

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Donau Monitoring-Gruppe

Querschüsse: Mitglieder aus dem Umwelt-Bereich fordern Zahlungseinstellung durch EU

Seite 12

BDB-Geschäftsführer Rusche

Serie: Was macht eigentlich der Bürokratieabbau in Sachen Förderprogramme?

Seite 18

IVR-Kongress 2011 in Lüttich

Kommt jetzt das Havariekommando für die deutsche Binnenschifffahrt?

Seite 23



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 



Den Fortschritt erleben.

Liebherr TCC Baureihe - Schienengebundener Hafenkran für den Einsatz im Binnenhafen.

- Arbeitsradien ideal für die Be- und Entladung von Binnenschiffen
- Portal nach Hafenanforderungen

**Universell einsetzbar
mit Haken, Spreader
oder Greifer!**



Liebherr-Nenzing Service GmbH
Am Neuländer Baggerteich 1
21079 Hamburg/Germany
Tel.: +49 40 76702-210
Fax: +49 40 76758-786
info.lns@liebherr.com
www.liebherr.com

LIEBHERR
Die Firmengruppe



Friedbert Barg
Herausgeber

Auf der einen Seite versichern der Bundesverkehrsminister selbst und seine hochrangigen Mitarbeiter, wie sehr sie die Binnenschifffahrt schätzen, auf der anderen Seite werfen sie ihr Knüppel vor den Bug.

.. es kommt aber auch Gutes aus dem Verkehrsministerium

Also aus der Sicht von Öffentlichkeitsarbeitern verkauft sich das Bundesverkehrsministerium schlecht, - zumindest dann, wenn es um die Belange der Binnenschifffahrt und ihr Umfeld geht. Taktik kann das wohl kaum sein, dafür laufen zu viele Dinge falsch - und es wird nicht wirklich einsehbar vermittelt, warum manches so ist - wie es ist.

Auf der einen Seite versichern der Bundesverkehrsminister selbst und seine hochrangigen Mitarbeiter bei allen möglichen Anlässen, wie sehr ihnen doch die Binnenschifffahrt am Herzen liegt und wie sehr es doch daran zu arbeiten gelte, endlich mehr Güter mit dem umweltfreundlichen Verkehrsmittel Binnenschiff zu transportieren.

Auf der anderen Seite arbeitet dieselbe Mannschaft daran, der Binnenschifffahrt einen Knüppel nach dem anderen vor den Bug zu werfen.

Der dickste Knüppel ist natürlich der, an dem hinten dran die Neu-, Ab- oder Umkategorisierung der Binnenwasserstraßen - überwiegend in Ostdeutschland - hängt. Das Ding ist einfach eine Ungeheuerlichkeit.

Noch auf der Veranstaltung „Die Binnenschifffahrt im Fokus der Verkehrspolitik“ des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt (siehe Seite 8 in dieser Ausgabe) hat Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer fast im Plauderton erzählt, wie er sich einmal bei einem Treffen mit seinem tschechischen Amtskollegen in Prag hinsichtlich der Wasserstraßenanbindung Deutschland - Tschechische Republik vertan und wie ihn daraufhin der tschechische Minister aufgeklärt hat.

Das ist doch gar nichts Schlimmes. Im Gegenteil. Das kleine Anekdotchen hat dem Minister Dr. Ramsauer bei der BDB-Veranstaltung allseits freundliches Schmunzeln eingebracht und ließ ihn sympathisch erscheinen.

Umso unverständlicher ist es, wenn der Bundesverkehrsminister - natürlich beraten durch seine hohen Beamten

- an diesen unsinnigen Kategorisierungsideen festhält und sich nicht die qualifizierten Vorstellungen der erfahrenen Reeder, Partikuliere und Verloader anhört. Deren Argumente werden einfach ignoriert.

Und dann. Dass die ostdeutschen Binnenwasserstraßen zum Teil noch keine wirklich hohen Transportzahlen aufweisen können, liegt doch wohl ganz einfach auch daran, dass der derzeitige Zustand der betreffenden Wasserwege keine besseren Ergebnisse erlaubt.

Wie denn auch? Unzureichende Schleusen, zu geringe Wassertiefen - da kann doch nichts gelingen.

Gelingen kann erst etwas, wenn richtige und günstige Voraussetzungen dafür bestehen. Und die werden mit der Verbannung der ostdeutschen Binnenwasserstraßen in die Bedeutungslosigkeit bestimmt nicht erreicht.

Deutlich positiv ist natürlich dagegen das, was BMVBS-Ministerialdirigent Reinhard Klingen beim IVR-Kongress in Lüttich gesagt hat. Auch für die - gottseidank - seltenen schweren Havarien in der Binnenschifffahrt sei eine Art Havariekommando angedacht, das im Falle einer „Komplexen Schadenslage“ in eine Stabsorganisation mit den Bereichen Lage, Einsatz, Administration und Öffentlichkeitsarbeit übergeht und dessen Leiter im Einsatzfall das Durchgriffsrecht auf die Kräfte und Mittel aller beteiligten Partner und das Letztentscheidungsrecht hat. Die Einrichtung eines solchen Kommandos wurde von der Mehrheit der Teilnehmer des IVR-Kongresses begrüßt.

Es kommt also auch Gutes aus dem Bundesverkehrsministerium. Dazu zählen natürlich insbesondere auch Maßnahmen wie die Förderprogramme zur Modernisierung und Ausbildung in der Binnenschifffahrt.

Dazu passt irgendwie nicht, dass die Argumente der Binnenschifffahrt im Hinblick auf die Wasserstraßenkategorisierung einfach nicht gehört werden (wollen). ■

Nachrichten

- Heinz Walker: 40 Jahre bei der HTAG Jubiläum auf BB „Büchting 2“ 6
- Kürzlich herausgekommen: WESKA 2011 6
- MS „Baden Württemberg“ der Reederei Schwaben 6
- Hafen Hamburg Marketing: Axel Mattern neu im Vorstand 7
- Am 25. Juni 2011: Heinz Hofmann feiert 70. Geburtstag 7
- Ab sofort kostenlos verfügbar: Elektronische Binnennavigationskarten (Inland ENC) aus Deutschland 7
- Um Auswirkungen auf die FFH-Gebiete zu präzisieren: Antrag für die Staustufe in Dechn zur Nachbearbeitung zurückverwiesen 7

Verkehrspolitik

- BDB-Tagung in Berlin: „Die Binnenschifffahrt im Fokus der Verkehrspolitik“
Kristallkugelpolitik schreibt Armut für die Zukunft fest 8
- Verkehrsminister beim Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt.
Binnenschifffahrt wichtig für grüne Logistikkette 8
- FDP-Bundestagsfraktion: Damit Steuermittel effizient eingesetzt werden
Neuordnung der WSV nimmt nun endlich Fahrt auf 9
- Nach der Sitzung des Bundestags-Haushaltsausschusses zur WSV-Reform erklärt das BMVBS:
„Auch mit der Kategorisierung der Bundeswasserstraßen werden wir voranschreiten“ 9
- Politik und Wirtschaft diskutierten beim 3. BranchenForum SchifffahrtHafenLogistik über die Zukunft des Maritimen Logistikstandortes NRW
„Keine Reform der Netzstrukturen und der WSV zu Lasten des

- Binnenschifffahrtslandes Nr. 1 NRW“ 10
- SPD-Bundestagsfraktion geht hart ins Gericht mit dem Bundesverkehrsministerium:
„Bei der WSV-Reform lassen sich die Brandstifter als Feuerwehr feiern“ 11
- „Umwelt“-Mitglieder fordern die EU-Kommission auf, die Zahlungen an Deutschland einzustellen
Querschüsse in der Donau Monitoring-Gruppe 12
- „Letztmalige Chance, alle verkehrlichen und ökologischen Fragen eines Donauausbaus zwischen Straubing und Vilshofen auf den Tisch zu legen und zu untersuchen“
EU-Studie zum Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen 14
- Dass die öffentliche Wahrnehmung der Binnenschifffahrt mit der tatsächlichen Lage nicht übereinstimmt, liegt auch an der mangelhaften Öffentlichkeitsarbeit
Expertenkonferenz „Neue Chancen für die Wasserstraße Donau“ in Wien 15

Schifffahrt

- **Schifffahrts-Magazin Serie:** Geschichten aus der Schifffahrt (XXI): Aus dem Tagebuch meines Vaters .. 16
- ERSTU-Panel-Diskussion zur weiteren Entwicklung des Fluss-See-Verkehrs
Rhenus und RMS decken 75 % der Fluss-See-Dienste ab 17
- **Schifffahrts-Magazin Serie:** Was macht eigentlich ...
... der Bürokratieabbau? 18
- Gallionsfiguren für die Schifffahrt
Holzbildhauerkunst im Schiffbau 19
- **Schifffahrts-Magazin Serie:** Die Binnenschifffahrt im Wandel
Die prägnanten Ursachen der heutigen Situation in der deutschen Binnenschifffahrt 20

Titelbild: Niedrigwasser im Rheim vor der Düsseldorfer Altstadt

Foto: Friedbert Barg

Impressum

Schifffahrts-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, Jan Kruse, 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

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 5/2010 vom 07.11.2010

- IVR-Kongress 2011 in Lüttich
Kommt das Havariekommando für die Binnenschifffahrt? 23
- TransOcean präsentiert neues Konzept
Kreuzfahrer entdecken Fluss und Meer auf eine Reise 24
- Mit dem Flusskreuzfahrtschiff durchs Eiserne Tor
Neue A-Rosa One-way-Tour 25

Schiffstechnik

- ABB bringt innovatives Energiesystem für Schifffahrtsanwendungen auf den Markt
Gleichstrom-Bordsystem erhöht Energieeffizienz bis 20 % 25
- Höchst erfolgreicher ZKR-Workshop zu den CO2-Emissionen der Binnenschifffahrt
Ziele der Binnenschifffahrt ambitioniert, - aber erreichbar 26
- Am Anfang der Gasmotortechnologie stand - eine Frau
Die Gasmotortechnologie nimmt jetzt auch Kurs auf die Binnenschifffahrt 28
- ZKR sieht Handlungsbedarf für Beteiligten – vom Schiffsbetreiber, Klassengesellschaft, Motorenhersteller bis hin zur EU
Gasmotorbetrieb birgt Chancen für die Binnenschifffahrt 30
- Der Dual-Fuel-Motor von Caterpillar läuft mit 80 % Gas und 20 % Diesel und produziert deutlich weniger CO2- und NOx-Emissionen
TMS „Aragon“ wird als erstes LNG-betriebenes Rheinschiff im Juni vorgestellt 31

Häfen / Wasserstraßen

- BÖB-Geschäftsführer Boris Kluge im **Schifffahrts-Magazin-Interview**: „Die dauerhafte Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur kann sich Deutschland als Exportnation nicht leisten.“
„Die Binnenhäfen sind nun erkennbar Teil der maritimen Gemeinschaft“ 32
- Projekt wird in NRW als überregional bedeutsam eingestuft mit 280.000 Euro Fördergeldern unterstützt
Das „Hafenband am Mittellandkanal“ startet durch 34

Inserentenverzeichnis

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

Atlas Schifffahrt	18
Carl Rehder	21
Danser Shipping (Stellenangebote)	3. Umschlagseite
Druckerei Dünwald	33
esa-Allianz	Titelseite
HGK Häfen und Güterverkehr Köln AG	35
Liebherr Nenzing Service GmbH	2. Umschlagseite
Magnetrol	27
Schulschiff RHEIN	15
TEREX FUCHS	4. Umschlagseite
Wittig Schiffsausrüstung	9

- Planfeststellungsverfahren für den Stichkanal nach Hildesheim beantragt
Künftige Durchfahrtschöhe wird 5,25 m betragen 35
- Die letzte Engstelle am zweischiffig ausgebauten Mittellandkanal wurde am 1. Juni 2011 beseitigt
Ausbau des MLK in Hannover-Misburg abgeschlossen 36
- 60 renommierte PIANC-Experten besuchten das neue Schiffshebewerk Niederfinow
Mit 1 GMS künftig 104 statt heute 27 TEU Container transportieren 37
- Elektriker vom Bauhof Bergeshövede des WSA Rheine haben ein neues Beleuchtungskonzept entwickelt
Leichtere Einfahrt in LED-gekennzeichnete Schleusen 38

Rubriken

Editorial	3
Impressum	4

Neuer Landgang im Hafen Emmerich freigegeben / Liegestelle für acht Schiffe

Das Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Duisburg-Rhein hat am 15. Juni die neuen Liegestellen für Schiffe im bundeseigenen Hafen in Emmerich zur Benutzung freigegeben. „Mit diesen Liegestellen bekommen Binnenschiffer die Möglichkeit, ruhig und sicher zu übernachten“, erläuterte Erich Wicher, der zuständige Ingenieur vom WSA Duisburg-Rhein. „Die stadtnahe Lage des Hafens bietet den Schiffen zusätzlich die Gelegenheit, einkaufen zu gehen.“ Insgesamt wurden zwölf Anlegepfähle in die Hafensohle gerammt. Dadurch konnten acht Liegeplätze für die Berufsschifffahrt eingerichtet werden. Sechs Schiffsliegeplätze verbindet ein Steg mit dem Ufer. Hierüber können Personen bei jedem Wasserstand an Land gehen. Drei Stromtankstellen, als

Standsäulen doppelseitig bestückt mit zwei Leistungsstufen (16 A und 32 A) versorgen die Schiffe mit Energie, damit es keine Lärmbelästigung durch laufende Aggregate gibt. Im Probetrieb kann der Strom mit Chipkarte kostenlos bezogen werden. Der Code für den landseitigen Zugang zu den Schiffsliegestellen ist in der Revierzentrale Duisburg zu erhalten.

Bei der Nutzung der Liegestellen für Schiffe sind die Vorgaben der Betriebsanlagenverordnung einzuhalten. Dies betrifft insbesondere folgende Regelungen:

- * Geeignet für Schiffe bis zu 135 Metern
- * Kein Be- und Entladen der Schiffe
- * Keine Güter oder andere Gegenstände am Ufer oder auf einer Landebrücke abstellen

* Nicht mit dem Hinterschiff am Ufer anlegen
Eine Autoabsetzstelle ist in Planung. Diese wird voraussichtlich im nächsten Jahr gebaut. ■



Heinz Walker: 40 Jahre
bei der HTAG

Jubiläum auf BB „Büchting 2“



Heinz Walker feierte am 27.05.2011 sein 40-jähriges Dienstjubiläum bei der HTAG, für die er als Matrose seit vielen Jahren auf dem Bunkerboot „Büchting 2“ in Koblenz und in Mainz-Gustavsburg im Einsatz ist. ■

Kürzlich herausgekommen

Der WESKA 2011 ist da

Dieses Standardwerk für die Binnenschifffahrt erschien bereits 1925 in der ersten Auflage und ist kürzlich in der 78. Ausgabe herausgekommen. Das ca. 1500 Seiten umfassende Werk ist wie jedes Jahr vollständig überarbeitet worden und enthält tabellarische Fahrstreckenbeschreibungen mit Angaben der Orte, Häfen und Umschlagstellen, Brücken, Schleusen und Fähren für das gesamte Rheinstromgebiet, die Westdeutschen Kanäle und die Weser, das Elbstromgebiet, die Märkischen Wasserstraßen, die Oder sowie die Donau von Kelheim bis zum Schwarzen Meer. Eingehend beschrieben sind auch die örtlichen Verhältnisse der Fahrstrecken mit Hinweisen für die Fahrt

auf den einzelnen Wasserstraßen. Einen großen Teil nehmen auch die Kapitel „Internationales Schifffahrtsrecht“ und „Nationales Schifffahrtsrecht“ mit Abdrucken bzw. Verweisen von Gesetzen, Verordnungen und sonstigen Vorschriften ein. Ferner enthält der WESKA eine Vielzahl weiterer Informationen und besonders Adressen, die für die gesamte Binnenschifffahrt und den damit verbundenen Gewerbebezügen von Bedeutung sind.

Preis: 52,50 € zuzüglich Versandkosten.

Bestellungen an: Binnenschifffahrts-Verlag GmbH, Dammstraße 15-19, 47119 Duisburg, shop@binnenschifffahrts-verlag.de ■



Das Schiffsbild der Monats

- Juni 2011 -



MS „Baden Württemberg“ der Reederei Schwaben bei der Bergfahrt auf dem Niederrhein.

Foto: schiff.bild@gmx.de

Hafen Hamburg Marketing Axel Mattern neu im Vorstand

Axel Mattern (Foto) wird neues Vorstandsmitglied des Hafen Hamburg Marketing e.V.. Der Aufsichtsrat des Vereins hat Axel Mattern in seiner Sitzung am 31. Mai 2011 mit Wirkung zum 1. Juni 2011 zum Vorstand von Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM) ernannt. Claudia Roller (Sprecherin) und Axel Mattern bilden damit gemeinsam den Vorstand vom Hafen Hamburg Marketing e.V.. Axel Mattern wird insbesondere die Betreuung von Kunden und Projekten in den Kernmärkten des Hamburger Hafens übernehmen.



Axel Mattern (45) hat im Laufe seiner Karriere Berufserfahrungen sowohl in der Reederei als auch im Hafenbetrieb gesammelt und ist versiert in der Seehafenverkehrswirtschaft und der Hinterlandverkehrsorganisation. Der gebürtige Hamburger war seit November 2009 als Bereichsleiter Marktentwicklung und -betreuung für den Hafen Hamburg Marketing e.V. tätig.

Die Organisation Hafen Hamburg Marketing e.V. setzt sich unternehmens- und wettbewerbsneutral für die Interessen des Hamburger Hafens und der Partnerhäfen aus der Region ein. Der Verein ist zentrale Anlaufstelle für Hafenkunden aus aller Welt. Er informiert über die Leistungsfähigkeit des größten deutschen Seehafens, betreut Kunden und Projekte, organisiert die Messeauftritte des Hafens und veranstaltet Fachseminare und internationale Konferenzen. ■

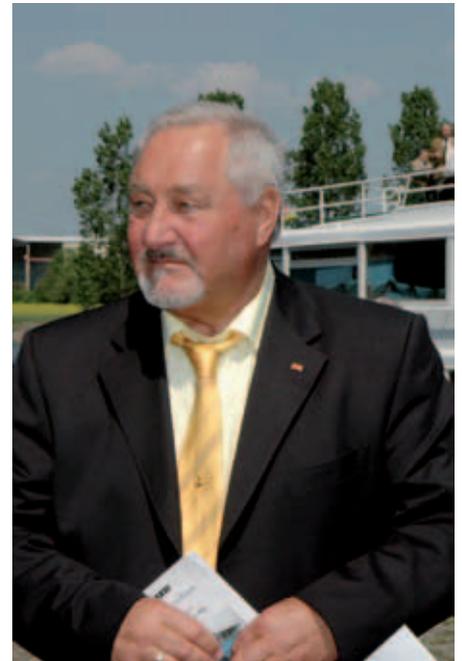
Am 25. Juni 2011

Heinz Hofmann feiert 70. Geburtstag

Am 25. Juni 2011 begeht Heinz Hofmann, der ehemalige Vorstandsvorsitzende der MSG Mainschiffahrts-Genossenschaft Würzburg, seinen 70. Geburtstag. Das teilte die MSG mit.

Der gebürtige Großwallstädter trat im Jahre 1957 als kaufmännischer Auszubildender in die MSG ein und absolvierte dann berufsbegeleitend das BWL Studium. Seine berufliche Karriere hat er der Binnenschifffahrt und der MSG gewidmet, für die er 1986 in den Vorstand berufen wurde.

Heinz Hofmann hat in vielen Gremien die Anliegen der Branche vertreten und sich in der Politik und bei anderen maßgeblichen Akteuren einen Namen gemacht, dies nicht zuletzt aufgrund seiner BDB Präsidentschaft, die 8 Jahre andauerte. Hofmanns ehrenamtliches Engagement erstreckte sich auf alle namhaften deutschen und europäischen Branchenorganisationen. ■



Heinz Hofmann

Ab sofort kostenlos verfügbar

Elektronische Binnennavigationskarten (Inland ENC) aus Deutschland

Seit 01.06.2011 stehen die offiziellen Elektronischen Binnennavigationskarten (Inland ENC) der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes unter www.elwis.de zum kostenlosen Herunterladen (download) bereit. Mittels ELWIS-Abo-Dienst können sich die Nutzer über die Herausgabe neuer bzw. geänderter Inland ENC informieren lassen.

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung bietet weiterhin im Internet einen WebMap-Service für Inland ENC zur kostenlosen Nutzung an:

http://www.wsv.de/service/karten_geoinformationen/geodatendienste/geobasisdienste/index.html. ■

Um Auswirkungen auf die FFH-Gebiete zu präzisieren Antrag für die Staustufe in Decín zur Nachbearbeitung zurückverwiesen

Das Ministerium für Umwelt der Tschechischen Republik hat die Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) Ost darüber informiert, dass die Dokumentation zu den Umweltauswirkungen für die Errichtung einer Staustufe in Decín zur Nachbearbeitung an den Antragsteller, die tschechische Wasserstraßendirektion, zurückverwiesen wird. Im Januar 2011 war den Behörden und der Öffentlichkeit in Deutschland durch die WSD

Ost Gelegenheit gegeben worden, zu der Dokumentation Stellung zu nehmen.

Der Antragsteller muss nun eine ergänzte und überarbeitete Dokumentation vorlegen, damit das Verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung fortgeführt wird. Dabei sind insbesondere die Auswirkungen auf die FFH-Gebiete zu präzisieren. Die überarbeitete Dokumentation wird veröffentlicht. ■

BDB-Tagung in Berlin: „Die Binnenschifffahrt im Fokus der Verkehrspolitik“

Kristallkugelpolitik schreibt Armut für die Zukunft fest

Die aktuelle Infrastrukturpolitik des Bundesverkehrsministeriums bildete den Schwerpunkt der Veranstaltung des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) am 23. Mai 2011 in Berlin. Im Mittelpunkt der Debatte „Die Binnenschifffahrt im Fokus der Verkehrspolitik“ stand dabei das sog. Modernisierungskonzept des BMVBS, demzufolge nur noch solche Flüsse und Kanäle ausgebaut werden sollen, auf denen auch zukünftig ein hohes Verkehrswachstum zu erwarten ist. Wegen der langfristig schlechten Haushaltslage – es fehlen jährlich 500 Mio. Euro im Wasserstraßenetat – sollen ganze Regionen Deutschlands mit weniger stark frequentierten Flüssen dagegen nicht mehr ausgebaut, sondern bestenfalls in der Substanz erhalten werden, selbst wenn ein Ausbau volkswirtschaftlich sinnvoll wäre.

BDB-Präsident Dr. Gunther Jaegers erklärte, dass der BDB zu keiner Zeit eine Mittelverteilung nach dem „Gießkannenprinzip“ gefordert hat, sondern die Haushaltskonsolidierung als ein wichtiges Ziel anerkennt. In Zeiten knapper Kassen müssten vorhandene Mittel dort eingesetzt werden, wo sie den meisten Effekt erzielen. „Soweit sind wir uns einig. Aber dieses Prinzip dadurch festzuschreiben, dass man bestimmte Teile des Netzes nach einem Blick in die Kristallkugel für nachrangig erklärt und dann von Modernisierung und Ausbau ausschließt, bedeutet die Festschreibung der Armut für die Zukunft.

Die selbst auferlegte Beschränkung bei den Maßnahmen wird dann schon dafür sorgen, dass die heute für 2025 postulierten Mengengrenzen auch erwartungsgemäß unterschritten werden. Eine gute Infrastruktur, die den effektiven, kostengünstigen und zuverlässigen Warentransport gewährleistet, ist eine der wesentlichen Standortbedingungen für eine Industrienation“, gab Dr. Gunther Jaegers dem anwesenden Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer in seiner Begrüßungsrede zu Bedenken. Mit der neuen Netzstruktur werde aber erkennbar das ostdeutsche Wasserwegenetz von der Zukunftsentwicklung abgeschnitten.

Zustimmung erhielt Minister Ramsauer hingegen für seine Donastrategie. „Ohne entsprechenden Ausbau wird auch die Donau nicht die Kriterien der zuverlässigen und effizienten Güterverkehrsinfrastruktur für künftiges Wachstum erfüllen. Ob der notwendige Ausbau umweltverträglich möglich ist, wird in der von der Monitoring-Gruppe begleiteten Studie zu Straubing – Vilshofen untersucht. Und sollte dies möglich sein, dann wird auch das wie eine Monstranz von den Umweltgruppen vor sich her getragene Feigenblatt der Teilnahme der RMD an der Studie diese Erkenntnis nicht verhindern. Bitte, Herr Minister, setzen Sie sich für die Fortsetzung dieser verantwortungsbewussten Arbeit ein, ich persönlich stehe zu ihr!“, lautete der Appell des Verbandspräsidenten an den Bundesverkehrsminister. ■



Gruppenbild mit Minister während der BDB-Veranstaltung in Berlin (v.l.): Jens Schwannen BDB-Geschäftsführer; Emile C. Hoogsteden, Hafen Rotterdam; Dr. Peter Ramsauer, Bundesverkehrsminister; Dr. Gunther Jaegers, BDB-Präsident; Uwe Beckmeyer, SPD-Bundestagsfraktion; Jean-Eric Paquet, EU-Kommission. Foto: Friedbert Barg

Verkehrsminister beim Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt

Binnenschifffahrt wichtig für grüne Logistikkette

Gleich nach dem Ende der BDB-Tagung kam die nachfolgende Pressemitteilung aus dem Bundesverkehrsministerium: Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer hat auf der Mitgliederversammlung des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) die Bedeutung eines modernen Bundeswasserstraßen-Netzes und der Deutschen Binnenschifffahrt hervorgehoben.

Ramsauer: „Die Binnenschifffahrt ist ein wichtiger Teil der grünen Logistikkette, den wir zur umweltfreundlichen Bewältigung des Verkehrswachstums mehr denn je benötigen.“ Deswegen setze das Bundesverkehrsministerium weiterhin auf die Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf das Wasser, betonte der Bundesverkehrsminister. Dieses Ziel verfolge man auch mit dem neuen Reformkonzept zur Modernisierung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV). Ramsauer weiter: „Wir setzen klare Prioritäten in der Infrastrukturpolitik. Künftig müssen wir Investitionen in den Ausbau dort konzentrieren, wo sie den höchsten wirtschaftlichen Nutzen erzielen – nämlich auf den Bundeswasserstraßen mit hoher Verkehrsbedeutung. Nur so können wir die teils zu langen Bauzeiten für Wasserstraßenprojekte deutlich verkürzen.“ Dieser Strategiewechsel, so der Verkehrsminister, sei eine logische Konsequenz aus der Vergangenheit. „Durch Millioneninvestitionen nach dem Gießkannen-Prinzip können wir keinen Verkehr auf wenig befahrenen Bundeswasserstraßen herbeibauen“, so Ramsauer. „Der Unterhalt und der Betrieb von Bundeswasserstraßen mit geringerem Verkehrsaufkommen wird aber auch im neuen Reformkonzept bedarfsgerecht weitergeführt. Denn eines ist klar: Als Bundesverkehrsminister setze ich auch in Zukunft auf die Binnenschifffahrt als einen zentralen Verkehrsträger.“ ■

FDP-Bundestagsfraktion: Damit Steuermittel effizient eingesetzt werden Neuordnung der WSV nimmt nun endlich Fahrt auf

Zum Beschluss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) erklären die Parlamentarische Geschäftsführerin der FDP-Bundestagsfraktion Claudia Winterstein und der Berichterstatter für Schifffahrt und Häfen Torsten Staffeldt:

Auf Initiative der FDP-Bundestagsfraktion hat der Haushaltsausschuss mit den Stimmen von FDP, Union und Grünen die Eckpunkte für eine umfassende Reform der WSV beschlossen. Nach jahrelangem Stillstand nimmt die längst überfällige Neuordnung der WSV nun endlich Fahrt auf. Damit setzt die christlich-liberale Koalition ein wichtiges verkehrspolitisches Vorhaben aus dem Koalitionsvertrag um.

Ausgangspunkt für die Reform ist eine umfassende Aufgabenkritik, auf deren Grundlage die Organisationsstruktur der Behörde verbessert wird. Zudem wird das Bundesverkehrsministerium umfassend prüfen, welche Aufgaben der WSV künftig günstiger von Privaten erledigt werden können. So schaffen wir eine moderne und zukunftsfähige Verwaltung, in der Steuermittel effizient eingesetzt werden.

Die vom Verkehrsministerium vorgeschlagene Kategorisierung der Bundeswasserstraßen ist ausdrücklich nicht Teil des Reformbeschlusses des Haushaltsausschusses. Diese Netzkategorisierung wird Thema einer Anhörung im Verkehrsausschuss am 29. Juni 2011 sein. ■

Nach der Sitzung des Bundestags-Haushaltsausschusses zur WSV-Reform erklärt das BMVBS:

„Auch mit der Kategorisierung der Bundeswasserstraßen werden wir voranschreiten“

Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages hat am 25. Mai 2011 dem 2. Bericht des Bundesverkehrsministeriums zur Modernisierung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) zugestimmt. Dazu erklärt der Staatssekretär des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Prof. Klaus-Dieter Scheurle in einer Pressemitteilung: „Ich freue mich sehr, dass der Haushaltsausschuss unserer Vorlage zur Modernisierung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) zugestimmt hat. Wir werden diese Reformarbeiten in enger Kommunikation mit den Beschäftigten der WSV durchführen.“

Nun werden wir die nächsten Schritte angehen: Das Bundesverkehrsministerium wird zuerst eine Aufgabenkritik durchführen, um mögliche Verbesserungen in den Geschäftsprozessen der WSV und der Aufbauorganisation herauszufinden und umzusetzen. So werden wir auch den notwendigen Personalbedarf ermitteln. Auf diese Weise schaffen wir die erforderlichen Rahmenbedingungen, damit die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der WSV auch weiterhin ihre

wichtige Arbeit leisten können.

Auch mit der Kategorisierung der Bundeswasserstraßen im Hinblick auf künftige Investitionen in den Ausbau sowie die Qualität von Unterhaltung und Betrieb

werden wir voranschreiten. So werden wir unsere knappen Ressourcen künftig gezielter einsetzen und schaffen eine wichtige Voraussetzung für die Verlagerung von mehr Gütertransport von der Straße auf das Wasser. Die Kategorisierung der Bundeswasserstraßen wird künftig politisch nicht vom Haushaltsausschuss, sondern von dem dafür zuständigen Fachausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages beurteilt. Dieser wird vermutlich noch vor der Sommerpause eine Anhörung mit Experten und Interessenvertretern durchführen. ■



Staatssekretär Prof. Klaus-Dieter Scheurle

Tankmanagement aus einer Hand.... ...vom Tank bis ins Steuerhaus!

Vom Füllstand



über

Druck und Temperatur



zur

Überwachung



und

Auswertung



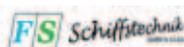
Drei starke Partner für ein gemeinsames Ziel

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



Politik und Wirtschaft diskutierten beim 3. BranchenForum SchifffahrtHafenLogistik über die Zukunft des Maritimen Logistikstandortes NRW

„Keine Reform der Netzstrukturen und der WSV zu Lasten des Binnenschifffahrtslandes Nr. 1 NRW“

Anlässlich des 3. BranchenForums SchifffahrtHafenLogistik.NRW mit dem Titel „Die Zukunft des Maritimen Logistikstandortes NRW“ am 08. Juni 2011 in Duisburg forderten der Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen (VVWL) e.V., das Logistikcluster NRW und die Niederrheinische IHK Duisburg-Wesel-Kleve in einer gemeinsamen Erklärung die Bundesregierung auf, keine Reform der Netzstrukturen und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zu Lasten des Binnenschifffahrtslandes Nr. 1 Nordrhein-Westfalen durchzuführen.

Dieses Thema wurde während der Gemeinschaftsveranstaltung - wie die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts und der geplante Verkauf der Bundesanteile an Duisport - auf dem Podium und im Auditorium sehr kontrovers diskutiert. Mit etwa 90 Teilnehmern aus der Logistikbranche, der Industrie, aus Ministerien, jeweils aus NRW, den norddeutschen Ländern, Belgien und den Niederlanden, stieß das Branchenforum auch dieses Jahr auf ein reges Interesse.

Reinhard Klingen, Abteilungsleiter Wasserstraßen, Schifffahrt im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, machte in seiner Rede deutlich, dass aufgrund der prekären Haushaltslage die geplante Netzkategorisierung unausweichlich geworden ist. Während zu einer ausreichenden Finanzierung von notwendigen Unterhaltungs- und Ausbaumaßnahmen an Wasserstraßen jährlich 1 Mrd. Euro erforderlich ist, stehen dieses Jahr im Wasserstraßenetat für Investitionen etwa 600 Mio. zur Verfügung. Diese Unterfinanzierung wird auch in den kommenden Jahren erhalten bleiben. Hinzu kommt, dass große Infrastrukturprojekte über Jahre einen erheblichen Anteil an Ressourcen binden und ihren verkehrlichen Nutzen erst bei Beendigung des letzten Bauabschnitts entfalten können. Deshalb bleibt es für das BMVBS unumgänglich, die knappen Haushaltsmittel auf einzelne Projekte zu konzentrieren. Als versöhnlichen Abschluss konnte Klingen vermelden, dass NRW sich bei der Umsetzung der WSV-Reform um Münster als Standort der WSD-West keine Sorgen

machen muss.

Der Parlamentarische Staatssekretär im Verkehrsministerium des Landes NRW, Horst Becker, sagte der maritimen Wirtschaft die politische Unterstützung der Landesregierung zu. „Volkswirtschaftlich kann Priorisierung in vielen Bereichen sinnvoll sein und führt gleichzeitig zur Versachlichung der politischen Diskussion. Priorisierung bedeutet aber, dass Bauvorhaben bevorzugt dort durchgeführt werden müssen, wo die meisten Verkehre anfallen und nicht nach Standortinteressen“, betonte Becker.

Als Koordinator der Binnenländer im Beirat zur Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts versprach er, sich weiter mit vollem Einsatz für eine angemessene Berücksichtigung der Interessen NRW einzusetzen und kritisierte, dass im Nationalen Hafenkonzept in erster Linie die Nordhäfen und deren Hinterland Berücksichtigung finden. Der Staatssekretär bezog sich auf das Positionspapier des Branchenkreises SchifffahrtHafenLogistik.NRW vom 9. Februar 2011 - der Branchenkreis hatte als Replik auf die „Ahrensburger Liste“ einen Katalog prioritärer Infrastrukturmaßnahmen in NRW zusammengestellt - und unterstrich, dass für die Umsetzung der dort benannten Vorhaben sowie von Projekten in anderen Binnenländern im Rhein-Main-Einzugsgebiet die gleichen Maßstäbe angesetzt werden müssen, wie bei norddeutschen Projekten. Zum Thema Verkauf der Bundesanteile an Duisport stellte der Staatssekretär klar, dass dieses Vorhaben vom Land NRW nicht unbedingt begrüßt werde. „Es wird nicht das Interesse des Bundes an dieser Region steigern, wenn er nicht mehr Gesellschafter des Duisburger Hafens ist“, so Becker.

Rainer Schäfer, Präsident des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) e.V., und Geschäftsführer der Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG, wies angesichts der Wachstumsprognosen allgemein und insbesondere im Hinterlandverkehr der ZARA-Häfen über NRW darauf hin, dass hier das Land eine große Kraftanstrengung vor sich habe. Gelingt es nicht, die Infrastruktur und Kapazitäten nicht nur zu erhalten, sondern auch auszubauen (Stichworte: Drittes Gleis in Verlängerung der Betuwe-Linie, Ei-



Die Teilnehmer der Podiumsdiskussion (v.l.): Willem van der Schalk, Geschäftsführer a. hardrodt (GmbH & Co.) KG, Vizepräsident und Sprecher des Komitees Deutscher Seehafenspediteure (KDS) im Deutschen Speditions- und Logistikverband e.V.; MDg Reinhard Klingen, Abteilungsleiter Wasserstraßen, Schifffahrt im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; Horst Becker MdL, Parlamentarischer Staatssekretär für Verkehr im Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen; Rainer Schäfer, Präsident Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) / Geschäftsführer Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG; Dr. Christoph Kösters, Clustermanager Logistik NRW / Hauptgeschäftsführer Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen e.V. (VVWL)

serner Rhein, trimodale Knoten), so drohten NRW Wertschöpfungsverluste durch andere Standortwahl, etwa in Hinterlandhubs in den Niederlanden, und von dort ausgehend dann deutliche Zunahmen von Lkw-Verkehren. Dr. Christoph Kösters, Hauptgeschäftsführer des VVWL und Clustermanager Logistik NRW betonte, dass NRW ein Logistikstandort von europäischem Rang ist und dass es diese Position zu festigen und möglichst auszubauen gilt: „Die Anbindung an die Nordseehäfen ist wichtig für NRW und ebenfalls ein wesentlicher Faktor für unsere Standortattraktivität. Der Logistikstandort NRW mit seinem maritimen Teil kann nur dann seine Potenziale erschließen, wenn sowohl der nördliche als auch der westliche maritime Korridor bedarfs- wie zukunftsgerecht ausgebaut und vorgehalten werden“. Präsident der IHK, Burkhard Landers, wies bei seiner Rede darauf hin, dass neben einer leistungsfähigen Infrastruktur gerade am Niederrhein auch die Bereitstellung und Sicherung von Industrieflächen für den Güterumschlag und die damit verbundenen Logistikprozesse von immenser Wichtigkeit ist. Den Abschluss der Veranstaltung bildete die hochkarätig besetzte Podiumsrunde, die von Lutz Lauenroth, dem stellvertretenden Chefredakteur der DVZ, moderiert wurde. Diskutiert wurde unter anderem über die mengenmäßige und qualitative Entwicklung maritimer Logistik und die bestehende Herausforderung, die Informations- und Kommunikationsketten innerhalb der Supply-Chain zu optimieren.

Willem van der Schalk, Geschäftsführer a. hartrodt GmbH & Co. KG, Vizepräsident und Sprecher des Komitees Deutscher Seehafenspediteure (KDS) im Deutschen Speditions- und Logistikverband, forderte auch mit Blick auf die Seereeder bessere Schnittstellen zwischen den Beteiligten der maritimen Kette insbesondere im Bereich IT, um so besser die Anforderungen der Kundschaft z.B. an Tracking und Tracing erfüllen zu können, und verwies auf die hier besser aufgestellte Luftfracht.

Weitere Teilnehmer an der Podiumsdiskussion waren (in alphabetischer Reihenfolge): Jürgen Albersmann (Leiter Unternehmensentwicklung und Kommunikation, Duisburger Hafen AG), Jan Barendregt (Senior Business Manager Logistics, Havenbedrijf Rotterdam N.V.), Stefan Brandt (Prokurist/Kfm. Leiter ZIM Germany GmbH), Danny Deckers (Senior Advisor Hafetrieb Antwerpen), Joachim Schürings (Teamkoordinator ThyssenKrupp Steel Europe AG, Einkauf/Logistik), Michael Viefers (Mitglied des Vorstandes Rhenus AG & Co. KG). ■

SPD-Bundestagsfraktion geht hart ins Gericht mit dem Bundesverkehrsministerium:

„Bei der WSV-Reform lassen sich die Brandstifter als Feuerwehr feiern“

Zum erneuten Beschluss des Haushaltsausschusses zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) erklären der verkehrspolitische Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion Uwe Beckmeyer und der zuständige Berichterstatter Gustav Herzog:

„Der neuerliche Beschluss des Haushaltsausschusses zur Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) zeigt drei Dinge. Erstens: Die Koalition ist höchst unzufrieden mit der Arbeit ihres Ministers und watscht ihn öffentlich in einer Weise ab, die man nur als

Auch ein zweiter Beschluss und ein zweiter Bericht ändern daran nichts. Am Ende lässt die Koalition nun die Katze aus dem Sack und fordert zweierlei: Das auf ihre eigene Initiative hin entwickelte Wasserstrassen-Konzept muss wieder weg - dafür lässt sie sich nun als Retter feiern. Und der Minister steht im Regen. Was bleibt, ist der Raubbau an der WSV. Denn die Vergabequote der WSV soll noch deutlich erhöht werden, obwohl das Verkehrsministerium selbst einräumt, das Vergaben“ gegenüber der Eigenleistung bestenfalls kostenneutral“



Uwe Beckmeyer



Gustav Herzog

beschämend bezeichnen kann. Zweitens: Die Koalition offenbart, was sie wirklich will, nämlich die Aufgaben der WSV auf Biegen und Brechen zu privatisieren - und das wider besseren Wissens. Drittens: Die Koalition ist sowohl im Bund als auch in den Ländern höchst zerstritten und uneins darüber, wie es mit WSV weitergehen soll.

Seit sieben Monaten ist ein interessantes Schauspiel zu beobachten, eine Art Katz und Maus-Spiel zwischen dem Haushaltsausschuss des Bundestages und dem Bundesverkehrsministerium. Die Koalitionsfraktionen verlangen im Oktober 2010 eine Reform der Verwaltung, verklausulieren das mit Begriffen wie Gewährleistungsverwaltung, meinen aber nichts anderes als eine Privatisierung von Kernaufgaben der WSV. Das Ministerium antwortet Ende Januar, eine Mehrvergabe sei wirtschaftlich nicht zu generieren, man könne aber das Wasserstrassennetz verkleinern - und auf diesem Weg auch die Verwaltung straffen. Dagegen richtet sich breiter Widerstand von Wirtschaft, Verbänden und Gewerkschaften.

sind. Doch die Maus, um die es geht ist fett: Bereits jetzt liegt das Vergabevolumen über einer Milliarde Euro - eine Milliarde, mit der die FDP ihre Klientel füttern möchte.

Die SPD sieht keinen Grund zur Entwarnung. Der Versuch, die Kritiker mit der Rücknahme des Modernisierungskonzeptes zu befrieden, kann nicht gelingen. Dieses ist Grundlage aller ministeriellen Reformvorschläge und lässt sich nicht einfach vom Tisch wischen. Alle Nutzer der Wasserstrassen, ob nun Wirtschaftsämter und Direktionen vor Ort angewiesen. Eine Aushöhlung der WSV und eine Vergabe ihrer Aufgaben an private Unternehmen wird die Qualität der Wasserstraßen verschlechtern; am Ende wird es für alle teurer. Wir fordern einen konstruktiven und transparenten Prozess gemeinsam mit allen Beteiligten, um die bestmögliche Lösung für die WSV zu finden.

Privatisierung ohne Alternative mit Mehrkosten für die öffentlichen Haushalte und zugunsten weniger Dritter wird es mit uns nicht geben.“ ■

„Umwelt“-Mitglieder fordern die EU-Kommission auf, die Zahlungen an Deutschland einzustellen

Querschüsse in der Monitoring-Gruppe zum Ausbau der Donau

Von Friedbert Barg

Am 5. Februar 2010 war es, dass Verkehrsstaatssekretär Prof. Klaus-Dieter Scheurle in Berlin die Monitoring-Gruppe zum Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen berufen hat. Zum Leiter wurde Prof. Dr. jur. Hans-Joachim Koch ernannt.

„Der mit acht Mitgliedern paritätisch besetzten Gruppe gehören Vertreter aus den Bereichen „Schifffahrt/Wirtschaft“ und „Umwelt/Verbände“ an. Mit dieser Zusammensetzung der Monitoring-Gruppe soll auch der Kreis der Betroffenen beteiligt werden. Damit können im Verfahren jetzt alle entscheidungsrelevanten Aspekte berücksichtigt werden - ein

Interessenausgleich findet statt. Aufgabe der Gruppe ist es, die Untersuchungen kritisch zu begleiten und Empfehlungen und Anregungen einzubringen.“, hieß es damals aus dem Bundesverkehrsministerium..

Sinn und Zweck der Monitoring-Gruppe war - und ist - über den Donauausbau eine einvernehmliche Lösung herbeizuführen. Aufgabe der Gruppe war - und ist - die Untersuchungen kritisch zu begleiten und Empfehlungen und Anregungen einzubringen. So weit, so gut.

Jetzt gibt es wohl heftigen Streit in der Monitoring-Gruppe: Mitglieder aus dem Bereich Umwelt haben sich an die Europäische Kommission gewandt - und diese aufge-

fordert, die EU-Förderung für das Projekt einzustellen.

Das geht aus Briefen hervor, die der Redaktion des **Schiffahrts-Magazins** vorliegen und die wir hier veröffentlichen.

Die Verfasser des Briefes an Karl von Kempis im Generalsekretariat der Europäischen Kommission behaupten sie, dass die RMD Wasserstraßen GmbH nach wie vor den Untersuchungsverlauf entscheidend steuert und „bisher keine Ergebnisse vorgelegt hat, die belegen können, dass die Untersuchungen unvoreingenommen und objektiv durchgeführt werden“. „Außer den Kartiererergebnissen der Vögel, Amphibien, Reptilien und Tagfalter wurden der Monitoring-Gruppe ausschließlich Methoden und Vorgehensweisen der durchzuführenden Untersuchungen auf ebene von PowerPoint-Präsentationen vorgestellt.“, heißt es weiter. Überhaupt sei die Beauftragung der RMD mit der Steuerung der Untersuchungen ein klarer Verstoß gegen den Artikel III.2.6 des seinerzeitigen Förderbescheides. Und dann heißt es wörtlich: „Wir bitten die Kommission eindringlich, die Rolle der RMD in den EU-





Bund Naturschutz in Bayern e.V.

Landesverband Bay. des Bundes für Umw. und Naturschutz Deutschland e.V.

Prof. Dr. Hubert Wk
1. Vorsitzender

Bauernfeldstr. 23
90471 Nürnberg
Tel. [redacted]
Fax [redacted]

Nürnberg, 09.05.2011

An die Europäische Kommission
Generalsekretariat
Herrn Karl VON KEMPIS

B - 1049 Bruxelles

SG-Greffe (2008) D/206923; Zuschussbescheid vom 19/XI/2008 für „Variantenunabhängige Untersuchungen zum Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen“-2007-DE-18060-S auf dem Gebiet der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V); Hier: Verstoß gegen Art. III.2.6. des Förderbescheides

Sehr geehrter Herr von Kempis,

in unserem Schreiben vom 19. Mai 2010 (Anlage 1) haben wir darauf hingewiesen, dass mit der Beauftragung der RMD Wasserstraßen GmbH mit der Steuerung der „Variantenunabhängigen Untersuchungen zum Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen“ aus unserer Sicht ein Verstoß gegen Art. III.2.6 des EU-Förderbescheides gegeben ist. In der Antwort auf unser Schreiben (Anlage 2) stellt Herr Herald Ruyters, Referatsleiter B2, fest, dass die Europäische Kommission darauf vertraut, dass bei den Beratungen der Monitoring-Gruppe den bestehenden europäischen Rechtsvorschriften entsprochen wird und die Unabhängigkeit von vorherigen Lösungsvorschlägen gewährleistet ist.

Nach über einem Jahr Mitarbeit in der Monitoring-Gruppe müssen wir feststellen, dass die RMD Wasserstraßen GmbH nach wie vor den Untersuchungsverlauf entscheidend steuert, dabei bisher keine Untersuchungsergebnisse vorgelegt hat, die belegen können, dass die Untersuchungen unvoreingenommen und objektiv durchgeführt werden. Außer den Kartiererergebnissen der Vögel, Amphibien, Reptilien und Tagfalter wurden der Monitoring-Gruppe ausschließlich Methoden und Vorgehensweisen der durchzuführenden Untersuchungen auf Ebene von PowerPoint-Präsentationen vorgestellt. Die Monitoring-Gruppe hatte bisher abgesehen von einer Anhörung in Sachen Grundwassermodellierung keine Gelegenheit, Ergebnisse der in Meilensteinen definierten Untersuchungsabschnitte zu hinterfragen oder zu überprüfen.

Über die zur Zeit laufende Vorplanung der Schifffahrtsstraße entsprechend den Ausbaualternativen A und C/C₂₀₀, die von der RMD Wasserstraßen GmbH bearbeitet wird und zu der zum 31. Mai 2011 ein Bericht zur Übergabe an die Umweltplanung fällig ist, wurde die Monitoring-Gruppe bisher nicht informiert. Für die Vertreter der Umweltverbände ist es



Bund Naturschutz in Bayern e.V.

Landesverband Bay. des Bundes für Umw. und Naturschutz Deutschland e.V.

Prof. Dr. Hubert Wk
1. Vorsitzender

Bauernfeldstr. 23
90471 Nürnberg
Tel. [redacted]
Fax [redacted]

Nürnberg, 09.05.2011

Bund Naturschutz in Bayern e.V.

schwer vorstellbar, dass ein Unternehmen, das seit Jahren offensiv für den Bau mindestens einer Staustufe eintritt, Vorplanungen für eine Ausbaualternative ohne Staustufe unvoreingenommen und objektiv vornehmen kann. Das Interesse der RMD Wasserstraßen GmbH am Bau mindestens einer Staustufe steht aus unserer Sicht eindeutig im Widerspruch zu den Zielen der EU-geförderten Untersuchungen. Wir sehen mit der Beauftragung der RMD Wasserstraßen GmbH mit der Steuerung der Untersuchungen nach wie vor einen klaren Verstoß gegen Art. III.2.6. des Förderbescheides. Wir erwarten deshalb, dass künftige Untersuchungen von unabhängigen Gutachtern durchgeführt werden und die bisherigen Untersuchungsergebnisse von unabhängigen Gutachtern gewürdigt werden.

Wir bitten die Kommission eindringlich, die Rolle der RMD in den EU-geförderten Untersuchungen zu überprüfen und dafür zu sorgen, dass bis zur Klärung der Situation keine Fördermittel für die Untersuchungen an die Bundesrepublik Deutschland ausbezahlt werden. Wir erlauben uns auch nochmals darauf hinzuweisen, dass die Beauftragung der RMD durch das BMVBS ohne die europarechtlich vorgeschriebene Ausschreibung erfolgte.

Wir erlauben uns einen Abdruck des Schreibens an die Koordinatorin für die TEN-Binnenwasserstraßen Frau Karla Peijs, an den Leiter der Monitoring-Gruppe „Variantenunabhängige Untersuchungen zum Donauausbau“ Prof. Dr. iur. Hans-Joachim Koch sowie an die Mitglieder der Lenkungsgruppe der Monitoring-Gruppe „Variantenunabhängige Untersuchungen zum Donauausbau“ zu senden.

Mit freundlichen Grüßen

Hubert Weiger
Prof. Dr. Hubert Weiger
Vorsitzender
Bund Naturschutz
in Bayern e.V.

gez. Ludwig Sothmann
Vorsitzender
Landesbund für Vogelschutz
in Bayern e.V.

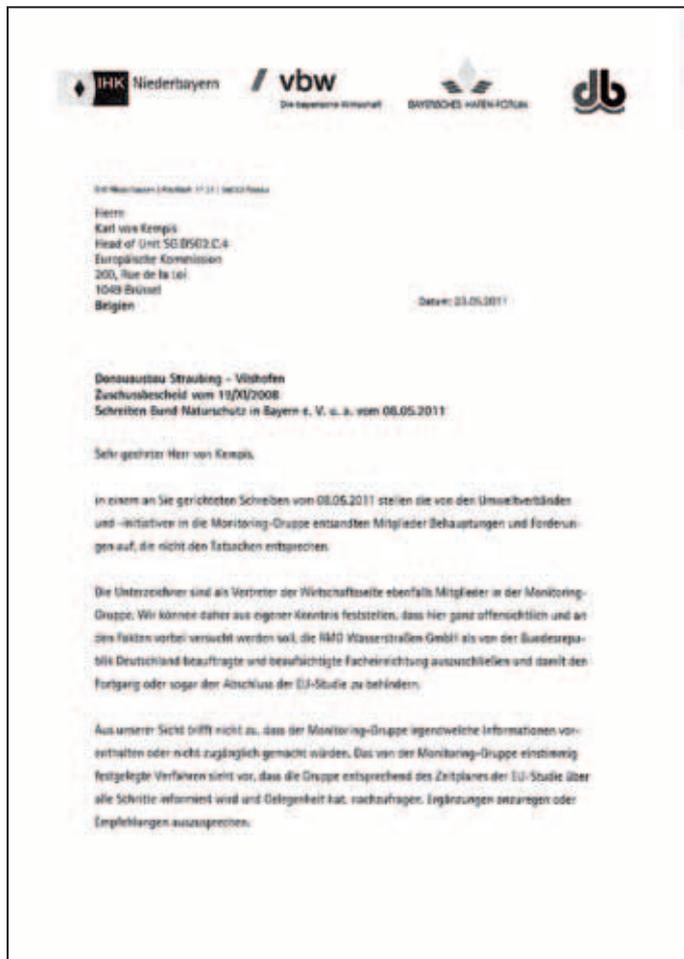
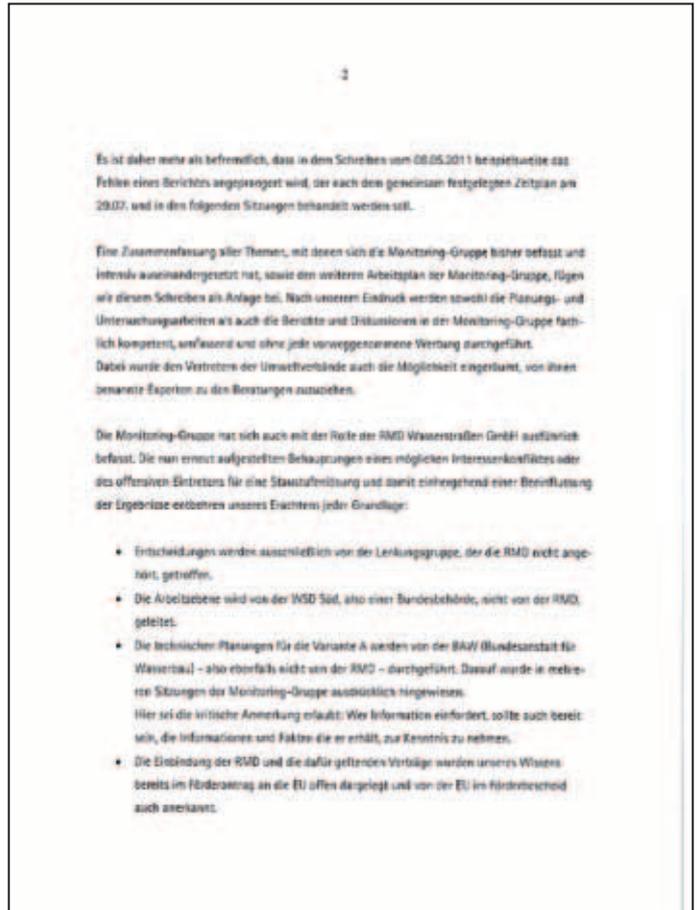
gez. Manfred Braun
Präsident
Landesfischereiverband
Bayern e.V.

gez. Dr. Anton Huber
Vorsitzender
Bürgerforum Umwelt e.V.
Vilshofen

Anlagen:
- Unser Schreiben vom 19. Mai 2010 (inkl. Anlagen)
- Antwort von Herr Herald Ruyters vom 5. August 2010

geförderten Untersuchungen zu überprüfen und dafür zu sorgen, dass bis zur Klärung der Situation keine Fördermittel für die Untersuchungen an die Bundesrepublik Deutschland ausbezahlt werden.“ Die anderen Mitglieder der Monitoring-Gruppe, zu denen für die Binnenschifffahrt BDB-Präsident Dr. Gunther Jaegers gehört, fühlen sich dadurch „in nicht hinnehmbarer Weise desavouiert“. Sie haben von dem Brief an die EU-Kommission erst erfahren, als sie diesen in Kopie von dort zur Kenntnisnahme übermittelt bekamen. In einem ebenfalls unserer Redaktion vorliegenden und hier abgedruckten Brief an den Leiter der Monitoring-Gruppe, Prof. Koch, schreiben Walter Keilbart von der IHK Niederbayern, Stefan Abat von der Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft, Prof. Rudolf Metzka vom Bayerischen Hafen-Forum und Dr. Gunther Jaegers: „In

diesem erneuten Vorstoß, der in der Forderung gipfelt, die EU-Förderung einzustellen und in der öffentlichen behauptung von Herrn Dr. Huber, die Monitoring-Gruppe werde auf eine Feigenblattfunktion reduziert, sehen wir den Versuch, das projekt mit unwahren Behauptungen zu Fall zu bringen, bevor überhaupt Ergebnisse vorliegen.“ Und weiter: „Uns scheint nunmehr ein Punkt erreicht, der die Frage der Zusammenarbeit aufwirft. Es kann nicht angehen, dass einerseits Nutzen durch Informationen aus der Gruppe gezogen wird, wir andererseits in der Öffentlichkeit aber eine völlig abweichende Interpretation der Arbeitsergebnisse erleben müssen. (...) Sicherlich werden Sie auch Verständnis dafür haben, dass wir uns vorbehalten, angesichts wiederholter Versuche, die Arbeit der Monitoring-Gruppe zu diskreditieren, unsere Rolle in der Monitoring grundsätzlich zu überdenken.“ **Wir werden weiter berichten. ■**



„Letztmalige Chance, alle verkehrlichen und ökologischen Fragen eines Donauausbaus zwischen Straubing und Vilshofen auf den Tisch zu legen und zu untersuchen“

EU-Studie zum Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Abteilungsleiter Reinhard Klingen) das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (Unterabteilungsleiter Rudolf Ley), das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (Abteilungsleiter Hans Peter Göttler), der Leiter der Monitoring-Gruppe Professor Dr. Hans-Joachim Koch sowie die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd (Präsident Detlef Aster) stellten in Straubing die aktuell laufende EU-Studie zum Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen und die zur Diskussion stehenden Variante A und Variante C 2,80 vor.

Bund und Bayern wollen bei dem geplanten Ausbau der Donau eine ökologisch und ökonomisch einvernehmliche Lösung herstellen. Aus Sicht des bayerischen Verkehrsministeriums stellt die laufende EU-Studie eine letztmalige Chance dar, alle verkehrlichen und ökologischen Fragen eines Donauausbaus zwischen Straubing und Vilshofen umfassend auf den Tisch zu legen und zu untersuchen. Die laufenden Untersuchungen erfassen

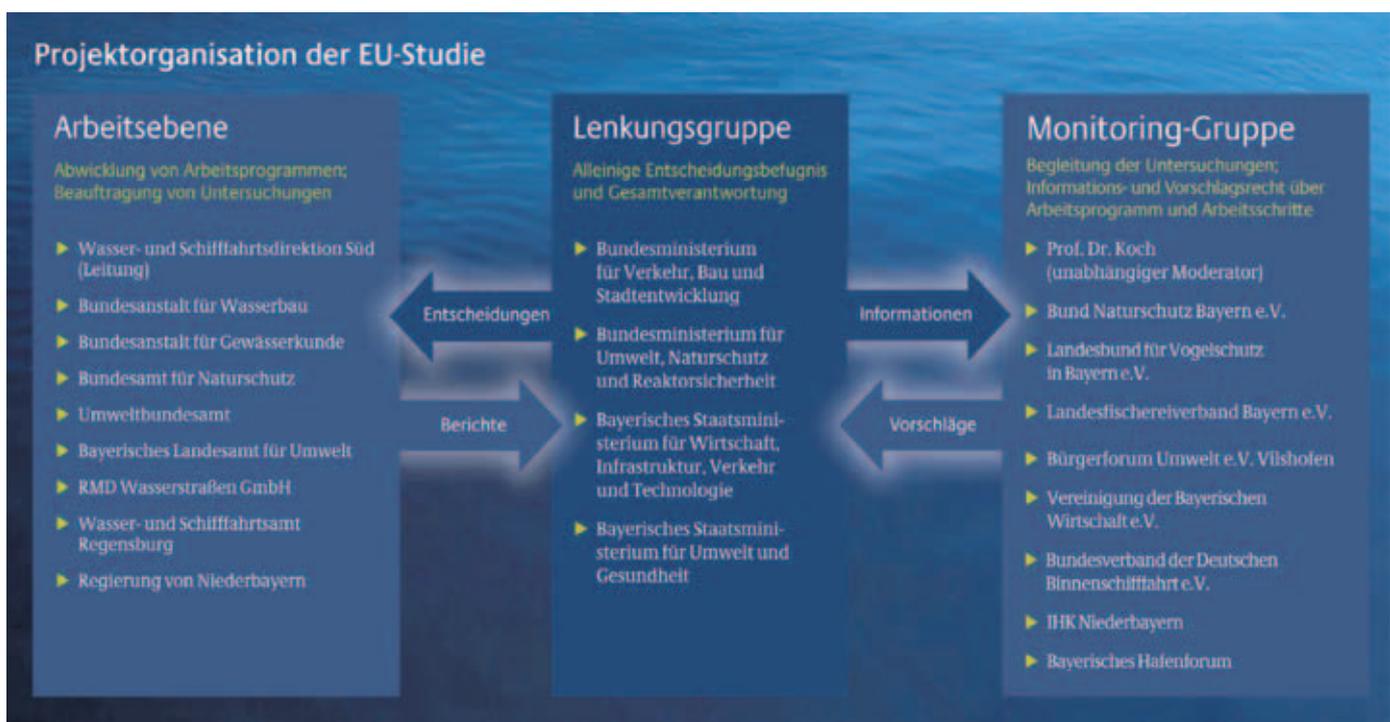
die bestehende Situation und stellen die Auswirkungen der Ausbauvarianten auf die Umwelt objektiv dar.

Von entscheidender Bedeutung für die politische Bewertung wird neben den Ergebnissen der bis Ende 2012 abzuschließenden Studie, die parallel durchgeführte Verkehrsprognose und Wirtschaftlichkeitsbetrachtung sein, da eine Entscheidung über einen Donauausbau ohne Kenntnis realistischer Verkehrspotenziale nicht möglich ist. Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit betonte die herausragende Bedeutung der frei fließenden Donau zwischen Straubing und Vilshofen und dem Mündungsgebiet der Isar für den Erhalt der biologischen Vielfalt in Deutschland.

Die Objektivität der Untersuchungen werden von der ressort- und länderübergreifenden Lenkungsgruppe und Arbeitsebene sowie durch die seit Beginn der Untersuchungen eingebundene Monitoring-Gruppe unter der Leitung von Professor Dr. Hans-Joachim Koch, vormaliger Vorsitzender des Sachverständigenrates für Umweltfragen der Bundesregierung, gewährleistet. Koch betonte

die außergewöhnlich frühzeitige Einbindung der verschiedenen Interessensgruppen (Naturschutz, Schifffahrt, Wirtschaft, Fischerei) in der der Monitoring-Gruppe. In den zurückliegenden 13 Sitzungen konnten so bereits verschiedenste Ausschreibungsunterlagen, Untersuchungsmethoden sowie erste Kartierergebnisse begleitet und diskutiert werden. Mit der Einbindung der Monitoring-Gruppe und der frühzeitigen Information der Öffentlichkeit über die Ergebnisse der Untersuchungen wird ein neuer Weg in der langjährigen Diskussion um den geplanten Donauausbau beschritten. Die Untersuchungen sollen zeigen, wie die Bürgerbeteiligung bei Großprojekten verbessert werden kann.

Die teilnehmenden Ministerien sind davon überzeugt, dass der eingeschlagene Weg eine gute Chance bietet, um zu einer von der Bevölkerung, den Umweltverbänden und der Wirtschaft akzeptierten Lösung zu kommen. Diese Akzeptanz ist eine wichtige Voraussetzung dafür, dass die politischen Verantwortlichen in Bund und Land eine Entscheidung zum Donauausbau treffen können. ■



Dass die öffentliche Wahrnehmung der Binnenschifffahrt mit der tatsächlichen Lage nicht übereinstimmt, liegt auch an der mangelhaften Öffentlichkeitsarbeit

Expertenkonferenz „Neue Chancen für die Wasserstraße Donau“ in Wien

Von Peter Baumgartner

150 Personen folgten der Einladung des Bunderatspräsidenten Gottfried Kneifel am 24. Mai 2011 in das Österreichische Parlament, um gemeinsam über Chancen zu diskutieren, die sich im Hinblick auf die EU-Donauraumstrategie ergeben könnten. Nationalratspräsidentin Barbara Prammer sorgte aus diesem Anlass sogar für eine künstlerische Donau-Lichtinstallation an der Parlamentsfassade mit dem Titel „Donauwellen“. Damit will das Parlament die Bedeutung der Donau als Wasserstraße und als Lebensraum für 140 Millionen Menschen unterstreichen. Es bleibt zu hoffen, dass die politischen Donau-Aktivitäten im Hohen Haus nicht in diesen Donauwellen baden gehen.

Der Unterschied zu den bisherigen politischen Sonntagsreden der vergangenen Jahrzehnte zum Thema Binnenschifffahrt bestand diesmal darin, dass sich mit Gottfried Kneifel ein Politiker für die Wasserstraße engagiert, der schon allein wegen seiner Tätigkeit als Aufsichtsrat beim Ennshafen eine starke Motivation hat, dass die Wasserstraße Donau mehr an Bedeutung gewinnt. Dies hat Kneifel in seiner Moderation auch mehrmals zum Ausdruck gebracht – ohne zu vergessen, dass die berechtigten Forderungen des Umweltschutzes nicht im Gegensatz zur wirtschaftlichen Nutzung der Donau stehen. Diese Meinung wurde von Wolfram Mosser, Fachverband Binnenschifffahrt in der Wirtschaftskammer, sehr emotional vertreten. Mosser verlangte ultimativ, dass die Umweltschützer endlich erkennen müssten, dass bei allen Wasserbaumaßnahmen an der Donau weit mehr Investitionen in den Naturschutz fließen als für Schifffahrtsinteressen aufgebracht wird und diese Mittel alle von der Wirtschaft erst verdient werden müssen. Unter Hinweis auf das derzeit geringe Verkehrsaufkommen – laut Christian Mokry von Logserv in Linz ist die Donauschifffahrt heute auf dem Stand von 2000 – bekam auch die Fischerei mit ihren Forderungen eine deutliche Absage. Der Bundesspartenobmann für Transport und Verkehr Alexander Klacska, verwies auf seinen persönlichen Eindruck, dass die Donau eher etwas Nostalgisches an sich habe und mehr dem Tourismus als

der Cargoschifffahrt dient. Ralph Gallob von der Industrie Logistik Linz (ILL) erhob daher auch gleich die klare Forderung an die Politik, dass die Erhaltung und der Ausbau der Infrastruktur eine zentrale Aufgabe der öffentlichen Hand ist. Ob die Forderung den Konferenzsaal verlassen hat, ist aber zu bezweifeln, denn die zuständige Ministerin Doris Bures ließ sich im Hohen Haus von ihrem Sektionschef vertreten, der seinerseits die Konferenz frühzeitig verlassen hat.

Dass die öffentliche Wahrnehmung über den Zustand der Binnenschifffahrt mit der tatsächlichen Lage nicht übereinstimmt, hat u.a. auch seinen Grund in der mangelhaften Öffentlichkeitsarbeit. So sah sich Hans-Peter Haselsteiner von der via donau veranlasst zu sagen, dass die publizierte Verfügbarkeit der Donau mit zuletzt 98,2 % und einer durchschnittlichen Auslastung der Güterschiffe von 64,2 % zwar sehr gut ist, die Wirtschaftlichkeit bzw. Wettbewerbsfähigkeit der Donauschifffahrt aber noch immer sehr schlecht ist. Genau deshalb setzt sich auch Logserv, die an der K&N-Schifffahrt beteiligt ist und 25 % ihrer Transporte per Binnenschiff abwickelt, verstärkt für eine starke Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt ein und moniert, alles was dafür zu tun erforderlich ist, ist längst im „Nationalen Aktionsplan für die Binnenschifffahrt“ (NAP) festgeschrieben und soll endlich rasch umgesetzt werden. Christian Steindl von der Interessensgemeinschaft öffentlicher Donauhäfen in Österreich unterstrich einmal mehr die wirtschaftliche Bedeutung der Donauhä-

fen und die Bereitschaft, bei Bedarf sofort wesentlich mehr wasserseitigen Umschlag leisten zu können. Hubert Mierka vom Donauhafen Krems lässt sich indes von der Schneckenspolitik auch nicht einbremsen. Er wird ungeachtet der künftigen Entwicklungen mit Optimismus weiter in die Erweiterung seiner Ostaktivitäten und in die Binnenschifffahrt investieren. Denn, und darüber waren sich alle Experten einig, im östlichen Donauraum, in der Türkei und darüber hinaus in der Schwarzmeer Region liegt die wirtschaftliche Zukunft des Landes. Deshalb soll in Zukunft nicht wie bisher nur die Passagierschifffahrt von der Wasserstraße Donau profitieren, sondern es ist zu erwarten, dass mit oder ohne Donauraumstrategie, auch das Transportaufkommen bald kräftig zunehmen wird – vorausgesetzt, es ist dann auch genügend qualifiziertes Personal verfügbar. ■

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

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

im Verbund mit

Die Fachzeitschrift im Internet

www.schiffahrt-online.de

Schiffahrt-online

Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Geschichten aus der Schifffahrt (XXI)

Aus dem Tagebuch meines Vaters ...

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.

Seit längerer Zeit habe ich nun nicht mehr im persönlichen Tagebuch meines Vaters aus seiner aktiven Schifferzeit geblättert und mehr so aus meinen eigenen und den Erinnerungen anderer „schiffischer“ Zeitgenossen erzählt.

Heute habe ich mal wieder reingeschaut und bin sofort auf einige Einträge aufmerksam geworden, die auch in mir, damals gerade mal 9 Jahre - also in meinen Kindheitserinnerungen eine Glocke, oder sagen wir mal ein paar Glöckchen haben anklingen lassen. Da steht als erstes: Freitag, der 11. August 1961, an Bord „Haniel – Kurier 39“, Waalhaven Rotterdam, Hafenbecken auf der Nordseite (Noordzijde):

D„Das war knapp, - wenn „die“ Seeboot auch nur 10 m weiter achteraus auf die Pier geklatscht wäre . . .“

Um was ging es da? Ich weiß es plötzlich wieder so - als wär's gestern passiert.

Es war in den Sommerferien. Als Gäste an Bord befanden sich außer meiner Mutter, meiner kleinen Schwester und mir noch die Frau des Maschinisten und deren Tochter Britta* und noch die Frau des Steuermanns mit Sohn Rudi* – also alles in allem waren zu diesem Zeitpunkt 12 Personen an Bord. Ich kann mich daran erinnern, dass wir Kinder tags zuvor noch in unmittelbarer Nähe des Liegeplatzes, das Gelände war noch nicht voll erschlossen bzw. zugebaut, an Land in großen Sandhaufen herum getollt sind und unter der Aufsicht der Mamas mit Schippchen und Eimerchen gespielt haben.

An o. g. Tag bzw. in der darauf folgenden Nacht war das Wetter extrem umgeschlagen. Das Rotterdammer Hafengebiet lag plötzlich im Bereich eines mächtigen Sturmtiefs mit Starkregen, - und es hatte heftig abgekühlt. Wir warteten eigentlich auf Ladung, (was genau weiß ich nicht mehr). Mein Vater war vom telefonieren (Order holen) zurück und hielt sich mit Steuermann und Maschinist im Steuerhaus auf; ich durfte auch dabei sein. Man unterhielt sich über dies und das und ob wir vor dem Wochenende, bei diesem Sauwetter, noch ans laden kommen. Man war sich einig, dass man jetzt auch abwarten könnte, bis sich das Wetter gebessert habe. Ich beobachtete interessiert, wie sich in einiger Entfernung, (der Waalhaven ist riesig) ein paar Hafenboote (Bugsierschlepper) von der Reederei P. Smit damit abmühten, „eine“ große Seeboot, ich glaub' es war ein dänisches Schiff und müsste so um die 15.000 BRT gehabt haben, an ihren Liegeplatz zu bugsieren. Das Seeschiff war so gut wie leer und ragte dementsprechend hoch aus dem Wasser. Damit war klar, warum die Hafenschlepper es so schwer hatten, bei diesem Sturm den Dampfer auf Kurs zu halten; er bot dem Wind einfach sehr viel Angriffsfläche, vor allem wenn er, um den Liegeplatz zu erreichen, quer vor den Wind gebracht werden musste. Ich meine, am Kopf der Seeboot waren 2 und Heck ebenfalls 2 Schlepper festgemacht.

Der Liegeplatz des Schiffes sollte wohl an unserer Pier sein bzw. dort wo auch wir lagen aber ein Stück weiter voraus – jedenfalls deuteten die Manöver daraufhin.

Nachdem ich die um mich herum stehenden ausgewachsenen Schiffer in meiner, sagen wir mal etwas kindlichen Art, auf das Geschehen aufmerksam machte. Ich sagte wohl sinngemäß: Kuckt mal, - oder Papa kuck mal, die wollen zu uns, schauten alle daraufhin zu dem Bugsierverband. Es dauerte zwei Sekunden, da geriet Bewegung in die Männer. Mein Vater ordnete laut und bestimmt an: Holt schnell eure Leute aus den Wohnungen und bringt sie auf's Steuerhaus (von hier aus konnten wir sehr schnell an Land auf die Pier gelangen), - das sieht nicht gut aus! Die halten den nicht! Wir haben keine Zeit und keinen Platz mehr unseren Schlappen** hier weg zu schaffen, außerdem bei dem Sturm!?

Es ging sehr schnell, alle waren innerhalb

kurzer Zeit im Steuerhaus versammelt, klatschnass allerdings, weil es fürchterlich regnete. Inzwischen waren die Schlepper mit ihrer Boot bedrohlich nahe gekommen. Sie mühten sich nach (PS)-Kräften den Dampfer zu halten, aber er driftete immer weiter auf uns bzw. unseren Standort zu und wurde dabei in meinen Kinderaugen immer riesiger.

Vater stand wohl unmittelbar davor das Kommando zum Verlassen des Schiffes zu geben, da sah es so aus als könnten die Schlepper den Pott doch noch in eine Position knapp vor uns bugsieren. Wie wir später erfuhren, hatte im letzten (für uns letzten) Augenblick noch eine dritte Hafenboot am Kopf des Seeschiffes festmachen können um die anderen Boote bei ihren Bemühungen zu unterstützen. Gemeinsam konnten diese fünf Hafenboote zwar verhindern, dass dieses Geschehen „unseren“ Haniel – Kurier 39 auf verhängnisvolle Weise getroffen hätte, nicht verhindern konnten sie jedoch, dass der Sturm den Dampfer mit einer solchen Gewalt auf - und praktisch in die Pier drückte, dass hier unter großem Getöse eine ca. 3 m tiefe Einbuchtung entstand. Dalben, Uferbefestigungen u.a. Material flog meterweit durch die Luft. An dem „Seemann“ entstanden, nach einer ersten Inaugenscheinnahme Idgl. ein Paar Kratzer und Eindellungen, - jedenfalls an der Außenhaut. Im Innern der Boot musste wohl so einiges zu Bruch gegangen sein.

So! - meinte mein Vater, nachdem sich die Aufregung gelegt hatte und alle schon wieder erleichtert lächeln konnten: - jetzt stellen wir, sofern vorhanden, an Land, auf die Pier an diese Stelle `ne Kerze hin und erklären den Teil des Hafens als besonders geschützten Liegeplatz. Meine Schwester hatte das Ganze auf ihre Weise, also aus der Sicht einer Dreijährigen verfolgt und stellte anschließend die klare Frage: Und was machen wir dann?

Die Aufregungen dieser Reise an Bord des Haniel-Kurier 39 waren, wie ich dem Tagebuch entnehmen konnte, noch nicht zu Ende - - - aber davon in der nächsten Geschichte . . .

* Namen geändert

** Schlappen = Kahn, Pott, Schiff etc. ■

ERSTU-Panel-Diskussion zur weiteren Entwicklung des Fluss-See-Verkehrs

Rhenus und RMS decken 75 % der Fluss-See-Dienste ab

Am 06. Juni 2011 führte die ERSTU im Berliner Westhafen ihre 28. Präsidiumstagung und XIV. Mitgliederversammlung, unter der Leitung ihres Präsidenten Robert Baack, durch. Den geschlossenen Veranstaltungen vorgeschaltet war eine Panel-Diskussion zur weiteren Entwicklung des Fluss-See-Verkehrs.

Das Präsidium bestätigt die statuarischen Beschlussdokumente für die Vollversammlung. Drei Länder-Vizepräsidenten wurden für eine weitere Amtsperiode wiedergewählt. Für die Schweiz wurde Günther Baumgärtner, Geschäftsführer der Stetrag AG, Basel, als Vizepräsident gewählt. Der langjährige Vizepräsident Theo Blecker wurde mit einem herzlichen Dank für die geleistete Arbeit in den Ruhestand verabschiedet. Vier neue Mitglieder wurden aufgenommen, darunter die Imperial Reederei GmbH, Duisburg, fünf Mitgliedschaften liefen aus, sodass die ERSTU aktuell 77 Mitglieder aus 11 Ländern zählt.

Darunter befinden sich 21 Austauschmitgliedschaften mit anderen Verbänden und Vereinen. Das Präsidium kooptierte den Schifffahrtsunternehmer Hans-Gerd-Heidenstecker als Stellvertreter des Präsidenten wie auch den Generalsekretär der ERSTU, Günter Hartkopf, ins Präsidium.

Die Vollversammlung nahm den Bericht der Revisionskommission zustimmend zur Kenntnis, bestätigte die Haushaltsrechnung 2010, entlastete den Präsidenten und Generalsekretär und beschloss das Budget für das Jahr 2011.

Auf der Grundlage des Tätigkeitsberichtes des Pressesprechers der ERSTU, Dr. Heinz Rentner, wurde festgelegt, auf der 29. Präsidiumstagung einen Aktionsplan zur weiteren Nutzung der Öffentlichkeitsarbeit für das Vereinsmarketing zu behandeln.

lung beschlossen eine Resolution zum Entwurf des Verkehrspolitischen Weißbuchs 2011 der EU-Kommission. Sie wird dem Vizepräsidenten und Verkehrskommissar Siim Kallas übermittelt mit der Bereitschaft der ERSTU, an der Endfassung des Weißbuchs weiter aktiv mitzuwirken. Dabei wird besonderer Wert auf die Einfügung des Elbstromgebiets in das TEN-T-Kernnetz gelegt.

Der Workshop zum Fluss-Seeverkehr bestätigt dem Kurzstreckenseeverkehr eine weitere Entwicklungsperspektive, beruhend auf einer aktiven Rolle Russlands. Durch die Rhenus-Transport-Logistics und ihrer Tochtergesellschaft Rhein-Maas-Schifffahrtsgesellschaft in Duisburg werden bereits mehr als 75 % eines Wasserstraßenrings „Rund um Europa“ durch Fluss-See-Verkehrsdienste abgedeckt. Offen sind die 6.300 km russisches europäisches Tiefwasserstraßensystem, wo die baulichen und regulativen Vorbereitungen für einen Einbezug in den Wasserstraßenring begonnen haben. Inzwischen hat der Ministerpräsident der

Russischen Föderation in der Duma ein Gesetzespaket zur Förderung von Schifffahrt und Schiffsbau eingebracht, das auch die international üblichen Subventionen, Steuererleichterungen und Beihilfen beinhaltet. Es soll noch in diesem Jahr beschlossen werden. Der Staat hat inzwischen auch seine 25 % Sperrminorität an Binnenreedereien und Binnenhäfen aufgegeben. Die Moskauer Binnenreederei wurde demzufolge zu 100 % privatisiert und hat nach einem Joint Venture mit Rhenus am Containerterminal des Moskauer Südhafens eine weitere Beteiligung am Hafen Wolgograd erworben, um dort einen Container-Hub für das südliche Fahrtgebiet aufzubauen.

Die Assoziation der russischen Schifffahrtsgesellschaften investiert gegenwärtig vorrangig in Fluss-See-Tanker, Schiffe, die auf der Newa ohne Brückenzug passieren können. Schließlich wird zwecks Beschlussfassung im Ministerrat. An einer Strategie für die Flottenentwicklung bis 2030 gearbeitet.

Die ERSTU wird über das SPC an der Erstellung eines ShortSeaKonzeptes unter Einbeziehung der Binnenschifffahrt für den Aktionsplan Güterverkehr und Logistik der Bundesregierung mitwirken.

Das Präsidium beschloss, seine 29. Tagung vom 18. - 20. September in Moskau durchzuführen. ■



Präsidium und Mitgliederversamm- **Das Präsidium der ERSTU**

Was macht eigentlich ...

... der Bürokratieabbau?

Jörg Rusche, Geschäftsführer des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB), wird künftig an dieser Stelle



In einer *Schifffahrts-Magazin* Serie in loser Folge besondere Themen aufgreifen und hinterfragen. Dazu gehören zum Beispiel Themen und Fragen wie Bürokratieabbau beim Abfalltransport, bei Förderprogrammen, im Planungsrecht oder im Fokus der PLATINA-Arbeitsgruppen.

Nachbarn haben Wettbewerbsvorteile

Die Bundeshaushaltsordnung und zahlreiche weitere Bestimmungen machen Förderung für kleine und mittelständische Unternehmer in Deutschland komplizierter als im Ausland. In den Niederlanden oder Belgien kann man ein AIS Gerät beispielsweise einbauen und erst danach einen Förderantrag stellen, der zudem auf die Erstattung aller Kosten gerichtet ist. Dasselbe Verhalten führt in Deutschland unweigerlich zur Ablehnung der Förderung. Das deutsche Haushaltsrecht geht davon aus, dass ein Unternehmer, der einen Motor oder ein AIS-Gerät kauft, ohne vorher einen Antrag auf Förderung gestellt und mindestens dessen Eingang quittiert bekommen hat, genug Geld hat und keine Förderung braucht. Auch die Förderung einer Anschaffung mit 100 Prozent ist dem deutschen Recht grundsätzlich fremd. Bei den AIS-Geräten, die in Deutschland und den Niederlanden jeweils aus demselben EU-Topf bezuschusst wurden, führte dieser Grundsatz zu einer Benachteiligung des deutschen Unternehmers. Denn der deutsche Binnenschiffer ist in den Niederlanden - um bei der gemeinsamen Finanzierung der Programme durch Brüssel eine Doppelförderung zu vermeiden - vom holländischen Programm ausgeschlossen. Da hilft auch nicht, dass das deutsche Programm schon seit mehr als einem halben Jahr abgeschlossen ist. Wer zur Zeit ein AIS-Gerät gefördert bekommen möchte, muss regelmäßige Reisen nach Flandern oder Frankreich nachweisen und dort einen Antrag stellen.

Auch deutsches Recht erlaubt Flexibilität

Doch zurück zu den laufenden Programmen. Die Motorenförderung wurde erst ein voller Erfolg, als das Bundesministerium der Finanzen zustimmte, das Gewerbe flexibler am Markt agieren zu lassen. Bei Einführung des Programms 2007 musste zunächst die Bewilligung des Förderantrags abgewartet

werden. So lange konnten Motorenhersteller oder -händler die Maschinen häufig gar nicht reservieren. Mancher Unternehmer verzichtete damit lieber auf die Förderung als auf den dringend benötigten Motor. Im Mai 2009 wurde der Ablauf vereinfacht: Der Antragsteller erhält eine Bestätigung über den Antragseingang bei der WSD West. Mit der Eingangsbestätigung gilt der Beginn des Vorhabens als zugelassen, ohne dass über die Bewilligung der Zuwendung entschieden ist. Damit ist zwar nicht die niederländische Flexibilität im Verfahren erreicht, doch der Unternehmer kann viel schneller als vor der Änderung der Förderrichtlinie zugreifen. Diese Änderung hat dem Programm gut getan: Bis Ende 2010 hat die WSD West 5,5 Mio. Euro im Rahmen des Förderprogramms bewilligt. Bis April 2009 zählte man 340 geförderte Motoren auf 200 teilnehmenden Schiffen. 21 wirtschaftlich schwierige Monate später gab es bereits über 600 Förderobjekte an Bord von 371 Schiffen.

Eine Randnotiz: Beim Vergleich der 12 Seiten Antragsformular der WSD West mit den vier Seiten Formular, die in den Niederlanden benötigt werden, hat der BDB immer wieder Vereinfachungen angeregt. Zuletzt bat der Verband, künftig einen Unternehmer in der Binnenschifffahrt, der täglich Verantwortung für sein Schiff, die Besatzung bzw. Fahrgäste und die Ladung übernimmt, in den Stand zu versetzen, selbst und ohne Hilfe teurer und in den meisten Fällen nicht wirklich benötigter Hilfspersonen wie Notaren, die Unterlagen beglaubigen, oder Steuerberatern, die dem Unternehmer bescheinigen, dass er ein kleines und mittelständisches Unternehmen führt, einen Förderantrag zu stellen. Das BMVBS hat dem Verband mit Mail vom 6. Juni 2011 versichert, dass in der Tat nur noch bei begründeten Zweifeln Notar und Steuerberater eingeschaltet werden müssen. Beim Motoren- und beim Modernisierungsprogramm gibt es also ab sofort demnächst für die Praxis spürbare Erleichterungen.

Teil 2:

Die deutschen Förderprogramme für die Binnenschifffahrt

Wenig Bürokratie ist bei Förderprogrammen entscheidend für den Erfolg. Das zeigt ein Vergleich zwischen dem Motorenförderprogramm, das inzwischen als ein Erfolg gelten kann, und dem Modernisierungsprogramm, das noch verbessert werden muss. Beide Programme unterstehen ebenso wie die hervorragend funktionierende Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie das inzwischen abgeschlossene Programm für AIS dem deutschen Haushaltsrecht. Und das ist nicht speziell auf die Binnenschifffahrt zugeschnitten.

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.

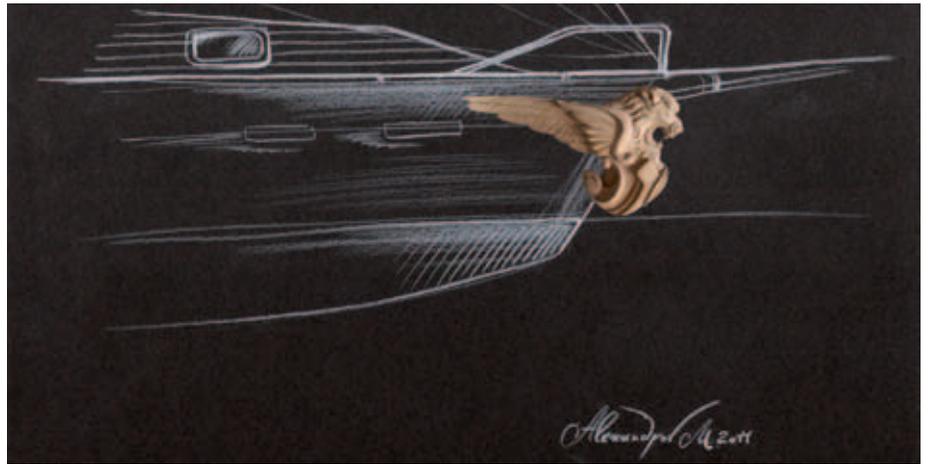
- Wir helfen Ihnen kostengünstig
 - Wir berücksichtigen Ihre Zeitprobleme
- Anmeldung 8.30 - 9.30 Uhr

ATLAS Schifffahrt

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

Weitere Erleichterungen beim Modernisierungsprogramm zwingend

Das Modernisierungsprogramm droht wie das Motorenprogramm mit dem 31. 12. 2011 auszulaufen. Darauf weist die WSD West in Schreiben an die Antragsteller regelmäßig hin. Nach dem Jahresende werde es wohl keine Auszahlungen mehr geben können. Bei jetzt laufenden Anträgen führt das zu Unsicherheiten, weil ein Schiffsattest und ein Registerauszug gefordert werden. Ist denn bei einem Neubau sicher, fragt sich der Unternehmer, der wissen möchte, wie er seine Finanzierung gestalten soll, dass diese Unterlagen bis zum Jahresende beschafft werden können? Braucht er sie aber auch – das wäre die nächste Frage. Denn dass der Unternehmer durch die Förderung eines Neubaus zum Eigentümer des Fahrzeugs wird, wie es in der Förderrichtlinie steht, läßt sich auch ohne Vorlage von Schiffsattest und Registerauszug beweisen. Der BDB schlägt daher eine Änderung der Förderung in dem Sinne vor, dass der Eigentümerwerb genau wie das Behalten des Fahrzeugs im Rahmen von Rückforderungsmöglichkeiten geprüft werden. Insgesamt geht es darum, die Abwicklung des Programms zu beschleunigen. Zu viele Anträge liegen seit mehr als 3 Monaten ohne Bescheid bei der WSD vor, was aus Sicht sowohl der Behörde als auch des Verbandes zu lang ist. Und zu viele Anträge erledigen sich dadurch, dass der Antragsteller, der sich einen Werftplatz sichern muss, einfach mit der Modernisierung beginnt, ohne dass er eine Eingangsbestätigung aus Münster erhalten hat. Da hilft dann auch die äußerste Flexibilität, die das deutsche Förderrecht kennt, nicht mehr. ■



Gallionsfiguren für die Schifffahrt

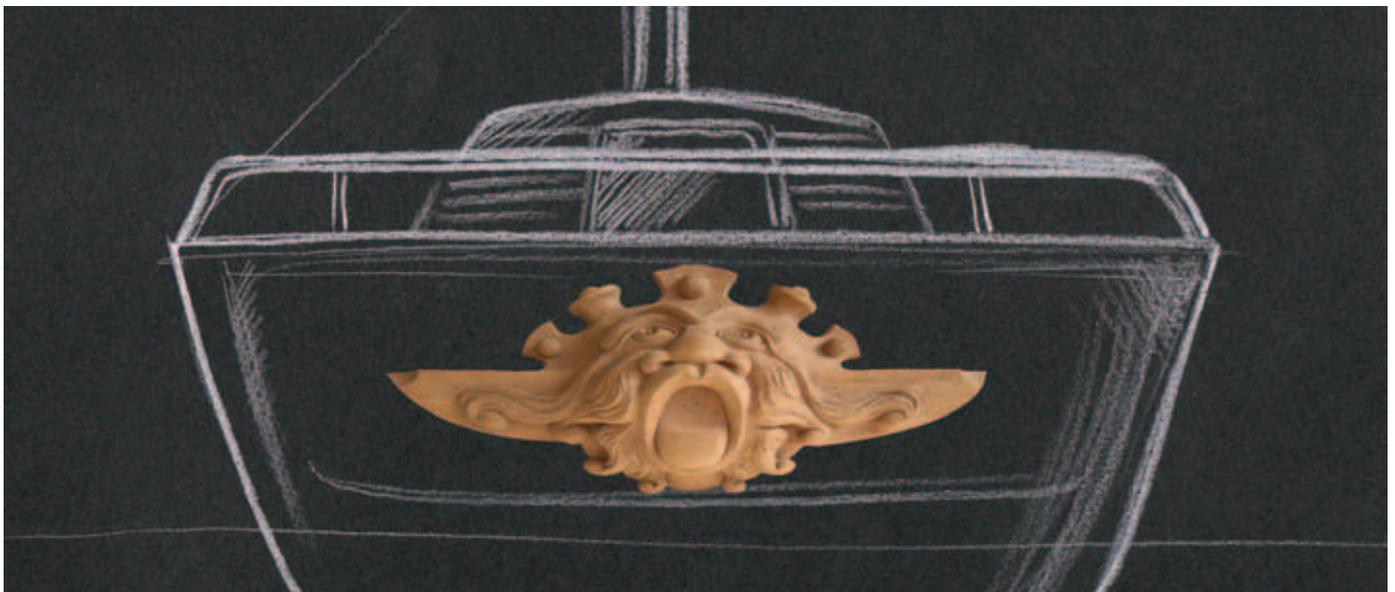
Holzbildhauerkunst im Schiffbau

Die Tradition im Schiffsbau, alles in Holz zu bauen, ist nur noch den alten und berühmten Segelschiffen vorbehalten. Doch so manches neues Fahrgastschiff und Freizeitboot möchte auch die Individualität und die Kunst der alten Handwerkskunst mit an Bord haben. Dazu gibt es die Möglichkeiten, das Holz aus alten Planken neu zu schnitzen und es neu zu beleben. Michael Alexandrov, der als Schreinermeister und Holzschnitzer in Leningrad in der berühmten Eremitage in St.Petersburg gearbeitet hat, beherrscht die alte Handwerkskunst des Schnitzens. Seit über 20 Jahren gestaltet er Familienwappen, Fassböden und Möbel und Figuren aus Eichenholz und andere Holzarten. All diese wunderbaren

Arbeiten schnitzt er nach individuellen Entwürfen.

Die Galerie seiner Holzschnitzkunst umfasst Portraits, Intarsien und antike Möbel, neu geschnitzt und restauriert. Viele Winzer haben sich bereits kunstvolle Fassböden von ihm schnitzen lassen. So wurde das legendäre 2000-l-Schützenfaß von 1894 der Sektellerei Kupferberg im Jahre 2006 von ihm restauriert.

Nur wenige Handwerker der Schnitzkunst gibt es in Deutschland, die das Alte bewahren und das Neue in Holz beleben. Michael Alexandrov ist ein Künstler dieser traditionellen Handwerks- Zunft. Weitere Informationen und Kontakt im Internet unter www.holzbildhauerkunst.de ■



Fotos oben und unten: Gallionsfiguren aus der Werkstatt des Holzbildhauers Michael Alexandrow

Schifffahrts-Magazin Serie: Die Binnenschifffahrt im Wandel

Die prägnanten Ursachen der heutigen Situation in der deutschen Binnenschifffahrt

Von Wilfried Schmidt *

1. Vor dem Umbruch

Viele Führungskräfte, Mitarbeiter, Verbandsmitglieder, Funktionsträger, Unternehmer, aber auch Kreditinstitute sowohl im Bereich der deutschen wie auch der europäischen Binnenschifffahrt sehen sich heute einer Situation gegenüber, die sie kaum nachvollziehen können und suchen deshalb nach einer Lösung für die seit einigen Jahren herrschenden ungewisse wirtschaftliche Lage im Gewerbe. Dies ist auch prinzipiell schwierig, da die Antworten auf viele Fragen in der – zum Teil viele Jahre - zurückliegenden Entwicklung des Gewerbes begründet sind, deren Verlauf mit den zum Teil auch dramatischen und demzufolge revolutionären Vorgängen den meisten Menschen aufgrund des nun fast abgeschlossenen Generationswechsels unbekannt sind. Hinzu kommt noch das Potential der in der Binnenschifffahrt Tätigen aus den ehemaligen Ostblockstaaten, die in der Zeit vor der Wende in reinen monopolistischen und planwirtschaftlichen Gebilden ihre Ausbildung und berufliche Entwicklung absolvierten. Ihnen war der Zugang zu den Strukturen und Entwicklungen in der westeuropäischen Binnenschifffahrt weitgehend verwehrt.

Durch die mehr als zweieinhalb Jahrzehnte existierender Ordnungsrahmen in der überwiegenden Zahl der Rheinanliegerstaaten mit ihren damit dann auch dort implantierten planwirtschaftlichen Strukturen wie den Festfrachten, tour-de-rôle-Systemen und Marktzugangsbeschränkungen entwickelte sich bei vielen der im westlichen Gewerbe Tätigen eine Art geistige Entfremdung von unternehmerischen Innovationen, dem Gespür für die Einflüsse und Grundlagen der freien Marktwirtschaft sowie der Entwicklung und Gestaltung zukunftsorientierter Strategien. Damit bildete sich parallel auch ein gewisses mentales Phlegma, denn viele sowohl im kaufmännischen wie auch unternehmerisch/freiberuflichen Bereich Tätigen waren dadurch nicht mehr gezwungen, ihre berufliche Zukunft durch besondere Ver-

In einer neuen **Schifffahrts-Magazin Serie** wird ab dieser Ausgabe ein Kenner der deutschen und europäischen Binnenschifffahrt den Weg des Gewerbes zu der heutigen - nicht wirklich einfachen - Situation beschreiben:

In der deutschen Binnenschifffahrt vollzogen sich in den letzten ca. 40 Jahren zum Teil gravierende Veränderungen. Da dies nur noch einer Handvoll Aktiven bekannt ist, bedarf es einer Darstellung der zum Teil auch historischen Ereignisse, zumal die Entwicklungen in diesem Gewerbe phasenweise völlig gegenläufig waren, was zum Teil auch durch staatliche Eingriffe verursacht wurde.

Diese Darstellung beinhaltet folgende Abschnitte:

- Den Beginn der Regulierung der Frachten mit ihren peripheren Ergänzungen,
- die darauf basierenden Entwicklungen in der Binnenschifffahrt als Ergebnis und Konsequenz dieser Maßnahmen,
- die späteren Korrekturen in einem Zeitraum, der zusätzlich beeinflusst und geprägt wurde von historischen Vorgängen und Ereignissen wie z. B. der Wiedervereinigung und der Eröffnung des Main-Donau-Kanals,
- aber auch durch umfassende arbeitsrechtliche, strukturelle und neugestaltende Veränderungen des Gewerbes.

Letztendlich soll auf dieser Grundlage der Versuch unternommen werden, zu erklären, wie es zu der heutigen Situation in der – hier deutschen – Binnenschifffahrt gekommen ist.

kaufstalente und Flexibilität oder Mobilität zu gestalten oder abzusichern. Und damit spielte der tägliche Kampf um das Bestehen im Wettbewerb mehr und mehr noch eine untergeordnete Rolle.

Besonders ausgeprägt war diese Entwicklung in der Bundesrepublik Deutschland. Um die Situation von heute nachvollziehen zu können, blicken wir zurück auf den Zeitraum von der Einführung der Festfrachtsysteme bis zur entscheidenden Veränderungsphase in der Periode von 1989 bis 1996. Als 1968 der Frachten- und Tarifanzeiger für die deutsche Binnenschifffahrt – kurz FTB genannt – eingeführt wurde, wurden ja nicht nur die Frachtraten festgelegt, sondern

es gab auch eine ganze Reihe von Neugestaltungen der Nebenbedingungen, die den Schifffahrtstreibenden zusätzliche Planungssicherheiten geben sollten: Zuschläge für Kleinwasserrisiken, Sperrigkeiten und Kleinmengen, verkürzte Lade- und Löschfristen. Dies erweckte bei den meisten im Gewerbe Tätigen die Philosophie, es würde nun eine Zeit des Umverteilens, des dadurch entstehenden Wohlstandes und der Sorgenfreiheit anbrechen. Dies galt vor allem für die kleinen und mittelständischen Unternehmen. Die damalige Bundesregierung hatte es geschickt verstanden, dies den Gewerbetreibenden – hier vor allem den Partikulieren - zu vermitteln. Man wußte ja nun bereits im Januar schon, welche Frachten man im Dezember zu erwarten hatte. Preissteigerungen der Betriebsstoffe, regelmäßige Einnahmewachse durch fast jährlich stattfindende Frachterhöhungen – bei deren Aushandlungen sich die Verhandlungspartner nicht selten nur den Anschein gaben, daß sie mit sich kämpfen mußten – gestatteten den Unternehmern langfristige Umsatzprognosen, was natürlich auch den Banken ihre Bereitschaft für die Kreditvergaben erheblich erleichterte. Selbst branchenfremde Kreditinstitute entdeckten auf einmal die Attraktivität der Binnenschifffahrt als Finanzierungsbereich.

Aber nicht nur dieses wurde vermittelt: durch eine dem Gewerbe aufdiktierte und von diesem durch prozentuale Beiträge aus den – nunmehr durchaus auskömmlichen - Frachteinnahmen in Form einer sogenannten „Abwrackprämie“ selbst zu finanzierende interne nationale Abwrackregelung sollte – so die offizielle Version – die deutsche Binnenflotte verjüngt und modernisiert werden. Und um der Neuregelung international einen marktwirtschaftlichen Anstrich zu geben, wurde gleichlautend beschlossen, die bis dahin noch existierenden Schifferbetriebsverbände – öffentlich-rechtliche Institutionen zum Zweck der Ladungszuteilung an Privatschiffer, deren Ursprung in dem Ermächtigungsgesetz der Reichsregierung von 1933 manifestiert war – zu privatisieren. Durch die Privatisierung entstand eine neue deutsche Genossenschaft und andere bereits bestehende Genossenschaften hatten die Möglichkeiten, entsprechende Akquisitionen in den Bereichen der alten Schifferbetriebsverbände vorzunehmen und damit

* Bei dem Namen handelt es sich um ein Pseudonym. Der Autor ist der Redaktion bekannt.

ihren Flottenbestand zu erweitern. Zusätzlich wurde durch Intervention von Banken, Versicherern und der dem Mittelstand nahestehenden Politikern in Süddeutschland eine weitere neue Genossenschaft mit finanzieller Unterstützung durch eine Landesregierung gegründet.

In der Realität vollzogen sich jedoch fast unbemerkt eine ganze Reihe anderer Entwicklungen:

a) Die bis auf wenige Ausnahmen in den großen Konzernen beheimateten Reedereien fungierten nunmehr als Abschreibungsmodelle für die in diesen Großunternehmen an anderer Stelle erwirtschafteten Gewinne. Sie erhielten von ihren Shareholdern einerseits Investitionsmittel, um den Ausbau und die Bestandspflege ihrer Konzernflotten zu betreiben, andererseits wurden sie, um die hierfür erforderlichen Ergebnisse auch erwirtschaften zu können, mit den entsprechenden Ladungsaufkommen aus den Muttergesellschaften gut versorgt. Es ging jetzt nicht mehr um den nackten Wettbewerb auf den innerdeutschen Wasserstraßen, sondern nur noch um die betriebswirtschaftlich erfolgreiche Betreibung der eigenen (Abschreibungs-) Schifffahrtsbetriebe.

b) Auch die deutschen Binnenschiffwerften brachen in Jubel aus. Durch die auskömmlichen Einnahmen und die Abwrackprämien begünstigt jagte ein Neubau den anderen und man blickte auch in diesem Segment, vor allem was den Arbeitsmarkt betraf, optimistisch in die Zukunft. Selbst Werften waren nun ein attraktiver Investitionssektor, wovon nun auch der eine oder andere Konzern Gebrauch machte, wenn er nicht bereits schon Eigentümer einer Binnenwerft war.

c) Da von vielen Großverladern – ich beschreibe dies etwas salopp – nach und nach eine gewisse Kompensation der damals bereits schon relativ hohen Frachtraten eingefordert wurde, blieben auch

die grenzüberschreitenden Transporte in Händen der deutschen Konzernreedereien, und den Unternehmen in den Nachbarländern wurde somit der direkte Zugang zu diesen Transporten weitgehend verwehrt. Denn ohne diese grenzüberschreitenden Ladungsaufkommen stellte sich die Kompensation der innerdeutschen Frachten etwas problematisch dar. Um den Zugang zu diesen grenzüberschreitenden Märkten auch von Seiten des Gewerbes zuverlässig abzuschotten, bildeten die führenden deutschen Konzernreedereien auf der Rheinschiene sogenannte „Pools“. Diese waren nach dem Kartellgesetz nichts anderes als Mengenkartelle, deren primäre Grundlage der Ladungsaustausch innerhalb der Poolmitglieder war bevor Überhangmengen auf dem freien, in der Regel ausländischen Markt mit Fremdraum eingedeckt wurden. Dort griffen allerdings dann die marktwirtschaftlichen Gesetze des freien Wettbewerbs und – dies vor allem in der 2. Jah-

reshälfte – ließen dadurch die Frachtraten in zum Teil ungeahnte Höhen steigen, was letztendlich wiederum dazu führte, daß die führenden belgischen und niederländischen Befrachtungsunternehmen von den deutschen Konzernreedereien sukzessive aufgekauft wurden. (Dieses Beispiel zeigt uns jedoch deutlich, daß man in diesem Gewerbe durch gemeinsame Strategien und Gedankenaustausch wirtschaftliche Entwicklungen durchaus positiv beeinflussen und steuern kann. Dies wäre eine der Grundlagen für eine wirtschaftliche Neugestaltung der deutschen Binnenschifffahrt.)

d) Schließlich ging mit der Einführung des FTB auch die Einrichtung einer staatlichen Frachtenkontrolle mit zum Teil erheblichen Sanktionen bei Verstößen gegen diese einher. Somit belebte sich auch in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung der Personalbestand, ergänzt um weiteren Personalbedarf in anderen Institutionen wie z. B. den Frach-

tenausschüssen und Transportzentralen. Allerdings wurde damit auch die Ausbildung im gewerblichen Bereich der deutschen Binnenschifffahrt erheblich gefördert und ausgebaut. Die Mittel dazu wurden ebenfalls per VO aus den Einnahmen der Festfrachten abgeschöpft.

e) Um den FTB-Bereich und seinen Marktteilnehmern auch einen gewissen Gebietsschutz zu garantieren, wurde durch staatliche Rechtsgrundlagen der Kabotagevorbehalt fundamementiert. Dies galt vor allem auf den nationalen Wasserstraßen, da die Kabotage auf der Rheinschiene bekanntlich durch die Mannheimer Akte in den 50er Jahren weitgehend liberalisiert worden war. Aber der Bereich der geschützten Kabotage war groß genug, um weitflächig den lukrativen Einsatz deutscher Binnenschiffe auch für den Partikulierbereich zu ermöglichen. Zusätzlich wurde der Zugang zu den innerdeutschen Ladungsaufkommen für nicht-deutsche Unternehmen durch Erhöhungen der technischen Standards

Anzeige


CARL REHDER GRUPPE


NEU ~ NEU

Privat- und Geschäfts-
versicherungen

Carl Rehder erweitert die Leistungen für Kunden aus den Bereichen Seeschifffahrt, Flussschifffahrt und Fischerei. Zusätzlich zu Kasko-, P&I (Haftpflicht) und Ausfallversicherung vermitteln und betreuen wir jetzt auch alle weiteren Versicherungen im privaten und geschäftlichen Bereich. Damit bekommen Sie bei uns alles aus einer Hand – individuelle Deckungskonzepte zu optimalen Bedingungen und vorteilhaften Konditionen.

CARL REHDER GRUPPE

Lindhorster Straße 4 · 21218 Seevetal (Hittfeld)
 Tel.: +49 4105 77028 0 · Fax +49 4105 77028 22
 info@carl-rehder.de · www.carl-rehder.de

erschwert. Immer mehr Löschstellen – dies galt vor allem im Kraftwerkskohlenbereich, aber auch in der Baustoffindustrie und in den großen Produktionskonzernen – bestanden auf 2, teilweise sogar nur noch 1 Laderaum mit maximal 1 Einfahrt - bei 2 Einfahrten wurde die lichte Höhe unter dem Herft limitiert -, Mindestbreiten der Lukenöffnungen sowie die Einführung von Wallgängen, die auch noch mit dem Dennebaum bündig abschließen mußten, nur um hier die wesentlichsten Vorgaben zu nennen.

f) Das Instrument der Frachtfestlegung diente auch noch in einer anderen Form der Ausschaltung des Wettbewerbs. Befürchtete man in Relationen ohne Festfrachten bei größeren Transportaufkommen eine starke Konkurrenz, wurden Relationen relativ schnell auf Antrag in den FTB aufgenommen. Dies war daran zu erkennen, daß es in einigen Relationen, in denen Transporte nur kurzfristig realisiert wurden, relativ schnell Festlegungen erfolgten, die dann später keine weitere Zukunft mehr hatten, jedoch erst nach längerer Beobachtungsphase aus den FTB-Tableaus wieder gestrichen wurden.

g) Die Konzernreedereien wurden aufgrund der nunmehr sicheren, auskömmlichen und kontinuierlichen Ertragserwartungen aus den Muttergesellschaften animiert, eigene Vertriebsgesellschaften für den Handel von Betriebsstoffen zu gründen und zu betreiben. Denn auch die Mineralölgesellschaften gehörten größtenteils den gleichen Mutterkonzernen. Es entstanden die reedereieigenen Bunkergesellschaften mit allen in der Binnenschifffahrt gebräuchlichen Farben. Diesem Segment schlossen sich dann auch die privaten Reedereien sukzessive an.

h) Die Modernisierung der deutschen Binnenflotte stellte sich nunmehr in der Form dar, daß die Reedereien nach der Abschreibungsphase ihre „alten“ Schiffe – in der Regel nach 15-20 Jahren - aussortierten und ihren sogenannten „Hauspartikulieren“, aber auch auf dem allgemeinen Markt, zum Kauf anboten. Verbunden wurde dies zum Teil mit betriebseigenen Finanzierungen und Beschäftigungsverträgen. Dies hatte ausschließlich den Grund, einerseits den Verkauf der älteren, abgeschriebenen Reedereischiffe zu realisieren, andererseits aber auch, um die Partikuliere an die Reedereien zu binden. Letztendlich waren die grenzüberschreitenden Transporte aus oben genannten Gründen zwingend notwendig, andererseits jedoch für den reedereieigenen Schiffsraum finanziell relativ unattraktiv. Hierzu benötigte man die Partikuliere, die dann – je nach Unternehmensstruktur – mit

2-3 innerdeutsche FTB-Reisen pro Monat befriedigt wurden. Dafür waren sie dann außerdem noch gezwungen, ihre Betriebsstoffe durch die reedereieigenen Bunkerfirmen einzukaufen. Rabatte auf die Gasölpreise waren zum größten Teil unbekannt, denn die Schiffseigner – und dies galt auch für freie Befrachter – erhielten ja schließlich ihre „gute FTB-Reise“. Auch die Inanspruchnahme der nicht gerade preisgünstigen reedereieigenen Werkstätten wurde nicht selten den Hauspartikulieren mit Nachdruck empfohlen. Dadurch wurde auch in diesem Segment abgeschöpft. In den Wintermonaten benötigte man die „Hauspartikuliere“ für Transporte in die besonders eisgefährdeten Gewässer. So manch ein Betrieb mußte nach wochenlangen Liegezeiten im Eis Konkurs anmelden, denn Eisgeld war im FTB weder vorgesehen noch zugestanden.

i) War der Partikulier überhaupt in der Lage, sein veraltetes Schiff abzuwracken, wurde dies jedoch dann überwiegend durch das ebenfalls schon viele Jahre alte Reedereischiff ersetzt. Der größte Teil der Privatunternehmer sanierte und modernisierte jedoch sein altes Fahrzeug immer wieder, bis es nunmehr aufgrund seines alten Baujahres einen Marktwert hat, der diesen Investitionen entweder gar nicht oder nur in einem geringen Maß Rechnung trägt. Der größte Teil der Investitionen im Privatschifferbereich diente daher nur der Substanzerhaltung ohne nennenswerten Einfluß auf den bilanzierten Anlagewert. Nur wenigen deutschen Partikulieren war es möglich, einen Neubau zu finanzieren. Einige waren schon froh, wenn sie durch ein neues Vorschiff, eine Neumotorisierung oder größere Umbauten eine gewisse Modernisierung ihres Betriebs gestalten konnten. Die Großreedereien waren somit die eigentlichen Nutznießer des neu gestalteten Ordnungsrahmens mit seinen peripheren Ergänzungen und Instrumenten.

Die Einführung dieser Strukturen blieb in den Nachbarländern nicht ohne Reaktionen. Vor allem die Niederlande reagierten prompt und flexibel. Die Modernisierung und damit die Anpassung der niederländischen Binnenschifffahrtsflotte an die deutschen Anforderungen wurden umgehend in Angriff genommen. Gleichzeitig erkannte man – wesentlich früher als in Deutschland – die Zukunft der Containerverkehre. Bereits in den 70-er Jahren wurde fast jedes neue Schiff mit Containermaß gebaut. Die Modernisierung der Binnenschifffahrtsflotte wurde staatlich gefördert durch eine sogenannte Staatsbürgschaft in Höhe von 10 % der Neubauposten – der Neubau war eine bindende

Vorgabe -, allerdings gedeckelt auf maximal hfl. 250.000,00. Den Rest finanzierten die Banken zu 100 %. Salopp gesagt bedeutete dies die Finanzierung eines Neubaus von 110 % ohne Eigenkapital. Da es in den Niederlanden eine wesentlich größere Anzahl von Werften gab, waren durch den damit verbundenen Wettbewerb zudem auch noch die Kosten eines Neubaus wesentlich attraktiver als in der BRD. Die Binnenschifffahrt war in den Niederlanden auch nicht der Mehrwertsteuer (BAT) unterworfen. Ähnliche staatliche Fördermaßnahmen – wenn auch nicht in diesem Umfang – führte auch Belgien ein. Die Schifffahrtsunternehmen erhielten steuerliche Zugeständnisse: der max. EST-Satz betrug 35 % und weiterhin gab es pauschalierte steuerliche Abschreibungs- und Absetzungsmöglichkeiten. In beiden Staaten wurde außerdem der Wettbewerbsvorteil ungewollt durch die BRD ausgebaut: Es gab dort keine staatlich aufdiktierten Kosten für die Berufsgenossenschaften und auch keine Gewerbesteuer. Weiterhin war es möglich, Rücklagen für spätere Investitionen – sei es Modernisierungen oder Neubauten – steuerfrei zu bilden. Diese Faktoren sollten sich zu einem späteren Zeitpunkt verheerend auf den Wettbewerb in der BRD auswirken.

Nachdem die „neue“ EG bzw. dann EU den europäischen Wettbewerb immer weiter liberalisierte, stellten die meisten deutschen Großverlader fest, daß die innerdeutschen Frachten für sie ein immer größeres Handicap wurden: durch die hohen FTB-Frachten im innerdeutschen Transportbereich sahen sich viele Produktionsunternehmen vor allem an der Peripherie der BRD einem Wettbewerb mit den nur wenige Kilometer auf der anderen Grenzseite entfernten Unternehmen konfrontiert, der diesen aufgrund der freien grenzüberschreitenden Frachten eine finanziell wesentlich attraktivere Belieferung der deutschen Produzenten und verarbeitenden Unternehmen sowie auch die bessere Nutzung der deutschen Seehäfen für ihre Exporte ermöglichte. Der Druck auf das Ordnungssystem begann, gleichlautend auch auf dem politischen Parkett. Um den Ordnungsrahmen nicht zu sehr zu gefährden, wurden deshalb ab Ende der 70-er und Beginn der 80-er Jahre vom Gewerbe sukzessiv legitime Frachtreduzierungen angeboten, verhandelt, vereinbart und festgelegt in Form von Frachtabschlägen für nicht in Anspruch genommene Wartezeiten wie verkürzte Lade- und Löschzeiten, eingesparte Meldetage bis hin zu Margen und Mengenrabatten. In einigen Relationen summierten sich diese Nachlässe auf bis zu 40 % der ursprünglich festgelegten Binnenschiffsfrachten. Die Aushöhlung des Ordnungsrahmens hatte begonnen. **Fortsetzung folgt.**

Der IVR-Kongress 2011 befasste sich mit „Wasserstraßenblockaden durch Havarien und deren wirtschaftliche Folgen“

Kommt das Havariekommando für die Binnenschifffahrt?

Von Friedbert Barg

Über 250 Teilnehmern aus unterschiedlichen Bereichen der Binnenschifffahrt, der Versicherungswirtschaft, Schiffssachverständigen und Anwaltschaft konnten IVR-Präsident Dr. Philippe Grulois und IVR-Generalsekretärin Theresia „Resi“ Hacksteiner auf dem diesjährigen Kon-



Ministerialdirigent Reinhard Klingen präsentierte die Absicht des BMVBS, ein „Havariekommando Binnenschifffahrt“ ins Leben zu rufen. Fotos: Friedbert Barg

gress der IVR, der früheren Internationalen Vereinigung des Rheinschiffsregisters im belgischen Lüttich begrüßen; heute trägt der Verein, der inzwischen zur wichtigsten internationalen Vereinigung aus dem Bereich der Schifffahrt geworden ist, den kaum merkbaren Namen „Internationale Vereinigung zur Wahrnehmung der gemeinsamen Interessen der Binnenschifffahrt und der Versicherung und zur Führung des Binnenschiffsregisters in Europa“.

Den Einstieg bot der Kongress mit einem fachlich hochqualifizierten Workshop, in dem es um die Problematik von „Wasserstraßenblockaden durch Havarien und deren wirtschaftliche Folgen“ ging. Dabei befassten sich Dr. Peter Langenbach, Geschäftsführer der Hülskens GmbH, als Vertreter der verladenden Wirtschaft, Patrick Gottschall vom Sachverständigenbüro Petermann, sowie Peter Mollema vom Hafen Rotterdam mit den Folgen und Auswirkungen langfristiger

Schifffahrtssperren auf die gesamte logistische Kette ein.

Mindestens zwei Dinge wurden innerhalb des Workshops besonders deutlich: die Binnenschifffahrt ist der sicherste Verkehrsträger überhaupt, denn größere Unfälle hat es allein im Jahre 2007 mit dem Kentern des Containerschiffs „Excelsior“ bei Köln und jetzt gerade Anfang 2011 mit dem Kentern des Tankers „Waldhof“ gegeben. Als zweiter Punkt wurde deutlich, dass es trotz solcher Havarien wie im Falle der „Waldhof“ nicht zu solch unverhältnismäßig langwierigen Schifffahrtssperren kommen darf.

Speziell zu diesem Thema referierte in einem Gastvortrag Ministerialdirigent Reinhard Klingen aus dem Bundesverkehrsministerium (BMVBS). Klingen sagte, dass bereits vor der Havarie des TMS „Waldhof“ von den beiden für den Rhein zuständigen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen hinsichtlich der Abwicklung von Havarien Defizite festgestellt wurden. Die dazu erstellte Defizitanalyse wird momentan von einer Steuerungsgruppe ausgewertet. Beabsichtigtes Ergebnis dieser Auswertung soll ein Havarie-managementkonzept für die Bundeswasserstrasse Rhein sein, während bislang als Hilfsmittel zur Bewältigung von Havarien lediglich ein „Havariehandbuch“ zur Verfü-



Das Präsidium der IVR (v.l.); Teun Muller, Dr. Philippe Grulois, Theresia Hacksteiner

gung steht. In einem weiteren Schritt soll dieses Konzept auf die übrigen Binnenschifffahrtsstrassen erfolgen. Die Teilnehmer des IVR-Kongresses begrüßten das Vorhaben nach dem Vorbild des bereits existierenden Havariekommandos für die Seeschifffahrt. Um die Zuverlässigkeit des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt zu gewährleisten, muss adäquat auf eine Havarie reagiert werden. Adäquat bedeutet neben der Verfügbarkeit von geeignetem Bergungsmaterial auch das Inkrafttreten geeigneter Verfahren mit klar definierten Zuständigkeiten auf höchster Kompetenzebene. So könne zukünftig adäquat auf Wasserstraßenblockaden in der Binnenschifffahrt reagiert werden.

Der nächste IVR-Kongress wird vom 31.5.-1.6.2011 in Budapest stattfinden. IVR-Mitglied Klaus Wolz regte später in einem kleineren Kreis an, die Reise nach Budapest doch mit einem Tragflügelboot der österreichischen DDSG Blue Danube von Wien aus anzutreten. Der „Flug per Schiff“ dauert 5 1/2 Stunden. ■



In den prächtigen Räumen des kurbischöflichen und Provinzpalastes der Stadt Lüttich fand die IVR-Generalversammlung 2011 statt.

TransOcean präsentiert neues Konzept

Kreuzfahrer entdecken Fluss und Meer auf eine Reise

Es ist eine einzigartige Kombination aus Erlebnissen und Erholung, Landschaft und Meeresküste: Mit einem neuen Kreuzfahrtkonzept, das erstmalig Hochsee- und Flussreisen vereint, bietet TransOcean Gästen die Möglichkeit, sich ihre ganz individuelle Traumreise zusammenzustellen. So lernen Kreuzfahrer lebendige Hafenmetropolen und idyllische Landschaften während einer einzigen Urlaubsreise kennen und erkunden die Region an der Küste und im Landesinneren.

Möglich wird diese Kopplung durch die Erweiterung der Flussroute des Vier-Sterne-Kreuzfahrtschiffs „Maribelle“, die die Gäste ab kommender Saison im Süden Frankreichs bis ans Mittelmeer führt. Von dort haben sie ideale Anschlussmöglichkeiten nach Nizza, wo mehrere Hochsee-reisen mit der ASTOR, einem der beliebtesten deutschen Kreuzfahrtschiffe, starten und enden. „Ab sofort können unsere Passagiere ganz unkompliziert und komfortabel von der spiegelglatten Rhône auf das sanft schaukelnde Mittelmeer umsteigen und Entspannung auf dem Fluss mit Erlebnissen an der Küste verbinden“, erklärt TransOcean-Vertriebschef Ralf Petersen.

Metropolen und Märchenlandschaften

Insgesamt drei „Astor“-Reisen koppelt der Bremer Kreuzfahrtveranstalter mit den Flusssterminen der „Maribelle“. Während einer einzigen Reise können Urlauber sowohl die vielseitige Provence-region von Lyon bis Arles samt Flamingos, Wildpferden, Weinhängen, Burgruinen, Lavendel- und Reisfeldern, als auch das östliche bzw. westliche Mittelmeer mit Metropolen wie Istanbul, Barcelona, Valencia, Neapel und Monte Carlo kennenlernen. „Kreuzfahrten gelten mittlerweile als etablierte Urlaubsform“, ist Ralf Petersen überzeugt. „Mit unterschiedlichen Routen, Destinationen und nun auch Kombinationen aus Hochsee- und Flusskreuzfahrten ermöglichen wir unseren Gästen, sich ihre höchst persönliche Urlaubsreise zusammenzustellen – und unvergessliche Erlebnisse mit wohltuenden Erholungsmomenten zu verbinden.“ Dabei reisen die TransOcean-Gäste stets komfortabel und höchst persönlich. Auf der „Astor“ und der

„Maribelle“ punkten die Crew-Mitglieder mit kulinarischen Hochgenüssen, vielseitigem Bordprogramm, familiärer Atmosphäre und individuellem Service. Dabei setzen die schwimmenden Hotels passend zum jeweiligen Reisetil auf Meer und Fluss zusätzlich eigene Akzente.

Laissez-faire par excellence

Auf der „Maribelle“ entdecken Gäste auf etwa 800 Flusskilometern die Vielseitigkeit der Landstriche mit lächelnder Gelassenheit. Frühaufsteher genießen den morgendlichen Kaffee beim Sonnenaufgang, der sich im Fahrwasser spiegelt – denn das großflächige Sonnendeck garantiert Erholung im Panorama-Format. Passagiere ruhen sich in den Liegestühlen aus, lesen ein Buch aus der Bordbibliothek oder nippen an einem Wein-Cocktail und erleben so das französische Laissez-faire-Lebensgefühl par excellence. Kulinarische Genüsse der Extraklasse serviert das Personal im verglasten Restaurant. Von Flusskrebs bis Crème Brûlée, Käsespätzle bis Sauerbraten, Stangenspargel bis Crêpe Suzette: In hochklassigen Menüs genießen die Gäste

Spezialitäten aus der Region und Gourmet-Auf der „Astor“ geht es lebendig zu. Rund um die Uhr bietet die Crew ein vielseitiges Programm an, von Aquagymnastik im Pool bis Yoga auf dem Außendeck, Sauna bis Fitnessraum, Buffet- bis Spezialitäten-restaurant, von Bühnenshow bis Fachvortrag: Die maximal 578 Passagiere gestalten ihr perfektes Urlaubserlebnis selbst. Zum Pflichtprogramm gehört jedoch der regelmäßige Blick auf die sanften, tiefblauen Wellen, die vielseitigen Küstenlandschaften und das epische Abendrot, das echte Seefahrerromantik versprüht. Beim Anlegen erwacht der Entdeckergeist der Kreuzfahrer: Schließlich steuert die „Astor“ nicht nur die bekanntesten Häfen Europas, sondern auch versteckte Geheimtipps abseits der Massenrouten an.

Von Rhein bis Donau: Kombinationsreisen auch auf dem Fluss

Auch auf dem Fluss müssen sich die Reisenden künftig nicht auf eine Route beschränken, sondern kombinieren ihre Urlaubsreise nach Herzenslust fluss- und schiffsübergreifend. In Frankfurt steigen Passagiere von der „Bellevue“ auf die „Belvedere“ um und erkunden Europa auf mehr als 3.000 Kilometern: von Amsterdam bis Budapest, von Rhein bis Donau.

Im Pilotversuch bietet TransOcean fünf Kopplungskreuzfahrten in Deutschland und Frankreich an. Alle Reisen sind mit dem Erscheinen der neuen Kataloge ab August buchbar. ■



Das Fluss-Kreuzfahrtschiff „Maribelle“ in Lyon

Mit dem Flusskreuzfahrtschiff durchs Eiserne Tor

Neue A-Rosa One-way-Tour

Für das Erlebnis des UNESCO Weltnaturerbes Donaudelta mit seinen unzähligen seltenen Vogelarten und dem berühmten Eisernen Tor der spektakulären Kataraktenstrecke per Schiff brauchte man bisher viel Zeit.

Neu im Programm 2011 bietet A-ROSA jetzt zwei kürzere „One-way Donau Delta-Touren“. Die erste Reise mit elf Tagen Dauer startet in Passau und fährt die Donau flussabwärts bis ins Delta. Dabei führt die Tour durch Wien, Budapest, Belgrad sowie die Katarakten und endet mit organisiertem Rückflug ab Bukarest.

Die zweite zwölfwältige Reise startet danach in Bukarest und fährt die Tour „rückwärts“ flussaufwärts mit Ende in Passau. Dabei kombinieren diese zwei kürzeren Varianten die Fahrt durch sieben verschiedene Länder mit eindrucksvollen Landschaften und pulsierenden Metropolen.

Aufgrund der positiven Nachfrage ist die neue Route auch 2012 wieder im Programm.



Ein Erlebnis besonderer Art: mit einem Flusskreuzfahrtschiff durch das Eiserne Tor

ABB bringt innovatives Energiesystem für Schifffahrtsanwendungen auf den Markt

Neues Gleichstrom-Bordsystem erhöht Energieeffizienz bis 20 %

ABB hat die Einführung eines neuen Gleichstromsystems (DC) für Schifffahrtsanwendungen bekannt gegeben. Das neue System ist Bestandteil einer Erneuerung von Gleichstrom-Energielösungen und stellt hoch effiziente Energieverteilungs- und Elektroantriebssysteme für viele verschiedene Schiffstypen bereit. Es wurde für Schiffe mit Niederspannungs-Bordstromnetzen wie Offshore-Versorgungsschiffe, Schlepper, Fähren und Yachten entwickelt und ermöglicht eine Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Emissionen um bis zu 20 Prozent.

Bei Schiffen mit herkömmlichen elektrischen Antriebssystemen werden mehrere Gleichstromverbindungen zwischen dem Wechselstromkreis und den Strahlrudern und Antriebssystemen hergestellt, die über 80 Prozent des Verbrauchs von elektrischer Energie ausmachen. Das Gleichstrom-Bordsystem von ABB stellt einen Fortschritt in der Optimierung des Antriebs dar, weil

alle Gleichstromverbindungen und die gesamte Energieverteilung über einen DC-Hauptstromkreis erfolgen.

„Wir erleben ein Revival, das Gleichstrom zur führenden Technik für viele Energieübertragungslösungen, Batteriespeicher und andere Energieversorgungsanwendungen macht“, sagt Veli-Matti Reinikkala, Leiter der Division Prozessautomation von ABB. „Mit einer DC-Bordlösung können wir die Generatorfrequenz so anpassen, dass der Kraftstoffverbrauch optimiert und die betriebliche Gesamteffizienz eines Schiffs im Vergleich zu herkömmlichen Wechselstromsystemen um bis zu 20 Prozent verbessert werden kann. Diese zukunftsweisende Lösung trägt dazu bei, die Energieeffizienz und Zuverlässigkeit der Schiffe unserer Kunden zu maximieren. Unsere Kunden sind somit für künftige Herausforderungen wie strengere Umweltschutzanforderungen, höhere Treibstoffpreise und die Verfügbarkeit neuer Treibstoffquellen gerüstet.“

Das DC-Bordsystem von ABB umfasst bewährte Produkte wie Wechselstromgeneratoren, Wechselrichtermodule, Wechselstrommotoren usw., die auf modernen Schiffen bereits eingesetzt werden. Auf die Nutzung von Wechselstrom-Hauptschaltanlagen und Transformatoren wird dagegen verzichtet. Der Vorteil des Gleichstromsystems von ABB liegt darin, dass die Schiffsmotoren nicht länger mit einer festen Drehzahl laufen müssen. Das bedeutet, dass die Motordrehzahl zur Optimierung des Kraftstoffverbrauchs angepasst werden kann. Ausserdem wird auch die Stellfläche der verwendeten elektrischen Geräte um bis zu 30 Prozent reduziert, da keine sperrigen Transformatoren und keine grossen Schaltanlagen mehr benötigt werden. Dadurch ist auf den Schiffen mehr Platz für Passagiere oder Fracht. Darüber hinaus bietet das System mehr Flexibilität beim Positionieren der Systemkomponenten auf dem Schiff.

Außerdem ermöglicht das DC-Bordsystem von ABB die Verwendung ergänzender Gleichstrom-Energiequellen wie Solarkollektoren, Brennstoffzellen oder Batterien, die direkt an das elektrische Gleichstromsystem des Schiffs angeschlossen werden können, um weitere Kraftstoffeinsparungen zu erzielen. ■

Höchst erfolgreicher ZKR-Workshop zu den CO₂-Emissionen der Binnenschifffahrt

Ziele der Binnenschifffahrt sind ambitioniert, - aber erreichbar

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) konnte am 12. April 2011 in Straßburg mit ihrem vielbeachteten Workshop zu den CO₂-Emissionen der Binnenschifffahrt wichtige Antworten zu der Frage „Wie sind CO₂-Emissionen zu messen und wie zu mindern?“ liefern. Die vielleicht wichtigste Schlussfolgerung des Workshops dürfte sein, dass die Klimaschutzziele der europäischen Binnenschifffahrt sehr ambitioniert sind, jedoch erreichbar scheinen.

Mehr als 70 Experten aus Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung der wichtigsten Binnenschifffahrtsländer Europas und aus Japan diskutierten in dem bis auf den letzten Platz gefüllten großen Saal des Rheinpalastrals die Bestimmung des Umfangs der CO₂-Emissionen der Binnenschifffahrt und Maßnahmen zu deren Reduzierung. Dem Workshop, der von Clemens Kaune, deutscher Rheinkommissar und Vorsitzender des Untersuchungsausschusses der ZKR, geleitet wurde, wurde eine wichtige Doppelfunktion zuteil: Einerseits beantwortete er offene Fragen zu den CO₂-Emissionen der Binnenschifffahrt und lieferte somit wichtige Beiträge zu dem Bericht über Klimawandel und Binnenschifffahrt, den die ZKR Ende dieses Jahres vorlegen wird. Andererseits bot der Workshop dem Schifffahrtsgewerbe wie auch den Schiffbauern und den Schiffsausrüstern die Möglichkeit zu einem intensiven Austausch auf internationaler Ebene.

Der Workshop fand zu einem äußerst passenden Zeitpunkt statt. Erst Ende März dieses Jahres hatte die Europäische Kommission ihr Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ veröffentlicht. Ian Hodgson, in der Generaldirektion Umwelt der Europäischen Kommission für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen des Verkehrs zuständiger Mitarbeiter, erläuterte in seinem Vortrag, dass die Binnenschifffahrt, wie der gesamte Verkehrssektor, bis 2050 ihre Treibhausgasemissionen um 60 % bezogen auf die Emissionen im Jahr 1990 reduzieren muss, um zur Erreichung der allgemeinen Klimaschutzziele beizutragen. Ein

sehr ehrgeiziges Ziel, gleichzeitig Referenzmarke für den Workshop und für die in den kommenden Jahren von der Binnenschifffahrt zu unternehmenden Anstrengungen, wie die Workshopteilnehmer feststellten. Unklar blieb, auch in der anschließenden Diskussion, ob es sich dabei um die spezifischen Emissionen, also bezogen auf die erbrachte Verkehrsleistung und ausgedrückt in g CO₂ pro tkm handelt oder um die absolute Menge der Emissionen. Bei den gerade in dem Weißbuch unterstellten deutlichen Zuwächsen der Verkehrsleistung für die Binnenschifffahrt ist dies von entscheidender Bedeutung.

Zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern ist ein Wettbewerb über die niedrigsten spezifischen Treibhausgasemissionen entbrannt. Zwar sind die Emissionen der Binnenschifffahrt auf den für sie typischen Transportrouten die niedrigsten, jedoch scheint es der Binnenschifffahrt nicht zu gelingen, diesen Sachverhalt überzeugend nachzuweisen und darzustellen, vor allem gegenüber den Verladern. Auch deshalb benötigt die Binnenschifffahrt eine verlässliche, objektive und sachkundige Darstellung der Treibhausgasemissionen.

Um dem Rechnung zu tragen, war der erste der vier parallelen Workshops der Veranstaltung, (Parallelworkshop 1), den Verfahren zur Bestimmung der CO₂-Emissionen der Binnenschifffahrt gewidmet. Unter Leitung von Karin de Schepper, Generalsekretärin von Inland Navigation Europe, kamen die Teilnehmer dieses Workshops zu folgenden Schlussfolgerungen:

- Die publizierten Emissionsfaktoren für die Binnenschifffahrt variieren sehr stark.
- Verfahren zur Emissionsbestimmung, die auf den realen Kraftstoffverbräuchen beruhen, sind genauer als die derzeit überwiegend genutzten Verfahren, die auf der erbrachten Verkehrsleistung beruhen.
- Auf EU-Ebene ist eine neutrale Validierung von Emissionsfaktoren notwendig, damit diese allgemein anerkannt werden.

Die Vertreter des Schifffahrtsgewerbes und die Techniker unter den Teilnehmern interes-

sierten sich vor allem für die Möglichkeiten der Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und damit der Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt.

Parallelworkshop befasste sich mit den strömungstechnischen Maßnahmen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen der Binnenschifffahrt. Von der Teilnehmerzahl war es der kleinste der Workshops, vom Reduktionspotenzial aber vielleicht der interessanteste. Juha Schweighofer von via donau, der diesen Workshop leitete, fasste dessen Schlussfolgerungen wie folgt zusammen:

- Die spezifischen Emissionen von großen Schiffen sind deutlich geringer als die von kleinen.
- Wesentliche Emissionsminderungen sind möglich, wobei jedoch große, moderne Schiffe das Minderungspotential durch Verbesserung ihrer strömungstechnischen Eigenschaften bereits zu einem großen Teil ausgeschöpft haben.
- Hydrodynamische Emissionsminderungsmaßnahmen können kostenintensiv sein, weshalb ihre Umsetzung in jedem Einzelfall zu betrachten ist.

Parallelworkshop 3, in dem es um antriebstechnische Maßnahmen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen der Binnenschifffahrt ging, war der populärste Workshop der Veranstaltung. In seinem Mittelpunkt standen die Nutzung von Flüssiggas als Treibstoff und diesel-elektrische Antriebskonzepte. Beides findet aktuell seinen Einzug in die europäische Binnenschifffahrt. Henk Croo, Kommissar der belgischen Delegation bei der Zentralkommission und Leiter dieses Workshops, fasste die Ergebnisse der Diskussionen zu den Potenzialen der neuen antriebstechnischen Maßnahmen und zu den notwendigen Rahmenbedingungen wie folgt zusammen:

- Das Potential der Antriebsmotoren zur Reduzierung der CO₂-Emissionen ist gering.
- Die Nutzung von verflüssigtem Erdgas als Kraftstoff und diesel-elektrische Antriebe sind vielversprechende Möglichkeiten zur Reduzierung der CO₂-Emissionen.
- Sicherheitsaspekte sind bei vorgenannten Maßnahmen zu beachten und die technischen Sicherheitsvorschriften der ZKR und der EU entsprechend zu modernisieren.

Der Untersuchungsausschuss der ZKR befasste sich bereits am Tag nach dem Workshop mit Fragen der Sicherheit beim Einsatz von Flüssiggas als Treibstoff in der Binnenschifffahrt.

Im Parallelworkshop 4 diskutierten die

Teilnehmer über betriebliche Maßnahmen zur Reduzierung der CO₂Emissionen der Binnenschifffahrt. Dies reichte von der Ausbildung der Schiffsführer einerseits bis zur Nutzung von automatischen Navigationssystemen andererseits. Ivo ten Broeke, Rheinschiffahrtskommissar der Niederlande erwies sich als idealer Leiter dieses Workshops, da gerade die Niederlande bei den betrieblichen Maßnahmen sehr viel erreicht haben. Seine Zusammenfassung der Ergebnisse dieses Parallelworkshops war insbesondere für die Delegationen der anderen Mitgliedstaaten der ZKR von großem Interesse:

- Betriebliche Maßnahmen haben ein großes Potential zur Reduzierung der CO₂Emissionen.
- Wichtig ist die Berücksichtigung der Flachwassereffekte, also des Umstands, dass bei niedrigen Wassertiefen der Strömungswiderstand und damit auch der Kraftstoffverbrauch deutlich zunehmen.
- Das Bewusstsein über das Minderungspotential ist noch gering, nimmt aber zu.

Konkrete Forderungen für weiterführende Arbeiten wurden in der abschließenden Diskussion erhoben:

- Die Datenbasis über den Kraftstoffverbrauch und die Emissionen in der Binnenschifffahrt muss wesentlich verbessert werden. Insbesondere muss sie auf tatsächlich in der Praxis gemessenen Verbräuchen basieren.
- Die Kenntnisse über die realen Einsatzbedingungen der Binnenschiffe müssen vertieft werden, damit wirksame Maßnahmen zur Emissionsreduzierung zielgerichtet eingeführt werden können.
- Die Politik muss sich klar werden, welche Instrumente sie für das Ziel der Emissionsreduzierung fördern oder vorschreiben möchte. Verfahren seien verfügbar, für jedes Schiff die realen Emissionen zu ermitteln und darzustellen.
- Die Politik muss die notwendigen Rahmenbedingungen schaffen, damit die heutigen und die künftigen Emissionsminderungsmaßnahmen von der Schifffahrt auch genutzt werden.
- Für die weiteren Arbeiten auf diesem Gebiet müssen sich Wirtschaft, nationale Verwaltungen und internationale Organisationen zusammenschließen.
- Weitere Workshops sind durchzuführen, allerdings fokussiert auf ausgesuchte Aspekte.

- Wesentliche Informationen fehlen weiterhin. Diese sind zu generieren, aufzubereiten und verfügbar zu machen.
- Die Europäische Kommission und die ZKR sollten gemeinsam beraten, wie die Informationen bereitgestellt und ausgetauscht werden können.

Clemens Kaune stellte in seinem Schlusswort heraus, dass eine erste breite Bestandsaufnahme für die komplexe Materie gelungen sei. Die Arbeiten seien fortzuführen, auch durch weitere Workshops, die sich auf bestimmte Aspekte der CO₂-Emissionen der Binnenschifffahrt konzentrieren sollten, da in den Diskussionen manche Fragen nur angerissen und einige Widersprüche zwischen verschiedenen unterbreiteten Vorschlägen nicht hätten ausgeräumt werden können. Er forderte alle Teilnehmer auf, der ZKR auch künftig relevante Informationen zu übermitteln, die auf der Webseite der ZKR eingestellt und damit zu einem kontinuierlichen Informationsaustausch beitragen können. Wissenschaftliche Diskurse seien nicht gefragt, sondern praxisnahe Beiträge, die es den Regierungsvertretern in den Delegationen der ZKR ermöglichen, pragmatische Vorschläge für politische Entscheidungen auf nationaler und internationaler Ebene zu unterbreiten. ■

ECLIPSE® 705

Der Eclipse® 705 ist ein mit 24 V Gleichstrom arbeitender Füllstandmessumformer für Flüssigkeiten, der auf der revolutionären GWR-Technologie (Guided Wave Radar) beruht. Der 705 wurde für den Einsatz mit GWR-Koaxial- oder Doppelstabsonden entwickelt. Dieser hochmoderne Füllstandmessumformer zeichnet sich durch eine Messleistung aus, die die zahlreicher herkömmlicher Technologien überragt.

Konzentration auf das Wesentliche

Alte Ziegelei 2-4,
D-51491 Overath
Tel: 02204 / 9536-0
vertrieb@magnetrol.de
www.magnetrol.de

Magnetrol®
WELTWEIT LOSUNGEN FÜR FÜLLSTAND UND DURCHFLUSS

Am Anfang der Gasmotortechnologie stand - eine Frau

Die Gasmotortechnologie nimmt jetzt auch Kurs auf die Binnenschifffahrt

Von Peter Baumgartner

Als Carl Benz 1886 mit der Mannheimer Gasmotorfabrik Technikgeschichte schrieb, verdankte er den Durchbruch der bahnbrechenden Idee der Hartnäckigkeit seiner Frau Bertha. Wenn auch Bertha Benz vielleicht mehr Interesse an der Versorgung ihrer Kinder gehabt hat, als an den „Spinnereien“ ihres Gatten – ohne sie wäre die Gasmotorgeschichte bestimmt anders ausgegangen.

Dass wir heute, 125 Jahre später, an einem entscheidenden Entwicklungspunkt in der Schiffsmotortechnologie stehen, ist aber kein Zufall, sondern der reine Zwang, sich überlegen zu müssen, wie künftig enden wollende Energie sinnvoll genutzt werden

soll. Fahrinnen in diese Richtung gibt es mehrere. Eine wirksame Alternative zur Energieverschwendung scheint der Gasmotor zu sein, der in der Binnenschifffahrt schon einmal über Notzeiten hinweg geholfen hat. Seit 2000 ist insbesondere Norwegen mit Det Norske Veritas (DNV) federführend an der Einführung des Gasmotors in der Schifffahrt beschäftigt.

Tor E. Svensen, Präsident von DNV, tut sich leicht, wenn er jetzt mit dem Hintergrund einer langjährigen Erfahrung die drängende Frage an die Reeder stellt, warum sie sich nicht schneller bewegen und hinsichtlich der Verwendung des Gasmotors noch immer zögern. Nach seiner Erfahrung ist jetzt LNG (Liquefied Natural Gas) hier, um auch hier zu bleiben. Die allgemein vorherrschende Mei-

nung unter Experten lautet: LNG als Schiffstreibstoff ist kommerziell sinnvoll und in der Lage, ökologisch die geforderten Verbesserungen hinsichtlich Emissionsreduzierung zu bringen. Marktvorteile für Reeder, die unter den Spitzenreitern in der Verwendung von umweltfreundlichen Technologien sind, zeichnen sich – wie Svensen prophezeit hat – bereits ab. Die „grüne Schifffahrt“ ist, abgesehen von den bestehenden und künftigen gesetzlichen Regelungen, längst Realität und wer nicht mitdenkt, läuft auf Grund. Im Schlepptau der ökologischen Entwicklung in der Schifffahrt, haben sich inzwischen zahlreiche „Awards“ etabliert, die alle neben ökologischen, natürlich auch ökonomische Interessen verfolgen. Für Unternehmen gehört es praktisch zum Standard, neben einer ISO-Norm auch einen „Award“ wie eine



Die Motorfähre „Moldefjord“ wird mit Gas betrieben

Monstranz vor sich her zu tragen. Göteborg war der erste Hafen, der nach dem Clean Shipping Index (CSI) zertifizierten Schiffen einen Rabatt auf die Hafengebühr gewährte. Heute profitieren davon zwanzig Schiffe mit insgesamt rund 65.000 Euro Einsparungen pro Jahr.

Amsterdam und Rotterdam folgten dem Beispiel mit Beginn des Jahres 2011 und andere Häfen werden folgen. Was sich bisher mehrheitlich im Bereich der Küstenschifffahrt abgespielt hat, wird jetzt zunehmend stärker auch in der Binnenschifffahrt zur täglichen Praxis. Ende 2010 sind die ersten Binnenschiffer dem seit 1994 bestehenden „Green Award“ beigetreten und verpflichteten sich damit freiwillig, strenge Regeln hinsichtlich Qualität, Sicherheit und Umweltschutz zu erfüllen. Das umfassende Pflichtenheft für diese begehrte Auszeichnung beinhaltet zum Beispiel auch die Verpflichtung zum Kursbesuch einer wirtschaftlichen Schiffsführung und die Verwendung von Schiffsmotoren, die zumindest den Anforderungen der ZKR-Phase 2 entsprechen. Dafür winken den Mitgliedern zahlreiche

Vorteile, wie der uneingeschränkte Zugang zur Emission Control Area-Zone (ECA) in den Häfen. Unter den Mitgliedern des Greenaward befindet sich auch ein holländischer Tankschiffreeder, der sogar für die Auszeichnung beim „Sustainable Shipping Award“ in London nominiert ist. SSI, eine branchenübergreifende Organisation hat realisiert, dass weltweit 90 % des Handels mit der Schifffahrt im Zusammenhang stehen und ein nachhaltiger Ansatz hier daher entscheidende Auswirkungen zeitigt. Eine wichtige Auszeichnung hat auch bereits ein LNG betriebenes Schiff erhalten.

Der „Green Ship Technologie“-Preis 2010 erging an das norwegische Fährschiff „Moldefjord“. Diese Auszeichnung von Lloyd's List belohnt technische Anstrengungen im Interesse der Umwelt und wurde 2007 erstmals vergeben. „Moldefjord“, die Auto- und Personenfähre ist ein gutes Beispiel, dass auch in der Binnenschifffahrt Schule machen könnte, weil die 122-Meter Fähre durchaus den Anforderungen der Binnenschifffahrt entspricht. In Erwartung einer starken Zunahme von LNG als Schiffskraft-

stoff, hat die Klassengesellschaft ABS jetzt neue Regeln erlassen. Chefingenieur Todd Grove sieht ein großes Entwicklungspotential weit über die schon funktionierende Küstenschifffahrt hinaus.

Vor diesem Hintergrund beschäftigt sich nun aktuell auch die Rheinzentralkommission mit den drängenden Fragen aus der Binnenschifffahrt. Anders als bei den Gasmotorpionieren an der norwegischen Küste, ist in der Binnenschifffahrt noch die entscheidende Frage der Infrastruktur zu klären. In Hamburg, wo seit geraumer Zeit die Landstromversorgung für die Binnenschifffahrt gut genutzt wird, denkt man längst darüber nach, wie Binnenschiffe künftig mit Gas-Strom und Gas-Treibstoff versorgt werden können. Bis solche Bunker-Lösungen im Hafen realisiert werden, gehen einzelne Reeder schon eigene, innovative Wege und nützen beispielsweise einfache containerisierte Versorgungslösungen. Aber auch LNG-Bunkerbargen als Übergangslösung wird bereits angedacht, wie der Cheftechner Dr. Schweighofer von via donau bestätigt. ■



Das LNG-Kraftwerk auf der Motorfähre Moldefjord

ZKR sieht Handlungsbedarf für Beteiligten – vom Schiffsbetreiber, Klassengesellschaft, Motorenhersteller bis hin zur EU

Gasmotorbetrieb birgt Chancen für innovative Binnenschifffahrt

Von Peter Baumgartner

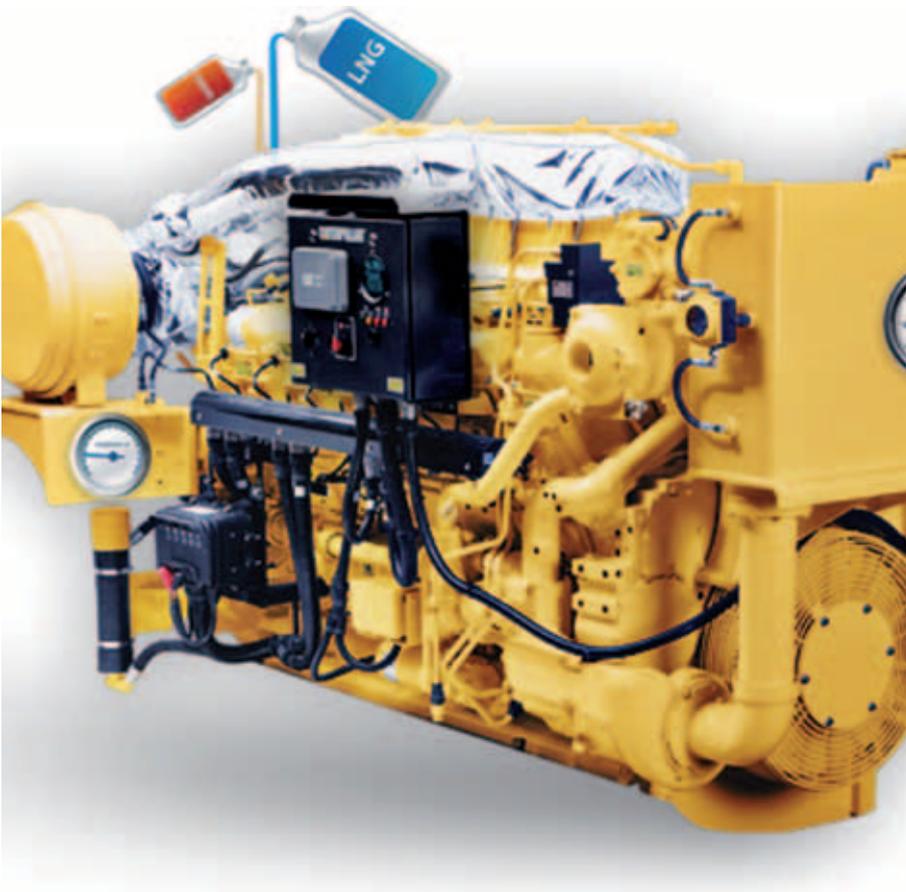
Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt arbeitet als Motor für den Gasantrieb in der Binnenschifffahrt und läuft bereits auf Hochtouren - ohne Emissionen.

Es geht um die Vermeidung von Emissionen in der Binnenschifffahrt. Genau wie alle anderen Verkehrsträger auch, ist die Binnenschifffahrt gefordert, ihren Beitrag zur Reduzierung von schädlichen Emissionen zu leisten. Da nützt auch die Feststellung nicht, dass Schiffstransporte ohnehin schon sehr umweltfreundlich sind. Egal ob 2015 oder 2016, die künftigen Abgasregelungen werden hart und verursachen bereits jetzt einiges an Kopfzerbrechen bei den Schiffstechnikern. Manche glauben, dass die jetzt verfügbare Technologie für Dieselantriebe

trotz aller Innovationen – wie beispielsweise „Cleanestship“ – nicht ausreichen wird, um alle geforderten Emissionswerte zu erreichen. Deshalb muss das Gewerbe neue, wirksamere Maßnahmen setzen, um weiterhin mit einem „Carbon Footprint“ auftreten zu können. Eine viel versprechende Lösung scheint der Gasmotor zu sein, der alle Emissionsziele laut Herstellerfirmen locker erreichen kann. Aber, mit einem Motortausch ist es nicht getan. Die in der Binnenschifffahrt noch nicht erprobte Technologie erfordert einige Anpassungen in den vorhandenen Regelwerken und es sind noch viel Fragen im Vorfeld zu klären. Schließlich geht es nicht um das Schiff allein, sondern um alle angrenzenden Bereiche, wie Infrastruktur, Treibstoffversorgung, Schleusenbestimmungen, Liegeordnungen und noch eine Menge anderer Fragen. Nicht zu vergessen

die notwendige Anpassung der Ausbildung für die Schiffsbesatzung, die jetzt höchstens bei ADN-Fachleuten annähernd vorausgesetzt werden kann. Mit dieser Herausforderung hat sich jetzt die Rheinzentralkommission zu beschäftigen – oder zumindest wird von der ZKR erwartet, dass sie sich mit dem Thema befasst. Weil die Zeit drängt, sollte

alles auch möglichst rasch und trotzdem ohne Fehler abgehandelt werden. Die ersten Umbauanträge liegen bereits vor und noch ist die Faktenlage nicht eindeutig geklärt. So ist es auch nicht verwunderlich, wenn die ZKR glaubt, möglicherweise vor einer historischen Zäsur zu stehen. Wohl kann man auf die lange Erfahrung der norwegischen Anwender in der Küstenschifffahrt aufbauen und Det Norske Veritas (DNV) hat mit der Gasmotortechnologie bereits weltweit Erfahrung sammeln können, aber nicht immer stehen alle Informationen hierorts auch ausreichend zur Verfügung oder müssen erst auf Rheinniveau gebracht werden. So wünscht sich die ZKR zum Beispiel, es sollte erst einmal eine allgemein gültige und einheitliche Regelung über die Abgaswerte der Binnenschifffahrt auf den Tisch kommen. ZKR-Chefingenieur Pauli realisiert dringenden Handlungsbedarf und alle Beteiligten – vom Schiffsbetreiber, Klassengesellschaft, Motorenhersteller bis hin zur EU - sie sind alle gefordert, ihren Informationsbeitrag zu leisten, damit die ZKR entsprechende Regeln verfassen kann. Wenn alle Räder gut ineinander greifen, so stehen die Chancen gut, dass bereits heuer die wichtigsten Bojen für den Gasmotor gelegt werden können. Die ZKR hat jedenfalls Fahrt aufgenommen. Bereits im Juni wird sich eine Arbeitsgruppe mit den überarbeiteten Entwürfen vom März d.J. beschäftigen. Die Zielsetzung lautet, zumindest Ausnahmen von den bestehenden Regelungen zu vereinbaren, die geeignet sind, einen Testbetrieb problemlos zu fahren. Denn eines steht außer Zweifel, die Sicherheit im Betrieb mit Gasmotoren in der Binnenschifffahrt hat Priorität unterstreicht auch Jörg Rusche vom Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB), der sich von einem Gasmotorbetrieb riesige Chancen für die innovative Binnenschifffahrt ausrechnet und klar erkennt, dass das Gewerbe einen starken Beitrag zum Klimaschutz leisten kann. Unabhängig von der Frage, was die Binnenschifffahrt noch an Emissionen einsparen kann und soll, immer häufiger ist der CO₂-Wert einer Transportleistung für den Auftraggeber ein entscheidendes Kriterium. ■



Klimamotor in der Binnenschifffahrt? - Der Dual-Fuel-Motor von Caterpillar.

Der Dual-Fuel-Motor von Caterpillar läuft mit 80 % Gas und 20 % Diesel und produziert deutlich weniger CO₂- und NO_x-Emissionen

TMS „Aragon“ wird als erstes LNG-betriebenes Rheinschiff im Juni vorgestellt

Die Binnenschifffahrt wird gerade von einer Innovationswelle erfasst, die gleich einem Zsunami unaufhaltsam bis in die letzte Ecke des Wasserstraßensystems rollt und nicht vor dem kleinsten Binnensee halt macht. Lange Zeit fast unbemerkt, hat sich die Gasmotorwelle von der norwegischen Küstenschifffahrt ausgehend ausgebreitet und jetzt die Rheinmündung erreicht. Aber die Gasmotorwelle hinterlässt keine Verwüstung sondern erfüllt die Hoffnungen an einen sauberen Schiffsbetrieb mit deutlich geringeren Emissionsbelastungen als bisher.

Das 95 Meter-Fährschiff *Glutara* in Norwegen, gilt als erstes LNG (liquefied natural Gas) betriebenes Schiff weltweit, das sich im täglichen Betrieb bewährt hat. 1997 unter der Organisation von Marintek mit vier Mitsubishi-Gasmotoren gebaut, ist es bis heute problemlos im Einsatz. Mit der aktuell in Bau befindlichen 130 Meter Fähre auf der Werft Fiskerstrand BLRT, wird die norwegische Reederei *Fjord1* im November bereits über zwölf LNG-Fähren verfügen und damit weltweit führend im Betrieb mit Gasmotorschiffen sein. Insgesamt gibt es derzeit 22 LNG Schiffe nach DNV-Klasse in Norwegen und bis 2013 kommen weitere 18 Schiffe dazu. Genug Erfahrung, um die ersten Gasmotorschiffe in der Binnenschifffahrt in Fahrt zu bringen. Darunter befinden sich nicht wenige spektakuläre Projekte. 2012 wird das schnellste LNG Schiff (*INCAT*) auf

dem Rio de la Plata mit Wärtsilä-Motoren starten und 1000 Passagiere bei 90 Km/h Geschwindigkeit befördern.

Für China löst die Verwendung von Gas als Kraftstoff viele Umweltprobleme im Transportbereich. Deshalb hat die Regierung 2010 auch zugestimmt, ein LNG-Schiff auf dem Yangtze in Betrieb zu nehmen. Gleichzeitig baut China bereits eine LNG-Versorgungskette entlang des Flusses auf. Für den Weltmarkt ist Transport von und nach China auf dem Fluss Yangtze so etwas wie ein mächtiger Pfeil, der in beiden Richtungen eine kräftige Speerspitze hat. Nicht umsonst erwarten sich die Gasmotorhersteller von der chinesischen Entscheidung einen starken Drive – zumal die Regierung gerade sehr viel Geld für den Ausbau der Wasserstraße in die Hand nimmt.

Auch in den USA, wo sich in den letzten 65 Jahren hinsichtlich Binnenschiffstechnologie wenig bewegt hat, gibt es jetzt ein aktuelles Projekt für ein großes Schubschiff mit LNG-Antrieb. Ship Architects und DNV glauben, dass mit dieser Technologie nicht nur den drängenden Klimaanforderungen entsprochen werden kann, sondern dass ein Schubschiff mit Gasantrieb auch bis zu 1,5 Mio. Dollar Treibstoffkosten im Jahr ein-

sparen könnte. Die Tatsache, dass erstmals ein Binnenschiff zum „Sustainable Shipping Awards“ nominiert ist, zeigt die Bedeutung der Binnenschifffahrt auf und unterstützt die innovativen Bewegungen.

Als erste LNG betriebenes Rheinschiff, wird sich der Tanker *Argonon* im Juni in London der starken internationalen Konkurrenz stellen. TMS *Argonon* (110 Meter, 6100 Tonn.) gehört zur Reederei *Deen Shipping B.V.* in Zwijnrecht und wird gerade bei *Trico* mit zwei *Pon Power-Caterpillar Diesel/Gasmotoren* ausgerüstet.

Der Dual-Fuel-Motor läuft mit 80 % Gas und 20 % Diesel und produziert deutlich weniger CO₂- und NO_x-Emissionen. Die Partikelemissionen werden sogar nahezu komplett reduziert. Die erforderlichen Gastanks sind auf dem Neubau an Deck integriert. Begleitet von *Lloyd's Register*, ist TMS *Argonon* somit das erste LNG-betriebene Binnenschiff in Europa. *Argonon*, der Schnellfahrer (alle *Deen-Schiffe* tragen griechische Namen), hat somit schon mal den schnellsten Start im Rennen um das erste Gasmotorschiff in der Binnenschifffahrt gewonnen.

Peter Baumgartner ■



Die Reederei *Deen Shipping B.V.* aus Zwijnrecht wird das erste gasbetriebene Rheinschiff in Dienst stellen

BÖB-Geschäftsführer Boris Kluge: „Die dauerhafte Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur kann sich Deutschland als Exportnation nicht leisten.“

„Die Binnenhäfen sind nun erkennbar Teil der maritimen Gemeinschaft“

Seit April 2011 hat der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) einen neuen geschäftsführer: Dipl.-Ing. Boris Kluge, bis dahin seit Mai 2008 Geschäftsführendes Vorstandsmitglied der Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr. *Schiffahrts-Magazin*-Chefredakteur Friedbert Barg hat Boris Kluge nach seinen Erfahrungen der ersten knapp drei Monate beim BÖB befragt.

Herr Kluge, Sie nähern sich den berühmten „ersten hundert Tagen“ in Ihrem Amt als BÖB-Geschäftsführer. Gefällt Ihnen die Arbeit – und wie schätzen Sie nach dieser Zeit das Amt und seine Aufgaben ein?

Also erst einmal macht mir die Aufgabe großen Spaß und meine eigenen Erwartungen haben sich mehr als erfüllt. Der BÖB und die Binnenhäfen haben eine sehr gute Ausgangsposition, weil sie thematisch und fachlich breit aufgestellt sind. Wir können sowohl zu umweltpolitischen Themen, Binnenhäfen in Städten und konkurrierende Nutzungen, aber auch zur geplanten WSV-Reform fachlich sehr fundiert und wenn nötig politisch pointiert Stellung nehmen. Das ist entscheidend, um im Konzert der Verbände nicht nur gehört, sondern auch ernst genommen zu werden.

Die Zeit ist wie im Fluge vergangen und ich bemühe mich, bei aller Hektik aufgelöst durch die WSV-Reform, die strategischen Fragen intensiv zu bearbeiten. Die angeschobene Imagekampagne, das Forschungsprojekt Binnen_Land und die Arbeit im parlamentarischen Raum will ich intensiv vorantreiben und in ihrer Wirkung verbessern. Dazu gehört auch eine klare Agenda, die erkennbar werden lässt, wofür wir Binnenhäfen stehen und was uns antreibt. Wir müssen konsequent auf unsere Stärken, unsere Leistungsfähigkeit und unsere Bedeutung für die deutsche Wirtschaft hinweisen.

Wie bewerten Sie die Ergebnisse der Maritimen Konferenz in Wilhelmshaven und welche Erkenntnisse hat der BÖB aus ihr mitgenommen?

Die Binnenhäfen sind nun erkennbar Teil der maritimen Gemeinschaft und das ist gut so. Ohne Hinterlandanbindungen gibt es keine erfolgreichen Seehäfen und keine erfolgreiche maritime Wirtschaft, so einfach ist das. Die Konferenz ist sicherlich ein Highlight in der Logistiklandschaft, wo sonst kommen die Spitzen der Bundesregierung und machen einer Industrie ihre Aufwartung. Das ist ein wichtiges Signal und wir sind der Politik dankbar dafür. Wir



Dipl.-Ing. Boris Kluge

nehmen aus Wilhelmshaven vor allem mit, dass die Bundesregierung sich sehr ernsthaft mit den Herausforderungen der maritimen Wirtschaft und den Binnenhäfen auseinandersetzt. Wir erkennen, dass der Wille dazu da ist, noch mehr zu tun, insbesondere die Haushaltsmittel aber fehlen. Wir müssen gemeinsam noch stärker dafür sorgen, dass unsere Branche in das Bewusstsein der gesamten Öffentlichkeit kommt. Ich sehe dafür vor allem die Notwendigkeit, sich noch enger mit denen zu verbünden, für die wir unsere Leistungen erbringen, nämlich die deutsche exportorientierte Industrie.

Die vom Bundesverkehrsministerium geplante Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und die damit zusammenhängende Neuorganisation der Wasserstraßen ist auf breite Ablehnung gestoßen. Wie bewerten Sie jetzt den Beschluss des Haushaltsausschusses des Bundestages vom 25. Mai zu den ursprünglichen Vorhaben des BMVBS?

Wenn das BMVBS ehrlich zu sich ist, dann kann es das nur als Niederlage sehen. Sie müssen nochmal von vorne anfangen und es besser machen. Es macht einfach kei-

nen Sinn, mit dem Kopf durch die Wand zu gehen, wenn alle nicht nur dagegen sind sondern auch zu Recht eine Mitsprache verlangen. Ich bin mir sicher, dass nun ein Weg des intensiven Dialoges vor uns liegt.

Das Grundproblem ist aber noch nicht aus der Welt. Das BMVBS möchte eine Prioritätensetzung von Investitionsmaßnahmen mit völlig neuen und sehr einfachen Maßstäben. Das wollen sie übrigens auch für andere Verkehrsträger. Über die Richtigkeit von Maßstäben und deren Verbindlichkeit muss geredet werden. Es ist ein Irrglaube, dass Investitionsmaßnahmen nicht auch politischer, regionaler Einflussnahme unterliegen. Umso schwammiger und ungerichteter eine Entscheidungsgrundlage ist, umso mehr werden Verkehrsinfrastrukturen zum Gegenstand von Interessenspolitik. Wir Binnenhäfen haben davor keine Angst, wir können unsere Interessen schon durchsetzen. Ich glaube aber daran, dass wir mit sehr verbindlichen und objektiven Maßstäben besser gefahren sind und in Zukunft auch besser fahren.

Die Vorstellung Ihrer Kampagne in Sachen Öffentlichkeitsarbeit „Hafen“ hat auf der Transportmesse in München viel Lob bekommen. Wie ist der aktuelle Stand der Dinge? Gibt es schon Resonanzen aus der Öffentlichkeit?

Die Resonanz ist wirklich positiv, wir werden immer mehr als das wahrgenommen, was wir sind: Logistische Knotenpunkte mit einem breiten Leistungsspektrum. Es geht zuerst darum, genauso wahrgenommen zu werden, wie z. B. große produzierende Unternehmen, oder unsere Partner die Seehäfen. Das braucht auch etwas Zeit und Kontinuität. Vor 10 Jahren gab es auch keine Fernsehsendungen zu Containerumschlag in Seehäfen oder der Logistik in einem Großlager. Wir müssen mit interessanten, wie ich immer sage, „sexy“ Geschichten in das Bewusstsein der Öffentlichkeit. Wer bekannt ist, der bekommt auch Unterstützung und wird wiederum vermehrt wahrgenommen. Mir ist es wichtig, mit Erfolgsgeschichten aus unseren Mitgliedshäfen regional und überregional Interesse zu wecken. Im Fokus

steht dabei für mich die Partnerschaft der Binnenhäfen mit der regionalen verladenden Wirtschaft, ob das die Biomasseproduktion in Straubing, der Kalisalztransport und –umschlag in Haldensleben oder die Handhabung chemischer Güter in Mannheim und Ludwigshafen sind. Diese „Geschichten“ zu erzählen, halte ich für wesentlich und ich widme diesem Thema auch persönlich große Aufmerksamkeit.

Wie ist die Website Hafenindex.de angefallen? Wie geht es mit dem Forschungsvorhaben [Binnen_Land](#) voran – und welche weiteren Ergebnisse erwarten Sie daraus?

So eine Seite wie Hafenindex.de lebt natürlich von der Mitwirkung der beteiligten Häfen und ansässigen Unternehmen. Das wird noch etwas Zeit brauchen. Im Prinzip haben wir schon das erreicht, was wir wollten: Aufmerksamkeit für die Nutzer solcher Informationen und für die interessierte Öffentlichkeit. Der [Hafenindex](#) ist Teil unserer umfassenden Informationspolitik und flankiert auch die [Imagekampagne](#). Ein sehr großer Transportdienstleister hat uns auf der [transport logistic](#) auf den [Index](#) angesprochen und wird ihn intensiv nutzen. Das Projekt [Binnen_Land](#) endete im Fe-

bruar 2011. Wir setzen unsere Bausteine aber konsequent mit dem [Hafenindex](#), der [Vermarktung der Binnenhäfen](#) und dem [Dialogbild](#) fort. Aus unserer Sicht gibt es noch weitere wissenschaftliche Fragestellungen, die es lohnt zu erforschen. Auch stehen wir, was die Nutzungskonflikte in Städten angeht, erst am Anfang. Hier können wir uns noch mehr vorstellen, insbesondere um [Planungssicherheit](#) für unsere Häfen zu erreichen.

Wird es die [InBiLo](#) weiter geben und welche aktuellen Aufgaben sind von ihr zu erledigen?

Es wird sie in welcher Form auch immer weiter geben und wir werden intensiv mitarbeiten. Was konkrete Aufgaben der Zukunft sind, wird gerade besprochen und dann rechtzeitig der Öffentlichkeit kommuniziert. Wir gehen davon aus, dass gerade das [BMVBS](#) ein großes Interesse an einer erfolgreichen [InBilo](#) hat und sichern unsere Unterstützung zu.

Wie ist der [BÖB](#) in die Aktivitäten des [Forums Binnenschifffahrt + Logistik eingebunden](#)?

Auch das ist Gegenstand aktueller Erörterungen mit dem [BMVBS](#). Wir wollen dem nicht vorgreifen.

Welche Wünsche hat der [BÖB](#) an seine Partner in der Binnenschifffahrt?

Wir wünschen uns von unseren Partnern, dass sie bei unserer Entwicklung mitziehen. Wir müssen uns noch mehr nach den Anforderungen und Wünschen der Kunden ausrichten. Das heißt planbare, regelmäßige Verkehre und Angebote zu einem fairen wettbewerbsfähigen Preis. Den Rest, also den Kunden Angebote aus einer Hand anzubieten, leisten wir selbst. Daran arbeiten wir und werden immer besser.

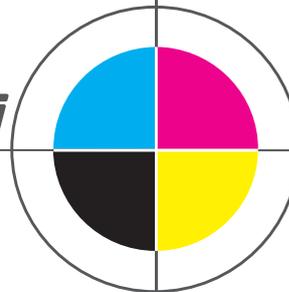
Welche Wünsche hat der [BÖB](#) an die deutsche Verkehrspolitik?

Die deutsche Verkehrspolitik hat sich ja klar zur Binnenschifffahrt und den Binnenhäfen bekannt.

Wir erwarten, dass die praktische Politik dem folgt. Mit der [WSV-Reform](#) sind da leider Zweifel aufgekommen, die die Bundesregierung schnell ausräumen sollte.

Wir wünschen uns auch einen Paradigmenwechsel. Die dauerhafte Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere für den Güterverkehr, kann sich Deutschland als Exportnation nicht leisten. Wir müssen da etwas tun, es geht eigentlich um überschaubare Mittel, die an anderer Stelle doch großzügiger ausgegeben werden. ■

Druckerei



Dünnewald

*Gestaltung · Satz
Buch- und Offsetdruck
Digitaldruck
Papierverarbeitung*

*Schifffahrts- und
speditionsbezogene
Drucksachen u. a. :
Konnossemente
Programme (Flyer) für die
Personenschifffahrt*

Druckerei Dünnewald UG
Neumarkt 17
47119 Duisburg-Ruhrort
Telefon 0203 · 80989-0
Telefax 0203 · 80989-17
kkdruck@arcor.de

Projekt wird in NRW als überregional bedeutsam eingestuft mit 280.000 Euro Fördergeldern unterstützt

Das „Hafenband am Mittellandkanal“ startet durch

Von Jan Kruse

Bereits im Jahr 2008 entstand die Kooperation „Hafenband am Mittellandkanal“. Sechs Hafenstandorte aus dem Großraum Minden hatten sich zum Ziel gemacht, künftig gemeinsam auf dem Markt zu agieren und ihre Logistikaktivitäten weiter auszubauen.

Vor rund drei Jahren unterzeichneten die Städte Bückeburg und Espelkamp, die Wirtschafts-Betriebs-Gesellschaft Hille mbH, die Stadtwerke Preußisch Oldendorf und die Stadtwerke Lübbecke GmbH sowie die Mindener Hafen GmbH einen Koope-

rationsvertrag und besiegelten hierdurch ihre künftige Zusammenarbeit. Durch ihre Lage am Mittellandkanal als wichtige Ost-West-Verbindung und den Anschluss zur Weser besitzt die Region gleich zwei wichtige Wasserstraßen. Auch durch die Autobahnen A2 und A30 sowie die Bahnstrecke Ruhrgebiet – Hannover sind optimale Anbindungen vorhanden. Dadurch, dass im Bereich von Ostwestfalen und dem angrenzenden Niedersachsen eine mittelständische Branchenvielfalt vorhanden ist, kann durch die Zunahme von globalen Geschäftsbeziehungen ein stetiges Anwachsen des Logistikaufkommens verzeichnet werden. Mit der Fertigstellung der neuen

Mindener Weserschleuse und dem Ausbau der Mittelweser wird voraussichtlich Ende 2013 ein neuer Containerhafen in Minden in Betrieb gehen und ebenfalls dem Hafenband eingegliedert werden.

Die Kooperation Hafenband am Mittellandkanal hat sich zum Ziel gesetzt, alle Logistikaktivitäten zu bündeln, um somit schneller und effektiver auf Kundenbedürfnisse reagieren zu können. Um diese Aufgaben bewältigen zu können, wurde ein regionales Hafenmanagement bei der Mindener Hafen GmbH geschaffen. Das Projekt Hafenband war gleich im Jahr 2008 von der nordrhein-westfälischen Landesregierung als überregional bedeutsam eingestuft worden und wird deshalb mit 280.000 Euro Fördergeldern aus öffentlicher Hand unterstützt. Insgesamt steht dem länderübergreifenden Projekt bis zum Auslaufen des Förderzeitraums im März 2012 ein Volumen von 350.000 Euro zur Verfügung.

In der bisherigen Aufbauphase des Projektes standen hauptsächlich die Schaffung



Containerumschlag im Mindener Industriehafen



Die Häfen Espelkamp (rechts) und Lübbecke (links). Fotos; Jan Kruse

von einheitlichen Kommunikationsstrukturen, einem eigenem Internetauftritt und das Erstellen von Info- und Werbematerial im Vordergrund. Nach dem erfolgreichen Beenden dieser Phase wird jetzt mit der Akquise begonnen. Startpunkt dafür war die Transport- und Logistikmesse transport logistic in München im Mai diesen Jahres, auf welcher das Hafenband mit einem eigenen Messestand vertreten war. Hier konnten sich Interessierte mit dem neu entwickelten Informations- und Werbematerial versorgen und persönliche Gespräche führen.

Bislang wurden in den fünf beteiligten Häfen jährlich rund 460.000 Tonnen Güter umgeschlagen. Mit einem jährlichen Umschlag von rund 350.000 Tonnen sind die drei Mindener Häfen am bedeutendsten. Insbesondere bei dem Containerumschlag wird hier mit einem erheblichen Anstieg des Aufkommens gerechnet. Bislang können allerdings nur Schiffe bis zu einer Länge von 85 Metern den Containerterminal im Industriehafen anfahren. ■

Planfeststellungsverfahren für den Stichkanal nach Hildesheim beantragt

Künftige Durchfahrtshöhe wird 5,25 m betragen

Das Neubauamt für den Ausbau des Mittellandkanals in Hannover hat für den Neubau zweier Straßenbrücken über den Stichkanal nach Hildesheim die notwendigen Planfeststellungsverfahren nach Wasserstraßengesetz bei der Planfeststellungsbehörde beantragt.

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion in Hannover als zuständige Planfeststellungsbehörde hat die beiden Verfahren mit der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (Kommunen, Verbände, Behörden, etc.) eingeleitet.

Mit den Verfahren soll das öffentliche Baurecht für den Bau der Brücken Nr. 391 im Zuge der Landstraße 467 zwischen Groß Förste und Harsum sowie Nr. 385 im Zuge der Kreisstraße 522 zwischen Lühnde und Wätzum erlangt werden.

Im Zuge des geplanten Kanalausbaus sind die noch nicht erneuerten Brücken über den Stichkanal an die zukünftige Kanalbreite und Durch-

fahrtshöhe von 5,25 m anzupassen. Die beiden Brücken Nr. 391 und 385 sind zudem ohnehin zu erneuern, da sie beide in den zwanziger Jahren des letzten Jahrhunderts gebaut wurden und inzwischen das Ende ihrer Nutzungsdauer erreicht haben.

Auf Verlangen der Straßenbaulastträger, die sich an den Baukosten beteiligen, erhalten die neuen Brücken einen verbreiterten Straßenquerschnitt sowie einen separaten Radweg.

Die Planfeststellungsunterlagen, bestehend aus dem Erläuterungsbericht, den technischen Plänen, dem Bauwerks- und Grunderwerbsverzeichnis, dem landschaftspflegerischen Begleitplan sowie der Umweltverträglichkeitsuntersuchung werden ab dem 08.06.2011 für einen Monat in den Gemeindeverwaltungen von Algermissen (nur Brücke Nr. 385) und Harsum (nur Brücke Nr. 391) sowie beim Neubauamt für den Ausbau des Mittellandkanals in Hannover öffentlich zur Einsichtnahme ausgelegt. ■



HGK bringt Farbe in die Logistik

Die HGK ist ein modernes Dienstleistungsunternehmen des Kombinierten Ladungsverkehrs. Mit einem umfassenden Leistungsangebot in allen Bereichen der Logistik deckt die HGK die gesamte Dienstleistungspalette des modernen Güterverkehrs ab.

Häfen und Güterverkehr Köln AG
Harry-Blum-Platz 2 · 50678 Köln
Fon: +49 (0)221 3 90 0 · Fax: +49 (0)221 3 90 13 43
Internet: www.hgk.de



Die letzte Engstelle am zweischiffig ausgebauten Mittel-
landkanal wurde am 1. Juni 2011 beseitigt

Ausbau des MLK in Hannover- Misburg ist abgeschlossen

Die Ausbaurbeiten am Mittellandkanal (MLK) zwischen MLK-Km 172,155 und 172,340 in Hannover-Misburg südlich der ehemaligen Raffinerie sind abgeschlossen. Am 01.06.2011 wurde mit der Abnahme der Arbeiten die letzte Engstelle am zweischiffig ausgebauten Mittellandkanal beseitigt.

Die Hinterlandverkehre, aus den Seehäfen Hamburg über die Binnenwasserstraßen

Elbe und Elbe-Seitenkanal sowie aus Bremen über Mittelweser kommend, können damit ungehindert über den Mittellandkanal Hannover erreichen oder in Richtung Osten oder Westen passieren. Der Mittellandkanal ist damit von Km 0,0 am Abzweig aus dem Dortmund-Ems-Kanal bei Bergeshövede bis über die Landesgrenze Sachsen-Anhalt hinaus durchgehend zweischiffig für das überlange Großmotorgüterschiff (Länge:

135,00 m, Breite: 11,45 m, Tiefgang: 2,80 m) ausgebaut.

Die Arbeiten begannen im März 2010 mit dem Abriss der beiden letzten Brücken über dem Mittellandkanal in Hannover, die noch aus den zwanziger Jahren des letzten Jahrhunderts stammten. Die beiden Brücken überführten ein Anschlussgleis für die ehemalige Raffinerie in Misburg (Brücke Nr. 301) sowie die Güterbahn Hannover-Lehrte (Brücke Nr. 302) über den Mittellandkanal. Der verbliebene Bahnverkehr verläuft heute über die im Jahr 2008 neu errichtete Brücke Nr. 303.

Nach dem Abbruch der Brücken begann der eigentliche Ausbau der Wasserstraße. Der Mittellandkanal erhielt wie in der übrigen Stadtstrecke Hannover ein abgesenktes Spundwandufer mit einer Wasserspiegelbreite von 42,00 m und einer Wassertiefe von 4,00 m. Bei diesem speziellen Profilquerschnitt enden die Uferspundwände abwechselnd unter und über der Wasseroberfläche, so dass zum einen ein naturnäheres Ufer entsteht und zum anderen die Schifffahrt hinreichend Navigationshilfen zur Verfügung hat. Am Uferstreifen siedeln sich Pflanzen an und Tiere können den Kanal leichter verlassen.

Für das Einbringen der ca. 8,00 m langen Spundwände war es notwendig, die Spundwandtrasse mit Großbohrgeräten vorzubohren, da der Boden im Baufeld so dicht gelagert ist, dass die Spundbohlen anderenfalls nicht hätten in den Boden gerammt werden können.

Eine besondere Herausforderung war das Einbringen der Spundbohlen unter der neuen Brücke Nr. 303. Zum einem war die Arbeitshöhe stark eingeschränkt und zum anderen durften die baubedingten Erschütterungen keinen Einfluss auf die Höhenlage der neuen Brücke nehmen. Hierzu erfolgte eine baubegleitende Beweissicherung. Die Spundbohlen während des Neubaus der Brücke zu setzen, war aufgrund der kurzen Sperrpause der Deutschen Bahn AG für die Bahnstrecke nicht möglich.

Beidseits der Wasserstraße wurden die Betriebswege weitergeführt, so dass nun ein ungehinderter Fußgänger- und Radverkehr möglich ist. An der Nordostseite wurde zudem über eine Rampe ein neuer Zugang zum Betriebsweg geschaffen.

Die Bauleistung wurde vom Neubauamt für den Ausbau des Mittellandkanals in Hannover vergeben und von der Bauunternehmung Johann Bunte aus Papenburg ausgeführt. Den Brückenabbruch unterstützte die Firma A&S aus Lehrte. ■



Vorbohren der Spundwandtrasse



Lückenschluss mit Schiff und Zug.

Alle Fotos: NBA Hannover

60 renommierte PIANC-Experten besuchten das neue Schiffshebewerk Niederfinow

Mit 1 GMS künftig 104 statt heute 27 TEU Container transportieren

Die Region Berlin Brandenburg verfügt über 790 km Autobahnen, 1.485 km ausgebaute Bahnhauptstrecken und 900 km Bundeswasserstraßen.

Im Fadenkreuz der Transitgüterverkehre in Nord-Süd- und in West-Ost-Richtung gelegen, entwickelt sich die Region zu einem der führenden Logistik-Cluster in Europa. Allein der Transitverkehr in West-Ost-Richtung soll bis zum Jahr 2025 um über 52 Mio. Gütertonnen pro Jahr zunehmen. Auch den Hafenhinterlandverkehren werden hohe Wachstumsraten prognostiziert. Die Über-

nahme großer Teile des Hafenverbundes Stettin-Swinemünde durch die DB Schenker Rail GmbH hat die Fachwelt aufhorchen lassen. Gerade erst hat der DB Port Stettin einen neuen Containerterminal für Feederverkehre eröffnet und seine Umschlagkapazität auf mehr als 200.000 TEU pro Jahr erweitert. Der Neubau des Schiffshebewerkes Niederfinow macht auch die wichtige Wasserstraßenverbindung zwischen Berlin und Stettin fit für den Containerverkehr. Neben Lübeck verfügt an der Ostsee nur der Hafenverbund Stettin-Swinemünde über einen

Anschluss an das 22.000 km lange Binnenwasserstraßennetz in Europa. Mit Inbetriebnahme des neuen Hebewerkes kann ab dem Jahr 2015 eine Brückendurchfahrthöhe von 4,70 m auf dieser Relation angeboten werden, zwischen Stettin und Eberswalde bereits nahezu ganzjährig 5,25 m. Damit kann ein modernes Großmotorgüterschiff künftig 104 statt heute 27 TEU Container transportieren. Mit zunehmendem Baufortschritt rückt die Baustelle für den Bau des neuen Schiffshebewerkes Niederfinow daher zunehmend in den Fokus der Fachwelt.

Am 20. Mai 2011 informierten sich rund 60 renommierte Experten des PIANC über das mit 70 Mio. € aus dem Europäischen Fond für regionale Entwicklung (EFRE) geförderte Bauvorhaben. Der HUPIANCUH ist weltweit die internationale Berufsvereinigung der Verkehrswasserbau- und Hafenbauingenieure und hat seine mehrtätige Jahreshauptversammlung 2011 in Berlin abgehalten . ■

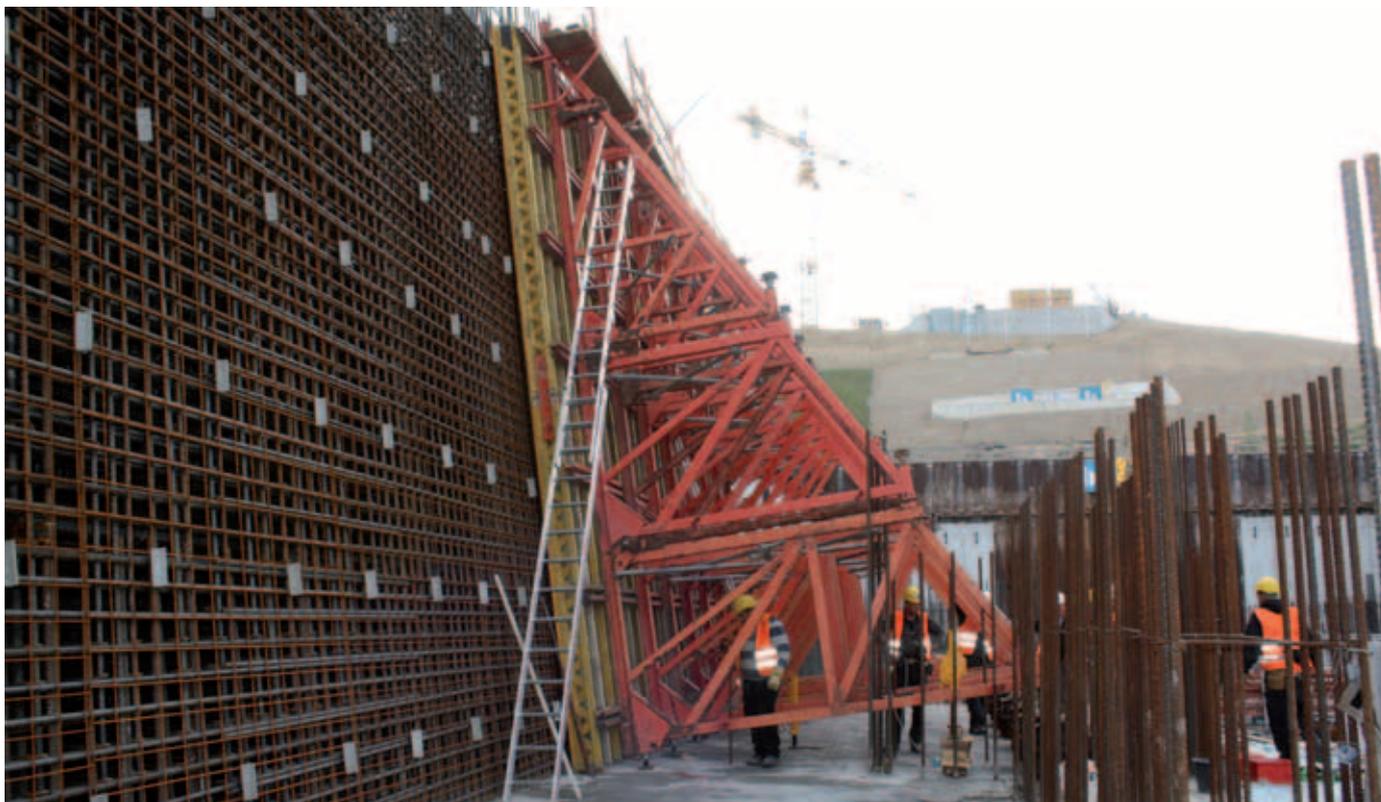


Foto oben links: Die Teilnehmer des PIANC-Baustellentages werfen einen Blick in die Baugrube. Foto oben rechts: Fachkundige Erläuterungen für die Gäste gab es im Infozentrum Niederfinow.

Großes Bild unten: Schalungsbau, Betonage der aufgehenden Wände der Trogwanne des Hebewerkes.

Alle Fotos: WNA Berlin

Elektriker vom Bauhof Bergeshövede des WSA Rheine haben ein neues Beleuchtungskonzept entwickelt

Leichtere Einfahrt in LED-gekennzeichnete Schleusen

Üblicherweise sind Schleusenachsen (Kammermitten) bisher mit gelb gestrichenen Stangen mit oben aufgesetzter runder Scheibe - auch Lollipop genannt - als Zielmarkierung ausgeführt. Diese visuellen Einfahrtshilfen erleichtern den Schiffsführer die Schleuseneinfahrt. Tagsüber sind sie für die Talfahrer, und hier besonders für Leefahrer, ein recht einfaches und verlässliches Hilfsmittel, um auf die Kammermitte anzuhalten.

Jedoch bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter mangelt es an passender Beleuchtung. Dieses Manko spornte die Elektriker vom Bauhof Bergeshövede des Wasser- und Schiffsamtes in Rheine an, ein neues Beleuchtungskonzept dieser Einfahrtshilfen zu entwickeln. Zunächst wurde in einem Pilotbetrieb die Schleuse Rodde bei DEK km 1112,5 ausgerüstet.

Dies wurde aus der Schifffahrt äußerst positiv gesehen. Dabei wurde weiter ange-regt, auch für die Bergfahrt nach Verbesserungen zu suchen. Hier wurde eine Lösung entwickelt, mit der die über das Schleusen-

unterhaupt verlaufende Brücke, in Position „Kammermitte“, eine LED-Leiste installiert werden konnte.

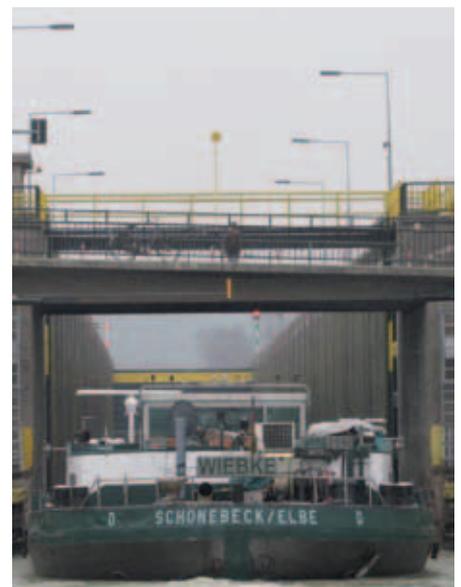
Um einen zusätzlichen Einspar effekt zu erzielen, werden die LED-Beleuchtungen nur mit dem Einfahrtssignal eingeschaltet. So wird der Einsatz der schon von Haus aus äußerst sparsamen LED-Beleuchtung (Lebensdauer etwas 50.000 Betriebsstunden) nochmals durch den tatsächlichen gestoppt. Mit dieser Installation wird also mit geringsten Mitteln ein Höchstmaß an Sicherheit für die Schifffahrtsstrebenden und die Anlagen des WSA Rheine erreicht. Dies gilt insbesondere deshalb, da die inzwischen rund 100 Jahre alten und nur 10 m breiten Schleusenkammern im Jahre 2011 für Fahrzeuge bis zu 9,65 m Breite zugelassen werden sollen.

Auch im Hinblick auf die anstehende Fernbedien- gung der Schleusen Bevergern, Rodde, Altenrheine, Vennhaus, Hesselte und Glee- sen wird das neue Beleuchtungskonzept der Schleusenachse zu mehr Sicherheit im Schleusenbetrieb beisteuern. Viele Binnenschiffer gaben eine sehr po-



Schiffseigner Stephan Schepers - hier vor einer „alten“ Markierung - ist zufrieden mit der LED-Einfahrtshilfe.

sitive Rückmeldung an das WSA Rheine. Auch Schiffseigner Stephan Schepers vom MS Berlena“, der die Strecke Bevergern - Glee- sen des Öfteren befährt, findet die LED-Einfahrtshilfen des WSA Rhein sehr gut und hilfreich. Er regte an, auch an den Schleusenoberhäuptern, die heute mit rot-weißen bzw. grün-weißen Stangen gekennzeichnet sind, eine Verbesserung durch eine direkte Beleuchtung herbeizuführen. Die Elektriker des Bauhofs Bergeshövede haben diesen Wunsch aufgegriffen und versuchen, auch hierfür eine Lösung zu finden. Voraussichtlich wird hierzu zunächst nur eine Schleuse als Pilotbetrieb ausgestattet, um dann - wie auch in der Vergangenheit - im ständigen Kontakt mit der Schifffahrt eine optimale Beleuchtung zu erreichen, die zu noch mehr Sicherheit im Schleusenbetrieb beiträgt. ■



Die neue LED-Einfahrtshilfe (linkes Foto, genau Bildmitte) erleichtert die Arbeit der Schiffsführung. Rechts: MS „Wiebke“ bei der Einfahrt in eine LED-gekennzeichnete Schleuse. Alle Fotos: WSA Rheine



Danser Shipping ist, zusammen mit Danser Containerline, Teil der Danser Group mit Hauptsitz in Sliedrecht, Niederlande. Eine unserer Hauptaktivitäten ist das Anbieten von Containerliniendiensten auf dem Rhein, wofür eigene Schiffe eingesetzt werden.

Auf der Strecke ab den Seehäfen Antwerpen und Rotterdam nach Basel v.v. sind dies die folgenden Koppelverbände:

Eiger – Nordwand
Grindelwald – Mürren
Laurent – Laurens
Marla Duo – Marla

Die Verbände fahren 7 Tage pro Woche, 365 Tage pro Jahr. An Bord sind mindestens 5 Mitarbeiter, welche für den alltäglichen Lauf der Dinge verantwortlich sind. Der Einsatz an Bord ist grundsätzlich 1:1 (zum Beispiel 3 Wochen an Bord und anschliessend 3 Wochen Urlaub).

Wir sind auf der Suche nach:

SCHIFFSFÜHRERN
(Patent Seehafen – Basel + ADNR)
(Erfahrung mit Container und Stauplan 2000)

STEUERMÄNNERN
(Patent Seehafen zumindest bis Mannheim)

Auch Ablöser !

Kenntnis der deutschen Sprache ist unerlässlich! Kenntnisse der französischen und niederländischen Sprache wird gewünscht.

Nebst einem marktgerechten Lohn bieten wir einwandfreie Arbeitsbedingungen.

Ihre Bewerbung mit Curriculum Vitae senden Sie bitte an:

Danser Shipping AG
Postfach 165
Schäferweg 18
CH-4019 Basel
Abt. Reedereimanagement / Schiffspersonal

oder per E-Mail an:

koenraad.slooter@danser.ch

MIT ALLEN WASSERN GEWASCHEN

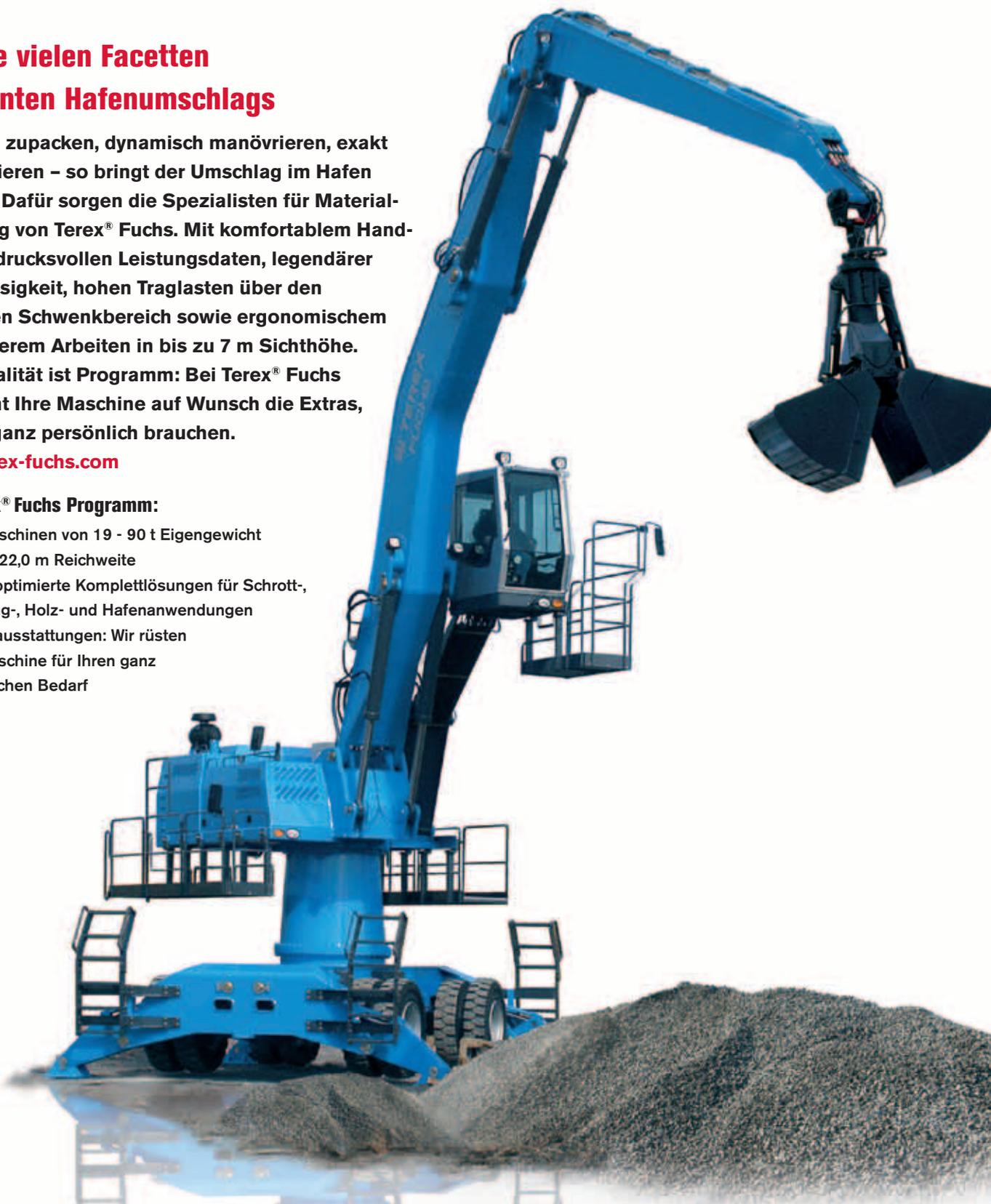
Für die vielen Facetten effizienten Hafenumschlags

Kraftvoll zupacken, dynamisch manövrieren, exakt positionieren – so bringt der Umschlag im Hafen Gewinn. Dafür sorgen die Spezialisten für Materialumschlag von Terex® Fuchs. Mit komfortablem Handling, eindrucksvollen Leistungsdaten, legendärer Zuverlässigkeit, hohen Traglasten über den gesamten Schwenkbereich sowie ergonomischem und sicherem Arbeiten in bis zu 7 m Sichthöhe. Individualität ist Programm: Bei Terex® Fuchs bekommt Ihre Maschine auf Wunsch die Extras, die Sie ganz persönlich brauchen.

www.terex-fuchs.com

Das Terex® Fuchs Programm:

- ▶ Lademaschinen von 19 - 90 t Eigengewicht und bis 22,0 m Reichweite
- ▶ Einsatzoptimierte Komplettlösungen für Schrott-, Recycling-, Holz- und Hafenanwendungen
- ▶ Spezialausstattungen: Wir rüsten jede Maschine für Ihren ganz spezifischen Bedarf



TEREX® | FUCHS

WORKS FOR YOU.