

03 / 2014

# Schiffahrts-Magazin

Zeitschrift für Schifffahrt, Häfen, Wasserstraßen und Schiffstechnik



## **Schiffahrts- und Hafenpolitik der Bundesregierung in der 18. Legislaturperiode**

Bei einem Parlamentarischen Abend werden Alexander Dobrindt, Gerd Deimel, Georg Hötte und Wolfgang Hörner ein Fachgespräch führen. Seite 16



Tagesaktuelle Nachrichten auf [www.schiffahrts-magazin.de](http://www.schiffahrts-magazin.de) € 5,00 ISSN 1867-8831



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

**esa EuroShip:**  
Kompetent. Flexibel. Innovativ.

[www.esa-allianz.de](http://www.esa-allianz.de)



Ein Unternehmen der Allianz 

# THE GATEWAY TO EUROPE.



## Intelligente Vernetzung bringt Ihre Güter effizienter zum Ziel.

Je geschickter Sie Wasserwege, Straßen und Schienen verknüpfen, desto mehr Vorsprung gewinnen Sie im Wettbewerb um Zeit und Kosten. Mit duisports intelligenter trimodaler Vernetzung sichern Sie Ihrem Unternehmen ein Höchstmaß an Effizienz – ganz gleich, welche Ziele Kontinentaleuropas Sie ansteuern.

Als herausragende Handels- und Verkehrsdrehscheibe im größten industriellen Ballungsraum Europas setzt duisport in jeder Richtung eigene Maßstäbe und bietet ideale Voraussetzungen für komplette Versorgungslösungen.

In welchen Größendimensionen sich Ihre Anforderungen auch bewegen: duisport – wir versorgen Europa.

**duisport**   
*excellence in logistics*

Tel. +49 203-80 31  
mail@duisport.de  
www.duisport.de



Friedbert Barg  
Herausgeber

Ab Mai 2014: 6x jährlich als Print- und online-Ausgabe

## Ein Fachjournal für die internationale Flusskreuzschifffahrt

Nach fast einem Vierteljahrhundert fachjournalistischer und sechs Jahren verlegerischer Erfahrung mit dem **Schiffahrts-Magazin** im Umfeld der deutschen und internationalen Binnenschifffahrt möchte ich Ihnen heute ein neues Fachjournal ankündigen, das sich in seinen Inhalten zwar immer noch mit der Binnenschifffahrt befassen, aber einen besonderen und deutlichen Schwerpunkt auf die Flusskreuzschifffahrt setzen wird: das **Kreuz-Schiffahrts-Magazin**.

Das **KreuzSchiffahrts-Magazin** wird zweimonatlich als Print- und gleichzeitig als online-Ausgabe erscheinen. Die Chefredaktion für das **KreuzSchiffahrts-Magazin** liegt dabei in den Händen meiner Tochter Sylvia Artl, den Lesern der online-Ausgabe des **Schiffahrts-Magazins** seit drei Jahren als online-Redakteurin bekannt.

Die Flusskreuzschifffahrt hat in den letzten Jahren einen enormen Aufschwung genommen, - die Schiffe sind größer, komfortabler und perfekter geworden. Gleichzeitig sind aus den früher oft so geruhsamen Flusskreuzern im Laufe der Zeit High-Tech-Fahrzeuge geworden, deren Führung von den Reedereien nur an qualifizierte Mitarbeiter übertragen wird. Aus dem früheren Schiffsführer oder Schiffmann ist so der Kapitän, und aus dem Maschinisten der Technische Offizier geworden. Der Steuermann gilt bei den Passagieren als Erster Offizier, - so ist es aus der Seeschifffahrt auf die Flusskreuzschifffahrt herübergekommen.

Das wichtigste Gut an Bord eines Flusskreuzfahrtschiffes ist der Passagier. Und wer von den Besatzungsmitgliedern mit Passagieren umgeht, muss sich richtig zu verhalten wissen, sollte - seinen Aufgaben entsprechend - zwei- oder mehrsprachig sein und auch über eine ordentliche Allgemeinbildung verfügen.

Im neuen **KreuzSchiffahrts-Magazin** wird es deshalb auch um die Aus- und Fortbildung von künftigen Flusskreuzfahrtschiffen gehen. Die Redaktion wird sich mit der technischen Ausstattung von Flusskreuzfahrtschiffen befassen, wird beschreiben, was Service- und nautische Mitarbeiter für Unternehmen und Passagiere leisten, welche Aufstiegsmöglichkeiten an Bord eines Schiffes oder in der Hierarchie einer Reederei bestehen - und welche weiterbildenden Maßnahmen der Karriere dienlich sind und wer qualifizierte Fortbildungen anbietet.

Zur Berichterstattung im **KreuzSchiffahrts-Magazin** werden die detaillierte Beschreibung von Neubauten für die Flusskreuzschifffahrt

ebenso gehören wie die Ausstattung der Kabinen für Passagiere und Mannschaften, die Ausrüstung mit modernen Navigations- und Ruderanlagen und Antrieben - und viele Themen mehr.

Schauen Sie doch mal rein! Wir haben eine sogenannte Nullnummer als PDF-Version ins Internet gestellt.

Sie finden sie unter [www.kreuzschiffahrts-magazin.de](http://www.kreuzschiffahrts-magazin.de).



Sylvia Artl  
Chefredakteurin

**KreuzSchiffahrts-Magazin**  
Journal für internationale Flusskreuzschifffahrt  
Nr. 0 / 2014 ITB 2014 Berlin

Tagesaktuelle Nachrichten im Internet:  
[www.kreuzschiffahrts-magazin.de](http://www.kreuzschiffahrts-magazin.de)  
[www.facebook.com/kreuzschiffahrts-magazin](http://www.facebook.com/kreuzschiffahrts-magazin)

Ensignes € 5,00 (ISSN 1611-7777)

Wir wünschen den Kreuzfahrtausstellern auf der ITB 2014 in Berlin viel Erfolg.

Verlag und Redaktion  
**KreuzSchiffahrts-Magazin**

## Schifffahrt

- Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt stellt Forderungen an die Verkehrs- und Haushaltspolitik des Bundes:  
„Mehr Geld und mehr Personal für Deutschlands Flüsse und Kanäle!“ 6
- BÖB-Geschäftsführer Boris Kluge  
Bestürzung wegen nicht verbauter Mittel 7
- Fünf Jahre EDINNA-Netzwerk  
Manfred Wieck zum neuen Vize-Präsidenten gewählt 7
- **Leserbriefe**  
„Die Binnenschifffahrt ist nicht zu teuer!“ 8
- **Schiffer-Berufskolleg RHEIN** in Kooperation mit dem **Schiffahrts-Magazin**  
**Traumberuf Binnenschiffer**  
**Heute: Cedric Torkler, Fleet Pro River Ltd.** 10
- Anfrage der Grünen  
Finanzierung der Infrastruktur 11
- Als Komplementierung des bisherigen Netzwerks  
Die Würzburger MSG eG ist Mitglied der SPC geworden 13
- BDB unterstützt Haltung des Landes NRW zum Ausbau des Rheins  
Kritik an Investitionen in den Rhein ist unberechtigt 14
- Ehemaligentreffen der Schifferschule Petershagen  
Ein Wiedersehen nach vielen Jahren 15
- **Katharina Bergmeier**  
Verstärkung für das **Schiffahrts-Magazin** in Niedersachsen 15
- Parlamentarischer Abend des BDB und des BÖB  
Schifffahrts- und Hafenpolitik der neuen Bundesregierung 16
- Ulrich Schnake ist tot 16

## Rubriken

- Editorial 3
- Impressum 4

## Schiffstechnik

- Motoren, Getriebe und Verstellpropelleranlagen von Wärtsilä  
LNG-Komplett-Lösung für neue Helgolandfähre 18
- Rückgang der Schiffsbetriebskosten weltweit  
Benchmarking-Studie 19
- 4. Telematikumfrage 19
- Feierliche Taufe in Duisburg - Ruhrort  
Zwei baugleiche neue Gas-Tanker für Imperial getauft 20

## Ballgeschehen

- Elegantes Ambiente, super Stimmung, klasse Musik, tolle Tombola  
220 nette Menschen beim Ball der Schifffahrt 2014 des SVE in Hannover 21

## Häfen und Wasserstraßen

- Zwischen Antwerp Gateway und Duisport  
Direkte Zugverbindung 25
- Duisport erweitert seine Umschlagkapazitäten  
Zusätzliche Containerbrücken auf logport I und logport III 25
- 92. gemeinsamer Bericht der Ruhrgebiet-IHKs zur Wirtschaftslage  
Die Wirtschaft braucht einen funktionierenden Gütertransport 26
- Geschäftsführer Rainer Schäfer und Horst Leonhardt stellen Leistungszahlen 2013 vor  
Die RheinCargo investiert und meldet Wachstum in verschiedenen Bereichen 28
- Sechs bayerische Binnenhäfen firmieren unter der bayernhafen-Gruppe

**TITELBILD** Zwei neue Imperial-Gastanker getauft. Lesen Sie dazu auch den Bericht auf der 20 dieser Ausgabe. Foto: Friedbert Barg

### Impressum

# Schiffahrts-Magazin

Zeitschrift für Schifffahrt, Häfen, Wasserstraßen und Schiffstechnik

Gegründet 2008

als **Schifffahrt-online**

Deutsche Nationalbibliothek ISSN 1867-8831

Herausgeber und Verlag

Friedbert Barg  
Fachverlag Schifffahrt und Wasserstraßen  
Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf  
Tel. +49 (0)211-383683, Fax +49 (0)211-383684

### Redaktion

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

### Online-Redaktion

Sylvia Artt (sylvia-artt@schiffahrts-magazin.de)

### Ständige Autoren/Korrespondenten

John C. Albrecht (Basel), Melanie Bäuml-Schachtner (Straubing/Donau), Peter Baumgartner (Österreich), Katharina Bergmeier (Niedersachsen), Gabi Böhm (Trier), Petra Grünendahl (Duisburg), Axel Kaminski (Sachsen + Sachsen-Anhalt), Volker Knopf (Karlsruhe/Oberrhein), Sabo Krebs (Schiffstechnik), Jenny May (Berlin), Dr. Carola Siedhoff (Hamburg), Zeljko Stojanovic (Düsseldorf).

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 9/2014 vom 01.01.2014

Tagesaktuelle Nachrichten im Internet auf

[www.schiffahrts-magazin.de](http://www.schiffahrts-magazin.de)

+  
[www.facebook.com/schiffahrts-magazin](https://www.facebook.com/schiffahrts-magazin)

- „Wir verstehen uns als Standort-Architekt“ 30
- Brückenkopf zur neuen Makroregion „Donauraum“  
Der Straubinger Hafen ist stark im Aufwärtswind 32
- Abbruch des ehemaligen Getreidesilos als Startschuss  
Aufbruch in neue Zeiten im Ellbehafen Torgau 34
- **Axel Kaminski**  
Verstärkung für das **Schiffahrts-Magazin** in  
Sachsen und Sachsen-Anhalt 34
- Dresden, Riesa, Torgau, Decin, Lovosice und  
Dessau-Roßlau  
Oberelbe-Häfen trotzen den Wetterkapriolen und  
steigern den Schiffsumschlag um 8,3 % 35
- Insgesamt 139 Millionen Tonnen umgeschlagen  
Der Hamburger Hafen ist auf Wachstumskurs 36
- Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt:  
Die 5. Kammer der Schleuse Brunsbüttel  
ist 2020 befahrbar 38
- Positive Entwicklungen in wichtigen Geschäftsfeldern  
Niedersachsens Seehäfen schlugen rund 46 Mio. t um 40
- Investitionen auch im Bereich Binnenschifffahrt  
Belgrad am Wasser (Foto unten) 42

### Inserentenverzeichnis

**Wir empfehlen diese Anzeigen Ihrer Aufmerksamkeit**

Atlas-Schiffahrt	7
DeltaPort GmbH	27
Fachreise transport logistic	4. Umschlagseite
esa-Allianz	Titelseite + 5
Fördergesellschaft Museum der Deutschen Binnenschifffahrt	24
Hafen Mannheim	11
MSG eG	5 + 6
RheinCargo GmbH	14
Sächsische Binnenhäfen Oberelbe	37
Schwarz-Technik GmbH	5 + 21
Schiffahrtszeichen	12
Messe München / transport logistic China 2014	29
Wernz GmbH	18
Wittig Schiffsausrüstung	10



## Kompetente Partner für Schifffahrt und Häfen

### Kleinholz-Ruhrort

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

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

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, Schiffs-  
reparaturen und Bunkerungen.

**MSG eG**  
der Marktführer in  
Bayerns Binnenschifffahrt  
Südliche Hafenstraße 15  
97080 Würzburg  
www.MSGeG.de

Besuchen Sie auch unsere  
Service-Station Würzburg  
im Bunkerbetrieb im Neuen Hafen  
Mannheim S472

und unseren  
MSG-Schiffmotoren und  
Werftbetrieb  
Dorfprozelten

Expertise seit über 95 Jahren

## schwarz technik

Generalvertretung **SWISS RADAR**

---

Vom Autopiloten bis zum Radar – alles aus einer Hand!

## STOLL SEAL SYSTEM

### Einfach zu handhabende Dichtungssysteme für die Binnenschifffahrt

[www.stoll-system.de](http://www.stoll-system.de)

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

**esa EuroShip:**  
Kompetent. Flexibel. Innovativ.

www.esa-allianz.de

Ein Unternehmen der Allianz (S)

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt stellt Forderungen an die Verkehrs- und Haushaltspolitik des Bundes:

## „Mehr Geld und mehr Personal für Deutschlands Flüsse und Kanäle!“

Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland ist seit Jahrzehnten unterfinanziert. Das gilt nicht nur für Straße und Schiene, sondern insbesondere auch für den Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle in Deutschland. Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) begrüßt daher die innovativen Finanzierungsansätze der sog. Bodewig-Kommission, die am 12. Februar 2014 nun auch Gegenstand eines Expertengesprächs im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages waren. Die Möglichkeit, bereitgestellte Mittel im Bundeshaushalt auch über ein Kalenderjahr hinaus verwenden zu können, gibt ebenso wie die Einrichtung von sog. Infrastrukturfonds zusätzliche Sicherheiten. Das gilt insbesondere für den äußerst komplexen und planungsintensiven Bereich des Ausbaus der Flüsse und Kanäle. Der BDB stimmt außerdem der Aussage zu, dass zusätzliche Mittel für den weiteren Erhalt und Ausbau der Bundeswasserstraßen sich nicht aus Nutzerabgaben, sondern nur über Steuereinnahmen erzielen lassen. Im Bereich der Bundeswasserstraßen liegt die Unterfinanzierung derzeit bei rund 500 Mio. Euro pro Jahr.

Hierzu erklärt Georg Hötte (Foto), Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Bin-



nenschifffahrt e.V. (BDB): „Wir appellieren an den Bund, die Empfehlungen der von Kurt Bodewig geleiteten Kommission zu zukünftigen Finanzierungsformen der Verkehrsinfrastruktur zu beherzigen. Deutschlands Flüsse und Kanäle werden ‚auf Verschleiß‘ gefahren. Hier muss so schnell wie möglich gegengesteuert werden. Wenn wegen eines Sanierungstaus in hoch belasteten Strecken wie dem westdeutschen Kanalgebiet oder an Main und Donau die Schleusen zusammenbrechen, kommt es zum Verkehrskollaps. Flüsse und Kanäle haben keine Umfahrungsmöglichkeiten und müssen deshalb besonders sorgfältig behandelt werden!“ Allerdings reicht es nicht aus, nur mehr Geld

für Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle zur Verfügung zu stellen. Es muss auch ausreichend qualifiziertes Personal vorhanden sein, diese Gelder zu verbauen. Im Jahr 2013 konnten knapp 200 Mio. Euro aus dem Wasserstraßenetat nicht ausgegeben werden, da der Bund nicht in ausreichendem Maße fertig geplante und baureife Projekte vorliegen hatte. Hierzu erklärt BDB-Präsident Georg Hötte: „Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ist dringend auf zusätzliches Planungspersonal angewiesen, das die erforderliche fachliche Qualifizierung hat, um Planungs- und Bauleistungen selber erbringen zu können oder bei einer Fremdvergabe die notwendigen Kontrollen durchzuführen. Nach uns vorliegenden Informationen fehlen in der Verwaltung tatsächlich mehrere hundert Planungsingenieure und Juristen, um sämtliche Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen an den Flüssen und Kanälen zeitnah zu realisieren. Wir fordern den Bund daher auf, an beiden Stellen zu handeln: Mehr Personal und mehr Geld für die Wasserstraßeninfrastruktur! Parallel hierzu wäre zu prüfen, ob die Ausgliederung der Planungs- und Baumaßnahmen in eine Privatgesellschaft wie etwa der RMD für die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße ein Vorbild sein könnte.“

### Anzeige

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



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

**MSG eG**  
der Marktführer in Bayerns Binnenschifffahrt

Südliche Hafenstraße 15  
97080 Würzburg  
www.MSGeG.de

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

und unseren MSG-Schiffsmotoren und Werftbetrieb Dorfprozelten



**Expertise seit über 95 Jahren**

Ihr Magazin für alle Schifffahrtsthemen.

Jeden Monat neu.

**Schifffahrts-Magazin**  
Zeitschrift für Schifffahrt, Häfen, Wasserstraßen und Schiffstechnik

Fordern Sie unsere Themen- und Preisliste 2014 für Ihre Marketingplanung an.

[www.schifffahrts-magazin.de](http://www.schifffahrts-magazin.de)

## BÖB-Geschäftsführer Bestürzung wegen nicht verbauter Mittel

Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) reagiert mit Bestürzung auf die Meldungen, dass im Jahre 2013 rund 192 Mio. € für Um-, Aus- und Neubauten an Bundeswasserstraßen nicht ausgegeben wurden. „Nach den Unklarheiten der letzten Jahre, unter anderem durch die Diskussion um die WSV-Reform, sind solche Meldungen das falsche Signal für die Nutzer des System Wasserstraße. Sie vergrößern die Unsicherheit, bezogen auf ein leistungsfähiges System Wasserstraße“, äußerte sich Boris Kluge, Geschäftsführer des Bundesverbandes. Wichtige Wasserstraßen-Ausbauprojekte, wie die Moselschleusen, werden mangels finanzieller Mittel erst nach 2020 angefangen. Gleichzeitig sind 2013 Wasserstraßen-Neubauinstrumente teilweise für Straßenbauprojekte ausgegeben worden oder in den Bundeshaushalt zurückgeflossen. Der BÖB möchte sich, so Kluge, nicht an der Ursachenforschung beteiligen. Vielmehr sollte noch intensiver daran gearbeitet werden, alle geplanten, und wenn möglich, auch zusätzlichen Mittel für die Weiterentwicklung der Wasserstraßeninfrastruktur zeitnah einzusetzen. „Dass so viele Mittel nicht abgerufen wurden zeigt, es muss dringend etwas getan werden. Wir hoffen, dass die Koalitionäre dies erkennen und die notwendigen Schritte zügig ergreifen. Auch die Absicherung des Unterhaltes von vorhandenen Infrastrukturen muss gewährleistet sein. Hier fehlt weiterhin eine verlässliche Bestandsanalyse in Form eines Wasserstraßen-Infrastrukturberichtes. Dieser ist und bleibt notwendig, um Mittel sinnvoll einzusetzen.“, so Kluge weiter. ■

## Fünf Jahre EDINNA-Netzwerk

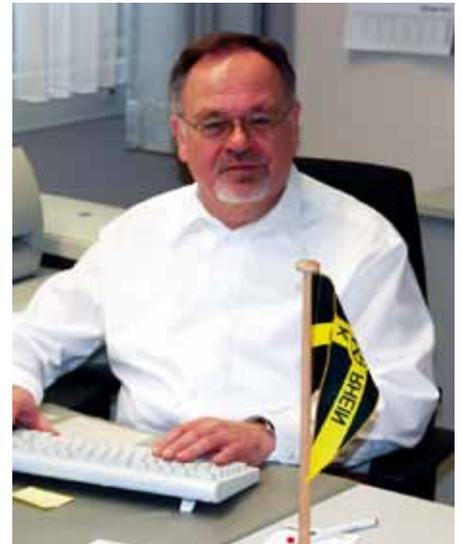
# Manfred Wieck zum neuen Vize-Präsidenten gewählt

Das Netzwerk der Binnenschiffahrtsschulen in Europa, kurz EDINNA, feierte am 11. und 12. Februar 2014 sein fünfjähriges Jubiläum. Auf der Mitgliederversammlung in Brüssel wurde Dipl.-Ing. Manfred Wieck, Schulleiter am Duisburger Schiffer-Berufskolleg „Rhein“, zum neuen Vizepräsidenten gewählt.

Offiziell wurde das Netzwerk der Aus- und Weiterbildungseinrichtungen für die Binnenschiffahrt in Europa im Februar 2009 in Rotterdam gegründet und in das Vereinsregister eingetragen. Beständig ist seitdem die Gruppe der Mitgliedsinstitutionen gewachsen, und das nicht nur in Europa. Aktuell zählt EDINNA 27 Vollmitglieder und zehn assoziierte Mitglieder.

Ziel des Netzwerkes ist es, eine strukturierte Zusammenarbeit zwischen den Schulen und Ausbildungseinrichtungen herzustellen, um die hohe Qualität von geschultem Personal an Bord der Schiffe zu gewährleisten sowie eine harmonisierte Bildung, Ausbildung und Zertifizierung für Binnenschiffahrts-Personal zu fördern.

Am 11. Februar 2014 feierte EDINNA sein fünfjähriges Bestehen in Brüssel. Aus diesem Grund wurde eine Konferenz zum Themenbereich der Aus- und Weiterbildung für die Binnenschiffahrt abgehalten, auf der die Ergebnisse der letzten fünf Jahre und das Arbeitsprogramm für die nächsten fünf Jahre präsentiert und mit Verbände-Vertretern sowie der ZKR diskutiert wurden. Schulen des EDINNA-Netzwerkes sind und waren seit der Gründung an vielen europä-



Manfred Wieck

ischen Projekten beteiligt. Beispielsweise:

- Platina I und Platina II
- NELI
- HINT
- Riverspeak
- Einsatz von Simulatoren in der Binnenschiffahrt
- Course Manuals
- Train-the-Trainer-Programm für Ship-Handling-Simulatoren

Jörg Rusche, Geschäftsführer des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt e.V., trat auf der Konferenz als Vize-Präsident zurück. Als neuer Vize-Präsident von EDINNA wurde einstimmig Dipl.-Ing. Manfred Wieck, Schulleiter am Schiffer-Berufskolleg „Rhein“, gewählt. ■

Anzeige



## ATLAS SCHIFFFAHRT GMBH

Staatlich anerkanntes Aus- und Weiterbildungsinstitut

Vinckeweg 19 · D-47119 Duisburg · Telefon +49 203 / 87 30 54 · www.atlas-schifffahrt.de

- |   |                          |  |
|---|--------------------------|--|
| • Großes Patent („Rheinschifferpatent“) | • Radarpatent            | • ADN-Basislehrgänge inkl.             |
| • Elbepatent                            | • Radarpatent für Fähren | • Stabilitätsberechnung Tankschiffahrt |
| • Patenterweiterungen                   | • UBI-Sprechfunkzeugnis  | • ADN-Wiederholungskurse inkl.         |
| • Schifferpatent A + B + C1 + C2        | • ADN-Aufbaukurse Chemie | • Stabilitätsberechnung Tankschiffahrt |
| • Behördenpatent D1 + D2                | • ADN-Aufbaukurse Gas    | • Ersthelfer/Sachkundiger in der FGS   |

## Leserbriefe

# „Die Binnenschifffahrt ist nicht zu teuer!“

## Teurer Umschlag

**W**ir, das reine Transportgewerbe, die Binnenschiffe, die die Ladung von A nach B transportieren, sind nicht teuer, aber alles was dazu gehört, - das macht das Transportmittel Binnenschifffahrt teuer.

Wir hatten schon mehrere Anfragen von Firmen, einen Transport zusammenzustellen und jedesmal bekamen wir zur Antwort, wir wären zu teuer.

Aber was macht uns teuer? Ich schreibe dies nun nur aus unserer Sicht. Der Kunde gibt die Ware an die günstigste Reederei ab. Die Reederei, die ja auch gewinnorientiert arbeiten muss, sucht sich das günstigste Binnenschiff aus. Jetzt ist die Ladung auf dem Schiff. Aber wie kommt sie dann in den Häfen?

Jetzt kommt der Umschlag hinzu, - und das sind Kosten, die in die Kalkulation für den Transport per Binnenschiff einfließen. Dazu dann Hafengelder, Ufergelder und Kanalabgaben, die sich ja nach dem Wert der Ware errechnen. Das Gleiche haben wir wieder, wenn das Transportmittel Binnenschiff sein Ziel erreicht hat.

Das alles sind hohe Kosten die uns, der Binnenschifffahrt zum Nachteil gereichen. Und da heißt es dann, die Binnenschifffahrt sei zu teuer!

**Gudrun Mnich**  
**MS Salisso**

## Teure Häfen

**I**hre Transportpreise kann die Binnenschifffahrt ganz gut selber kalkulieren. Ob sie diese auch bekommt, ist wieder etwas anderes.

Man sollte bedenken, dass ein sehr großer Kostenteil des Schiffstransports bei den Verladestellen und in den Häfen bleiben. Denn wirklich günstig ist der Hafen nicht:

- Hafengeld
- Ufergeld
- Eichmeister

Bei Schwergut wird ja auch von Autokranen abkassiert, damit diese den Hafen befahren/nutzen dürfen.

Und bis hierhin hat sich die Ladung weder ins noch aus dem Schiff bewegt!

Der Bahn, die ja so soviel günstiger ist, sollten die Steuersubventionen gestrichen werden, dann wäre sie auch ein reeller Wettbewerber!

**Christian Rolfers**  
**per E-Mail**

## Schifffahrt ist teuer wegen der Hafengebühren

**Z**um Frühstück lese ich gerade das Schifffahrts-Magazin 02/2014.

Dabei ist mir bei dem Artikel über den Stuttgarter Hafen etwas sauer aufgestoßen: Die Aussage des Hafenchefs, Herrn Carsten Strähle, „Die Binnenschifffahrt .....- sie sei zu teuer und müsse im Vergleich zur Bahn günstiger werden.“

Das mag sein, im Gesamtpaket des Transportes per Schiff, aber das wird verursacht durch die nötigen kostendeckenden Arbeiten und Dienste der daran Beteiligten. Da hat der Hafen Stuttgart sicher auch Schuld an den „teuren“ Binnenschiffstransporten durch Hafengebühren jedweder Art oder Mieten/Pachten der Unternehmen. - Nicht zu vergessen, etwaige Spediteure welche sich den Marktvorteil günstigen Schiffsraumes selber in die Tasche stecken. **DIE BINNENSCHIFFE KÖNNEN NICHT GÜNSTIGER FAHREN ALS ZUR ZEIT!**

Wenn Herr Strähle sich mit der Binnenschifffahrt beschäftigt, sollte er meinungstechnisch auch in der Gegenwart ankommen und die Binnenschifffahrt nicht mit zynischen Bemerkungen diskreditieren.

**Jürgen Firmsbach**  
**MS „Anna Firmsbach“**

## Der Hafenchef hat Recht

**D**er Hafenchef von Stuttgart hat Recht mit seiner Aussage. Die Reedereien haben seit dem Wegfall, des Binnenmarktes im Jahr 1994, kontinuierlich ihre Fahrzeuge abgegeben und diese durch Fahrzeuge in Eigenregie – Partikuliere ersetzt. Das führte, zu einem bis zum heutigen Tag andauernden

Frachtverfall, sowie den noch auf die Schifffahrt zukommenden Fachkräftemangel, insbesondere von verantwortungsbewussten Schiffsführern.

Hier ist auch das Handeln der verantwortlichen Politikern seit den 80 Jahren zu hinterfragen. Seit dieser Zeit wird immer davon gesprochen, dass Kapazitäten in der Binnenschifffahrt frei sind und diese in Anspruch genommen werden müssen, da der Straßenverkehr und die Bundesbahn dem aufkommenden Frachtzuwachs nicht gewachsen seien. Aber da weiterhin in den Verkehrswegeplänen, die Binnenschifffahrt, auch in der jetzigen „KROKO“, keine Rolle oder nur eine untergeordnete Rolle spielt, wird sich auch in der Zukunft, in der Binnenschifffahrt nichts zum Besseren verändern. Hier ist auch der weitere Ausbau der Neckarschleusen auf 135m in Frage gestellt und in weite Ferne gerückt. Das der allgemeine Zustand der Wasserstraßen in der ganzen Bundesrepublik sich kontinuierlich verschlechtert, können die Praktiker – Binnenschiffer im alltäglichen Arbeitsleben wahrnehmen und bestätigen.

Was mich aber besonders stört, ist, dass sich bis zum heutigen Tag kein Verantwortlicher findet, der sich über den in den kommenden Jahren fehlenden Personal – Fachkräftemangel – Gedanken macht. Wenn am heutigen Tag alle zur Zeit tätigen Rentner, sei es als Matrose oder Schiffsführer/Ablöser, ihre Tätigkeit einstellen, würden geschätzte 20% der Fahrzeuge stillliegen - und das ist eine vorsichtige Einschätzung. Hier fehlt es auch seitens der Gewerkschaften sowie der Politik an einem Berufsbild, das dem verantwortungsvollen Beruf des Binnenschiffers gerecht wird, hierzu zähle ich auch die seit vielen Jahren fehlende Meisterrolle in der Binnenschifffahrt und somit die Gleichstellung mit den Meisterbriefen in anderen Berufen.

**Friedhelm Elingshausen**  
**per E-Mail**

## Hafen-Wettbewerb ist eine Seeschlacht an Land (Ritter Ferdinand Suykens/EFIP)

Die Binnenschifffahrt, so Hafenchef Carsten Strähle, habe insgesamt einen gewaltigen Nachteil, sie sei zu teuer und müsse im Vergleich zur Bahn günstiger werden: „Die Binnenschifffahrt ist auf dem absteigenden Ast!“ Wichtig bei dieser Beurteilung sei auch, dass der Transport per Binnenschiff für den Verloader zu oft mit zu hohen Risiken verbunden sei. „Es gibt zu viele Unwägbarkeiten!“, sagt Strähle und verweist dabei auf die wechselnden Wasserstände zum Beispiel auf dem Rhein. In den Nebenflüssen und auf den Kanälen käme dann noch die Gefahr der Vereisung hinzu.

Man sollte diese Momentaufnahme von Strähle nicht überbewerten, denn er ist durchaus als Verfechter der Binnenschifffahrt bekannt und wenn es in sein Konzept passt, dann kommen auch Anmerkungen wie: „Auf dem Wasser gibt es keinen Stau“ und „die Binnenschifffahrt ist das umweltfreundlichste Verkehrsmittel“. Strähle muss es wissen, schließlich ist Stuttgart doch die Stauhauptstadt von Deutschland und als Verfechter der Schleusen Verlängerung am Neckar, hat Strähle auch ganz richtig erkannt, dass optimierte Infrastrukturmaßnahmen die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt verbessert. Die Vorteile liegen auf der Hand hat er ausgerechnet: Auf einem 135-Meter-Schiff steigt die Ladekapazität im Vergleich zum 105 Meter langen Schiff um 40 Prozent und die Transportkosten verringern sich um 30 Prozent. Dass ohne Infrastruktur nichts geht, weiß Stähle auch aus eigener leidvoller Erfahrung, wenn zum Beispiel ein Containerkran in seinem Hafen wochenlang außer Gefecht gesetzt wird. Als 2010 der Eisgang die Schifffahrt am Neckar etliche Tage verhinderte, stellte Strähle erfreut fest, „dass der Schiffumschlag dennoch stark zulegen konnte und es sogar eine Verlagerung von der Bahn zum Schiff gab.“ Carsten Strähle ist eine Führungskraft mit unternehmerischem Denkvermögen und sehr guten Kenntnissen im Verkehrs- und Logistikwesen, der sein Handwerk bei der Bahn gelernt hat. Deshalb wurde er auch gerade für eine weitere Periode in seinem Amt bestätigt. Aber über Strähles Hafen Stuttgart schwebt das Damoklesschwert, weil die Lagerkapazität für den prognostizierten Umschlag gar nicht mehr ausreicht, wird bereits die Konkurrenz politisch in Position gebracht wird. Strähle

muss also stets so argumentieren, wie es ihm gerade in das Konzept passt. Vor dem Hintergrund seiner Probleme, versucht er halt gerade die stärkere Lobby für sich zu gewinnen.

Aber die kritischen Anmerkungen des Hafenmanagers zur Binnenschifffahrt sind sachlich leicht zu widerlegen. Was die von Strähle angesprochenen „Unwägbarkeiten“ anbelangt, muss man sich nur die laufenden Verspätungen der Bahn (Zitat: Durch den dichten Nebel Anfang der Woche kommt es zu Rückstaus der Züge an den Seehafenterminals. Neben den schwierigen Witterungsverhältnissen trägt auch das erhöhte Transportaufkommen an den Terminals vor den Feiertagen zu massiven Verspätungen innerhalb der Zugverkehre von 6-10 Stunden bei) anschauen oder die verzögerten Abfertigungen in den Häfen durch Streiks oder wegen widriger Witterungsverhältnisse.

Was die von Strähle angesprochene ungünstige Kostenstruktur anbelangt: Rhenus-Logistics meint dazu, nachhaltiger und kostengünstiger als mit dem Binnenschiff – die Anbindung an die Inlandswasserwege vorausgesetzt – lassen sich Güter und Rohstoffe kaum transportieren. Das ist die Erfahrung eines Konzerns, der weltweit 19 Mio. Tonnen auf allen Transportwegen transportiert. Das Binnenschiff ist im Inlandsverkehr das wirtschaftlichste aller Transportmittel, weil am kostengünstigsten. Damit argumentiert jeder Logistiker. DHL schließt sich dieser Meinung auch an, hält aber zudem fest, ein Nachteil der Binnenschifffahrt sind die hohen Kosten für Handling und Umschlag. Auch die ZKR hat schon mehrfach kritisiert, die Abfertigung von Binnenschiffen in den Häfen erfolgt bisweilen unter Bedingungen, die zu einer Verschlechterung der Wettbewerbsposition der Binnenschifffahrt führen. Ein wichtiger Punkt ist hierbei das Umschlagsgerät in den Terminals. Werden die Binnenschiffe an denselben Terminals be- und entladen wie die Seeschiffe, so führt dies zu mehreren Problemen, wie zum Beispiel höhere Umschlagskosten. Es ist zusätzlich zu bedenken, so die ZKR, dass die Umschlagskosten häufig einen relativ bedeutenden Teil der Gesamtkosten eines Binnenschiffstransports ausmachen. Sie bewirken zusammen mit dem Vor- und

Nachlauf, dass LKW-Transporte insgesamt kostengünstiger sind, wenn man die (letztendlich entscheidende) Summe aus Umschlags- und Transportvorgängen betrachtet (Zitat Ende). Und nicht zuletzt wird ja gerade das EU-Positionspapier über die finanzielle Transparenz der Häfen heftig diskutiert. Eine der Hauptsorgen der EU ist dabei der unfaire Wettbewerb zwischen den Häfen durch bestimmte Praktiken in der Vergabe von öffentlichen Fördermitteln. 30 Prozent der europäischen Hafenbetreiber beurteilen die derzeitige Situation als nicht befriedigend.

Man könnte also die von Strähle gebotene Gelegenheit wahrnehmen, um einmal eine Diskussion über die Umschlagskosten in der Binnenschifffahrt zu führen. Die Umschlagskosten sind zum Beispiel ausschlaggebend dafür, dass der Transport mit dem Binnenschiff auf kurzen Strecken gar nicht erst in Erwägung gezogen wird. In diesem Zusammenhang könnte man, sozusagen in einem Aufwaschen, gleich über die Sinnhaftigkeit der trimodale Hafenerweiterung diskutieren, die oft nicht den wasserseitigen, sondern nur den landseitigen Umschlag fördert. Als positives Beispiel mit messbarer Wirkung für den wasserseitigen Umschlag könnte man das Hafen Stimulierungsprogramm von Flandern unter Einbeziehung privater Investitionen als Alternative andenken.

Die Binnenschifffahrt ist nicht, wie Strähle meint, auf dem „absteigenden Ast“. Nicht nur Branchenvertreter wie Imperial, Dettmer, Rhenus, Interstream, CFNR oder Contargo beweisen täglich das Gegenteil. Manche Reederei notiert sogar an der Börse. Gut möglich, dass nicht jeder Partikulier davon profitieren wird, aber stark befahrene Eisenbahnstrecken und staubelastete Straßen sorgen mittelfristig sicher für ein deutliches Wachstum in der Binnenschifffahrt weltweit. Die verladende Industrie kann immer weniger auf die Binnenschifffahrt verzichten. Eigentlich könnte sich der Binnenschiffer zurücklehnen und warten, bis nach den Autobahnen auch die Schienenwege hoffnungslos überlastet sind. Mancherorts ist das bereits jetzt der Fall. Aussagen wie die von Karl-Heinz Erhardt vom Magdeburger Hafen, wonach die Binnenschifffahrt bei Verladern noch als „Lückenbüßer“ gesehen und nur dann einbezogen wird, wenn auf der Straße und Schiene wirklich nichts mehr geht, bestätigen das.

**Peter Baumgartner**  
Fachjournalist

**Schiffer-Berufskolleg RHEIN** in Kooperation mit **Schifffahrts-Magazin**

## Traumberuf Binnenschiffer

Heute: Cedric Torkler, Fleet Pro River Ltd.

In einer Serie stellen das Schiffer-Berufskolleg RHEIN und das Schifffahrts-Magazin in unregelmäßiger Folge junge Menschen vor, die sich für eine Ausbildung in der Binnenschifffahrt entscheiden haben - und berichten, warum gerade dieser Beruf ihr Traumberuf ist. **Christa Grohé**, Lehrerin am Schiffer-Berufskolleg RHEIN, beschreibt, was **Cedric Torkler** zur Binnenschifffahrt gebracht hat.



Das Überprüfen elektronischer Daten gehört ebenso zur Ausbildung ...

Cedric Torkler (21) macht seit knapp drei Jahren bei der Firma Fleet Pro River LTD eine Ausbildung zum Binnenschiffer. Er hat schon viel von Europa gesehen. Die Fahrgastschiffe, auf denen er eingesetzt wird, bieten Flussreisen auf der Elbe, auf dem Rhein oder auf der Donau an – dabei auch Reisen, die mehrere Wochen dauern und den Gästen die herausragenden Sehenswürdigkeiten in Europa zeigen.

Es macht Cedric wenig aus, länger von zu Hause weg zu sein. Er schätzt die nieder-rheinische Heimat nach wie vor und freut sich, Familie und Freunde regelmäßig zu sehen. Aber jede neue Reise ist eine Aufgabe, auf die er sich ebenso freut.

Binnenschiffer war vorher noch niemand in seiner Familie. Die Idee zu dieser Ausbildung hatte Cedric nach einem Besuch des Berufsinformationszentrums der Arbeitsagentur in Krefeld. Dort fand er ausführliche Informationen zum Beruf und auch die geeigneten Ansprechpartner für eine Bewerbung. Als Binnenschiffer konnte er handwerkliche Arbeit mit dem Wunsch, viel unterwegs zu sein und etwas von der Welt kennenzulernen verbinden. Und er hat es bis heute nicht bereut.

Cedric nach drei Ausbildungsjahren kurz vor der Abschlussprüfung am 11 April 2014 vor der Industrie- und Handelskammer. Er hat bereits Prüfungen in Mathe, Englisch und Deutsch abgelegt, weil er gleichzeitig mit dem Abschluss als Binnenschiffer auch die Fachhochschulreife erwerben möchte. Nach allen erfolgreichen Prüfungen ist Cedric dann Binnenschiffer und hat gleichzeitig die Fachhochschulreife im Bereich Logistik in der Tasche. Seine Firma hat sich einen so guten Mitarbeiter nicht entgehen lassen. Cedric hat bereits einen Arbeitsvertrag bei seiner Ausbildungsfirma unterschrieben.

Was ihm an dem Job so gut gefällt? - Die Verantwortung, die man für das Schiff und vor allem für die Fahrgäste hat. Die technischen Fertigkeiten, die man braucht, um anzulegen, abzulegen, die Fahrgäste gesund und munter an Bord zu lassen und wieder zu verabschieden. Natürlich das Schiff selbst zu steuern. Und dass man eine wichtige Orientierung ist für die Menschen, die Gast an Bord sind. Dass man für die Sicherheit der Passagiere einstehen muss und kann.

Cedric ist fast immer dabei gewesen, wenn die Sicherheitseinrichtungen an Bord kontrolliert wurden. Er kennt den Sicherheitsplan an Bord genau und weiß, welche Aufgaben er im Ernstfall wahrnehmen muss. Er kennt die Instruktionen, die Fahrgäste bei Fahrtantritt in punkto Sicherheit erhalten und hat schon einige Übungen mitgemacht, bei denen z. B. das Anlegen der Rettungswesten bei Passagieren geübt wurde, aber auch die Bedienung des Beibootes und anderer Rettungsmittel sowie die Bedienung von tragbaren Feuerlöschern. Ganz sicher will er eigenverantwortlich zum sachkundigen Sicherheitspersonal an Bord gehören, wenn er Matrose ist.

Frage zum Thema Sicherheit: Hat es schon mal eine kritische Situation an Bord gegeben, bei der die Sicherheit der Passagiere oder der Crew gefährdet war? Nein, auf keinen Fall, ist die überzeugte Antwort.

Aber es ist nach Aussage von Cedric ein gutes Gefühl, wenn man einerseits das Schiff und die Schiffstechnik kennt wie sei-

Anzeige



**GERPOL**  
SITZSYSTEME

**... Ihr Rücken wird es Ihnen danken!**

**Neue Generation Ruderhausstühle und Unterteile**



**WIDU Expert**



**WIDU Elegance**



**WIDU Sport**



**WIDU Exklusiv**



**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](mailto:info@wi-du.de)  
Internet: [www.wi-du.de](http://www.wi-du.de)

ne Westentasche und andererseits genauso sicher weiß, was man tun müsste, wenn der Ernstfall doch einmal eintreten sollte....

Und es macht besonderen Spaß, wenn man die Passagiere begrüßen kann mit der Ge-

wisheit, dass sie an Bord genauso sicher sind wie zu Hause...

Binnenschiffer, sagt Cedric Torkler, sei ein so toller Beruf, dass er ihn jederzeit wieder ergreifen würde. ■



... wie Kontrolle des Ölstandes an der Hauptmaschine.

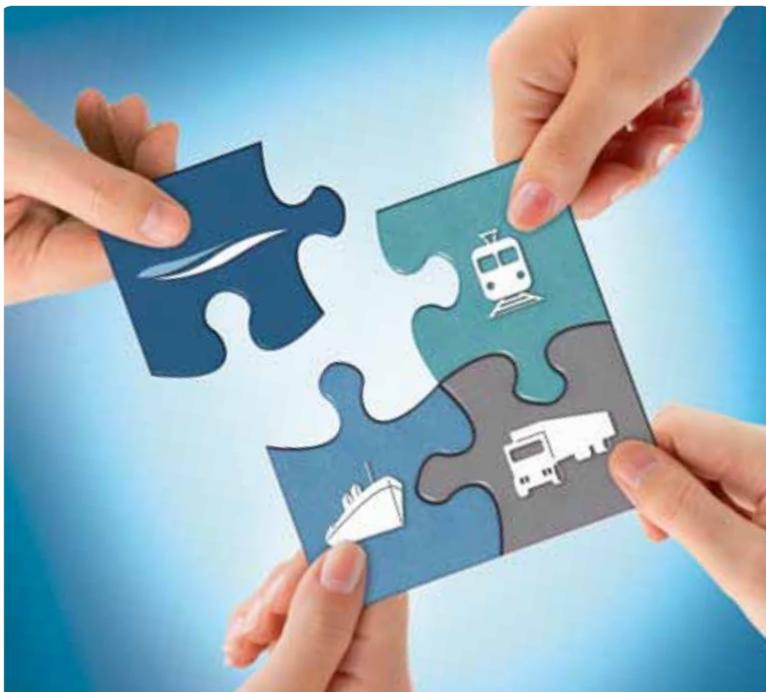
Fotos: SBK

## Anfrage der Grünen Finanzierung der Infrastruktur

Die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur ist Thema einer Kleinen Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen. Die Bundesregierung soll unter anderem mitteilen, ob sie die Auffassung der Bodewig-Kommission teilt, dass es einen jährlichen zusätzlichen Finanzbedarf zum Erhalt und Betrieb der Verkehrsinfrastruktur in Höhe von 7,2 Milliarden Euro mit einem Nachholbedarf von 40 Milliarden Euro in den kommenden 15 Jahren gibt.

Weiter interessiert die Abgeordneten unter anderem, von welchen Folgen die Bundesregierung ausgeht, wenn sie für die laufende Legislaturperiode nur insgesamt fünf Milliarden Euro zusätzlich für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur mobilisiert und wie der Investitionsstau vor dem Hintergrund der Schuldenbremse finanziert werden soll. ■

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

# Schifffahrtszeichen auf See- und Binnenwasserstraßen

## Signale und Regeln für die Berufs- und Sportschifffahrt

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

Und das finden Sie in dem Buch:



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

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

**Preis € 10,00 inkl. MwSt. und Versand innerhalb Deutschlands.**

**Andere Länder zuzüglich € 3,45 Porto.**

### Schifffahrtszeichen auf See- und Binnenwasserstraßen

ISBN 978-3-9813124-3-0

Dr. Regina Winterberg, Friedbert Barg

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

Andere Länder zuzügl. € 3,45 Porto.

Friedbert Barg Verlag

Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf

Tel. 0211-383683 Fax 0211-383684

Bestellungen per E-Mail an: [f.barg@schifffahrts-magazin.de](mailto:f.barg@schifffahrts-magazin.de)



## Als Komplementierung des bisherigen Netzwerks

# Die Würzburger MSG eG ist Mitglied der SPC geworden

**M**it einer Flotte von mehr als 70 Schiffen und dem direkten Zugriff auf zusätzlichen Schiffsraum ist die MSG eG auf allen maßgeblichen Wasserstraßen für Güter aller Art im Einsatz und verbindet die europäischen Wirtschaftszentren. Dienach ISO 9001 und GMP+ zertifizierte MSG ist mit einer Flottenkapazität von etwa 138.000 Tonnen heute einer der großen Marktakteure der europäischen Binnenschifffahrt. Die unter MSG-Flagge fahrenden Schiffe bilden eine moderne, technisch gut ausgestattete Flotte für den Transport von Trockengütern. Aufgrund der Vielzahl der in der Genossenschaft zusammengeschlossenen Schiffe ergibt sich eine insgesamt ausgewogen und marktgerecht strukturierte Flotte.

Dazu gehören kleinere Motorgüterschiffe mit Tragfähigkeiten ab circa 1.000 Tonnen, die aufgrund ihrer Abmessungen besonders für das Befahren der Nebenwasserstrassen von Rhein und Donau geeignet sind ebenso, wie große „Einzelfahrer“ mit Tragfähigkeiten von rund 3.000 Tonnen. Nach oben abgerundet wird der Flottenbestand durch Koppelverbände mit einer maximalen Tragfähigkeit von nahezu 5.000 Tonnen.

Eine fast 100-jährige Tradition, Expertise und Marktpräsenz sowie ein Netzwerk von Tochter- und Beteiligungsgesellschaften mit ihren Value Added Services runden das Profil ab und machen die MSG eG zu einem starken, verlässlichen Partner von Industrie und Handel. Das Tätigkeitsfeld der MSG geht jedoch weit über den reinen Schiffs-transport hinaus und ermöglicht es so, das vollständige Spektrum an Speditionsdienstleistungen offerieren zu können.

Dazu werden insbesondere Agenturleistungen erbracht, durch die neben der MSG-Flotte auch fremde Binnenschiffe befrachtet werden. Am Binnenschifffahrtmarkt erfahrene Spezialisten sind hier in ständigem Kontakt mit Verladern und Anbietern von Schiffsfrachten. Sie vermitteln, organisieren und disponieren Ladungen und Binnenschiffe in Europa sowie gegebenenfalls auch internationale Anschlusstransporte per Bahn oder LKW.

Durch die Eröffnung des Main-Donau-Kanals im Jahre 1992 erweiterte die MSG ihren Fokus sehr stark auf die Donau-Wechselverkehre und entwickelte sich zu einem erfolgreichen und verlässlichen Player an der Donau in Deutschland, Österreich und Ungarn. Die Kanaleröffnung war ein weiterer bedeutender Schritt, der Europa zusammenführte und nicht nur die Nordsee mit dem Schwarzen Meer verbindet, sondern eine wichtige Lebensader für die verschiedenen Wirtschaftsmetropolen in West-, Mittel- und Osteuropa darstellt.

„Neben den überfüllten Straßen und Bahntrassen bieten die Binnenwasserstraßen zusätzliche Kapazitäten und ermöglichen wirtschaftlichen, umwelteffizienten und bedarfsgerechten Transport. Die Stärken der Binnenschifffahrt liegen in der Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und geräuscharmen Fortbewegung“, erläutert MSG-Vorstand Martin Staats.

Doch genau diese Vorteile würden von den Verladern und Entscheidern der Transporte noch zu wenig wahrgenommen, ist Martin Staats der Ansicht. Für ihn bedeutet der Beitritt zum SPC eine Komplementierung des bisherigen Netzwerkes der MSG. Die Genossenschaft ist bereits in Fachverbänden auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene vertreten. „Ein Kompetenznetzwerk zum verkehrsmittelübergreifenden Austausch ist eine sinnvolle Ergänzung“, fügt Staats an.

Ergänzend zur Binnenschifffahrt ist die MSG eG über die landseitigen Beteiligungsgesellschaften in der Lage dem Markt eine Bandbreite an Serviceleistungen zur Verfügung zu stellen.

### Die Verbundunternehmen

- NÜRLAG Nürnberger Umschlags- und Lagerhausgesellschaft mbH & Co. KG
- EHB Erlanger Hafengebäude- Gesellschaft mbH
- BASPEG-Bamberger Speditions- und Getreidelager GmbH & Co. KG und
- DTU Donau-Transport- und Umschlags-gesellschaft mbH



MSG-Vorstand Martin Staats

sorgen an den Hafenstandorten Bamberg, Nürnberg, Erlangen und Regensburg für den Umschlag von Gütern zwischen Binnenschiff, Bahn und LKW. Sie verfügen über ausreichend Lagermöglichkeiten und Umschlagsausrüstung (Stapler, Lader, Krankapazität), um schnell und effizient für den Gütervor- und -nachlauf in den Transportketten sorgen zu können.

„Wir freuen uns, mit dem Beitritt der MSG einen weiteren bedeutenden Akteur der europäischen Binnenschifffahrt in unserem multimodalen Kompetenznetzwerk zu begrüßen. Das SPC erweitert damit seine Präsenz im Donaunraum. Durch die landseitigen Tochtergesellschaften erhält unser Netzwerk weitere Kompetenzen“, so SPC Projektmanager Lasse Pipoh.

Als Dienstleister für die Schifffahrt bietet die MSG im Würzburger Hafen darüber hinaus konkurrenzfähige Bunkerdienstleistungen an. Bunkerboot und Bunkerstation mit ihrem großen Angebot an Schiffsbedarf sind leistungsfähige Partner der Binnenschifffahrt und garantieren auch zwischen Rhein und Donau eine zuverlässige Belieferung mit Treibstoff und allem, was für einen reibungslosen Schiffsbetrieb wichtig ist. In Dorfprozelten, bei Miltenberg am Main, betreibt die MSG eG außerdem einen eigenen Werftbetrieb. ■



In NRW werden mehr Güter mit dem Schiff als mit der Bahn transportiert. Der Anteil der Binnenschifffahrt im Mix der Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasserstraße liegt in NRW bei rund 30 %.

Foto: BDB

## BDB unterstützt Haltung des Landes NRW zum Ausbau des Rheins

# Kritik an Investitionen in den Rhein ist unberechtigt

Die Kritik des BUND und des Nabu an der von NRW-Verkehrsminister Michael Groschek für den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldeten Vertiefung der Fahrrinne zwischen Duisburg und Bonn auf 2,80 m unter Gleichwertigen Wasserstand (GIW) ist unberechtigt. Darauf weist der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) hin. Der Verband begrüßt die Anmeldung der Maßnahme für den Bundesverkehrswegeplan 2015 durch das Land NRW.

Lokale Investitionen und Nachregulierungen können die oberhalb von Duisburg bestehende Fahrinnentiefe von mindestens 2,50 m unter GIW verbessern und an die von der

niederländischen Grenze bis Duisburg bestehende Fahrinnentiefe von 2,80 m unter GIW angleichen. Diese Investitionen hält der BDB für hoch effizient. Sie beseitigen Engpässe für die Schifffahrt bei niedrigen Wasserständen in einer der größten deutschen Industrieregionen, die dringend auf eine leistungsfähige und zuverlässige Versorgung mit dem Binnenschiff angewiesen ist. Denn: In NRW werden mehr Güter mit dem Binnenschiff als mit der Bahn transportiert. Der Anteil im Mix der Verkehrsträger liegt in NRW bei rund 30 %!

Hierzu erklärt Georg Hötte, Präsident des BDB: „Die Erfahrungen mit der Vertiefung der Fahrrinne zwischen Emmerich und

Duisburg vor rund 10 Jahren zeigen, dass sich die Verbesserungen für die Schifffahrt mit dem Hochwasserschutz und dem Umweltschutz vereinbaren lassen. Dazu ist die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes sogar gesetzlich verpflichtet. Die punktuellen Optimierungen tragen sogar zur Stabilisierung der Sohle bei und bewirken damit genau das Gegenteil der von BUND und Nabu befürchteten Absenkung des Grundwasserspiegels in den Auen.“

Die Bundesregierung untersucht die von NRW angemeldete Vertiefung der Fahrrinne. Nach Informationen des BDB werden erste Ergebnisse dieser Untersuchung noch in diesem Jahr erwartet. ■

Anzeige



**Echte  
Fründe stonn  
zesamme**



RheinCargo bietet Logistikleistungen auf der Schiene und im Hafen für unsere Kunden in Köln, Neuss, Düsseldorf und weit darüber hinaus.

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

## Ehemaligentreffen der Schifferschule Petershagen

# Ein Wiedersehen nach vielen Jahren

**A**m 4. Januar trafen sich ehemalige Schüler der Schifferberufsschule Petershagen zu einem Wiedersehen nach vielen Jahren, berichtet Wilhelm Conrads, Mitorganisator des Treffens:

„Wir trafen uns vor dem ehemaligen Schulgebäude, das heute eine Jugendherberge ist. Nach dem Gruppenfoto und dem Rundgang um das Gebäude ging es an der Weser entlang Richtung Hafen, wo jetzt der Flaggenmast steht, der früher auf dem Schulgelände stand. Begleitet wurden wir von unserem ehemaligen Heimleiter Rudi Schmitz und dem Lehrer Peter Zell. Nach einem ausgiebigen Spaziergang durch Petershagen, wo schon etliche alte Geschichten und Anekdoten zum besten gegeben wurde, kehrten wir in das „Zum Alten Fährhaus“, wo ein Büffet in dem mit Reedereiflaggen geschmückten

Saal auf uns wartete. Es wurden Bilder aus der alten Zeit auf einer Leinwand gezeigt, wo viele sich wieder erkannten und schmunzeln mußten. Viele sahen sich nach 30 Jahren wieder und hatten viel zu erzählen. Überschattet wurde die Feier von der Nachricht über den Tod eines ehemaligen Mitschülers, der nach langem Leiden am 2.1.2014, nur zwei Tage vor unserem Treffen, seine letzte Reise ohne Wiederkehr angetreten hatte. Für ihn und die anderen, die schon von uns gegangen sind, haben wir eine Schweigeminute abgehalten. Im Laufe des Abends kamen noch der Lehrer Peter Owczarki und seine Frau hinzu. Damit waren wir fast 50 Ehemalige bei dem Treffen waren. Es wurde viel gelacht und der Abend ging viel zu schnell vorbei. Unser nächstes Treffen findet am 5.1.2015 statt.“ ■



Aus vielen Teilen Deutschlands und sogar aus Luxemburg waren die früheren Petershager Schüler zum Ehemaligentreff gekommen. Foto: privat

## Katharina Bergmeier Verstärkung für das Schifffahrts- Magazin in Niedersachsen

**Katharina Bergmeier**

ist freie, redaktionelle Mitarbeiterin aus der südlichen Lüneburger Heide. Bereits seit 4 Jahren schreibt sie für die lokale Presse über Kultur, Kunst und allgemeine Veranstaltungen. Der sonstige, berufliche Werdegang ist geprägt von Veränderungen, immer wieder neue Fachgebiete wurden erarbeitet. Die Basis-Ausbildung reicht von einem unvollendeten Pädagogik-Studium, über den Gärtnergesellenbrief, einer Ausbildung zur Reise- und Verkehrskauffrau bis hin zu hochwertigen Zertifikaten als Qualitätsmanagementbeauftragten und Auditorin.

Schreiben gehörte bisher immer zu ihren Aufgaben innerhalb der Funktionen. Ob es Marketingtexte für neue Produkte am Markt waren, der Aufbau und die Zuständigkeit für ein kompletten Firmenintranet inkl. dem „Spruch des Tages“ oder die Festlegungen zur Positionierung zu Qualitätszielen einschließlich der Presseerklärungen.

Auch zum Privatleben gehört bei Katharina Bergmeier das geschriebene Wort dazu. Sie recherchiert aufwändig zu bevorstehenden Reisen mit ihrem Mann und Hund. Anschließend schreibt sie gerne Reiseberichte, welche teilweise für die Veröffentlichung im Internet gedacht sind. Für das Schifffahrts-Magazin wird sie künftig aus Niedersachsen und den niedersächsischen Häfen berichten. Ihren Einstand hat Katharina Bergmeier mit einem Bericht über den Besuch des Bundesverkehrsministers Alexander Dobrindt am Nord-Ostsee-Kanal auf den Seiten 43-44 dieser Ausgabe gegeben. Per E-Mail ist unsere neue Korrespondentin unter [k.bergmeier@schifffahrtsmagazin.de](mailto:k.bergmeier@schifffahrtsmagazin.de) zu erreichen. **fb** ■



## Parlamentarischer Abend des BDB und des BÖB Schifffahrts- und Hafenpolitik der neuen Bundesregierung



**Monique van Daalen, Botschafterin des Königreichs der Niederlande, wird Gastgeberin des Parlamentarischen Abends im Botschaftsgebäude der Niederlande sein und auch zu den Teilnehmern des Abends sprechen**

**H**ochkarätig besetzt sein wird das Podium während des Parlamentarischen Abends, den der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) und der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) gemeinsam am 20. März in Berlin veranstalten.

Im Gebäude der Königlich-Niederländischen Botschaft in Berlin werden sich der neue Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt; Georg Hötte, Präsident des BDB; Roland Hörner, Vize-Präsident des BÖB; und Gerd Deimel, globaler Logistik-Chef von LANXES;

unter der Moderation von Lutz Lauenroth, stellvertretender Chefredakteur der DVZ, in einem Fachgespräch mit der Schifffahrts- und Hafenpolitik der Bundesregierung in der 18. Legislaturperiode befassen.

Zuvor wird die Botschafterin des Königreichs der Niederlande ein Grußwort an die Teilnehmer des Parlamentarischen Abends richten. Ebenfalls vor dem Fachgespräch wird Bundesverkehrsminister Dobrindt, nach einer Einführung für das Publikum durch BDB und BÖB, einen Vortrag zum Leitthema des Abends halten.

„Die Bundesregierung“, so schreiben der BDB und der BÖB in ihrer Einladung zu dem Parlamentarischen Abend, „hat die Bedeutung der Binnenschifffahrt und der Binnenhäfen erkannt. Im Koalitionsvertrag kündigen CDU, CSU und SPD an, die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße besser miteinander zu verzahnen, die jeweiligen Systemvorteile bestmöglich zu nutzen und mehr Güterverkehr auf die Wasserstraße zu verlagern. Die erheblichen Kapazitätspotenziale der Binnenschifffahrt sollen unter anderem dadurch genutzt werden, dass die Flüsse und Kanäle in Deutschland nach klar definierten Investitionsprioritäten erhalten und ausgebaut werden. Um die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen zu stärken, wird das Nationale Hafenkonzept unter Berücksichtigung des Bundesverkehrswegeplans 2015 weiterentwickelt.“

Und an diesem Punkt wollen die Veranstalter des Parlamentarischen Abends wissen, was das denn nun konkret für die am System Wasserstraße Beteiligten bedeutet. ■



## Ulrich Schnake ist tot

Kurz vor dem Druck dieser Ausgabe erfuhren wir über eine Nachricht in RP-online, dass der Emmericher Hafenchef Ulrich Schnake am Samstag, 2.3.2014 gestorben ist.

In dem Bericht auf [www.rp-online.de](http://www.rp-online.de) heißt es „Der Geschäftsführer der Emmericher Stadtwerke, Ulrich Schnake, ist tot. Der 59-Jährige starb am Samstag völlig unerwartet nach einem Schwächeanfall in seinem Haus in Dornick. Unter Ulrich Schnake, der zu Beginn des Jahres sein 20-jähriges Dienstjubiläum feiern konnte, wurden die alten Emmericher Stadtwerke zu einer Holding mit verschiedenen Geschäftsfeldern umstrukturiert. Er bekleidete dabei einen der wichtigsten Posten in der Stadt. Denn als Chef der Emmericher Gesellschaft für Kommunale Dienstleistungen (EGD) war er nicht nur verantwortlich für die Stadtwerke (Strom, Gas, Wasser), sondern auch für das Spaßbad Embricana sowie den Emmericher Hafen. Zudem sind die Stadtwerke an der Erschließungsgesellschaft für das Gewerbegebiet Ost IV beteiligt, in dem sich die Bremer Lagerhausgesellschaft (BLG) mit einem Europa-Logistikzentrum niederließ. In seine Amtszeit fiel auch der Bau einer Saunalandschaft des Embricanas, den er trotz aller Widerstände durchsetzen konnte. Auch der Ausbau des Emmericher Hafens ist eine Erfolgsgeschichte.“ ■

**Ihr Magazin  
für alle  
Schifffahrtsthemen.**

**Jeden Monat neu.**

**Schifffahrts-Magazin**  
Zeitschrift für Schifffahrt,  
Häfen, Wasserstraßen  
und Schiffstechnik

Fordern Sie unsere  
Themen- und Preisliste 2014  
für Ihre  
Marketingplanung an.

[www.schifffahrts-magazin.de](http://www.schifffahrts-magazin.de)

Flottenerweiterung auf insgesamt 12 Schiffe

## Lüftner Cruises expandiert: Neues Schiff in 2015

Der Flusskreuzfahrten-Spezialist Lüftner Cruises fügt seiner Premium-Flotte im kommenden Jahr einen weiteren Neubau hinzu und verstärkt somit seine Position als einer der renommiertesten Luxusanbieter am internationalen Markt.

Mit der „m/s AMADEUS Silver II“, die im April 2015 in Dienst gestellt wird, sind im kommenden Jahr insgesamt 12 Schiffe in Europa und 2 Schiffe auf Asiens Flüssen für die österreichische Reederei im Einsatz. Als konzeptuelles Vorbild für den Neubau dient das 2013 erbaute Schwesterschiff „m/s AMADEUS Silver“, welches sich auf dem internationalen Markt großer Nachfrage erfreut und auf Grund seines innovativen Designs im vergangenen Jahr vom renommierten deutschen Label „Kreuzfahrt Guide“ zum „Flussschiff des Jahres 2013“ gekürt wurde.

Die „AMADEUS Silver II“, das zweite 135-Meter-Schiff der AMADEUS-Flotte, führt den Erfolgskurs des Schwesterschiffs fort und setzt bei der Umsetzung auf Bewährtes und Neues: Die bei den Passagieren durch-

wegs beliebten öffentlichen Bereiche, wie beispielsweise das klassische „Café Vienna“ oder die glasgeschützte Freiluft-Lounge „River Terrace“, wurden in die Planung des Neubaus berücksichtigt. Neu und richtungsweisend für die konsequente Premium-Ausrichtung des Unternehmens ist hingegen die Kabinenplanung: So wird die Kabinenzahl von ursprünglich 90 auf 84 reduziert, um mehr Raum für großzügigere Kabinen und öffentliche Bereiche zu schaffen. Die Badezimmer in den Kabinen werden zukünftig ebenfalls über noch mehr Platz und eine besonders luxuriöse Ausstattung verfügen.

„Ein Ausbau unserer vorhandenen Kapazitäten ist dringend erforderlich“, weiß Dr. Wolfgang Lüftner von Lüftner Cruises. „Die Nachfrage nach luxuriösen Premium-Schiffen ist in den letzten Jahren immens gestiegen, vor allem auf dem internationalen Markt wird höchstes Niveau hinsichtlich Konzeption und Qualität verlangt. Wir sind sehr stolz darauf, unseren Kunden all dies auf Grund unserer jahrzehntelangen Erfahrung als Spezialist für Flusskreuzfahrten bieten zu können.“

### Zahlen und Fakten zur m/s AMADEUS SILVER II:

- Passagiere: 168 (max.) / Crew: 45
- Länge: 135 m, Breite: 11,4 m
- 84 Außenkabinen, davon
- 12 AMADEUS-Suiten (26,4 m<sup>2</sup>) mit privatem Balkon, großzügigem Badezimmer, Infotainmentsystem, Flatscreen-Fernseher, Kabinensafe und individuell einstellbare Klimaanlage,
- 72 Standard-Kabinen (17,5 m<sup>2</sup>), überwiegend mit automatisch absenkbar Panorama-Fensterfronten, , großzügigem Badezimmer, Infotainmentsystem, Flatscreen-Fernseher, Kabinensafe und individuell einstellbare Klimaanlage,
- Sonnendeck mit Lido-Bar, Golf-Putting Green, Groß-Schach und Shuffleboard, Panorama-Restaurant und -Bar, AMADEUS-Club, AMADEUS Salon, Business Center, Café Vienna, Fitnessraum, Massage, Friseur, Bordshop, Lift

In Auftrag gegeben wurde das 135m-Flussschiff wie gewohnt bei der renommierten Schiffswerft „De Hoop“ im holländischen Lobith. ■



Die künftige Amadeus Silver II in einer Animation.

Quelle: Lüftner



Das Fährschiff „Funny Girl“ bedient zurzeit die Strecke nach Helgoland

## Motoren, Getriebe und Verstellpropelleranlagen von Wärtsilä

# LNG-Komplett-Lösung für neue Helgolandfähre

Von Sabo Krebs

Für die neue erdgasbetriebene Passagierfähre der Reederei Cassen-Eils GmbH liefert Wärtsilä das komplette Antriebssystem. Entworfen und gebaut wird das neue Schiff auf der Werft Fr. Fassmer GmbH. Die geplante Einsatzroute des Schiffes von Cuxhaven nach Helgoland führt am

UNESCO-Weltkulturerbe Wattenmeer vorbei. Neben den üblichen ECA-Grenzwerten bezüglich SOx- und NOx-Emissionen im Küstenbereich der Nordsee ist man daher bemüht weitergehende Schadstoffreduzierungen umzusetzen und hat sich für eine Dual-Fuel-Lösung aus Diesel und Erdgas entschieden.

Die beiden Dual-Fuel-Hauptmotoren mit

einer Leistung von je 1665 kW sowie 9 Zylindern sind Teil der neusten Generation von Wärtsilä: der 20DF-Serie. Nach Angaben von Wärtsilä ist mit den neuen Motoren im Vergleich zur vorherigen Motoren-Generation eine 5% höhere Leistung bei 7% geringerem Kraftstoffverbrauch im Erdgasbetrieb möglich.

Teil des Lieferumfangs ist ebenso das komplette Tank- und Bunkersystem für beide Kraftstoffe, sowie

die dazugehörigen Sicherheits- und Regelungssysteme, speziell auch der LNGPac genannte Teil für Erdgas. Das Tankvolumen beträgt dabei insgesamt 53 m<sup>3</sup>. Ein eigens von Wärtsilä entwickeltes Kälte-Rückgewinnungs-System versorgt die Klimaanlage an Bord mit einem Teil der abgesonderten Kälte der -162°C kalten LNG-Tanks. So können der Gesamtwirkungsgrad des Schiffes weiter gesteigert werden und die Betriebskosten gesenkt werden.

Nach Aussagen von Dr. Bernhard Brons, Chairman der AG Ems, der Muttergesellschaft der Reederei Cassen Eils, hat man sich auch für Wärtsilä entschieden, da man zuvor sehr gute Erfahrungen in der Zusammenarbeit bei der Umrüstung der Antriebssanlage der „Ostfriesland“ gemacht hat. Das Schiff verkehrt auch im Wattenmeer zwischen Emden und Borkum und wurde in Zusammenarbeit mit Wärtsilä auf Erdgas umgerüstet.

Neben den Hauptmotoren und dem Tank- und Bunkersystem der neuen Helgolandfähre liefert Wärtsilä dort ebenso zwei Getriebe mit jeweil einem 700 kW PTO/PTI (Power Take Out/Power Take In)-System sowie zwei Verstellpropelleranlagen mit einem Durchmesser von jeweils 2,60 m. Die Sicherheit und Redundanz des Antriebssystems war ebenso ein entscheidendes Kriterium bei der Auslegung. ■

Anzeige

## WERNZ GMBH

### Generatoren-Motoren-Stromerzeuger

Wir sind Ihr Lieferant für Stromaggregate in der Schifffahrt.

Auch bei Sonderanfertigungen

oder Hydraulikaggregaten

können Sie uns gerne ansprechen!

Egal für welche Anwendung, Sie bekommen

fast alle Motoren von uns,

die den aktuellen Abgasrichtlinien entsprechen.

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

Besuchen sie uns doch mal auf unserer Homepage.

Haben Sie noch Fragen?

Dann nehmen Sie doch einfach Kontakt zu uns auf!

Sperlingweg 10

Telefon: 0 62 06 / 91 08 73

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

Funk: 0163 / 7 95 61 56 (Elektrik)

88623 Lampertheim

Telefax: 0 62 06 / 91 08 74

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

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

## Rückgang der Schiffsbetriebskosten weltweit

# Benchmarking-Studie

Die jährlichen Gesamtbetriebskosten in der Schifffahrt sind im Jahr 2012 um durchschnittlich 1,8 Prozent gesunken. Das ist das zentrale Ergebnis von OpCost 2013, einer weltweit einzigartigen Untersuchung von Schiffsbetriebskosten. Alljährlich geben die Schifffahrtsexperten des Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungs-Netzwerks Moore Stephens die OpCost heraus. Sie liefert aktuelle Kennzahlen, die es Schiffseignern und -Betreibern ermöglicht, die eigenen Kosten mit dem Branchenschnitt in Relation zu setzen und Bereiche für Einsparungen zu identifizieren. Die Untersuchung der Gesamtbetriebskosten ist in die drei Hauptsektoren Bulker, Tanker und Containerschiffe unterteilt. Die OpCost 2013 liefert der Schifffahrtsbranche alle relevanten Zahlen für das abgeschlossene Geschäftsjahr 2012. Der in der jüngsten OpCost Studie veröffentlichte rückläufige Trend der Schiffsbetriebskosten überrascht insbesondere im Vergleich mit der Vorjahresentwicklung: Im Vergleichszeitraum sind diese Kosten noch um 2,1 Prozent im Durchschnitt gestiegen. Die im aktuellen Bericht ausgewiesene signifikante Reduzierung von Kosten erstreckt sich auf alle betrachteten Kategorien. Hintergrund dieser Entwicklung ist die Konzentration der Reeder auf eine Senkung der Betriebskosten.

„Es gibt reichlich rote Zahlen bei den Kosten, die sich unter dem Strich tatsächlich in schwarze Zahlen für die Schiffseigner verwandeln“, so Dirk Jessen, Schifffahrtsexperte und Partner bei RBS RoeverBroennerSusat, dem deutschen Partner im internationalen Moore Stephens Netzwerk. „Für das Jahr 2012 weist die OpCost Studie eine deutliche Senkung der Betriebskosten aus. Das ist den 13 Jahren, in denen die Studie bislang alljährlich erschienen ist, erst zum zweiten Mal der Fall.“

Es ist kein Zufall, dass das Vertrauen in die Schiffsindustrie auf das niedrigste Niveau seit fünf Jahren gesunken ist, so eines der zentralen Ergebnisse der Moore Stephens Studie. Die Kostensenkung, die die OpCost 2013 für alle Bereiche aufzeigt, ist also keine Überraschung. Die Branche stand während der weltweiten Wirtschaftskrise extrem unter Druck und die Kontrolle der beeinflussbaren Kosten ist angesichts rückläufiger Einnahmen ein Gebot der Zeit.

Vor diesem Hintergrund ist der Rückgang von 6,2 Prozent bei den Versicherungskosten

über alle Schiffskategorien überraschend. Eine mögliche Erklärung könnte sein, dass sich sinkende Schiffswerte schlicht in sinkenden Prämienkosten niederschlagen.

„Der für das Jahr 2012 festgestellte Rückgang der Schiffsbetriebskosten ist eine gute Nachricht für Schiffseigner und -Betreiber“, so Jessen weiter. Ergänzend dazu wirkt sich auch die Aufhellung der generellen Wirtschaftslage auf die Branche positiv aus. „Dennoch besteht kein Grund zu überschwänglichem Optimismus. Voraussichtbare Kostensteigerungen – auch wenn diese nicht exakt quantifizierbar sind – haben nicht zuletzt aufgrund erforderlicher Aufwendungen zur Einhaltung regulatorischer Vorgaben das Potenzial, im kommenden Jahr die Ertragslage zu belasten“, schätzt Jessen die zukünftige Entwicklung ein. Entsprechend empfiehlt sich zur Bewältigung der Herausforderungen der Branche nach Einschätzung der Schifffahrtsexperten von RBS RoeverBroennerSusat ein Mix aus vorsichtigem Optimismus, realistischer Vorausplanung und einem kontinuierlichen Risikomanagement.

Die OpCost ist ein Benchmarking-Instrument für die Schifffahrtsbranche, das von Moore Stephens entwickelt und seit mittlerweile 13 Jahren jährlich exklusiv von dem Beraternetzwerk herausgegeben wird. Ansprechpartner in Deutschland ist die Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft RBS RoeverBroennerSusat mit Unternehmenssitz in Hamburg. ■

### 4. Telematikumfrage der WSV

Ziel der 4. Telematikumfrage ist es, den Ausrüstungsstand in der Binnenschifffahrt mit modernen Informations- und Kommunikationsmedien zu erkunden und festzustellen, wie sich dieser Ausrüstungsstand seit den bisher durchgeführten Telematikumfragen (1998, 2003 und 2008) verändert hat. Um den Service für die Schifffahrt durch moderne Informations- und Kommunikationsmedien weiter zu verbessern, benötigt die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) eine Rückkoppelung ihrer Kunden über die Nutzung in der Schifffahrt.

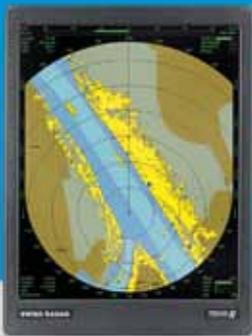
Daher wird vom 01.03.2014 bis zum 31.05.2014 die 4. Telematikumfrage in der Binnenschifffahrt durchgeführt. Die Schifffahrtstreibenden werden gebeten im Internet, in nur 8 Fragen Auskunft zu geben über die vorwiegend in Deutschland befahrenen Fahrgebiete sowie die Nationalität des Heimathafens und den Schiffstyp ihres Schiffes. Insbesondere interessiert es die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, ob Angebote wie ELWIS und elektronische Wasserstraßenkarten genutzt werden; ob und wie elektronisch gemeldet wird und wer sein Schiff mit einem AIS-Transponder ausgerüstet hat.

Die Telematikumfrage ist kostenfrei und führt zu keinen weiteren Verpflichtungen. Die Daten werden ausschließlich für die statistische Auswertung in anonymer Weise verwendet und nicht von der WSV weitergegeben. Zur Umfrage geht im Internet unter [www.elwis.de](http://www.elwis.de). ■

Anzeige



## SWISS RADAR



### Der neue Precision Navigator II

Vereint Radar, Inland AIS und ECDIS Karte in Perfektion

Das multifunktionale Navigationssystem, das keine Wünsche offen lässt

In drei attraktiven Versionen verfügbar



**schwarz technik**

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



Taufte den Gastanker IMPERIAL GAS 90:  
Cordula Eberhard



Taufte den Gastanker IMPERIAL GAS 91:  
Lea Gcabashe

## Feierliche Taufe in Duisburg - Ruhrort

# Zwei baugleiche neue Gas-Tanker für Imperial getauft

Bei strahlendem Sonnenschein hat IMPERIAL Gas Barging, Hamburg, Tochtergesellschaft der IMPERIAL Shipping Group, Duisburg, jetzt die beiden baugleichen Schwesterschiffe IMPERIAL GAS 90 und IMPERIAL GAS 91 offiziell in ihren Dienst gestellt.

Über 100 Gäste wohnten der feierlichen Schiffstaufe am Anleger Schifferbörse in Duisburg-Ruhrort bei und verfolgten die Zeremonie, die ganz nach traditioneller seemännischer Art abgehalten wurde. Den Segen zur allzeit guten Fahrt bekamen die beiden Schiffstanker von ihren Taufpatinnen Cordula Eberhard (IMPERIAL 90) und Lea Gcabashe, (IMPERIAL 91), die jeweils eine Champagner-Flasche am Schiffsbug zerschellen ließen.

Als Partner für Kunden aus dem Bereich der chemischen und petrochemischen Industrie hat sich IMPERIAL Gas Barging auf den Transport gasförmiger Produkte spezialisiert. Deshalb sind auch die beiden neuen Schiffe, so konzipiert, dass sie nicht nur für die „klassischen“ Produkte wie LPG (liquified petroleum gas), sondern für die komplette gasförmige Produktpalette, also auch Am-

moniak oder Propylenoxid, geeignet sind. Die Flotte besteht nun aus insgesamt 17 Schiffen, womit das Unternehmen in Europa das zweitgrößte im Bereich Flüssiggastransporte in der Binnenschifffahrt ist.

### Geringer Treibstoffverbrauch

Die beiden Neuzugänge verfügen über ein 110 Meter langes und 11,45 Meter breites Kasko. Angetrieben werden die Schiffe von zwei jeweils 634 kW bzw. 860 PS starken Motoren mit geringem Treibstoffverbrauch. Die Gastanker sind kanalgängig und können dementsprechend im gesamten Rheinstromgebiet mit all seinen Nebengewässern eingesetzt werden.

Darüber hinaus weisen sie in ihrer Konstruktion noch eine Besonderheit auf: Die sechs Einzeltanks der Schiffe verfügen mit einem jeweiligen Fassungsvermögen von 463 m<sup>3</sup> über großvolumigere Kapazitäten als andere Gastanker. Hierzu musste das Kasko mit einem erhöhten Anfahrschutz durch eine so genannte Scheldehaut ausgestattet werden.

### Flexibel und effizient

Gastanker gelten heute als flexible und effiziente Transportmöglichkeit zur Energie- und



Die beiden Neubauten auf der Bergfahrt auf dem Rhein bei Duisburg nach der Taufzeremonie



**Segneten die beiden Schiffsneubauten: Werner Paquet, Generalpräses der Katholischen Schifferseelsorge (l.) und Pfarrer Frank Wessel vom Evangelischen Binnenschifferdienst**

Rohstoffversorgung für Industrien und bieten damit eine umweltschonende Alternative zum Transport von Flüssiggasen in Pipelines. Die Beförderung von Gasen setzt zunächst eine Ver-

flüssigung der Stoffe voraus. Durch die daraus entstehende Volumenreduzierung werden die Gase komprimiert und ermöglichen somit eine Steigerung der Ladekapazität. ■



**Zertifikatsübergabe (v.l.): Karin Struijk, Green Award Foundation; Robert Baack, COO der Imperial Shipping Holding GmbH; Jan Fransen, Geschäftsführer der Green Award Foundation; und C. Bayens-Bosman, Green Award Foundation.**

Foto: Friedbert Barg

## Green Award für Imperial Gas Barging

Am 17. Februar 2014 überreichte die Green Award Foundation in einer offiziellen Feierstunde der Geschäftsführung der IMPERIAL Shipping Holding GmbH das 500. Zertifikat. Ausgezeichnet wurde das Gastankerschiff „IMPERIAL GAS 91“, das nach neuesten technischen Standards gebaut und daher für den Green Award vorgeschlagen wurde. Robert Baack, COO der IMPERIAL Shipping Holding GmbH, übernahm stellvertretend für die Crew die Auszeichnung. Green Award für die Binnenschifffahrt wurde vom gleichnamigen Umweltzeichen für die Seeschifffahrt abgeleitet. Weltweit werden Schiffe, Reedereien und Ölgesellschaften (auf freiwilliger Basis) von Green Award auf Qualität, Sicherheit und Umweltschutz geprüft. ■

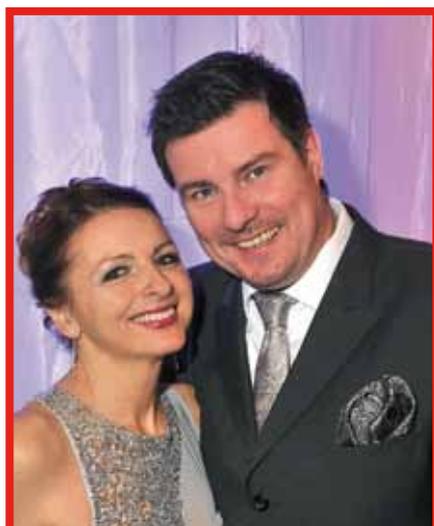


**Carsten Taucke, Geschäftsführer Imperial Logistics International; Wolfgang Grobert, Schiffsführer Imperial Gas 90; Robert Urlaß, Schiffsführer Imperial Gas 91; und Gerd Riemann, Vorsitzender der Geschäftsführung Imperial Logistics International**



Elegantes Ambiente, super Stimmung

## 220 nette Menschen Ball der Schifffahrt des SVE im



Zum Ball der Schifffahrt 2014 hatte der Schifffahrtsverein „Einigkeit Hannover von 1929“ (SVE) in das Maritim Airport Hotel in Langenhagen eingeladen - und rund 220 Gäste waren der Einladung des Vereinsvorsitzenden Volker Streu (Foto oben mit Lebensgefährtin Michaela Göttlicher) und Ballorganisatorin Andrea

Zerbe, das ist die blonde Dame auf dem Foto oben rechts, gefolgt.

220 nette Menschen, - um es gleich vorweg zu sagen, denn schon beim

Sektempfang zu Beginn des Abends versprachen fröhliche, zufriedene und völlig entspannte Mienen einen ebensolchen Abend. Damen und Herren in eleganter Kleidung, - dem eleganten Anlass und dem eleganten Ambiente entsprechend.

Einen ersten Höhepunkt erreichte der Ballabend mit einem Menü, das von der weißen Tomatencremesuppe mit einer gebratenen Garnele, über eine Suprême vom Maishähnchen mit Ratatouille-Gemüse und Bamberger Kartoffeln bis hin zur Himbeer-Sauerrahm-Mousse mit Mandelkrokant und Orangen-Cremé-Brûlée auch den verwöhntesten Gaumen zufriedensetzte.

An den Kosten des Balls und dem mit Schifffahrtsflaggen geschmückten Ballsaals hatten sich zahlreiche Reedereien, Partikuliere und der Schifffahrt nahestehenden Unternehmen in Form von Spenden beteiligt. Die Gästeliste des Balles las sich mit den Namen der Vorstände und Geschäftsführer großer und bekannter Unternehmen wie das Who-is-who der norddeutschen Binnenschifffahrt. Von befreundeten Schifffahrtsvereinen waren Gerd Reichstein, Vorsitzender des Bremer Binnenschifffahrtsvereins, und Michael Zimmer, Vorsitzender des Schiffervereins „Hol fast“ aus Minden nach Hannover gekommen.

Nach den ersten Tanzrunden zu den Klängen der James Steiner Band gab's dann den Top-Höhepunkt des abendlichen Ballprogrammes: Jens Sörensen, einer der bekanntesten Frank-Sinatra-Parodisten, trat mit seiner weiterhin berühmten Frank-Sinatra-Show auf - und

unternahm Ballgästen kalisch-biografische Zeitreise bewegte Lied berühmten Frank Sinatras großen Hits echt und geliebte Ergebnisse und ten aus dem Sinatras zur Spätsterns „Way“ und „ hielt es vi nicht mehr a zen, - sie s und sangen „Was für ein aus der Mit begeisterter besonders d denburger J zu zwei Zug de des beg Künstler da die Bühne v Die - insbes - mit dem A Tanzpause der „Ab auf Das Program nicht zu Em einen weite



# ung, klasse Musik, tolle Tombola menschen beim iffahrt 2014 Hannover

mit den  
eine musi-  
graphische  
durch das  
Leben des  
Entertainers  
ra. Jens Sö-  
ng dessen  
verblüffend  
ab auch Er-  
d-Geschich-  
Leben des  
m Besten.  
s bei „My  
New York“  
ele Gäste  
auf den Sit-  
tanden auf



und klatschten was das Zeug hielt.  
„Die Bombenstimmung!“ rief jemand  
te des Ballsaals und erntete dafür  
n Applaus. Der galt natürlich ganz  
der künstlerischen Leistung des Ol-  
lens Sörensen, der sich denn auch  
aben überreden ließ, ganz zur Freu-  
eisterten Ballpublikums, das den  
nach mit Standing Ovations hinter  
verabschiedete.

ondere zur Erbauung vieler Männer  
Auftritt des Künstlers verbundene  
war damit erledigt und es hieß wie-  
die Tanzfläche und hoch das Bein“.  
mm war damit aber bei Weitem noch  
ide. Die Veranstalter hielten noch  
eren Höhepunkt bereit: die alljähr-

lich stattfindende und stets  
gut bestückte Tombola wartete auf glückliche  
Gewinner. 50 Preise standen hübsch aufgereiht  
auf den Tombola-Tischen: Flachbildfernseher,  
Esspressomaschinen, Kaufhausgutscheine,  
Navigationsgeräte, Handys, Tablet PCs und  
vieles mehr. Für jeden etwas, - zumindest für  
die 50, die das Tombolag Glück auf ihrer Seite  
hatten. Insgesamt aber hatten alle Ballgäste an  
dem Abend gewonnen. Der Ball an sich war der  
schönste Preis des Abends.

Den nächsten „Ball der Schifffahrt“ -  
auch wieder im Maritim Airport Hotel in  
Hannover-Langenhagen - veranstaltet der  
SVE am Samstag, 28. Februar 2015. Wer  
teilnehmen möchte, sollte sich frühzeitig  
anmelden.

Friedbert Barg ■



# Fördergesellschaft Museum der Deutschen Binnenschifffahrt e. V.



## Was haben wir erreicht?

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

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

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

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

## Werte erhalten und fördern



## Werden Sie Mitglied !

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

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

## Wir brauchen Ihre Hilfe...

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

## Kommen Sie an Bord!



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

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

## Zwischen Antwerp Gateway und Duisport Direkte Zugverbindung

Seit Anfang Februar 2014 besteht eine Zugverbindung zwischen dem Hochseeterminal Antwerp Gateway und dem intermodalen Hub Duisport, die dreimal wöchentlich bedient wird.

Bisher wurden die Züge über das Main Hub und das Narcon-System, über das der Güterzugverkehr in Belgien geregelt wird, geleitet. Die neue Strecke ermöglicht eine schnellere und effizientere Frachtabfertigung in beiden Richtungen. Die von der Duisport Agency abgewickelte und von der IFB betriebene Zugverbindung verläuft vom Antwerpener Kai 1700 nach Duisburg, von wo aus mittels 360 wöchentlichen Zügen mehr als 80 Direktziele in Europa und Asien erreicht werden können. Mit Unterstützung des Hafens Antwerpen können auch alle anderen Terminals von der neuen Verbindung profitieren, indem sie die innerhalb des Hafens angebotene Kurzstreckenschiffahrt nutzen.

Dies stellt eine weitere multimodale Lösung zum Zugang zum europäischen Hinterland dar, die das Antwerp Gateway seinen Kunden anbietet. Es besteht außerdem das Bestreben, so schnell wie möglich eine tägliche Zugverbindung anzubieten, die jedoch abhängig von der Nachfrage ist.

Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG: „Diese neue Zugverbindung ist die schnellste intermodale Lösung zwischen Antwerpen und Duisburg und garantiert unseren maritimen Kunden eine hocheffiziente Verbindung ins europäische Hinterland.“

Rob Harrison, Vorstandsvorsitzender von DP World Antwerp: „Das Schienenterminal am Antwerp Gateway ist perfekt dazu geeignet, die Containervolumina zwischen dem deutschen Hinterland und den Containerterminals im Hafen Antwerpen abzufertigen. Direktzüge von und zu den Seeterminals garantieren einen einfachen und kostengünstigen Zugang zum Hafen.“

## Duisport erweitert seine Umschlagkapazitäten

# Zusätzliche Containerbrücken auf logport I und logport III

Die Duisport-Gruppe erweitert ihre Terminalkapazitäten auf den linksrheinisch gelegenen Containerterminals in logport I und logport III. Verbunden mit der Erweiterung von derzeit sechs auf insgesamt zehn Containerbrücken ist auch der Ausbau der Bahninfrastruktur. Hinzu kommt eine Erweiterung der Umschlag- und Depotfläche um 13 Hektar.

„Durch den gezielten Aus- und Neubau der Terminalkapazitäten schaffen wir die Bedingungen für weiteres Wachstum. Schon im Januar 2015 werden wir Kapazitäten für einen Umschlag von 5 Mio. Standard-Containern aufweisen“, erklärt Erich Staake, Vorsitzender des Vorstands der Duisburger Hafen AG.

### Trimodaler Portalkran

Die erste Kapazitätserweiterung auf logport I wird bereits Ende Februar 2014 vollzogen sein. Dann geht der neue trimodale Portalkran mit einer Spannweite von rund 140m auf dem D3T Terminal in logport I in Betrieb. Dies ist der zweite Kran dieser Größe auf dem D3T und zählt zu den größten Portalkränen in einem Binnenhafen. Im Herbst

2014 folgt ein dritter Bahnkran für das benachbarte und ebenfalls trimodale Containerterminal DIT.

Verbunden mit der Beschaffung zusätzlicher leistungsfähiger Kräne sind auch ein Ausbau der Bahninfrastruktur sowie eine Erweiterung der Umschlag- und Depotfläche um 10 Hektar. „Rund 50.000m<sup>2</sup>, die bisher für den Automobilumschlag genutzt wurden, werden dabei für künftigen Containerumschlag umgewidmet. Die notwendige Gleisinfrastruktur ist hier bereits hergestellt worden“, erläutert Staake.

Darüber hinaus werden am bimodalen Terminal logport III in Duisburg-Hohenbudberg zwei Bahnkräne neu errichtet. Der erste soll im April und der zweite im Herbst 2014 in Betrieb gehen. Hierzu wird auch die derzeitige Terminalfläche um 3 Hektar erweitert. „Mit sieben Umschlag-, zwei Rangiergleisen und zwei Portalkränen wird die Umschlagkapazität auf logport III im Endausbau auf rund 600.000 TEU gesteigert. Damit können wir unsere Position als größter Containerumschlagplatz in Zentraleuropa weiter ausbauen“, so Staake. ■



Kapazitätserweiterung D3T auf logport I.

Foto: Duisport/ Rolf Köppen

## 92. gemeinsamer Bericht der Ruhrgebiets-IHKs zur Wirtschaftslage

# Die Wirtschaft braucht einen funktionierenden Gütertransport

Von Petra Grünendahl

Eine funktionierende Infrastruktur ist gerade für uns im Ruhrgebiet ein entscheidender Standortfaktor“, erklärte Burkhard Landers, Präsident der Niederrheinischen IHK zu Duisburg, und: „Wir Unternehmer wissen, dass mindestens die Wertverluste neu investiert werden müssen, wenn die Leistungsfähigkeit unseres Unternehmens erhalten bleiben soll.“ Seit über 20 Jahren sinke allerdings die Nettoinvestitionsquote des Staates in Deutschland kontinuierlich. Die Infrastruktur ist entsprechend marode: Das gilt für Straßen und Brücken ebenso wie für Schienen oder Schifffahrtswege und Schleusen. Dass die öffentliche Hand ihren Pflichten schon seit Jahren nicht mehr nachkommt, hat mittlerweile auch negative Auswirkungen auf die Wirtschaft. Hier muss dringend gegengesteuert werden, das verlangen die Wirtschaftsverbände schon seit Jahren. Denn das produzierende Gewerbe ist auf die Verkehrswege und eine funktionierende Logistik angewiesen.

Zwei Mal jährlich erstellen die Industrie- und Handelskammern (IHK) im Ruhrgebiet

(<http://www.ihks-im-ruhrgebiet.de>) einen gemeinsamen Bericht zur Wirtschaftslage. Den 92. gemeinsamen Konjunkturbericht Ruhrwirtschaft stellte Burkhard Landers mit Dr. Stefan Dietzfelbinger, Hauptgeschäftsführer der dieses Jahr federführenden IHK Duisburg, Reinhard Schulz, Hauptgeschäftsführer der IHK Dortmund, sowie Dr. Gerald Püchel, Hauptgeschäftsführer der IHK Essen, gemeinsam bei der Niederrheinischen IHK an der Mercatorstraße vor. Mehr als 900 Unternehmen aus dem Ruhrgebiet mit insgesamt über 130.000 Beschäftigten hatten an der Befragung teilgenommen.

### Schleusenstreiks trafen nicht nur die Binnenschifffahrt

Die Schleusenstreiks der Mitarbeiter der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) hatte im letzten Jahr nicht nur der Industrie, sondern mehr noch der Binnenschifffahrt gerade im Ruhrgebiet mit seinem Kanalnetz großen Schaden zugefügt. Besonders getroffen hatte dies den Dortmunder Hafen, der nach Schleusenreparaturen im Herbst 2012 und Frühjahr 2013 das dritte Mal wasserseitig völlig abgeschnitten war. „Marode Schleusen führen zu wochenlangem Still-

stand, Sanierungen an Schienen und Eisenbahnbrücken sowie der schlechten Zustand von Straßen und Autobahnbrücken bremsen den Gütertransport aus“, zählte Landers die Probleme im Güterverkehr auf, auf den Dienstleister und Industrie gleichermaßen angewiesen sind. Letztendlich trifft es auch immer die Binnenschifffahrt: Egal, ob ihnen der Zugang zu Start- oder Zielhäfen verwehrt ist, oder ob Lkw und Güterzüge nicht oder nur verzögert an die KV-Terminals herankommen, um dort auf Schiffe umzuladen. Ein wenig ins Stocken geraten seien, so Stefan Dietzfelbinger, die Ausbaupläne für logport IV (ehemaliger Kohlenlagerplatz des Bergwerks West in Kamp-Lintfort), wo man sich über die straßenseitige Erschließung nicht einig wird. Eine Gleisanbindung ist aus Kohleförderzeiten vorhanden. Die wasserseitige Anbindung wird über den Duisburger Hafen erfolgen, was wiederum auch zusätzlichen Umschlag für die Binnenschifffahrt bedeuten wird.

### Politik steckt die Rahmenbedingungen ab

Neuansiedlungen finden aktuell eher im Logistik-Bereich statt. Neue Industrie siedelt



IHKs im Ruhrgebiet stellen Konjunkturbericht vor (v.l.): Reinhard Schulz (IHK Dortmund), Präsident Burkhard Landers, Dr. Stefan Dietzfelbinger (beide IHK Duisburg) und Dr. Gerald Püchel (IHK Essen). Foto: Petra Grünendahl

sich nicht im Ruhrgebiet an. Umso wichtiger ist es, das produzierende Gewerbe am Ort zu halten und die Rahmenbedingungen für weiteres Wachstum zu schaffen: „Industrie braucht Freiraum, um sich auszudehnen oder ortsnah zu verlagern“, erklärte Schulz und forderte die Politik auf, die hierfür nötigen Flächen bei Zeiten bereitzustellen, d. h. frühzeitig in Flächennutzungsplänen als Gewerbeflächen auszuweisen. „Wir sind über industrielle Wertschöpfung aus der 2008/2009er Krise gekommen. Wir müssen die Industrie hier halten und dürfen keine schleichende Deindustrialisierung zulassen“, so Landers. Signale aus Düsseldorf wie die Entwürfe zum Landesentwicklungsplan NRW und zum Klimaschutzplan NRW sehen aber weitere Einschränkungen für die Gewerbeflächenentwicklung sowie Kostensteigerungen vor.

Auch Häfen sind hiervon betroffen, denn verschärfte Umweltschutzverordnungen sorgen für immense Kosten an KV-Terminals, die trimodale Umschläge verteuern und damit vor allem der Binnenschifffahrt schaden. Die Binnenschifffahrt positioniert sich im Wettbewerb mit der Straße maßgeblich als

kostengünstiger Verkehrsträger. Wer Transporte von der Straße kriegen will, sollte dies berücksichtigen. Die Wirtschaftsverbände kämpfen zur Zeit vor allem um erweiterte Möglichkeiten zur Ausweisung wasseraffiner Flächen: Hier besteht noch ein Bedarf, der für den Gütertransport verstärkt ebenfalls auf die Wasserwege zugreift. Außerdem fordern die IHK-Vertreter eine Chancengleichheit zwischen Hafenstandorten in NRW und vor allem am Niederrhein: Auch kleinere Häfen belegen Nischen, die man nicht vernachlässigen darf, und sichern sich hier wichtige Marktanteile.

#### Politik ist gefordert

„Die Politik kann Wirtschaft nicht steuern, aber sie kann die Rahmenbedingungen und Anreize schaffen. Unternehmer und Investoren müssen Chancen sehen“, bilanzierte Stefan Dietzfelbinger. „Investitionszyklen sind nicht mehr 40 Jahre, sondern eher acht bis zehn Jahre. Da ist ein Unternehmen schnell weg, wenn die Perspektiven nicht mehr stimmen.“ Und IHK-Präsident Landers forderte: „Unser Standort muss wettbewerbsfähig bleiben!“

Ihr Magazin  
für alle  
Schifffahrtsthemen.

Jeden Monat neu.

**Schifffahrts-Magazin**  
Zeitschrift für Schifffahrt,  
Häfen, Wasserstraßen  
und Schiffstechnik

Fordern Sie unsere  
Themen- und Preisliste 2014  
für Ihre  
Marketingplanung an.

[www.schifffahrts-magazin.de](http://www.schifffahrts-magazin.de)

Anzeige



## Our Port – Your Vision

- Grundstücke in flexibler Größe für alle Formen der Nutzung
- trimodale Anbindung
- optimale Lage zu den ARA-Häfen und zum Ruhrgebiet, unweit Münster- und Emsland
- Umschlag von Schütt-, Stück-, Container- und Flüssigütern

# DeltaPort.

Logistik am Niederrhein

**DeltaPort GmbH & Co. KG**  
Moltkestraße 8 | D-46483 Wesel

Tel.: +49 281 / 3 00 23 03 - 0 info@deltaport.de  
Fax: +49 281 / 3 00 23 03 - 33 www.deltaport.de

Geschäftsführer Rainer Schäfer und Horst Leonhardt stellen Leistungszahlen 2013 vor

## Die RheinCargo investiert und meldet Wachstum in verschiedenen Bereichen



**Pressegespräch zu den Leistungszahlen der RheinCargo GmbH & Co. KG im Schlosssturm in Düsseldorf: Rainer Schäfer und Horst Leonhardt. Die beiden Geschäftsführer blickten auf „ein gutes Jahr 2013“ zurück und gehen „verhalten optimistisch in die Zukunft.“**  
Foto: P. Grünendahl

RheinCargo ist als Unternehmen bereit und in der Lage zu investieren“, erklärte Geschäftsführer Rainer Schäfer bei der Vorstellung der Leistungszahlen 2013: „Der Containerbereich wächst. Darum erweitern wir unser breites Portfolio an Verladeeinrichtungen von zur Zeit 48 Anlagen um weitere Containerladebrücken.“ Drei neue Ladebrücken werden in Neuss gebaut (zwei bei Trimodal, eine bei NIT), insgesamt sechs sollen es in zwei Ausbaustufen in Köln-Nord werden. „Wir setzen ganz auf die hiesige Industrie, die größere Kapazitäten im Containerverkehr braucht“, so Schäfer.

Vor knapp anderthalb Jahren ging die RheinCargo GmbH & Co. KG als Gemeinschaftsunternehmen der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) und der Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG (NDH) an den Start. Mit der Leistungsbilanz für 2013 legten die Geschäftsführer Rainer Schäfer und Horst Leonhardt nun die ersten gemeinsamen Zahlen für ein volles Geschäftsjahr auf den Tisch. Die beiden Geschäftsführer blickten auf „ein gutes Jahr 2013“ zurück und gehen „verhalten optimistisch in die Zukunft.“

### Wichtiges Standbein Schiene

Die RheinCargo ist mit sieben Hafenstandorten auf 90 Rheinkilometern Deutschlands zweitgrößter Binnenhafenbetreiber und das größte private Eisenbahngüter-Verkehrsunternehmen in Deutschland. Mit 100 Lokomotive und mehr als 1.000 Güterwagen (Stand 1.1.2014) verweist RheinCargo für 2013 auf 24 Mio. Tonnen beförderter Güter (plus 2,9 Mio. Tonnen gegenüber 2012) – mit weiterem Wachstumspotenzial. Insgesamt stieg der Umschlag der Häfen auf 29,7 Mio. Tonnen (plus 2 Mio. Tonnen). Der wasserseitige Umschlag stieg von 17,9 Mio. auf 19,1 Mio. Tonnen. Im kombinierten Verkehr konnte RheinCargo das gute Vorjahresergebnis von 1,21 Mio. TEU in schwierigerem Umfeld halten. Im Bereich Container und Kombiniertem Verkehr sieht Schäfer jedoch weitere Wachstumspotenziale. Deswegen investiert man auch in den Ausbau und die Erweiterung von KV-Anlagen.

Die anhaltenden Schleusenstreiks der Gewerkschaft ver.di im vergangenen Jahr, die nicht nur die Binnenschifffahrt, sondern auch die Wirtschaft im Ruhrgebiet extrem

belastet hatten, hat die RheinCargo kaum getroffen: „Wir konnten als Alternative immer auf den Schienenverkehr zurückgreifen, um Sperrungen von Transportwegen auszugleichen“, so Leonhardt. Von den etwa 180 Mio. Euro Gesamtumsatz stammen ca. 140 Mio. Euro aus dem Schienengüterverkehr.

„Wir sind ein sehr eisenbahnlastiges Unternehmen und müssen uns am Markt vor allem gegen Staatsbahnen und deren Töchter als Wettbewerber behaupten“, erklärte Leonhardt. Als Eisenbahn-Verkehrsunternehmen verbindet RheinCargo nicht nur die eigenen Standorte untereinander bzw. Industriestandorte in der Region mit den Hafenstandorten, sondern bietet ein international geknüpftes Netz an Schienenverbindungen u. a. in alle Teile Deutschlands, in die Westhäfen nach Holland und Belgien, in die Schweiz, nach Polen und Russland sowie über Österreich und Tschechien auch weiter Richtung Südosteuropa. Und gerade von Südosteuropa wachsen die landgestützten Transporte von Agrargütern. Leonhardt rechnet auch hier mit weiterem Wachstum.

Große Zuwächse hat RheinCargo auch beim Kohlentransport verzeichnet, wo man im letzten Winter (2013/2014) an der Kapazitätsgrenze arbeitete. Fast 36 Prozent des Güterumschlages im Hafenbetrieb entfielen 2013 auf Erdöl-, Mineralölerzeugnisse und feste mineralische Brennstoffe (fast 6,9 Mio. Tonnen), gute 54 Prozent waren es im Schienengüterverkehr (über 12,8 Mio. Tonnen). Allerdings wird der Schienenverkehr zuweilen auch ausgebremst: „Ich wünsche mir ein durchgängiges Eisenbahnrecht in ganz Europa. Die Liberalisierung stößt immer noch an Landesgrenzen mit unterschiedlichen Auslegungen von EU-Vorgaben bei Genehmigungen“, sagte Horst Leonhardt. Und auf der Betuwe-Linie sind deutliche Lastbegrenzungen im Gespräch, um die Schienenverbindung schneller zu machen. Hiervon würde jedoch die Binnenschifffahrt profitieren!

### Herausforderungen und Chancen

„Wir wollen an den wachsenden Umschlägen im Containerbereich teilhaben. Deswegen investieren wir in die Standorte von NIT

und Trimodal in Neuss sowie Terminal Nord in Köln“, steckte Schäfer die Ziele für 2014 und danach ab. Neben der RheinCargo, die 20 Mio. Euro in Neuss investiert, sind die Anleger mit weiteren 25 Mio. Euro dabei, den linksrheinischen Hafenstandort weiter voran zu bringen. Außerdem wollen Schäfer und Leonhardt das zuletzt starke Wachstum im Fernverkehr auf der Schiene konsolidieren und weiter ausbauen. „Für weitere Ansiedlungen müssen wir den bestehenden Grundstücksbestand verdichten, um noch größere Areale anbieten zu können“, so Schäfer.

„Wir wollen den Ausbau des Hafens Godorf voran bringen“, peilte Schäfer als eher kurzfristiges Ziel an. Den Ausbau in Düsseldorf-Reisholz denkt er sich mittelfristig. Ebenso, den Hafen Niehl planerisch weiter zu denken. Der Hafen Godorf in Köln sei prädestiniert als bimodales Terminal, also solches will Schäfer ihn etablieren. Umweltschützer laufen aber Sturm gegen mehr Lkw-Verkehr dort. Wobei der Umschlag vom Lkw aufs Binnenschiff doch ganz im Sinne der Umweltschützer sein müsste: „Wir müssen mehr Güter von der Straße holen“, gab Rainer Schäfer als Lösung aus.

Petra Grünendahl ■



Neue Containerladebrücken für NIT und Trimodal: RheinCargo investiert im Neusser Hafen rund 20 Mio. Euro, die Wirtschaft weitere 25 Mio. Euro. Luftbild: RheinCargo

Anzeige



Messe München  
International

## 6th International Exhibition

for Logistics, Mobility, IT and Supply Chain Management

**Be part of Asia's No. 1 for logistics**  
Book your stand now!

[www.transportlogistic-china.com](http://www.transportlogistic-china.com)



# transport logisticChina

including  


## connecting business

# June 17-19, 2014

Shanghai New International Expo Centre

**Organizers:** Munich Trade Fairs International Group | Munich Trade Fairs (Shanghai) Co., Ltd.  
**Trade Fair Management:** Munich Trade Fairs (Shanghai) Co., Ltd. | **Info hotline:** +49 89 949-11498 | **Fax:** +49 89 949-11499

## Sechs bayerische Binnenhäfen firmieren unter der bayernhafen-Gruppe

# „Wir verstehen uns als Standort-Architekt“

Von Melanie Bäuml-Schachtner

**S**echs Standorte im weißblauen Freistaat firmieren unter dem Dach der bayernhafen-Gruppe. Dazu zählen die Binnenhäfen Aschaffenburg, Bamberg, Nürnberg, Roth, Regensburg und Passau. Eigentümer und Betreiber der sechs Häfen ist die Bayernhafen GmbH & Co. KG. Die Lage an wirtschaftsgeografisch bedeutenden Knotenpunkten kombiniert mit einer effizienten Verknüpfung der Verkehrswege Wasser, Schiene und Straße zeichnet die Standorte aus. Jährlich werden rund 29 Millionen Tonnen Güter per Schiff, Bahn und LKW umgeschlagen.

Über alle sechs Standorte hielt die bayernhafen Gruppe 2013 das hohe Niveau ihres Güterumschlags bei Schiff, Bahn und Lkw: Nach 29,6 Millionen Tonnen 2012 waren es 2013 über 29,97 Millionen Tonnen, ein Zuwachs um 1,3 Prozent. Beim Schiffsgüterumschlag erreichte die bayernhafen Gruppe 3,6 Millionen Tonnen und lag damit nahezu auf Vorjahresniveau. Per Bahn wurden 6,1 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen (Vorjahr 6,7 Millionen), ein Rückgang um 9,4 Prozent. Auch der Containerumschlag ging leicht zurück: So schlug der Intermodalbe-

reich 2013 insgesamt 396.415 TEU (Standardeinheiten) um, 5,9 Prozent weniger als 2012.

Joachim Zimmermann, Geschäftsführer der bayernhafen Gruppe betont: „Wir denken unternehmerisch und wir handeln unternehmerisch. Wenn es um die Entwicklung von Logistikstandorten, die Vorbereitung von Ansiedlungsflächen und den Ausbau von Infrastruktur geht, handeln wir schnell, mit eigenen Finanzmitteln und ohne den Staatshaushalt zu belasten. So investieren wir jährlich mehr als 10 Millionen Euro und sichern dadurch langfristig den Erfolg unserer Standorte und der dort angesiedelten Unternehmen.“

„Die bayernhafen Gruppe versteht sich als Standort-Architekt. So wie ein Architekt Gebäude plant, plant die bayernhafen Gruppe Standorte - mit allem, was dazu gehört: Flächen, Baurecht, Nutzer und Synergie unter den Nutzern“, erklärt bayernhafen-Sprecherin Karin Moro. bayernhafen sei ein aktiver Moderator für die Entwicklung von Logistiklösungen und Netzwerken - unternehmens- und standort-übergreifend. Die Gruppe investiere in hochflexible Infrastruktur wie Kai- und Gleisanlagen, Kräne, KV-Terminals und RoRo-Anlagen. Und sie

erschließe neue Wertschöpfungspotenziale, in enger Zusammenarbeit mit den Hafenansiedlern. „So stärkt bayernhafen die Position der Häfen als Logistikstandorte und Drehscheiben für den weltweiten Warenaustausch. Ein strategisches Flächenmanagement sichert dabei einen Branchenmix aus Transport, Lagerung, Logistik, Dienstleistung und Produktion“, informiert Moro. 800 Hektar Gesamthafenfläche und rund 500 ansässige Unternehmen mit mehr als 12.000 Beschäftigten machen die bayernhafen Gruppe zudem zu einem der leistungsstärksten Logistik-Netzwerke in Europa und zu bedeutenden Wirtschaftsmotoren in Bayern. Die bayernhafen Gruppe selbst beschäftigt über 200 Mitarbeiter.

Obwohl die bayernhafen-Gruppe ein junges Unternehmen ist, gehen seine Anfänge weit zurück. Das Königreich Bayern hat früh die Bedeutung einer funktionierenden Verkehrsinfrastruktur erkannt. So wurden an den wichtigsten Schnittstellen der Verkehrsträger auch Häfen errichtet. Bereits vor dem ersten Weltkrieg entstanden die wegen ihrer Größenordnung damals viel beachteten bayerischen Häfen in Ludwigshafen, Regensburg, Passau und Aschaffenburg. Als 1920 die Ländereisenbahnen auf das Reich



Umschlag von Biertanks im bayernhafen Passau.

übergangen, hat sich das Land Bayern seine staatlichen Häfen, die zur Versorgung der Bayerischen Staatsbahn ausgebaut worden waren, vertraglich zurückbehalten. Diese waren von der Eisenbahnverwaltung bisher jedoch als Nebenbetriebe geführt worden. Eine neue Organisation wurde nötig. Durch die Verordnung vom 27. August 1925 wurden die Hafendämter in Ludwigshafen, Aschaffenburg, Regensburg und Passau eingerichtet. Gemeinsam bildeten sie die „Landeshafenverwaltung“ in der Staatsbauverwaltung, die wiederum dem Staatsministerium des Innern unterstand.

1931 wurde das Hafendamt Passau aufgelöst und die Geschäftsaufgaben dem Hafendamt Regensburg zugewiesen. Nach dem Zweiten Weltkrieg verlor Bayern mit seinen linksrheinischen Landesteilen auch die Häfen Ludwigshafen, Speyer und Maximiliansau. In den Stammländern blieben die Hafendämter Regensburg und Aschaffenburg mit den zugehörigen Häfen. Ein Paradigmenwechsel fand am 1. April 1953 statt. Die bis dahin noch als Einzelbetriebe kameralistisch, das heißt nur mit Einnahme- und Ausgaberechnung verwalteten Hafendämter, wurden zu einem kaufmännisch geführten Wirtschaftsbetrieb zusammengefasst. Damit war der Grundstein für ihre unternehmerische Ausrichtung gelegt.

1958 wurde in Bamberg ein weiterer Bayerischer Landeshafen errichtet, der den alten, 1912 erbauten städtischen Prinz-Ludwig-Hafen ersetzte. Dazu wurde am 13. Mai 1958 die Hafenverwaltung Bamberg eingerichtet.

Die Einweihung des Hafens fand am 25. September 1962 statt, gleichzeitig konnte der Abschluss des Mainausbaus gefeiert werden. Am 11.11.1966 wurde in Nürnberg der sogenannte Hafenvertrag unterzeichnet. Er regelt die sachlichen und finanziellen Beziehungen zwischen der Stadt Nürnberg und dem Freistaat Bayern beim Bau und Betrieb des Staatshafens. Am 01.09.1967 wurde dazu die Hafenverwaltung Nürnberg eingerichtet. Der jüngste bayerische Landeshafen wurde am 23.09.1972 feierlich vom damaligen Ministerpräsidenten Alfons Goppel eröffnet, zeitgleich wurde der Main-Donau-Kanal bis Nürnberg fertig gestellt. 1992 war die Eröffnung des Main-Donau-Kanals. Die Verbindung von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer ist geschlossen.

Der Betrieb des Hafens Nürnberg wurde zum 01.01.1995 auf die damals neu gegründete Hafen Nürnberg-Roth GmbH übertragen, an der die heutige Bayernhafen GmbH & Co. KG mit 80 % beteiligt ist, weitere Gesellschafter sind die Städte Nürnberg und Roth, mit 19 bzw. 1 % Geschäftsanteil. Am 01.06.2005 beginnt für die vormaligen Bayerischen Landeshäfen eine neue Zeitrechnung. Aufgrund eines Kabinettsbeschlusses aus dem Jahr 2004 wird die Bayerische Landeshafenverwaltung zur privatrechtlich organisierten Bayernhafen GmbH & Co. KG. „Durch diese Änderung der Rechtsform erschließen sich neue Möglichkeiten hinsichtlich Finanzierung, Beteiligung und Erschließung neuer Geschäftsfelder“, erklärt

Karin Moro. An den Betreibergesellschaften der neu errichteten Terminals für den kombinierten Verkehr in Nürnberg (Jahr 2006), in Bamberg (2008) und Aschaffenburg (2012) ist die Unternehmensgruppe beteiligt.

Die bayernhafen Gruppe sei fokussiert auf die Entwicklung und den Betrieb von Häfen als Logistikkreisläufe – dies erfordere entsprechende Kompetenz und ermögliche vielfältige Synergien zwischen den Standorten. „So können Skaleneffekte genutzt und dem überregional tätigen Kunden mehrere Standorte aus einer Hand angeboten werden.“ Dabei hat die bayernhafen Gruppe aber auch die Herausforderungen der Zukunft zu meistern. „Nachhaltig Akzeptanz für Hafenbetrieb und Hafenentwicklung zu sichern und zu schaffen ist eine der wesentlichen Aufgaben für Betreiber von Binnenhäfen“, weiß Karin Moro. „Der Betrieb eines Binnenhafens bringt durchaus Emissionsbelastungen vor Ort mit sich, in Summe wird aber durch den Einsatz von Schiff und Bahn ein Vielfaches an Emissionen vermieden. Diese Zusammenhänge, wie auch die Rolle der Logistik in unserer arbeitsteiligen Wirtschaft, werden wir immer wieder klarmachen müssen.“

Ziel der bayernhafen Gruppe ist es, seine Position als führender Anbieter von Logistik- und Güterverkehrszentren in Bayern festigen und weiter auszubauen – „wir stärken dazu permanent Qualität und Mehrwert unseres Dienstleistungsportfolios für unsere Kunden“, so die Unternehmenssprecherin. ■



Sozusagen Rush-hour im bayerhafen Regensburg

## Brückenkopf zur neuen Makroregion „Donauraum“ Der Straubinger Hafen ist stark im Aufwärtswind

Von **Melanie Bäuml-Schachtner**

Der Straubinger Hafen hat gleich mehrere Alleinstellungsmerkmale. Zum einen ist er einer der wenigen Häfen, die mehreren Kommunen gleichzeitig gehören. Zum anderen mausert er sich, wegen des Straubinger Engagements als Region der Nachwachsenden Rohstoffe, zum Umschlagplatz für Biomassen. Und: Er gilt als Brückenkopf zur neuen europäischen Makroregion „Donauraum“. Bei einem Güterumschlag von knapp vier Millionen Tonnen im Jahr gilt der Donauhafen Straubing-Sand als das leistungsstärkste Güterverkehrszentrum in Niederbayern. Ganz aktuell liegen die Zahlen 2013 vor: „Wir hatten 486.277 Tonnen Schiffsgüterumschlag und 256.435 Tonnen Bahnverkehr“, informiert Andreas Löffert, Geschäftsführer des 220 ha großen Hafens Straubing Sand, zu dem auch das Gründerzentrum für Start-Up-Unternehmen und der BioCubator, ein Unternehmerzentrum für Firmen aus dem Bereich der Nachwachsenden Rohstoffe, gehören.

„International hat sich der Hafen Straubing-Sand mit der Profilierung im Bereich Biomasse und dem dadurch bedingten Zuwachs auf den umweltfreundlichen Verkehrsträgern Binnenschiff und Bahn einen Namen gemacht.“, freut sich Löffert. Deshalb ist es dem Geschäftsführer auch wichtig, die

*Ziel ist, die nachwachsenden Rohstoffe dorthin zu befördern, wo sie in Zukunft gebraucht werden: Von den neuen Bioraffinerien im Donauraum, die biobasierte Plattformchemikalien produzieren, zur chemischen Industrie am Rhein.*

Bedenken der Donauausbau-Gegner ernst zu nehmen. „Wir organisieren in Deutschland keine politischen Mehrheiten gegen Umwelt- und Naturschutz – und das ist gut so!“, hat er seine klare Meinung. Und zwar deshalb, weil das System Binnenschifffahrt im Vergleich zum LKW, dem Flugzeug und



**Hafenchef Andreas Löffert.** Foto: MBS

auch der Bahn die besten Voraussetzungen habe, der nachhaltig umweltfreundlichste Verkehrsträger zu sein.

Für die zahlreichen Firmen im Hafen ist dessen Trimodalität ein großer Vorteil. Sie können ihre Güter über die Straße, über die Schiene und übers Wasser beziehen und verladen. Im Jahr 2013 wurden durch



Der Donauhafen Straubing-Sand aus der Vogelperspektive.

Foto: Hafen Straubing-Sand

die Infrastruktur des Hafens mehr als 17 Mio. € private Investitionen stimuliert und Arbeit für insgesamt 2.550 Menschen geschaffen. Die Nachfrage nach den Grundstücken insbesondere auch mit Hafenanbindung ist ungebrochen. Gerade eben hat sich die Raiffeisen Straubing ein Grundstück für ein Agrarzentrum gesichert, und auch die AGRAVIS-Tochter t DoFu Donaufutter GmbH siedelt sich neu an (wir berichteten).

Traditionsreiche Straubinger Firmen wie die Maschinenfabrik Sennebogen oder der Skifabrikant Völkl sind Tür an Tür mit neuen Unternehmen aus der Grünen Chemie, die in Straubing laut Andreas Löffert beste Bedingungen vorfinden: Das Kompetenzzentrum für Nachwachsende Rohstoffe mit seinen Bachelor- und Masterstudiengängen und eine Fraunhofer-Projektgruppe haben sich in Straubing angesiedelt. Der fruchtbare Gäuboden bietet die Rohstoffe quasi vor der Haustüre, und Straubing liegt verkehrsmäßig günstig an der Bundesstraße B20, an der Autobahn A 3 und nicht weit entfernt von der Autobahn A 92. „In den letzten Jahren konnten wir ein stürmisches Wachstum verzeichnen, ausgelöst durch Ansiedelungen einer Biokraftstoffindustrie der ersten und zweiten Generation“, freut sich Andreas Löffert.

Dieses Wachstum an Unternehmen aus dem Bereich der grünen Chemie – Straubing nennt sich daher auch „Green Chemistry Port“ – sei langfristig angelegt: „Wir wollen, dass aus den Ideen aus dem Kompetenzzentrum für Nachwachsende Rohstoffe marktfähige Produkte geschaffen werden“. In den letzten beiden Jahren habe das Wachstum einen Dämpfer bekommen, weil die Biokraftstoffindustrie aufgrund der Wendemanöver der Bundesregierung



Life-Saver am Hafenrand.

Foto: Melanie Bäuml-Schachtner

in Sachen Energiepolitik im Stich gelassen werde. Deshalb seien in Deutschland nicht wenige Unternehmen insolvent gegangen. Auch in Straubing wurde bereits 2008 die „Campa-Ölmühle“ von der amerikanischen ADM übernommen. Alle Verluste haben aufgefangen werden können durch andere Unternehmensgründungen – „aber wir brauchen langfristig die erste und zweite Generation Biokraftstoffe“, macht Löffert deutlich.

#### Zehn Länder, vier Hauptstädte

„Straubing liegt an einem sehr, sehr zukunfts-trächtigen Fluss“, betont der Geschäftsführer. „Die Donau ist die einzige Wasserstraße der Welt, die durch zehn Länder und vier Hauptstädte fließt!“ Straubing werde mehr und mehr auch wichtig als Eingangstor zu Osteuropa. Ziel sei es die nachwachsenden Rohstoffe dorthin zu befördern, wo sie in

Zukunft gebraucht werden: Von den neuen Bioraffinerien im Donauraum, die biobasierte Plattformchemikalien produzieren, zur chemischen Industrie am Rhein. Und hier liege enormes Potenzial.

Bemerkenswert am Straubinger Hafen ist nicht nur, dass man seit 1992 jährlich 5 ha Industrieflächen vermarkten konnte – sondern auch die Tatsache, dass sich gleich drei Gebietskörperschaften zusammengetan haben, um dieses trimodale Güterverkehrszentrum zu schaffen: Die kreisfreie Stadt Straubing, der Landkreis Straubing-Bogen und die Gemeinde Aiterhofen. „Das ist sehr ungewöhnlich“, bekräftigt Andreas Löffert, „denn die Kommunen streiten sich sonst um die Gewerbesteuer. Bei uns ziehen alle an einem Strang, und, wie man sieht, mit Erfolg!“

Anzeige

**Ihr Magazin für alle Schifffahrtsthemen. Jeden Monat neu.**

# Schifffahrts-Magazin

**Zeitschrift für Schifffahrt, Häfen, Wasserstraßen und Schiffstechnik**

Das Abonnement der Printausgabe kostet € 49,- jährlich.

**[www.schifffahrts-magazin.de](http://www.schifffahrts-magazin.de)**

## Abbruch des ehemaligen Getreidesilos als Startschuss

# Aufbruch in neue Zeiten im Ellbehafen Torgau

Im Ellbehafen Torgau hat die Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) mit dem Abbruch des ehemaligen Getreidesilos begonnen. Bis Ende März 2014 wird das ca. 30 Meter hohe Gebäude zurückgebaut, um neue Ansiedlungsflächen für hafenauffine Unternehmen zu schaffen. Die Rückbaukosten einschließlich der dafür notwendigen Planungsleistungen und Genehmigungen betragen ca. 160.000 Euro und werden aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gefördert.

„Der selektive Rückbau des Getreidesilos einschließlich Silotechnik und Schadstoffbeseitigung ist der Auftakt für die Neugestaltung der inneren Erschließung im Hafen Torgau“, sagt SBO-Geschäftsführer Heiko Loroff. „Damit wollen wir die Stellung des Hafens Torgau als wichtigen Partner der regionalen Wirtschaft stärken und den wachsenden Anforderungen unserer Kunden gerecht werden.“

Der im Jahr 1898 eröffnete Hafen Torgau bietet durch seine trimodale Anbindung und die günstige Lage zum Raum Leipzig optimale Voraussetzungen, um als Schnittstelle im Güterverkehr von land- und forstwirtschaftlichen Produkten, Metallabfällen sowie im Im- und Export von Containern zu agieren. „Um eine nachhaltige Entwicklung

der Verkehrsanbindung der Region zu gewährleisten, ist die Ertüchtigung des Hafens Torgau mit Flächen, Gleisanlagen und Kai-mauer sowie innerbetrieblichen Straßen und Lichtenanlagen dringend notwendig“, erklärt Heiko Loroff.

Mit der Cruso Umweltservice GmbH aus Großpösna hat die SBO einen kompetenten Partner für den selektiven Rückbau des ehemaligen Getreidesilos und die daraus resultierenden Entsorgungsmaßnahmen gefunden.

Seit Anfang Februar werden die technologischen Ausrüstungen des Silos demontiert und Schadstoffe im Inneren beseitigt. „Jetzt kann der maschinelle Rückbau des Getreidesilos Stockwerk für Stockwerk erfolgen“, sagt Dagmar Caruso, Geschäftsführerin der Cruso Umweltservice GmbH. „Für die Abbrucharbeiten setzen wir einen Super-Longfront-Bagger mit Betonzange ein“, erklärt Dagmar Caruso.

Zur Unterdrückung der Staubemissionen erfolgt eine ständige Bewässerung. Das Silo wird bis ca. 1,50 Meter unter Geländeoberkante zurückgebaut. Die Abbruchmaterialien werden zerkleinert und fachgerecht entsorgt. Abschließend wird der verbleibende Teil der Unterkellerung verfüllt, verdichtet und die daraus entstehende Fläche eingeebnet. ■



## Axel Kaminski Verstärkung für das **Schiffahrts-** **Magazin** in Sachsen und Sachsen-Anhalt

Axel Kaminski wird künftig für das **Schiffahrts-Magazin** aus Sachsen und Sachsen-Anhalt berichten. Der Journalist (Jahrgang 1964) aus Riesa hat in Magdeburg Maschinenbau studiert und ist seit 1993 journalistisch tätig. Der freiberufliche Journalist arbeitet für verschiedene Wochenblätter und schreibt seit 2010 auch für die Riesaer Lokalausgabe der Leipziger Volkszeitung. Per e-Mail ist Axel Kaminski unter [axelka@schiffahrtsmagazin.de](mailto:axelka@schiffahrtsmagazin.de) zu erreichen. **fb** ■



Leiteten mit einer Feierstunde auf dem Hafengelände den Abriss des alten Getreidesilos (Foto rechts) und damit eine neue Ära für den Hafen Torgau ein (v.l.): Sächsischer Wirtschaftsminister Sven Morlok, Oberbürgermeisterin von Torgau Andrea Staude, SBO-Geschäftsführer Heiko Loroff.

Fotos: Friedbert Barg

Dresden, Riesa, Torgau, Decin, Lovosice und Dessau-Roßlau

## Oberelbe-Häfen trotzen den Wetterkapriolen und steigern den Schiffsumschlag um 8,3 %

**T**rotz eingeschränkter Transportbedingungen auf deutschen Wasserstraßen (Hochwasser, Niedrigwasser, Schleusenstreiks) konnten in den 6 Binnenhäfen des SBO-Hafenverbundes (Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH) im Jahr 2013 insgesamt 2,67 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen werden. Das entspricht einem Zuwachs von 26.000 Tonnen bzw. einer Steigerung von 1 % gegenüber dem Vorjahr 2012. Zum Hafenverbund gehören die Binnenhäfen in Dresden, Riesa, Torgau, Decin, Lovosice und Dessau-Roßlau.

Obwohl das Junihochwasser den Umschlagbetrieb in den Oberelbe-Häfen nahezu vier Wochen behinderte und auch ca. 6 Wochen danach noch für Einschränkungen sorgte, stieg der Binnenschiffsumschlag des Hafenverbundes im Jahr 2013 um 8,3 % auf über 497.000 Tonnen. Vor allem die Binnenhäfen Riesa, Torgau und Roßlau konnten eine deutliche Steigerung des Schiffsumschlages um 49 % (Riesa), 18 % (Torgau) und 21 % (Roßlau) erzielen. Zu den im Hafenverbund transportierten Gütern gehörten Container, Getreide, Düngemittel, Stahlprodukte, Stammholz, Flussspat, Schrott und Projektladungen.

Der Güterumschlag per Eisenbahn des Hafenverbundes betrug im Jahr 2013 knapp 651.000 Tonnen (- 9,8 %). Dabei konnten die Häfen Dresden und Torgau Zuwächse beim Eisenbahngüterverkehr von 3,6 % (+ 6.280 Tonnen; Dresden) und 289 % (+ 3.734 Tonnen; Torgau) verzeichnen. Hier wurden zum Beispiel Schrott, Düngemittel, Kalk, Splitt und Kohle umgeschlagen.

Durch die Vernetzung der drei Verkehrsträger Binnenschiff, Bahn und LKW konnten die Binnenhäfen der verladenden Wirtschaft auch im Jahr 2013 zuverlässige Transport-

ketten anbieten. Die seit 1995 bestehende Elbe-Container-Linie (ECL2000) verkehrt zweimal wöchentlich zwischen den Häfen Riesa, Aken, Magdeburg und dem Seehafen Hamburg. Die mit der ECL2000, aber auch mit der Ganzzugverbindung Albatros-Express ab dem Hafen Riesa (4 Abfahrten pro Woche) transportierten Container trugen im Jahr 2013 wesentlich zum Erfolg des Hafenverbundes bei. Insgesamt wurden über 37.000 TEU (Containereinheiten) in den Binnenhäfen umgeschlagen.

In den Häfen Dresden, Lovosice und Roßlau wurden auch im Jahr 2013 wieder zahlreiche Anlagen wie Module, Maschinenteile, Turbinen, Transformatoren, Rotoren, Motoren, Kisten und Generatoren umgeschlagen. Damit haben sich diese Standorte als hervorragender Dienstleistungsstandort für den Umschlag von Projektladungen etabliert. Die SBO konnte ihren anteiligen Umsatz im Projektladungsbereich um 20 % steigern. Zu den Bestimmungsländern der Projektladungen gehörten zum Beispiel Saudi-Arabien, Malaysia, die Vereinigten Arabischen Emirate, die Niederlande, Frankreich und die Türkei.

Für den Ausbau des Dienstleistungsange-

botes investierte der Hafenverbund im Jahr 2013 in zwei wichtige Projekte:

Im Alberthafen Dresden-Friedrichstadt wurde die Gleis- und Straßenanbindung Richtung Flügelwegbrücke ausgebaut und ertüchtigt. Der Neubau eines Gleises und einer Weiche sowie die Anpassung der vorhandenen Kurvenradien der Hafenstraße wurden aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gefördert. Die Investition der SBO ging mit der Errichtung einer Dieseltankstelle für Lokomotiven durch eine im Hafen Dresden ansässige Firma einher.

Im Hafen Riesa konnte die SBO die Qualität ihrer Dienstleistungen mit der Erweiterung des Logistikgeschäftes erhöhen. Seit Oktober 2013 führt die SBO den LKW-Transport der Container vom Hafen zu den Kunden in der Region im Auftrag der TFG Transfracht in Eigenregie durch. Dafür kommen zwei eigene Fahrzeuge der SBO sowie weitere Fahrzeuge von Logistikpartnern zum Einsatz. Bisher hat die SBO in der Transportkette lediglich die Containertransporte vom Hafen Riesa zu den deutschen Seehäfen und retour per Binnenschiff oder Bahn organisiert. ■



Umschlag im Hafen Dresden.

Foto (Archiv): Friedbert Barg

	Binnenschiff	Eisenbahn	LKW	Gesamt
	[t]	[t]	[t]	[t]
SBO GmbH	248.056	548.943	1.157.743	1.954.742
CSP s.r.o.	115.364	55.187	221.328	391.879
IHR GmbH	134.134	46.748	144.745	325.627
<b>Gesamt</b>	<b>497.554</b>	<b>650.878</b>	<b>1.523.816</b>	<b>2.672.248</b>

Güterumschlag des Hafenverbundes im Jahr 2013.

Quelle: SBO

Insgesamt 139 Millionen Tonnen umgeschlagen

## Der Hamburger Hafen ist auf Wachstumskurs

**D**er Hamburger Hafen erreicht im Jahr 2013 einen Gesamtumschlag von 139 Millionen Tonnen. Das entspricht einem Wachstum von 6,2 Prozent. Sowohl der Stückgutumschlag mit insgesamt 96,8 Millionen Tonnen (+ 5,7 Prozent), als auch der Massengutumschlag mit 42,3 Millionen Tonnen (+ 7,2 Prozent), sorgten in Deutschlands größtem Universalhafen für ein überdurchschnittliches Wachstum.

„Die außergewöhnlich gute Umschlagentwicklung des Hamburger Hafens ist ein gutes Zeichen für Hamburg und die gesamte Metropolregion. Ein Wachstum von 6,2 Prozent ist ein sehr eindrucksvolles Ergebnis und verdeutlicht die hohe Leistungsfähigkeit der Hafen- und Logistikunternehmen in Deutschlands größtem Universalhafen“, sagt Hafen Hamburg Marketing e.V. Vorstand Axel Mattern bei der Präsentation der Jahresumschlagsergebnisse des Hamburger Hafens.

Der Containerumschlag ist der Hauptträger des Erfolgs. Mit einem Umschlagergebnis von 9,3 Millionen TEU (20-Fuß-Standardcontainer) erreicht das Wachstum im Containerverkehr 4,4 Prozent. Zurückzuführen ist das Wachstum vor allem auf die mit einem Plus von 10 Prozent gestiegenen Transshipmentverkehre in die Nord- und Ostseeregion sowie dem wieder anziehenden Containerverkehr mit Asien, insbesondere mit Hamburgs größtem Marktpartner China.

### Hamburger Hafen gewinnt Marktanteile im Containerverkehr

Der Hamburger Hafen konnte gegen den Trend in den Wettbewerbshäfen wachsen und Marktanteile im Containerverkehr gewinnen. In den vier größten Nordkontinenthäfen (Rotterdam, Antwerpen, Hamburg, Bremerhaven) ist der Seegüterumschlag 2013 mit insgesamt 849,1 Millionen Tonnen gegenüber dem Vorjahr in der Summe nur leicht um ein Prozent gewachsen. Beim Containerumschlag dieser Häfen gab es mit 35,3 Millionen TEU sogar ein Minus von 0,5 Prozent. Damit liegt der Marktanteil des Hamburger Hafens im Containerumschlag der vier großen Nordkontinenthäfen jetzt bei 26,2 Prozent (+ 1,3 Prozentpunkte). Auch im

Gegensatz zur Entwicklung des gesamten Seegüterumschlags in den deutschen Seehäfen, der nach vorliegenden Angaben des Statistischen Bundesamts 2013 um 0,6 Prozent auf insgesamt 293,3 Millionen Tonnen zurückging, glänzt der Hamburger Hafen mit Wachstum. Damit festigt Hamburg seine Position als zweitstärkster Containerhafen in Europa. Im weltweiten Ranking der Containerhäfen hat sich Hamburg auf Platz 15 positioniert.

### Wachstum in allen Umschlagsegmenten

Das positive Ergebnis im Stückgutbereich wird maßgeblich durch ein fast ausbalanciertes Wachstum auf der Import- und Exportseite im Containerumschlag erreicht. Auf der Importseite wurden 4,8 Millionen TEU (+ 4,3 Prozent) und auf der Exportseite 4,5 Millionen TEU (+ 4,6 Prozent) im Jahr 2013 in Hamburg umgeschlagen. Das Umschlagergebnis beladener Container beträgt 8 Millionen TEU. Das ist ein Plus von 4,8 Prozent. Der starke Export sorgte 2013 für Schubkraft. Die Anzahl der umgeschlagenen Leercontainer beträgt 1,2 Millionen TEU (+ 1,9 Prozent). Der Containerisierungsgrad im Hamburger Hafen erhöhte sich 2013 für den Stückgutumschlag von 97,7 Prozent auf jetzt 98,0 Prozent.

Der Umschlag von nicht-containerisiertem Stückgut verzeichnet 2013 insgesamt 1,9 Millionen Tonnen und damit einen Rückgang von 7,6 Prozent. Der Rückgang ist vor allem auf geringere Importmengen zurückzuführen (- 19,3 Prozent). Der Import von Südfrüchten erfolgt zunehmend containerisiert und führt damit zu einem Rückgang der konventionellen Umschlagmenge. Mit 1,3 Millionen Tonnen entwickelte sich der Export konventioneller Stückgüter via Hamburg im Jahr 2013 annähernd stabil (- 1,4 Prozent). Neben Projektladungen aus dem Maschinen- und Anlagenbereich sind es im Export vor allem die Güterarten Fahrzeuge, Eisen und Stahl sowie Papier und Holz, die konventionell umgeschlagen werden.

Der Massengutumschlag stieg 2013 um 7,2 Prozent auf insgesamt 42,3 Millionen Tonnen an und trägt ebenfalls maßgeblich zum positiven Jahresergebnis des Hamburger Ha-

fens bei. In allen drei Umschlagsegmenten Greifergut, Sauggutumschlag und flüssiges Massengut konnte der Seegüterumschlag 2013 gesteigert werden. Der Sauggutumschlag verbesserte sich mit einem Umschlagergebnis von 8 Millionen Tonnen (+ 29,9 Prozent) besonders stark. Auch im Bereich der flüssigen Massengüter wurde mit einem Umschlagergebnis von 14,5 Millionen Tonnen (+ 3 Prozent) im Vergleich zum Vorjahr eine Steigerung erreicht. Hier entwickelte sich der Import von Mineralölprodukten mit einem Zuwachs um 65,7 Prozent auf 7 Millionen Tonnen überdurchschnittlich und war Hauptträger des Wachstums. Der Umschlag von Greifergut, wie zum Beispiel Kohle, Erz, Düngemittel und Baustoffe konnte sich insgesamt ebenfalls um 3 Prozent verbessern und erreicht ein Jahresergebnis von 19,7 Millionen Tonnen.

### Wachstumsträger Ostseeregion

Die Containerverkehre Hamburgs mit der Ostseeregion sind der Hauptwachstumsträger bei den Europaverkehren. Im Jahr 2013 wurden via Hamburg 2,3 Millionen TEU (+10,1 Prozent) im Feeder- und Shortseaverkehr zwischen Hamburg und Häfen an der Ostsee transportiert. „Die Ostseeregion ist für uns mit Russland, Finnland, Polen, Schweden, den Baltischen Staaten und Dänemark im Containerverkehr von enormer Bedeutung. Dass wir trotz der Abfertigungsprobleme des Nord-Ostsee-Kanals für 2013 mit 2,3 Millionen TEU noch ein so gutes Ergebnis erreichen konnten, überrascht uns“, sagt Mattern. Die Modernisierung und der Ausbau dieser Wasserstraße ist für beide HHM Vorstände vor dem Hintergrund wachsender Verkehrsströme von vorrangiger Bedeutung für Hamburg und die gesamte norddeutsche Region. Um die Verbindungen in diese Region weiter auszubauen, hat HHM unter anderem seit Februar 2012 das EU-geförderte Logistikprojekt Amber Coast Logistics (ACL) geleitet. „Wir freuen uns, dass hochrangige Vertreter aus der Politik heute an der parallel stattfindenden ACL-Abschlusskonferenz im Unilever-Haus in der Hamburger HafenCity teilnehmen – darunter auch der neue Maritime Koordinator der Bundesregierung, Uwe Beckmeyer“, berichtet Egloff. 19 Partner aus Dänemark, Polen, Lettland, Litauen, Belarus und Deutschland beteiligten sich mit dem Ziel an ACL, multimodale Transportverbindungen in der südlichen und östlichen Ostseeregion zu fördern. „Durch den Aufbau von Kooperationen über Ländergrenzen hinweg konnten wir einen wichtigen Grundstein setzen, um die Erreichbarkeit insbesondere

auch in ländlichen Regionen nachhaltig zu verbessern“, so Egloff weiter.

### Gute Ergebnisse in den wichtigsten Fahrtgebieten

Die Containerverkehre mit Asien nahmen 2013 wieder Fahrt auf. 4,9 Millionen TEU wurden in Hamburg für den Im- oder Export aus oder nach Asien umgeschlagen. Das ist im Vergleich zum Vorjahr ein Plus von 3 Prozent. Besonders die Exporte sorgten mit 2,2 Millionen TEU (+ 5,1 Prozent) für ein deutliches Wachstum. Auf der Importseite wurden 2,7 Millionen TEU in Hamburg umgeschlagen (+ 1,4 Prozent). Mit einer Menge von 3,4 Millionen TEU im Containerverkehr des Hamburger Hafens positioniert sich das Fahrtgebiet Ostasien mit der VR China und Hongkong als führende Marktregion im Containerumschlag des Hafens. Der Containerumschlag mit der VR China und Hongkong macht rund 29 Prozent des Containerumschlags im Hamburger Hafen aus und erreicht 2013 eine Umschlagmenge von 2,7 Millionen TEU (+ 2,9 Prozent). Auch der Containerverkehr zwischen Hamburg und Singapur verbesserte sich 2013 um 3,9 Prozent auf 547.000 TEU. Erfreulich ist auch die Umschlagentwicklung zwischen Hamburg und europäischen Häfen. Hier wurden 3 Millionen TEU (+ 9,5 Prozent) via Hamburg transportiert. Der Umschlag mit dem Fahrtgebiet Amerika verzeichnet einen leichten Rückgang auf 1,1 Millionen TEU (- 3,3 Prozent). Der Containerverkehr mit Afrika kam mit 268.000 TEU auf ein Plus



**Referenten der Jahrespressekonferenz des Hamburger Hafens (v.l.): Ingo Egloff, HHM-Vorstand, Axel Mattern, HHM-Vorstand, Senator Frank Horch, Präses der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg und Wolfgang Hurtienne, HPA-Geschäftsführer**

von 12,4 Prozent. Im Direktverkehr mit Häfen im Fahrtgebiet Australien/Pazifik wurden 42.000 TEU (- 2,5 Prozent) umgeschlagen. Ausbau der Infrastruktur im Interesse der gesamten Volkswirtschaft

„Wir müssen gegenüber der Öffentlichkeit verdeutlichen, dass die Infrastruktur für die Zu- und Ablaufverkehre der Seehäfen im Interesse der gesamten Volkswirtschaft liegt. Deshalb setzen wir auf eine positive Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig zur Umsetzung der Fahrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe in diesem Jahr.

Rund 260.000 Arbeitsplätze, davon 110.000 außerhalb der Metropolregion Hamburg, sind bundesweit direkt oder indirekt mit dem Hamburger Hafen verbunden. Zudem verdeutlichen die bundesweit knapp 20 Mil-

liarden Euro an Wertschöpfung, dass die Bedeutung des Hamburger Hafens weit in das Binnenland hinein reicht. Da müssen wir beim Bau der Y-Trasse, beim Ausbau der A20 und der A21 alle an einem Strang ziehen. Unser Eintreten für eine Verbesserung der Infrastruktur ist keine norddeutsche Folklore, sondern im Zusammenhang mit ihrer bundesweiten Relevanz zu sehen. Hinzu kommt die Bedeutung des Hamburger Hafens für die seeseitigen Außenhandelsströme unserer europäischen Nachbarn“, betont Egloff.

### Optimistisch starten

Für das Jahr 2014 rechnet die Marketingorganisation des Hamburger Hafens mit einem weiteren Anstieg beim Seegüterumschlag, der zum Ende des Jahres ein moderates Plus erreichen dürfte. ■

Anzeige

## SECHS HÄFEN - EIN PARTNER

Dessau-Roßlau · Torgau · Riesa · Dresden · Decin · Lovosice

### UNSERE LEISTUNGEN

- Umschlag und Lagerung
- Transport und Logistik
- Linienverkehre
- RoRo-Anlage und Montagehalle
- Containerterminal
- Vermietung von Ansiedlungsflächen



WWW.BINNENHAFEN-SACHSEN.DE





Weil es sich bei dem geplanten Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals um eine Projekt mit hohem wirtschaftlichen Stellenwert handelt, war das Interesse der nationalen Medien an dem Ministerbesuch in Brunsbüttel sehr groß. **Fotos: Katharina Bergmeier**

**Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt:**

## Die 5. Kammer der Schleuse Brunsbüttel ist 2020 befahrbar

Von Katharina Bergmeier

Der Nord-Ostsee-Kanal (NOK) ist von internationaler Bedeutung für den Schiffverkehr und für die Exportnation Deutschland gehört er zu den bedeutendsten Verkehrswegeprojekten. Es muss daher dessen Verfügbarkeit und Verlässlichkeit sichergestellt werden. So äußerte sich Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) bei einem Besuch der Schleuse Brunsbüttel, bei dem er sich vor Ort ein Bild der Lage machen wollte. Die Gegebenheiten, die er vorfand und welche er sich unter Ausschluss der Öffentlichkeit anschaute, stammen zum Teil noch aus der Kaiserzeit. Die Ausfälle von Schleusenkammern der vergangenen Jahre (wir berichteten), führten immer wieder zu immensen Beeinträchtigungen des Schiffverkehrs. Auch zum jetzigen Zeitpunkt sind die Bauarbeiten an der Nordkammer immer noch nicht abgeschlossen und so steht den großen Schiffen derzeit nur eine Kammer zur Verfügung, was immer wieder zu langen Wartezeiten führt. Die Nordkammer wird voraussichtlich erst im April wieder zur Verfügung stehen, vorausgesetzt, die Wetterbedingungen lassen die erforderlichen Betonarbeiten zu.

Dobrindt hatte sich vor dem Rundgang mit Schleswig-Holsteins Wirtschaftsminister

Reinhard Meyer, Fachleuten sowie hochrangigen Vertretern der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung beraten und über den Stand der Planungen sowie die angekündigten Mehrkosten informieren lassen. Hierbei stand vor Ort in Brunsbüttel natürlich der Schleusenausbau und –modernisierung auf der Agenda, das Gesamtprojekt NOK wurde dabei aber nicht aus den Augen verloren. So sprach man ebenso über den weiteren Ausbau der Ostseite des Kanals und die gleichfalls notwendige Modernisierung der Schleusen in Kiel-Holtenau.

In Bezug auf den Ausbau der 20 km langen Oststrecke zwischen der Ausweiche Königsförde und dem Binnenhafen Holtenau können nach Vorarbeiten in 2014 die endgültigen Arbeiten wohl in 2015 starten. Das Planungsfeststellungsverfahren ist soweit fortgeschritten, dass derzeit die Einwände/Klagen der anliegenden Gemeinden und der unterlegenen Bieter anstehen. Sollten sich hier keine schwerwiegenden Probleme ergeben, so könnte mit dem Bau begonnen werden. Hierbei geht es darum, die Oststrecke auf den gleichen Stand wie die Weststrecke mit einer Mindestsohlbreite von 70 Metern und erweiterten Kurveninnenseiten zu bringen. Es handelt sich um langwierige Ausbaumaßnahmen, die wohl erst in 10 Jahren abgeschlossen sein werden. Hier

wies Dobrindt darauf hin, dass er nicht für zukünftige Legislaturperioden entscheiden kann, in denen er wohl kein Verkehrsminister mehr sein wird. Dies betrifft beispielsweise die generelle Vertiefung des NOK. Dennoch hat er deutlich gemacht, dass er innerhalb seiner Amtszeit plant, in diesem Projekt zu deutlichen Fortschritten zu kommen. Er sehe dabei seine Rolle vorrangig in der Bereitstellung der entsprechenden Haushaltsmittel. Diese Fragestellung ist derzeit besonders aktuell, da die Entscheidung über die Auftragsvergabe für das Projekt 5. Kammer der Schleuse Brunsbüttel ansteht. In Berlin liegt aber nur ein vorläufiger Haushaltsplan vor, der eigentlich keine Ausgabenzusagen möglich macht. Hier würde man aber, so Dobrindt, Sonderfälle für dieses wichtige Projekt nutzbar machen und es würde daher nicht weiter zu Verzögerungen in der weiteren Planung kommen.

Angesprochen auf die Höhe der Mehrkosten für den Neubau der 5. Kammer in Brunsbüttel wies Dobrindt auf das laufende Vergabeverfahren hin. Die Bekanntgabe einer Summe würde den Ausgang der Ausschreibung eventuell beeinflussen und dies sei nicht zulässig. In diesem Zusammenhang bestätigte er aber nochmals, dass der Bund die Mehrkosten übernehmen werde. Grundsätzlich wollte er die Kostensteigerung, in welcher Höhe auch immer, nicht kommentieren. Er ließ allerdings mit der Aussage „Dies ist eine der notwendigsten Investitionen in den nächsten Jahren, um die internationalen Schifffahrtswege verlässlich zu halten“ keinen Zweifel daran aufkommen, dass hier eine umfassende Zusage getätigt wurde. Beruhigend ist auch die Aussage,

dass es keine anderen Projekte mit hohem Finanzierungsbedarf (wie z.B. der weitere Ausbau der A20) die erforderlichen Arbeiten am NOK gefährden.

Bei der zeitlichen Eingrenzung der Baumaßnahmen und Fertigstellung der 5. Kammer tat man sich sichtlich schwer, aber Minister Dobrindt ließ sich zu der Aussage hinreißen, dass 2020 die neue Kammer durch das erste Schiff befahren werden kann. Mit der endgültigen Fertigstellung rechnet man in 2021. Somit wäre es noch sechs Jahre, bis die Einschränkungen auf Brunsbütteler Seite wirklich behoben wären. Gleichzeitig würde auch der Ausbau und die Modernisierung der Schleusen in Kiel-Holtenau vorangetrieben. Dies, zusammen mit der geplanten Gesamtvertiefung, stellt ein ambitioniertes Ziel dar, welches den NOK bis mindestens 2028 nicht aus den Schlagzeilen bringen wird. Reinhard Meyer (SPD), Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein, deutete den Besuch Dobrindts innerhalb seiner ersten 100 Tagen als Bundesverkehrsminister als ein wichtiges Zeichen, welches die Wichtigkeit des gesellschaftspolitischen Projektes NOK unterstreicht. Er fasste den wichtigsten der besprochenen Punkte des vorangegangenen Gesprächs zusammen: „Die Bundesrepublik Deutschland kümmert sich um den NOK als internationalen Wirtschaftsfaktor“. Während der Gespräche sind Ehrlichkeit

und Offenheit bei den Themen Laufzeitplanung und Finanzierung vereinbart worden. Außerdem wurden auch klare Aussagen über Projekte vereinbart, die in dieser Legislaturperiode angestoßen werden können und auch sollten, zeitlich sich aber darüber hinaus erstrecken werden. Politisch sollte klar sein, dass am Kanal immer Bau- und Sanierungsmaßnahmen nötig sein werden, um den Betrieb aufrecht zu erhalten.

Gern hätte man bereits anlässlich der Gespräche Festlegungen schriftlich fixiert. Diese müssen aber jetzt im Anschluss erst durch die Landes- und Bundesministerien ausgearbeitet werden. Dort wird es noch einigen Abstimmungsbedarf geben, welcher aber auch unterstreicht, dass es Aufgabe beider Ministerien ist, das Gesamtprojekt voranzutreiben. So wird es hoffentlich auch bald einen gesicherten Zeitplan, zumindest für die 5. Kammer der Brunsbütteler Schleuse, geben.

Beim Ausbau in Brunsbüttel, der Oststrecke, wie auch bei der Modernisierung der Schleuse Kiel-Holtenau soll die Planung so ausgelegt werden, dass der Schifffahrtsverkehr dabei möglichst wenige Einschränkungen erfährt. Somit soll so geplant werden, dass es möglichst nie zu Vollsperrungen des NOK kommen wird und die derzeit vorhandenen Schleusenkapazitäten nicht unterschritten werden.

Angesprochen wurde auch die Personalsituation der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, die laut Gewerkschaft ver.di nicht lückenhaft sein soll, um die Planung ausreichend voran zu treiben und Baumaßnahmen umfassend zu begleiten. Der Präsident des Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS), Dr. Ing. Hans-Heinrich Witte führte dazu aus, dass die Personalausstattung derzeit aufgabenbezogen ausreichend sein soll. Für zukünftige Projekte würden zeitnah Personalbedarfsermittlungen durchgeführt und ggf. die Personaldecke erweitert.

Nach den ehemaligen Verkehrsministern Wolfgang Tiefensee (SPD) und Peter Ramsauer (CSU) ist Alexander Dobrindt (CSU) nun der dritte Bundespolitiker, der sich der Problematik des NOK annimmt.

Immerhin hat der NOK inzwischen Erwähnung im Koalitionsvertrag der großen Koalition erfahren und hat somit hoffentlich die erforderliche Priorität erlangt. Das vielerorts geäußerte „Schnecken-tempo am Kanal“ und die Verschleppung von Maßnahmen scheint aber noch kein Ende gefunden zu haben, denn zur Unterzeichnung einer Zielvereinbarung ist es wiederum nicht gekommen, obwohl dies geplant war. Somit bleibt zu hoffen, dass es bei dem genannten Termin 2020 für die Fertigstellung der geplanten fünften Schleusenkammer bleibt. ■



**Die Bauarbeiten an der Nordkammer (eine der beiden großen Kammern) sind noch nicht abgeschlossen. So steht für große Schiffe derzeit nur eine Kammer zur Verfügung, was immer zu großen Wartezeiten führt.**

## Positive Entwicklungen in wichtigen Geschäftsfeldern

# Niedersachsens Seehäfen schlugen rund 46 Mio. t um

**M**it rund 46 Millionen Tonnen haben die niedersächsischen Seehäfen im vergangenen Jahr im Seeverkehr etwa 7 % weniger Güter umgeschlagen als im Vorjahr (49,2 Millionen Tonnen in 2012). Dies gab die Hafenmarketinggesellschaft Seaports of Niedersachsen GmbH auf der heutigen Jahrespressekonferenz der Seehäfen bekannt. Nach den teilweise zweistelligen Wachstumsraten des Vorjahres konsolidiert der Umschlag in den Seehäfen in 2013 damit wieder auf hohem Niveau. Ursache hierfür sind vor allem rückläufige Umschlagsvolumina von Massengütern. Einzelne Geschäftsfelder der Häfen, wie z.B. der Umschlag von Windenergiekomponenten, Forstprodukten und Automobilen, entwickelten sich deutlich positiv.

Im Seehafen Brake sind in 2013 rund 5,7 Millionen Tonnen Güter im Seeverkehr umgeschlagen worden. Insgesamt ergibt sich damit ein Minus von 8 % gegenüber dem Vorjahr (6,2 Millionen Tonnen in 2012). Ursächlich hierfür ist insbesondere der rückläufige Umschlag von Futtermitteln (1,9 Millionen Tonnen in 2013; 2,4 Millionen Tonnen

in 2012) aufgrund struktureller Engpässe von Lieferanten in Drittländern. Der Umschlag von Getreide konnte hingegen um 10 % auf 826.387 Tonnen gesteigert werden (752.877 Tonnen in 2012). Das Umschlagsvolumen von Eisen und Stahl ist mit 624.954 Tonnen in 2013 im Vergleich zum Vorjahr um knapp 10 % gesunken (693.094 Tonnen in 2012). Der Stahlumschlag hatte sich in 2012 gegenüber 2011 fast verdoppelt, litt aber in 2013 unter einer schwierigen Stahlkonjunktur. Positiv stellt sich der Umschlag von Metallwertstoffen dar, hier wurde im vergangenen Jahr mit 129.234 Tonnen rund 8 % mehr Volumen über den Seehafen Brake abgewickelt als in 2012 (120.156 Tonnen).

In Cuxhaven sind im Jahr 2013 mit rund 2,65 Millionen Tonnen im Seeverkehr etwa 5 % weniger Güter umgeschlagen worden als im Vorjahr (2,8 Millionen Tonnen in 2012). Im Wesentlichen ist dies auf den verminderten Umschlag von festen Massengütern, wie z.B. Baustoffen, zurückzuführen (- 28 % / 594.845 Tonnen in 2013; 825.934 Tonnen in 2012), der aus der Fertigstellung von Baumaßnahmen am Standort herrührt.

Der Fahrzeugumschlag in Cuxhaven konnte mit 367.090 Einheiten gegenüber 2012 um 5 % gesteigert werden (348.188 Fahrzeuge in 2012). Beim Umschlag von Stückgut, wie z.B. Komponenten für die Offshore-Windenergieindustrie, aber auch anderer Projektloadungen, verweist der Standort an der Elbe auf ein Plus von insgesamt 4 % auf 865.952 Tonnen in 2013 (832.098 Tonnen in 2012). Aktuell werden im Offshore-Basishafen Cuxhaven Fundamentstrukturen für den Windpark „Amrumbank West“ verladen sowie verschiedene Serviceaufträge für die Offshore-Windenergieindustrie ausgeführt. Man geht im Standort Cuxhaven mittelfristig von einer weiteren positiven Tendenz im Geschäftsfeld Offshore aus.

Der Seegüterumschlag im Emdener Hafen belief sich in 2013 auf 4,4 Millionen Tonnen und hat sich damit auf dem Niveau des Vorjahres eingependelt (4,4 Millionen Tonnen in 2012). Deutlich hinzugewonnen hat der Bereich Windenergie, mit 267.696 Tonnen in 2013 sind in Emden rund 45 % mehr Windenergiekomponenten umgeschlagen worden als in 2012 (184.428 Tonnen). Positiv ist auch das Ergebnis beim Umschlag von Forstprodukten wie Papier und Zellstoff: Mit 410.375 Tonnen legte das Volumen in diesem Ladungsbereich um 7 % zu (384.116 Tonnen in 2012). Der Automobilumschlag konsolidiert auf hohem Niveau mit rund 1.230.859 Fahrzeugen im Seeverkehr. Trotz der schwierigen Situation in vielen westeuropäischen Automobilmärkten wurde das Emdener Rekordergebnis aus 2012 (1.253.485 Fahrzeuge) damit nur knapp unterboten. Einen signifikanten Anstieg gab es vor allem bei Automobilverschiffungen über Emden nach Großbritannien. Für 2014 rechnet man in Emden mit einer weiteren Belegung des Automobilumschlags.

Der Seehafen Nordenham verzeichnete in 2013 mit rund 2,7 Millionen Tonnen einen Rückgang des Umschlagsvolumens im Seeverkehr von 15 % (3,2 Millionen Tonnen in 2012). Ursache hierfür ist die verminderte Einfuhr von Kohle nach Nordenham aufgrund von Verlagerungen der Güterströme zwischen den Standorten der Rhenus-Gruppe. Mittelfristig ergeben sich für den Standort aber neue Perspektiven hinsichtlich des Ladungsaufkommens aus dem Bereich der Erneuerbaren Energien, z.B. durch Verladungen von Seekabeln und anderer Offshore-Komponenten sowie dem Bereich der Projektloadung.

In Stade sind in 2013 rund 5,3 Millionen



Von links nach rechts: Holger Banik (Niedersachsen Ports), Inke Onnen-Lübben (Seaports), Olaf Lies (Nds. Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr), Hans-Joachim Uhlendorf (Niedersachsen Ports)

Tonnen Güter im Seeverkehr umgeschlagen worden. Gegenüber dem Vorjahr ergibt sich damit ein Umschlagsminus von 7 % (5,7 Millionen Tonnen in 2012). Dieses resultiert insbesondere aus dem rückläufigen Umschlag fester Massengüter, der mit 2,9 Millionen Tonnen in 2013 um rund 11 % hinter dem Ergebnis aus 2012 zurückblieb (3,3 Millionen Tonnen). Durch temporäre Wartungsarbeiten eines im Hafen ansässigen Produktionswerks wurden weniger Rohstoffe als Schüttgut per Seeschiff angeliefert. Der Umschlag chemischer Grundstoffe bewegt sich auf dem gleichen hohen Niveau wie im Vorjahr (2,3 Millionen Tonnen in 2013 / 2,3 Millionen Tonnen in 2012). Auch der neue Breakbulk-Terminal kommt weiter in Fahrt, hier wurden in den vergangenen Monaten vor allem Windenergiekomponenten und andere Projektladungen umgeschlagen (2.990 Tonnen in 2013 / 2.528 Tonnen in 2012).

Im Standort Wilhelmshaven sind in 2013 mit insgesamt 24,5 Millionen Tonnen gegenüber dem Vorjahr etwa 6 % weniger Güter umgeschlagen worden (26,1 Millionen Tonnen in 2012). Zurückzuführen ist dies in erster Linie auf verminderte Einfuhren flüssiger Massengüter (- 15 % / 19,5 Millionen Tonnen in 2013; 22,8 Millionen Tonnen in 2012). Hierzu gehören beispielsweise Rohölimporte, die stets von konjunkturellen Entwicklungen und vom Produktionsvolumen der aus Wilhelmshaven belieferten Raffinerien abhängig sind. Die deutlich gestiegenen Umschlagsvolumen fester Massengüter (+ 32 % / 4,4 Millionen Tonnen in 2013; 3,3 Millionen Tonnen in 2012) und innerhalb dieses Bereichs insbesondere die Verdopplung der Mengen beim Kohleimport (3,3 Millionen Tonnen in

2013; 1,6 Millionen Tonnen in 2012) können die Fehlmengen beim Flüssiggutumschlag nicht kompensieren. Signifikante Zuwächse gab es in Wilhelmshaven auch im Stückgutbereich. Insgesamt konnte hier ein Umschlagsvolumen von 641.401 Tonnen verzeichnet werden (27.271 Tonnen in 2012), dieses inkludiert den Containerumschlag in Tonnen, aber auch den Umschlag von Projektladungen. Am Containerterminal Wilhelmshaven sind im vergangenen Jahr 76.117 TEU umgeschlagen worden.

Am Standort Leer wurden im Seeverkehr rund 45.664 Tonnen Güter umgeschlagen. Gegenüber dem Vorjahr ergibt sich damit ein Minus von 1 % (46.096 Tonnen in 2012). Per Binnenschiff wurden über den Hafen Leer insgesamt 468.647 Tonnen Güter transportiert.

In Oldenburg belief sich der Seegüterumschlag in 2013 auf 109.897 Tonnen (- 14 % / 127.840 Tonnen in 2012). Der Binnenumschlag in 2013 verlor gegenüber dem Vorjahr um 4 % (990.686 Tonnen in 2013 / 1.027 Millionen Tonnen in 2012). Zurückzuführen ist dies hauptsächlich auf den Rückgang der Volumen von Getreide und Futtermitteln.

Der Seegüterumschlag in Papenburg in 2013 bewegt sich trotz einer einmonatigen Sperrung der Seeschleuse im vergangenen Sommer aufgrund von Sanierungsarbeiten mit 584.786 Tonnen nur knapp unter Vorjahresniveau (603.618 Tonnen in 2012). Im kombinierten See- und Binnverkehr wurden insgesamt 727.818 Tonnen umgeschlagen (803.133 Tonnen in 2012). Hauptumschlagsgüter in Papenburg sind Mas-

sengüter, aber auch Eisen und Stahl sowie Projektladungen.

In den neun niedersächsischen Seehafenstandorten sind insgesamt rund 46 Millionen Tonnen Güter im Seeverkehr umgeschlagen worden. Dies entspricht einem Minus von 7 % gegenüber dem Vorjahr, insgesamt gesehen hat sich die Umschlagsmenge nach einem hervorragenden Jahr 2012 wieder auf hohem Niveau konsolidiert.

„Unsere Seehäfen in Niedersachsen haben ihre Position in den bedeutenden und wertschöpfungsintensiven Kerngeschäften behaupten und zum Teil auch weiter ausbauen können. Dazu gehören Umschlag und Lagerung von massenhaften Stückgütern, trockener Massengüter und von Projektladungen, z.B. aus dem Bereich Windenergie, sowie natürlich der Automobilumschlag. Auch der Containerumschlag wird sich in den nächsten Jahren zu einem weiteren wichtigen Standbein der Hafenwirtschaft in Niedersachsen entwickeln“, erklärte Inke Onnen-Lübben, Geschäftsführerin der Hafenmarketinggesellschaft Seaports of Niedersachsen GmbH.

Um die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen europäischen Seehäfen insbesondere im konventionellen Hafenumschlag dauerhaft zu erhalten, müssten weiterhin bedarfsgerechte Ausbaumaßnahmen der Infrastrukturen und Hinterlandanbindungen erfolgen. Die niedersächsischen Hafenumschlagbetriebe und ansässige Industrieunternehmen hätten ihrerseits nachhaltige Marktchancen identifiziert und im abgelaufenen Jahr rund 134 Millionen Euro investiert. ■



**Umschlag im Hafen Brake**

## Investitionen auch im Bereich Binnenschifffahrt

# Belgrad am Wasser

Von Peter Baumgartner

Die Zeit, in der Belgrad noch als großer wirtschaftlicher Warteraum galt, wo jeder darauf wartete, dass endlich etwas getan wird, ist vorbei. Zwar ist Serbien und die Balkan Metropole Belgrad schon seit dem Ende der Balkankriege Zentralbahnhof für Investoren aus der ganzen Welt, aber mit der Aufnahme der EU-Beitrittsgespräche im Januar dieses Jahres ist der Weg zur

Vollmitgliedschaft bis spätestens 2020 vorgezeichnet. Im März stehen noch die vorgezogenen Parlamentswahlen und die Wahl der neuen Stadtverwaltung in Belgrad bevor, dann ist der Weg zur Umsetzung zahlreicher Projekte, die jetzt noch in der Warteschleife hängen, frei. Allein 640 Unternehmen aus Deutschland und Österreich haben nach einer aktuellen Umfrage Interesse, in Serbien zu investieren. Und die Zeit drängt, das wissen Serbiens Politiker genau, denn auch die Nachbarländer bieten gute Chancen für bereitwillige Investoren.

Dazu zählen auch Investoren für zahlreiche Projekte im Bereich der Binnenschifffahrt, Logistik, Wassertourismus sowie Schiff- und Wasserbau. Von Bedeutung dabei ist auch die überregionale Wirkung der EU-Donauraumstrategie. Mit der niederländischen Werft Vahali hat der serbische Schiffbau ja schon seit 2005 den Anker gelichtet und inzwischen einige Flusskreuzfahrtschiffe abgeliefert. Jetzt steht mit der Errichtung der Werft in Macvanska Mitrovica an der Save, nur 70 Kilometer von Belgrad entfernt, ein weiteres Schiffbauzentrum vor der Vollendung. Von hier aus will Vahali künftig vor allem die serbischen Bestrebungen zur Wiederbelebung des Binnenschifftransportes unterstützen. Ein Plan, der eng mit den zahlreichen Logistikprojekten im Zusammenhang steht und die kurzfristig umgesetzt werden sollen. Dazu zählt die Wiederbelebung des Stahlwerkes in Smederevo vor der Haustür zu Belgrad. Schon nach den



Das gesamte Belgrader Stadtzentrum entlang der Donau soll sich in eine moderne Metropole von Weltklasse verwandeln

Wahlen wird sich entscheiden, welcher Investor künftig die zentrale Stahlproduktion in Serbien übernehmen wird. Nahe Smederevo soll mit chinesischer Hilfe der Donau-Morava-Kanal seinen Ausgangspunkt finden und die Donau mit der Ägäis verbinden. Für die 655 Kilometer lange Wasserstraße wurde bereits eine Machbarkeitsstudie erarbeitet. In Verpflichtung zur Umsetzung der gemeinsamen Regelungen im Bereich Umweltschutz sieht sich Belgrad bereits veranlasst, eine Infrastruktur für Schiffsabfälle aufzubauen. Dabei erachtet die Regierung es als kurzfristig notwendig, für die 15.000 Schiffe die jährlich die Donau bei Belgrad passieren, neun Terminals zur Entsorgung der Abfälle zu errichten. Daneben laufen Verhandlungen über Investitionen in die Hafeninfrastruktur des Landes, wie zum Beispiel der neue Hafen in Kostolac für das Kohlekraftwerk nahe Belgrad. Auch das jüngst vereinbarte Engagement der Hamburger Tanklagersgesellschaft Oiltanking im Hafen Pancevo ist bereits eine Vorleistung Serbiens zum EU Beitritt. Pancevo, sechzehn Kilometer von Belgrad entfernt wird auch der zentrale Containerhafen in Serbien sein.

Entlang der Donau galt bisher Budapest als unumstrittenes Zentrum für den Wassertourismus. Das könnte sich bald ändern, wenn Belgrad mit der Umsetzung seiner touristischen Ziele beginnt. Der seit Jahren andauernde Rechtsstreit um die Privatisierung des Hafens im Zentrum der Stadt wird in den nächsten Wochen ein Ende finden. Dann kann Belgrad jenes Kapital nutzen, das bereits jetzt von 500 Flusskreuzfahrtschiffen im Jahr angesteuert wird. Eines der ehrgeizigsten Ziele ist das Projekt „Belgrad am Wasser“. Dafür stehen schon arabische Investoren bereit, denn da geht es um Investitionen von mehr als drei Mrd. Dollar. Das gesamte Stadtzentrum entlang der Donau soll sich in eine moderne Metropole von Weltklasse verwandeln. Am Zusammenfluss von Donau und Save, wo vor 100 Jahren der Erste Weltkrieg seinen traurigen Anfang nahm, wird dann das touristische Zentrum der Donauregion liegen.

Als sichtbares Zeichen hat bereits die Restaurierung eines alten Donaudampfers (DS "Župa"/1913) begonnen, der nach Schweizer Vorbild zum maritimen Denkmal in Belgrad werden soll. Wenn schon bald Rundfahrtschiffe über neue Kanäle durch das Stadtzentrum fahren und jedes Flusskreuzfahrtschiff ein modernes Terminal ansteuert, wird auch die Altstadt von Belgrad seine kulturelle Vielfalt endlich richtig ausspielen können. ■

# Schiffahrts-Magazin

Zeitschrift für Schifffahrt, Häfen, Wasserstraßen und Schiffstechnik

**Nur € 49,- jährlich!**

Bestellung per Fax +49 (0)211-383684,  
telefonisch unter +49 (0)211-383683, per E-Mail an [f.barg@schiffahrts-magazin.de](mailto:f.barg@schiffahrts-magazin.de)

Friedbert Barg Verlag, Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf

Ja, ich möchte das Schiffahrts-Magazin als Printausgabe im Jahresabonnement zum Preis von € 49,- inkl. MwSt. und Versand (Ausland € 69,- inkl. Versand) beziehen. Ich kann das Abonnement bis 6 Wochen vor dem Ende des Berechnungszeitraumes abbestellen.

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

Straße, Nr. / Postfach \_\_\_\_\_

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

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

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

Ich bezahle per Rechnung.       Ich bezahle über PayPal an [f.barg@schiffahrts-magazin.de](mailto:f.barg@schiffahrts-magazin.de)

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

**Unser Thema ist die Schifffahrt, ..**



**.. da wissen wir, worüber wir schreiben.**

# Fachreise

transport  
logistic<sub>china</sub>

transport logistic 2014 China  
Shanghai +  
Yangtze-Flusskreuzfahrt  
15.6. - 28.6.2014

Anmeldeschluss 16.3.2014

Frankfurt - Shanghai - Wuhan -  
Yichan - Yangtze River - Chongqing -  
Xi'an - Peking - Frankfurt

**€ 2.149,-**

*p.P. im Doppelzimmer.  
Inkl. Flüge ab/bis FRA,  
Ü/F in Shanghai, Ü/HP während  
der Zwischenreisen, Vollpension  
an Bord, Ausflüge*

Organisiert durch in Kooperation mit

**Schiffahrts-Magazin**

Zeitschrift für Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

**FOXTOURS**  
Reisen

Ein Unternehmen der TUI-Gruppe

Weitere Informationen unter

**[www.schiffahrts-magazin.de](http://www.schiffahrts-magazin.de)**