft angekommen. Der Grund, warum es zwar viele innovative Schiffsbauer gibt, aber wenige die bereits in der Zukunft angekommen sind, liegt nicht daran, dass sie es nicht könnten. Der Erfolg im Schiffsbau manifestiert sich am Schiff, das letztlich für eine neue Generation maßgeblich Vorbild ist. Das kann eine Werft allein nicht schaffen – auch wenn sie noch so innovative Ideen hat. Ein Generationenschiff ist nie das Produkt eines Schiffsbauers, sondern das Ergebnis eines erfolgreichen Teams. Vom Auftraggeber bis zum Schweißer, jedes Teammitglied hat 100 Prozent Anteil am Erfolg. Die beste Idee, das beste Material oder die perfekte Architektur nützt wenig, wenn der Schweißer seinen Job nicht perfekt macht und umgekehrt. Bei der Schiffstaufe steht meist im Schatten der Taufpatin eine mehr oder wenig erfolgreiche Werft und vielleicht noch der Auftraggeber. Nur bei einem Schiff, das prägend für eine ganze Generation nachfolgender Bauten steht, merkt man sich mehr dahinter stehende Namen als nur die abliefernde Werft.

Bei Groningen Shipyard geht die Sonne auf. So ein Generationenschiff ist das Sunrise-Schiff, das inzwischen schon in dreifacher Ausfertigung innerhalb eines Jahres von der Groningen Shipyard abgeliefert wurde. Die junge Werft (2007) steht unter der Leitung von Daniel Gausch und Christian Hochbein. Der eine erfolgreicher Reeder und der andere nicht weniger erfolgreicher Schiffsmakler, bilden sie gemeinsam mit ihren 180 Experten ein Team, das mehr Erfahrung in den Schiffsbau einbringt, als allgemein üblich. Aus ihrem beruflichen Hintergrund weiß die Werftführung, was eine erfolgreiche Reederei sozusagen als Werkzeug braucht, um am Markt in der Oberliga spielen zu können. Dieses Werkzeug ist ein bezahlbares Schiff mit möglichst viel Tragfähigkeit, wenig Energieverbrauch und eine einfache – sprich kostengünstige Betriebsführung.

Mit entscheidend für den Erfolg des Sunrise-Schiffes war der zweite Teil der Partner-

schaft, nämlich FutureShip. FutureShip ist eine Firma des Germanischen Lloyd, die mit dem Hintergrund und Know-how eines weltweit agierenden Zertifizierungskonzerns, eine umfassende Beratungsleistung anliefern. FutureShip bringt von Hamburg aus gesteuert 100 Experten in Europa und Asien auf Kurs. Das Unternehmen steht für originelle Konzepte, die unter ganzheitlicher Betrachtung dafür sorgen, stets innovativer zu sein, als das Angebot im Rest der Welt. Abgesehen von den wirklich namhaften Zulieferern und Ausrüstern, die zum Erfolg des Sunrise-Projektes beigetragen haben (z.B. Volvo, John Deere, Veerhaar usw.), weht noch eine dritte Flagge am Schiff. Es ist dies die Flagge der esa-EuroShip Schiffversicherung. Mit der Allianz ist esa der Marktführer in Deutschland und mit diesem Hintergrund genau der richtige Partner im Konzert auf der Bühne für das beste Schiffskonzept seit Jahrzehnten in der Binnenschifffahrt. Abgesehen von der Finanzkraft die hinter esa steht, geht es in diesem Unternehmen um mehr als das Absichern von Risiken, damit der Binnenschiffer ruhig schlafen kann. Vielmehr geht es bei esa auch um das Vermeiden von Schadensfällen. Sicherheit heißt daher bei esa versichern und absichern. In der Praxis bedeutet das, dass esa die

Aufgabe als Versicherer ganzheitlich betrachtet und sehr genau weiß, welchen Anforderungen sich der Schiffsführer täglich zu stellen hat. Der Faktor Mensch steht bei der esa für den Faktor Erfolg. Das Wissen über die Herausforderung gepaart mit der Lösungskompetenz, ist das grundsätzliche Profil, das die esa-Alli-

anz bei den Reedern zum Partner Number One macht. Beim Sunrise-Projekt wurde esa einmalig in der Geschichte, bereits vor dem Bau des Schiffes initiativ und hat gemeinsamen mit den beiden anderen Konzeptbetreibern ein Paket geschnürt, das letztlich dem Schiffsführer an Bord das Arbeiten so leicht und sicher als möglich machen soll. Denn esa, weiß, eine optimale technische Ausstattung, hohe Qualität und ein perfekter Betriebsablauf unter Einhaltung aller gesetzlichen Vorgaben bedeutet letztlich maximale Sicherheit und Erfolg. Oft sind es nur kleine Maßnahmen, die aber eine große Wirkung auf die Schadensvermeidung haben können. Ein Höchstmaß an Sicherheit bedeutet daher in jedem Fall auch ein deutlich geringeres Unfall- und Schadensrisiko. Deshalb war es für esa klar, dass Sunrise-Schiffe einen erheblichen Versicherungsvorteil haben und Reeder bei der Anwendung des Sicherheitspaketes mit spürbaren Rabatten belohnt werden müssen.

Wenn auf der Groningen Shipyard ein Schiff unter den Klängen von „Time to say goodbye“ vom Stapel läuft, dann ist das kein Abschied nehmen, sondern eine Einladung an jeden Reeder, mit allen kleinen und großen Problemen immer gerne willkommen zu sein. ■



Piz Bever – das dritte Schiff aus der Sunrise-Serie.

Foto: Groningen Shipyard

Vierorts spielt die Binnenschifffahrt im ÖPNV eine maßgebliche Rolle

Der Öffentliche Personennahverkehr schwimmt

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), hat seine historischen Wurzeln im Fährverkehr auf Seen und Flüssen. Lange bevor es befestigte Straßen oder Bahnen gab, war der „Wasserweg“ die einzige Möglichkeit für die Menschen, um die täglich notwendigen Aufgaben zu erledigen. Auch heute noch, trotz zunehmender Straßenverkehrsnutzung, spielt die Binnenschifffahrt im ÖPNV vielerorts eine maßgebliche Rolle. Man denke nur an die großen Städte wie New York oder London, wo Binnenschiffe selbstverständlich und oft von sehr vielen Menschen für ihren täglichen Weg zur Arbeit genutzt werden. Auch in Venedig, am Bosphorus, in Hamburg oder in Amsterdam, wäre ein öffentlicher Verkehr ohne Binnenschiff gar nicht denkbar. In Berlin ist die Fährlinie F10 schon seit 1892 zentraler Bestandteil des ÖPNV. Sogar Monaco setzt auf eine öffentliche Fährlinie im Hafen. Obwohl stark touristisch geprägt, gilt das Binnenschiff in der Schweiz als Eckpfeiler des ÖPNV. Mancherorts, wie zum Beispiel in Quinten am Walensee, ist das Binnenschiff die einzige Verkehrsinfrastruktur für die Bewohner zur Außenwelt. Bevor ein

Quintner zur Welt kommt, muss er mit dem Schiff über den See in das Krankenhaus nach Walenstadt zur Entbindung. Stirbt der Quintner, muss er auch über den See zum Friedhof nach Quarten. 2012 entschied die öffentliche Verwaltung, dass der Schiffsverkehr am Bodensee zwischen Überlingen und Wallhausen für die Bevölkerung unentbehrlich und daher zum Nahverkehr gezählt werden darf. 2013 wird Bordeaux, das Zentrum im Südwesten Frankreichs, den öffentlichen Verkehr in der Stadt um zwei schwimmende Busse erweitern. Auch in Paris, wo 2011 ein ambitionierter ÖPNV-Versuch auf der Seine gescheitert ist, wird 2013 neuerlich mit drei Wasserbuslinien der öffentliche Verkehr verstärkt.

Wie Quinten, gibt es zahlreiche Orte, die überhaupt nur mit dem Schiff im ÖPNV erreichbar sind. Darunter so bekannte Inseln, wie zum Beispiel Athos oder die Herreninsel am Chiemsee. In Österreich ist die Hallstättersee Schifffahrt, die 2012 ihr 150-jähriges Jubiläum gefeiert hat, der einzige Anbieter für den ÖPNV am Wasser. Zwischen den 2000 Meter hoch aufragenden Gipfeln des



Kapitänin Karoline Hemetsberger zeichnet verantwortlich für den ÖPNV im Hochgebirge

Dachsteinmassives, liegt der See auf einer Seehöhe von 508 Meter nur eine Autostunde von Salzburg entfernt. Am Ostufer des Sees befindet sich die 1881 eröffnete Bahnstation, die nur mit dem Schiff oder zu Fuß erreichbar ist. Seit der Bahn-Eröffnung bringt die Schifffahrt, anreisende Gäste von der Bahnstation in das gegenüber liegende Hallstatt. Achtzehn mal pro Tag, 36 Fahrten hin und zurück, pendelt das Schiff täglich von 7.00 morgens bis 20.00 am Abend über den See. Die einfache Fahrzeit beträgt gerade einmal sieben Minuten, aber im Winter ist das in der rauen Umgebung oft eine Herausforderung für die Frau Kapitän. Zum Glück friert der See nur selten zu. Zwar hat



Der schwimmende ÖPNV auf dem Gebirgssee in Hallstatt



Der König der Tiere fährt für den ÖPVIHADAG Hamburg

die zunehmende Verbesserung der Straßeninfrastruktur die Schifffahrt naturgemäß nicht gerade gefördert, aber immerhin ist der öffentliche Schiffsverkehr noch immer weit mehr als nur ein touristisches Angebot. Letztlich wird sich die nasse Infrastruktur auch am Gebirgssee behaupten können, weil die tief verwurzelte Bevölkerung mit ihrer besonderen Liebe zur Landschaft gar nicht gewillt ist, jeden Quadratmeter im Ort dem Auto zu opfern.

Mehr und ein besser ausgebauter öffentlicher Verkehr ist aber nicht nur gut für die Umwelt, sondern bedeutet auch mehr Gäste in der Region. In Neapel heißt es typisch Italienisch mit der „Metro del Mare“ fahren, wenn man schnell einen anderen Küstenort erreichen will. Auf diese Erkenntnis baut auch die Region Chiemsee. Drei Mio. Euro investiert die Region 2013 in ein neues ÖPV-Angebot, das die Schifffahrt zur Herrenin-

sel und 15 weitere Partner im Projekt-Boot vereint. Nicht zuletzt spielt der ÖPV für die Wirtschaft allgemein eine Schlüsselrolle. Sechs große ÖPNV-Träger aus sechs Nationen haben daher Ende 2012 in Rom die Regierungen aufgefordert, mehr in den öffentlichen Verkehr zu investieren, damit die europäische Wirtschaft angekurbelt wird. Global gesehen ist zu erwarten, dass der ÖPNV per Schiff weiter zunehmen wird, weil mit der abnehmenden Industrialisierung die Zuwendung zur „Waterfront“ steigt und das Wohnen im ehemaligen Kohlehafen plötzlich schick geworden ist. Auf einmal hat eine Stadt nicht nur einen Namen, sondern auch die Ortslage „am Fluss“ oder „am See“ auf der Ortstafel stehen. Außerdem werden die Sorgen um Klimawandel und ausufernde Treibstoffpreise nicht geringer und damit steigt ebenfalls die Suche nach alternativen Verkehrsmitteln. Laut International Association of Public Transport (UITP), ist genau

aus diesen Gründen sogar mit einer Verdoppelung des ÖPV bis 2025 zu rechnen. In London haben Experten ermittelt, dass sich die Passagierfrequenz auf der Themse leicht verdoppeln lässt, denn der Fluss ist wie eine riesige Autobahn durch die Metropole, aber fast ungenutzt. Obwohl der Wassertransport im öffentlichen Verkehr noch häufig unterschätzt wird, ist der Schiffsverkehr ein zunehmend wichtiger Faktor in der öffentlichen Transportkette, schreibt der Weltverband UITP. Wenn das Angebotspaket passt, dann wird der nasse ÖPNV auch gerne angenommen, wie man am Beispiel der State Island Ferry in New York erkennen kann, die sogar 60.000 Passagiere pro Tag (!) befördert. Entscheidend für den Erfolg einer Wasserbus-Linie ist auch das Schiffsdesign. Daneben zählen Individualität, Flexibilität, kostengünstig und perfekte Betriebsabläufe zur den Grundvoraussetzung. Gut gelöst hat die Herausforderung zum Beispiel das Projekt HKI SEAbus in Helsinki. Als Einzigartigkeit, kann das Schiff Fahrgastraum und Kommandoteil entkoppeln. Der Fahrgastraum bleibt zum Beispiel als temporär nutzbare Anlegestelle zurück und der Kommandoteil kann sich einer anderen Beschäftigung widmen. Welch herausragende Bedeutung ein funktionierendes Wassertaxi haben kann, konnte schon aus zahlreichen leidvollen Erfahrungen gewonnen werden. Nämlich immer dann, wenn die Landinfrastruktur versagt hat. So geschehen bei diversen Streiks der Bahn- und Busfahrer und besonders dramatisch im Katastrophenfall. In New York zum Beispiel. Nach dem Terroranschlag mussten die Fähren sofort einen Großteil des Landverkehrs übernehmen. Auch der letzte Hurrikan hat in New York noch immer zur Folge, dass wegen verwüsteter Stadtteile zusätzliche Fährlinien eingesetzt werden müssen, damit die Leute zur Arbeit kommen.



Anlegestelle und Wasserbus ist ein flexibles Konzept im ÖPV. Foto: HKI Seabus-Helsinki

Die „Avantgarde-Zielgruppe“ – zunehmend Teilnehmer am ÖPV - hat bereits bemerkt, dass man sich schon auf dem Weg von der Arbeit nach Hause mit dem Schiff wunderbar vom Tagesstress entspannen kann. Außerdem, Wasser zieht die Menschen naturgemäß an und tut der Seele gut. Wer früher ein öffentliches Verkehrsmittel benutzte, galt als „Beförderungsfall“ den man gnädig von A nach B brachte. Inzwischen hat sich aber Vieles im Verständnis der ÖPV-Anbieter geändert und wie das jüngste Beispiel aus Amsterdam zeigt (völlige Liberalisierung des Wassertaximarktes), entstehen mehr und mehr neue Angebote für den ÖPV auf dem Wasserweg. **Peter Baumgartner** ■



Inspektionsarbeiten an einem Foil, der auch zum Transport von Ladungen bis zu 2 Tonnen umgebaut werden kann. Foto: Botec

Botec Tandem Airfoil Flairliners als alternatives Transportkonzept

Ladung und Gäste mit 140 km/h über Wasser befördern

„Der gewerbliche Schiffsverkehr ist grundsätzlich als erprobte und eingeführte Möglichkeit der Fortbewegung über Wasser anzusehen, die allerdings bei der Implementierung an gewisse Voraussetzungen (Infrastruktur) gebunden und einen entsprechenden zeitlichen und finanziellen Planungsaufwand erfordert.“, sagt Dr. Dieter Zeller, Geschäftsführer der T.A.F. Tandem

Airfoil Flairliner Enterprises GmbH aus dem süddeutschen Engen.

Und: „Die Verbesserung des Transportwirkungsgrades eines Schiffes mit konventionellen Methoden durch Erhöhen der Geschwindigkeit unterliegt physikalischen Grenzen.“ Zeller zählt die Vorteile des Tandem Airfoil Flairliners (TAF) gegenüber einem konventionellen Schiff auf:

- Deutliche höhere Geschwindigkeit
- Bei geringem Kraftstoffverbrauch (hohe Transporteffizienz)
- Hoher Fahrkomfort dank „Luftfederung“
- Weitgehende Unabhängigkeit von vorhandener Infrastruktur
- Kein fahrtbedingter Wellengang: Schonung der Uferbereiche

- Keine Verletzung von Menschen und Tieren durch Schiffsschrauben

Auf der boot 2013 in Düsseldorf stellte die Botec GmbH eines der sogenannten bodeneffektstarke Fahrzeuge (Wing-in Ground Effect Crafts oder WIG Craft) aus. Diese innovative Technik wurde zur Serienreife entwickelt und zeichnet sich aus durch hohe Wirtschaftlichkeit und Umweltfreundlichkeit.

Die Tandem-Wing-Technologie stabilisiert das Fahrzeug selbsttätig. Dadurch werden hohe Geschwindigkeiten - bis 140 km/h - erreicht bei sicherem Fahrverhalten. „Für den Transport von Passagieren und Waren sind diese Fahrzeuge eine echte Alternative zum Flugzeug.“, ist Zeller sicher. ■



Ein Airfoil für die Personenbeförderung.

Foto: Botec



Hans Egon Schwarz

**Hans Egon Schwarz geht
in den Ruhestand**

Vorstands- wechsel bei der DTG

**Roberto Spranzi in den
Vorstand berufen**

Der Aufsichtsrat der DTG Deutsche Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt eG hat einstimmig Roberto Spranzi mit Wirkung vom 01.04.2013 in den Vorstand berufen. Spranzi, bisher Mitglied der Geschäftsführung der Imperial Shipping Group, tritt damit die Nachfolge von Hans Egon Schwarz an, der am 30.06.2013 in den Ruhestand tritt und somit dann aus dem Vorstand der DTG ausscheidet. Zusammen mit Matthias Bunger bildet Spranzi das Leitungsgremium der größten deutschen Binnenschifffahrtsgenossenschaft.



Roberto Spranzi

Anzeige

Schifffahrts-Magazin

Zeitschrift für Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

**Themengenau
und zielgruppengerichtet.**

Werbung im

Schifffahrts-Magazin

**Ihre Mediaberaterin für
Nordrhein-Westfalen, Hamburg,
Bremen, Niedersachsen:**

Walburga Zeien

Tel. +49 (0)203-33 18 64

Fax +49 (0)203-34 40 98

w.zeien@schifffahrts-magazin.de

**WOHLBEFINDEN
IST MASSARBEIT!**



Luxuriöser Schlafkomfort auch auf See – individuell nach Ihren Wünschen und Bedürfnissen zugeschnitten. Die innovative Matratze mit **metallfreien Federelementen**. **Made in Austria.**



Besuchen sie uns:
**BOOT
Düsseldorf**
Halle 11
Stand D 53

FLEXIMA®

feelthecomfort.at

NAUTIC

Münchener Emissionshaus wandelt sich zum Assetmanager und Touristikdienstleister

Premicon baut die Kreuzfahrt zum Hauptgeschäftszweig aus

Die Premicon AG wird sich bis auf Weiteres aus dem Neuemissionsgeschäft zurückziehen und keine weiteren Fonds am Markt platzieren. Stattdessen konzentriert sich das Unternehmen auf seine Geschäftsbereiche Assetmanagement und Dienstleistungen im touristischen Bereich, in denen die Kompetenzen schon seit Firmengründung 1998 konsequent und umfassend ausgebaut wurden. Grund für diese Neuausrichtung ist das Negativeimage der geschlossenen Fonds im Allgemeinen und der Schiffsbeteiligungen im Besonderen. „Obwohl die Zahlen seit Jahren das Wachstum in der Kreuzfahrt belegen, wird dieser Markt von der Fondsbranche aktuell als Teil der krisengebeutelten Frachtschiffahrt wahrgenommen“, erläutert Alexander Nothegger, Vorstand der Premicon AG. Die bestehenden Fonds und Gesellschafter werden unverändert in gewohnter Qualität betreut.

Im Rahmen der Fondskonzeption ist die Premicon von Beginn an sehr tief in den kompletten Ablauf eines Schiffsbetriebes eingestiegen. Daraus entstand ein Geschäftsmodell, das über die Fondsverwaltung im herkömmlichen Sinne weit hinaus geht. Durch die Übernahme der Köln Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG hat sich der Initiator hohe Kompetenz im nautisch-technischen Bereich angeeignet. Hinzu

kam das eigens mit erfahrenen Partnern gemeinsam entwickelte Hotel- und Cateringkonzept. Nicht zuletzt hat die Premicon auch stets den Bau der Schiffe intensiv begleitet und auch eigene Schiffstypen mit entwickelt – bestes Beispiel hierfür ist der TwinCruiser. Auf diese Weise konnten den jeweiligen Reiseveranstaltern sowohl einzelne Bausteine, aber auch ein komplettes Programm angeboten werden. Zukünftig wird genau diese Dienstleistung das Kerngeschäft der Premicon bilden.

Alexander Nothegger zu den Hintergründen für die Neuausrichtung: „Gerade in den vergangenen zwei Jahren, die von intensiven Verhandlungen mit Veranstaltern jeglicher Größe – national und international – geprägt waren, haben wir eines erkannt: Viele Touristikunternehmer haben ein großes Fachwissen und sind sehr kreativ bei der Entwicklung ihrer Vermarktungsstrategien; alleine bei der Projektrealisierung besteht vielfach großer Bedarf an betriebswirtschaftlichem Know-how.“ Im Hause Premicon sind all diese Kompetenzen – durch die Platzierung von 20 Fonds und mit einer Flotte mit 25 Flussschiffen und einem Hochseekreuzer – vereint. Zudem ist die Zusammenarbeit mit weiteren starken Partnern geplant.

„Diesen Bereich werden wir weiter konsequent ausbauen“, fährt Alexander Nothegger fort. „Selbstverständlich werden wir auch

weiterhin den Finanzmarkt genauestens beobachten und auch alternative Finanzierungsformen unter die Lupe nehmen; ein erneuter Einstieg – eventuell mit einem neuen Konzept ist keinesfalls ausgeschlossen. Uns war und ist immer wichtig, die Zeichen der Zeit zu erkennen, um gerade auch im Sinne unserer Gesellschafter verantwortungsvoll und wirtschaftlich zu agieren“, fasst Alexander Nothegger zusammen.

Die Premicon AG hat seit ihrer Gründung 1998 20 Fonds auf dem deutschen Kapitalmarkt aufgelegt, 14 davon im Bereich Flusskreuzschiffahrt, damit ist sie Marktführer in diesem Segment. Hinzu kommen zwei Fonds in der Hochseekreuz- und einer in der Containerschiffahrt, eine Hochsee-Reederei-Beteiligung, ein Biodiesel-Werk sowie ein Immobilienfonds mit zwei US-Einkaufszentren. Das Investitionsvolumen der Fonds beträgt insgesamt 719 Mio. Euro. Das Eigenkapitalvolumen in Höhe von 288 Mio. Euro verteilt sich auf rund 5.750 Anleger.

Die Premicon AG hat ihre Kompetenz neben der klassischen Finanzierung auf Dienstleistungen in der Schifffahrt und der Touristik konsequent ausgebaut. Dies beinhaltet neben der Planung und Baubegleitung der Schiffe auch deren eigentlichen Betrieb sowie komplette Dienstleistungspakete für Reiseveranstalter. Dieser Zweig wird ab 2013 intensiv ausgebaut und auf absehbare Zeit das Kerngeschäft darstellen. Die Auflage neuer Fonds ist vorerst nicht geplant. Mit 25 Flusskreuzfahrtschiffen verfügt sie über die größte Flotte auf dem Fahrtgebiet Rhein, Main, Mosel und Donau.

Weitere Informationen im Internet unter www.premicon.de. ■



Die Premicon Queen vor der Kölner Rheinfront.

Foto: Premicon

Lars M. Clasen scheidet als Geschäftsführer aus, - Daniela Sandmann ist Interims-Nachfolgerin

A-Rosa Flussschiff konzentriert sich auf die Flusskreuzfahrten

Die A-ROSA Flussschiff GmbH wird sich in den nächsten Jahren verstärkt auf die Produktentwicklung und die Umsetzung des Wachstumskurses im Kerngeschäft der Flusskreuzschifffahrt konzentrieren.

A-ROSA ist mit 10 Schiffen auf Rhein, Donau und Rhone einer der führenden europäischen Anbieter in diesem Touristik-Segment. In den nächsten Jahren soll durch Investitionen insbesondere in den Bereichen

Produktinnovation sowie Marketing und Vertrieb die Premium-Positionierung und Qualitätsführerschaft des Unternehmens gestärkt werden. Außerdem wird mittel- und langfristig der weitere Ausbau der Flotte und der Einsatzgebiete geprüft, um den Wachstumspfad der vergangenen Jahre im Kerngeschäft erfolgreich fortzusetzen.

Die Gesellschafterversammlung hat dem Wunsch von Lars M. Clasen (kl. Foto, eingeklinkt) entsprochen, sein Amt als Geschäfts-

führer des Unternehmens niederzulegen, da er diese strategische Weichenstellung nicht mittragen wollte und einer Erweiterung des Tätigkeitsfeldes von A-Rosa den Vorzug gegeben hätte. Er bleibt Gesellschafter von A-ROSA und dem Unternehmen auch jenseits dessen freundschaftlich verbunden. Die übrigen Gesellschafter danken Clasen ausdrücklich für sein Engagement und seine Führung in den erfolgreichen Aufbau- und Wachstumjahren.

Daniela Sandmann, bisher für den Bereich Finanzen von A-ROSA Flussschiff zuständig, wird für eine Übergangszeit die Geschäftsführung des Unternehmens übernehmen. Markus Zoepke, Mitgesellschafter und als COO operativ verantwortlicher Manager, wird weiterhin für das operative Geschäft am Standort Chur, Schweiz, verantwortlich bleiben. ■



A-Rosa: Mit Produktinnovation sowie Marketing und Vertrieb soll die Premium-Positionierung und Qualitätsführerschaft des Unternehmens gestärkt werden.
Foto: Friedbert Barg

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

Schiffahrts-Magazin-Serie: Alternative Antriebe in der Binnenschifffahrt Teil 3 (b)

Die Brennstoffzelle im Praxistest

Von Sabo Krebs

In Teil 1 der Serie wurde eine Einführung in die Besonderheiten der Antriebe von Binnenschiffen gegeben. Teil 2 der Serie beschäftigte sich ausführlich mit möglichen Erdgasantrieben auf Binnenschiffen. In der letzten Ausgabe des Schiffahrts-Magazins wurde in Teil 3(a) die Funktionsweise eines Antriebs mit Brennstoffzelle und Wasserstoff als Energieträger erläutert. Als Beispiel aus der Praxis wurde dabei die Alsterwasser, ein Fahrgastschiff der Alster Touristik GmbH in Hamburg vorgestellt. Das mit Wasserstoff betriebene Schiff wurde 2008 in Betrieb genommen und ist Teil des Forschungsprojektes Zemships (Zero Emission Ships, dt. emissionsfreie Schiffe). Ein weiterer Teil des Forschungsprojektes besteht aus einer neu eingerichteten Wasserstofftankstelle an der Hellbrookstraße in Hamburg, um die Alsterwasser betanken zu können. Diese wird im Folgenden detailliert vorgestellt.

Das Bunkerkonzept

Als Treibstoff für die Brennstoffzellen bunkert die Alsterwasser Wasserstoff. Dieser wird bei 350 bar und 15°C in zwölf Druckgasflaschen im Rumpf des Schiffes gelagert. Um den Wasserstoff vom Speicherdruck auf den in den Brennstoffzellen benötigten Arbeitsdruck zu reduzieren, wird dieser in zwei Stufen verringert. Die maximal 50 kg Wasserstoff reichen bei einem üblichen Verbrauch von 9 Stunden täglich für ca. 2-3 Tage.

Die Wasserstofftankstelle

Die innovativsten Entwicklungen im Rahmen des Zemships-Projektes sind in der Entwicklung der Wasserstofftankstelle an der Alster in Hamburg zu finden. Die Firma Linde hat für die Wasserstofftankstelle eigens ein neues Verfahren entwickelt, welches die Verdichtung des gasförmigen Wasserstoffes effizienter und sauberer ermöglicht. Die Wasserstofftankstelle ist so gebaut, dass bei Bedarf straßenseitig eine Zapfsäule für Kfz zusätzlich installiert werden kann. Sie wird über Tankwagen beliefert. Bei Lieferung und Lagerung in den Speichertanks der Tankstelle befindet sich der Wasserstoff zunächst in verflüssigtem Zustand (Liquefied Hydrogen, LH2) bei -253°C. Hierzu sind

beim Transport wie auch bei der Lagerung superisolierte Kryogen-Speichertanks nötig, da nur diese dauerhaft den niedrigen Temperaturen standhalten können.

Erst durch den Bunkervorgang der Alsterwasser wird der Wasserstoff verdampft (also in einen gasförmigen Zustand überführt) und anschließend über einen Schraubenverdichter auf 25 bar komprimiert. In einem zweiten Schritt kommt nun die neue Technologie der Firma Linde zum Einsatz: Der "ionische Kompression" genannte Vorgang verdichtet das Gas auf einen Druck von 290 bar, im Boostermodus (Verstärkung des Volumensstroms) sogar auf 450 bar. Für diesen Vorgang werden ionische Flüssigkeiten verwendet, also Salze, die auch bei Temperaturen unter 100°C flüssig sind.

Das übliche Verfahren zur Kompression von Wasserstoff ist die Kolbenkompression. Diese Art der Kompression ist jedoch nicht so energieeffizient, wie das neu entwickelte Verfahren der Firma Linde und es kommt dabei zu unerwünschten Verschmutzungen des Wasserstoffs. Mit ionischer Kompression ist auch eine höhere Förderleistung bei deutlich geringeren Geräuschemissionen möglich, welche vor allem im innerstädtischen Bereich eine Rolle spielen. Durch die hohe Förderleistung kann die Alsterwasser innerhalb von zwölf Minuten ihre Wasserstofftanks komplett befüllen, auch mit An- und Ablegemanöver ist der Bunkervorgang in kürzester Zeit erledigt. Nachteilig ist jedoch die längere Anfahrtdauer für die Alsterwasser, da es leider nicht möglich war die Tankstelle in der Nähe des Fahrtgebietes zu installieren.

Die Kosten für die Alsterwasser

Die gesamten Investitionskosten des EU-geförderten Projektes inklusive Wasserstofftankstelle beliefen sich auf ca. 5 Millionen Euro. Ein vergleichbarer Alsterdampfer mit dieselektrischem Antrieb kostet laut Angaben der Alster Touristik GmbH in etwa eine Million Euro. Für die Betriebskosten der Alsterwasser kann bei einem Wasserstoffverbrauch von durchschnittlich 13 kg pro Tag und einem Preis von derzeit 8,60 Euro pro kg von ca. 12.500 Euro im Jahr ausgegangen werden. Die Alsterwasser ist als Teil des Forschungsprojektes aufgrund

Aus technischen Gründen konnten wir diesen Teil unserer Serie nicht vollständig abdrucken. Das hier ist der letzte Teil zum Thema Brennstoffzellen. Auf den folgenden Seiten geht es weiter mit Photovoltaikanlagen mit Elektromotor.

von Wartungen und Überprüfungen etwa nur 100 Tage pro Jahr im Einsatz.

Forschung und Entwicklung

Neben dem Projekt Zemships und dem Binnenfahrgastschiff Nemo H2 in Amsterdam wurden auch auf dem Forschungsschiff Solgenia, dem Versorger Viking Lady und dem RoRo-Schiff Undine in der Seeschifffahrt Brennstoffzellen eingesetzt. Aufgrund der (noch) geringen Leistung dienten diesen als Ergänzung zur Stromerzeugung für den Bordbedarf. Hier gewonnene Erfahrungen sind ebenso für die Binnenschifffahrt hilfreich. So können Weiterentwicklungen auf Seeschiffen im dort unteren Leistungsbebereich für die Binnenschifffahrt jedoch den alleinigen Antrieb mit Brennstoffzellentechnologie ermöglichen. Nach Angaben der Firma Proton Motor ist die mögliche Leistung eines Brennstoffzellenantriebs momentan noch begrenzt auf ca. 2000 kW.

Wasserstoff als Energieträger

Um die Problematik von Wasserstoff als Energieträger auf Schiffen zu erläutern, sind im Folgenden allgemeine Eigenschaften von Wasserstoff und deren Herstellung erklärt. Wasserstoff ist das erste chemische Element im Periodensystem und kommt in fast allen organischen Verbindungen und vor allem in Wasser, also massenhaft, vor.

Es ist ungiftig, nicht reizend, umweltneutral und geruchslos. Wasserstoff kann als Kraftstoff in einem dafür modifizierten Verbrennungsmotor (nach dem Ottoprinzip), in einer Brennstoffzelle, in einer Gasturbine, sowie als Raketentreibstoff eingesetzt werden. Bei der Nutzung im Verbrennungsmotor entstehen geringe Emissionen, bei der Nutzung in der Brennstoffzelle hingegen keine. Verglichen mit Diesel oder Erdgas ist der Heizwert bezogen auf Gewicht und Volumen geringer.

Die Herstellung von Wasserstoff

Wasserstoff ist ein Sekundärenergieträger, der durch verschiedene Verfahren und Primärenergieträger hergestellt werden kann. Bei Primärenergie handelt es sich um natürlich vorkommende Energie wie fossile Energieträger (z.B. Kohle, Erdöl, Erdgas), regenerative Energieträger (z.B. Sonnenstrahlung, Biomasse, Windkraft) und nukleare Energieträger (z.B. Uran).

Momentan werden zur Herstellung von Wasserstoff hauptsächlich fossile Energieträger genutzt. Dabei fällt als Nebenprodukt CO₂ an, also aus ökologischer Sicht keine wünschenswerte Alternative. Für sämtliche Verfahren zur Wasserstoffherstellung über fossile Energieträger wird darüber hinaus eine große Menge Energie verbraucht, da die Prozesse hohe Temperaturen benötigen. Dadurch verschlechtert sich die Gesamtbilanz immens. Wünschenswert und zukunftsweisend könnte vor allem das Verfahren der Elektrolyse sein, bei der mit Hilfe von (regenerativ erzeugter) elektrischer Energie Wasser in seine Bestandteile Wasserstoff und Sauerstoff aufgespalten wird.

Bei der Elektrolyse wird über zwei Elektroden, die in ein leitfähiges Elektrolyt getaucht

sind, eine elektrische Spannung angelegt, die das Wasser aufspaltet. Die Herstellung von Wasserstoff mittels alkalischer Elektrolyse hat bereits einen hohen technischen Stand erreicht. Der Energiepfad: Elektrische Energie- Elektrolyse-Wasserstoff-Brennstoffzelle – Elektrische Energie ist jedoch stark verlustbehaftet und weist momentan noch einen Wirkungsgrad von unter 30% auf.

Die Speicherung von Wasserstoff

Bei der Speicherung verhält sich Wasserstoff ähnlich dem Erdgas: in Gasform besitzt dieses eine sehr geringe Dichte, kann jedoch unter Druck und bei Kühlung in stark komprimierter Form gelagert und transportiert werden. Wasserstoff verflüssigt sich bei einer Temperatur von ca. – 253°C. Hierfür ist wiederum ein hoher Energieaufwand nötig, der ca. 20 – 40 % der im Wasserstoff gespeicherten Energie entspricht. Für die Speicherung und den Transport lassen sich die Erfahrungen mit Erdgas nutzen, für den massenhaften Transport kommen ebenso Tankschiffe und Pipelines in Frage. Hinzu kommt jedoch die starke Flüchtigkeit von Wasserstoff, weshalb die Tanks eine besondere Isolierung benötigen.

Neben der Speicherung mittels Druck und Kühlung sind Metallhydridspeicher eine weitere Variante. Dabei wird der Wasserstoff in einem Metall gelöst gespeichert. Das Metall und der Wasserstoff verbinden sich zu Metallhydrid. Durch leichte Temperaturerhöhung löst sich die Verbindung wieder.

Für den weiteren Ausbau der Wasserstoffinfrastruktur sind Speichermöglichkeiten in größeren Dimensionen gefragt. Hierfür eignen sich z.B. unterirdische Hohlräume, in denen der Wasserstoff unter Druck gelagert werden kann. Wasserstoff gilt als Hoffnungsträger für die Zukunft, in der fossile Brennstoffe begrenzter zur Verfügung stehen. Hier ist der politische Wille gefragt, eine regenerative Wasserstoffwirtschaft, z.B. in Kombination mit Solarfeldern, Windkraft oder Biomasseanlagen sowie dazugehörige Infrastruktur flächendeckend aufzubauen.

Der Ausbau eines Tankstellennetzes wird derzeit von der Regierung stark gefördert, die Firmen Daimler, Linde, Total, Air Products und Air Liquide sind daran beteiligt, bis 2020 in den Ballungsgebieten bis zu 50 Wasserstofftankstellen aufzubauen. ■



Die Wasserstofftankstelle an der Hellbrookstraße in Hamburg

Quelle: www.zemships.eu

Schiffahrts-Magazin-Serie: Alternative Antriebe in der Binnenschifffahrt Teil 4

Die Sonne als Schiffsantrieb: Photovoltaikanlagen mit Elektromotor im Praxistest

Von Sabo Krebs

In Teil 4 der Serie wird nun ein Antrieb mit Photovoltaikanlagen vorgestellt. Durch diese wird an Bord des Schiffes elektrische Energie erzeugt, die über einen oder mehrere Elektromotoren als Antriebsdienen. Akkumulatoren dienen dabei als Zwischenspeicher, der meist auch zusätzlich landseitig aufgeladen wird.

Die Nutzung der Sonnenenergie auf Schiffen wurde als Antrieb auf mehreren kleineren Fahrgastschiffen realisiert. Die schweren Photovoltaikmodule müssen relativ hoch installiert werden, um die Sonnenstrahlung bestmöglich einfangen zu können. Dadurch verlagert sich der Schwerpunkt des Schiffes nach oben, die Stabilität wird ungünstig beeinflusst. Deshalb sind die meisten Solarschiffe in Katamaranbauweise gebaut. Photovoltaik zeichnet sich dadurch aus, dass im Betrieb keinerlei Geräusch- und Schadstoffemissionen entstehen, sowie der

Betankungsvorgang und die Betriebskosten für Schmier- und Kraftstoffe entfallen. Der Wartungsaufwand der Gesamtanlagen ist sehr gering. Die eingesetzten Akkumulatoren gleichen dabei die von der Sonnenstrahlung abhängige Stromproduktion aus und müssen meist über einen Landanschluss aufgeladen werden. So entstehende Stromkosten fallen als weitere Betriebskosten an. Eine weitere Möglichkeit, ein Schiff mit Solarenergie anzutreiben, besteht darin, an Land befindliche Solarmodule für das Aufladen von Akkumulatoren zu nutzen, die einen Fahrmotor speisen.

Die Funktionsweise

Der Aufbau einer Photovoltaikanlage ist in Bild 1 dargestellt. Sie besteht aus zwei verschiedenen Silizium-Halbleitern, welche sandwichartig zwischen Metallkontakten in der Solarzelle aufgeschichtet sind. Halbleiter leiten elektrischen Strom nur beim Anlegen einer Spannung, hoher Temperatur oder

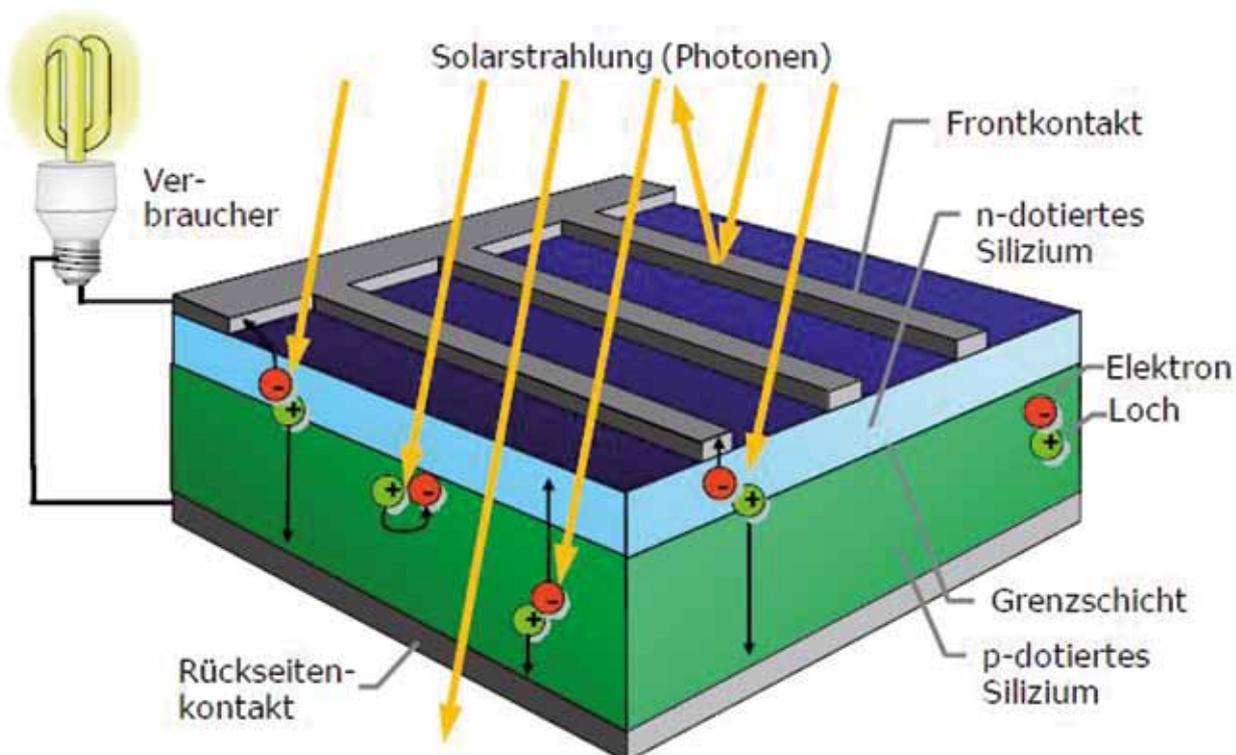
Serienfolge

Im letzten Teil der Serie - in der Ausgabe 02/2013 - wird es um Akkumulatoren gehen.

durch das Bestrahlen mit Licht. Diesen Effekt macht man sich z.B. bei Transistoren, Computerchips und eben bei Solarzellen zunutze.

Eine Siliziumschicht sammelt positive Ladung an (sogenanntes p-dotiertes Silizium), die Andere sammelt negative Ladung an (sogenanntes n-dotiertes Silizium).

Wenn nun ein Photon (Lichtteilchen) auf die Verbindung zwischen den Halbleiterschichten trifft, bewegt dieses dort ein Elektron und lässt ein positiv geladenes Teilchen ("Loch" genannt) über. Die dadurch bewegten positiv und negativ geladenen Teilchen werden nun von den jeweils anders geladenen Silizi-



Aufbau einer Solarzelle

Quelle: www.volker-quaschnig.de

umschichten angezogen, es entsteht der gewünschte Stromfluss, der durch Anlegen von Drähten zwischen den Zellen genutzt werden kann.

Da die einzelnen Solarzellen nur eine geringe Spannung von ca. 0,6 bis 0,7 Volt betragen, werden diese in Modulen in Reihe geschaltet, so dass sich die Spannungen addieren. Die Solarzellen werden mit einem Frontglas, einer Gummidichtung, einer Kunststoffolie und einem Aluminiumrahmen zu einem Photovoltaikmodul verbaut.

Die Leistung einer Solarzelle wird meist in Kilowattpeak (kWp) angegeben. Dies bedeutet weder die Nennleistung, noch die Spitzenleistung, sondern die Leistung die bei standardisierten Bedingungen unter einer Bestrahlungsstärke von 1.000 W/m² und bei einer Zelltemperatur von 25°C erreicht wird. So ist eine Vergleichbarkeit der Werte möglich. Für einen flexibleren Einsatz und zur Gewichtsreduktion wurden spezielle Dünnschichtsolarzellen entwickelt, die um ein Vielfaches dünner und leichter als gewöhnliche Solarzellen sind. Dies ist vor allem im Schiffbau vorteilhaft, da die Stabilitätsprobleme damit verringert werden können. Im Dünnschicht-Photovoltaikmodul wird teils Kunststoff anstelle von Glas als oberste Schicht verwendet, dadurch sind diese Module sogar biegsam. Die Wirkungsgrade von Dünnschichtmodulen sind derzeit noch geringer als die von gewöhnlichen Solarzellen, welche Wirkungsgrade von bis zu 20 Prozent erreichen. Der Preis für die Dünnschichtzellen ist deutlich höher als der für gewöhnliche Solarzellen.

Als Fahrmotor in Kombination mit Photovoltaikmodulen werden üblicherweise wartungsarme Gleichstrom- oder Dreh-

Immer gut informiert.

Das Schiffahrts-Magazin für nur 54 Euro im Jahr!

Monatliche Erscheinungsweise. 12 x im Jahr

www.schiffahrts-magazin.de

strom-Elektromotoren eingesetzt. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 12 – 16 km/h mit zusätzlicher Speisung aus den Akkumulatoren, ohne diese im Bereich von 4 – 7 km/h. Solarschiffe werden vor allem in ökologisch sensiblen Gebieten wie z.B. Naturparks eingesetzt, in denen Verbrennungsmotoren verboten sind. Die dort erlaubten Geschwindigkeiten befinden sich meist im zuvor genannten Geschwindigkeitsbereich von 4 – 7 km/h.

Solarenergie auf Güterschiffen?

Aufgrund der geringen Geschwindigkeiten und der Abhängigkeit von der Sonnenstrah-

lung ist ein Einsatz von Photovoltaik in der Güterschiffahrt beim derzeitigen Stand der Technik nicht lohnenswert. Bei Containerschiffen und Vielzwecktrockenfrachtern ist aufgrund der Laderaumöffnungen nur geringer Platz an Deck des Schiffes vorhanden. In Frage kämen vor allem Tankschiffe, da diese aufgrund ihrer Struktur an Deck freie Fläche für das Anbringen von Photovoltaikmodulen hätten. Auch der Schwerpunkt der Anlagen läge tiefer als bei Fahrgastschiffen mit Decksaufbauten. Eine kurze Beispielrechnung für ein Großmotorgüterschiff auf dem Rhein von 110 m Länge und 11,40 m Breite verdeutlicht jedoch die Dimensionen: Geht man dort von einer grob überschlagenen Decksfläche von ca. 1000 m² und in etwa von einer Leistung von 150 Watt der Dünnschichtsolarzellen pro Quadratmeter Fläche aus, erhält man eine maximale Leistung von 150 kW. Dies entspricht ca. 10% des Leistungsbedarfs eines Großmotorgüterschiffes und ist von daher nicht lohnenswert.

Ein weiterer Grund sind die hohen Kosten für die Solaranlagen. Bei einem Neubauprojekt eines Kreuzfahrtschiffes wurden Photovoltaikmodule zur unterstützenden Bordstromproduktion installiert. Berechnungen ergaben, dass eine produzierte Kilowattstunde über das dieselelektrische Antriebssystem in etwa 15 Cent kosteten. Der über die Dünnschichtsolarzellen produzierte Bordstrom war mit ca. 4-5 Euro je Kilowattstunde um ein Vielfaches teurer.

In der Personenschiffahrt verhält es sich anders: Dort gibt es durchaus Bereiche, in denen der Einsatz von Photovoltaik an Bord mehr als lohnenswert ist. Das Beispiel der Alstersonne verdeutlicht dies im Folgenden:

Das Fahrgastschiff Alstersonne

Die Alstersonne ist ebenso wie das in Teil 3 der Serie vorgestellte Brennstoffzellenschiff Alsterwasser ein Binnenfahrgastschiff der Alster Touristik GmbH. Das Fahrtgebiet ist die Alster und umliegende Kanäle in Hamburg. Sie wurde von der Firma Kopf Solarschiff GmbH geplant und gebaut. Das im Jahr 2000 in Betrieb genommene Schiff verfügt über eine Länge über Alles von 27 m, einer Breite von 5,30 m und einem Tiefgang von 0,80 m.

Die maximale Fahrgastzahl beträgt 120, es stehen 80 überdachte Sitzplätze zur Verfügung. Das in Katamaranbauweise konstruierte Schiff wurde für eine Fahrt von 8 km/h optimiert, eine maximale Geschwindigkeit von 15 km/h ist möglich.



Die Alstersonne

Quelle: www.kopf-solarschiff.de

Im Jahr 2006 wurde das Dach der Alstersonne umgebaut und die beiden Elektromotoren durch leistungsstärkere Motoren mit jeweils 18 kW ausgetauscht. In das Dach wurden neue Photovoltaikmodule mit einer größeren Leistung installiert. Die Reichweite ist mit ca. 100 km und 12 – 16 Stunden angegeben. Das Fahrgastschiff verfügt über typische Einrichtungen wie z.B. einen kleinen Gastronomiebereich, eine Toilette, eine Gasheizung und ein Audiosystem. Sie verfügt zur besseren Manövrierbarkeit über ein Bugstrahlruder sowie zum Anlegen über einen Anlegemagneten. Die Leistung der Photovoltaikanlagen beträgt ca. 9,6 kWp. Die beiden über 6 Tonnen schweren Gel-Akkumulatoren gelten als Puffer, und werden bordseitig über die Photovoltaikanlagen sowie landseitig über das Stromnetz aufgeladen. Sie verfügen über eine Ladungsträgerkapazität von jeweils 900 Ah bei 80 Volt.

Die Kosten der Alstersonne

Nach Angaben von Karl-Heinz Frieriep, dem technischen Leiter der Alster Touristik GmbH, beliefen sich die Investitionskosten für das Antriebssystem inklusive der Photovoltaikanlagen auf 700.000 Euro. Attraktiv ist der Solarantrieb vor allem aufgrund der geringen Betriebskosten: Kaum Wartungs- und Reparaturkosten, Kosten für Treib- und Schmierstoffe entfallen. Die Kosten für das Nachladen der Akkus über den landseitigen Stromanschluss belaufen sich im Jahr auf ca. 2.500 Euro. Die relativ teuren Akkus müssen alle 5-6 Jahre ausgetauscht werden, hierbei fallen Kosten in Höhe von 30.000 Euro an. Für die Alster Touristik GmbH habe sich die Investition mehr als gelohnt.



Das Solarschiff Turanor PlanetSolar

Quelle: www.planetsolar.org

Mittlerweile sind neben der Alstersonne eine Reihe von kleineren Fahrgastschiffen mit Solarantrieb auf z.B. dem Bodensee, dem Maaschsee in Hannover, auf dem Neckar bei Heidelberg und an vielen weiteren Orten im Einsatz. Auch kleinere Boote für den Freizeitbereich mit Platz für bis zu zehn Personen verfügen vermehrt über Photovoltaikanlagen. Ein großer Vorteil liegt auch darin, dass kaum Geräusch- und keinerlei Geruchsemissionen durch den Antrieb entstehen.

Die Turanor PlanetSolar

Das Schweizer Projekt Turanor PlanetSolar ist ein Solarschiff gigantischen Ausmaßes

auf hoher See. Das 31 m lange und 15 m breite Solarschiff wurde im Jahr 2010 in Betrieb genommen und war das erste Schiff, welches die Welt allein mit Sonnenenergie angetrieben umrundet hat. Aktuell ist es das größte Solarschiff der Welt. Bei ausgeklappten Solarmodulen (die maximale Breite vergrößert sich dabei auf 35 m) bilden die 38.000 Solarzellen eine Fläche von 537 m². Diese produzieren in 24 Stunden durchschnittlich 360 kWh Strom. Im Inneren der Schwimmer des Katamarans liegen vier Elektromotoren mit insgesamt einer maximalen Leistung von 240 kW, deren durchschnittlicher Leistungsbedarf liegt jedoch bei 20 kW. Die Elektromotoren treiben die beiden Schiffsschrauben an.

Anzeige

PRECISION //
NAVIGATOR II

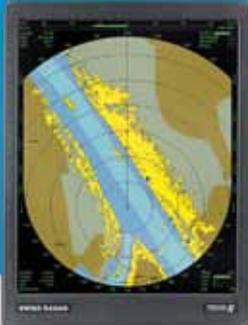
SWISS RADAR

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




S 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

Ebenfalls in den Schwimmern liegen die sechs Akkumulatorblöcke mit einer Speicherkapazität von insgesamt 1.130 kWh. Die neu entwickelten Lithium-Ion-Batterien wurden von der Howaldtswerke deutsche Werft auf der Turanor PlanetSolar erstmals getestet. Tagsüber werden die Akkumulatoren geladen und ermöglichen nachts die Weiterfahrt auch ohne Sonnenlicht. Der benötigte Bordstrom wird ebenfalls aus den Akkumulatoren gespeist. Die maximale Geschwindigkeit liegt bei 26 km/h, die Durchschnittsgeschwindigkeit mit ca. 15 km/h weit darunter. Das Solarschiff umrundete in knapp 584 Tagen mit ca. 60.000 Fahrkilometern einmal die Erde. Dabei wurde ein Streckenverlauf gewählt, der möglichst nahe am Äquator verlief, um eine größtmögliche Sonneneinstrahlung zu erzielen. ■

Bei Umrüstungen und Neubauten von Binnenschiffen

Motorenförderprogramm läuft auch 2013 weiter

Die technologieoffene Weiterführung des Motorenförderprogramms für Binnenschiffe ist in Kraft getreten und die Bundesregierung fördert weiterhin den Einsatz emissionsarmer und –mindernder Technologien bei Umrüstungen und Neubauten von Binnenschiffen. Das teilte der Verband für Schiffbau und Meerestechnik e. V. (VSM) mit. Das Bundesverkehrsministerium hat Anfang diesen Jahres die für vier Jahre geltende neue Motorenförderrichtlinie zur Emissionsminderung von Binnenschiffen im Bundesanzeiger veröffentlicht.

Ziele der neuen Richtlinie über Zuwendungen für die Beschaffung von emissionsärmeren Motoren von Binnenschiffen (Förderprogramm für emissionsärmere Motoren von Binnenschiffen) sind die Emissionsreduzierung von Abgasen, Rußpartikeln und Lärm sowie Verbrauchseinsparungen. Die bisherige, bis 31.12.2012 geltende Richtlinie enthielt bereits bewährte Maßnahmen wie den Einbau neuer Motoren oder die Nachrüstung mit Abgasbehandlungssystemen, geht aber in der neuen Fassung weit darüber hinaus und unterstützt eine Vielzahl neuer Möglichkeiten, wie z.B. alternative

Antriebskonzepte (z.B. LNG, Diesel-Elektrik) und Kraftstoffe oder neuartige emissionsmindernde Technologien.

Der VSM geht davon aus, dass die neue Richtlinie dazu beiträgt, Investitionen der deutschen Binnenschifffahrt zu fördern und so die ökologische Spitzenposition des Verkehrsträgers Binnenschiff zu sichern. Zudem erwartet der VSM, dass trotz der weiterhin angespannten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in der Binnenschifffahrt die deutschen Binnenschiffwerften und Zulieferer von dem Programm profitieren und ihr Knowhow einbringen können.

Die neue Motorenförderrichtlinie war nur durch den offenen und konstruktiven Dialog aller Beteiligten möglich. Sie gewährt der deutschen Binnenschifffahrt finanzielle Unterstützung bei Neubau, Umbau und Nachrüstung von Binnenschiffen. Durch den Einsatz und die Expertise des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik e.V. konnte die bisherige Förderrichtlinie deutlich erweitert und technologieoffener gestaltet werden.

Der Verband für Schiffbau und Meerestechnik e. V. ist die politische und wirtschaftliche Interessenvertretung der deutschen maritimen Industrie, der See- und Binnenschiffwerften wie auch der Zulieferer. Einzelheiten zur Entwicklung der deutschen Schiffbauindustrie und der Meerestechnik enthält der Jahresbericht 2011 des VSM. Der Bericht kann beim VSM angefordert oder im Internet unter <http://www.vsm.de> heruntergeladen werden. ■

Mannheimer Häfen Güterumschlag im Dezember angestiegen

In den Mannheimer Häfen wurden im Dezember insgesamt 690.210 Tonnen Güter wasserseitig umgeschlagen. Dies sind 21,68 Prozent mehr als im Dezember 2011 mit 615.330 Tonnen.

Ein Anstieg des Umschlags war auf die Güterklassen Land-, Forstwirtschaftliche und andere Erzeugnisse, Andere Nahrungs- und Futtermittel, Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase, Eisen Stahl und NE-Metalle sowie Chemische Erzeugnisse verteilt. Die Güterklasse Feste mineralische Brennstoffe, Erze und Metallabfälle, Steine und Erden, Düngemittel sowie Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren und besondere Transportgüter waren rückläufig. Am stärksten stieg der Umschlag in der Sparte Andere Nahrungs- und Futtermittel an (+ 104.736 Tonnen, 220,16 Prozent). Das zweitstärkste Plus wurde im Bereich Chemische Erzeugnisse mit einem Zuwachs von 16.872 Tonnen (20,29 Prozent) verzeichnet. Gefolgt wurde dies von der Güterklasse Eisen, Stahl und NE-Metalle (+ 3.696 Tonnen, 54,95 %).

Der wasserseitige Containerverkehr stieg in der Tonnage von 76.542 Tonnen um 1.449 Tonnen auf 77.991 Tonnen (plus 1,89 Prozent). Bezogen auf 20-Fuß-Container wuchs der Umschlag um 9,48 Prozent, von 6.591 TEU in 2011 auf 7.216 TEU.

Der durchschnittliche Wasserstand lag im Monat Dezember bei Pegel Mannheim 4,74 Meter und somit um 1,71 Meter über dem Durchschnittspegel im Dezember des Vorjahres mit 3,03 Meter. Der Güterumschlag wurde von insgesamt 521 Schiffen getätigt.

Anzeige

WERNZ GMBH

Generatoren-Motoren-Stromerzeuger

Wir sind Ihr Lieferant für Stromaggregate in der Schifffahrt.

Auch bei Sonderanfertigungen oder Hydraulikaggregaten

können Sie uns gerne ansprechen!

Egal für welche Anwendung, Sie bekommen

fast alle Motoren von uns,

die den aktuellen Abgasrichtlinien entsprechen.

Reparaturen an Bord, sei es mechanisch oder elektrisch,

führen wir mit unserer langjährigen Erfahrung fachgerecht durch.

Besuchen sie uns doch mal auf unserer Homepage.

Haben Sie noch Fragen?

Dann nehmen Sie doch einfach Kontakt zu uns auf!

Sperlingweg 10

68623 Lampertheim

Telefon: 0 62 06 / 91 08 73

Telefax: 0 62 06 / 91 08 74

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

E-Mail: Wernz@Wernz-GmbH.de

Funk: 0163 / 7 95 61 56 (Elektrik)

www.Wernz-GmbH.de

Positive Entwicklungen bei Massengütern, Stahlprodukten und Automobilen

Umschlagsplus in den Seehäfen Niedersachsens

Die niedersächsischen Seehäfen haben im vergangenen Jahr rund 50,1 Millionen Tonnen Güter im Seeverkehr umgeschlagen. Gegenüber dem Vorjahr ist der Güterumschlag damit um etwa 9 % gewachsen. Dies gab Jörg Bode, Niedersachsens Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, auf der heutigen Jahrespressekonferenz der Seehäfen in Oldenburg bekannt. Demnach entwickelten sich vor allem die Umschlagsmengen von Massengütern, Stahlprodukten, Projektladungen und Automobilen deutlich positiv.

Im Seehafen Brake sind in 2012 rund 6,1 Millionen Tonnen Güter im Seeverkehr umgeschlagen worden. Gegenüber dem Vorjahr ergibt sich damit ein Plus von 15 % (5,3 Millionen Tonnen in 2011). Der Umschlag von Futtermitteln (+ 9 % / 2,3 Millionen Tonnen in 2012; 2,1 Millionen Tonnen in 2011) und Getreide (+ 20 % / 654.756 Tonnen in 2012; 543.455 Tonnen in 2011) hat sich deutlich

positiv entwickelt. Auch Stahlprodukte sind im vergangenen Jahr verstärkt umgeschlagen worden, hier war mit 688.446 Tonnen fast eine Verdopplung des Volumens zu verzeichnen (360.218 Tonnen in 2011). Insgesamt wuchs der Stückgutumschlag in Brake, zu dem unter anderem auch das Handling von Windenergieanlagen gehört, um 18 % auf etwa 1,9 Millionen Tonnen (1,6 Millionen Tonnen in 2011).

In Cuxhaven sind im Jahr 2012 seeseitig rund 2,8 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen worden, dies entspricht im Vergleich zum Vorjahr einem Rückgang von ca. 9 % (3,1 Millionen Tonnen in 2011). Ursache hierfür ist, dass Ausbauaktivitäten im Standort in 2012 abgeschlossen worden sind, aufgrund derer in 2011 vermehrt Baumaterialien (ca. 1,1 Millionen Tonnen) per Schiff nach Cuxhaven geliefert wurden. In 2012 waren es nur noch rund 860.346 Tonnen Baumaterial. Der Standort an der Elbe ist daher

in 2012 letztlich wieder auf dem gleichen hohen Umschlagsniveau angekommen wie vor der Sonderkonjunktur durch die Ausbaumaßnahmen. Mit 348.988 umgeschlagenen Fahrzeugen entspricht das Ergebnis im Automobilumschlag in Cuxhaven in etwa dem des Vorjahres (350.139 Fahrzeuge in 2011). Der Stückgutumschlag wuchs um etwa 6 % auf ca. 828.974 Tonnen in 2012 (778.093 Tonnen in 2011).

Im Hafen Emden konnte der Seegüterumschlag in 2012 um 2 % auf etwa 4,5 Millionen Tonnen gesteigert werden (4,4 Millionen Tonnen in 2011). Weiter positiv entwickelte sich der Automobilumschlag im Emder Hafen, mit rund 1,26 Millionen Fahrzeugen sind im Seeverkehr in Emden ca. 1 % mehr Fahrzeuge verladen worden als im Vorjahr (1,25 Millionen Fahrzeuge in 2011). Der Umschlag von Windenergiekomponenten konnte um 8 % auf ca. 167.931 Tonnen gesteigert werden (154.865 Tonnen in 2011). Insgesamt belief



Verladung einer Windkraftanlage in Brake. Foto: Seaports of Niedersachsen

sich der seeseitige Umschlag von Stückgütern im Emdener Hafen in 2012 auf ca. 2,5 Millionen Tonnen. Daneben konnten ebenfalls gestiegene Volumina beim Umschlag von festen und flüssigen Massengütern verzeichnet werden (873.889 Tonnen bzw. 1,1 Millionen Tonnen in 2012).

In Nordenham sind in 2012 rund 3,5 Millionen Tonnen Güter im Seeverkehr umgeschlagen worden (-15 % / 4,1 Millionen Tonnen in 2011). Bedingt ist dieser Rückgang des Umschlagsvolumens primär dadurch, dass im vergangenen Jahr größere Sondermengen an Kohle weggefallen sind, die die Rhenus in Nordenham in 2011 von einem anderen Rhenus-Terminal übernommen hatte und die seinerzeit das Umschlagsergebnis deutlich nach oben gebracht hatten. In 2012 belief sich der Kohleumschlag auf insgesamt ca. 2,6 Millionen Tonnen und ist daher wieder auf dem Niveau von 2010. Eine positive Entwicklung gab es beim Umschlag von Zink (+ 58 % / 318.516 Tonnen in 2012; 201.124 Tonnen in 2011).

Der Seehafen Stade verzeichnete ein Plus im Seegüterumschlag von 11 %, insgesamt wurden hier in 2012 etwa 5,8 Millionen Tonnen Ladung bewegt (5,2 Millionen Tonnen in 2011). Insbesondere der Umschlag fester Massengüter (+ 10 % / 3,3 Millionen Tonnen in 2012; 3,0 Millionen Tonnen in 2011) sowie die Verladungen flüssiger Massengüter (+ 4 % / 2,3 Millionen Tonnen in 2012; 2,2 Millionen Tonnen in 2011) haben zu diesem Ergebnis beigetragen. Seit der Eröffnung des neuen Breakbulk-Terminals in Stade gewann auch der Stückgut-Umschlag hinzu (1.526 Tonnen in 2012).

In Wilhelmshaven sind in 2012 mit insgesamt 26,6 Millionen Tonnen rund 16 % mehr Güter umgeschlagen worden als im Vorjahr (22,9 Millionen Tonnen in 2011). Zurückzuführen ist dies in erster Linie auf den gestiegenen Umschlag flüssiger Massengüter (+ 19 % / 23,3 Millionen Tonnen in 2012; 19,6 Millionen Tonnen in 2011), diesem Ladungssegment werden z.B. Rohöl und flüssige Chemikalien zugeordnet. Am neu eröffneten Containerterminal Wilhelmshaven, das seit Ende September offiziell in Betrieb ist, sind bislang 23.888 TEU umgeschlagen worden. Der Umschlag von Kohle zur Versorgung von Kraftwerken belief sich in 2012 auf ca. 1,5 Millionen Tonnen (- 6 % / 1,6 Millionen Tonnen in 2011). Der Rückgang lässt sich zum einen durch geplante Kraftwerksrevisionen, zum anderen durch die in 2012 noch andauernden Sperrungen der Bahnlinie ab Wilhelmshaven erklären, aufgrund derer nur eingeschränkte Lieferverkehre ins Binnenland möglich waren. Für 2013 geht man von

deutlich steigenden Volumina im Kohleumschlag aus.

Im Standort Leer wurden im Seeverkehr rund 46.100 Tonnen Güter umgeschlagen (115.291 Tonnen in 2011). Ursache des Rückgangs war im Wesentlichen die verminderte Einfuhr von Salz, das für den Winterdienst eingesetzt wird. Aufgrund milder Witterungen im Winter 2011 / 2012 sind die Salzlager in Leer immer noch gefüllt, so dass weiterer Umschlag in 2012 nicht erfolgt ist. Im Binnenverkehr sind mit einem Umschlagsvolumen von ca. 506.698 Tonnen rund 5 % mehr Güter als im Vorjahr umgeschlagen worden (481.988 Tonnen in 2011). In Oldenburg belief sich der Seegüterumschlag in 2012 auf 127.627 Tonnen (- 11 % / 143.631 Tonnen in 2011). Der Binnenumschlag konsolidierte in 2012 mit rund 1,05 Millionen Tonnen Gütern (1,05 Millionen Tonnen in 2011).

Der Seegüterumschlag in Papenburg konnte um 16 % auf insgesamt etwa 627.467 Tonnen gesteigert werden (542.065 Tonnen in 2011). Beigetragen hat zu diesem positiven Ergebnis vor allem der Umschlag von Schiffs- und Maschinenteilen sowie von Torf und Baustoffen. Im kombinierten See- und Binnenverkehr wurden insgesamt ca. 830.457 Tonnen umgeschlagen (829.781 Tonnen in 2011).

In den neun niedersächsischen Seehafenstandorten sind insgesamt rund 50,1 Millionen Tonnen Güter im Seeverkehr umgeschlagen worden. Dies entspricht einem Zuwachs von 9 % gegenüber dem Vorjahr (46,0 Millionen Tonnen in 2011).

"Unsere Seehäfen in Niedersachsen haben insgesamt ein sehr erfolgreiches Geschäftsjahr 2012 hinter sich. In wichtigen Kernmärkten, wie etwa dem Umschlag von Massengütern, massenhaften Stückgütern,

Projektladungen und Automobilen hat die niedersächsische Hafenverkehrswirtschaft ihre Positionen erfolgreich ausgebaut. Der Containerumschlag wird sich in den kommenden Jahren zu einem weiteren wichtigen Standbein in Niedersachsen entwickeln", erklärte Andreas Bullwinkel, Geschäftsführer der Hafenmarketinggesellschaft Seaports of Niedersachsen GmbH. "Aber gerade im Bereich der nicht-containerisierten Ladung heißt es jetzt am Ball zu bleiben. Die Häfen kommen zum Teil an ihre Kapazitätsgrenzen und müssen nun mit zielgerichteten Investitionen in die Infrastrukturen in die Lage gebracht werden, weiteres Wachstum zu erwirtschaften", so Bullwinkel weiter. Die private Seehafenverkehrswirtschaft habe in 2012 rund 141 Millionen Euro in den Ausbau der Suprastruktur in den Häfen investiert. Dies sei der Beweis, dass die niedersächsischen Hafenbetriebe weiterhin großes Potenzial an den Märkten erkennen und mittel- bis langfristig auf weiterhin steigende Volumina setzen.

Die Seaports of Niedersachsen GmbH repräsentiert als Unternehmensverband und Hafenmarketinggesellschaft die neun niedersächsischen Seehäfen mit ihren zahlreichen Hafenumschlagsunternehmen, überregional aktiven Logistiknetzwerken und Spezialisten für Logistikdienstleistungen aller Art. Zusammen bilden die niedersächsischen Seehäfen entlang der Deutschen Nordseeküste eine der bedeutendsten deutschen Fracht-Drehscheiben.

Seaports of Niedersachsen kommuniziert die vielfältigen Leistungen der niedersächsischen Seehafenstandorte auf dem Weltmarkt. Dies beinhaltet auch die Beratung potenzieller Kunden sowie die Bündelung und das Weiterleiten von Anfragen an die angeschlossenen Hafenbetriebs- und Infrastrukturgesellschaften. ■



Autozug in Cuxhaven.

Foto: Seaports of Niedersachsen

J. Müller baut Stammgeschäft in Brake aus

Rekordinvestitionen für erfolgreiche Nischenpolitik

Die Unternehmensgruppe J. Müller blickt auf eine starke Geschäftsentwicklung im Jahr 2012 zurück. Mit insgesamt 6,165 Millionen Tonnen wurde im abgelaufenen Jahr ein historischer Umschlagrekord im Seegüterverkehr im Hafen Brake erreicht. Dieser Erfolg ruht auf den vier Säulen, die auch in Zukunft für weiteres Wachstum im Braker Seehafen sorgen sollen: Dem Agrar-Bereich, der in 2012 um 19% zulegte, dem Eisen & Stahlsegment, das mit fast 91% den Umschlag fast verdoppelte, der On- und Offshore Windenergie und dem Forstproduktenbereich. Letzterer allerdings zeigte sich im abgelaufenen Jahr von seiner volatilen Seite.

Als wesentliche Voraussetzung für diese positive Entwicklung macht der Vorstandsvorsitzende der J. Müller Aktiengesellschaft, Jan Müller, zwei wesentlich Faktoren verantwortlich: "Ohne den komplementären Ausbau der Hafeninfrastruktur durch das Land Niedersachsen und seine Infrastrukturgesellschaft NPorts wären unsere Suprastrukturinvestitionen nicht sinnvoll gewesen, die dann letztendlich zu diesem Wachstum geführt haben." "In diesem Kontext ist auch die nicht nur von uns sehr dringend erhoffte Bestätigung für die Weseranpassung zu sehen, die für die zukünftigen, positiven Entwicklungen aller an der Unterweser gelegenen Häfen von entscheidender Bedeutung ist."

Im Vertrauen auf die bedarfsgerechte Zurverfügungstellung von Infrastruktur durch den Bund und das Land wird die Unternehmensgruppe J. Müller im laufenden Jahr mit Rekordinvestitionen von insgesamt 31 Millionen Euro den Standort Brake weiter stärken.

Der Löwenanteil dieser Investitionen wird in den Bau einer leistungsfähigen, hochmodernen Siloanlage fließen, die zusätzlichen Lagerraum für u.a. Getreide, Futtermittel und Ölsaaten von 47.000 Tonnen bieten wird. Die Gesamtlagerkapazität von J. Müller Agri Terminal in Brake wird sich auf über 500.000 Tonnen erhöhen, der Standort an der Unterweser wird damit seine Position als kundenorientierter Seehafen-Agrarlogi-

stikstandort in Nordeuropa festigen. Gut 3,2 Millionen Tonnen Futtermittel und Getreide wurden in 2012 dort umgeschlagen, 19% mehr als im Vorjahr. "Im Verlauf des letzten Quartals 2012 hätten wir uns manches Mal gewünscht, dass das neue Silo bereits fertig ist und zur Verfügung steht", sagt Thomas Bielefeld, verantwortlicher Geschäftsführer für den AGRI-Terminal. "Wir haben einen historisch zu nennenden Jahresendspurt gesehen, der auch im Januar noch anhält", so der Geschäftsführer weiter. Auch wenn die Baumaßnahmen plan- und termingerecht voranschreiten, bis zum Jahresende wird sich Bielefeld wohl noch gedulden müssen, dann soll der Silo planmäßig seiner Bestimmung übergeben werden.

Erfreut zeigt sich auch der verantwortliche Geschäftsführer für den Breakbulk-Terminal, Hartmut Wolberg, über die Ergebnisse und Tendenzen für das abgelaufene und aktuelle Jahr: Das Breakbulk-Terminal verzeichnete in 2012 Umschlagsmengen von insgesamt 2,06 Millionen Tonnen – ein Plus von 18% gegenüber dem Vorjahr. Auch hier ist eine breit aufgestellte, positive Entwicklung in nahezu allen Ladungssegmenten zu beobachten.

Beim Eisen und Stahlumschlag z.B. wurden mit insgesamt 688.500 Tonnen gut 91% mehr umgeschlagen als in 2011 (360.220 To), "Großröhren und Baustahlverladungen

haben uns hier sehr geholfen" weiß der BBT-Geschäftsführer zu berichten. "Bei Windenergiekomponenten konnten ebenfalls deutliche Zuwächse verzeichnet werden.", so der Wolberg weiter. Grundlage für dieses Wachstum ist der speziell für den Umschlag von Stahl-, Projekt- und Windkraftladung errichtete Terminal "Niedersachsenkai", der im Mai 2012 um einen zweiten Liegeplatz erweitert wurde. In 2013 wird der Niedersachsenkai um eine Lagerhalle und einen zweiten leistungsfähigen Schwergutkran ergänzt. "Damit wird der Niedersachsenkai zu einem der leistungsfähigsten Terminals für den Umschlag von Breakbulk Ladung in Europa ausgebaut", berichtet Wolberg stolz.

Erfolgversprechend hat sich auch ein Neugeschäft entwickelt, dass man im Braker Seehafen in 2012 aufgenommen hat, nämlich der Umschlag von Metall-Recycling-Stoffen, einem vermehrt von der Industrie gesuchten Wertstoff, dem die Zukunft gehört. "Wer sich hier früh, erfolgreich positioniert und die notwendigen Fazilitäten dem Markt anbieten kann, der hat gute Chancen sich in diesem Segment erfolgreich zu etablieren", sagt Wolberg und ergänzt: "Wir glauben hier einen sehr guten Einstieg gefunden zu haben und hoffen auch in Zukunft auf eine positive Entwicklung dieses Nischenmarktes."

"Wir haben die richtige Mischung gefunden, konnten unsere Stammgeschäfte weiter ausbauen und der Hafen entwickelt sich dadurch sehr dynamisch. Hierfür gilt mein Dank auch unserer Mannschaft, die hervorragend mitgezogen hat und auch unter schwierigen Bedingungen eine sehr gute Arbeit erbrachte." So Jan Müller, Vorstandsvorsitzender der J. Müller Unternehmensgruppe. ■



Niedersachsenkai.

Foto: J. Müller AG

Neuer Sennebogen-Kran im Hafen Alkmaar

Zweischalengreifer zum Entladen des Schüttguts

Ein neuer Sennebogen 850 R entlädt seit kurzem die ankommenden Schiffe am Kai der niederländischen Firma de Vries & van de Wiel in Alkmaar. Gelegen auf der Halbinsel zwischen Nordsee und IJsselmeer löscht die Maschine tonnenweise Sand. Der Sennebogen ist insofern eine Besonderheit, steht der 850 R dazu auf einem schienengeführten Unterwagen und lässt sich am Kai zügig verfahren. Ein spezielles Geräuschpaket ermöglicht einen sehr ruhigen und gleichmäßig leisen Betrieb.

Baggerarbeiten, Straßen- und Wasserbau, sowie vor allem die Sandgewinnung sind die Hauptgeschäftsfelder der Firma de Vries & van de Wiel in Alkmaar. Am Kai kommen dazu täglich Schiffe mit bis zu 500 m³ Sand an. Seit kurzem entlädt ein neuer Sennebogen 850 mit Zweischalengreifer das Schüttgut. Die Maschine ersetzt den bisherigen Seilkran und revolutioniert dank ihrer Konzeption die Abläufe. Mit dem 21 m langen Ausleger und einer Reichweite von 42 m lässt sich schnell und sicher zwischen Schiff und Bunker hin- und herschwenken. Während bisher rund 400 T pro Stunde umgeschlagen werden konnten, schafft die neue Maschine nun bis zu 650 Tonnen in einer Stunde. Für Sennebogen und den lokalen Vertriebs- und Servicepartner Kuiken war die Realisierung dieser Maschine eine interessante Herausforderung. Vor allem die engen Platzverhältnisse und die besondere Nähe zu angrenzenden Wohngebieten galt es zu meistern. Gemeinsam wurde eine kundenspezifische Lösung entwickelt, die seinesgleichen sucht. Weil strenge Lärmschutzverordnungen tagsüber einen maximalen Geräuschpegel von nur 51,5 dB und nachts sogar nur 35 dB erlauben, galt es in Kooperation mit dem Lärmschutzexperten der Firma Cees Benchop die Dieselmachine so zu isolieren, dass eine Beeinträchtigung der Umgebung ausgeschlossen werden konnte. Der Sennebogen 850 R erfüllt dieser Normen dank optimierter Schalldämmung umfassend.

Eine zusätzliche Aufgabe war die Positionierung des Sennebogen am engen Kai. Die Lösung ist ein Schienenunterwagen. Weil im Umschlagsprozess die Maschine über eine bestehende Betonmauer hinweg arbeiten

muss, und um ungehindert schwenken zu können, platzierte man die Raupe kurzerhand in erhöhter Position. Gemeinsam mit HKS Metals wurde diese Variante schließlich umgesetzt. Über das Fußpedal in der Fahrerkabine lässt sich der Schienenunterwagen direkt steuern. Der Raupenantrieb

mit konventionellem Dieselantrieb garantiert de Vries & van de Wiel enorme Flexibilität. Neben den Einsatz am Kai ist die Maschine flexibel an anderen Standorten einsetzbar. Mit lediglich zwei Personen kann die komplette Abwicklung des Sandumschlags gewährleistet werden. Die Fahrer loben dabei besonders die unkomplizierte Handhabung und die hohe Umschlagsleistung der neuen Maschine. Der Unterschied zum bisherigen Seilkran sei erheblich. Die hochfahrbare maXcab-Komfortkabine bietet erhabenen Überblick sowohl auf die ankommenden Schiffe, wie auch auf Trichter und Lagerflächen. ■



Der neue Kran im Hafen Alkmaar

Anzeige

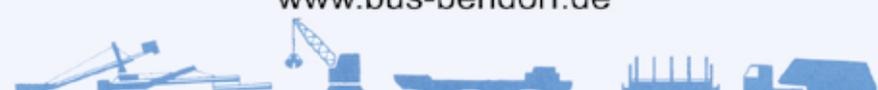
BUS Bendorfer Umschlag- und Speditions-GmbH & Co. KG

UMSCHLAG • SPEDITION • LAGEREI

In strategisch hervorragender Lage bieten wir mit leistungsfähigen Umschlaganlagen (bis 84 Tonnen Tragfähigkeit) der verladenden Wirtschaft im hiesigen Raum ein umfassendes Logistik-Angebot mit perfektem Service.



Postfach 11 17 • 56155 Bendorf
 Telefon: (0 26 22) 121-0
 Fax Umschlag und Disposition: 0 26 22 - 159 52
 www.bus-bendorf.de



Runder Tisch „Gesamtkonzept Elbe“ im Hafen Hamburg

Deutschland braucht eine zuverlässige Wasserstraße Elbe

Auf der Veranstaltung „Binnenschiffahrt auf der Elbe“ im Hamburger Hafen-Klub diskutierten am 23. Januar rund 60 Vertreter aus Teilnehmern des „Runden Tisches Gesamtkonzept Elbe“, Umweltverbänden, Bundesministerien und Behörden, Binnenschiffahrtsreedereien und -häfen sowie verladender Wirtschaft und Hafenvirtschaft. Einstimmiger Tenor: „Der Wirtschaftsstandort Deutschland braucht eine zuverlässige Elbe als Wasserstraße für wachsende Mengen im Gütertransport“.

Die Elbe besitzt großes Potenzial als Wasserstraße und entlastet Straßen, Schienen und Umwelt. Um die Bedeutung des ökologischsten und effizientesten Verkehrsträgers, dem Binnenschiff, in der Transportkette zu stärken und bei Verladern und

Speditionen stärker zu etablieren, bedarf es jedoch noch vieler Verbesserungen der Rahmenbedingungen. Die anwesenden Wirtschaftsvertreter der Veranstaltung forderten unter anderem stabile Fahrwasserverhältnisse der Elbe mit einer Fahrrinntiefe von 1,60 Meter an mindestens 345 Tagen im Jahr, die Optimierung der Terminalabläufe und Gleichbehandlung des Binnenschiffs mit anderen Verkehrsträgern in den Seehäfen, ausreichend Liege- und Warteplätze für Binnenschiffe, die Modernisierung von Software und IT-Anbindung an die Seehäfen und die Instandsetzung und Verlängerung von Buhnen.

Der Hamburger Hafen ist der drittgrößte Binnenhafen Deutschlands. 10.000 Binnenschiffe machten 2011 an den rund 100 für sie

vorgesehenen Liegeplätzen fest und transportierten rund 10 Millionen Tonnen Ladung über Hamburg, davon 110.000 Standardcontainer (TEU). Rund 10 Prozent der Gesamtladung aus dem oder für das Hinterland des Hamburger Hafens werden mit dem Binnenschiff transportiert. Im Containerverkehr kommt das Binnenschiff allerdings gerade mal auf einen Anteil von zwei Prozent. Ein Ziel der Hafenenwicklungsplanung ist eine Steigerung auf fünf Prozent bis 2015, um dadurch neben der Umwelt auch die Straßen- und Schieneninfrastruktur zu entlasten.

„Das Binnenschiff hat eine große Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens zum Abtransport der Ladungsmengen im Hinterlandverkehr“, betonte Bernhard Proksch, Amtsleiter Innovations- und Struk-



Rund 110.000 Container wurden im Jahre 2011 per Binnenschiff im Hamburger Hafen umgeschlagen.

Foto: HHM



Die Referenten auf dem Hafentag "Binnenschifffahrt auf der Elbe".

Foto: HHM

turpolitik, Mittelstand, Hafen der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg, in seinem Grußwort.

Wolfgang Hurtienne, Geschäftsführer der Hamburg Port Authority (HPA), präsentierte die Einbindung der Binnenschifffahrt in die Hafenafläufe in Hamburg. Die HPA hatte kürzlich in neue Warteplätze für Binnenschiffe im Petroleumhafen und mittleren Freihafen investiert und hat laut Hurtienne „weitere Pläne in der Schublade“. So wird zum Beispiel auch der Bau einer für Binnenschiffe geeigneten Kaimauer in die Planung des Central Terminal Steinwerder (CTS) mit einbezogen. Um die Binnenschifffahrt weiter zu stärken, müssen die Abläufe auf den Terminals für Binnenschiffe optimiert werden. Darüber hinaus bedarf es einer Optimierung der IT-Anbindung der Binnenschiffsverkehre in die Hafenafläufe. Ein Lösungsansatz könnte die Einbindung in die von den großen Hamburger Terminals betriebene Feeder Logistik Zentrale (FLZ) sein, die in Hamburg seit 2009 als Bindeglied zwischen Terminal und Reeder die Abfertigungsprozesse von Feederverkehren koordiniert und optimiert. Damit senkt sie die Kosten und erleichtert deutlich das Schiffsmanagement für die Reeder. Ähnliches könnten sich die Hamburger Terminalbetreiber auch für ein effektives Verkehrsmanagement von Binnenschiffen in Hamburg vorstellen. Um mehr Akzeptanz bei Spediteuren und der verladenden Wirtschaft für Binnenschiffsverkehre zu erreichen, engagiert sich die HPA unter anderem im „Gesamtkonzept Elbe“, sowie in den Erörterungen zum Ausbau und der Kapazitätserweiterung des Schiffshebewerks Scharnebeck und zu Stromregulierungsmaßnahmen an der Mittelelbe.

Die Fahrinne der Elbe muss nach Angaben des Vereins zur Förderung des Elbstrom-

gebietes für einen zuverlässigen Binnenschiffsverkehr eine Breite von 50 Meter, eine Brückenhöhe von 7 Meter für dreilagige Binnenschiffe sowie eine Tiefe von 1,60 Meter an mindestens 345 Tagen im Jahr aufweisen. Der Verein setzt sich für die nachhaltige Verbesserung der Binnenschifffahrtsinfrastruktur im Elbstromgebiet ein. Der Vorsitzende, Peter Plewa, betonte, dass die Straßenkapazitäten zur Bewältigung der Verkehrsmengen nicht ausreichen. Besonders problematisch seien die Transporte auf der Reststrecke bei Dömitz und Coswig. „Die Elbe ist zwischen der tschechischen Grenze und Geesthacht als nicht staugeregelter Fluss mit besonderer ökologischer, wasserwirtschaftlicher und verkehrlicher Bedeutung zu erhalten. Dafür ist auch die Instandsetzung und Verlängerung von Buhnen unverzichtbar“, so Plewa.

Auch die Belastungsgrenze der Verkehrsinfrastruktur im Elbtal ist laut Jirí Aster, Präsident der Kammerunion Elbe/Oder, fast erreicht. „Die Verkehrsbelastung durch Lkw und Bahn ist ein Hindernis für das Zusammenwachsen der Elbe/Oder Region“, betonte Aster. Die Verlagerung von Verkehren auf das Binnenschiff führt zu einer Entlastung der Autobahntrassen und Bahnschienen, darum appelliert Aster für mehr Werbung für den Einsatz von Binnenschiffen auf der Elbe in der Logistikkette.

Hergen Hanke, Geschäftsführer der Börde Container Feeder GmbH forderte in seinem Vortrag eine Gleichbehandlung der Verkehrsträger in den Seehäfen, zum Beispiel in Hinblick auf eine faire Kostenbehandlung bei den Terminal Handling Charges (THC).

Auch die Firma Siemens bekennt sich für den Transport von Projektladungen deutlich zur Elbe und zur Binnenschifffahrt. „Wir als Verloader brauchen die Elbe“, betonte Carsten Berger, Director Sector Logistics

von Siemens. 2010 verschifft das Unternehmen sektorübergreifend rund 150 Projektladungen mit dem Binnenschiff für den Überseetransport nach Hamburg. „Um nicht von Wassertiefen, eisfreien Fahrrinnen oder funktionierenden Schleusen abhängig zu sein, haben wir in Hamburg ein Winterlager aufgeschlagen“, so Berger. „Im Containerbereich haben wir für unsere Ladungen bisher noch kein konkurrenzfähiges Angebot für den Transport auf der Wasserstraße erhalten“.

Dass die Binnenschifffahrt auch unter bestehenden Rahmenbedingungen großes Ladungspotenzial für Containertransporte auf der Elbe hat, verdeutlicht eine Analyse der HPA und des Hafen Hamburg Marketing e.V. In sechs Regionen, die an Binnenwasserstraßen angeschlossen sind, wurden Häfen und die verladende Wirtschaft zu den Erwartungen für Ihre Unternehmen befragt. „Das Ergebnis der Untersuchung zeigt ein Ladungspotenzial von 270.000 TEU für das Jahr 2020, ohne wesentliche Änderungen in der Verkehrsinfrastruktur vorzunehmen“, resümierte Sebastian Doderer, Leiter Projektentwicklung bei Hafen Hamburg Marketing.

Dr. Werner Knoll, Leiter Marketing & Research der Deutschen Binnenreederei ergänzte, dass die Deutsche Binnenreederei mit ihrem vorhandenen Equipment in der Lage wäre, das Transportvolumen auf den Binnenwasserstraßen zu verdoppeln, wenn die Nachfrage vorhanden wäre.

Im Anschluss an die Vorträge führten die Teilnehmer die lebhaften Diskussionen auf einer Hafentour weiter. Die Vielzahl von Binnenschiffsbewegungen auf der Elbe verdeutlichte nochmals das Potenzial dieses Verkehrsträgers. Der fachliche Meinungsaustausch soll auch in Zukunft fortgesetzt werden. ■

NRW-Verkehrsminister Michael Groschek:

„Minden spielt eine wichtige Rolle im Hafenkonzept“

Gleich mehrere gute Nachrichten hatte Michael Groschek bei seinem Besuch im Mindener Containerhafen am vergangenen Mittwoch im Gepäck. Der Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen ließ sich auf dem Raddampfer „Wappen von Minden“ über das Projekt RegioPort Weser informieren und kündigte im Anschluss an, dass bis zum Jahresende ein Hafententwicklungskonzept für NRW erstellt wird. Hier werde Minden eine wichtige Rolle spielen und einen „Brückenkopf bilden“, so Groschek. Das Ministerium werde in der Sache noch auf die Weserstadt zukommen, was auf offene Ohren bei Bürgermeister Michael Buhre und dem Geschäftsführer der RegioPort Minden GmbH, Joachim Schmidt, stieß.

Der Minister wurde zu seinem rund einstündigen Besuch von der Mindener Landtagsabgeordneten Inge Howe und von Buhre begrüßt. Mit an Bord waren auch der Landtagsabgeordnete Ernst-Wilhelm Rahe, der

Herforder Bundestagsabgeordnete Stefan Schwartze, Landrat Dr. Ralf Niermann, Vertreter des Landkreises Schaumburg und der Stadt Bückeburg, Mitglieder des Aufsichtsrates der Mindener Entwicklungs- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft (MEW) sowie der Verwaltungsvorstand und Verwaltungsmitarbeiter der Stadt Minden.

Der Termin wurde von Inge Howe initiiert, um dem Minister das Hafenprojekt vorzustellen. Sowohl Howe als auch Bürgermeister Michael Buhre strichen an den Bund gerichtet heraus, dass der weitere Mittelweserausbau, der für die Befahrung der Wasserstraße mit 110 Meter langen Großgütermotorschiffen erforderlich ist, sowie der Ausbau der Bahnstrecke zwischen Hannover und Minden auf der Trasse Minden-Haste-Seelze sehr wichtig sind, um die Region und die Hafentwirtschaft zu stärken. Minden biete die einzige Anbindung in NRW an die Nordseehäfen Bremerhaven, Bremen und Wilhelmshaven sowie zum Hafen Hamburg, so Howe. Zu-

dem liefere der verstärkte Transport von Gütern über die Wasserstraßen einen entscheidenden Beitrag zum Klimaschutz.

Minister Michael Groschek betonte, dass die Wasserstraßen – im Gegensatz zu den Fernstraßen, die in Nordrhein-Westfalen sehr belastet seien, und der Schiene – derzeit noch viel Potenzial haben. Dieses wolle das Land mit einer gezielten Hafententwicklung. Mit dem geplanten Konzept des Landes soll an den „richtigen Stellen das Wichtige gefördert werden“. Er sehe das trimodale Hafenprojekt in Minden, das länderübergreifend ist, als einen Meilenstein.

Neben einem neuen Containerterminal auf Mindener Gebiet soll auch der zur Stadt Bückeburg (Niedersachsen) gehörende Hafen Berenbusch am Mittellandkanal ausgebaut und modernisiert werden. Für das Projekt RegioPort Weser wurde ein Planungsverband gegründet, dem neben der Stadt Minden, der Kreis Minden-Lübbecke, die Stadt Bückeburg und der Landkreis Schaumburg angehören.

Bürgermeister Michael Buhre und Malte Wittebecker von der Geschäftsstelle des Planungsverbandes stellten Groschek den aktuellen Stand des Projektes vor. Danach soll im Jahr 2014 der erste Spatenstich erfolgen. Die Fertigstellung des ersten Teilbauabschnitts ist für Ende 2015 beziehungsweise Anfang 2016 vorgesehen. Der Bund hat Mitte Dezember 2012 für den ersten Teilbauabschnitt aus dem Programm „Kombinierter Verkehr“ eine Förderzusage über rund 16,9 Millionen Euro gegeben. Die Kosten für diesen Abschnitt belaufen sich, so Geschäftsführer Joachim Schmidt, auf rund 22 Millionen Euro.

Bis zum ersten Spatenstich gebe es noch einige Punkte auf der „To-Do-Liste“, für die es aber bereits Lösungen gibt. Die Planung bestimmende Themen seien, so Malte Wittebecker, unter anderem der Schallschutz zu den benachbarten Wohngebieten, der Immissionschutz Licht, die Bahnanbindung, die Renaturierung der Bückeburger Aue, die Verlegung einer Strom-Überlandleitung und die Radwegführung am Kanal, für die eine Umleitung geschaffen werden muss. ■



Minister Michael Groschek (dritter von links) ließ sich an Bord des Raddampfers „Wappen von Minden“ über das länderübergreifende Hafenprojekt RegioPort informieren. Im Bild (von links): Bürgermeister Michael Buhre, Stadtverordneter Ulrich Stadtmann (stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrates der MEW), Minister Groschek, Landrat Dr. Ralf Niermann (Kreis Minden-Lübbecke), Landtagsabgeordnete Inge Howe, Landtagsabgeordneter Ernst-Wilhelm-Rahe und Bundestagsabgeordneter Stefan Schwartze (Wahlkreis Herford/Bad Oeynhausen).

Umweltfreundlicher Antrieb ermöglicht eine drastische Reduktion des Dieserverbrauchs

Liebherr Hafenmobilkran im Rheinhafen Bendorf

Im zweiten Halbjahr 2011 verstärkte die BUS Bendorfer Umschlags- und Speditionsgesellschaft (BUS Bendorf) seine Umschlagskapazitäten durch den Kauf eines LHM 280. BUS Bendorf ist eine 100%ige Tochter der KANN Gruppe und die Betriebsgesellschaft des Rheinhafens Bendorf, wo der neue Liebherr Hafenmobilkran seine universellen Einsatzmöglichkeiten unter Beweis stellt.

Die Wurzeln des Rheinhafens Bendorf reichen bis ins Jahr 1899 zurück. Heute ist der Hafen ein wichtiger Logistiknotenpunkt, dessen Kunden insbesondere von der sehr guten Anbindung an Wasser, Schiene und Straße profitieren. In den letzten beiden Jahren wurden rund 6,5 Millionen Euro in die Verbesserung der Hafeninfrastuktur investiert, ehe der modernisierte Rheinhafen Ende August 2012 feierlich durch Innenminister Roger Lewentz eröffnet wurde. Trotz laufender Ausbauarbeiten wurden 2011 im Rheinhafen 1,6 Millionen Tonnen umgeschlagen. Davon entfielen knapp zwei Drittel auf Steine und Erden. Dahinter reihen sich Mineralölprodukte als zweitwichtigstes Umschlagsgut ein. Zudem werden Güter wie Stahl, Dünger und Streusalz im Hafen verladen.

Der LHM 280 nahm von Anfang an eine bedeutende Rolle in den Logistikprozessen des Rheinhafens ein. Dabei konnte er mit seiner Mobilität und den vielfältigen Einsatzmöglichkeiten punkten. Mit einer Kapazität von 84 Tonnen ist der Kran auch für den Umschlag schwerer Güter bestens geeignet. Es wurden bereits alle der traditionell in Bendorf angelieferten Güterarten mit dem neuen Kran umgeschlagen. Dies beinhaltet neben Ton und Basalt auch Stahl und Big Bags mit Mineralien. Auch der Streusalzumschlag und weitere Schüttgüter wie Moränensand waren leichte Aufgaben für den

Alleskönner.

„Der LHM 280 hat unsere Erwartungen sogar übertroffen. Besonders hervorzuheben ist der günstige Verbrauch, der sich deutlich unter den kalkulierten Werten eingependelt hat“, freut sich Markus Stock, Geschäftsführer von BUS Bendorf. Die Hafenbetriebsgesellschaft hat sich zusätzlich für einen elektrischen Antrieb entschieden. Dieser umweltfreundliche Antrieb ermöglicht eine drastische Reduktion des Dieserverbrauchs, da der Kran im Betrieb keinen Sprit benötigt, solange er an eine externe Stromquelle angeschlossen ist.

Die Entscheidung für einen Liebherr Hafenmobilkran führt der Hafen vor allem auf zwei Faktoren zurück: „Auf der einen Seite bot der LHM 280 das beste Preis-/Leistungsverhältnis, zum anderen haben wir bereits in der Vergangenheit sehr gute Erfahrungen mit

Liebherr Geräten gemacht“, erläutert Markus Stock. Neben dem neuen Hafenmobilkran vertraut BUS Bendorf auch auf die Effizienz von mehreren Liebherr Radladern.

Die Anschaffung des LHM 280 hat sich zudem bereits positiv auf das Wachstum des Hafens ausgewirkt. Kurz nach dem der Kran den Betrieb aufnahm, konnte BUS einen Neuauftrag akquirieren. Daher werden im Hafen seit März 2012 auch Betonsegmente für Windenergieanlagen umgeschlagen. Die Verladung dieser schweren Segmente könnte ohne einen derart leistungsstarken Kran nicht abgewickelt werden.

Für Binnenhäfen ist Flexibilität ein entscheidender Erfolgsfaktor, insbesondere die Fähigkeit schnell auf Kundenwünsche und neue Anforderungen reagieren zu können. Ein Liebherr Hafenmobilkran garantiert diese Flexibilität. Das Portfolio umfasst sechs verschiedene Modelle mit unterschiedlichen Auslegerlängen und Hubkapazitäten, von 42 Tonnen bis 208 Tonnen. Neben dem raschen und unkomplizierten Verfahren im Hafengebiet überzeugen vor allem die vielfältigen Einsatzmöglichkeiten. Zusätzlich zu Stückgut und Schüttgut eignen sich Liebherr Hafenmobilkrane auch bestens für den Containerumschlag. ■



Der mobile Liebherr-Kran im Hafen Bendorf.

Fördergesellschaft Museum der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.



Was haben wir erreicht?

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

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

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

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

Werte erhalten und fördern



Werden Sie Mitglied !

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

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

Wir brauchen Ihre Hilfe...

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

Kommen Sie an Bord!



**Fördergesellschaft
Museum der Deutschen
Binnenschifffahrt e.V.**

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