

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Binnenschifffahrtskonferenz

Resolution formuliert und konkrete Forderungen an die Bundesregierung gerichtet

Seite 12 ff

Mit großem Sonderteil

transport
logistic

Seite 20-47



Neu: Alle schiffsbezogenen Haftungsrisiken: Ein Vertrag!

Die Transport- und Haftpflichtversicherung der esa EuroShip.

Als Kompetenzcenter der Allianz für Schiffsversicherungen und langjährig verlässlicher Partner der gewerblichen Binnenschifffahrt bietet **esa** ab sofort **die neue T + H Versicherung**. Neben topaktuellen Bedingungen und der wichtigen Ökohaftung sind jetzt sämtliche schiffsbezogenen Haftungsrisiken in einem Vertrag gebündelt.

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

Ein Unternehmen der Allianz 





The nature of logistics

Am 10. Mai 2011 öffnet in München die 13. Internationale Logistikkmesse „transport logistic“ ihre Pforten. Auch in diesem Jahr sind wir mit der Panopa-Gruppe und der neska-Gruppe mit einem gemeinsamen Stand vertreten.

***„The nature of logistics - jeder ein Spezialist,
in der Gruppe noch stärker.“***

Nach diesem Motto arbeiten die drei Tochterunternehmen der Imperial Logistics International GmbH seit Jahren erfolgreich zusammen.

Wir würden uns über Ihren Besuch in **Halle B3** am **Stand 201/302** freuen!



Friedbert Barg
Herausgeber

Deutschland blockiert den Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen, Deutschland blockiert den Ausbau der Elbe.

Sieht so eine sinnvolle Verkehrspolitik aus?

Die Teilnehmer der Binnenschiffahrtskonferenz für die Elbe am 13. April 2011 haben intensiv und hoch konzentriert gearbeitet - und sie haben es mit Herzblut getan. Das musste jedem auffallen, der die Teilnehmer aus den vielen unterschiedlichen Bereichen und dem weiten Umfeld der Elbschiffahrt an diesem Tag in den Landesvertretungen Sachsen-Anhalt und Hamburg beobachtet hat.

Den Elbschiffern - und damit sind alle gemeint, die ein Interesse am Funktionieren der Elbschiffahrt haben - geht es so wie den ähnlich zu definierenden Rheinschiffern: Sie hängen an ihrem Fluss. Sie leben mit ihm, sie leben von ihm und manchmal leben sie sogar für ihn.

Flüsse bedeuten Leben. Für manche Industrien, Städte und Länder bedeuten sie oftmals sogar das Überleben. Nicht ganz so dramatisch, aber auf jeden Fall so eindringlich, hat das auch der stellvertretende tschechische Verkehrsminister Ivo Toman während der Binnenschiffahrtskonferenz gesagt.

Toman machte deutlich, dass die Tschechische Republik das einzige Land in der Europäischen Union ist, das keinen eigenen Zugang zum Meer hat. Sein Land ist aber auf diesen Zugang dringend angewiesen. Der Zugang ist lebensnotwendig und von großer Bedeutung für die Versorgung der tschechischen Bevölkerung.

Sein Land, so Toman, unternehme große bauliche Anstrengungen, die Schiffbarkeit der Elbe - in der Tschechischen Republik heißt sie Labe - zu verbessern, das alles nütze aber nichts, wenn Deutschland die Elbe in dem aktuell für die Schifffahrt so schlechten Zustand belasse.

Der tschechische Verkehrspolitiker ging auch auf die Protestaktionen fragwürdiger Umweltaktivisten diesseits und jenseits der jeweiligen Landesgrenze ein und warf ihnen vor, doch zu gar keiner Lösung kommen zu wollen. Es ginge ihnen nur ums Protestieren. „Seit 17 Jahren diskutieren wir dasselbe Thema und kommen zu keinem befriedigenden Ergebnis.“, sagte Toman unter dem Beifall der Konferenzteilnehmer.

Verwunderlich sei auch, dass es Grünen und Öko-Aktivisten gelänge, hochwichtige Bauvorhaben zu stoppen, obwohl sie in keiner Regierung vertreten seien. Das könne doch so nicht richtig sein.

Fest steht, dass es vielen Aktivisten tatsächlich nur um das Dagegensein geht, gar nicht wirklich um den Schutz der Umwelt, wie sie vorgeben. Sie wollen nur ihre Meinung durchsetzen, wollen dagegen sein. Eines ist doch sicher: Bei den deutschen und tschechischen Wasserbauingenieuren ist die Elbe, ist die Labe, in besten Händen, denn auch sie lieben die Umwelt und wollen in einer guten und gesunden - und auch landschaftlich schönen - Umwelt leben.

Die deutsche Bundesregierung sollte endlich Nägel mit Köpfen machen und nach dem bisherigen endlosen Geschwafel endlich die Schifffahrtsbedingungen im Elbstromgebiet verbessern. Dazu gehören auch der Elbe-Seitenkanal und die Saale. Es kann doch nicht angehen, dass die bisher begonnen Maßnahmen einfach beendet und die schon investierten Summen ignoriert werden.

Deutschland blockiert den Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen, Deutschland blockiert den Ausbau der Elbe. Ja, was denn noch alles? Ist das etwa sinnvolle Verkehrspolitik?

Nachrichten

- Aktuell zählt das Deutsche Verkehrsforum 166 Mitglieder
Dettmer Group Mitglied im Verkehrsforum 6
- Expertengespräch
Binnenschifffahrt in Nordrhein-Westfalen 6
- **Das Schiffsbild des Monats: TMS „ Leonie Deymann“** 6
- Lohnsteuerhilfeverein Vereinigte Lohnsteuerhilfe e.V.:
Steuerliche Verbesserung bei Tätigkeit auf Schiffen 7
- Viele hätten gerne nochmals an einem Kurs unter den
modernen Bedingungen teilgenommen
Ehemalige Schiffsjungen zu Gast im Homberger SBK 7
- 3. BranchenForum SchifffahrtHafenLogistik.NRW
Kein Wachstum ohne Mobilität 8

Verkehrspolitik

- BDB zufrieden mit Ankündigungen der Europäischen
Kommission zur Stärkung der Binnenschifffahrt
Weißbuch zur künftigen Verkehrspolitik liegt vor 9
- Rekord bei Containern: Binnenschifffahrt wächst um 13% 9
- Vortrag von Rechtsanwalt Markus Jaegers
Frachtvertragliche Ansprüche bei Blockaden von
Wasserstraßen 9
- BDB rügt Stimmungsmache von SPD und Grünen
Donauausbau nicht politisch instrumentalisieren 10
- Anhörung im Ausschuss für Verkehr, Bau- und
Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages
Experten sehen Verkehrsinfrastruktur als unterfinanziert 10
- Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen soll als Grundlage
für Mittelvergabe bei den Hafenanbindungen dienen
Scheurle zu Fortschritten beim Nationalen Hafenkonzept 11

- Hafen Novi Sad: Privatisierung nach Streiks gestoppt 11
- Teilnehmer der Binnenschifffahrtskonferenz Elbe richten
konkrete Forderungen an die Bundesregierung
Die Elbe für den internationalen Verkehr ertüchtigen
und stärken 12

Schifffahrt

- „Fremde Fracht“ auf dem Schulschiff Rhein vorgestellt
Krimi von Brigitte Glaser spielt an Bord eines Binnenschiffs 15
- 8. Shortsea-Dialog des SPC in Bremen mit
Rekordbeteiligung. Trotz Diskussion um Schiffsemissionen:
Verladende Wirtschaft hält an Shortsea-Konzepten fest 16
- **Schifffahrt-online Serie**
Geschichten aus der Schifffahrt (XVIII)
Kleinwasserzustände am Rhein 18



Sonderteil transport logistic 2011



- Podiumsdiskussion über „Grüne Logistik“ mit Klemens
Rethmann (Rhenus) und Gerhard Riemann (Imperial)
Verkehrsminister Ramsauer eröffnet transport logistic 20 20
- See- und Binnenschifffahrt gehen in diesem Jahr in
nie da gewesener Stärke auf der größten Transportmesse
der Welt in München vor Anker
transport logistic 2011 weiter gewachsen: Über 1.800
Aussteller aus aller Welt 21
- Weit über 100 Unternehmen aus dem Umfeld
von Schifffahrt und Häfen.
Hier finden Sie Ihren Aussteller 22
- Neuer US-Gesetzentwurf zur 100%igen Container-
durchleuchtung und zur Lieferkettensicherheit
Containerdurchleuchtung könnte entfallen 26

Titelbild: MS „RheinFantasie“ - Das neue Eventschiff der KD vor dem Stapellauf bei der Werft De Hoop in Lobith. Lesen Sie dazu auch den Bericht auf der Seite 52 dieser Ausgabe. Foto: Friedbert Barg

Impressum

Schiffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

erscheint parallel mit

Die Fachzeitschrift im Internet www.schifffahrt-online.de

Schifffahrt-online

Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

4. Jahrgang (gegründet 2008)
Deutsche Nationalbibliothek ISSN 1867-8831

Herausgeber und Verlag

Friedbert Barg, Journalist (DJV)
F. Barg Verlag UG (haftungsbeschränkt)
HRB 60259 AG Düsseldorf, Geschäftsführer: Friedbert Barg
Verlagsanschrift: Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf
Tel. +49 (0)211-383683, Fax +49 (0)211-383684

Redaktion

Friedbert Barg (mail@schifffahrt-online.de)

Ständige Autoren/Korrespondenten

John C. Albrecht, Helmut Betz, Petra Grünendahl, Stefanie Lehnert, Josef Müller, Gerhard Strack

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers, der Redaktion oder des Verlages wieder. Die Redaktion behält sich Änderungen an eingesandten Leserbriefen vor. Rücksendung unangefordert eingesandter Manuskripte erfolgt nur, wenn Rückporto beigelegt wurde.

Anzeigenleitung Deutschland

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

Anzeigenleitung Österreich

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

Druck

Kwik Color GmbH, Düsseldorf

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 5/2010 vom 07.11.2010

- Transport und Logistikbranche im Aufwind
Die esa setzt mit ihrer Teilnahme ein positives Signal 26
- Drei NRPC-Schiffe fahren für Bayer und erreichen dank Umbaus auf SCR eine NOx-Reduzierung von ca. 78%
Bayer Material Science setzt ab sofort auf „grün“ 27
- Mit Dr. Rolf Bender geht ein „Urgestein der Logistik“ in den Ruhestand
„Herr Dr. Bender, wir lassen Sie ungern gehen!“ 28
- Bachelor- oder Masterabschluss?
Karriere in der Logistik 30
- Zum Abschluss der transport logistic 2011
Freitag ist Chef-Tag 30
- Panopa auf der transport logistic in München
Tierwelt als Sinnbild für Logistik 30
- Der Hafen Hamburg-Gemeinschaftsstand gehört zu den drei größten Ständen auf der internationalen Fachmesse
Hafen Hamburg zeigt Größe auf der transport logistic 31
- Standpunkt: Durch „blue logistics“ bekommt der nachhaltige Transport Tiefgang 32
- BÖB-Themendienst 33-43
- Die Reederei MOL nutzt das neue Depot im bayernhafen Bamberg für Leercontainer-Disposition
Transportkapazitäten für die Unternehmen in Oberfranken 44
- Zwei Jahre nach der Weltwirtschaftskrise
Logistik in Hamburg wieder auf Wachstumskurs - 1500 neue Stellen 45
- BDB belegt die Leistungsfähigkeit der deutschen Binnenschifffahrt mit aktuellen Zahlen
Kontinuierlicher Aufwärtstrend seit dem Jahre 2003 46
- Ennshafen ist wichtiger Infrastrukturpartner und Exportdrehscheibe für Oberösterreich 47

Schiffstechnik

- M. Jürgensen, KS Kolbenschmidt, Thermamax, Vulkan, und Wildauer Schmiedewerke
Caterpillar zeichnet fünf deutsche Lieferanten aus 49

Kreuzschifffahrt / Fahrgastschifffahrt

- Großzügige Restaurant- und Bistrobereiche sorgen für entspannte Stimmung an Bord
400 Gäste waren zur Taufe der A-Rosa Brava gekommen 50
- Das Verlaufs-Log wird in einem Permanentpeicher gespeichert, sodass es bei Bedarf abgerufen werden kann
Verbessertes Thematel-Modell TA2 von Magnetrol 51
- Das neue Multifunktionsschiff „RheinFantasie“ ist dank modernster Ausstattung auch Firmenevents interessant
Köln-Düsseldorfer zählte 2010 über 1,5 Mio. Passagiere 52
- An Bord des eleganten Schiffes können sich Kreuzfahrer auf den Besuch der Bundesgartenschau komfortabel und entspannt vorbereiten
Mit dem TwinCruiser „Bellevue“ zur Bundesgartenschau nach Koblenz 53
- Ab jetzt scheint die Sonne für die Fahrgastschifffahrt auf den Seen
In Österreich ist das Zeitalter des Solarschiffs angebrochen 54

Inserentenverzeichnis

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

Atlas Schifffahrt	11
August Storm	16
Bilgenentölungsgesellschaft (Stellenangebot)	32
Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen	4. Umschlagseite
Carl Rehder	15
Ennshafen	31
esa-Allianz	Titelseite
F&M Bunkering	24
Magdeburger Hafen	45
Hafen Mannheim	27
Heinrich Harbisch Schiffswerft	53
HTAG Häfen und Transport	28
Hülskens Wasserbau	48
Imperial Reederei	2. Umschlagseite
Motoren Steffens	51
NDH Neuss Düsseldorfer Häfen	29
Rheintank Bunkerdienst	17
Wittig Schiffsausrüstung	9

Wasserstraßen

- Bis Anfang September im Bereich Koblenz
Zugabe von Geschiebersatzmaterial 48
- 16.-19.5.2011: PIANC tagt in Berlin 48

Rubriken

Editorial	3
Impressum	4

Die aktuelle Nachricht

1. Mai: Volle Freizügigkeit für Arbeitnehmer

Am 1. Mai öffnet sich der deutsche Arbeitsmarkt für Bürger aus acht osteuropäischen Ländern, die 2004 der EU beigetreten sind. Bürger aus der Tschechischen Republik, Estland, Lettland, Litauen, Ungarn, Polen, Slowenien und der Slowakei können dann in Deutschland uneingeschränkt arbeiten. Deutschland ist neben Österreich der einzige EU-Staat, in dem dies bisher nicht möglich war. Von der neuen Mobilität kann Deutschland angesichts vieler unbesetzter Stellen besonders profitieren. Die Europäische Kommission rechnet im kommenden Jahr für den deutschen Arbeitsmarkt mit etwa 100.000 vorwiegend jungen Bewerbern aus Mittel- und Osteuropa. EU-Beschäftigungskommissar László Andor sagte: "Die Beseitigung dieser letzten Hindernisse für Arbeitnehmer aus acht EU-Staaten stellt nicht nur eine große Chance für jeden Einzelnen, sondern auch für die EU als Ganzes dar. Mobilität ist ein wesentlicher Motor für Wirtschaftswachstum, und in Ländern wie Deutschland und Österreich wird sie dazu beitragen, Qualifikationslücken zu schließen und offene Stellen zu besetzen."

Aktuell zählt das Deutsche Verkehrsforum 166 Mitglieder Dettmer Group Mitglied im Verkehrsforum

Auf der Mitgliederversammlung des Deutschen Verkehrsforums hat das Präsidium die Aufnahme von 6 neuen Mitgliedern im ersten Halbjahr 2011 beschlossen.

Damit baut die verkehrsträgerübergreifende Wirtschaftsvereinigung seinen Mitgliederbestand weiter aus. Aktuell sind mit den neuen Mitgliedern 166 Unternehmen und Verbände im Deutschen Verkehrsforum vertreten.

Thomas Hailer, Geschäftsführer des Deutschen Verkehrsforums: „Auch in diesem Jahr freuen wir uns, gleich zu Jahresbeginn 6 neue Mitglieder bei uns begrüßen zu können. Das ist sehr positiv, denn eine starke Stimme in der Öffentlichkeit und Politik braucht auch starke und engagierte Unternehmen, die sich zusammenschließen. Ich bin sehr zufrieden, dass es uns gelungen ist, unsere

Mitgliederzahl gegenüber 2010 sogar ein wenig auszubauen.“ Das sind die 6 neuen Mitglieder im Deutschen Verkehrsforum: Die Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG), die Unternehmensberatung ConMoto Consulting Group GmbH, die HCL GmbH als global tätiges Technologie- und IT-Unternehmen, die Anwaltskanzlei „adesse anwälte“, die auf Eisenbahnrecht spezialisiert ist, der Bundesverband der deutschen Zementindustrie e.V (bdz), sowie die Dettmer Group KG. Die Dettmer Reederei ist eine der größten privaten europäischen Binnenschiffahrtsreedereien und verstärkt das Deutsche Verkehrsforum hauptsächlich bei Häfen- und Schifffahrtsbelangen. Die Dettmer Gruppe ermöglicht aber auch Transport- und Serviceleistungen mit Luftfracht, Schienen- und Straßentransporte sowie Lager- und Kommissionierung. ■

Expertengespräch Binnenschifffahrt in Nordrhein-Westfalen

Für Nordrhein-Westfalen spielt Logistik eine bedeutende Rolle. Das anhaltende Wachstum der globalen Warenströme bietet für das Verkehrssystem Binnenwasserstraße große Entwicklungschancen. Potenziale können aber nur erschlossen werden, wenn die Wasserstraßeninfrastruktur bedarfsgerecht und zukunftsfest vorgehalten und ausgebaut wird. NRW mit seiner stark exportorientierten Wirtschaft ist auf leistungs- und wettbewerbsfähige Seehäfen und entsprechende Hinterlandanbindungen angewiesen. Nur so kann die für die Wirtschaft benötigte Gütermobilität gewährleistet werden. Die NRW-Landesregierung lädt ein zu einem Expertengespräch „Binnenschifffahrt in Nordrhein-Westfalen - Rahmenbedingungen optimieren“ am Freitag, 7. Oktober 2011, 9.30 Uhr bis 15.00 Uhr, Haus der Unternehmer in Duisburg. ■

Das Schiffsbild der Monats - April 2011 -



Das 110 Meter lange TMS „Leonie Deymann“ beim Aufdrehen vom Rhein in die Ruhrmündung.

Foto: Friedbert Barg

Lohnsteuerhilfverein Vereinigte Lohnsteuerhilfe e.V.:

Steuerliche Verbesserung bei Tätigkeit auf Schiffen

Wer nicht im Betrieb seines Arbeitgebers, sondern auf auswärtigen Einsatzstellen beruflich tätig ist, kann für jeden Tag einer solchen „Auswärtstätigkeit“ eine Pauschale für seine Verpflegungsmehraufwendungen bei der Steuer geltend machen. Das gilt auch für Fahrer und anderes Bordpersonal, die ihre Arbeit auf einem LKW, Bus, Flugzeug oder Schiff verrichten. Für diese Personen beginnt jedes Mal eine neue Auswärtstätigkeit, wenn sie den Betriebshof oder den Heimathafen verlassen. Mit jeder Rückkehr dorthin endet die einzelne Fahrtätigkeit.

Für Arbeitnehmer, die längerfristig an ein und derselben auswärtigen Tätigkeitsstätte im Einsatz sind, ist der Abzug von Verpflegungsmehraufwendungen allerdings auf maximal drei Monate begrenzt. Davon betroffen sind vor allem Leiharbeiter und

Arbeiter auf Großbaustellen. Für Bus- und LKW-Fahrer oder gar Piloten und Flugbegleiter spielt die zeitliche Begrenzung für die Verpflegungspauschalen aber keine Rolle. Denn es ist kaum vorstellbar, dass sie drei Monate lang nicht zu dem Betriebshof oder dem Flughafen zurück kehren, dem sie zugeordnet sind.

Bei Besatzungsmitgliedern von Schiffen, kann die Dreimonatsfrist für den Abzug von Verpflegungsmehraufwendungen jedoch problematisch sein. Nämlich dann, wenn das Schiff erst nach mehr als drei Monaten wieder in seinen Heimathafen einläuft. In diesen Fällen haben die Finanzämter für die Zeit nach Ablauf von drei Monaten auch keine Verpflegungspauschalen mehr anerkannt. „Das hat sich durch ein Urteil des Bundesfinanzhofs (BFH) nun geändert“, weiß Jörg Strötzel, Vorstandsvorsitzender des größten

deutschen Lohnsteuerhilfvereins VLH, zu berichten.

„Die Tätigkeit auf einem Schiff ist nicht mit einer ortsfesten Tätigkeitsstätte vergleichbar“, so Strötzel. „Bleibt man länger am selben Ort, kann man sich spätestens nach drei Monaten auf die dortigen Verpflegungsmöglichkeiten einstellen. Bei einem sich fortbewegenden Fahrzeug bzw. Schiff ist das nicht der Fall.“ Daher habe der BFH in seinem Urteil v. 24.02.2011 (Az.: VI R 66/10) BFH entschieden, dass die Dreimonatsfrist für den Abzug der Verpflegungspauschalen bei einer Fahrtätigkeit nicht mehr anzuwenden ist. „Bei längeren Fahrten auf See können also Verpflegungsmehraufwendungen zeitlich unbegrenzt abgezogen werden können“, fasst Strötzel zusammen.

Der Lohnsteuerhilfverein Vereinigte Lohnsteuerhilfe e.V. (VLH) ist Deutschlands größter Lohnsteuerhilfverein und betreut fast 700.000 Mitglieder. Durch seine bundesweit rund 2.800 örtliche Beratungsstellen - viele davon sind nach DIN 77700 zertifiziert - erstellt er Steuererklärungen für Arbeitnehmer und Rentner im Rahmen der gesetzlichen Beratungsbefugnis nach § 4 Nr. 11 StBerG. ■

Für die Berichterstattung aus dem anspruchsvollen Umfeld der

nationalen und internationalen Logistik
- speziell Schifffahrt und Häfen -

suchen wir eine/n

freie/n Mitarbeiter/in für unsere Redaktion

Diese nebenberufliche Tätigkeit eignet sich besonders für schreibgewandte und fachjournalistisch interessierte Mitarbeiter/innen aus Logistik-, Hafen- und Schifffahrtsunternehmen sowie Fachverbänden und Behörden aus diesem Bereich.

Schifffahrts-Magazin

Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf

Tel. 0211-383683 Fax 0211-383684

f.barg@schifffahrts-magazin.de

Viele hätten gerne nochmals an einem Kurs unter den modernen Bedingungen teilgenommen

Ehemalige Schiffsjungen zu Gast im Homberger SBK

Willy Görtz hatte den Wunsch, seine ehemaligen Schiffsjungen, die gemeinsam in den 70er und 80er-Jahren bei der Haniel Reederei den Beruf des Binnenschiffer gelernt haben, nach mehr als 20 Jahren wieder zu treffen. Über ein Jahr hat er akribisch die Adressen gesammelt. Mehr als 60 Ehemalige angeschrieben und das Treffen vorbereitet. Am 9. April war es endlich so weit. Fast 30, nun gestandenen Binnenschiffer, trafen sich in Duisburg-Homberg. Aus allen Teilen der Republik waren sie angereist. Teilweise brachten sich ihre Ehefrauen mit, um diesen zu zeigen, wo ihre Wirkungsstätte in der Vergangenheit war. Pünktlich um 12.45 Uhr trafen die Teilnehmer am Schiffer-Berufskolleg Rhein (SBK) ein. Die meisten kannten den neuen Standort noch nicht, denn das Berufskolleg ist erst seit 1989 am Bürgermeister-Wendel-Platz. Vorher war die Schule an der Feldstraße angesiedelt.

Der Schulleiter, Hans-Günter Portmann begrüßte die Teilnehmer. In einem Vortrag stellte er die Schule und die Veränderungen, die sich in den letzten Jahren ergeben haben, vor. Bei einem anschließenden Rundgang machten sich die ehemaligen ein Bild von der heutigen modernen Schule. Den Ehemaligen wurde der neue Flachwasserfahrtsimulator, die Motorenhalle sowie das Sicherheitszentrum mit allen Einrichtungen vorgestellt. Die Besucher waren sichtlich überrascht, wie sich ihre Schule im Laufe der Zeit positiv verändert hat. Viele hätten gerne nochmals an einem Kurs unter diesen neuen Bedingungen teilgenommen. Um 15.30 Uhr verabschiedete der Schulleiter die ehemaligen Schiffsjungen mit dem Wunsch, den nächsten Besuch nicht erst in weiteren 20 Jahren durchzuführen. Nach Besichtigung der Schule folgte noch eine Hafenrundfahrt, die der ehemalige Schiffsjunge Moser organisiert hatte. Der Abend wurde abgerundet im „Rheingarten“.



Trafen sich nach über 40 und 30 Jahren im Homberger Schiffer-Berufskolleg wieder: Ehemalige Schüler der Schifferberufsschule an der Feldstraße in Homberg.

3. BranchenForum SchifffahrtHafenLogistik.NRW

Kein Wachstum ohne Mobilität

Eine Gemeinschaftsveranstaltung des Logistikclusters NRW, des Verbandes Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen (VVWL) e.V. und der Niederrheinischen IHK unter dem Titel „Die Zukunft des Maritimen Logistikstandortes NRW“ findet im Rahmen des 3. BranchenForum SchifffahrtHafenLogistik.NRW am 8. Juni 2011 ab 13 Uhr in der IHK Duisburg statt. Ohne Mobilität ist kein wirtschaftliches Wachstum möglich und gleichzeitig erfordert wirtschaftliches Wachstum mehr Mobilität. Diese einfach klingende Gleichung stellt jedoch eine enorme Herausforderung für die heutige Verkehrspolitik dar. Die Politik muss nicht nur mit den richtigen Rahmenbedingungen Mobilität ermöglichen, sondern sie muss auch mit einer leistungsfähigen Infrastruktur Wachstum, Beschäftigung und Wohlstand für die Zukunft sicherstellen. Der Maritimen Wirtschaft kommt dabei eine zentrale Rolle zu und diese Bedeutung wird künftig noch weiter steigen. Nach einer aktuellen Studie des niederländischen Forschungsinstituts NEA, die im Auftrag der EU-Kommission erstellt wurde, wird das Volumen der an europäischen Seehäfen gehandelten Güter bis 2030 um 16,25 Prozent gegenüber heute zulegen. Wie die Bundespolitik diese Aufgaben stemmen will, wird Reinhard Klingen, Abteilungsleiter Schifffahrt, Wasserstraßen, im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in seinem Vortrag „Die Maritime Standortpolitik der Bundesregierung 2011 Plus“ erläutern und dabei auch die Themen Umsetzung Nationales Hafenkonzept, Investitionen und Hafenpolitik sowie auch die WSV-Reformpläne behandeln. Auch für Nordrhein-Westfalen als Logistikstandort Nr. 1 in Deutschland und führender Schifffahrts- und Hafenstandort in Europa sind leistungsfähige Logistiksysteme und Infrastrukturnetze mit ausreichenden Kapazitäten unerlässliche Erfolgsfaktoren. Die NRW-Sicht wird der Parl. Staatssekretär Horst Becker aus dem Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen mit seinem Vortrag „Maritimer Logistikstandort NRW – Entwicklungsperspektiven und politische Herausforderungen“ darlegen. ■

BDB zufrieden mit Ankündigungen der Europäischen Kommission zur Stärkung der Binnenschifffahrt

Weißbuch zur künftigen Verkehrspolitik liegt vor

Das am 28. März 2011 in Brüssel von EU-Verkehrskommissar Siim Kallas vorgestellte Weißbuch für den Verkehrssektor zeigt die zukünftigen Schwerpunkte der europäischen Verkehrspolitik auf. Die Unterlage enthält mittel- und langfristige Ziele der Europäischen Kommission für die Jahre bis 2030 bzw. bis 2050 bezüglich einer Verbesserung des europäischen Verkehrssystems und zeigt im Rahmen eines Maßnahmenkatalogs für alle Verkehrsträger insgesamt 40 mögliche Initiativen auf, für deren Umsetzung sich die Kommission im kommenden Jahrzehnt einsetzen will.

Aus dem Weißbuch, das keine Gesetzeskraft entfaltet, sondern vielmehr ein Strategiepapier darstellt, gehen die Kernanliegen der Kommission hervor: Der europäische Verkehrssektor muss seine Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen reduzieren, um zukunftsfähig zu sein. Dazu ist ein neues Mobilitätskonzept erforderlich, gestützt auf neue Technologien und ein nachhaltigeres Verhalten. Darüber hinaus verfolgt die Kommission das Ziel, den Ausstoß von Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor deutlich zu reduzieren. Im Jahr 2030 sollen die Emissionen rund 20 Prozent unter dem Niveau von 2008 liegen, und bis 2050 wird eine Reduzierung um 60 Prozent im Vergleich zum Basisjahr 1990 angestrebt. Diese Zielsetzung findet die volle Unterstützung des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB).

Für den Binnenschifffahrtsssektor stellt der BDB zufrieden fest, dass die Europäische Kommission dem Verkehrsträger auch weiterhin ihre Unterstützung zusichert. Die Binnenschifffahrt soll zukünftig eine stärkere Position unter den Verkehrsträgern einnehmen, insbesondere im Seehafenhinterlandverkehr und hinsichtlich der Verbindung der europäischen Meere. „Bestrebungen der Europäischen Kommission, geeignete Rahmenbedingungen zu schaffen, um den Binnenmarkt für die Binnenschifffahrt weiter zu optimieren und Hindernisse, die eine verstärkte Nutzung des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt bislang verhindern, zu beseitigen, stoßen beim Binnenschifffahrtsgewerbe auf breite Zustimmung“, erklärt BDB-Präsident Dr. Gunther Jaegers.

Grundsätzlich erfreut ist der Branchenverband auch hinsichtlich der konkreten Verkehrsverlagerungsabsicht der Kommission.

Für den Bereich des Güterverkehrs wird beabsichtigt, auf Strecken über 300 Kilometern bis zum Jahr 2030 etwa 30 Prozent und bis 2050 mehr als 50 Prozent des Straßengüterverkehrs auf die Wasserwege und die Schiene zu verlagern. Zur Umsetzung dieser Zielsetzung plant die Kommission vor allem den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Die Verlagerungsabsichten der Kommission begrüßt der BDB insbesondere im Hinblick darauf, dass der Verkehrsträgervergleich der Planco Consulting GmbH aus dem Jahre 2007 zeigt, wie vorteilhaft der Transport per Binnenschiff ist.

Nicht zweckmäßig erscheint aus Sicht des Gewerbes jedoch die Beschränkung auf Distanzen von über 300 Kilometern, da das Problem der zunehmenden Überlastung der Straßenwege gerade auch kürzere Fahrstrecken betrifft. „Auch auf kürzeren Strecken, gerade in staubelasteten Regionen, kann die Binnenschifffahrt durchaus Verkehre übernehmen“, so Dr. Jaegers. Multimodale Logistikketten beabsichtigt die Kommission durch eine bessere Verknüpfung der Verkehrsträger zu optimieren; die Binnenschifffahrt soll zukünftig noch stärker in diese Logistikketten einbezogen werden.

Schließlich begrüßt der BDB die Ankündigungen von Verkehrskommissar Kallas, das Aktionsprogramm NAIADES fortzuführen.

Rekord bei Containern Binnenschifffahrt wächst um 13%

Die Binnenschifffahrt in Deutschland ist im Jahr 2010 beim Gütertransport um 12,8% gewachsen. Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) nach vorläufigen Angaben weiter mitteilt, ist die Beförderungsmenge gegenüber 2009 um 26 Millionen Tonnen auf 229,9 Millionen Tonnen gestiegen. ■

Vortrag von Rechtsanwalt Markus Jaegers

Frachtvertragliche Ansprüche bei Blockaden von Wasserstraßen

Die Abteilung für Binnenschifffahrtsrecht an der Universität Mannheim kündigt für Mittwoch, den 11. Mai 2011, einen Vortrag von Rechtsanwalt Markus Jaegers, Duisburg, um 17:15 Uhr im Hörsaal EO 145 zum Thema: „Frachtvertragliche Ansprüche bei Blockaden von Wasserstraßen“ an. Interessenten können sich an die Abteilung für Binnenschifffahrtsrecht an der Universität Mannheim, Tel.: 0621/181-1443, Fax: 1445 wenden. ■

Tankmanagement aus einer Hand....

...vom Tank bis ins Steuerhaus!

Vom Füllstand



über

Druck und Temperatur



zur

Überwachung



und

Auswertung



Drei starke Partner für ein gemeinsames Ziel

FS Schiffstechnik
GmbH & Co. KG
Wertstraße 25
47053 Duisburg

++49-203/60367-0
++49-203/60967-16
E-Mail: fs-schiffstechnik@t-online.de
Internet: www.fs-schiffstechnik.de

Wittig GmbH
Max-Peters-Straße 13
47059 Duisburg

Tel.: ++49-203/93273-0
Fax: ++49-203/93273-66
E-Mail: info@wi-du.de
Internet: www.wi-du.de



BDB rügt Stimmungsmache von SPD und Grünen Donauausbau nicht politisch instrumentalisieren

Auf Kritik stößt beim Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) die über die Medien verbreitete Ankündigung von SPD und Grünen, in den kommenden Wochen Massenproteste nach dem Vorbild von „Stuttgart 21“ gegen den Donauausbau organisieren zu wollen. Europa- und bayerische Landtagsabgeordnete beider Parteien wollen in den kommenden Wochen und Monaten massiv Druck auf Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer ausüben, um einen Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen ohne Staustufe durchzusetzen.

Der BDB warnt davor, ein wichtiges Infrastrukturprojekt wie den Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen im Hinblick auf vorangegangene Wahlergebnisse politisch zu instrumentalisieren und danach zu bewerten, ob sich das Thema gut für einen bürgerlichen Massenprotest eignet. Zwar ist es richtig, dass der Bundestag vor knapp 10 Jahren einen – die nachfolgenden Regierungen in keiner Weise bindenden – Beschluss zum Ausbau ohne Staustufen gefasst hat. Richtig ist aber auch, dass es die SPD und deren damaliger Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee waren, die im Jahr 2007 eine weitere so genannte variantenunabhängige Untersuchung zum Donauausbau in Auftrag gegeben haben, in der gezielt auch der Ausbau mittels Staustufe in die Betrachtung einbezogen wird. Daher befremdet es, dass nun ausgerechnet die SPD sich gegen ihre eigene Vorgehensweise wendet und sich in Stimmungsmache gegen Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer versucht. Die im Verfahren „Stuttgart 21“ von der Bevölkerung bemängelte Transparenz wird im Rahmen des Donauausbaus durch die variantenunabhängige Untersuchung und die kritische Begleitung durch die so genannte Monitoring-Gruppe sichergestellt, die mit Ausbaubefürwortern und Ausbaugegnern besetzt ist und den Fortgang der Untersuchungen an der Donau kontinuierlich begleitet. Dr. Jaegers vertritt die Interessen des Schifffahrtsgewerbes in der Monitoring-Gruppe. ■

Anhörung im Ausschuss für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages

Experten sehen Verkehrsinfrastruktur als unterfinanziert

Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland ist unterfinanziert. Darin waren sich die Experten bei einer öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung einig. D

Dabei ging es um insgesamt drei Anträge der Fraktionen der SPD „Stillstand in der Verkehrspolitik überwinden – Zukunftskommission zur Reform der Infrastrukturfinanzierung einrichten“, Die Linke „Grundlegende Neuausrichtung der Verkehrsinvestitionspolitik für Klima- und Umweltschutz, Barrierefreiheit, sozialer Gerechtigkeit und neue Arbeitsplätze“ sowie Bündnis 90/Die Grünen „Durch eine neue Investitionspolitik zu mehr Verkehr auf der Schiene“.

Mittelumschichtung ist Fehler

Andreas Kossak (AK Forschung & Beratung, Hamburg) betonte, dass nach seiner Ansicht die Unterfinanzierung sowohl bei der Straße als auch bei der Schiene und den Bundeswasserstraßen höher sei als bisher angenommen.

„Vor diesem Hintergrund wird es für verfehlt angesehen, die Umschichtung von Mitteln aus einem unterfinanzierten Sektor in einen anderen unterfinanzierten Sektor in Betracht zu ziehen“, erklärte er. Vielmehr müsse dies zum Anlass genommen werden, Instrumente und Prozeduren der Bundesverkehrswegeplanung auf den Prüfstand zu stellen. Deshalb begrüßte er auch die von der SPD geforderte Einsetzung einer „Untersuchungskommission zu der Form der Infrastrukturfinanzierung“.

Außerdem sprach sich der Sachverständige unter anderem für den vermehrten Einsatz von Öffentlich Privaten Partnerschaften (Public Private Partnership, PPP) zur Finanzierung der Bundesverkehrswege aus. Richtig eingesetzt könne PPP einen wirkungsvollen Beitrag zur effizienteren Nutzung der verfügbaren Mittel liefern.

Er wies darauf hin, dass von den meisten Gremien die schrittweise Einführung von entfernungs-/belastungs-/umweltwirkungsabhängigen Benutzungsgebühren für alle Motorfahrzeuge auf allen Straßen für not-

wendig erachtet werde. Es habe sich allerdings gezeigt, dass die Umsetzung einer Maut in der Öffentlichkeit umstritten sei.

Bereitstellungsagenturen

Auch Stefan Kooths vom Institut für Weltwirtschaft an der Universität Kiel sprach sich für eine Nutzerfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur aus. Er setzte sich dafür ein, die Finanzierungskreisläufe der Verkehrsinfrastruktur aus dem allgemeinen Staatshaushalt herauszulösen und in kapitalmarktfähige Bereitstellungsagenturen auszugliedern. Der Sachverständige wies darauf hin, dass der Anteil der Investitionen an den Gesamtausgaben des Staates seit 20 Jahren „im Trend rückläufig“ sei.

Neue Vorhaben besser auf Seehafen/Hinterlandverkehre ausrichten

Werner Reh vom Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) kritisierte unter anderem die bisherigen Investitionen in die Schiene. Er schlug dagegen unter anderem vor, neue Vorhaben auf den Schienengüterverkehr und den Seehafen/Hinterlandverkehr auszurichten, um die Kapazität des Güterverkehrs bis 2025 zu verdoppeln. Außerdem regte er an, Großvorhaben neu zu diskutieren und eventuell umzuplanen. Dazu zählte er in seiner schriftlichen Stellungnahme das Projekt Stuttgart 21 in Verbindung mit der Neubaustrecke Ulm-Wendlingen (Kosten 10 Milliarden Euro), die ICE-Strecken Nürnberg-Erfurt und Erfurt-Leipzig/Halle (7 Milliarden Euro) und die „Y-Trasse“ Bremen/Hamburg-Hannover (3 Milliarden Euro).

Stefan Gerwens (Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur) forderte, die Investitionen in alle Bundesverkehrswege „deutlich“ zu steigern. Dabei müssten Vorhaben von hohem gesamtwirtschaftlichen Nutzen und einer deutlichen Verbesserung der Verkehrsqualität Vorrang haben.

Der eingeleitete Einstieg in einen Finanzierungskreislauf Fernstraße sei ein richtiger Schritt, um Fehler bei der Einführung der Lkw-Maut zu korrigieren. ■

Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen soll als Grundlage für Mittelvergabe bei den Hafenanbindungen dienen

Scheurle zu Fortschritten beim Nationalen Hafenkonzert

Prof. Klaus-Dieter Scheurle, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), hat anlässlich der Mitgliederversammlung des Deutschen Verkehrsforums über die Fortschritte bei der Umsetzung des Nationalen Hafenkonzertes berichtet und Stellung zur Wasserstraßenreform bezogen.

Scheurle erläuterte die eingeleiteten und umgesetzten Maßnahmen beim Nationalen Hafenkonzert des BMVBS. Der Beirat des Nationalen Hafenkonzertes soll zu seiner nächsten Sitzung einen beschlussreifen Katalog zur weiteren Vorgehensweise erarbeiten.

Außerdem ging Scheurle auf die Eckpunkte des Bundeshaushaltes ein: Die Infrastrukturmittel für die Binnenschifffahrt würden bei 0,9 Mrd. Euro liegen. Insgesamt erhalte die Binnenschifffahrt (Infrastruktur plus sonstige Verwendungen) 1,8 Mrd. Euro.

WSV-Reform

Der Lenkungskreis nahm zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) Stellung. Ein Kritikpunkt ist, dass sich das BMVBS bei der Kategorisierung ausschließlich auf die Transportintensität (Tonnage) stützen will.

Laut Scheurle solle das Verkehrsaufkommen entscheidend sein, unter Einbeziehung der Prognose bis 2025 und bei flexibler Anpassungsmöglichkeit gegenüber künftigen Änderungen.

Die Kategorisierung werde Ende April 2011 vorgestellt. Außerdem soll ein Gutachten zur Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen als Grundlage für die Konzentration der Mittelvergabe bei den Hafenanbindungen dienen. Die Ergebnisse sollen Ende 2011 vorliegen.

Dienstleistungsrichtlinie

Diego Teurelincx, Secretary-General der FEPORT - Federation of European Private Port Operators, berichtete über Pläne der EU-Kommission für eine Regelung von Dienstleistungskonzessionen für Hafenbetriebe. Die Generaldirektion Binnenmarkt arbeitet momentan an einem Regelungsvorschlag. Gegen das Vorhaben sprechen die gleichen Argumente wie beim bereits zwei Mal gescheiterten Port-Package.

Offshore-Windenergie

Jens Eckhoff, Präsident der Stiftung Offshore-Windenergie, zeigte das Potenzial und die Herausforderung für die Hafengewirtschaft bei Offshore-Windenergie-Projekten auf. Für Deutschland forderte Eckhoff u.a. eine stärkere finanzielle Förderung und Netzanschlussgarantien.

Korridoranalyse

Dr. Sebastian Jürgens, Mitglied des Vorstandes HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG, berichtete über die bisherigen Ergebnisse der Arbeitsgruppe zur optimierten Vernetzung von See- und Binnenhäfen. Die Korridoranalyse bei Binnenschiff und Schiene werde gegenwärtig vertieft. Hinsichtlich der heutigen Binnenterminal-Landschaft attestierte Jürgens fehlende Kapazitäten für den Kombinierten Verkehr in den Wirtschaftszentren.

Die identifizierten Maßnahmen aus der Schwachstellenanalyse müssten umgesetzt und die Analyse erweitert werden.

Für die Erweiterung vorschlagen sind die Relationen Hamburg - Magdeburg (Binnenschiff) und Deutsche Seehäfen - Niederrhein (Schiene). ■

Hafen Novi Sad Privatisierung nach Streiks gestoppt

Die ursprünglich geplante Privatisierung des Donauhafens Novi Sad (Foto) wurde nach umfangreichen Streikaktionen der Belegschaft gestoppt. Dr. Bojan Pajtic, Präsident der Provinz Vojvodina beteuerte, es war nie geplant, den Hafen zu privatisieren. Vielmehr sind die Eigentümer Republik, Land und Stadt auf der Suche nach einem strategischen Partner. Nicht bestätigen wollte Pajtic, dass die französische Reederei CFNR gute Chancen auf den Zuschlag hat. CFNR, die neben Schifffahrt auch Logistik und Hafenverwaltung betreibt, hat bereits eine Niederlassung in Belgrad (CFND) und könnte mit dem wich-



tigen Hafen einen bedeutenden Schritt in Richtung Osten machen, - zumal die Reederei auf der Donau bereits lange vor der Osterweiterung eine wichtige Rolle gespielt hat. Der Hafen Novi Sad, am linken Donauufer bei Km 1253,5, liegt außerdem am Beginn des Entwicklungsgebietes Donau-Theiß-Bega mit einem wertvollen - 24 ha großen - Areal nahe internationaler Verkehrsverbindungen. Die Vojvodina mit der Provinzhauptstadt Novi Sad ist die Kornkammer Serbiens und Agrarprodukte daher auch ein wichtiges Umschlagsgut für den Hafen, der zuletzt allerdings nur etwa 600.000 Jahrestonnen umgeschlagen hat. PB ■

Schulungskurse



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

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

ATLAS Schifffahrt

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

Teilnehmer der Binnenschifffahrtskonferenz Elbe richten konkrete Forderungen an die Bundesregierung

Die Elbe für den internationalen Verkehr ertüchtigen und stärken

Von Friedbert Barg

Wer am 14. April 2011 durch das Haus der Landesvertretung von Sachsen-Anhalt in der Berliner Luisenstraße ging, sah vor insgesamt vier Räumen Schilder mit den Hinweisen „Binnenschifffahrtskonferenz Elbe. Arbeitsgruppe (1,2,3 oder 4)“ angebracht. Und wer dann noch in diese Räume hineinging, sah dort tatsächlich an großen Tischen über Arbeitspapiere gebeugte Köpfe und Hände, die konzentriert Notizen machten.

Sach- und fachkundige Damen und Herren - gleichermaßen Bundestagsabgeordnete, Hafenchefs, Reeder, Partikuliere, Befrachter und Fachjournalisten - befassten sich sehr intensiv mit der Lage der Binnenschifffahrt auf der Elbe. Sie alle - insgesamt über 150 - hatten sich auf Einladung der Kammerunion Elbe/Oder (KEO) hier zusammengefunden, um zu beraten, wie die freien Kapazitäten der Elbe für ökologisch vorteilhafte Transporte ausgeschöpft werden können, denn Straßen- und Schienenverbindungen im

Elbstromgebiet sind bereits stark ausgelastet. Wesentliche Voraussetzung für eine ökonomisch wettbewerbsfähige Binnenschifffahrt auf Mittel- und Oberelbe ist eine Fahrrinntiefe von mindestens 1,60 Meter an mindestens 345 Tagen im Jahr. Und genau darum - und um das aktuell geltende Hafenkonzzept der Bundesregierung, in dem eine bessere Vernetzung der See- und Binnenhäfen zugesagt wurde, um die anstehende Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und die damit einhergehende Neu-Kategorisierung der deutschen Wasserstraßen - ging es bei dieser Veranstaltung.

Zuvor hatten sich die Teilnehmer in einem Grußwort von Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, auf den neuesten Stand hinsichtlich der Absichten der Bundesregierung bringen lassen. Danach ist es die feste Absicht der Bundesregierung, den Hamburger Hinterlandverkehr per Binnenschiff zu vervielfachen. Gleichzeitig sprach der Staatssekretär auch über ein mögliches



Ivo Toman, stellv. Verkehrsminister der Tschechischen Republik. Fotos: F. Barg

Umdenken der Bundesregierung im Hinblick auf die sogenannten „Reststrecken“ an der Elbe. Hier werden - ein Zeitplan steht noch exakt fest - zur Hebung des Wasserstandes Bühnen gebaut.

Prof. Hans-Jörg Schmidt-Trenz, Präsident der KEO, begrüßte die in Aussicht gestellten Verbesserungen für die Elbschifffahrt ausdrücklich: „Eine Steigerung von ein auf fünf Prozent beim Verkehrsträger Binnenschiff wäre ein riesiger Fortschritt, weil die Verkehre durch einen erhöhten Ladungsanteil auf der Elbe noch wirtschaftlicher würden.“



Auf vorbereiteten Merkzetteln - wie hier auf dem Foto aus der Arbeitsgruppe mit Rolf Lack - hielten die Teilnehmer ihre Gedanken fest.

Die Teilnehmer der Binnenschifffahrtskonferenz Elbe informierten sich darüber hinaus in drei Impulsvorträgen und der anschließender Diskussion mit Verbands- und Unternehmensvertretern über die aktuelle Situation. So beschrieb Wolfgang Hurtienne die „Perspektiven für die Binnenschifffahrt im Hamburger Hafen“ aus der Sicht der Hamburg Port Authority, sprach Björn Pistol aus der Sicht der verladenden Wirtschaft, und Peter Plewa, Geschäftsführer der HHLA Intermodal GmbH und zugleich Geschäftsführer des Vereins zur Förderung des Elbstromgebietes zum Thema „Was erwartet der Elbstromverein von der Bundesregierung?“

So gewappnet und vorbereitet gingen die Teilnehmer in die Arbeitsgruppen, die sich wiederum mit gezielt vorbereiteten Themen befassten.

Unter der Leitung des Bundestagsabgeordneten Jürgen Klimke befasste die Arbeitsgruppe 1 mit dem Thema „Benötigte Infrastruktur auf der Elbe“; die Arbeits-



Prof. Hans-Jörg Schmidt-Trenz, Präsident der Kammerunion Elbe/Oder (KEO)

gruppe 2 mit Jörg Rusche, Geschäftsführer des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt, erarbeitete Gedanken zu „Binnenschifffahrt - ein schwaches Glied des Modalsplits?“, während die AG 3 unter BUSS-Geschäftsführer Heinrich Ahlers den „Güterverkehr auf der Elbe mit Praxisbeispielen und Potenzialanalyse“ und die 4. Arbeitsgruppe unter der Leitung von Rolf Lack, früherer Leiter des WSA Magdeburg, die „Binnenschifffahrt im Spannungsverhältnis zwischen Ökologie und Ökonomie“ zum Thema hatte.

Die Ergebnisse der vier Arbeitsgruppen werden wir in unserer nächsten Ausgabe vorstellen. Die wesentlichsten Forderungen der Binnenschifffahrtskonferenz haben die Teilnehmer gleichzeitig in einer Resolution zusammengefasst, die wir hier rechts nebenstehend veröffentlichen. Die Fotos auf der Seite 14 dieser Ausgabe zeigen Momentaufnahmen aus den Sitzungsräumen der Arbeitsgruppen.

Ein besonderer Gast der Binnenschifffahrtskonferenz zur Situation der Binnenschifffahrt auf der Elbe war der stellvertretende tschechische Verkehrsminister Ivo Toman. Dieser Teil der Konferenz fand im Rahmen eines Parlamentarischen Abends in der Berliner Landesvertretung der Freien und hansestadt Hamburg in der Berliner Jägerstraße statt. Toman beschrieb dort sehr eindringlich die Bedeutung der Elbe für die Tschechische Republik und stellte gleichzeitig geplante Projekte.

Lesen Sie hierzu auch das Editorial auf der Seite dieser Ausgabe

Berliner KEO-Resolution

Anlässlich der „Binnenschifffahrtskonferenz für die Elbe“ am 13.4.2011 in Berlin hat die Kammerunion Elbe/Oder (KEO) die nachfolgende Resolution verabschiedet:

Im Bewusstsein, dass

- die Elbe eine internationale Wasserstraße ist, die eine wichtige Rolle für ökologisch vorteilhafte Verkehre und wirtschaftliche Entwicklungen der gesamten Elbregion – rund 16 Millionen Einwohner – darstellt,
- die Bundesrepublik Deutschland völkerrechtlich verpflichtet ist, der Tschechischen Republik über die Elbe den seewärtigen Zugang zu den Weltmeeren und Weltmärkten zu garantieren,
- das Deutsche und Tschechische Verkehrsministerium eine gemeinsame Absichtserklärung im Jahr 2006 unterzeichnet haben, in der sich beide Parteien für die Entwicklung eines effektiven Transportsystems und den Aufbau sowie die Modernisierung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T) – zu dem die Elbe gehört – aussprechen,
- im Nationalen Hafenkonzept der Bundesregierung u.a. die stärkere Vernetzung der See- und Binnenhäfen zugesagt worden ist,
- an der Mittel- und Oberelbe bereits signifikante Investitionen in die Häfen getätigt worden sind, die ohne die Durchführung der erforderlichen Strombaumaßnahmen abgewertet werden,
- zwischen Geesthacht und Dresden nur wenige Stellen mit unzureichender Fahrrinntiefe die Leistungsfähigkeit des Flusses insgesamt beschränken und somit mit relativ geringen Kosten bedeutende Verkehrskapazitäten auf der Elbe aktiviert werden können,
- die Elbe als frei fließender Fluss besondere ökologische Qualitäten hat, auf die bei allen Unterhaltungs- und Ertüchtigungsmaßnahmen Rücksicht zu nehmen ist,
- die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und die Setzung von Prioritäten beim Infrastrukturausbau der Wasserstraßen vor dem Hintergrund begrenzter öffentlicher Haushaltsmittel erfolgt, fordern die Mitglieder der Kammerunion Elbe/Oder alle Entscheider auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene auf, sich für die anforderungsgerechte Schiffbarkeit des internationalen Flusses Elbe unter Berücksichtigung seiner ökologischen Qualitäten einzusetzen und auf die Umsetzung der folgenden Eckpunkte hinzuwirken:
- Herstellung einer stabilen und zuverlässigen Fahrrinntiefe der Mittel- und Oberelbe von mindestens 1,60 m an mindestens 345 Tagen im Jahr zwischen Hamburg und Dresden sowie von mindestens 1,50 m zwischen Dresden und der deutsch-tschechischen Grenze. Die Wiederherstellung des Zustandes vor dem Elbe-Hochwasser in 2002 ist eine wesentliche Voraussetzung für eine wirtschaftliche und zuverlässige Binnenschifffahrt. Zusätzlich sind umweltverträgliche und kosteneffiziente Maßnahmen zur Verbesserung der flusseigenen Räumkraft, insbesondere in den Strecken bei Hitzacker/Dömitz und Coswig, notwendig. Damit wird die Voraussetzung für einen durchgängig dreilagigen und zuverlässigen Containerverkehr geschaffen.
- Überarbeitung des Kriterienkataloges für die geplante Kategorisierung der Wasserstraßen. Bei der Mittel- und Oberelbe sind insbesondere das zukünftige Potenzial, der gesamtwirtschaftliche Nutzen sowie ihre Bedeutung als Hinterlandanbindung von Deutschlands größtem Seehafen zu berücksichtigen, so dass die internationale Wasserstraße Elbe je nach Streckenabschnitt in das Vorrang- und Hauptnetz des künftigen Bundeswasserstraßennetzes aufzunehmen ist.
- Herstellung der durchgängigen Schiffbarkeit bis in die tschechischen Wirtschaftszentren, die insbesondere durch den Bau einer Staustufe zwischen Decín und der deutsch-tschechischen Grenze durch die Tschechische Regierung vorangetrieben wird, um die wirtschaftliche Verflechtungen zwischen beiden Staaten zu intensivieren, von denen schon heute die tschechische und deutsche Wirtschaft und die Seehäfen profitieren.
- Bedarfsgerechter Ausbau der angrenzenden Kanäle und Flüsse der Elbe, insbesondere für einen durchgängig zweilagigen und zuverlässigen Containerverkehr. Der Bau des zweiten Abstiegsbauwerkes in Scharnebeck, der Schleuse Kleinmachnow und Schleusenkanal Tornitz würden die Regionen an das Wasserstraßennetz der Elbe und des Seehafens in Hamburg optimal anbinden. Auch ist die direkte Verbindung zur Ostsee über den Elbe-Lübeck-Kanal und den Hafen Lübeck langfristig zu sichern.

Fortsetzung von Seite 13 - Binnenschifffahrtskonferenz Elbe - Berlin 13. April 2011



Arbeitsgruppe 1: „Benötigte Infrastruktur auf der Elbe“



Jürgen Klimke,
MdB



Arbeitsgruppe 2: „Binnenschifffahrt - ein schwaches Glied des Modalsplits?“



Jörg Rusche, Ge-
schäftsführer BDB



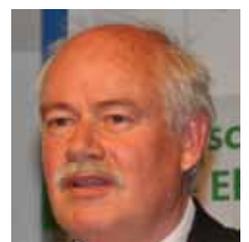
Arbeitsgruppe 3: „Güterverkehr auf der Elbe mit Praxisbeispielen und Potenzialanalyse“



Heinrich Ahlers, Ge-
schäftsführer BUSS



AG 4: „Binnenschifffahrt im Spannungsverhältnis zwischen Ökologie und Ökonomie“



Rolf Lack, ehem. Chef
des WSA Magdeburg

„Fremde Fracht“ auf dem Schulschiff Rhein vorgestellt

Krimi von Brigitte Glaser spielt an Bord eines Binnenschiffs

Von Stefanie Lehnert

Eine echte Premiere erlebte in Duisburg die Besatzung des Schulschiffes Rhein. Die Schriftstellerin Brigitte Glaser stellte nach „Schreckschüsse“ nun Ihren zweiten Jugendkrimi, „Fremde Fracht“, vor. „Eine Lesung, das hatten wir noch nie hier an Bord“, sagte Schulschiffkapitän Lothar Barth nicht ohne Stolz.



Brigitte Glaser Fotos (2): S. Lehnert

Da die Handlung des Jugendkrimis überwiegend im Binnenschiffmilieu spielt, hatte sich die Schriftstellerin im letzten Jahr an Kapitän Lothar Barth und seine Schützlinge gewandt, um einen detaillierten Einblick in den Alltag und das Leben eines Berufsschiffers zu erhalten. Dieses Buch jetzt zu allererst dem „Fachpublikum“ zu präsentieren, war Brigitte Glaser besonders wichtig. Das Ergebnis kann sich wahrlich sehen lassen. Mit viel Liebe zum Detail hat sie einen tollen Jugendkrimi geschaffen, dessen Figuren und deren Umfeld überzeugend echt und lebensnah gezeichnet sind.

Über die Handlung: Jule, die nach einem Streit mit den Eltern von zu Hause abhaut, versteckt sich bei Niklas auf dem Rheinfrachter seines Vaters. Aber Niklas ist von ihrem Besuch nicht so begeistert, wie Jule sich das erhofft hat. Den Grund entdeckt sie am

zweiten Tag auf dem Schiff: In der Gefriertruhe liegt ein toter Mann. Obwohl Jule sehr stolz darauf ist, ihre Spuren so gut verwischt zu haben, möchte sie jetzt nur noch runter von dem Schiff, aber das fährt immer weiter, Tag und Nacht. In der Zwischenzeit sucht ihre große Schwester Anja nach ihr. Anja ist bei der Kölner Mordkommission und muss gleichzeitig in einem anderen Fall ermitteln: Das Opfer ist ein junger Rheinschiffer.... Die Autorin las vor den zahlreich anwesenden Auszubildenden des Schulschiffes und Vertretern der Presse mehrere Passagen aus ihrem neuen Werk. Das anwesende Publikum lauschte gebannt den Ausführungen, die die Autorin mitreißend und spannend vortrug. Bis auf vereinzelt Hüsteln war im Saal nichts zu hören. Das Buch wird aus drei unterschiedlichen Perspektiven erzählt, aus Jules Sicht, aus Niklas' und aus der von Anni, von der man aber während der Lesung noch nichts erfahren hat. „Diese Perspektive lernt Ihr erst kennen“, so Brigitte Glaser, „wenn Ihr das Buch im Ganzen lest“. Die Handlung wird in sehr lebendigem, fließendem Sprachstil erzählt, man kann



Das Publikum an Bord des Schulschiffs

sich sofort in die einzelnen Charaktere hineinversetzen und fiebert mit ihnen. Ein spannender, Dank der netten und hilfsbereiten Mannschaft des Schulschiffes Rhein ein hervorragend recherchierter Krimi, der jeden Jugendlichen, aber sicher auch die, die ihre Jugend womöglich bereits hinter sich gelassen haben, in seinen Bann ziehen wird. Dem Publikum auf dem Schulschiff Rhein jedenfalls konnte man ansehen, dass in Köpfen Bilder entstanden. Am Ende gab es donnernden Applaus, und Kapitän Lothar Barth überreichte der Autorin feierlich einen Blumenstrauß. Brigitte Glaser war wegen des Lobes sichtlich gerührt. Dem Publikum bleibt nur zu hoffen, dass sie noch viele spannende Bücher schreibt, und dabei die gleiche Unterstützung findet, die sie von der Mannschaft des Schulschiffes Rhein in Duisburg erhalten hat. ■

Ihr Spezialist
auf allen Gebieten
der Transport- und
Schiffsversicherung



Bei uns
können Sie sicher
vor Anker gehen!



CARL REHDER GMBH

Von ihren Büros in Seevetal (Hittfeld) und seit Anfang 2008 auch von Zwijndrecht in den Niederlanden aus sowie durch ihre Repräsentanzen in Amberg, Magdeburg, Haren (Ems), Regensburg betreut die seit 1920 bestehende Firma CARL REHDER mit aktuell mehr als 30 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die Kasko-, P&I- (Haftpflicht) und Ausfallversicherung von Kunden aus den Bereichen Seeschifffahrt, Flussschifffahrt und Fischerei.

Ein weiterer Betreuungsschwerpunkt ist der Bereich der Transport-Warenversicherung. Hier vermittelt die Firma Einzel- bzw. Generalpolicen, unter denen Güter aller Art von und nach allen Plätzen der Welt versichert sind.

Das wichtigste Ziel des Unternehmens ist die Entwicklung individueller,

Assekuranz- und Schiffsmakler optimierter Deckungskonzepte, verbunden mit einer intensiven Betreuung jedes einzelnen Kunden.

Langjährige Erfahrung und die über das Seegeschäft erworbenen internationalen Kontakte ermöglichen es, Versicherungsschutz zu optimalen Bedingungen und vorteilhaften Konditionen auf allen nationalen und internationalen Märkten einzukaufen.

Eine qualifizierte Schadenabteilung garantiert eine einfache und schnelle Abwicklung.

CARL REHDER GMBH
Assekuranz- und Schiffsmakler
D - 21218 Seevetal (Hittfeld)
Tel.: +49-4105-77028-0
Fax: +49-4105-77028-22

info@Carl-Rehder.de
www.Carl-Rehder.de

8. Shortsea-Dialog des SPC in Bremen mit Rekordbeteiligung. Trotz Diskussion um Schiffsemissionen:

Verladende Wirtschaft hält an Shortsea-Konzepten fest

Rasant steigende Treibstoffpreise und Vorgaben zur Reduzierung von Schiffsemissionen in Nord- und Ostsee werden bis 2015 zu erheblichen Preissprüngen in der Containerschifffahrt führen, prognostizierten Reedereien und Logistikkapitalgeber auf dem 8. Shortsea-Dialog in Bremen. Damit droht dem Verkehrssystem in Europa ein erhebliches Rückverlagerungsrisiko von bislang per Schiff transportierten Frachtmengen zurück auf die Straße. Wir müssen mit 800.000 LKW mehr rechnen. Davon geht das Bremer Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) aus.

Steigende Bunkerpreise und die Notwendigkeit, Schiffsflotten auf umweltfreundliche Antriebe umzurüsten oder in neue Schiffe

zu investieren, sind Treiber der Kostenexplosion.

Aus technischer Sicht sei es bis 2015 kaum möglich, Schiffe umzurüsten oder eine Versorgungsinfrastruktur für den umweltfreundlicheren Gasantrieb zu schaffen, sagte ISL-Direktor Professor Dr. Burkhard Lemper vor 140 Teilnehmern auf dem vom Shortsea Shipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) veranstalteten Fach-Kongress. Da die so genannte SECA-Regelung (Sulphur Emission Control Areas) nicht zurückgenommen würde, müssten die Schifffahrtsunternehmen Förderungen erhalten, mit denen sie zusätzliche Kosten abfangen könnten, führte Lemper aus.

„Transporte werden nie mehr billiger“, machte Torsten Westphal, geschäftsführender Gesellschafter des Befrachtungsunternehmens

Arkon Shipping aus Haren deutlich und brachte die sich zuspitzende Situation in der Schifffahrt auf den Punkt: „Es ist mir ein Rätsel, wie wir Schiffe bauen und finanzieren sollen, die diese Anforderungen erfüllen.“ Nach der Krise wäre es nahezu unmöglich, von schiffsfinanzierenden Banken Geld zu bekommen. „Ich habe Angst um das maritime Cluster Norddeutschland“, sorgt sich Westphal mit Blick auf die wirtschaftlichen Auswirkungen der Entwicklung.

Das Schifffahrtsunternehmen, das etwa 2,3 Millionen Jahrestonnen bewegt, experimentiert derzeit mit alternativen Antriebsformen, zu denen Sky-Sails gehören, aber auch mit LKW-Motoren betriebene Schiffstypen, die die

auf Straßen geltende Euro-5-Norm erfüllen. Westphal geht davon aus, dass der in der Industrie praktizierte CO₂-Handel auch in der Seeschifffahrt kommen wird. Dem wachsenden Kostendruck begegnet Arkon mit dem in der Branche bewährten „Slow Steaming“ und einer Routenplanung, die Leerfahrten vermeidet.

Trotz der wachsenden Herausforderungen setzt die verladende Wirtschaft bei der Versorgung von Produktionswerken und Absatzmärkten in Europa zunehmend auf Shortsea-Verkehre, die Binnenschiff und küstennahe Seeschifffahrt in Transportketten einbeziehen. Denn die Umweltbilanz des Verkehrsträgers fällt äußerst positiv aus: Umgerechnet auf die Transportmenge pro Container verursacht ein Containerschiff zehnmal weniger CO₂ als der LKW, verursacht keine Staus und kann als Zwischenlager genutzt werden.

„Wir wollen, dass unsere Produkte mit einem guten Gewissen genossen werden“, sagte der für Europa verantwortliche Logistikmanager von Kraft Foods, Jürgen Otersen, mit Blick auf die CO₂-Ziele des mit 49,2 Milliarden US Dollar Umsatz zweitgrößten Nahrungsmittelkonzerns der Welt. Kraft Foods hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2015 mindestens 1000 Tonnen CO₂ im Jahr einzusparen, 25 Prozent weniger Energie zu verbrauchen und die Logistikkosten um 20 Prozent zu senken. „Was in die Umwelt einzahlt, zahlt auch in die Kasse ein“, so Otersen, der zurzeit für 125 Kraft Foods Produktionswerke und 117 Lagerhäuser in Europa innovative Logistikpartner sucht, die Lebensmitteltransporte in Sachen Nachhaltigkeit optimal gestalten können.

Erfolgreich sind dabei Ansätze wie sie Bernd Bertram, Geschäftsführer von Unifeeder Germany aus Hamburg, auf dem ShortSea-Dialog des SPC präsentierte. Die Reederei, die 2010 mit 37 Schiffen 1.800.000 TEU transportiert hat, setzt im Shortsea-Verkehr auf 45-Fuß große Container, Boxen, die nicht dem Standard der Seeschifffahrt entsprechen, aber dafür exakt die gleichen Innenmaße besitzen wie ein LKW, der 33 Europaletten laden kann. „In Zukunft stehen wir nicht im Wettbewerb mit anderen Unternehmen im Seeverkehr, sondern mit der Straße“, begründete Bertram das Invest in die übergroßen Boxen, von denen er 2010 doppelt so viele transportiert hat wie im Jahr zuvor.

Ein klares Bekenntnis zum Shortsea-Verkehr ohne „Wenn und Aber“ forderte Felice Patti vor den Transport- und Logistikkdienstleistern auf dem Bremer Fachkongress: „Haben Sie Mut. Gehen Sie mit gestärktem

Technologie und Service für Motoren und Antriebe

STORM

Technologie und Service
für Motoren und Antriebe



Instandhaltung von Dieselmotoren und Getrieben

Mechanische Bearbeitung und Fertigung

Motoren- und Ersatzteile



24/7

Service-Telefon

+49 172 2188655

Wir schaffen Bewegung

August Storm GmbH & Co. KG • August-Storm-Straße 6 • 48480 Spelle
Telefon: +49 5977 73-0 • Telefax: +49 5977 73-138
info@a-storm.com • www.a-storm.com

Selbstbewußtsein an Shortsea-Konzepte heran.“ Patti ist Chef der Europa-Logistik des Automobilzulieferers Tenneco, dem US-Weltmarktführer für Katalysatoren und Rußpartikelfilter. 360 Millionen US-Dollar Logistikkosten fallen bei Tenneco im Jahr an, zwei Drittel davon gehen allein in den Transport. Patti hat vorgerechnet, was ihn ein Container – abhängig vom Warenwert – am Tag kostet: Bei einem Warenwert von einer Millionen US-Dollar sind dies 274 Euro pro Tag, bei einem Warenwert von 15.000 Euro kaum mehr als vier Euro pro Container. Wer glaubt, dass Patti aufgrund vermeintlich kürzerer Laufzeiten den LKW im Europavekehr bevorzugt, wurde von dem Tenneco Logistikmanager eines Besseren belehrt: Während die Laufzeit eines LKW vom spanischen Werk in Irun nach St. Truiden in Belgien 48 bis 60 Stunden dauere, sei das Shortsea-Schiff nur 38 Stunden unterwegs. Selbst mit großzügig gerechneten zehn Stunden für den Vor- und Nachlauf zu und von den Häfen Bilbao und Zeebrugge sowie drei Stunden für das Containerhandling sei das Schiff nicht langsamer und auf einer Strecke von 1167 Kilometern deutlich wirtschaftlicher und umweltfreundlicher. Patti: „Wir haben gerechnet und diese Lösung für gut befunden.“

Auch die Kali + Salz AG, mit 60 Millionen Jahrestonnen weltweit führender Anbieter von Düngemitteln und Salzen, forciert eine breiten Verkehrsträgermix, der wirtschaftliche und umweltfreundliche Transporte sichert: „Wir fordern unsere Dienstleister zu Kreativität bei der Gestaltung von Transportketten auf“, sagte Susanne Richter, Maritime Referentin bei K+S.

„Wir sind sehr zuversichtlich, dass sich die Shortsea-Verkehre in Europa aufgrund Ihrer überragenden ökonomischen und ökologischen Vorteile auch vor dem Hintergrund wachsender Umweltauflagen weiterhin positiv entwickeln wird“, resümierte SPC-Geschäftsführer Markus Nölke am Ende des 8. Shortsea-Dialogs. Dass das Thema in der verladenden Wirtschaft und bei Transport- und Logistikdienstleistern angekommen ist, zeigt die Resonanz auf die Veranstaltung: im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Teilnehmerzahl verdoppelt.

Der 8. Shortsea-Dialog wurde mit Unterstützung des Bremer Senators für Wirtschaft und Häfen und der Europäischen Kommission durchgeführt. Mitveranstalter war die europäische Shortsea-Initiative PROPS (Promotional Platform for Short Sea Shipping and Intermodality). Über das SPC Das ShortSeaShipping Inland Waterway Pro-



Fachleute aus Schifffahrt, Logistik und Politik trafen sich zum 8. ShortSea Dialog in Bremen, um gemeinsam nach Wegen zu suchen, über kurze Strecken zu langfristigem Erfolg zu gelangen.
Foto: Stefanie Lehnert

motion Center (SPC) ist ein Public-Private-Partnership des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) der Bundesländer Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Schleswig-Holstein sowie Reedereien, Spediteuren, Hafenschnittstellenbetreibern, Häfen, Schiffsmaklern und der Binnenschifffahrt. Betrieben wird das SPC vom Verein zur Förderung des Kurzstrecken-seeverkehrs e.V., Hamburg.

Die Gründung erfolgte am 9. Mai 2001 in der Handelskammer Hamburg. Die operative Arbeit nahm das SPC am 2. Juli 2001 in den Räumen des Bundesministeriums in Bonn auf. Ziel des SPC ist es, Industrie, Handel und Speditionen für die Verkehrsträger Schiff und Bahn zu sensibilisieren und gemeinsam mit Verladern und

Dienstleistungsunternehmen multimodale Logistikkonzepte zu entwickeln, welche die europäischen Wasser- und Schienenwege einschließen.

Das SPC arbeitet in Bezug auf Unternehmen und Häfen vollkommen neutral. ■



RHEINTANK GMBH Bunkerdienst

Damit Sie keine Zeit verschwenden

Der Bunkerdienst, der Sie schnell und zuverlässig beliefert.

Wir sind für Sie da in:

Duisburg (Verkauf und Disposition)	(02 03) 8009-4 54 (02 03) 8009-4 55 (02 03) 8009-4 56	Haßmersheim („Rheintank 22“)	(01 72) 4 09 18 15
Duisburg („Rheintank Hornberg“)	(0 20 66) 22 58 45	Regensburg („Rheintank 18“)	(01 72) 4 09 18 16
Duisburg („Rheintank 1“, „Rheintank 2“)	(01 70) 8 13 06 02	Linz/Österreich („Rheintank 36“)	(00 43) 66 43 37 19 30
Neuwied („Rheintank 34“)	(01 72) 4 09 18 13	Magdeburg („Elbe“)	(01 70) 2 83 84 15
Mainz („Büchtling 2“)	(01 70) 9 27 46 91	Brandenburg („Zelan“)	(0 33 81) 71 79 55
Mannheim („Rheintank 14“)	(01 72) 4 09 18 14	Berlin („Spree“)	(01 70) 2 83 77 25
Mannheim („Arche Nowag“)	(06 21) 31 10 01	Hohensaaten („MBS“)	(03 33 68) 7 04 43 + (01 52) 06 19 87 47



Schmierstoffpartner Castrol Inland Marine

RHEINTANK GMBH Bunkerdienst

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

E-Mail: juergen.johann@de.rienus.com
claudia.fiegele@de.rienus.com



Geschichten aus der Schifffahrt (XVIII)

Kleinwasserzustände am Rhein

In einer *Schifffahrt-online* Serie erzählt der frühere Binnenschiffer Karl Gerhard Strack Geschichten aus der Binnenschifffahrt. Geschichten, die zum Teil schon sehr lange zurückliegen; Geschichten, die die Erinnerung an die Binnenschifffahrt von früher wachhalten sollen. Unser Autor Karl Gerhard Strack ist vielen Lesern bekannt, denn nach den Jahren an Bord verschiedener Rheinschiffe blieb er der Binnenschifffahrt treu - als Beamter der Wasserschutzpolizei in Koblenz.

In der letzten Zeit habe ich wiederholt Geschichten aus der Schubschifffahrt erzählt, aus den sechziger-siebziger Jahren. Mit der heutigen Episode schweife ich gedanklich mal wieder etwas ab in weiter zurück liegende Zeiten. Damit folge ich eigentlich nur meiner, sagen wir mal, etwas chaotischen Chronologie, die eigentlich gar keine ist. Aber was soll ich machen, - manchmal schwirrt mir einfach so viel aus vergangenen Schifffertagen im Kopf herum, da muss ich einfach ganz schnell zugreifen und das Ganze zu Papier bringen. Wer weiß, wann es mir das nächste Mal einfällt.

Gehen wir mal wieder zurück in die Schlepsschifffahrt.

Auf diese Geschichte hat mich ein alter, ein sehr alter Fahrensmann gebracht, mit dem ich die Ehre und das Vergnügen hatte, eine sehr interessante und angeregte Unterhaltung zu führen.

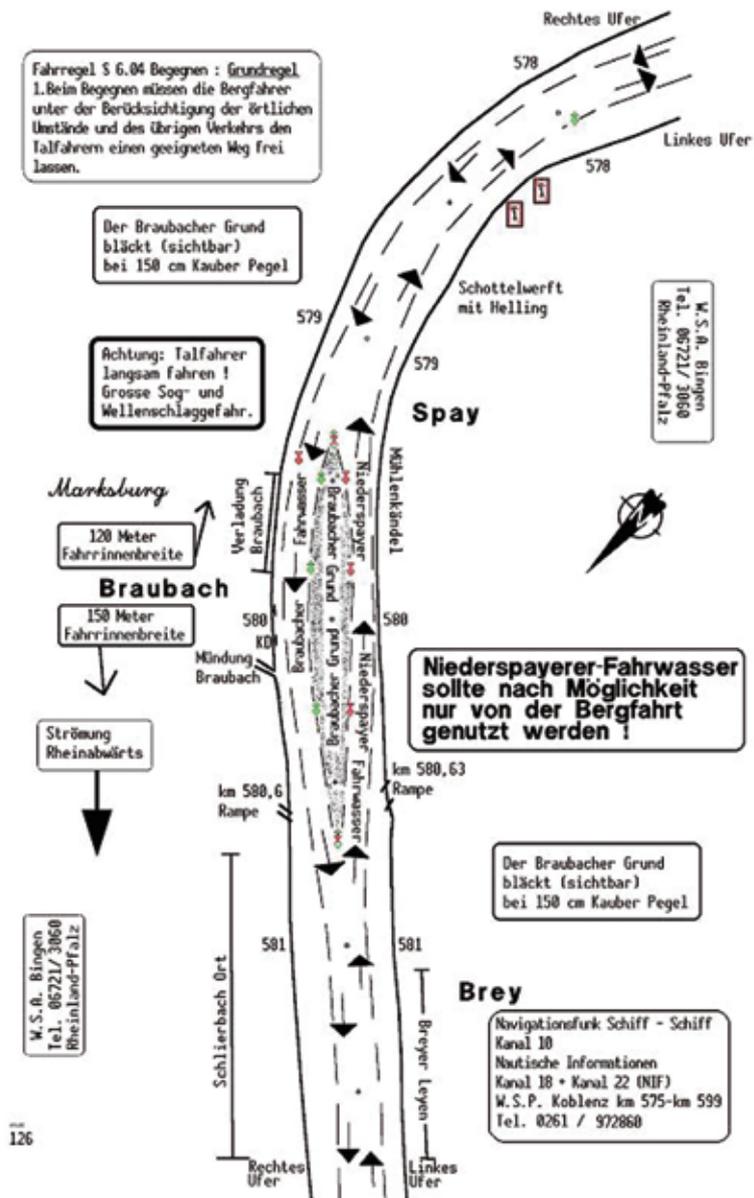
Es ging in erster Linie um die von mir bereits geschilderte Situation von Klein- bzw. Niedrigwasser(zu)ständen am Rhein und hier speziell am Mittelrhein.

Wir hatten schon immer mit oftmals sehr heftig schwankenden Wasserständen, und das in relativ kurzen Zeitabständen, am Rhein zu tun, sagte er mir. Auf, in der Regel sehr niedrige Wasserstände im Spätjahr bis in den Dezember hinein folgte dann nicht selten ein heftiges Hochwasser, - die sog. „Adventsflut“. Immer dann, wenn es nach einer Kälteperiode im November/ Dezember mit ergiebigem Schneefall im süd- bzw. südwestdeutschen Raum, z. B. im Schwarz-

wald oder aber auch in den Schweizer Alpen, im Vorarlberg oder in Ostfrankreich, in den Vogesen nochmals, infolge Tiefdruckwetterlagen zu einer Warm-luftzufuhr aus Südwest mit viel Regen in den betreffenden Gebieten kam.

So manches Jahr, meinte er, allerdings dann in den Sommermonaten, hatte man schon befürchten müssen, dass die Schifffahrt auf'm Rhein, vor allem auf'm Mittelrhein infolge der sehr niedrigen Wasserstände eingestellt werden müsse. Ich kann mich erinnern, sagte er, dass wir in Kaub, immerhin ein wichtiger Richtpegel für die Bergfahrt,

vor allem durch's Gebirge, Anfang der sechziger Jahre mal einen Pegelwert von unter 50 cm hatten. Eins kann ich Ihnen sagen, meinte er, die Fahrerei bei den Zuständen war bestimmt kein Zuckerschlecken. Der Rhein zog sich immer weiter in sein „Bett“ zurück; die Fahrrinne wurde immer schmaler. Wir konnten gerade mal noch 70 – 80 cm abladen. Das war gar nix, zumal ein Schiff auf den ersten Abladetiefen, den ersten cm verhältnismäßig wenig Tonnage trug. Wir fuhren praktisch, trotz Kleinwasserzuschlägen, für die Katz', stellte er fest. Dazu fiel mir ein Geschehen ein, dass ich



Auszug aus dem Rhein-Radar-Atlas von Rolf Karmineke

noch als Schulkind, - meine Freizeit zumeist (wie aber schon mal beschrieben) am Rhein verbringend, erlebt habe, - etwa so im Jahr 1964 oder 1965.

Ich wusste, mein Vater war unterwegs mit „seinem“ Schleppzug, dem MS „Riehen“ und 2 Schleppkähnen hinten dran von „der Ruhr“, wie wir sagten, nach „Monnem“. Normaler Weise benötigte er zwei Tage um während so einer Reise von Duisburg bis nach Spay, (also auf die Schottel) zu gelangen.

Ich war zwar erst so um die zwölf Jahre alt, durch meine Nähe zum und für's (ich drücke es mal so aus) schiffischen Geschehen aber wusste ich, dass das dieses Mal beim besten Willen nicht zu schaffen war.

Wenn man sich die Verkehrssituation auf dem Rhein, so ungefähr ab dem Breisiger Feld bergwärts anschaut (ich konnte das zwar nur von etwa Koblenz-Stolzenfels bis Spay beurteilen, hab das alles aber später erzählt bekommen) dann war schnell klar, dass das zur jener Zeit extreme Niedrigwasser und das sehr hohe Schiffsaufkommen noch in der sog. Wirtschaftswunderzeit dazu geführt hatten, dass auf dem Rhein rein gar nichts mehr voraus, vor allem zu Berg, ging. Es wurde Anschluss gefahren – so hieß das. Wie an einer Perlenkette hintereinander, Schiff an Schiff ging es kaum wahrnehmbar voraus. Oft drehten die Schlepper mit ihren Anhängen, aber auch die Einzelfahrer, von den Alten auch „Fernfahrer“ genannt, stundenlang auf der Stelle. Es herrschte generelles Überholverbot – es ging ja auch gar nicht, war ja kein Platz dazu da. Talfahrer hatten es oft schwer den Kurs zu halten. Bei so langsamer Talfahrt, die Schiffe mussten beinahe treiben lassen, bekam man ja keinen Druck auf's Ruder und konnte deshalb nicht manövrieren. Bugstrahlanlagen bzw. Kopfruder zu jener Zeit? Meistens Fehlanzeige! Talschleppzüge hatten es besonders schwer – oft halfen nur noch die Achteranker – und wenn die Achterankerwinde keinen Motor hatte, was auch noch sehr verbreitet war?! Das war schon ein hartes Stück Arbeit. Man sah dann bisweilen bei den vorher erwähnten aber hier zu Tal fahrenden Einzelfahrern seltsame, ich sag' mal, Fahrzeugzusammenstellungen. Ein MS Kopf vor zu Tal das zweite seitlich längsseits gekoppelt aber mit dem Heck voraus zu Tal. Klar, - warum? Man wusste sich hier wenigstens zu helfen. Ich erwartete also meinen Vater mit dem von ihm geführten Schleppzug und fuhr deshalb mit dem Fahrrad am Rhein entlang auf dem Leinpfad in Richtung Koblenz. Vater war schon zwei Tage (nach o.g. Berechnung) überfällig. Wieder nichts, bis Koblenz kein MS Riehen in Sicht. Angerufen von irgendei-

ner Übernachtungsstation unterwegs (an Bord hatte man noch kein Telefon) hatte er bis dato auch nicht.

Drei Tage nach der eigentlich normalen Ankunft in Spay entdeckte ich die vertraute Silhouette des MS Riehen dann in Brey, der nächsten Ortschaft rheinabwärts von Spay, bergwärts fahrend. Was heißt fahrend? Er drehte ganz langsam und ging mit seinen beiden „Malm Schiffen“ hintendran nur im Schneckentempo voraus. Bei der Einfahrt ins Niederspayer Fahrwasser am Braubacher Grund, dem sog. „Münnekännel“, entdeckte er mich an Land stehend mit meinem Fahrrad, kam ins Brückennock hinaus und rief mir zu: Wir versuchen bis heute Abend auf der Schottel zu sein und gehen da vor Anker – kannst du der Mama ausrichten!

Es war jetzt 15:00 Uhr nachmittags. Normaler Weise wäre er mit seinem Schleppzug um ca. 15:30 Uhr in Oberspay. Tatsache war, an diesem Tag ging er um 18:00 Uhr in Oberspay, also auf der Schottel vor Anker. Abends konnte ich mir die Frage nicht verkneifen: Wo kommt ihr, seit heute Morgen, eigentlich her, wo seid ihr losgefahren? Er schaute mich an und meinte, ein müdes lächeln um die Lippen: In Koblenz – Neundorf haben wir heute Morgen um halb sechs die Anker rausgedreht. An diesem Tag hatte er also mit seinem Schleppzug ganze 15 Strom-Km geschafft. ■

* Münnekännel ist eine dialektbezogene Ableitung von Mühlenkanal. In diesem Stromabschnitt muss es bis ins 19. Jahrhundert noch etliche Wassermühlen gegeben haben.



Blick auf den Münnekännel bzw. das Niederspayer Fahrwasser



Podiumsdiskussion über „Grüne Logistik“ mit Klemens Rethmann (Rhenus) und Gerhard Riemann (Imperial)

Verkehrsminister Ramsauer eröffnet transport logistic

Zwischen Ökogewissen und Ökonomiezwang - wie viel Grün kann (sich) die Logistik leisten? - lautet das Thema der Auftaktveranstaltung der transport logistic am 10. Mai 2011. Bundesverkehrsminister Ramsauer diskutiert mit Bahn-Chef Grube, Lufthansa Cargo Vorstandsvorsitzenden Garnadt und weiteren Branchenexperten.

Grüne Logistik schafft Wettbewerbsvorteile. Hierin sind sich Politik und Wirtschaft einig: „Die Bundesregierung ermöglicht den reibungslosen Transport von Waren und schafft damit die Voraussetzung für Wachstum und Beschäftigung, gleichzeitig haben wir Umwelt- und Klimaschutzbelange im Blick. Wir setzen dabei nicht auf Zwangsmaßnahmen, sondern vielmehr darauf, dass alle Akteure selbst ein ‚Ökogewissen‘ entwickeln“, sagt Andreas Scheuer, Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Denn „wer langfristig bei den Transport- und Logistikprozessen Kosten minimieren will, muss auch die Umweltkosten berücksichtigen“.

Wichtige Schritte in diese Richtung wurden bereits getan, etwa durch die Optimierung der Auslastung und der Touren. Das führt zu weniger CO2-Emissionen. Wie der Staatssekretär betont, haben viele Unternehmen die grüne Logistik als Wettbewerbsvorteil erkannt. Sie profitieren auch von dem stei-

genden Umweltbewusstsein der Bevölkerung und der Kunden.

„Unser Aktionsplan Güterverkehr und Logistik leistet zudem einen wichtigen Beitrag, vernünftige Rahmenbedingungen zu schaffen. Wir fördern den Kombinierten Verkehr,

Aus unserer Sicht ist oft der ökonomischste Weg gleichzeitig auch der umweltbewussteste.

*Klemens Rethmann
Rhenus*

standardisieren CO2-Berechnungsverfahren oder kümmern uns um den städtischen Verkehr – für eine bessere Vereinbarkeit von Wirtschaft und Ökologie“, so Scheuer.

„Wer ein ökologisches Gewissen für sich beansprucht, ist in erster Linie zum Handeln verpflichtet“, lautet das Credo von Klemens Rethmann, Vorstandsvorsitzender der Rhenus AG, der ebenfalls an der Auftaktdiskussion der transport logistic teilnimmt. „Unser Ziel ist es, dass Worte wie „Nachhaltigkeit“ oder „Ökobilanz“ nicht zu Floskeln verkom-

men, sondern in der Arbeit für den Kunden umgesetzt werden“.

„Aus unserer Sicht ist oft der ökonomischste Weg gleichzeitig auch der umweltbewussteste“, betont Rethmann. In der Praxis bedeutet dies die Bündelung von Güterströmen, die multimodale Verknüpfung von Verkehren und die hohe Auslastung der Logistikanlagen. Zudem bemesse sich der ökologische Fußabdruck nicht allein am Einsatz von schadstoffärmeren Fahrzeugen oder dem Bau nachhaltig konzipierter Gebäude, „was wir als Rhenus ebenfalls forcieren“, sondern auch am effizienten Gebrauch der vorhandenen Strukturen. So leiste Rhenus beispielsweise mit Contargo „Pionierarbeit bezüglich von CO2-Verbrauchsmessungen in der Binnenschifffahrt, die wie die Schiene erhebliche Potentiale für wirtschaftlich rentable und Ressourcen schonende Transportleistungen bietet“. Rethmann ist überzeugt: „Für ‚Grüne Logistik‘ gilt es aus unserer Sicht Populismus zu vermeiden, sondern die Situation für das einzelne Projekt gründlich zu analysieren und zu diskutieren.“

10. Mai, 10:30 Uhr: Zwischen Ökogewissen und Ökonomiezwang – wie viel Grün kann (sich) die Logistik leisten?

Moderation: Katja Dofel, Leiterin des n-tv Börsenstudios

Podiumsdiskussionsteilnehmer:

Karl Ulrich Garnadt, Vorstandsvorsitzender, Lufthansa Cargo AG

Dr. Rüdiger Grube, Vorsitzender des Vorstands, Deutschen Bahn AG

Dr. Peter Ramsauer, Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Klemens Rethmann, Vorstandsvorsitzender, Rhenus AG & Co. KG#

Gerhard Riemann, Vorsitzender der Geschäftsführung, Imperial Logistics International GmbH. ■



Dr. Peter Ramsauer



Gerhard Riemann



Klemens Rethmann



See- und Binnenschifffahrt gehen in diesem Jahr in nie da gewesener Stärke auf der größten Transportmesse der Welt in München vor Anker

transport logistic 2011 weiter gewachsen: Über 1.800 Aussteller aus aller Welt

Der positive Trend im weltweiten Güterverkehr zeichnet sich auch auf der transport logistic 2011 ab: Die Internationale Fachmesse für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management verbucht erneut eine gestiegene Nachfrage bei Ausstellern, nachdem sie bereits im Krisenjahr 2009 ein Rekordergebnis erreicht hatte. Die weltweit größte Messe für Transport und Logistik findet vom 10. bis 13. Mai 2011 in München statt.

„Aussteller, die 2009 krisenbedingt nicht teilnehmen konnten, sind dieses Jahr zurückgekehrt. Vor allem die Nutzfahrzeug-Hersteller verspüren wieder Aufwind. Eine sehr positive Entwicklung beobachten wir auch bei der maritimen Logistik. Generell werden alle Formen der Dienstleistung dieses Jahr stärker vertreten sein, wenngleich man auch berücksichtigen muss, dass der Aufschwung noch nicht überall auf der Welt angekommen ist und sich global zeitversetzt auf die Branche auswirken wird“, sagt Eugen Egetenmeir, Geschäftsführer der Messe München.

Ein Großteil der Hallenausstellungsfläche ist bereits ausgebucht: Die Messe München

erwartet zur transport logistic und der integrierten Air Cargo Europe mehr als 1.800 Aussteller aus aller Welt, die den globalen, intermodalen Warenfluss zu Straße, Schiene, Wasser und in der Luft abbilden.

Zugesagt haben bereits große Logistikdienstleister wie Dachser, DHL, DB Mobility Logistics, Geodis, Kühne + Nagel, Panalpina und Rhenus. Besonders erfreulich ist die Rückkehr der von der Krise stark betroffenen Nutzfahrzeug- und Aufliegerhersteller: Zu den Ausstellern zählen führende Marken wie Daimler, Krone, MAN, Scania, Schmitz Cargobull, Renault und DAF. Fast ausgebucht sind die Gleisanlagen auf dem Freigelände der Messe München. Dort stellen unter anderem Alstom, Bombardier und Siemens ihre neuen Schienenfahrzeuge vor.

Die See- und Binnenschifffahrt geht dieses Jahr in nie da gewesener Stärke in München vor Anker. Sie hatte besonders unter der jüngsten Krise gelitten - werden doch mehr als 90 Prozent der interkontinentalen Güterströme über den Seeweg transportiert. Nahezu lückenlos präsentiert sich das

Güterumschlags-Netz der maritimen Logistik auf der Messe: von Hamburg und Bremen über Rotterdam und Antwerpen, bis nach Le Havre und Marseille und den Mitgliedern der nordadriatischen Hafenvereinigung NAPA. Erstmals werden die norwegischen Häfen mit einem Gemeinschaftsstand vertreten sein. Zudem wird die International Tank Container Association (ITCO) ein internationales Tank Container Village organisieren.

Weiterhin zunehmend im Trend sind Gemeinschaftsstände, auf denen sich Länder, Regionen und Städte geographisch gebündelt darstellen. So sind Belgien, Frankreich, Italien, Litauen, die Niederlande, Spanien und Tschechien mit nationalen Pavillons vertreten. Auch viele deutsche Bundesländer – von Bayern über Hessen und Berlin/Brandenburg bis nach Nordrhein-Westfalen – stellen ihre regionalen, intermodalen Konzepte auf Gemeinschaftsständen vor und repräsentieren damit auch die Stärke des Logistikstandortes Deutschland.

Eine immer größere Rolle auf der transport logistic spielen IT-Lösungen - gerade weil sie die Effizienz in Lager, Transport, Produktion und Vertrieb und auch wichtiger Treiber der grünen Logistik sind. Die Messe präsentiert die ganze Palette dieser Anwendungen in einer Halle. Mit dabei sind namhafte Anbieter wie die Fraunhofer Gesellschaft, SAP, Telekom und TomTom.

Auch 2011 wird die transport logistic neben dem breit gefächerten Ausstellungsangebot in den Hallen gemeinsam mit fachlichen Trägern ein fundiertes Konferenzprogramm anbieten. Themen werden unter anderem Grüne Logistik, europaweite Telematiklösungen, grenzüberschreitender Schienengüterverkehr, Cool Logistics, Karriere und Weiterbildung sowie Länderspecials zu Afrika, Frankreich, Österreich und der Türkei sein. Zudem finden im Rahmen der transport logistic die „5. Air Cargo Europe“-Konferenz für die Luftfrachtbranche und die „6. marilog“-Konferenz für die maritime Logistik statt.

Weitere Informationen gibt es unter <http://www.transportlogistic.de>



Der Eingang Nord der Messe in München



Weit über 100 Unternehmen aus dem Umfeld von Schifffahrt und Häfen

Hier finden Sie *Ihren* Aussteller

Logistische Systeme für Schifffahrt und Häfen

active logistics GmbH | A5 105/206
Bundesrepublik Deutschland

dbh Logistics IT AG | B2 227/326
Bundesrepublik Deutschland

Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen CML | B2 501/602
Bundesrepublik Deutschland

Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen CML | B4 209/310
Bundesrepublik Deutschland

Gottwald Port Technology GmbH | B4 137
Bundesrepublik Deutschland

Imtech ICT Austria GmbH | A5 217
Österreich

INFORM GmbH | B2 403/504
Bundesrepublik Deutschland

INPLAN GmbH | B2 127
Bundesrepublik Deutschland

Kiesel GmbH | B5 327/428
Bundesrepublik Deutschland

Liebherr-Hydraulikbagger GmbH | B4 200
Bundesrepublik Deutschland

Scheller Systemtechnik GmbH | B4 113/214
Bundesrepublik Deutschland

TERBERG Nordlift GmbH | FGL 704/3
Bundesrepublik Deutschland

TLS Europe srl | B5 106
Italien

DTG Deutsche Transport-Genossenschaft eG | B4 101/202
Bundesrepublik Deutschland

Imperial Reederei GmbH | B3 201/302
Bundesrepublik Deutschland

LEHNKERING GmbH | B4 101/202
Bundesrepublik Deutschland

Magdeburger Hafen GmbH Transportwerk | B4 218
Bundesrepublik Deutschland

Rhenus AG & Co. KG | B6 201/302
Bundesrepublik Deutschland

SNCF Geodis | B5 301/402
Frankreich

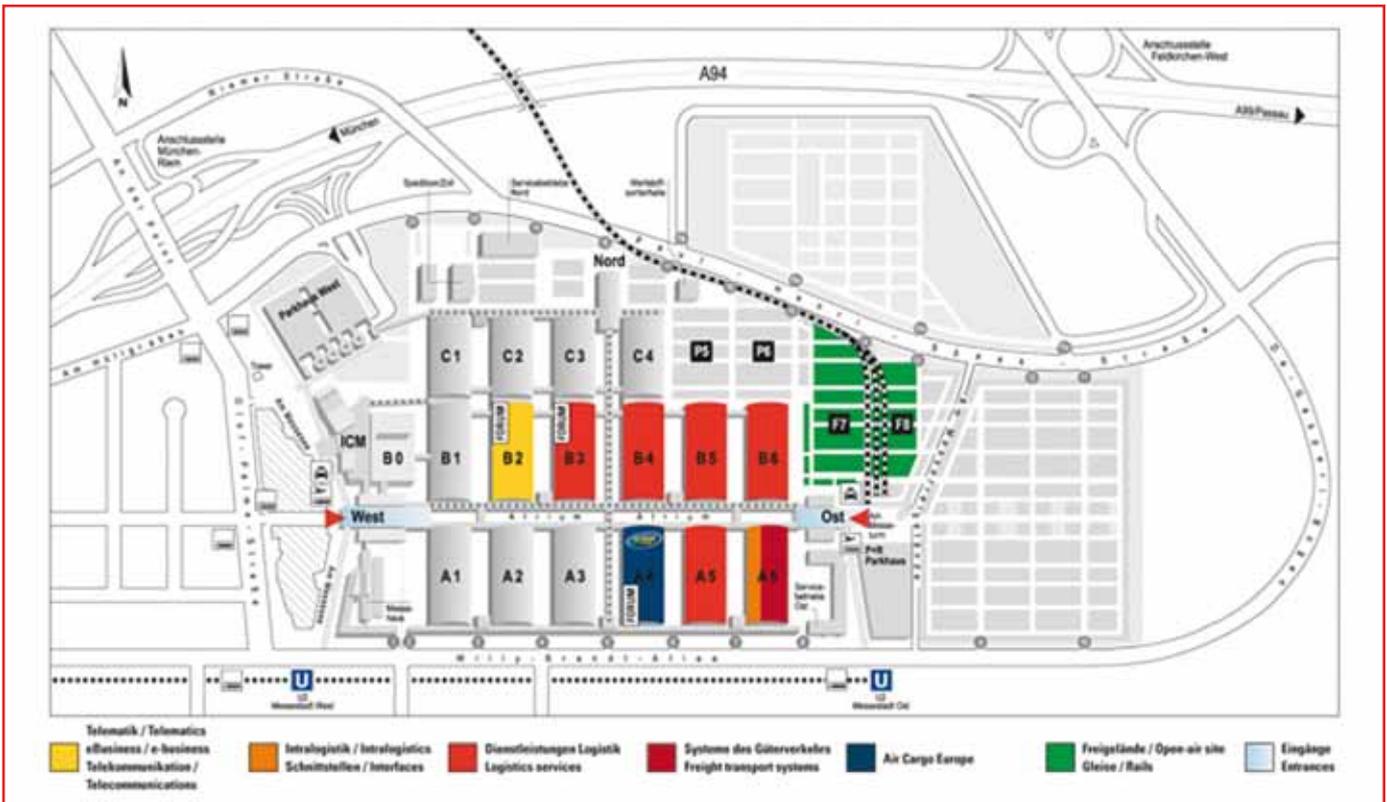
Wincanton GmbH | A5 402
Bundesrepublik Deutschland

Dienstleistungen Güterverkehr/Logistik

Binnenschiffsreedereien

Deutsche Binnenreederei AG | B4 218
Bundesrepublik Deutschland

Weiter auf Seite 24



Der Hallenplan der transport logistic 2011 in München. Die meisten für die Binnenschifffahrt relevanten Unternehmen präsentieren sich in den Hallen 1, 2 und 4

12-mal jährlich

www.schifffahrt-online.de

ISSN 1867-8831

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Abonnement Printausgabe

Bestellung per Fax +49 (0)211-383684

Telefon +49 (0)211-383683 www.schifffahrt-online.de

Jetzt ausfüllen und direkt bestellen: F. Barg Verlag UG (haftungsbeschränkt), Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf

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

Firma Privat

Firma/Name _____ Vorname _____

Beruf/Funktion/Abteilung _____

Straße, Nr./Postfach _____

PLZ _____ Ort _____ Land _____

Telefon _____ Fax _____ Mobil _____

E-Mail _____

Datum, Unterschrift _____

Diese Bestellung kann innerhalb von zwei Wochen ohne Angabe von Gründen bei dem F. Barg Verlag UG (haftungsbeschränkt), Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf, schriftlich widerrufen werden. Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Absendung.

Rechnungsanschrift (falls abweichend von Lieferanschrift)

Name _____ Vorname _____

Firma _____

Abteilung _____

Straße, Nr./Postfach _____

PLZ _____ Ort _____ Land _____

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

Ich habe den neuen Abonnenten geworben. Die Prämie in Höhe von € 10,- schicken Sie bitte an folgende Adresse:

Name _____ Vorname _____ Geb.datum _____

Straße, Nr./Postfach _____

PLZ _____ Ort _____ Land _____

(Die Prämie wird nach Eingang der ersten Abo-Gebühr gezahlt.)

Datum, Unterschrift _____



Sonderteil zur transport logistic 2011 in München

Binnenhäfen

Am Zehnhoff-Söns GmbH
International Logistic Services | B3 210
Bundesrepublik Deutschland

Bayernhafen GmbH & Co. KG | B4 436
Bundesrepublik Deutschland

BEHALA - Berliner Hafen- und
Lagerhausgesellschaft mbH | B5 317A
Bundesrepublik Deutschland

BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG |
B5 217/318
Bundesrepublik Deutschland

BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG |
FGL Gleis 3/5
Bundesrepublik Deutschland

BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG |
FGL 706/2
Bundesrepublik Deutschland

Chemion Logistik GmbH | A5 213
Bundesrepublik Deutschland

duisport Duisburger Hafen AG | B4 101/202
Bundesrepublik Deutschland

EHG Ennshafen GmbH | B4 306
Österreich

Eigenbetrieb Hafen Emmelsum | B4 225/326
Bundesrepublik Deutschland

European Gateway Services by ECT Rot-
terdam | B4 410
Niederlande

Hafen Hamburg Marketing e.V. | B4 209/310
Bundesrepublik Deutschland

Hafen Straubing-Sand GmbH | B3 317/420
Bundesrepublik Deutschland

HanauHafen GmbH | B4 440
Bundesrepublik Deutschland

Liege Port Authority | B5 101/202
Belgien

Liege Port Authority | B4 305/406
Belgien

LINZ SERVICE GmbH - Hafen | B4 306
Österreich

Logistiknetz Kreis Wesel
EntwicklungsAgentur Wesel | B3 111
Bundesrepublik Deutschland

Magdeburger Hafen GmbH
Transportwerk | B4 218
Bundesrepublik Deutschland

National Container Company | B5 105
Russland

Neuer Hafen Kiel-Canal GmbH | B4 116
Bundesrepublik Deutschland

Neuss-Düsseldorfer Häfen
GmbH & Co. KG | B4 221/322
Bundesrepublik Deutschland

PORT OF CONSTANTZA | B4 427
Rumänien

Port of Ghent | B4 305/406
Belgien

Porto Nogaro | B4 105/206
Italien

RailPort Brabant BV | B4 315/416
Niederlande

RENDSBURG PORT GmbH | B4 116
Bundesrepublik Deutschland

Rhein-Lippe-Hafen Wesel GmbH | B4
225/326
Bundesrepublik Deutschland

F&M BUNKERING LIMITED
BUNKERDIENSTLEISTUNGEN
ENTLANG DER DONAU

REGENSBURG / PASSAU
BUNKERBOOT 'VORCHTEN'
T: 0049(0)941 464475 36,
0038 048 728 20 91
F: 0049(0)941 4644 75 43,
0038 048 242 86 40
M: 0049(0)172 8191211,
0038 097 290 79 49
E: fandm@te.net.ua

ROUSSE 503 KM
BUNKERBOOT 'RICK'
T: 0038 048 728 20 91
F: 0038 048 242 86 40
M: 0038 097 290 79 49
E: fandm@te.net.ua

CONSTANTA
BUNKERBOOT 'JUMPER'
T: 0038 048 728 20 91
F: 0038 048 242 86 40
M: 0038 067 558 34 25
E: fandm@te.net.ua

VUKOVAR 1335 KM
BUNKERSTATION 'PO-1-VK'
T: 0038 048 728 20 91
F: 0038 048 242 86 40
M: 0038 097 290 79 49
E: fandm@te.net.ua

RENI 61ST MILE
BUNKERSTATION 'TT-1'
T: 0038 048 728 20 91
F: 0038 048 242 86 40
M: 0038 097 290 79 49
E: fandm@te.net.ua



Rhenus AG & Co. KG | B6 201/302
Bundesrepublik Deutschland

Scheller Systemtechnik GmbH | B4 113/214
Bundesrepublik Deutschland

Wanne-Herner Eisenbahn
und Hafen GmbH | B6 401
Bundesrepublik Deutschland

Wanne-Herner Eisenbahn
und Hafen GmbH | B4 225/326
Bundesrepublik Deutschland

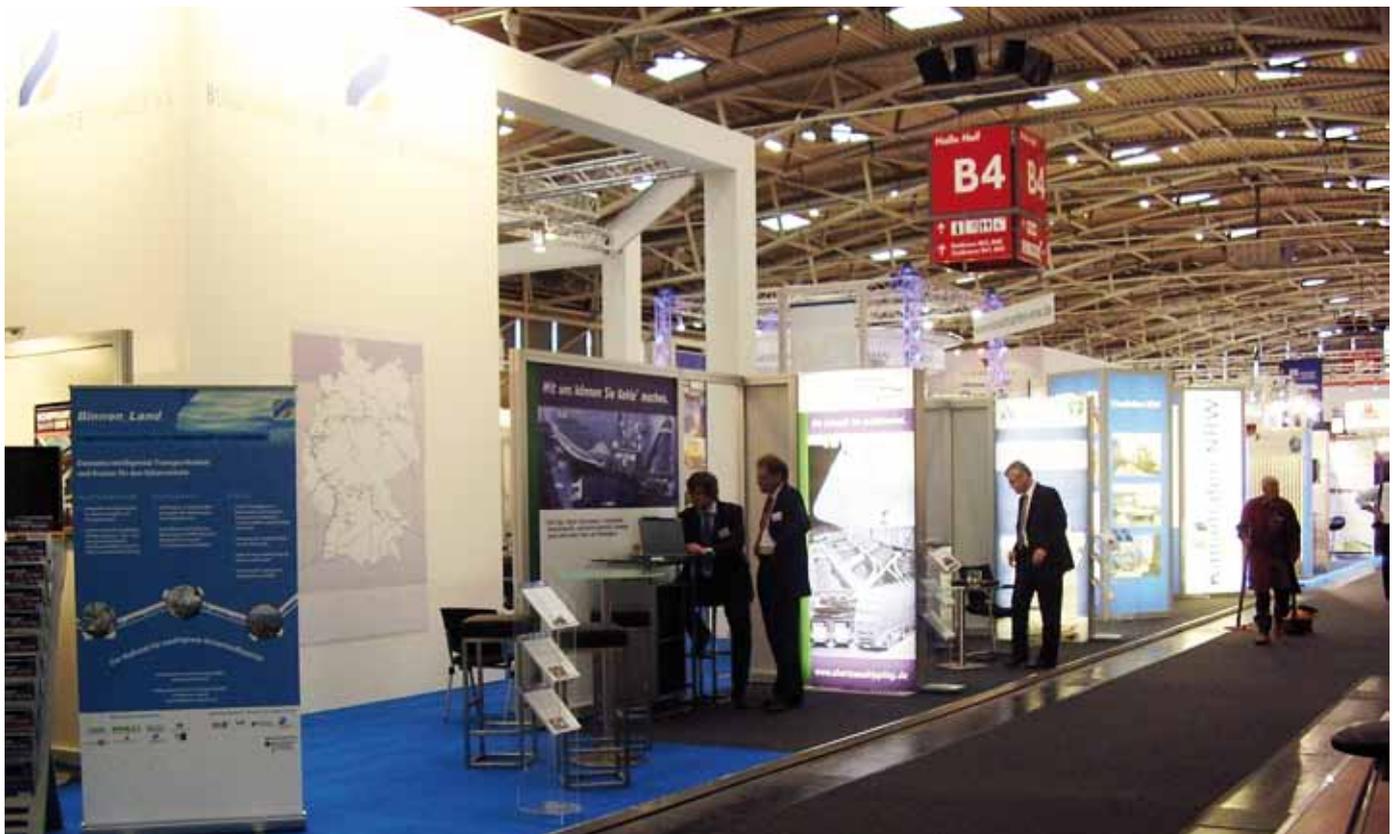
Wiener Hafen, GmbH & Co. KG | B4 306
Österreich

Zephir S.p.A. | FGL 704/10
Italien

Aussteller auf dem Gemeinschaftsstand des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen

Halle B4 / Stand 225/326

- Hafentreibwerke Heilbronn/Heilbronner Versorgungs-GmbH
- KVVH GmbH - Geschäftsbereich Rheinhäfen
- Hafenverwaltung Kehl
- Staatliche Rhein-Neckar-Hafengesellschaft Mannheim GmbH
- Neckarhafen Plochingen GmbH
- Hafen Stuttgart GmbH
- Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein
- Zweckverband Mainhafen Wertheim
- ARGE Rh-Pf/Saarland
- Arbeitsgemeinschaft Rheinland-Pfalz/Saarland
- Stadtwerke Andernach GmbH
- Rheinhafen Bendorf GmbH
- Stadtwerke Germersheim GmbH/Hafenbetrieb
- Gernsheimer Hafenbetriebsgesellschaft
- Stadtwerke Koblenz GmbH/Hafenbetrieb
- Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz GmbH
- Hafenbetriebe Ludwigshafen am Rhein
- Stadtwerke Mainz AG/Hafenbetrieb
- Hafenbetriebe Saarland GmbH
- Trierer Hafengesellschaft mbH
- Hafenbetriebs GmbH Worms
- Verkehrsbetriebe Speyer GmbH
- Arbeitsgemeinschaft Kanalhäfen NRW
- Wirtschaftsförderung in Dorsten GmbH
- Dortmunder Hafen AG
- Stadtwerke Essen AG
- Hafen Hamm GmbH
- Stadtwerke Lübbecke GmbH
- Stadthafen Lünen GmbH
- Mindener Hafen GmbH
- Betriebe der Stadt Mülheim an der Ruhr
- Stadtwerke Münster GmbH
- Wanne-Herner Eisenbahn und Hafen GmbH
- Albert Bergschneider GmbH
- Infracor GmbH - Hafenbetriebe Infracor-Logistik
- Hülskens Wasserbau GmbH & Co. KG/Rheinisch-Westfälische Baustoff- und Speditions-Gesellschaft Ruhrmann GmbH & Co. KG
- Sächsische Binnenhäfen Oberelbe
- Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH
- SPC - ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center
- Emmelsum - Eigenbetrieb Hafen Emmelsum - Kreis Wesel
- Rhein-Lippe-Hafen Wesel
- Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e. V.
- Genossenschaft für Schwertransporte und Kranarbeiten (GENOSK) eGo
- Container Terminal Dortmund GmbH
- RheinPorts Basel-Mulhouse-Weil
- Schweizerische Rheinhäfen
- Ports de Mulhouse-Rhin
- RheinPorts Basel - Mulhouse - Weil



Der BÖB-Gemeinschaftsstand während der transport logistic 2009 in München



Neuer US-Gesetzentwurf zur 100%igen Containerdurchleuchtung und zur Lieferkettensicherheit

Containerdurchleuchtung könnte bei Zertifizierung entfallen

Jüngst wurde im Senat der USA ein neuer Gesetzentwurf zur Abänderung der so genannten 100%igen Containerdurchleuchtung vorgestellt. Der Entwurf trägt den Titel „SAFE Port Reauthorization Act of 2011“ (S.832). Das teilte der Zentralverband Deutscher Seehafenbetriebe mit.

Der Entwurf sieht unter anderem folgende Neuregelungen vor:

In Sektion 3 werden einige Neuregelungen zum amerikanischen Sicherheitsprogramm „Custom Trade Partnership Against Terrorism“ - C-TPAT eingeführt, wie beispielsweise so genannte „unannounced inspections“ von Unternehmen, die an C-TPAT teilnehmen, freiwillige Sicherheitstraining für die Industrie und Mechanismen zum Informationsaustausch über Hafensicherheitsrisiken für die private Wirtschaft.

In Sektion 4 sieht der Entwurf eine neue Voraussetzung zur gegenseitigen internationalen Anerkennung des so genannten Zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten (Authorized Economic Operator - AEO) vor. Dabei sind unter anderem die Voraussetzung einer Notifizierung des US Kongresses sowie bestimmte Zertifizierungsregelungen vorgesehen.

Die wohl wichtigste Regelung enthält Sektion 5 des Entwurfs, welche umfassende Änderungen der Voraussetzungen des ursprünglichen H.R.1-Gesetzes zur 100%igen Containerdurchleuchtung vorsieht. Danach soll die Pflicht zur 100%igen Containerdurchleuchtung entfallen, soweit der Heimatschutzminister (Secretary of Homeland Security) der Vereinigten Staaten gegenüber dem US-Kongress zertifiziert, dass

- a) alle vier Jahre eine Neubewertung des C-TPAT-Programms vorgenommen wird
- b) die so genannte Container Security Initiative in allen „high risk ports“ implementiert und angewandt wird
- c) alle Container im Abgangsverkehr in die USA einem Screening zur Identifizierung von Hochrisikocontainern unterzogen werden
- d) alle Hochrisikocontainer vor Eintreffen in den USA durchleuchtet werden und
- e) die zusätzlichen Datenelemente, welche unter der so genannten 10plus2-Initiative dem Department of Homeland Security

übermittelt werden müssen, die Einsatzmöglichkeiten des so genannten „Automated Targeting System“ der USA nachweislich verbessern.

In der Begründung des Entwurfs des „SAFE Port Reauthorization Act“ wird zusätzlich ausgeführt, eine Änderung der Regelungen der 100%igen Containerdurchleuchtung sei dringend notwendig und begründe sich insbesondere dadurch, dass die 100%ige Containerdurchleuchtung den internationalen Handel und den Fluss der weltweiten Güterströme behindere und in der Implementierung zu hohe Kosten verursache. Gleichzeitig sei mit der Initiative zur 100%igen Containerdurchleuchtung lediglich ein sehr geringer Sicherheitsgewinn zu erreichen.

Im Rahmen der Kongress-Anhörung zur Vorstellung des „SAFE Port Reauthorization Act“ wurde zusätzlich über das Budget der amerikanischen Zollbehörde Customs Border Protection für das Jahr 2012 beraten. Das vorgestellte Budget zeigt zum Teil erhebliche Einschnitte in der Finanzierung verschiedener US-Sicherheitsprogramme wie beispielsweise CSI, SFI und C-TPAT. Gleichzeitig wurde das Budget für das so genannte „National Targeting Center“ in den USA wesentlich erhöht. Es zeigt sich somit die Tendenz, dass in den USA zukünftig das so genannte „Targeting“ (Untersuchung von Hochrisikogütern) ein Kernelement der US-Sicherheitsstrategie bilden soll.

Zur derzeit in der Erarbeitung befindlichen Global Supply Chain Security Strategy der USA wurde vom Department of Homeland Security im Rahmen der Senatssitzung angekündigt, dass die Strategie nunmehr Anfang Mai diesen Jahres vorgestellt werden soll. Der ZDS hatte durch ein eigenes Positionspapier umfassend zu dieser Strategie Stellung genommen.

Der Entwurf des SAFE Port Reauthorization Act wird nunmehr an das Committee on Homeland Security and Governmental Affairs des US Senates übersandt und dort weiter beraten werden.

Bei Interesse kann der Gesetzentwurf nebst Begründung unter der Email-Adresse martin.kroeger@zds-seehafen.de abgerufen werden. ■

Transport und Logistikbranche im Aufwind

Die esa setzt mit ihrer Teilnahme ein positives Signal

Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer eröffnet die transport logistic Messe am 10. Mai 2011 unter dem Thema „Zwischen Ökogewissen und Ökonomiezwang - wie viel Grün kann (sich) die Logistik leisten?“ Erwartet werden in diesem Jahr mehr als 48.000 Besucher aus über 100 Ländern. Damit bildet die Messe in München den globalen und intermodalen Warenfluss zu Straße, Schiene, Wasser und in der Luft ab. Aussteller, die 2009 krisenbedingt nicht teilnehmen konnten, sind dieses Jahr zurückgekehrt. Insgesamt erlebt die Branche einen neuen und positiven Schub.

Die Transport- und Logistikbranche profitiert damit von der positiven Konjunkturentwicklung und verstärkt gleichzeitig auch noch den Aufwärtstrend: Bereits in diesem Jahr soll der Branchenumsatz nach Schätzungen der Bundesvereinigung Logistik (BVL) wieder das Vorkrisenniveau erreichen.

esa setzt auf diesen Trend und blickt optimistisch in die Zukunft, nachdem sie im letzten Jahr ihr Augenmerk auf vielfältige Produktinnovationen und die Entwicklung von wegweisenden IT-Lösungen für die Vertrags- und Schadenbearbeitung gerichtet hatte. Die Ergebnisse dieser Entwicklungen werden auf der Messe anschaulich präsentiert.

Neben den technischen Entwicklungen bleibt der Erfolgsfaktor „Mensch“ wichtiges Ziel. „Auf Kurs“ mit der esa sind in diesem Jahr neue Fachberater, die die Beratungsstandorte in Deutschland weiter stärken. Ausgestattet mit umfangreichen Entscheidungskompetenzen vor Ort und einem überzeugenden Expertenwissen stehen „Underwriter“ und „Senior Underwriter“ Besuchern auf dem Messestand der esa gerne Rede und Antwort.

Halle A5, Stand 426 ■



Drei NPRC-Schiffe fahren für Bayer und erreichen dank Umbaus auf SCR eine NOx-Reduzierung von ca. 78%

Bayer Material Science setzt ab sofort auf „grün“

Aufgrund einer langfristigen Vereinbarung mit Bayer MaterialScience AG (BMS), den Salztransport mittels Binnenschiff von Hengelo nach Leverkusen, Dormagen und Uerdingen zu transportieren, hat die NPRC (Niederländische Partikuliere Rheinfahrt-Centrale GmbH) in den vergangenen Monaten 3 Schiffe auf SCR (System zur selektiven katalytischen Reduzierung) umgebaut. Die MS Ortygia, Die Umrüstung bewirkt eine NOx-Reduzierung von 78% (von 85 auf 19 Tonnen pro Jahr). Die NPRC erfüllt damit die Forderung der deutschen Gesellschaft für nachhaltige Lösungen in der Logistik. Symbolisch für die Kooperation zwischen Bayer und der NPRC überreichte Stefan Meeusen, Direktor

NPRC, auf dem Presseempfang in Duisburg ein aus Blumen bestehendes „grünes Schiff“ an Peter Viebig, Logistik Manager bei Bayer. „Die BMS begrüßt die Initiative der NPRC,



MS „Ortygia“ fährt ab sofort für Bayer Material Science
Foto: NPRC/ShipPhoto

drei ausschließlich für BMS fahrende Binnenschiffe mit SCR-Katalysatoren ausgerüstet und damit eine signifikante Reduktion der Emission von Stickoxiden (NOx) erzielt zu haben“, sagt Peter Viebig, „damit ist ein weiterer, nachhaltiger Beitrag zur umweltschonenden Beschaffung unserer Rohstoffe geschaffen worden.“ Der Umbau auf SCR kostet etwa 125.000 Euro, den Ausfall des Schiffes während der Umbauarbeiten bereits eingerechnet. Stefan Meeusen, Direktor NPRC, erklärt: „Wir freuen uns, auf diese Art und Weise unsere Dienstleistung an Bayer verbessern zu können. Nachhaltigkeit spielt bei unseren Kunden eine immer wichtigere Rolle. Ich sehe es als unsere Aufgabe, dauernd den Bedürfnissen unserer Kunden zu entsprechen. Wir sind stolz darauf, dass wir tonangebend sind, indem wir die Binnenschiffahrt nachhaltiger machen.“

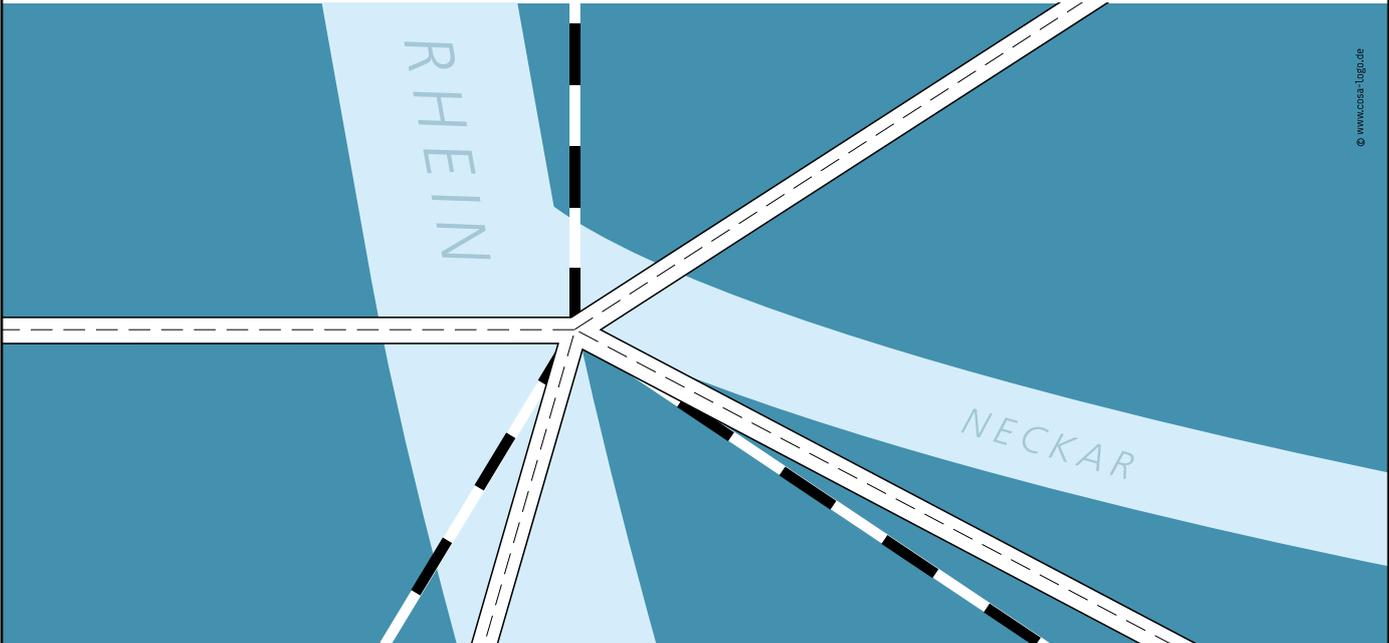
Bis Ende 2011 sollen 10 % der NPRC-Flotte „grün“ fahren. Neben den 3 Schiffen für Bayer (MS Ortygia, MS Anna und MS Jakob Hessel) fahren bereits 5 Schiffe für Akzo Nobel Industrial Chemicals mit SCR. ■



Hafen Mannheim

weltweit für die Region

© www.ccsa-togg.de



Infos und Immobilien: Tel. 0621/292-2991

www.hafen-mannheim.de





Mit Dr. Rolf Bender geht ein „Urgestein der Logistik“ in den Ruhestand

„Herr Dr. Bender, wir lassen Sie ungern gehen!“

Von Friedbert Barg

Sogar Alice Schwarzer war zur Verabschiedung von Dr. Rolf Bender, Sprecher des Vorstandes der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK), gekommen. Nicht etwa, weil das aus frauenrechtlichen Gründen dringend nötig gewesen wäre, sondern weil sie den scheidenden Hafenchef als Nachbarn kennen- und schätzengelernet hat und ihn sympathisch findet.

Das galt und gilt auch für die weiteren rund 150 Gäste aus Wirtschaft, Verwaltung und Politik der Stadt Köln sowie Freunden und bisherigen Kollegen aus den deutschen Binnenhäfen. Für die Stadt Köln war die 1.

Bürgermeisterin Elfi Scho-Antwerpes als offizielle Vertreterin in das Deutsche Sport- und Olympia-Museum am Rheinauhafen gekommen. Sie lobte die Verdienste des in

der deutschen und europäischen Logistikbranche weithin bekannten Mannes, der die Häfen der Stadt Köln mit seinen Ideen und Aktivitäten geprägt hat. Besonders, so die Bürgermeisterin, gelte das für den ältesten Hafen der Stadt, den Rheinauhafen: „Heute ist der Rheinauhafen ein hochmodernes Stadtviertel mit Wohnungen, Restaurants,

Büros, Geschäften und kulturellen Einrichtungen, ein weit über die Stadtgrenzen hinaus bekanntes Aushängeschild und Sinnbild für die Dynamik und Entwicklungskraft unserer Stadt.“

Auch wenn das Unternehmen HGK eigentlich kein Immobilienspezialist ist, so sei es trotzdem gerade die HGK unter der Leitung von Rolf Bender gewesen, die dieses für Köln so wichtige Projekt vorangetrieben habe.

„Durch Ihre engagierte und vorausschauende Arbeit für das Unternehmen, dem Sie seit Gründung im Jahr 1992 in führender Position angehören, haben Sie maßgeblich daran mitgewirkt, dass mit der Verschmelzung aus damaligen verlustreichen Einzelunternehmen, die auf hohe Zuschüsse der

öffentlichen Hand angewiesen waren, die HGK zu einem Unternehmen zu formen, das heute mit einem funktionierenden Güterverkehrskonzept wichtige Funktionen der Daseinsvorsorge für die Region Köln/Rhein-Erft mit überaus beachtlichem wirtschaftlichen Erfolg füllt.“, sagte die Bürgermeisterin weiter.

Und: „Sie haben die HGK mit bemerkenswerter Dynamik von einem regionalen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Hafenbetrieb weiterentwickelt zu einem Anbieter logistischer Gesamtlösungen, die weit mehr umfassen als Eisenbahn-, Transport- und Hafenumschlag. Mit durchdachten Transportkonzepten und optimierten Verfahrensabläufen hat die HGK so ihre Position als zweitgrößter Binnenhafenbetreiber Deutschlands festigen und ausbauen können. Das schont die Umwelt und sorgt für mehr Lebensqualität. Das Unternehmen HGK beweist heute: Man kann diesen öffentlichen Auftrag erfolgreich erfüllen und zugleich Gewinne erwirtschaften.“

Auf die Bedeutung der Kölner Häfen ging auch Franz-Josef Knieps in Vertretung für den HGK-Aufsichtsratsvorsitzenden Michael Zimmermann ein: „Köln beherbergt den zweitgrößten Binnenhafenstandort Deutschlands. Jedes Jahr werden in den Kölner Häfen rund 8.000 Binnenschiffe be- und entladen. Jedes dieser Schiffe ersetzt im Schnitt 150 Lkw auf unseren Straßen. Die HGK sorgt dafür, dass die Binnenschifffahrt hier in Köln genau die modernen Häfen vorfindet, die sie benötigt. Als einer der erfolgreichsten und wichtigsten Wettbewerber der Deutschen Bahn stellt sie darüber hinaus sicher, dass diese Häfen ebenso wie die hiesigen Unternehmen an den europäischen Schienen-Güterverkehr angeschlossen sind. So ermöglicht die HGK die Verlagerung der Güterströme von der Straße auf die Wasserwege und auf die Schiene. Lob und Dank



Dr. Rolf Bender mit Ehefrau Sigrun und seiner Mutter (94).

Fotos: Friedbert Barg

Mit Qualität zum Erfolg

HTAG

Häfen und Transport AG

Bunkerbetrieb

Reederei
Befrachtung

Häfen
Umschlag

Spedition
Güterbehandlung

Kontraktlogistik

Seeschiffs-
agentur

HTAG Häfen und Transport AG

Neumarkt 7-11 · 47119 Duisburg

Tel.: +49 (0) 203 / 4 79 89-0 · Fax: +49 (0) 203 / 4 79 89-192

www.htag-duisburg.de

Duisburg · Berlin · Emden · Gustavsburg
Mannheim · Karlsruhe · Rotterdam · Thionville

Besuchen Sie uns!
Halle B6,
Stand 221

10. – 13. Mai 2011
Neue Messe München



Rund 150 Gäste aus Wirtschaft, Verwaltung, Politik und Häfen waren zur Verabschiedung Dr. Rolf Benders gekommen.

gab es auch von Jürgen Fenske, Präsident des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Er nannte Bender freundschaftlich einen „Tausendsassa und Hans Dampf in allen Gassen“. Fenske ging auf die Anstrengungen Benders ein, den Hafen Godorf auszubauen: „Es gibt keine Alternative zum Ausbau dieses Hafens.“ Auch der VDV direkt, dem Bender als Vorstandsmitglied angehört und in dem er viel geleistet hat, habe der VDV zu danken. Es sei auf ihn zurückzuführen, dass die Hauptgeschäftsstelle des VDV in geblieben und nicht wie viele andere Verbände nach Berlin abgewandert sei.

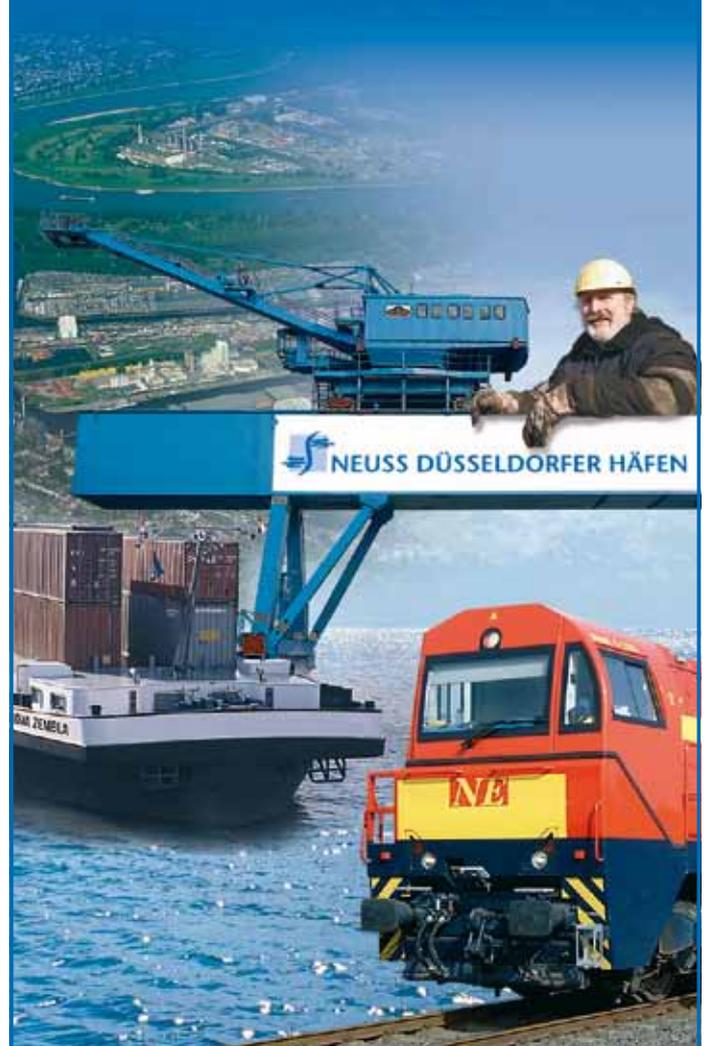
Dank auch vom Arbeitgeberverband der Deutschen eisenbahnen (AGDV), zu dessen Vorstandsvorsitzendem Dr. Bender bereits dreimal gewählt wurde. Dietmar Schweizer, Benders Stellvertreter im AGDV, erinnerte an die zahlreichen und oftmals harten Tarifverhandlungen in diesem Bereich, die Bender stets mit großem Sachverstand und Menschlichkeit geführt habe. Um die menschliche Seite des Vorstandsvorsitzenden Dr. Rolf Bender ging es auch in der Abschiedsrede von Matthias Linzbach, seines Zeichens Betriebsratsvorsitzender der über 630 Mitarbeiter zählenden Aktiengesellschaft, die zu 85 Prozent der Stadt Köln gehört. „Der Doc“, so Matthias Schmitz

habe immer ein offenes Ohr für die belange der Mitarbeiter gehabt. Bender unter sich den „Doc“ zu nennen, sei für alle völlig in Ordnung gewesen. Man habe das sogar mit Respekt und Anerkennung ausgesprochen. Und: „Sie haben viel für das Unternehmen getan, aber nie auf dem Rücken der Mitarbeiter. Herr Dr. Bender, wir lassen Sie ungern gehen!“

Die letzte Ansprache der Abschiedsfeier hielt Bender selbst, - und es gab kaum jemanden, der sich nicht mehr oder weniger verstoßen über die Augen gewischt hat, weil sie feucht geworden waren, denn es war eine anrührende Rede mit einem Blick zurück auf gemeinsame Aktivitäten mit vielen der anwesenden Gäste. Zu seinen mit ganz besonderem Herzblut angegangenen Aufgaben zählt Rolf Bender selbst den Kauf der Duisburger HTGA für Köln und die bevorstehende Gründung einer gemeinsamen Gesellschaft mit den Neuss Düsseldorf Häfen, die wahrscheinlich zum 1.1.2012 starten wird.

Entgegen üblichen Gepflogenheiten in der Berichterstattung möchte sich an dieser Stelle auch der Chronist für viele Jahre angenehmer und herzlicher Zusammenarbeit im früheren Redaktionsbeirat der Zeitschrift „Binnenschifffahrt“ bedanken. Alles Gute für Sie, Herr Dr. Bender. ■

Ein starker Partner für Wirtschaft und Region.



 **NEUSS DÜSSELDORFER HÄFEN**
www.nd-haefen.de



Bachelor- oder Masterabschluss?

Karriere in der Logistik

Karriere in der Logistik: Bachelor - was dann?, eine aktuelle Frage, die Unternehmen und Studierende in der Logistik derzeit gleichermaßen beschäftigt. Die transport logistic 2011 bietet dazu am 12. Mai um 15 Uhr ein Karriereforum. Die weltweit größte Messe für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management findet vom 10. bis 13. Mai 2011 in München statt.

Bachelor- oder Masterabschluss? Viele Studenten aber auch Unternehmen in der Logistik sind verunsichert, welcher Weg der richtige ist. „Mit der Bologna-Reform hat sich die Hochschulausbildung von einem einstufigen in ein zweistufiges System verwandelt“, sagt Andre Kranke, stellv. Chefredakteur der VerkehrsRundschau und Moderator des Karriere-Panels auf der transport logistic. „Wirtschaft und Wissenschaft wissen noch nicht genau, wie sie mit den nun verstärkt auf den Arbeitsmarkt drängenden Logistikaabsolventen verfahren sollen.“

„Logistik ist eine praxisorientierte Wissenschaft, daher haben Bachelor-Absolventen gute Chancen in der Logistik“, meint Pro-

fessor Thomas Wieske von der Hochschule Bremerhaven (Studiengang Transportwesen/Logistik). Um Karriere zu machen, müsse man nicht einen Master machen. „Wer aber Lust hat, Einzelfragen vertieft zu untersuchen, sollte durchaus über ein Masterstudium nachdenken“, rät Wieske. Dies würde einer späteren Karriere nicht schaden.

„Neben dem fachlichen Können steht für uns die Persönlichkeit im Fokus. Wir suchen deshalb junge Leute mit ersten Erfahrungen im Ausland und interkultureller Kompetenz. Ein hohes Maß an Kommunikationsstärke und Integrationsfähigkeit sind ebenso gefragt wie Teamfähigkeit und Mobilität“, beschreibt Personalvorstand Steffen Wurst von der Schenker AG in Essen, die Wunschkandidaten des weltweit tätigen Logistikdienstleisters.

Die Veranstaltung wird vom Münchner Wochenmagazin VerkehrsRundschau durchgeführt und findet am 12. Mai 2011 von 15 bis 17 Uhr auf der transport logistic statt. Die Teilnahme am Forum ist im Rahmen des Messeintrittes kostenlos. ■

Zum Abschluss der transport logistic 2011

Freitag ist Chef-Tag

Die transport logistic ruft am Messen-Freitag, den 13. Mai 2011, erstmals den Chef-Tag aus. Daran beteiligen sich mehr als 150 Aussteller und werden mit ihrer Führungsriege am Stand vertreten sein.

Eugen Egetenmeir, Geschäftsführer der Messe München erklärt das Konzept: „Mit dem Chef-Tag wollen wir erreichen, dass am Freitag möglichst viele Vertreter des Top-Managements am Messestand für Gespräche zur Verfügung stehen. Wir unterstützen dazu alle teilnehmenden Aussteller mit kostenfreien Besuchergutscheinen und veröffentlichen die Unternehmen zeitnah auf unserer Homepage www.transportlogistic.de, so dass Besucher bereits vorab Termine vereinbaren können.“

Diskussion zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur

Am letzten Messetag setzt die transport logistic zudem ein Highlight im Konferenzprogramm: Auf der Diskussionsbühne trifft die Verkehrspolitik die Logistik. Dass die

Verkehrsinfrastruktur dringend ausgebaut werden muss, ist unstrittig. Doch welche Projekte haben Priorität - und reichen die im „Aktionsplan Güterverkehr und Logistik“ beschlossenen Maßnahmen aus? Dazu diskutieren unter anderem Politiker wie Dr. Andreas Scheuer (CSU), Parlamentarischer Staatssekretär des Bundesverkehrsministeriums, Dr. Anton Hofreiter, Verkehrspolitischer Sprecher von Bündnis 90/Die Grünen, und Branchenvertreter wie Herbert Götz, Präsident des Bundesverbandes Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL), Prof. Dr. Herbert Baum, Direktor des Instituts für Verkehrswissenschaft der Universität Köln und Dr. Jörg Mosolf, Geschäftsführender Gesellschafter und Sprecher der Geschäftsführung der Horst Mosolf GmbH & Co. KG Internationale Spedition.

Fr 13.05.2011, 12:00 - 15:00 h

Forum Halle B3

Verkehrspolitik trifft Logistik: Politische Rahmenbedingungen contra Anforderungen der Logistikwirtschaft. ■

Panopa auf der transport logistic in München

Tierwelt als Sinnbild für Logistik

„The Nature of Logistics“ – unter diesem Motto treten die Panopa Logistik GmbH und ihre zur Imperial Logistics International-Gruppe gehörenden Schwester-gesellschaften auf der transport logistic in München auf. Auf dem 340 Quadratmeter großen Gemeinschaftsstand, der der Erdkugel nachempfunden ist, wird jedem Unternehmen ein Tiermotiv zugeordnet.

Pferde stehen dabei für den Logistikdienstleister Panopa, Wale verkörpern die Imperial Reederei, Delfine symbolisieren das Umschlags- und Transportunternehmen neska, und Zugvögel charakterisieren die südafrikanische Holding Imperial Logistics. „Die Tiere legen im Laufe eines Jahres Tausende Kilometer zurück. Das versinnbildlicht unser weltumspannendes Transportnetz“, sagt Esbade Herzog, Bereichsleiterin Marketing bei Panopa und verantwortlich für den Messeauftritt der Imperial Logistics International-Gruppe.

Der Kontraktlogistik-Dienstleister Panopa mit Hauptsitz in Duisburg bietet kundenorientierte Logistikdienstleistungen entlang der Supply Chain und ist auf die Bereiche Automotive, Stahl, Maschinen- und Anlagenbau sowie Transportmanagement spezialisiert. Das Spektrum reicht von der Beschaffungslogistik und Lagerbewirtschaftung über Sequenzierung, Vormontage, Produktionsversorgung und Ersatzteillogistik bis hin zur weltweiten Organisation von Transporten.

Der Gemeinschaftsstand bietet überraschende Einblicke in die verschiedenen Geschäftsfelder und soll als Kommunikationsplattform für Kunden und Geschäftspartner gleichermaßen dienen.

Zu finden ist die Symbiose aus Logistik und Natur in Halle B3 an Stand 201/302.



Der Hafen Hamburg-Gemeinschaftsstand gehört zu den drei größten Ständen auf der internationalen Fachmesse

Hafen Hamburg zeigt Größe auf der transport logistic



Der Hamburger Gemeinschaftsstand während der transport logistic 2009

Unter dem Dach „Gateway Hamburg“ stellt sich der Hafen Hamburg gemeinsam mit der Logistik-Initiative Hamburg auf der diesjährigen Messe „transport logistic“ in München vor.

Vom 10. bis zum 13. Mai 2011 präsentieren sich auf dem von Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM) organisierten Gemeinschaftsstand 48 Unternehmen aus der Hafen-, Transport- und Logistikwirtschaft des größten deutschen Seehafens und der Metropolregion. Auf dem 950 Quadratmeter großen Areal sind die Hamburg Port Authority AöR, die Hamburger Hafen- und Logistik AG (HHLA) und die BUSS Group GmbH & Co. KG mit eigenen Standflächen vertreten. Außerdem informieren 23 HHM-Mitgliedsunternehmen die Besucher und Kunden über das eigene Dienstleistungsangebot. Im Standabschnitt der Logistik-Initiative stellen sich ebenfalls 20 Unternehmen aus der Logistikwirtschaft vor.

Die Ausstellervielfalt auf dem Hafen Hamburg Gemeinschaftsstand spiegelt auch die Leistungsvielfalt des Universalhafens wider. Von klassischen Umschlagterminals, Containerhandelsfirmen, Beratungsunternehmen und Schulungseinrichtungen reicht die Bandbreite bis hin zu NVOCC und Container-Packbetrieben. Zu den 23 Ausstellern gehören: ARIVIST Logistics

Overseas GmbH, Brunsbüttel Ports GmbH, Containerships CSG GmbH, CSAV North & Central Europe GmbH, Delta Shipping Agency GmbH, Emons Rail Cargo GmbH, GERLACH Zolldienste GmbH, Group of Companies „Baltica-Trans“, Hafenbetrieb Aken GmbH, HÖEGH Autoliners GmbH, HPTI Hamburg Port Training Institute GmbH, IGS Schreiner GmbH, Institut für BSFV an der HAW Hamburg, INTTRA Germany GmbH, ma-co maritimes kompetenzentrum e.V., PCH Packing Center Hamburg GmbH, Saco Shipping GmbH, Swan Container Line GmbH & Co. KG, TCI International Logistics GmbH, TCO Transcargo GmbH, UMCO Umwelt Consult GmbH, vesseltracker.com GmbH und ZIM Germany GmbH.

Der Hafen Hamburg-Gemeinschaftsstand gehört somit zu den drei größten Ständen auf der internationalen Fachmesse für Logistik, Mobilität, IT und Supply

Chain Management. Über 1.800 Aussteller aus aller Welt werden zur transport logistic und der integrierten Air Cargo Europe auf dem Gelände der Neuen Messe München erwartet. „Die transport logistic in München ist der international führende Messeplatz und Experten-treffpunkt. Sie bietet unseren Partnern und Ausstellern eine ausgezeichnete Plattform, um bestehende Kontakte zu pflegen und neue Kunden zu gewinnen“, so HHM-Vorstand Claudia Roller.

Mit einem Seegüterumschlag von 121 Millionen Tonnen wurden 2010 rund 11 Millionen Tonnen mehr im Hamburger Hafen abgefertigt. Der Containerumschlag zog mit einem Zuwachs von 12,7 Prozent auf 7,9 Millionen TEU (20-Fuß-Standardcontainer) kräftig an. Neben dem containerisierten Stückgut ist weiterhin auch der Im- und Export von Massengut von großer Bedeutung für den Universalhafen Hamburg.

In diesem Segment kam Hamburg mit einem Plus von 9,5 Prozent auf 40,3 Millionen Tonnen. Bei einer weiterhin positiven Entwicklung der Weltwirtschaft und einer damit verbundenen Stabilisierung und Zunahme der weltweiten Warentransporte per Seeschiff erwartet der Hamburger Hafen auch 2011 ein deutliches Wachstum im Seegüterumschlag. Die gute wirtschaftliche Entwicklung unterstreicht weiterhin Hamburgs Rolle als das führende Verteilzentrum Nordeuropas im Containerverkehr. Diese basiert einerseits auf dem hohen Anteil der lokalen Ladung und andererseits auf den hervorragend entwickelten Verkehrsanbindungen an das deutsche und europäische Seehafen-Hinterland. Ob LKW, Eisenbahn, Feeder- oder Binnenschiff, das für einen Seehafen wichtige Netzwerk der Zu- und Ablaufverkehre macht Hamburg zur Verkehrsdrehscheibe für den seeseitigen Außenhandel in Nordeuropa.

Zu finden ist der Hafen Hamburg Gemeinschaftsstand in Halle B4, Stand 209/310. ■

Anzeige

ENNSHAFEN

DER HERZSCHLAG DER LOGISTIK

www.ennschafen.at



Durch „blue logistics“ bekommt der nachhaltige Transport Tiefgang

Beim Thema „green logistics“ kommt es nicht allein auf die Farbe an. Noch ist man sich nicht darüber einig, wie sich grüne Logistik tatsächlich definiert. Ist es Verkehrsvermeidung, die Erfüllung von ISO-Normen, oder genügt es nur darüber zu reden. Eine Studie zum Thema „Grüne Logistik“ des Deutschen Speditions- und Logistikverband (DSVL), durchgeführt vom Institut für Nachhaltigkeit in Verkehr und Logistik (INVL Hochschule Heilbronn), kommt zum Schluss: Spediteure und Logistiker können einen entscheidenden Einfluss auf die Emissionsproblematik nehmen. Tatsächlich sollte das auch nicht schwer sein, denn es gibt nur wenige ganz große Logistikunternehmen, die aber über einen wesentlichen Marktanteil verfügen. Sie, die Spediteure und Logistiker, haben es also tatsächlich in der Hand, eine saubere Logistik zu betreiben. Solange in der Logistik aber allein die Merkmale Preis, Zuverlässigkeit und Sicherheit (in dieser Reihenfolge) dominieren, wird es keine nachhaltige Logistik geben.

Auch die Lehrbücher erklären Logistik ohne Bezug auf Nachhaltigkeit mit der Verfügbarkeit des richtigen Gutes, in der richtigen Menge, im richtigen Zustand, am richtigen Ort, zur richtigen Zeit, für den richtigen Kunden und zu den richtigen Kosten. Um

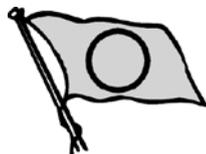
Standpunkt



Peter Baumgartner
Schiffahrts-Magazin
Korrespondent

den Transport künftig auch unter dem Gesichtspunkt von nachhaltiger Logistik richtig

beurteilen zu können, wird man diese Parameter wohl ergänzen und die Kennzahlen der Transportmittel neu definieren müssen. Vielleicht wird es auch notwendig sein, bei der Klassifizierung von Transporteinheiten nicht mehr primär technische Merkmale zu berücksichtigen. Außerdem, nachhaltige Logistik hat nicht nur allein etwas mit dem Transport zu tun. Damit „green logistics“ auch zu „clean logistics“ wird, sind Fragen wie Industrieansiedlungspolitik, Verkehrswegeplanung und Stadtplanung ganz wesentliche Entscheidungsfaktoren. Fehler der Vergangenheit - wo man zum Beispiel ein Kohlekraftwerk nahe der Wasserstraße so errichtet hat, dass ja kein Schiff hin fahren kann – wird sich bei uns sicher niemand mehr leisten. Aber in den Erweiterungsländern hat die Industrie und die Politik durchaus noch Handlungsbedarf. Damit Binnenhäfen keine „Trockenhäfen“ werden und zur Waterfront für irgendwelche Hafencity mutieren, ist die „blue logistics“ mit allen anderen Verkehrsträgern zu verknüpfen. Erst wenn alle Verkehrsträger durch gut ausgebildete Logistiker in einer klugen Raumplanung ihre spezifischen Stärken ausspielen können, wird es möglich sein, nachhaltige Logistik zu betreiben. ■



Die Bilgenentölungsgesellschaft entsorgt im Rheinstromgebiet jährlich ca. 7.000 Schiffe von öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen. Hierzu setzt sie 7 Spezialboote ein, die entlang des Rheins und im westdeutschen Kanalgebiet stationiert sind.

Für unsere **Standorte in Mainz und Mannheim** sowie für unser **Streckenboot** suchen wir zum 01.08.2011 (Mannheim) bzw. zum 01.10.2011

Steuerleute mit Patent (m/w)/ Schiffsführer (m/w)

Wenn Sie

- im Besitz des Schifferpatents A oder B und des Radarpatents sind,
- technisches Verständnis mitbringen,
- serviceorientiert in der Binnenschifffahrt arbeiten wollen und auch bereit sind, ggf. zeitweise außerhalb Ihres jeweiligen Standortes eingesetzt zu werden, dann können wir Ihnen eine etwas andere Stelle als üblich in einem engagierten Team bieten.

Aufstieg zum Schiffsführer möglich. Bescheinigung über besondere Kenntnisse des ADN von Vorteil, aber nicht Bedingung.

Bitte senden Sie Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen per Post oder per E-Mail an:

Bilgenentölungsgesellschaft mbH
Frau Claudia Fliegel
August-Hirsch-Straße 3
47119 Duisburg
Telefon: 0203 8009-454
claudia.fliegel@de.rhenus.com

Die Qualität einer Transportleistung beginnt
beim Personal – daher

Weitblick beweisen und ausbilden
Lebenslanges Lernen bedeutet weiterbilden



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

Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschifffahrt e.V.

Schulschiff RHEIN

Stadthafen / Rheinanlagen

Tel. 0 20 66 – 22 88 0 • Fax 0 20 66 – 22 88 22

Schiffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

im Verbund mit

Die Fachzeitschrift im Internet

www.schiffahrt-online.de

Schiffahrt-online

Schiffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik



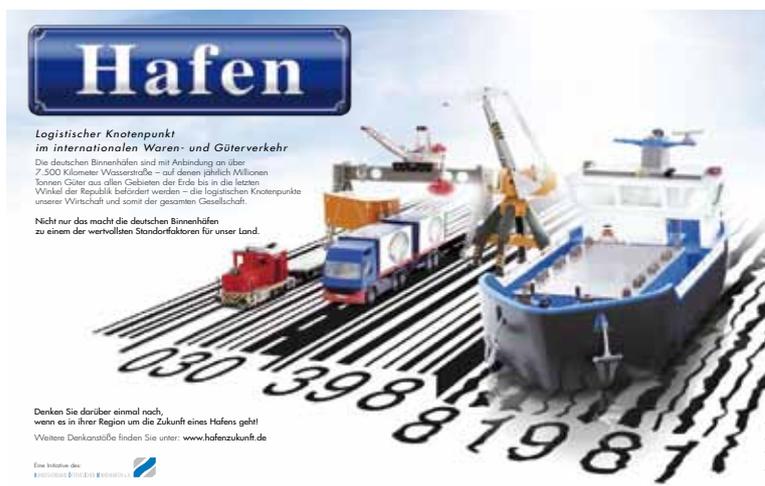
Themen

BUNDESVERBAND ÖFFENTLICHER BINNENHÄFEN e.V.

dienst

Sonderthemendienst zur transport logistic
vom 10. bis 13. Mai 2011 in München

- 02 Editorial: Wir sind die Binnenhäfen!**
- 03 Das Image der Binnenhäfen**
Anja Fuchs zur Öffentlichkeitsarbeit des BÖB
- 05 Potenzielle Bausteine einer zukunftsfähigen Kommunikationsstrategie**
Ergebnisse aus dem Projekt Binnen_Land
- 07 Güterverkehrszentren: Infrastruktur de luxe**
Forum BÖB und DSLV: Dr. Thomas Nobel, DGG
- 08 Drei Stellschrauben für multimodalen Erfolg**
Forum BÖB und DSLV: Günter Haberland, DSLV
- 10 transport logistic: Programmübersicht**



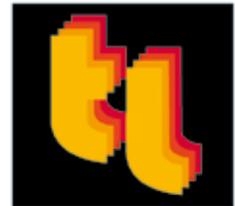
Informationen

Positionen

Hintergründe für:
Medien
Wirtschaft
Politik

Halle B4
Stand 225/326

Mai 2011

**Impressum**

Herausgeber
Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V.
Ernst-Reuter-Haus
Straße des 17. Juni 114
10623 Berlin
Tel. +49 (0) 30 / 39 88 19 81
Fax +49 (0) 30 / 34 06 08 55 3
E-Mail: info-boeb@binnenhafen.de
Internet: www.binnenhafen.de
V.i.S.d.P.: Boris Kluge

Alle Artikel und Bilder des Themendienstes können, auch auszugsweise, gerne honorarfrei weiterveröffentlicht werden. Textdateien und offsetdrucktaugliche Bilddaten stehen zum bequemen Download unter www.binnenhafen.de bereit. Wir bitten lediglich höflich um die Zusendung eines Belegexemplares. Vielen Dank.

Realisierung
H zwo B Kommunikations GmbH, Erlangen
E-Mail: info@h-zwo-b.de
Titelbild: BÖB



BUNDESVERBAND ÖFFENTLICHER BINNENHÄFEN e.V.



Kontakt:

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 88 19 81

Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53

presse-boeb@binnenhafen.de

www.binnenhafen.de/presse

■ Editorial: Wir sind die Binnenhäfen!

Liebe Leserinnen und Leser,

mein Start als neuer Geschäftsführer des BÖB fällt in eine für die Binnenhäfen lebhaftere Zeit. Die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) geplante Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) und mit ihr die Priorisierung von Wasserstraßen trifft bei Binnen- und Seehäfen, Binnenschifffahrt, Spediteuren und Verladern auf ein durchgehend negatives Echo.

Ohne erkennbaren Grund hat das BMVBS eine sicherlich überfällige Reform der WSV, die wir als Binnenhäfen begrüßen, mit einer nicht nachvollziehbaren Priorisierung der deutschen Wasserstraßen verbunden. Dabei werden ganze Regionen, deren Binnenhäfen und verladende Wirtschaft von einer umweltfreundlichen Verbindung in die Welt abgehängt. Der vorliegende Vorschlag muss dringend überarbeitet werden. Am einfachsten wäre es, die Priorisierung von der WSV-Reform zu trennen und diese dann in Ruhe und auf Grundlage gründlicher Analysen neu zu diskutieren. Der BÖB wird sich an dieser Diskussion intensiv beteiligen.

In den Wechsel der Geschäftsführung des BÖB fällt auch die lange vorbereitete Imagekampagne für die Binnenhäfen, die Ihnen Anja Fuchs in einem Beitrag dieses Themendienstes nahebringt. Es geht um mehr als nur das Marketing für die Binnenhäfen. Wir wissen um unsere Bedeutung für die deutsche Wirtschaft, insbesondere die exportorientierte Industrie. Die Binnenhäfen sind inzwischen die bedeutendsten Umschlag-

plätze im europäischen Seehafenhinterland und nehmen auch im europäischen Binnentransport eine herausragende Funktion ein. Binnenhäfen haben zudem immer zentrale Funktionen für ihre Städte, wie etwa Ver- und Entsorgung, Arbeitsplätze für geringer Qualifizierte und ein gutes Angebot an Gewerbeflächen. Wir wissen um diese Funktionen und möchten genau dafür das Bewusstsein schärfen. Die Kampagne soll die Wahrnehmung in einer breiten Öffentlichkeit erhöhen und uns eine stärkere Stimme im Wettbewerb verleihen. Gleichzeitig wollen wir authentisch und realistisch bleiben und uns nicht vor Herausforderungen verstecken.

Deshalb greifen wir mit unserem Projekt Binnen_Land auch potenzielle Konflikte zwischen der gewerblichen und privaten Nutzung von Hafenflächen auf und zeigen beispielhaft Lösungen dafür. Ich bin mir sicher, dass daraus neue Chancen und Möglichkeiten entstehen. Wenn Klassenausflüge statt in den Zoo in den Binnenhafen gehen und Schüler Projektarbeiten zu einem neuen Hafenausbau schreiben, dann sind wir in den Köpfen der kommenden Generationen verankert.

Lassen Sie sich dabei mitnehmen und gestalten Sie mit uns die Zukunft der Binnenhäfen. Ohne Sie geht es nicht!

Boris Kluge

Geschäftsführer des BÖB



Boris Kluge

Geschäftsführer des BÖB



BUNDESVERBAND ÖFFENTLICHER BINNENHÄFEN e.V.



■ Öffentlichkeitsarbeit des Verbandes

Das Image der Binnenhäfen

Von Anja Fuchs

Auf der transport logistic 2011 startet der BÖB seine Imagekampagne zum Thema Binnenhäfen mit einer Pressekonferenz am 10. Mai. Ziel der Kampagne ist, die Bedeutung der deutschen Binnenhäfen in der öffentlichen Wahrnehmung zu stärken und nachhaltig zu verankern.

Die Kampagne soll die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf die Bedeutung der Binnenhäfen für ihre Region lenken und Logistiker bei ihrer Entscheidung für den Verkehrsknotenpunkt Binnenhafen unterstützen. Wir möchten einen Denkanstoß für die Diskussion rund um den Hafen in der Region geben. Allzu oft wurden Binnenhäfen in der Vergangenheit als Stiefkind angesehen und konnten deshalb ihrer zentralen Rolle als Verteil- und Versorgungsknotenpunkt für ganze Regionen nicht vollständig gerecht werden. Das wollen wir ändern!

Für unsere Kampagne wurden Themen des Verbandes und seiner Mitglieder aufgegriffen und in Text und Bild anschaulich dargestellt. Ziel ist es, aufzuzeigen, wie wichtig ein Hafen für die Region ist und welche Aufgaben er in seiner Region übernimmt. Unsere Kampagne wird durch den Verband überregional verbreitet und unsere Mitglieder sind aufgefordert, dies in den regionalen Medien zu tun. Wir wollen Breitenwirkung erreichen, um das Bewusstsein für die bedeutende Wertschöpfung der Binnenhäfen gezielt in den Köpfen der Entscheider auf kommunaler und überregionaler Ebene zu verankern.



Anja Fuchs, Leiterin Öffentlichkeitsarbeit des BÖB

Die Anzeige

In unserer neuen Anzeige zur Imagekampagne werden die drei zentralen Verkehrsträger und deren sinnvolle Verknüpfung im Binnenhafen hervorgehoben: Nur im Binnenhafen können die Vorteile aller Verkehrsträger in der idealen Verbindung von Wasserstraße, Schiene und Straße genutzt werden. Nur hier gibt es die Möglichkeit, die Verkehrsträger nach individuellen Vorstellungen kostenoptimal zu kombinieren.

Das Comic-Malheft

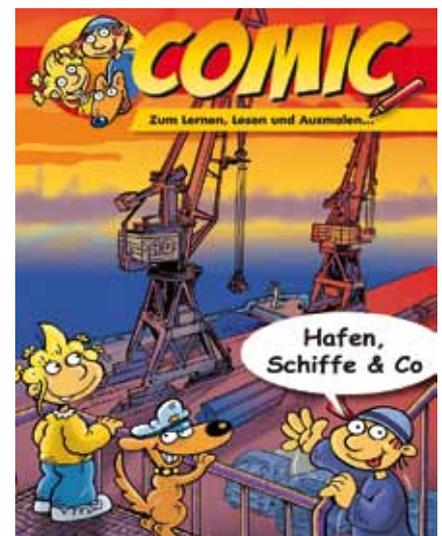
Um auch den ganz Kleinen die Bedeutung der Binnenhäfen nahe zu bringen, haben wir in Zusammenarbeit

mit dem KinderMedienverlag ein Comic-Malheft entwickelt. Es ist für Kinder ab vier Jahren geeignet: Kindergartenkinder können die Umrisszeichnungen ausmalen, Grundschulkinder erhalten durch die inhaltsreiche Geschichte und altersgerecht illustrierte Grafiken wichtige Informationen über den Hafenerbetrieb und seine vielseitigen Aufgabenfelder.

Bilder: BÖB

Die Infomappe

Um das Thema Verkehrsknotenpunkt Binnenhafen noch deutlicher in den Köpfen zu verankern und Argumentationshilfen für weitere Diskussionen zu



Das neue Comic-Malheft zeigt und erklärt Kindern die spannende Welt der Binnenhäfen.



Sonderteil zur transport logistic 2011 in München



Logistik entlang der Wertschöpfungskette

Blattschneiderameisen zerteilen mit ihren Mundwerkzeugen Pflanzenblätter in kleine Stückchen, die sie in ihren Bau transportieren. Als erster erkannte der Naturforscher Thomas Belt im Jahre 1874, wozu die Ameisen diese Blätter nutzen: Sie fressen nicht etwa selbst die Blätter, sondern zerkauen diese und verwenden sie als Substrat, um darauf einen speziellen Pilz wachsen zu lassen, von dem sie sich ernähren.

Was kaum jemand weiß:

Die deutschen Binnenhäfen sind mit Anbindung an über 7.500 Kilometer Wasserstraße – auf denen jährlich Millionen Tonnen Güter aus allen Gebieten der Erde bis in die letzten Winkel der Republik befördert werden – die logistischen Knotenpunkte unserer Wirtschaft und somit der gesamten Gesellschaft.

Hier werden Waren wie zum Beispiel Erze, Brennstoffe sowie Nahrungs- und Futtermittel, aber auch Baustoffe und recycelbare Abfälle effizient umgeschlagen, um von dort aus just in time und zuverlässig sowie ökologisch an ihren jeweiligen Bestimmungsort zur Weiterverarbeitung gebracht zu werden. So entsteht die Grundlage, die unsere Gesellschaft erhält und weiter wachsen lässt.

Nicht alleine das macht die deutschen Binnenhäfen mit ihrem angeschlossenen System trimodaler Logistiklösungen – der Verknüpfung von Schiff, Bahn und Lkw – zu einer unserer wertvollsten Standortfaktoren. Durch sie ist eine Grundversorgung der Bevölkerung mit lebenswichtigen Gütern wie Nahrungs- und Futtermittel, Energie, Bau- und Brennstoffe sowie Medizin aber auch die Müllentsorgung gewährleistet.

Darüber hinaus sorgen Binnenhäfen an den jeweiligen Standorten für tausende von Arbeitsplätzen und sind Motor für die wirtschaftliche Entwicklung ganzer Regionen.

Denken Sie darüber einmal nach, wenn es in ihrer Region um die Zukunft eines Hafens geht!

Weitere Denkanstöße finden Sie unter: www.hafenzukunft.de

Eine Initiative des:
BUNDESVERBAND ÖFFENTLICHER BINNENHÄFEN e.V.

Was kaum jemand weiß

Häfen sind seit jeher die Keimzellen für die Entwicklung von Städten. Flüsse und Kanäle, an denen Häfen erbaut wurden, dienten schon immer als optimale Transportwege, um große Mengen von Gütern zu transportieren und sie weiter bis in die Hinterlandregionen zu verteilen. Durch Binnenhäfen wird die Grundversorgung der Bevölkerung mit zum Teil überlebenswichtigen Gütern wie Nahrungsmitteln, Medizin, Bau- und Brennstoffen, aber auch die überaus wichtige Müllentsorgung gewährleistet. Unsere Standorte sorgen für Tausende von Arbeitsplätzen und sind Motor für die wirtschaftliche Entwicklung in den Regionen.

Bild: BÖB

Die neuen Infoblätter: Beispiele aus der Natur erklären die logistische Funktion der Binnenhäfen

geben, haben wir eine Reihe von Informationsblättern erstellt. Darin werden alltägliche Situationen, mit denen sich jeder von uns schon einmal beschäftigt hat, mit den Herausforderungen eines Hafenstandortes und seiner Anlieger dargestellt und verglichen.

Ergänzend haben wir eine informative Internetseite zum Thema entworfen. Unter www.hafenzukunft.de kann sich jeder über Themen rund um den Binnenhafen informieren. Wir hoffen,

dass unsere vielfältigen Aktivitäten dazu beitragen, dass die Binnenhäfen in der öffentlichen Wahrnehmung an Bedeutung gewinnen.

Und wer weiß: Vielleicht denken in Zukunft mehr Menschen über das Thema Binnenhafen nach, wenn sie bei ihrem nächsten Ausflug am Wasser entlang spazieren?



BUNDESVERBAND ÖFFENTLICHER BINNENHÄFEN e.V.



■ Ergebnisse aus dem Projekt Binnen_Land

Potenzielle Bausteine einer zukunftsfähigen Kommunikationsstrategie

Von Heike Flämig und Nina Schulte

Im Rahmen des Projekts Binnen_Land war der BÖB für die Entwicklung einer Kommunikationsstrategie in Zusammenarbeit mit der Technischen Universität Hamburg-Harburg sowie der Freien Universität Berlin verantwortlich und wurde dabei durch alle Projektpartner unterstützt, insbesondere durch die beteiligten Binnenhäfen.

Die Analyse der Kommunikationsstrategien der einzelnen Häfen, aber auch der untersuchten nationalen und europäischen Verbände, zeigt deutliche Potentiale für eine verbesserte Wahrnehmung der Binnenhäfen. Um der Binnenschifffahrt vor allem auf politischer Ebene ein stärkeres Gewicht zu verleihen, ist von grundlegender Bedeutung, inwieweit es gelingt, eine klare Ansprache

- durch eine **übersichtliche Struktur der Verbandslandschaft** sowie
- durch eine **abgestimmte Kommunikationsstrategie der Verbände** zu erreichen.

Vor dem Hintergrund dieser Handlungsnotwendigkeiten wurden im Rahmen des Projekts drei Bausteine vorangetrieben.

Mit einer Stimme sprechen: „Eine neue Hanse“

Die Verbandslandschaft weist unklare Strukturen auf. Insbesondere auf die Akteure der Politik hinterlassen die unklaren Verbandstrukturen einen schwer

durchschaubaren Eindruck. Die Suche nach einem geeigneten Ansprechpartner wird deutlich erschwert. Teilweise sind einzelne Akteure Mitglied in mehreren Verbänden. Letztendlich führt dies zu einer geringeren Effizienz. Die Bündelung und klare Strukturierung der Aktivitäten würde dazu beitragen, dass die Binnenhäfen bzw. das System Wasserstraße in der Öffentlichkeit, und insbesondere in der Politik, ein größeres Gewicht erhalten würde. Ein alternativer Ansatz stellt dabei das Aufgreifen der Idee der Hanse dar. „Eine neue Hanse“ steht dabei exemplarisch für die Entwicklung einer Kommunikations- und Kooperationsstrategie, die durch ein gemeinsames Handeln die Wahrnehmung des gesamtwirtschaftlichen Nutzens von Binnenhäfen erhöht und durch die Vernetzung die Leistungsfähigkeit der Binnenhäfen weiter steigert sowie eine gemeinsame Diskussionsgrundlage mit anderen Akteuren liefert.

„Eine neue Hanse“ dient als konzeptionelles Gerüst für die Entwicklung einer kollektiven Strategie. Dabei sollte der



Bild: Technische Universität Hamburg-Harburg

Prof. Dr.-Ing. Heike Flämig,
Technische Universität Hamburg-Harburg

Charme der „alten Hanse“ aufgegriffen werden. Diese besaß als lose Interessenvereinigung keinerlei ausformulierte Satzung und führte keine gemeinsame Kasse. Außerdem wurde ihr keinerlei Souveränität zugesprochen, sie besaß keine festen Strukturen und nur wenige gemeinsame Institutionen. Es gab nur ein gemeinsames Ziel aller Mitglieder: den Handel. Das Ziel „einer neuen Hanse“ hingegen, ist der Erhalt sowie die Ausnutzung des Potenzials des Systems Binnenwasserstraße. Um diesem Ziel in einem ersten Schritt näher zu kommen, wurden verschiedene Bausteine entwickelt. Zwei wesentliche Bausteine werden im Folgenden vorgestellt:



BUNDESVERBAND ÖFFENTLICHER BINNENHÄFEN e.V.



Leistungsfähigkeit kommunizieren: der Hafenindex

Welchem Verladener oder Logistikdienstleister ist eigentlich das Leistungsspektrum der Binnenhäfen bekannt? Diese Frage war Anstoß für die Entwicklung des Hafenindex. Denn bisher existiert kein Kompendium, welches die Leistungsfähigkeit des Systems Wasserstraße und die Binnenhäfen in Deutschland als multimodale Knotenpunkte in der Gesamtschau darstellt.

Insbesondere für das Ziel der Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Wasserstraße und Schiene ist aber eine höhere Transparenz eine wichtige Voraussetzung, um alternative Transportketten überhaupt konzipieren zu können. Im Rahmen des Projektes wurden daher alle logistischen Kapazitäten an den deutschen Binnenhafensstandorten zusammengefasst. Dabei wurden nicht nur die Kapazitäten der Häfen selbst, sondern auch der in der Hafenlogistik aktiven Logistikdienstleister erfasst. Entstanden ist eine umfangreiche öffentlich zugängliche Datenbank.

Mit dem darauf aufsetzenden Internet-Auskunftssystem **Hafenindex.de** besteht nun für den Interessenten die Möglichkeit verschiedene Abfragen durchzuführen. Die enthaltenen Standorte können über eine Suchmaske nach weiteren Kriterien differenziert werden. Dem Interessenten wird dann eine Kontaktliste möglicher Anbieter bereitgestellt. Mit dem entwickelten Standardwerk steht nun erstmalig eine Plattform zur Verfügung, über die sich Informationen von Häfen, Verladern, Spediteuren/Logistikdienstleistern und ansässigen Unternehmen bündeln

lassen und kann eine wichtige Neuerung für die Gestaltung logistischer Transportketten darstellen.

Ein Bild sagt mehr als 1.000 Worte: das Dialogbild

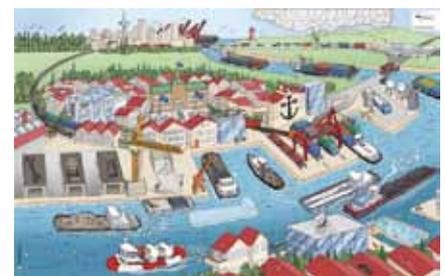
Im Rahmen des Projektes wurde auch immer wieder deutlich, wie wenig transparent die Rolle der Binnenhäfen für die Wirtschaft und Stadtentwicklung ist. Um zwischen den unterschiedlichen Akteursgruppen ein gemeinsames Verständnis zu erzeugen, wurde ein Dialogbild entwickelt. Im Dialogbild sind Szenen dargestellt, die die wirtschaftliche, gesellschaftliche und ökologische Bedeutung der Binnenhäfen und der Binnenschifffahrt für die Region aufzeigen.

Das Bild dient dazu, in einen gemeinsamen Dialog zu treten: Akteure des Systems Binnenschifffahrt mit den Verladern, der Logistikwirtschaft aber auch mit der Politik, der Planung und der Bevölkerung. Das Dialogbild arbeitet dafür mit einer übergeordneten Bildwelt. Sie ermöglicht die Darstellung von komplexen Zusammenhängen auf einer Seite. Durch die Bilderwelt prägen sich die in Szenen dargestellte Situation der Binnenhäfen und -schifffahrt sowie die Aussagen zur Bedeutung dieser (trimodalen) logistischen Knoten der Güterver- und -entsorgung in das Gedächtnis und verstärken somit die Wahrnehmung der Rolle der Binnenhäfen. Für die Anwendung des Bildes im Dialog mit den Stakeholdern wurde ein Leitfadentext entwickelt. Anwendungsfelder des Dialogbildes sind in erster Linie Prozesse, in denen unterschiedliche Vorstellungen in der Nutzung und Entwicklung von Binnenhäfen zum Dialog führen sollen. Es kann aber auch

im Bereich der Vermarktung und der Öffentlichkeitsarbeit eingesetzt werden.

Ausblick

Bereits im Projektverlauf wurden aufgrund der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit veränderte Wahrnehmungen sichtbar. Beispielsweise nahmen an der im Rahmen des Projekts durchgeführten Fachtagung rund 100 betroffene Akteure teil; ein Großteil davon waren kommunale Vertreter. In Zukunft werden diese Bausteine mit den weiteren im Rahmen des Projekts entwickelten Bausteinen vermehrt für eine breite Öffentlichkeit bereitgestellt. Auch die europäische Verbandsebene hat schon Interesse angemeldet. Denn erst wenn Informationen bereitstehen, wahrgenommen und verstanden werden, können daraus letztendlich Impulse zum Handeln entstehen. Der BÖB, das steht bereits fest, wird bei der Weiterentwicklung seiner Kommunikationsstrategien die entwickelten Bausteine aufgreifen.



Das Dialogbild zeigt die Bedeutung der Häfen in typischen Szenen

Bild: Technische Universität Hamburg-Harburg



BUNDESVERBAND ÖFFENTLICHER BINNENHÄFEN e.V.



■ Forum transport logistic

Güterverkehrszentren bieten Infrastruktur de luxe

Von Dr. Thomas Nobel

Die Logistik ist eine Boom-Branche. Die Ladungsmengen steigen und damit wächst auch die Nachfrage nach spezialisierten Logistikdienstleistungen. Doch der Logistikbetrieb wird zunehmend komplex. Wer heute eine Ansiedlung plant, der hat etliche Anforderungen: Die Fläche muss ausreichend groß und flexibel erweiterbar sein. Sie muss Planungssicherheit und eine gute Verkehrsanbindungen bieten. Zudem setzen Logistiker verstärkt auf Kooperation, denn der Markt ist personal- und ressourcenintensiv und der Wettbewerbsdruck nimmt stetig zu. Güterverkehrszentren (GVZ), in denen logistische Dienstleistungen gebündelt werden, sind eine intelligente Antwort auf all diese Anforderungen.

Güterverkehrszentren sind Gewerbegebiete mit logistischem Schwerpunkt und Knotenpunkte von mindestens zwei, häufig drei Verkehrsträgern. Sie verfügen über ein großes Flächenangebot und eine optimale Verkehrsanbindung. 35 solcher Güterverkehrszentren gibt es in Deutschland, dort profitieren über 1.300 Unternehmen von erstklassiger Infrastruktur, multimodaler Anbindung und weit reichenden Synergieeffekten durch die Vernetzung unterschiedlichster Unternehmen.

Binnenhafen und GVZ: Erfolgreiche Partner im kombinierten Verkehr

Multimodalität, Verkehrsanbindung, Vernetzung – all das bieten auch die Binnenhäfen. Es ist naheliegend zu fragen, worin der Unterschied liegt und wozu es zwei konkurrierende Angebote braucht. Tatsächlich liegen viele Güterverkehrszentren an Binnenhäfen. Gerade die Anbindung an die Wasserstraße ist für viele Unternehmen ein Anreiz, sich im GVZ anzusiedeln, weil sie auf dem Binnenschiff große Mengen Ladung umweltfreundlich transportieren



Bild: DGG

Dr. Thomas Nobel, Geschäftsführer Deutsche GVZ-Gesellschaft

können und gleichzeitig auf eine gute Straßen- und meist auch Schienenanbindung zugreifen können.

Das macht die GVZ in den Häfen zur ersten Adresse für Partner im kombinierten Verkehr. Die Binnenhäfen wiederum profitieren von wachsenden Auftragsvolumina, einem breiten Angebot an Dienstleistern und einem zukunftsfähigen Flächenmanagement. Hafen und GVZ sind also keine Konkur-

renten, sondern Partner. Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen und die Deutsche GVZ-Gesellschaft (DGG) stehen deshalb in einem ständigen Dialog und arbeiten seit langem konstruktiv zusammen.

Mit Erfolg: 2010 ermittelte die Deutsche GVZ-Gesellschaft in einem Ranking die besten Güterverkehrszentren Europas. Den dritten Platz von 70 und damit die Bronzemedaille im internationalen



BUNDESVERBAND ÖFFENTLICHER BINNENHÄFEN e.V.



Vergleich machte das GVZ Nürnberg – und das liegt an einem bedeutenden Binnenhafen.

Zukunftsfähig dank Green Logistics

Ein weiterer Aspekt gewinnt in der Logistik zunehmend an Bedeutung: Nachhaltigkeit. Immer mehr Unternehmen wollen ihre Leistungen möglichst umweltfreundlich, ressourcensparend und klimaschonend anbieten – und für viele Kunden ist Nachhaltigkeit ein wichtiges Kriterium bei der Auftragsvergabe. Unter dem Stichwort Green Logistics entstehen intelligente Konzepte etwa für Verkehrsoptimierung oder energieeffizientes Gebäudemanagement. Häufig bieten solche Lösungen auch ökonomische Anreize und damit Wettbewerbsvorteile. In Güterverkehrszentren können solche Angebote unternehmensübergreifend entwickelt werden. So stehen dort etwa Abertausende von Quadratmetern Dachfläche zur Verfügung, die mit Photovoltaik-Anlagen ausgestattet werden können. Die Bündelung nachhaltiger Konzepte an einem Standort zeigt einmal mehr die Zukunftsfähigkeit der Güterverkehrszentren als innovative Logistikcluster.



Bild: Privat

Günter Haberland, Geschäftsführer M. Zietzschmann GmbH & Co. KG, Neuss, Vorsitzender des DSLV-Ausschusses Binnenschiffahrtspedition und Hafenwirtschaft

■ Forum 2

Drei Stellschrauben für den multimodalen Erfolg

Von Günter Haberland

Binnenhäfen sind mit ihrer Verknüpfung von Wasser, Schiene und Straße ideale multimodale Drehscheiben. Dennoch sind in den Binnenhäfen immer noch zu viele Kapazitäten frei. Die Gründe dafür sind seit langem bekannt, aber Politik und Unternehmen sind noch nicht in ausreichendem Maß bereit, an den entscheidenden Stellschrauben zu drehen.

Diese grundlegenden Stellschrauben heißen Infrastruktur, Preisgestaltung und Seehafenhinterlandanbindung. Hier gibt es noch einiges zu tun. Vordringlich ist dabei der **Infrastrukturausbau**. 1,2 Milliarden Euro müssten pro Jahr aufgebracht werden, um die Wasserstraßen für die Anforderungen der Logistik fit zu halten. Ganze 700 Millionen hat die Bundesregierung jedoch bislang eingeplant – und sie lässt damit

zu, dass immer mehr alte Schleusen marode sind und dass mit der beschlossenen WSV-Reform rund ein Drittel der deutschen Wasserstraßen komplett abgehängt wird.

An der zweiten Stellschraube dreht nicht die Politik, sondern die Wirtschaft: Die traditionelle **Preispolitik** der Binnenschiffahrt, die sich an den aktuellen Wasserständen orientiert, wird



BUNDESVERBAND ÖFFENTLICHER BINNENHÄFEN e.V.



immer mehr zum Hindernis. Alteingesessene Unternehmer aus der Industrie kennen diese Preisgestaltung und kalkulieren seit Jahrzehnten mit Keimwasserzuschlägen und Staffelpreisen. Für das Neukundengeschäft ist die preisliche Unberechenbarkeit hingegen tödlich. Zudem gingen die Preise während der Boom-Phase 2008 deutlich in die Höhe – damit wurde viel Potenzial für neue Aufträge verschenkt. Es ist an der Zeit, kritisch zu fragen, ob das so sein muss. Nach wie vor ist das Binnenschiff für lange Strecken und große Gütermengen der günstigste Verkehrsträger. Doch unkalkulierbare Preisrisiken durch niedrige Wasserstände verschrecken mögliche Kunden und verhindern den Umstieg auf den umweltfreundlichen Verkehrsträger.

Die dritte Stellschraube verbirgt sich an den **Seehäfen**. Als 2008 die Containermengen explodierten, stauten sich dort die Binnenschiffe tagelang – das Abladen der Seeschiffe hatte Priorität, der Weitertransport der Container wurde deshalb häufig kurzfristig auf die Straße verlagert. Die multimodale Drehscheibe Binnenhafen ist darauf angewiesen, dass Seefracht zuverlässig mit dem Binnenschiff abgeholt und ins Hinterland transportiert wird. Werden die Liegezeiten in den Seehäfen unkalkulierbar lang, verlagern sich diese Verzögerungen bis weit ins Land hinein. Durch die Weltwirtschaftskrise und den Rückgang der Transportmengen löste sich dieses Problem für eine Weile wie von allein. Nun ziehen die Containermengen wieder deutlich an und es ist absehbar, dass es bald erneut zu Kapazitätsengpässen und damit Liegezeiten in den Seehäfen kommen wird. Verhindern ließe sich dies etwa durch

eigene Binnenschiffterminals an den Containerterminals der Seehäfen. Auf jeden Fall ist klar: Hier muss dringend investiert werden, will das Binnenschiff seine Bedeutung im Seehafenhinterlandverkehr nicht zugunsten der Straße einbüßen.

Multimodalität ist das Pfund, mit dem die Binnenhäfen wuchern können. Damit das so bleibt, gilt es, so schnell wie möglich die nötigen Schritte einzuleiten. Mit einer zuverlässigen Infrastruktur, transparenten und berechenbaren Preisen und einer intelligenten Abwicklung des Seehafenhinterlandverkehrs.



BUNDESVERBAND ÖFFENTLICHER BINNENHÄFEN e.V.



■ transport logistic

BÖB-Messekalender: Volles Programm in München

Dienstag, 10. Mai 2011

Uhrzeit	Veranstaltung/Thema	Veranstalter	Ort
10:30 – 11:15	BÖB-Pressekonferenz Start der PR-Kampagne des BÖB und Vorstellung des neuen Geschäftsführers	BÖB	BÖB-Messestand
11:15 – 11:45	Freischalten der Internet-Daten- bank www.hafenindex.de	BÖB/TU HH/ BMW i	BÖB-Messestand
12:00 – 12:30	Talkrunde mit einem Formel-1-Fahrer	Emmerich/ Emmelsum	BÖB-Messestand
14:00 – 14:30	Talkrunde mit einem Formel-1-Fahrer	Emmerich/ Emmelsum	BÖB-Messestand
15:00 – 16:00	RheinPorts-Wettbewerb mit den Erstsemestern der Dualen Hochschule Baden-Württem- berg: Die Preisträger präsentie- ren ihre Arbeiten	RheinPorts	BÖB-Messestand

Mittwoch, 11. Mai 2011

Uhrzeit	Veranstaltung/Thema	Veranstalter	Ort
10:00 – 11:00	Elbe Promotion Center (Hintergrund, Entwicklung)	SBO	BÖB-Messestand
15:30 – 17:00	Forum „Intermodale Logistik im System Was- serstraße“	BÖB/DSL V	Forum Messe
15:40 – 16:00	Dr. Thomas Nobel, DGG: „Gü- terverkehrszentren im europä- ischen Hinterland – Herausfor- derung und Chance“	BÖB/DSL V	Forum Messe
16:00 – 16:20	Günter Haberland, Zietzschmann, Neuss: „Anforde- rungen an multimodale Verkehre im Bereich Hafen“	BÖB/DSL V	Forum Messe



Uhrzeit	Veranstaltung/Thema	Veranstalter	Ort
16:20 – 16:40	Andreas Löffler, Hafen Straubing-Sand: „Biomasselogistik im Donaauraum“	BÖB/DSL	Forum Messe
16:40 – 17:00	Hergen Hanke, UHH Haldensleben: „Kalitransporte entlang der Elbe“	BÖB/DSL	Forum Messe
Ab 17:00	PortParty mit „Rest of Best“ am BÖB-Stand	BÖB	BÖB-Messestand

Donnerstag, 12. Mai 2011

Uhrzeit	Veranstaltung/Thema	Veranstalter	Ort
11:00 – 11:30	Vortrag über das Projekt „Multi-modal Promotion“ (im Rahmen des Effizienzcluster Logistik Ruhr)	Dortmunder Hafen AG/ Fraunhofer-Institut	BÖB-Messestand
15:00 – 16:00	RheinPorts Basel-Mulhouse-Weil: Netzwerk für Seehäfen	RheinPorts	BÖB-Messestand

Herzliche Einladung zur PortParty

Mittwoch, 11. Mai 2011, ab 17:00 Uhr am BÖB-Stand

Mit Musik von „Rest of Best“ und Bier von Bitburger





Die Reederei MOL nutzt das neue Depot im bayernhafen Bamberg für Leercontainer-Disposition

Transportkapazitäten für die Unternehmen in Oberfranken

Die international agierende Reederei MOL nutzt das neue Depot im bayernhafen Bamberg für die Disposition von Leercontainern. Dies stärkt nachhaltig die verladende Wirtschaft in der Region.

Ab sofort nutzt auch die internationale Reederei MOL das neue Depot im bayernhafen Bamberg für die Disposition von Leercontainern. Das Depot war am 01. April 2011 in Kooperation mit der TFG Transfracht, von der baymodal Bamberg GmbH eröffnet worden. Es fungiert als Pufferlager und Zwischenstation für nationale und internationale Containerverkehre. Das Depot bietet eine Abstellkapazität für Leer- und Lastcontainer von insgesamt 1.000 TEU. Des Weiteren werden am Terminal Bamberg auch Serviceleistungen wie die Reparatur und Reinigung von Leercontainern angeboten.

Karsten Kessel, Prokurist der baymodal Bamberg GmbH: „Mit der Entscheidung von MOL wird unser Terminal noch attraktiver; ein weiteres Plus für die verladende Wirtschaft in Oberfranken.“

Auch der KV-Operator TFG Transfracht stärkt damit sein Leistungsangebot. Das Zugsystem der TFG – der AlbatrosExpress – bindet das Terminal Bamberg fünfmal wöchentlich an die deutschen Seehäfen Hamburg und Bremerhaven an.

Bisher investierte die Bayernhafen GmbH & Co. KG 3,5 Millionen Euro in das bimodale KV-Terminal, das zum Fahrplanwechsel 2008/2009 seinen Betrieb aufnahm. Es hat zwei Ladegleise, jeweils 360 Meter lang, über die bis zu 80.000 TEU jährlich zwischen Schiene und Straße umgeschlagen werden. An der Betreibergesellschaft baymodal Bamberg GmbH sind die Bayernhafen GmbH & Co. KG mit 74,9 Prozent und die TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG mit 25,1 Prozent beteiligt.

bayernhafen Gruppe

Zur bayernhafen Gruppe gehören die sechs Standorte Aschaffenburg, Bamberg, Nürnberg, Roth, Regensburg und Passau. Die Lage an wirtschaftsgeografisch bedeutenden Knotenpunkten kombiniert mit einer effizienten Verknüpfung der Verkehrswege Wasser, Schiene und Straße zeichnet die

Standorte aus. In 2010 wurden insgesamt 28,961 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen (davon 3,746 Mio. Tonnen per Schiff, 7,129 Mio. Tonnen per Bahn, 18,086 Mio. Tonnen per Lkw).

Die bayernhafen Gruppe ist ein aktiver Moderator für die Entwicklung von Logistiklösungen und Netzwerken. Sie agiert als Standortarchitekt, der unternehmens- und standortübergreifend Strategien entwickelt, in hochflexible Infrastruktur investiert und in enger Zusammenarbeit mit den Hafensiedlern neue Wertschöpfungspotenziale erschließt. Ziel ist es, die Position der Häfen als Logistikstandorte und Drehscheiben für den weltweiten Warenaustausch weiter zu stärken. Ein strategisches Flächenmanagement gewährleistet dabei einen Branchen-Mix aus Transport, Lagerung, Logistik, Dienstleistung und Produktion.

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 210 Mitarbeiter. Betreiber der Standorte Aschaffenburg, Bamberg, Regensburg und Passau ist die Bayernhafen GmbH & Co. KG. Geschäftsführer ist Joa-

chim Zimmermann. Die Standorte Nürnberg und Roth werden von der Hafen Nürnberg-Roth GmbH betrieben, an der die Bayernhafen GmbH & Co. KG mit 80 Prozent, die Stadt Nürnberg mit 19 Prozent und die Stadt Roth mit einem Prozent beteiligt sind.

TFG Transfracht

TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, eine Beteiligungsgesellschaft der DB Mobility Logistics AG und der HHLA Intermodal GmbH, ist Marktführer im Seehafenhinterlandverkehr mit den deutschen Seehäfen. Das Unternehmen transportiert für Reeder und Spediteure Container von den deutschen Seehäfen direkt zum Empfänger in Deutschland, Österreich und der Schweiz sowie vom Urverlader zu den deutschen Seehäfen.

Drei Länder (Deutschland, Österreich und die Schweiz) sowie zwei Häfen (Bremerhaven und Hamburg) werden mit einem Zugsystem – dem Albatros Express – bedient. Mit über 11.000 Verbindungen jährlich und über 20 Terminals ist das AlbatrosExpress-Netzwerk das dichteste Zugnetzwerk im europäischen Seehafenhinterlandverkehr. Täglich wird eine Transportkapazität von 4.800 TEU bereitgestellt.

MOL

Mit 861 Schiffen und mehr als 9.200 Mitarbeitern weltweit ist MOL eines der größten intermodalen Transportunternehmen. Als Teil eines globalen Netzwerkes von Logistik- und Transportdienstleistungen betreibt MOL von den deutschen Seehäfen regelmäßige Liniendienste nach Fernost, den USA, Süd- und Westafrika. ■



MOL-Container im Hafen Bamberg



Zwei Jahre nach der Weltwirtschaftskrise

Logistik in Hamburg wieder auf Wachstumskurs - 1500 neue Stellen

Zwei Jahre nach der Weltwirtschaftskrise ist die Logistik in Hamburg wieder auf Wachstumskurs und die Stimmung in der Branche ist deutlich positiver als im Bundesvergleich. Wurde die Geschäftslage 2009 noch deutlich schlechter eingeschätzt als im Bundesvergleich, hat sich die Einschätzung in 2010 komplett gedreht. 68 Prozent der Befragten in Hamburg berichten von einer verbesserten Geschäftslage, beim bundesweiten Konjunkturbarometer Logistik waren es nur 36 Prozent. Und die Einschätzung für die Geschäftsentwicklung in 2011 sind in Hamburg noch positiver. Das führt dazu, dass die Logistik wieder eine Jobmaschine ist. 2011 planen zwei Drittel der Hamburger Unternehmen wieder Mitarbeiter einzustellen. 1500 Stellen sollen laut Auskunft der Unternehmen neu geschaffen werden. Das ist das Ergebnis der aktuellen Mitgliederbefragung der Logistik-Initiative Hamburg in Zusammenarbeit mit dem SCI/Logistikbarometer.

Hamburg bleibt laut Umfrage auch bei den Investitionen für 2011 positiv gestimmt: Schon in 2010 haben die Hamburger Logistiker deutlich mehr investiert als im Bundesvergleich. Berichten im bundesweiten SCI/Logistikbarometer nur 33 Prozent der Befragten von gestiegenen Investitionen, waren es in Hamburg 46 Prozent und das soll sich auch in 2011 fortsetzen. Und auch der neu formierte Senat hat sich die Stärkung des Logistik- und Schiffsfahrtsstandortes Hamburg als vorrangiges

Thema auf die Fahnen geschrieben. Frank Horch, Präses der Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg, betont in seinem Grußwort: „Elementare Triebfeder für Wachstum ist und bleibt der Hamburger Hafen - der auch zukünftig das Herzstück der Metropolregion Hamburg bleiben soll - sowie ganz besonders die Fahrinnenanpassung der Elbe!“

Als weitere wesentliche Erfolgsfaktoren sieht Frank Horch gezielte Investitionen in Infrastrukturmaßnahmen. „Hierbei ist zwischen Maßnahmen zur intelligenteren Nutzung bestehender Infrastruktur, etwa durch die Entwicklung zukunftsfähiger Verkehrs-Telematiksysteme, und dem Ausbau der bestehenden Infrastruktur wie etwa die Stärkung der Hinterlandanbindungen durch den Bau der Hafenuferspanne oder den stetigen Ausbau der Hafenbahn sowie Entwicklung diverser IT-Projekte, die eine bessere Vernetzung vieler Akteure ermöglichen und nachhaltiges Wachstum sichern, zu unterscheiden“, so Horch.

Green Logistics Capital Hamburg

Hamburg ist in diesem Jahr europäische Umwelthauptstadt. „Und wir wollen weiter gehen und Hamburg als ‚Green Logistics Capital‘ etablieren, um unsere Vorreiterrolle zu unterstreichen“, sagt Prof. Dr. Peer Witten, Vorsitzender der Logistik-Initiative Hamburg. Und eins ist belegt: Nachhaltigkeit ist in der

Metropolregion Hamburg nicht nur ein Modewort. Die Logistik-Initiative Hamburg hat in diesem Jahr im Rahmen einer Befragung erhoben, wie Logistikunternehmen und logistikorientierte Dienstleister in der Metropolregion mit der Herausforderung und den Chancen der Nachhaltigkeit umgehen. Mehr als 40 Prozent der von der Logistik-Initiative befragten Unternehmen haben bereits ein oder mehrere Projekte umgesetzt, 25 Prozent von ihnen befanden sich in der Planungsphase. Das verdeutlicht, dass der Aspekt des nachhaltigeren Wirtschaftens ohne Frage in vielen Unternehmen bereits angekommen ist. Viele Projekte laufen im Bereich Immobilien und im Transportbereich. Letztere können sehr vielfältig sein, von der Fahrerschulung, über die Tourenoptimierung bis hin zur Nutzung alternativer Antriebe. Dass Nachhaltigkeitsbemühungen keineswegs nur zusätzliche Kosten verursachen, ist der Grund, warum 80 Prozent der befragten Unternehmen Projekte eigenfinanzieren. 46 Prozent von ihnen gaben an, dass durch ihr Projekt die Kosten gesenkt werden konnten. Die Ergebnisse der Befragung und viele Beispiele aus der Praxis mit den Schwerpunkten Green Transport, Green Port, Green Facilities und Green IT wurden in der 90 Seiten starken Broschüre „Nachhaltige Logistik in der Metropolregion Hamburg – Grüne Logistik: Umgang in den Unternehmen und Beispiele aus der Praxis“ vorgestellt. Damit hat die Logistik-Initiative Hamburg bereits die zweite Veröffentlichung innerhalb eines Jahres aus der Praxis für die Praxis zum Thema Nachhaltigkeit in der Logistik veröffentlicht. Schon die erste Publikation „Leitfaden Nachhaltigkeit in der Logistik“, die im vergangenen

GVZ-Hansehafen
Hanse-Terminal

KV-Terminal

Hafenbecken II
Hafenbecken I

Kanalhafen

Terminal Zweigkanal

Terminal Trennungsdamm

Terminal Industriehafen

Anschluss an das Streckennetz der DB AG

TRANSPORTWERK

Magdeburger Hafen GmbH

GREENPORT

Logistik fängt beim Standort an – wir haben ihn!

- zentraler Verkehrsknotenpunkt (Hub) für die verladende Wirtschaft in einem Umkreis bis 200 km
- optimale trimodale Lage mit Autobahn-, Wasser- u. Bahnanschluss
- wasserstandsunabhängig ab Mitte 2011 bei 4,00 m Wassertiefe
- leistungsstarkes KV-/Containerterminal (Hanse-Terminal)
- Profitieren Sie von einem einzigartigen Standort und der Kapazität des größten Binnenhafens Mitteldeutschlands!
- 115 ha Industrieansiedlungsfläche im Hafen

Besuchen Sie uns auf der **transport logistic**
10. – 13. Mai, München
Halle B4, Stand 218

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



Mai herausgebracht wurde, fand reißen den Absatz. Beide Leitfäden können unter info@hamburg-logistik.net bestellt werden. Sie kosten jeweils zehn Euro.

Im Rahmen von Green Logistics Capital wird eine Menge in der Region bewegt. Die Logistik-Initiative hat gerade einen „Wegweiser“ herausgebracht, in dem die wichtigsten Termine in diesem Jahr zusammengefasst sind. Es sind mehr als 50 Veranstaltungen. Sie reichen von dem Wissenschaftstag mit dem Schwerpunkt Green Logistics im Otto-Forum bis hin zur 1. Deutschen Nachhaltigkeitskonferenz Logistik im Hotel Atlantic.

Und auch in diesem Jahr wird der HANSE GLOBE – Hamburgs Preis für nachhaltige Logistik - ausgelobt. Bereits seit 2007 vergibt die Logistik-Initiative Hamburg jährlich diesen internationalen Preis an Unternehmen, Institutionen und öffentliche Einrichtungen. Aber auch das Thema Flächen spielt bei der Nachhaltigkeit eine große Rolle. Europas nachhaltigster Logistikpark wird in Hamburg-Bergedorf geplant. Zudem gibt es ein Pilotprojekt zur Gewinnung neuer Flächen im Bestand in Billbrook - einem der attraktivsten Industrie- und Logistikgebiete in Hamburg - bei der HWF Hamburgischen Gesellschaft für Wirtschaftsförderung mbH, welches von der Logistik-Initiative Hamburg initiiert wurde und auch weiter begleitet wird.

Menschen für die Logistik begeistern

Kaum eine Branche sucht so dringend gute Leute wie die Logistik. Und es locken vielfältige Jobs und beste Perspektiven. In 2011 planen zwei Drittel der befragten Hamburger Unternehmen mit steigender Beschäftigung. Mit diesem erwarteten starken Beschäftigungsaufbau rücken jedoch die Themen des Images der Logistikbranche, des Recruitings und des demographischen Wandels in den Fokus der Branche. Es wird nicht allen Unternehmen in Hamburg leicht fallen, sich in den kommenden Monaten mit den benötigten Kräften einzudecken. Die größten Personaldefizite sehen die Unternehmen bei Sachbearbeitern, Fahrern, Disponenten, Projektleitern und IT-Spezialisten. Das Thema „Menschen in der Logistik“ ist einer der Schwerpunkte der Logistik-Initiative Hamburg in 2011.

„Wir wollen Talente für unsere Branche gewinnen“, so Prof. Dr. Witten. Dabei setzt die Initiative früh an. Die enge Zusammenarbeit zwischen Schule und Logistikwirtschaft wird von der Logistik-Initiative koordiniert, Lehrer als Multiplikatoren werden in diesem Jahr durch eine Berufsorientierungstournee näher an das Thema Logistik gebracht. ■

BDB belegt die Leistungsfähigkeit der deutschen Binnenschifffahrt mit aktuellen Zahlen

Kontinuierlicher Aufwärtstrend seit dem Jahre 2003

Anlässlich des deutschlandweiten Logistitages am am 14. April 2011 informierte der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) mit aktuellen Zahlen über die Leistungsfähigkeit der deutschen Binnenschifffahrt.

Danach hat die Binnenschifffahrt in Deutschland seit dem Jahr 2003 einen kontinuierlichen Aufwärtstrend bei den Gütermengen zu verzeichnen, der im Jahr 2007 in einem Rekordwert von knapp 250 Mio. Tonnen und einer Verkehrsleistung von 65 Mrd.

Binnenschiffer ist der am besten bezahlte Ausbildungsberuf in Deutschland

Tonnenkilometern gipfelte. Die dann folgende weltweite Wirtschaftskrise konnte den Binnenschifffahrtssektor nur kurzzeitig ausbremsen: Die Binnenschifffahrt ist im Jahr 2010 beim Gütertransport um 12,8 % gewachsen. Die Beförderungsmenge auf dem 7.400 Kilometer umfassenden Wasserstraßennetz stieg gegenüber 2009 um 26 Mio. Tonnen auf knapp 230 Millionen Tonnen an. Damit ist der krisenbedingte Einbruch zwar noch nicht wieder ausgeglichen. Bei der Containerbeförderung werden aber bereits wieder Spitzenwerte erzielt: 2.186.000 TEU (=Twenty-Foot-Equivalent-Unit/Standardcontainer) wurden im Jahr 2010 auf deutschen Flüssen und Kanälen transportiert – in keinem anderen Jahr zuvor sind so viele Güter in Binnenschiffscontainern befördert worden.

Diese Erfolgszahlen belegen: In deutschen und europäischen Logistikketten stellt die Binnenschifffahrt ein unverzichtbares Glied dar. Die Industrie und die verladende Wirtschaft setzen auf die hohe Leistungsfähigkeit, die Zuverlässigkeit und Umweltverträglichkeit dieses Verkehrsträgers. ■

Der „nasse“ Verkehrsträger wird wegen seiner hohen Effizienz und seiner Unauffälligkeit von der Bevölkerung kaum wahrgenommen: Die Schifffahrt produziert keine Staus, keinen Lärm, kaum Unfälle und verursacht im Vergleich zu Straße und Schiene die geringsten Emissionen. Das Schiff stellt deshalb eine gute Alternative zu den Gütertransporten auf Straße und Schiene dar. Ein modernes 110 Meter langes Binnenschiff mit einer Ladungsmenge von 3.000 Tonnen kann bis zu 150 Lkw auf der Straße ersetzen.

Auch der Vergleich mit der Güterbahn unterstreicht die Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt. Obwohl die Bahn mit einem 34.000 Kilometer langen Gleisnetz mehr als die vierfache Streckenlänge zur Verfügung hat, liegt die jährliche Menge beförderter Güter per Binnenschiff nur etwa ein Drittel unter dem Transportaufkommen der Bahn. Je Kilometer Strecke werden auf den Binnenwasserstraßen danach jährlich etwa dreimal so viele Tonnen Güter transportiert wie auf der Schiene. Die verkehrsreichste Binnenwasserstraße in Deutschland und Europa ist dabei der Rhein. Der Niederrhein wird jährlich von fast 200.000 Schiffen befahren. Das sind im Durchschnitt über 500 Schiffe pro Tag.

Die deutsche Binnenschiffsflotte ist nach den Niederlanden die zweitgrößte in Europa: Aktuell werden neben den 2.676 Schiffen für den Gütertransport auch noch 966 Tagesausflugs- und 47 Fahrgastkabinenschiffe im deutschen Schiffsregister geführt. Im Bereich der Fahrgastschifffahrt ist Deutschland damit sogar Europameister. Die 1.100 Unternehmen der gewerblichen Binnenschifffahrt erzielten mit ihren 7.600 Beschäftigten im Jahr 2008 einen Umsatzerlös von rund 1,67 Mrd. Euro. Unverzichtbar für die Branche ist ein gut qualifiziertes Personal.

Binnenschiffer ist ein attraktiver Ausbildungsberuf, der aufgrund der Altersstruktur der Branche enorme Entwicklungschancen bietet. Junge Nachwuchskräfte können sich in kurzer Zeit zum Schiffsführer oder selbstständigen Unternehmer weiterentwickeln. Zudem ist „Binnenschiffer/in“ der am besten bezahlte Ausbildungsberuf in ganz Deutschland. ■



Ennshafen ist wichtiger Infrastrukturpartner und Exportdrehscheibe für Oberösterreich

Wöchentlich 60 Liniendienste nach Hamburg und Bremerhaven

Frei zugängliche trimodale Infrastruktur, beste Standortbedingungen und ein breites Angebot an Dienstleistungen – diese Kombination macht den Ennshafen zu einem erfolgreichen Infrastrukturpartner für die regionale Wirtschaft. Die Vernetzung mit den bedeutendsten Exporthäfen Österreichs ermöglicht Kunden und Verladern optimale Transportmöglichkeiten. Rund 60 Liniendienste von und zu den Nordseehäfen Hamburg und Bremerhaven werden wöchentlich am Containerterminal Ennshafen bedient. Wichtige Neukunden wie das BMW-Werk Steyr oder die Reedereien MOL und MSC bestätigen die Strategie des Ennshafens. Um auf dem stetig wachsenden Logistikmarkt wettbewerbsfähig zu sein und den Anforderungen der Branche gerecht zu werden, sind Investitionen in den Ausbau und die Modernisierung der Infrastruktur notwendig. Die Erweiterung der Kaianlagen, der Ausbau des Übergabe-Bahnhofs sowie die Umstellung der Betriebszeiten am Containertermi-

nal auf ein 24-Stunden-Service sind bereits erfolgt. Im Jahr 2011 wird der Ausbau fortgesetzt, um die vorhandenen Ressourcen

Ennshafen	
Fläche:	353 Hektar
Wasser-/Landumschlag:	663.013 to
Containerumschlag:	225.561 TEU
Bahnumschlag:	2,800.000 to
52 Betriebe, ca. 1600 Mitarbeiter	(Umschlagzahlen aus 2010)

des Standortes optimal zu nutzen. Durch zusätzliche Containerstellflächen werden die Lagerkapazitäten auf jährlich 350.000 TEU erweitert. Die Aufstockung des Bürogebäudes ist notwendig, da aufgrund der steigenden Nachfrage auch ein zusätzlicher Bedarf an Mitarbeitern besteht. Die verstärkte Einbindung des Binnenschiffs als umweltfreundlichstes und ökonomisches Verkehrsmittel in die internationale Trans-

portwirtschaft wird künftig eine zentrale Rolle spielen. Mit Ro-Ro- und Containerliniendiensten auf der Wasserstraße soll eine leistungsfähige Transportalternative zur Straße geschaffen werden. Als wettbewerbsfähiger Verkehrsträger kann sie aber nur effizient genutzt werden, wenn auch die verladende Wirtschaft von deren

Vorteilen überzeugt ist und das Angebot in Anspruch nimmt. Diese Ziele sind auch in der EU-Donauraumstrategie festgelegt, an deren Umsetzung der Ennshafen maßgeblich beteiligt ist. Im Zuge dieser Strategie werden zahlreiche Maßnahmen zur Imageförderung der Binnenschifffahrt sowie im Bereich des Umwelt- und Klimaschutzes realisiert.

Auf der Messe transport logistic 2010 (halle B4, Stand 306) in München wird der Ennshafen gemeinsam mit den österreichischen Donauhäfen Linz, Krems und Wien und der österreichischen Wasserstraßengesellschaft via donau vertreten sein. Wirtschaft, Logistik und Politik werden sich an diversen Runden Tischen treffen und die Rolle der österreichischen Binnenhäfen für die regionale Wirtschaft sowie die Umsetzung konkreter Logistikangebote auf der Wasserstraße und deren Bedeutung für die österreichische Exportwirtschaft diskutieren. ■



MS „Elly“ der in Würzburg ansässigen MSG im Donauhafen Enns

Bis Anfang September im Bereich Koblenz

Zugabe von Geschiebersatzmaterial

Zugabe von Geschiebersatzmaterial in den Rhein Das Wasser- und Schifffahrtsamt Bingen führt vom 26. April 2011 bis Anfang September 2011 bei Koblenz (Vallendar/Wallersheim) eine Zugabe von Geschiebersatzmaterial in den Rhein durch.

Die Maßnahme einer solchen Geschiebezugabe ist äußerst notwendig, da Langzeituntersuchungen ein ständiges Absinken der Rheinsohle und damit auch des Wasserspiegels aufgezeigt haben. Im Bereich der Moselmündung hat der Rhein Erosionsraten von bis zu einem cm pro Jahr. Ein weiteres Absinken des Wasserspiegels hat auch Auswirkungen auf den Wasserhaushalt und damit auf die Umwelt.

Eine fortschreitende Erosion bedeutet nämlich einen fortschreitenden Abfall des Wasserspiegels und damit eine fortschreitende Absenkung des Grundwasserspiegels in den Vorlandbereichen des Rheins. Um dieses zu verhindern, werden die kostenintensiven Zu-

gaben von Geschiebersatzmaterial durchgeführt.

Hierzu wird gebrochenes Material aus einem Steinbruch flächenhaft über die Rheinsohle zugegeben. Pro Werktag wird dabei eine Schutenladung verklappt. Der Vorgang dieser Verklappung dauert jeweils zwischen 5 und 15 Minuten.

Dabei öffnet sich während der Bergfahrt der Laderaum der Klappschute mittig und das Material wird gleichmäßig in einer Fahrspur über jeweils eine Länge von ca. 300 - 500 m auf dem Rhein verstreut. Da das Material aus einem Steinbruch kommt, können an den Steinen Feinkornanhaftungen auftreten. Diese wiederum können je nach Wetterlage die Ausbildung einer Schwebstofffahne unmittelbar nach der Verklappung bewirken. Diese Schwebstofffahne kann in unterschiedlicher Länge und Dauer, was von den jeweiligen hydrologischen Ereignissen abhängt, sichtbar sein. Sie hat aber keine Auswirkungen auf Flora und Fauna. ■

16.-19.5.2011

PIANC tagt in Berlin

Die deutsche PIANC Sektion ist 2011 Ausrichter der jährlichen Hauptversammlung, auf der auch ein neuer Präsident der internationalen Vereinigung gewählt wird.

Die diesjährige nationale Präsidentschaft wird durch Direktor und Professor Behrendt in der BfG wahrgenommen.

Die PIANC-Jahresversammlung (Annual General Assembly - AGA) 2011 findet vom 16.-19.05.2011 in Berlin statt. Neben der Jahresversammlung wird auch ein technisches Seminar durchgeführt. Weitere Informationen sind auf der speziellen Webseite zur AGA 2011 unter www.congress-pianc2011.de zu finden. ■

Wir können nicht
übers Wasser gehen.
**Aber erstklassig
damit umgehen.**

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

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

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



www.huelskens-wasserbau.de

M. Jürgensen, KS Kolbenschmidt, Thermamax, Vulkan, und Wildauer Schmiedewerke

Caterpillar zeichnet fünf deutsche Lieferanten aus

Die Caterpillar Motoren GmbH & Co. KG hat fünf ihrer deutschen Zulieferer mit dem „Caterpillar Supplier Quality Award“ für hervorragende Leistungen ausgezeichnet. Liz Miles, Geschäftsführerin von Caterpillar Motoren, übergab die begehrten Urkunden im Rahmen einer Feierstunde an Repräsentanten der Firmen M. Jürgensen GmbH & Co. KG, Flensburg, KS Kolbenschmidt GmbH, Neckarsulm, Thermamax Hochtemperaturdämmungen GmbH, Mannheim, Vulkan Kupplungs- und Getriebebau GmbH & Co. KG, Herne und Wildauer Schmiedewerke GmbH & Co. KG, Wildau.

Bei Caterpillar wird die Leistungsfähigkeit aller Lieferanten weltweit kontinuierlich gemessen. Hervorragende Lieferanten werden jährlich mit einem „Caterpillar Supplier Quality Award“ ausgezeichnet, gestaffelt nach den Kategorien Bronze, Silber, Gold und Platin. Die Kriterien dafür sind jeweils genauestens festgelegt und müssen über einen längeren Zeitraum gemessen und

nachgewiesen werden. Eine enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Caterpillar und dem Lieferanten ist dafür die unabdingbare Voraussetzung: „Verlässliche und leistungsstarke Partner sichern unsere gemeinsame Zukunft und helfen uns, die Herausforderungen im globalen Wettbewerb erfolgreich zu meistern.“, so Liz Miles in ihrer Ansprache während der Feierstunde.

Erstmals unter der Regie von Caterpillar Motoren Kiel, wurden fünf deutsche Zulieferer ausgezeichnet und damit zugleich die Leistungsfähigkeit der deutschen Industrie unter Beweis gestellt. Wichtigstes Kriterium bei der Auswahl der Unternehmen war die Qualität der gelieferten Komponenten, denn Qualität steht bei Caterpillar an vorderster Stelle: „Zulieferteile müssen perfekt mit den von Caterpillar gefertigten Komponenten harmonisieren, um einen hervorragenden Motor zu bauen und die hohen Erwartungen unserer Kunden zu erfüllen!“, erläutert Benno Janssen, verantwortlich für

das Lieferanten-Qualitätsmanagement bei Caterpillar Motoren.

Produkte von Caterpillar tragen weltweit und Tag für Tag dazu bei, Bodenschätze zu bergen, Infrastrukturen zu schaffen und den Seetransport von Gütern aller Art zu gewährleisten. Caterpillar Motoren stellt mit rund 1300 Mitarbeitern an vier Standorten Großdiesel- und Gasmotoren her, die überwiegend in der Schifffahrt zur Anwendung kommen. Ein großer Teil der benötigten Motorenkomponenten wird von Zulieferern beigesteuert, die weltweit verteilt sind. Mitarbeiter des globalen Einkaufs von Caterpillar stellen von Kiel aus die Versorgung der Produktion mit diesen Kaufteilen sicher. Das Produkt- und Lieferspektrum der heute ausgezeichneten Unternehmen ist sehr unterschiedlich, aber eines haben alle gemeinsam: Sie sind aufgrund ihrer hervorragenden Leistungen bevorzugte Partner bei der Realisierung zukünftiger Produkte und Projekte. Durch Caterpillars globale Einkaufsstrukturen eröffnet sich ihnen zudem die Möglichkeit, auch in anderen Marktsegmenten als Lieferant ausgewählt zu werden. Sean Prett, Leiter Einkauf bei Caterpillar Motoren, sieht darin eine echte Win-Win-Situation: „Ausgezeichnete Zulieferer unterstützen uns mit hervorragenden Komponenten und erhalten dafür im Gegenzug die Chance, ihren Umsatz mit Caterpillar konzernweit zu erweitern.“



Gruppenbild aller geladenen Firmenvertreter gemeinsam mit Repräsentanten von Caterpillar Motoren.

Großzügige Restaurant- und Bistrobereiche sorgen für entspannte Stimmung an Bord

400 Gäste waren zur Taufe der A-Rosa Brava gekommen

Von Stefanie Lehnert

Majestätisch liegt die zukünftige A-Rosa Brava am Frankfurter Untermainkai an Land festgemacht. Am Bug prangt, wie bei allen A-Rosa-Flusskreuzern, der lächelnde rote Mund mit der Rose zwischen den Lippen. Neue Konzepte, noch abwechslungsreichere Ausflugsmöglichkeiten, luxuriöse Ausstattung - das alles erwartete die Gäste des neuen Luxusliners der A-Rosa-Flotte. Insgesamt ist das Premium-Rheinschiff das 9. Schiff in der A-Rosa-Flotte.

„Nur ein Jahr nach der erfolgreichen Indienststellung unseres letzten Rhein-Schiffes freuen wir uns sehr, hier heute bereits ein weiteres Schiff taufen zu können und begrüßen die A-Rosa Brava herzlich“, sagte Lars M. Clasen, CEO der A-Rosa Flussschiff GmbH während der Pressekonferenz in der Lounge des Schiffes. „Die hohe Markenbekanntheit von A-Rosa sowie das weiterhin kontinuierlich hohe Buchungsinteresse für das vielfältige Fahrtgebiet Rhein/Main/Mosel waren die Treiber für den freudigen Anlass des heutigen Tages“, ergänzt COO Markus Zoepke. „Die Kombination aus unserer modernen Flotte sowie der Routenvariation dieser Destination spricht unsere Zielgruppe optimal an.“

Ab 2011 fungiert Frankfurt am Main neben Köln als zweiter Basishafen für die Routen auf Rhein, Main und Mosel. 8 Routen ab

Frankfurt/M. und insgesamt 30 Rheinrouten machen es den zukünftigen Gästen schwer, sich zu entscheiden.

Der A-Rosa-Nachwuchs hat eine Länge von 135 Metern und ist 11,40 Meter breit. Der Flottenneuling hat einen Tiefgang von ca. 1,60 Meter, der Antrieb erfolgt durch vier Ruderpropelleranlagen.



Nach der Taufe (v.l.): Kapitän Tim Gorges, Taufpatin Mirjam Brockmann und Werftchef Manfred Müller-Fahrenholz

Insgesamt 99 Außenkabinen bieten Platz für 202 Passagiere, 70 davon verfügen über einen französischen Balkon. Die komfortablen Kabinen (inkl. Dusche, WC, Telefon, TV, Föhn) sind in 4 unterschiedlichen Kategorien buchbar.

Der neue Stern am Flusskreuzfahrthimmel überzeugt durch luxuriöse Ausstattung, tolles Ambiente und einem rundherum gelungenen Konzept. So gibt es beispielsweise in den Restaurantbereichen keine feste Tischordnung, so dass sich jeder Gast jeden Tag neu entscheiden kann, ob er lieber zu zweit „im lauschigen Eckchen“ oder in einer

Gruppe sitzen möchte. Ein großes Angebot an Landausflügen, für die auch hochwertige, bordeigene Fahrräder zur Verfügung stehen, lassen garantiert keine Langeweile aufkommen. Kunden, die bereits mehr als dreimal eine Flusskreuzfahrt gebucht haben, können dem Kunden-Club beitreten und kommen dadurch in den Genuss attraktiver Angebote und Vergünstigungen.

Im Gegensatz zu ihren Schwestern A-Rosa Aqua und A-Rosa Viva, die in den Jahren 2009 und 2010 fertig gestellt wurden, ist die Einrichtung nicht mehr in den milden, kaffeebraunen Farben gehalten, sondern präsentiert sich in frischen, sonnigen Orangetönen. Großzügige Restaurant- und Bistrobereiche sorgen für entspannte Stimmung beim Verzehr diverser Gaumenfreuden. Möchte man am Abend lieber nicht unmittelbar an einer der zahlreichen Veranstaltungen teilnehmen, kann man das bunte Treiben auch auf den Bildschirmen des benachbarten Café-Restaurants verfolgen. Das Marktrestaurant bietet, abgesehen von einem abwechslungsreichen, üppigen Buffet auch „Life Cooking-Bereiche“. An der Innen-/Außenbar lassen sich bei jedem Wetter entspannt Cocktails und Longdrinks genießen. Insgesamt rund 50 Mitarbeiter kümmern sich während der Reise um das Wohl der Gäste.

Für Entspannung von Körper und Geist steht den Passagieren das Spa-Rosa, ein exklusiver Wellnessbereich mit wunderbarem Außenbereich zur Verfügung. Freunde der körperlichen Ertüchtigung können im Fitnessbereich mit oder ohne Personal Trainer aktiv werden.

Rund 400 geladene Gäste und etliche Zuschauer hatten sich am Nachmittag versammelt, um die Taufe des neuesten Luxuskreuzers der A-Rosa mitzuerleben. Taufpatin Mirjam Brockmann, die 39-jährige Oberstudienrätin, wurde nach einer öffentlichen Ausschreibung mit RheinMainMedia zur „maritimst-charmantesten Frankfurterin“ auserwählt, den Taufakt zu vollziehen. Nachdem die Champagnerflasche an der Schiffswand zerschellt war, und Mirjam Brockmann den glückbringenden Taufspruch gesprochen hatte, erklang feierlich die A-Rosa-Hymne „Following my heart“, live gesungen von Jane Comerford, der Leadsängerin der deutschen Country-Band Texas Lightning. Nach altem Schiffsbrauch wurde der Flaschenhals Kapitän Tim Gorges überreicht. Der Taufakt endete mit der Übergabe des Taufgeschenkes an die charmante Taufpatin. Kurz nach der Taufe brach die A-Rosa Brava zur 8-tägigen Jungfernfahrt den südlichen Rhein entlang nach Straßburg und Basel auf. ■



Nachwuchs für die A-Rosa-Flotte: Die 135 m lange A-Rosa Brava. Fotos: S. Lehnert

Das Verlaufs-Log wird in einem Permanentspeicher gespeichert, sodass es bei Bedarf abgerufen werden kann

Verbessertes Thermatel-Modell TA2 von Magnetrol

Die erste Generation des Thermatel-Modell TA2 – der Massendurchflussmessumformer für Luft und Gas von Magnetrol International – wurde vor fast zehn Jahren auf den Markt gebracht. Obwohl sich das Gerät hervorragend am Markt bewährt hat, was Zuverlässigkeit und präzise Durchflussmessung anbelangt, hat sich der Hersteller Magnetrol entschlossen, weitere Überarbeitung durchzuführen, um den Anforderungen der Kunden und des Markts zu entsprechen.

Auf den ersten Blick sieht das verbesserte Modell genauso aus wie das ursprüngliche Gerät – es hat jedoch wesentlich mehr zu bieten. Es ist für alle üblichen Eingangsspannungen (Wechsel- und Gleichstrom) ausgelegt, und dank des drehbaren Gehäuses kann der Kunde die Anzeige nach

seinen Wünschen positionieren. Die Anzeige verfügt über zwei Zeilen mit jeweils 16 Zeichen und Hintergrundbeleuchtung, was das leichte Ablesen bei schlechtem Wetter oder im Dunkeln erlaubt.

Die Tastatur mit vier Bedientasten erleichtert die einfache Konfiguration, sodass der Kunde Änderungen vor Ort durchführen kann. Das verbesserte Modell TA2 kann für ein oder zwei unterschiedliche Gase oder zwei völlig unterschiedliche Messbereiche abgeglichen werden, was die Turndown-Rate erhöht und mehr Flexibilität gewährleistet. Sensoren und Sensorkonstruktion wurden erneuert, sodass höhere Geschwindigkeiten gemessen werden können und ein schnelleres Ansprechen auf sich ändernde Bedingungen erreicht wird. Die neue Konstruktion weist einen sehr geringen Druck-

verlust auf und lässt eine feine Justierung im Strömungsprofil zu.

Daneben gibt es einen zweiten optionalen mA-Ausgang für Temperatur oder Durchfluss. Magnetrol empfehlen den Einsatz von HART und PACTware, da diese sehr hilfreich für die Trendermittlung, die Änderung der Konfiguration und den Einsatz zu Diagnosezwecken sind.

Das aufgezeichnete Verlaufs-Log wird in einem Permanentspeicher gespeichert, sodass es bei Bedarf einfach abgerufen werden kann. Das verbesserte Modell TA2 ist für SIL1 ausgelegt und weist eine Safer Failure Fraction (SFF) von 88,4% auf. Dieser Wert ist einer der höchsten für diese Art von Gerät. Insbesondere beim Einsatz in einem Sicherheitssystem ist dies von großer Bedeutung.

Weitere Informationen im Internet unter www.magnetrol.com



Thermatel TA2

Besuchen Sie uns auch im Online-Shop!



Motoren Steffens

**Ankauf + Verkauf von DEUTZ und MWM
Industrie- Schiffs- und Gasmotoren**

Motoren + Ersatzteile

z. B. Kurbelwellen, Kurbelgehäuse Pumpen, elektr. Regler u.v.m. | Dieselmotoren von 4 - 5 000 kw | Generatoranlagen von 15 - 2 000 kVA | Ersatzteile im täglichen Versand







Motoren Steffens GmbH
Geefacker 63
47533 Kleve

Tel.: 0 28 21-71137-0
Fax: 0 28 21-71137-20
Mobil: 01 71-7 66 68 52
info@motoren-steffens.de
www.motoren-steffens.de

Das neue Multifunktionsschiff „RheinFantasie“ ist dank modernster Ausstattung auch Firmenevents interessant

Köln-Düsseldorfer zählte 2010 über 1,5 Millionen Passagiere

Trotz ungünstiger Wetterverhältnisse im Mai und August konnte die Köln-Düsseldorfer Rheinschifffahrt AG im vergangenen Jahr einen Konzernumsatz von 24,4 Mio. Euro verzeichnen, berichteten die KD-Vorstände Norbert Schmitz und Klaus Hadeler bei der Jahrespressekonferenz in Köln. 1,5 Millionen Fahrgäste fuhren im letzten Jahr mit den Schiffen der beliebten Flotte.

„Der steigende Anteil ausländischer Touristen, besonders aus dem asiatischen Bereich, ist sicher mit verantwortlich für das gute Ergebnis“, meint Norbert Schmitz. Im Bereich Gruppenreisen wurde in der Zeit

von August bis Oktober überraschend ein Plus von 16% erzielt.

Mit dem Neuzugang MS „RheinFantasie“, (Taufe am 5. Mai in Köln), startet die Köln-Düsseldorfer in die neue Saison. Das Multifunktionsschiff wird sowohl im Linienverkehr als auch bei diversen Partyveranstaltungen eingesetzt. Wie auch die MS „RheinEnergie“ lässt sich das moderne, technisch hervorragend ausgestattete Nachwuchsschiff für Veranstaltungen aller Art mieten. Dank Starklichtbeamer, mobiler Bestuhlung und diverser Flatscreens ist die MS „RheinFantasie“ gerade für Firmenveranstaltungen besonders interessant. In diesem Jahr wird das Schiff noch zusätzlich eingesetzt, 2012 löst



Über die Taufe des MS „RheinFantasie“ am 5.5.2011 werden wir ausführlich berichten.

Foto: F. Barg



Mit dem Event-Katamaran „RheinEnergie“ der Köln-Düsseldorfer ist sogar schon Papst Benedikt XVI. gereist.

Foto: KD



Sehen frohgelaut und optimistisch in die KD-Zukunft: KD-Vorstände Klaus Hadeler (l.) und Norbert Schmitz sowie Pressechefin Nicole Becker.

Foto: S. Lehnert

der vielseitige Flusskreuzer voraussichtlich die „Wappen von Köln“ ab, die dann nach 45 Dienstjahren in den wohlverdienten Ruhestand geht.

„Trotz Kostenexplosion durch den Neuzugang MS „RheinFantasie“ erwarten wir auf jeden Fall in diesem Jahr einen Umsatzsprung“, erklärte Vorstandsmitglied Norbert Schmitz, „aber auch wenn die Kosten durch den Neubau steigen, bleiben alle Vergünstigungen und Rabatte, wie zum Beispiel der Senioren- oder Familientarif, erhalten. Unsere Kunden sind schließlich seit Jahren an die speziellen Tarife gewöhnt“. Erstmals kommt in diesem Jahr ein Sozialtarif hinzu, der auch einkommensschwachen Fahrgästen, wie zum Beispiel Hartz IV-Empfängern, die Mitreise auf den Schiffen der KD-Flotte ermöglicht.

Das absolute Highlight wird in diesem Jahr die Bundesgartenschau (BuGa) in Koblenz sein. Aus diesem Anlass wird die „Wappen von Köln“ extra nach Koblenz verlegt. Die Köln-Düsseldorfer bietet täglich sechs einstündige Panorama-Rundfahrten über 3 Flüsse an. Ebenso wurde ein Bus-Shuttle eingerichtet, der die Besucher ab Köln/Bonn und am Wochenende auch ab Düsseldorf zur Bundesgartenschau bringt. Das BuGa-Kombiticket beinhaltet das Tagesticket inklusive Seilbahnfahrt und Schiffstour. Der neue, moderne Internetauftritt der Köln-Düsseldorfer Rheinschiff AG rundet den Saisonstart ab. Mit der neuen userfreundlichen Oberfläche ist es für Kunden jeden Alters eine Kleinigkeit, die gewünschte Route zu finden und gleich online zu buchen. „Wenn jetzt noch das Wetter mitspielt, dürfte es für die Köln-Düsseldorfer Rheinschifffahrt AG ein echtes „Knallerjahr“ werden“, ist KD-Vorstand Norbert Schmitz sicher.

Stefanie Lehnert ■

An Bord des eleganten Schiffes können sich Kreuzfahrer auf den Besuch der Bundesgartenschau komfortabel und entspannt vorbereiten

Mit dem TwinCruiser „Bellevue“ zur Bundesgartenschau nach Koblenz

Mit der diesjährigen Bundesgartenschau präsentiert die Mittelrheinmetropole ein florales Erlebnis der Superlative. Hunderttausende Blumenzwiebeln und mehr als 300 Bäume wurden für die Ausstellung gepflanzt und tauchen die Stadt unter dem Motto „Koblenz verwandelt“ von heute bis Oktober in ein buntes Blumenmeer.

Wer schon die Anreise naturnah und in aller Ruhe genießen möchte, dem empfiehlt TransOcean eine Flusskreuzfahrt auf dem Rhein. An Bord der „Bellevue“ können sich Kreuzfahrer auf den Besuch der Bundesgartenschau komfortabel und entspannt vorbereiten.

Auf neun Reisen und zwei unterschiedlichen Routen steuert das Vier-Sterne-Flusskreuzfahrtschiff Koblenz an und bietet bereits vom Schiff aus eine tolle Aussicht auf das von Blumen umrahmte Kurfürstliche Schloss, das Deutsche Eck und die Festung Ehrenbreitstein. In Koblenz liegt die „Bellevue“ einen halben bzw. einen ganzen Tag vor Anker und bietet so Hobby-Gärtnern reichlich Zeit, um die Bundesgartenschau zu besuchen.

Dolce Vita auf dem Fluss

Zurück an Bord bestaunen die maximal 194 Passagiere den malerischen Ausblick auf Burgen, Ruinen und den sagenumwobenen Loreley-Felsen. Das Panorama genießen die Gäste auf dem weitläufigen Sonnendeck oder direkt von ihren Kabinen aus: Auf dem Rhein- und Donau-Deck verfügen die Kabinen über bodentiefe Glasschiebefenster und französische Balkone. Die zum Patent angemeldete TwinCruiser-Technik ermöglicht dabei ein besonders vibrations- und geräuschfreies Fahrerlebnis. „Daher ist die Fahrt mit der „Bellevue“ ein idealer Einstieg für alle, die noch nie Urlaub auf dem Wasser gemacht haben“, sagt TransOcean Geschäftsführer Norbert Becker.

Die achttägigen Reisen „Wunderbare Weinkultur“ und „Moselwein und Rheinromantik“ laden zum Träumen, Genießen und Staunen ein: Die „Bellevue“ entdeckt Regionen, die bereits im 19. Jahrhundert Maler und Dichter

in ihren Bann zog und als Schauplatz für Mythen und Legenden diente, ganz bequem vom Wasser aus.

Besonders beliebte Ausflugsziele sind der

höchste Kaltwasser-Geysir der Welt in Andernach oder die Weinbaugebiete in Rüdesheim, die ein unvergessliches Urlaubserlebnis auf dem Fluss versprechen. ■



Die zum Patent angemeldete TwinCruiser-Technik ermöglicht dabei ein besonders vibrations- und geräuschfreies Fahrerlebnis.

Anzeige



über 100
Jahre

im Dienste
der Binnenschifffahrt

>> Zwei moderne Stevendocks für alle Schiffsgrößen >> Instandsetzung und Neuanfertigung von Wellen- und Ruderanlagen
>> Leistungsstarke Dreherei, Schlosser- und Rohrleitungsarbeiten aller Art >> Herstellung von HA-DU-Spezialankern und drahtseillosen HA-DU-Schiffskupplungen >> Einsatz von Schweißbooten
>> Dockmöglichkeit bei jedem Wasserstand





Heinrich Harbisch Schiffswerft GmbH | Wertstraße 47 | 47053 Duisburg
Tel. 0203-6 10 24 / 25 | Fax 0203-6 18 46 | www.ha-du.de email: harbisch@ha-du.de

Ab jetzt scheint die Sonne für die Fahrgastschifffahrt auf den Seen

In Österreich ist jetzt das Zeitalter des Solarschiffs angebrochen

Von Peter Baumgartner

Was zum Beispiel an vielen Gewässern in Deutschland, Frankreich und Schweiz schon seit Jahren zum touristischen Standardangebot gehört, wird jetzt endlich auch in Österreich zur nutzbaren Realität. Österreich-Premiere war Mitte April am Wörthersee, wo erstmals ein Solarschiff für die gewerbliche Personenschifffahrt vorgestellt wurde.

Die Schiffbaufirma Grove Boats, ein in der Schweiz beheimatetes Unternehmen, brachte ihren „Aquabus 1050 Aquarel“ extra in die Casino-Metropole Velden, um den Gästen dort ein einzigartiges Fahrgefühl vermitteln zu können. Schon demnächst wird das erste Wörthersee Solarschiff seinen Betrieb aufnehmen. Fast gleichzeitig löst ein 100-Personen-Solarschiff das alte Dieselschiff auf dem Altausseer See in der Steiermark ab und wenn die Planungen gut laufen, könnte heuer sogar noch ein drittes Solarschiff im Naturparadies Weißensee von Stapel gehen. Solarschiffe sind zwar keine Speedboote, aber immer mehr Gäste legen Wert auf klimafreundliche Ferien und sind auch bereit ihren Beitrag zu leisten.

Das Wasser vieler Seen in Österreich hat eine besonders hohe Qualität und auf vielen

Seen ist eben deshalb gar keine Schifffahrt erlaubt. Da kommt die Solartechnologie gerade recht. Mit ihr soll das Land der Seen einen starken Impuls im Wassertourismus erfahren. Solarschiffe fahren ohne Abgase, Lärm und Wellen. Die Betriebsenergie liefert kostenlos die Sonne und leistungsfähige Batterieanlagen sorgen dafür, dass auch größere Solarschiffe ganztags ohne Landstrom auskommen. Der 24-Personen Aquabus hat zum Beispiel nur eine 7 m² große Solarfläche am Dach des Schiffes. Mit 8 kW Motorleistung fährt das besonders wendige Schiff auch ohne direkte Sonneneinstrahlung den ganzen Tag mit 10 Km/h Betriebsgeschwindigkeit.

Durch die Stille an Bord eines Solarschiffes wird die Nähe zum Wasser wieder hörbar und stärker spürbar. Selbst bei sportlichen Wendemanövern sind keinerlei Vibrationen spürbar. Die Japaner, die sich auch längst mit dem Solarschiffsbau beschäftigen, nennen das „ISHIN – Innovative Nachhaltigkeit, unterstützt durch historisch bewährte, intelligente Technologie“. Eines der ersten Solarschiffe in Europa für die gewerbliche Personenschifffahrt wurde vor mehr als 10 Jahren in der Österreichischen Schiffswerft Korneuburg gebaut. Damals konnte sich die Technologie noch nicht durchsetzen. Aber spätestens seit der spektakulären Atlantik-

überquerung des Solarschiffes „Sun21“ im Jahre 2007 weiß man, dass allein mit Sonnenenergie auch große Distanzen gefahren werden können. Amerika geht gerade noch einen Schritt weiter. Sie haben erstmals auch vollelektrische Hafenschlepper in Betrieb genommen. Diese Schlepper haben normal bis zu 20.000 PS, aber die Amerikaner haben festgestellt, dass sie diese Kraft ja immer nur für kurze Zeit brauchen und dann wieder mit weit weniger Power auskommen. Durch den Siegeszug der Solartechnologie beflügelt, können sich Österreichs Schiffsbauer vorstellen, bald wieder selber Solarschiffe zu bauen. Einige Anwender werden zwar noch von den hohen Kosten der Batterietechnologie abgeschreckt. Aber die Forschung und Entwicklung arbeitet auf Hochdruck. Es ist damit zu rechnen, dass auch diese Hürde bald der Vergangenheit angehört. Dann steht nachhaltigen Ferien am Wasser nichts mehr im Wege und die Binnenschifffahrt wird wieder ihrem Ruf als sauberes Transportmittel gerecht. Frei nach Hermann Löns, der schon vor mehr als 100 Jahren erkannt hat – „in Zukunft wird es nicht darauf ankommen, dass wir überall hin fahren können, sondern ob es sich auch lohnt, dort anzukommen“ – trägt die Binnenschifffahrt eine wesentliche Verantwortung zur Erhaltung unserer schönen Wasserlandschaften. ■



Solkatamaran auf dem österreichischen Altausseer

Neuerscheinung

erhältlich ab Juni 2011

Anne Mooren, bis zu ihrer Pensionierung im Jahre 2009 32 Jahre lang Vorstandssekretärin der DTG Deutsche Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt eG in Duisburg, beschreibt in diesem Buch ihre Wanderung über rund 800 Kilometer von Saint-Jean-Pied-de-Port im französischen Baskenland bis Santiago de Compostela in Spanien, dem Ziel aller Pilger des Jakobsweges. Im Mittelpunkt ihrer Erzählung stehen die Erlebnisse während dieses oftmals beschwerlichen Marsches, stehen Pilger, die während der fünf Wochen hinzustoßen und wieder gehen, stehen Schicksale, von denen sie in langen Wanderstunden hört - und steht die Bewältigung eines eigenen persönlichen Problems: das einer gescheiterten Liebe.

€5,95

inkl. MwSt. und Versand

Anne Mooren

1,6 Millionen Schritte auf dem Jakobsweg

Mein Weg zu mir

100 Seiten

Format A5 (148x210mm)

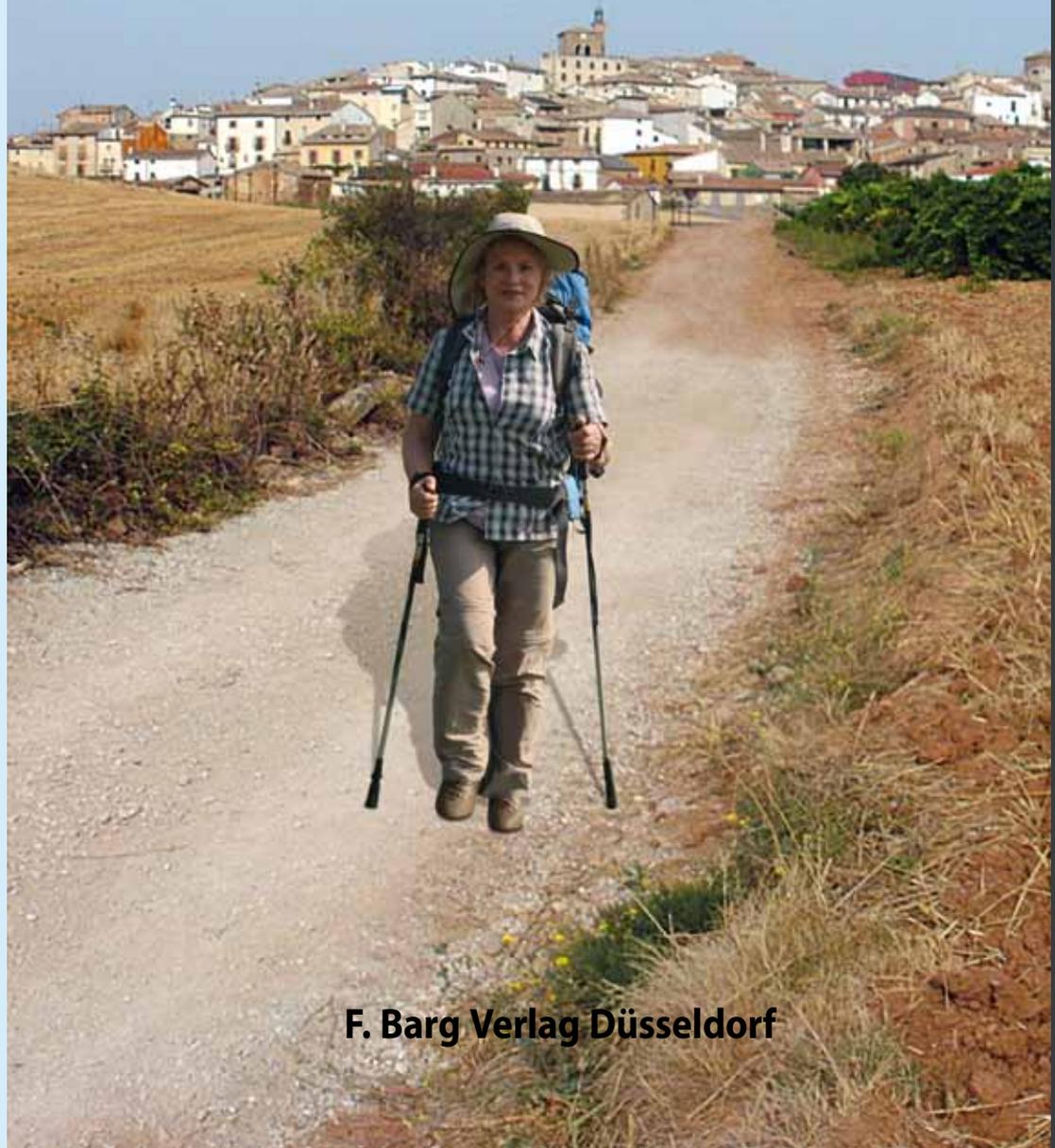
ISBN 978-3-9813124-1-6

F. Barg Verlag Düsseldorf

Anne Mooren

1,6 Millionen Schritte auf dem Jakobsweg

Mein Weg zu mir



F. Barg Verlag Düsseldorf

Bestellungen - schriftlich, per E-Mail oder telefonisch - an

F. Barg Verlag
Scheidtstraße 6
40239 Düsseldorf

www.schifffahrt-online.de

Tel. +49-(0)211-383683

Fax +49-(0)211-383684

verlag@schifffahrt-online.de

Hafen

Logistischer Knotenpunkt im internationalen Waren- und Güterverkehr



Kommunikationsdesign.de

Hier läuft alles zusammen

Häfen sind seit jeher die Keimzellen für die Entwicklung von Kultur, Handel, Städten und ganzen Regionen. Von hier aus brachen die großen Entdecker auf, um neue Welten zu finden und hier kommen auch die Güter an, die sie dort fanden und mit denen wir bis heute handeln.

Hier prallten unterschiedlichste Kulturen aufeinander, entwickelten Ideen und verbanden sich zu neuen Synergien. Nur an einem Hafen konnte die große Bibliothek von Alexandria entstehen, weil nur hier das Wissen der Welt zusammenkommen und gebündelt werden konnte.

Seit jeher dienen die Flüsse, an denen die Häfen erbaut wurden, als optimale Transportwege, um große Mengen von Gütern zu transportieren und sie von dort aus weiter bis in die Hinterlandregionen zu verteilen.

Was kaum jemand weiß:

Die deutschen Binnenhäfen sind mit Anbindung an über 7.500 Kilometer Wasserstraße – auf denen jährlich Millionen Tonnen Güter aus allen Gebieten der Erde bis in die letzten Winkel der Republik befördert werden – die logistischen Knotenpunkte unserer Wirtschaft und somit der gesamten Gesellschaft.

In einem Binnenhafen können die Vorteile aller Verkehrsträger genutzt werden. Nur hier gibt es die ideale Verknüpfung von Wasserstraße, Schiene und Straße und die Möglichkeit, die Verkehrsträger nach individuellen Vorstellungen kostenoptimal zu kombinieren.

Nicht nur das macht die deutschen Binnenhäfen zu einem der wertvollsten Standortfaktoren für unser Land.

Durch sie ist eine Grundversorgung der Bevölkerung mit zum Teil überlebenswichtigen Gütern wie Nahrungsmittel, Energie, Medizin, Bau- und Brennstoffe, Saatgut aber auch die Müllentsorgung gewährleistet. Darüber hinaus sorgen Binnenhäfen an den jeweiligen Standorten für tausende von Arbeitsplätzen und sind Motor für die wirtschaftliche Entwicklung ganzer Regionen.

Denken Sie darüber einmal nach, wenn es in ihrer Region um die Zukunft eines Hafens geht!

Weitere Denkanstöße finden Sie unter: www.hafenzukunft.de

Eine Initiative des:

BUNDESVERBAND ÖFFENTLICHER BINNENHÄFEN e.V.

