

# Schifffahrt - online

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik



## Neues Konzept aus Österreich

**Containerschiff für Rhein und Donau mit 704 TEU**

Seite 38

## Kölner Hafengegner scheitern

**Entscheidung: Ausbau im Interesse des Gemeinwohls**

Seite 9

## esa EuroShip: Das Kompetenzzentrum der Allianz für Schiffsversicherungen.

- Hohe Expertise und Solidität
- Expertenteam mit langjähriger Erfahrung
- 24 Std. Schadenhotline, 365 Tage im Jahr
- Umfangreiche Assistance-Leistungen
- Europaweites Netzwerk an Sachverständigen
- Beratung vor Ort

Weitere Informationen erhalten Sie bei Ihrem Versicherungsfachmann oder bei:

[www.esa-allianz.de](http://www.esa-allianz.de) Telefon: +49 (0) 71 36. 9 51 33 13

Ein Unternehmen der Allianz 



# Schifffahrt - online

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

## Abonnement Printausgabe Bestellung per Fax ++49 (0) 211/383684

Telefon ++49 (0) 211/383683 E-Mail: bestellung@schifffahrt-online.de www.schifffahrt-online.de  
Jetzt ausfüllen und direkt bestellen: F. Barg Verlag UG (haftungsbeschränkt), Scheidtstr. 6, 40239 Düsseldorf

### Jahresabo *Schifffahrt online* zum Vorzugspreis von € 36,- (Ausland € 54,-)

Ja, ich möchte *Schifffahrt online* als Printausgabe im Jahresabonnement 9 x jährlich zum Vorzugspreis von € 36,- inkl. MwSt. und Versand (Ausland € 54,-inkl. Versand) beziehen. (Mindestbezugszeitraum ist ein Jahr. Kündigungen sind schriftlich möglich zum Ende eines Berechnungszeitraumes mit einer Frist von 6 Wochen.)

### 2 Printausgaben *Schifffahrt online* kostenfrei testen - und erst dann entscheiden

Ich möchte *Schifffahrt online* erst die nächsten zwei Ausgaben kostenfrei testen. Wenn ich *Schifffahrt online* danach nicht weiter beziehen möchte, teile ich dies innerhalb von 10 Tagen nach Erhalt der zweiten Ausgabe dem F. Barg Verlag UG, Scheidtstr. 6, 40239 Düsseldorf, mit. Andernfalls wünsche ich die regelmäßige Zustellung im Jahresabonnement (9 x jährlich) zum Jahresvorzugspreis von € 36,- inkl. MwSt. und Versand, (Ausland € 54,-inkl. Versand).

Firma  Privat

Name \_\_\_\_\_ Vorname \_\_\_\_\_

Firma (bitte nur bei Firmenanschrift angeben) \_\_\_\_\_

Beruf/Funktion/Abteilung \_\_\_\_\_

Straße, Nr./Postfach \_\_\_\_\_

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

Telefon \_\_\_\_\_ Fax \_\_\_\_\_ Mobil \_\_\_\_\_

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

Geburtsdatum \_\_\_\_\_

Datum, 1. Unterschrift \_\_\_\_\_

**Vertrauensgarantie:** Mir ist bekannt, dass ich diese Bestellung innerhalb von zwei Wochen ohne die Angabe von Gründen bei dem F. Barg Verlag UG (haftungsbeschränkt), Scheidtstr. 6, 40239 Düsseldorf, schriftlich widerrufen kann. Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Absendung. Dies bestätige ich mit meiner 2. Unterschrift.

Datum, 2. Unterschrift \_\_\_\_\_

### Zahlungsweise

Hiermit ermächtige ich Sie zum Einzug der Abogebühren von meinem Konto

Konto-Nr. \_\_\_\_\_ BLZ \_\_\_\_\_

Kreditinstitut, Ort \_\_\_\_\_ **Diese Einzugsermächtigung kann ich jederzeit schriftlich widerrufen.**

Datum, Unterschrift des Kontoinhabers \_\_\_\_\_

Ich zahle gegen Rechnung

Rechnungsanschrift (falls abweichend von Lieferanschrift)

Name \_\_\_\_\_ Vorname \_\_\_\_\_

Firma \_\_\_\_\_

Abteilung \_\_\_\_\_

Straße, Nr./Postfach \_\_\_\_\_

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

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



Friedbert Barg  
Herausgeber und Chefredakteur

**Jede Krise geht einmal zu Ende, auch die jetzige.**

## Abwracken wäre die falsche Maßnahme

Die deutsche Binnenschifffahrt ist sich - zumindest in der Mehrheit der Schifffahrtstreibenden - einig: Eine Abwrackaktion zum jetzigen Zeitpunkt wäre die falsche Maßnahme, denn die Schiffe, die jetzt abgewrackt würden, stünden in Zukunft nicht mehr zur Verfügung.

Was zunächst vielleicht - angesichts der momentanen Weltwirtschaftslage - unsinnig erscheint, ist völlig richtig. Jede Krise geht einmal zu Ende, auch die derzeitige. Die Wirtschaft wird wieder anlaufen, es wird wieder mehr produziert - und damit auch wieder mehr transportiert werden. Dafür sind dann wiederum mehr Schiffe erforderlich, als aktuell eingesetzt werden können. Und wenn die fehlen, müssten sie neu gebaut werden, aber gerade dafür würde dann das Geld fehlen ... Derzeit wird ja nichts eingenommen, was für den Bau neuer Schiffe auf die berühmte hohe Kante gelegt werden könnte.

Viel effizienter ist dagegen das Bemühen des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB), Mittel aus dem von der Binnenschifffahrt selbst angelegten Fond zu bekommen. Einem Fond, in dem derzeit rund 40 Millionen Euro zwar Zinsen bringen, aber ansonsten vor sich hindösen und auf ihren Einsatz warten. Jetzt wäre der Zeitpunkt gekommen, an dem ihr Einsatz wichtig, ja sogar lebenswichtig, für die meist kleinen und mittelständischen Unternehmen der Binnenschifffahrt wäre, denn ihnen steht das Wasser bis zum Halse.

Jetzt braucht die Binnenschifffahrt Geld aus dem Topf, in den sie selbst eingezahlt hat, jetzt braucht sie die Hilfe und Unterstützung der Abgeordneten und der Behörden, die den Fond verwalten und über die - teilweise - Freigabe entscheiden. Möglichkeiten dazu gibt es.

Der BDB hat gut daran getan, zeitnahe und zielgerichtete Gespräche mit den Fraktionen des Deutschen Bundestages, einzelnen Abgeordneten und der Wasser- und

Schifffahrtsverwaltung aufzunehmen, denn eine Entscheidung - zugunsten der Binnenschifffahrt - muss möglichst schnell getroffen werden. Zum einen, weil die Lage für das Gewerbe wirklich bedrohlich ist, zum anderen, weil die derzeitige Legislaturperiode des Bundestages bald zu Ende geht und sich eine Entscheidung durch den erst im September neu zu wählenden Bundestag zu lange hinziehen würde.

Bisher kann sich die deutsche Binnenschifffahrt - von ein paar kleineren Ausrutschern mal abgesehen - im Großen und Ganzen nicht sonderlich über „die Politiker“ beklagen, sie ist zumeist gut behandelt worden. Sei es bei der Zuteilung der Mittel für die Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf verschiedenen Binnenwasserstraßen, sei es bei Modernisierungsmaßnahmen - oder sei es beim Ausbildungsförderprogramm, an dem die Abgeordnete Annette Faße besonderen Anteil hatte.

Gerade dank dieser Ausbildungsförderung konnte die Binnenschifffahrt eines ihrer gravierendsten Probleme lösen: den seit Mitte der 90er Jahre sprunghaft angestiegenen Altersdurchschnitt der Schiffsbesatzungen, weil zum Beispiel Partikuliere wegen des Wegfalls des Frachtentarifs und der sich daraus ergebenden Mindereinnahmen keinen Berufsnachwuchs ausbilden konnten. Das Geld dazu fehlte.

Heute ist es so, dass sich allein im letzten Jahr über 400 Jungen und Mädchen für den Beruf des Binnenschiffers entschieden haben und eine Ausbildung an Bord, im Schiffer-Berufskolleg in Duisburg-Homberg, an Bord des Schulschiffs „Rhein“ und in der Schule in Schönebeck durchlaufen.

Den Jungen und Mädchen sei gesagt, dass sie sich trotz der aktuellen Krise, die ja auch andere Wirtschaftszweige getroffen hat, für den richtigen Beruf entschieden haben.

*Die Binnenschifffahrt hat Zukunft und ist zuverlässig.*



**Ermittlung von Überkapazitäten** 14



**„Eiltank 233“ ist jetzt ein Doppelhüllentankschiff** 44



**„Patricia“ - ein Neubau der TEUSVLOT** 48



**Doris Bures: Verkehre gezielt auf die Wasserstraße lenken** 56

## Binnenschifffahrt

- Die Binnenschifffahrt braucht dringend finanzielle Hilfe - aus dem eigenen Topf 10
- Rhein-Spree-Express schlägt in Krefeld und ARA-Häfen um 11
- Staatliche Mittel besser an anderer Stelle einsetzen? 12
- In der Schweiz gilt die Rheinschifffahrt als umweltfreundlichster Verkehrsträger 13
- Die exakte Größe von Überkapazitäten vermag niemand genau zu benennen 14
- „Reisen auf Europas Flüssen“ bis 3.6. im SWR-Fernsehen 17
- BPS: Vor 80 Jahren Start mit ersten Motorfähren 18
- Die Köln-Düsseldorfer hofft auf noch mehr Fahrgäste in der laufenden Saison 19
- Die größte Transportmesse der Welt wächst trotz der weltweiten Wirtschaftskrise und gewinnt immer mehr Aussteller. Über 1.750 sind es in diesem Jahr
- Binnenhäfen und Binnenschiffsreedereien auf der transport logistic in München 20
- BÖB mit 69 Mitgliedsfirmen und Partnern in München 22
- Hamburg zeigt Flagge in München 22
- „Das Verkehrssystem Wasserstraße – Die Rettung vor dem Verkehrskollaps?!“ 23
- Strategien für den Güterverkehr zu Wasser 24
- See- und Binnenhäfen als logistisches System 25
- Karriere-Speed-Dating auf der transport logistic 26
- Wohin geht die Reise? 26
- Frankreichs größte Hafenaakteure sind auf der transport logistic vertreten 27
- Carl Rehder Gruppe - Breite Auswahl an Versicherungen hilft, die Versicherungskosten zu senken 28
- Georg Duncker - Kompetente Betreuung in allen Versicherungsfällen 30
- Die VSV verfügt über ein weites Mitarbeiternetz 31
- esa - Die Mitarbeiter der esa beschränken sich nicht nur auf Schreibtischarbeit 32
- Geschichten aus der Schifffahrt (IV) - Gespräch mit einem Zeitzeugen ... (2. Teil) 34
- MS „Jenny“ alias MS Wissenschaft 2009 Alltag trifft Forschung 36
- Frankreich will die Wettbewerbsfähigkeit seiner Binnenhäfen steigern 37

## Schiffstechnik

- Ein neues Containerschiff für den Verkehr auf Wasserstraßen der Klassen Va und Vb und größer sowie im küstennahen Verkehr Über Rhein und Donau mit 704 TEU 38
- Die Duisburger Reederei Jaegers setzt den Umbau von Einhüllen- zu Doppelhüllentanker erfolgreich fort „Eiltank 233“ ist jetzt ein Doppelhüllentankschiff 44

**Titelbild:** Containerumschlag in Berlin

Foto: Talke Logistics / BEHALA

## Schiffstechnik

- Ein Neubau der TEUSVLOT für die VOF Patricia Shipping TMS „Patricia“ feierlich getauft und in Sliedrecht in Dienst gestellt 46
- Feier mit Vertriebspartnern auf der Neptun Werft „A-Rosa Viva“ auf Kiel gelegt 47

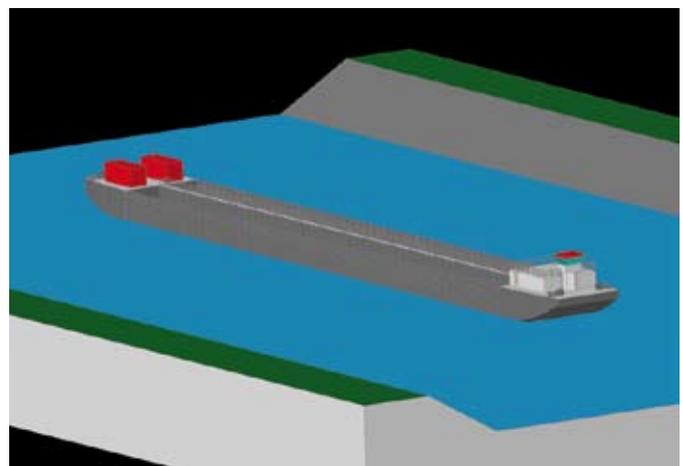
## Wasserstraßen und Binnenhäfen

- Allein Container- und Mineralölumschlag trotzen der Wirtschaftskrise; Deutliche Rückgänge im Dortmunder Hafen 48
- DCH-Betriebsleiter Klaus Fürchtenicht legt Wert auf einen schnellen Containerumschlag, denn die Container-Binnenschiffe fahren nach einem engen Zeitplan  
Im Düsseldorf Containerterminal fahren die Mitarbeiter am liebsten Ferrari 49
- Die Neuss Düsseldorfer Häfen sind in ihren Aktivitäten breit aufgestellt  
Trotz Rückgängen beim Güterumschlag- eine insgesamt erfreuliche Entwicklung 50
- Mannheimer Häfen: Mehr Erdöl und Gase  
Wasserseitiger Güterumschlag blieb stabil 51
- Donau zwischen Straubing und Vilshofen: Ausbauegner mobilisieren für Variante „A“ 52
- Wasserseitig fiel das Aufkommen in dem Donauhafen zwar um drei Prozent zurück, doch landseitig wurden rund sechs Prozent mehr Güter umgeschlagen  
Linzer Hafen: In der Lagerlogistik gab es im Jahr 2008 volle Auslastung 55
- Der österreichischen Verkehrsministerin Doris Bures ist die Binnenschifffahrt ein sehr wichtiges Anliegen  
Verkehre gezielt auf die Wasserstraße lenken 56
- Schleuse Münster 1: Ein Stück Zukunft, das uns alle überdauern wird 58
- Neues Hafen-Kontor Karlsruhe in historischen Räumen  
Vom Senf zu Dienstleistungen 59
- Gesamtleistung steigt auf Spitzenwert von 139 Mio. Euro  
Erfolgreiches Jahr für die duisport-Gruppe 60
- Containerverkehr mit umweltfreundlichen Binnenschiffen wuchs im vergangenen Jahr um 29 Prozent  
Binnenschifffahrt erreicht in Hamburg Rekordergebnis 61
- Der Vorstand der Häfen und Güterverkehr Köln AG ist sich sicher, dass die rezessive Phase nur vorübergehend ist  
Trotz geringeren Gewinns wagt die HGK weitere Investitionen im laufenden Jahr 62

## Inserentenverzeichnis

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

esa Schiffs- und Yachtversicherungen	<b>Titelseite</b>
Carl Rehder GmbH Assekuranz	<b>13</b>
Magdeburger Hafen GmbH	<b>25</b>
F. Barg Verlag UG	<b>2. Umschlagseite</b>
Kampers Scheepskonstruktie BV	<b>47</b>
Kiebitzberg Schiffswerft GmbH & Co. KG	<b>7</b>
Ludwig & Jakob Götz GmbH	<b>38</b>
Neuss Düsseldorfer Häfen GmbH	<b>21</b>
RMT Rhein Mosel Transport GmbH	<b>8</b>
KVVH GmbH Rheinhäfen Karlsruhe	<b>23</b>
Riwa Boating International	<b>44</b>
Schiffkinderheim Mannheim	<b>17</b>
Schiffswerft Karcher GmbH	<b>39</b>
Staatliche Rhein-Neckar-Hafengesellschaft Mannheim mbH	<b>27</b>
Verhaar Omega BV	<b>47</b>
Via Donau - Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH	<b>57</b>
Wernz GmbH	<b>42</b>
Wittig GmbH	<b>9</b>



Über Rhein und Donau mit 704 TEU 38

## Rubriken

<b>Editorial</b>	<b>3</b>
<b>Impressum</b>	<b>6</b>

## Schifffahrt-online

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Die Fachzeitschrift, die auch an Bord gelesen wird.

So erreichen Sie uns: Tel. +49-211-383683 Fax +49-211-383684  
E-Mail: redaktion@schifffahrt-online.de

Mit **Schifffahrt-online** sind Sie immer auf dem neuesten Stand.  
**Klar und ohne Schnörkel.**

## Impressum

# Schifffahrt-online

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

[www.schifffahrt-online.de](http://www.schifffahrt-online.de)

2. 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

Büroorganisation: Simone Kharrat (s.kharrat@schifffahrt-online.de)  
Vertrieb: Bianca Cambrozzi (b.cambrozzi@schifffahrt-online.de)  
Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf. Tel. 0211-383683, Fax 0211-383684

### Chefredakteur

Friedbert Barg (f.barg@schifffahrt-online.de)

### Autoren/Korrespondenten

Schiffstechnik:	Dipl.-Ing. Volker Renner
Wirtschaft:	Dr. Hermann Blankmann
Region Köln:	Jennifer Held
Region Düsseldorf/ Duisburg:	Sabine Schumacher
Mittelrhein:	Karl Gerhard
Westdt. Kanalgebiet/ Niedersachsen:	Jan Kruse
Österreich:	Josef Müller
Oberrhein/ Schweiz/Frankreich:	John C. Albrecht

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

### Anzeigen

**Hessen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Baden-Württemberg, Bayern, Schweiz:** Christel Katharina Thorenz, Frauensteige 23/1, 89075 Ulm, Tel. ++49-(0)731-9270805, ++49 (0)3212-2587751. [ckt@verlag-wortfluss.de](mailto:ckt@verlag-wortfluss.de)

**Hamburg, Bremen, Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Berlin, Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Thüringen, Sachsen:** Günter Achenbach, Brackeler Hellweg 165, 44309 Dortmund, Tel. ++49-(0)231-7761992, ++49 (0)231-9508862. [mail@achenbach-media.de](mailto:mail@achenbach-media.de)

**Niederlande, Belgien, Luxemburg:** Eckhard Pannen, Rathausstraße 36, 46519 Alpen, Tel. ++49-(0)2802-6991#, Fax ++49 (0)2802-809561. [eckhardpannen@t-online.de](mailto:eckhardpannen@t-online.de)

Anzeigenpreisliste Nr. 2/09 vom 21.4.2009

### Druck

Druckerei Busch GmbH  
Raiffeisenring 31  
46395 Bocholt

Die erste Printausgabe der Fachzeitschrift *Schifffahrt online* ist meiner verstorbenen Frau, Petra Barg, gewidmet. Sie war an den Vorbereitungen zur Verlagsgründung sowie dieser Ausgabe beteiligt und ist am 1.3.2009 an den Folgen einer kurzen schweren Krankheit gestorben.  
Friedbert Barg, Herausgeber



## Partikuliere und Reedereien

# Bargeldloses Bezahlen im EU-Binnenmarkt wird attraktiver

**Das bargeldlose Bezahlen wird in der Europäischen Union einfacher und attraktiver. Nach Verabschiedung zweier Richtlinien durch den EU-Ministerrat gelten ab Herbst 2009 EU-weit gleiche Gebühren für inländische sowie für grenzüberschreitende Zahlungen.**

Außerdem wird spätestens ab 2011 eine neue Richtlinie zu „elektronischem Geld“ wie etwa auf Geldkarten in den Mitgliedstaaten umgesetzt. Danach können E-Geld-Institute bereits mit einem Anfangskapital von 350 000 Euro ihre Dienste auf dem Markt anbieten. Eine neue Aufsichtsregelung legt darüber hinaus die neuen Bestimmungen der zu berechnenden Eigenmittelausschüttung sowie das Anfangskapital fest.

EU-Binnenmarktkommissar McCreevy sagte dazu: „Die beiden Maßnahmen stellen neben den bemerkenswerten Bemühungen der Zahlungsverkehrsbranche für die Entwicklung von Produkten im Einheitlichen Europäischen Zahlungsverkehrsraum (SEPA) einen entscheidenden und rechtzeitigen Schritt hin zur Verwirklichung des Binnenmarkts für den Zahlungsverkehr dar. Gemeinsam mit der Richtlinie über Zahlungsdienste werden diese Maßnahmen die Rechtsgrundlage schaffen, die für

einen klaren, sicheren und stabilen Markt unerlässlich ist.“ Ab 1. November 2009 tritt die Zahlungsverkehrsrichtlinie in Kraft und bis 2011 wird die E-Geld-Richtlinie nationales Recht.

Die neuen Vorschriften werden zusammen mit der Abschaffung des Ausschließlichkeitsprinzips den E-Geld-Instituten, die in anderen Geschäftsbereichen wie z.B. der Telekommunikation tätig sind, die Entwicklung innovativer Dienstleistungen im Zahlungsverkehrsmarkt erleichtern. Außerdem legt die Richtlinie hohe Verbraucherschutzstandards beim Schutz als auch bei der Rückzahlung von Geld an die Verbraucher fest. Zur Erleichterung der Einführung des SEPA-Lastschriftverfahrens am 1. November 2009 führt die Verordnung Übergangsregeln für multilaterale Interbankenentgelte und die Zugänglichkeit von Lastschrifttransaktionen ein.

Diese Übergangsregeln geben der Zahlungsverkehrsbranche genügend Zeit für die Ausarbeitung eines langfristigen Geschäftsmodells für Lastschriften entsprechend den Wettbewerbsregeln.

**Detaillierte Informationen gibt es unter diesem Link: [http://ec.europa.eu/internal\\_market/payments/framework/index\\_de.htm](http://ec.europa.eu/internal_market/payments/framework/index_de.htm)** ■

## Sondertransporte in der Binnenschifffahrt

# IVR-Kongress am 28./29.5. am Atlantik in Bordeaux

**Ihre alljährlich stattfindende Mitgliederversammlung hält die Internationale Vereinigung des Rheinschiffsgregisters in diesem Jahr an der französischen Atlantikküste, in Bordeaux, ab. IVR-Generalsekretärin Resi Hacksteiner teilte mit, dass sich der Workshop im Rahmen des Kongresses mit dem Thema „Sondertransporte in der Binnenschifffahrt“**

befasst. Dieses Thema wurde unter anderem wegen der in Bordeaux durchgeführten Transporte von Airbus-Teilen mit Binnenschiffen gewählt.

Am Tag vor dem Kongress, am 27.5., findet die Sitzung des Direktionsausschusses statt, am Haupttag, dem 28.5., tagen die Havarie-Kommission und der Verwaltungsrat der IVR. ■

## Kurzstreckenseeverkehr

### Robert O. Drewes VFKSV-Vorstand

**Die Mitglieder des Vereins zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs e.V. wählten auf Ihrer diesjährigen Hauptversammlung einen neuen Vorstand. Der Bremer Schiffsmakler Robert O. Drewes wurde einstimmig zum Vorsitzenden des Gremiums gewählt.**

Der Inhaber der Firma THB Transport- und Handelsberatung GmbH in Bremen und Honorarkonsul der Republik Österreich, bedankte sich für das Vertrauen der Mitglieder und kündigte an, das Projekt mit neuen Impulsen und einer stärkeren Ansprache von Verladern und Spediteuren zu forcieren.

Zu weiteren Vorstandmitgliedern wurden folgende Herren wiedergewählt:

Thomas Brüggemann, Geschäftsführer Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Reederei Hamburg (Stellvertreter); Werner Gruhl, Kali-Transport GmbH, Hamburg; Robert Baack, Geschäftsführer Lehnkering Reederei GmbH, Duisburg. Neu in den Vorstand wählten die Mitglieder Kapitän Detlev Bütow, Geschäftsführer der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH Dresden.



Konsul Robert O. Drewes

Der Verein zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs e.V. ist Träger des Short-sea shipping Inland Waterway Promotion Center (SPC), welches sich seit 2001 als Public Partnership mit der Verlagerung von Transporten von der Straße auf das Wasser beschäftigt.

## Auch im BDB-Fachausschuss Personenschiffahrt aktiv

### Michael Maul zum neuen Vorsitzenden des Deutschen Fährverbandes gewählt

**Der Deutsche Fährverband hat in seiner jährlichen Hauptversammlung am 2. April in Papenburg Michael Maul zum seinem neuen Vorsitzenden gewählt.**

Maul, seit 2002 stellvertretender Vorsitzender, löst damit Klaus Krämer nach 7 Jahren an der Spitze des Verbandes ab. Die Hauptversammlung wählte Klaus Hammerl und Kurt Bendel zu den neuen Stellvertretern.

Maul will als neuer Vorsitzender die erfolgreiche Arbeit des Deutschen Fährverbandes auch in Zukunft fortsetzen: „Wir verstehen uns als Vertretung aller etwa 360 Binnenfähren in Deutschland und werden auch zukünftig für deren Interessen bei staatlichen Institutionen, Verbänden und Organisationen eintreten.“

So konnte der Fährverband in den Jahren 2007 und 2008 beispielsweise bei der Neugestaltung der Binnenschiffsuntersuchungsordnung durch das Bundesverkehrsministerium die Anliegen der Binnenfähren erfolgreich einbringen – vom umfassenden Bestandsschutz bis hin zum Erhalt von Seilfähren.

Maul erklärte folgende Ziele für die Zeit seines Vorsitizes: „Der Deutsche Fährverband will konstruktiv bei Gesetzgebungen und Verordnungen mitwirken. Eine unserer Hauptaufgaben sehen wir aber auch in der Bewertung und Zusammenfassung von Vorschriften und Gesetzen für unsere Mitglieder, um diesen schnelle und unkomplizierte Informationen über aktuelle Sachverhalte zu ermöglichen.“ Die Hauptaufgabenfelder für das kommende Jahr sind



Michael Maul

neben der Nachbereitung der BinSchUO vor allem die Neugestaltung der Fährverordnung sowie die Patent- und Besatzungsvorschriften. Maul sagte dazu: „Die konstruktive Zusammenarbeit mit dem Bundesverkehrsministerium der letzten beiden Jahre hat gezeigt, dass es eine gute Grundlage für die Interessensvertretung der Binnenfähren gibt.“

Als Vorsitzender des Deutschen Fährverbandes ist Michael Maul auch in die Arbeit des Fachausschusses für die Personenschiffahrt im Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt (BDB) eingebunden. ■

## Die Arbeiten sind jetzt öffentlich ausgeschrieben

### Der Seine-Nord Europe Kanal soll 2015 in Betrieb genommen werden

**Die französische Behörde für Binnenwasserstraßen VNF (Voies navigables de France) hat jetzt die Realisierung des Seine-Nord Europe Kanals, dem französischen Teil des Seine-Scheldt Projekts, öffentliche ausgeschrieben.**

Mit einer Verbindung von Amsterdam nach Paris wird der Seine-Scheldt Kanal die logistischen Möglichkeiten in Nordeuropa erneuern. Der Kanal wird das Hinterland von sieben bedeutenden maritimen Häfen in Nordeuropa, die gemeinsam 60% des wirtschaftlichen Verkehrs

zwischen der EU und dem Rest der Welt abwickeln, weiter verstärken.

Seine-Nord Europe wird von einer Public Private Partnerschaft (PPP) finanziert. Die Bekanntmachung der öffentlichen Ausschreibung ermöglicht privaten Betreibern, die im Bereich Konzeption, Instandhaltung, Erneuerung und Finanzierung tätig sind, ihr Interesse zur Teilnahme am kompetitiven Dialog zur Konstruktion des 106 km langen Kanals auszudrücken.

**Detailliertere Informationen zur Ausschreibung finden Sie auf der Seite 63 dieser Ausgabe von *Schiffahrt-online*.** ■

Europaweit die Verkehrssysteme vernetzen –  
Ökonomie und Ökologie in Einklang bringen

## BÖB nimmt Stellung zum EU-Grünbuch TEN-V

**Grundsätzlich stimmt der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB der Idee der EU-Kommission zu, aus einem Konzept vorrangiger Infrastrukturmaßnahmen in Zukunft ein Multimodalnetzwerk für die Europäische Gemeinschaft zu definieren. Wenn hierbei die Schnittstellen als Knotenpunkte für Wertschöpfung und Beschäftigung zu zentralen Elementen werden sollen, fehlt eine detaillierte Auseinandersetzung mit der Zukunft der Binnenhäfen.**

„Wir erkennen hier vergleichbare Ansätze wie beim Nationalen Hafenkonzept.“, erklärt BÖB-Präsident Rainer Schäfer. „Multimodalen Lösungen wird eine bedeutende Zukunft vorausgesagt. Ein Ziel ist, den Straßenverkehr zu entlasten, in dem die Bedeutung der Schnittstellen deutlich aufgewertet wird.“ Der gesamte Umfang der heutigen und zukünftigen Potenziale ist jedoch nicht ausreichend beschrieben und mögliche Chancen werden außer Acht gelassen. Die Chancen liegen in der Kombination der Wasserstraße mit den Landverkehrsträgern. Dabei kommt der Bahn und deren Netze besondere Bedeutung zu. Der BÖB setzt auf die Aktivierung freier Kapazitäten über das System Wasserstraße und unterstützt deshalb die Ideen des Grünbuchs zur Beseitigung von Engpässen ausdrücklich. „Wenn die EU-Kommission fragt, warum eine Vernetzung des Systems Wasserstraße mit den Systemen von Schiene und Straße noch nicht ausreichend gelungen ist, geben die Binnenhäfen mit ihren Konzepten die Antwort.“, so Schäfer.

Die Zukunft liegt in der aktiven Vermarktung und speditionellen Vernetzung über die Binnenhäfen. Mit ihrem logistischen Leistungs-

spektrum machen sie den Wechsel der Verkehrsträger erst möglich. Deshalb gilt es, diese wichtigen und in ihren Möglichkeiten einmaligen Standorte vor alternativen Nutzungen zu schützen, argumentiert der Verband in seiner Stellungnahme gegenüber der Kommission.

Rheinvorlandstraße 10  
D-68159 Mannheim  
Fon: +49 (0)6 21/12 34-7 77  
Fax: +49 (0)6 21/12 34-7 99  
E-Mail: info@rhein-mosel-transport.de  
Internet: www.rhein-mosel-transport.de

**RMT**  
RHEIN - MOSEL - TRANSPORT GMBH

- Nationale und internationale Transporte von Gütern aller Art zu Wasser
- Speditionelle Leistungen aller Art
- Entwicklung logistischer Gesamtkonzepte

RHEIN MOSEL TRANSPORT GMBH

Es betrifft die Binnenhäfen in allen europäischen Staaten und kann nur durch ein gemeinsames Engagement auf europäischer, nationaler und kommunaler Ebene gelingen. Hier kann die EU durch entsprechende Förderung eine wichtige Grundlage schaffen, um die Zukunft der Standorte sicherzustellen. „Der Erhalt bestehender und die Schaffung neuer Kapazitäten an den Knoten ist ein entscheidender Faktor für die Schaffung transeuropäischer Korridore.“, formuliert Schäfer, „Ist das nicht der Fall, werden Standorte „auf die grüne Wiese“, außerhalb der Korridore verlagert, die nur mit dem Lkw erreicht werden können. Das hat mit der geforderten Ökonomie und Ökologie nichts zu tun.“

### Bestellung widerrufen

## MSG mit teilweise neuem Vorstand

Mit großer Geschlossenheit und überwältigender Mehrheit wurde in der außerordentlichen Generalversammlung der Mainschifffahrts-Genossenschaft (MSG eG) am 04. April 2009 die Bestellung von Klaus Hohberger zum Mitglied des Vorstandes widerrufen. Das teilte die MSG in einer Presseinformation am Tag nach der Generalversammlung mit. Der neue Vorstand setzt sich nunmehr aus dem bisherigen Vorstand, Manfred Mohr (Finanzen) und dem bereits neu bestellten, Klaus Fuß (operatives Geschäft), zusammen.



Ging: Klaus Hohberger



Blieb: Manfred Mohr



Kam: Klaus Fuß

## ZKR-Veranstaltung: „Rheinschiffahrt und Klimawandel - Herausforderung und Chance“

# Kongress am 24./25.6.2009 in Bonn

**Der Kongress der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) am 24./25.06.2009 in Bonn steht im Zeichen des Klimawandels und seiner möglichen Auswirkungen auf den Rhein als Verkehrsweg.**

Unter dem Titel „Rheinschiffahrt und Klimawandel - Herausforderung und Chance“ wird der ZKR-Kongress 2009 die Frage aufgreifen, wie sich die Rheinschiffahrt auf mögliche Veränderungen in Folge des Klimawandels vorbereiten muss, um auch zukünftig als leistungsfähiger und zuverlässiger Verkehrsträger

zur Verfügung zu stehen. Die ZKR unter ihrem derzeitigen deutschen Vorsitz trägt mit diesem Kongress der Tatsache Rechnung, dass die Erarbeitung von Strategien für den Umgang mit dem Klimawandel zu einer wichtigen Aufgabe auch für die nationale und internationale Verkehrspolitik geworden ist.

Der ZKR-Kongress 2009 wird namhaften Vertretern aus Wissenschaft, Wirtschaft, Umwelt und Politik die Möglichkeit bieten, sich aus erster Hand über die aktuellen Tendenzen und Ergebnisse der Klimafolgenforschung ebenso

wie über den Stand der verkehrspolitischen Diskussion zu informieren. Besonderes Augenmerk wird der Kongress in Workshops und Plenarveranstaltungen auf mögliche Handlungsoptionen der Rheinschiffahrt richten, um sich auf den Klimawandel angemessen einzustellen. Neben schiffstechnischen und ökonomischen Fragen werden hier auch infrastrukturelle Gesichtspunkte und Umweltaspekte behandelt. Informationen und Anmeldung: BMVBS: eva.ackermann@bmvbs.bund.de oder m.gerolt@ccr-zkr.org

## Hafengegner scheitern erneut mit Anträgen gegen die Erweiterung des Hafens Köln-Godorf

# Bezirksregierung: Ausbau im Interesse des Gemeinwohls

**Die Bezirksregierung Köln hat am 20. April 2009 vier Anträge von Gegnern der Hafenerweiterung in Godorf abgelehnt. Die Antragsteller hatten verlangt, das Verwaltungsverfahren wieder aufzugreifen, um den Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Godorfer Hafens aufzuheben und die sofortige Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses auszusetzen.**

Die Bezirksregierung hat unterstrichen, dass der Ausbau des Hafens Köln-Godorf aus verkehrs- und umweltpolitischen Gründen erforderlich ist und ein vorrangiges Gemeinwohlinteresse verfolgt.

Im Hinblick auf das Gutachten von Planco-Consulting weist die Bezirksregierung darauf hin, dass das Gutachten den Hafenausbau in Godorf eindeutig befürwortet. Er ist nicht nur aus Kapazitätsgründen notwendig, sondern bedient auch ein eigenes lokales Einzugsgebiet. Ohne den Ausbau des Hafens müssten Kunden aus dem Einzugsgebiet den Hafen Niehl nutzen, was entsprechende Vor- und Nachläufe per LKW durch die Kölner Innenstadt mit sich brächte. Hierdurch würden nicht nur höhere Transportkosten, sondern auch vermeidbare Umwelt- und Staukosten erzeugt.

Dem Vorbringen der Hafengegner, im Hafen Niehl seien genug Flächen für den in Zukunft zu erwartenden Containerumschlag aus Godorf frei, erteilt die Bezirksregierung damit eine Absage. Die Hafengegner verkennen nämlich, dass diese Flächen in Niehl insbesondere für den Schütt- und Stückgutumschlag genutzt werden, für den, wenn auch mit geringeren Wachstumsraten, eine Steigerung zu erwarten ist. Das Terminal im Kölner Norden, das in den kommenden Jahren errichtet wird, ist ebenfalls keine Alternative zur Hafenerweiterung in Godorf. Dieses Eisenbahn-Terminal ist auf die Abwicklung kontinentaler Verkehre ausgerichtet, während der Schwerpunkt der Container-Terminals in den Binnenhäfen auf Hinterlandverkehre der Seehäfen gerichtet ist. Die Terminals in den Häfen sind trimodale Zentren, in denen die Güter wahlweise über die Schiene, die Straße oder den Wasserweg transportiert werden. Diese Wahlmöglichkeit macht die besondere Attraktivität solcher Schnittstellen des kombinierten Ladungsverkehrs aus.

Die Gegner der Hafenerweiterung sind zuvor schon mit anderen Rechtsmitteln gescheitert:

- Die Fraktion Die Grünen/Bündnis 90 hatte am 10.2.2009 im Rat der Stadt Köln einen Antrag auf Baustopp der Erweiterungsmaßnahme gestellt. Dieser Antrag wurde mit 46 zu 39 Stimmen abgelehnt.
- Das Oberverwaltungsgericht Münster ist mit dem Beschluss vom 27.2.2009 zum Bürgerbegehren der Linie des Verwaltungsgerichts Köln vom 23.10.2008 gefolgt. Es sieht keine ernsthaften Zweifel an der Richtigkeit des VerwaltungsgerichtsUrteils und daher auch keinen Grund, die Berufung dagegen zuzulassen. Ein gesondertes Bürgerbegehren wird es also nicht geben.
- Die Beschwerde des BUND NRW bei der Europäischen Kommission wegen Nichtumsetzung der Umweltrichtlinien vom 2.12.2008 wurde nicht angenommen, weil der zusätzliche Schiffsverkehr durch den Godorfer Hafen keine erhebliche Beeinträchtigung des FFH<sup>1</sup>-Gebiets nach sich zieht.

1) Fauna-Flora-Habitat gem. der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen

## Wechsel bei A-Rosa Gräfin Vitzthum ist PR-Chefin

Die A-Rosa Flussschiff GmbH hat eine neue PR-Managerin: Lara Gräfin Vitzthum (Foto) übernimmt die Position von Julia Kolanghis, die Mitte Mai in Elternzeit geht. Als Pressesprecherin verantwortet Lara Vitzthum den Bereich Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der A-Rosa Flussschiff GmbH und ihrer gesamten Flotte, einschließlich der beiden Rhein-Neubauten (Indienststellung August 2009 und April 2010). Nach Ausbildung (Reiseverkehrskauffrau bei TUI Deutschland) und Studium (Anglistik und BWL) begann die 31-jährige 2004 ihre PR-touristische Laufbahn in der Konzernkommunikation der TUI AG. Dort war sie Chefredakteurin der internationalen Konzernzeitung „TUI times“. Als Pressereferentin der dba Luftfahrtgesellschaft, München, verantwortete sie im Anschluss insbesondere die interne Kommunikation sowie die Konzeption und Durchführung von Medien-Kooperationen und TV-Dreharbeiten. Zuletzt war Vitzthum zwei Jahre lang bei der Hamburger Kommunikationsberatung Laurich & Kollegen tätig.



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

Vom Füllstand



über

Druck und Temperatur



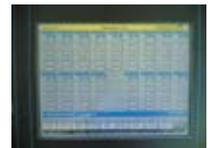
zur

Überwachung



und

Auswertung



Drei starke Partner für ein gemeinsames Ziel

FS Schiffstechnik  
GmbH & Co. KG  
Werftstraße 25  
47053 Duisburg

++49-203/60367-0  
++49-203/60967-16  
E-Mail: [fs-schiffstechnik@t-online.de](mailto:fs-schiffstechnik@t-online.de)  
Internet: [www.fs-schiffstechnik.de](http://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](mailto:info@wi-du.de)  
Internet: [www.wi-du.de](http://www.wi-du.de)



**BDB-Präsident Dr. Gunther Jaegers betrachtet die aktuelle Situation des deutschen Binnenschiffahrtsgewerbes mit großer Sorge: „Die Lage ist ernst!“**

## Die Binnenschiffahrt braucht dringend finanzielle Hilfe - aus dem eigenen Fond

Von Friedbert Barg

**Die Wirtschaftskrise ist auch in der deutschen Binnenschiffahrt angekommen. Wer mit Partikulieren spricht und offenen Auges durch die Binnenhäfen geht, erfährt von akuten finanziellen Problemen und sieht Frachtschiffe und Schubboote stillliegen.**

Die Ladungsmengen sind dramatisch zurückgegangen, aus blanker Not und um überhaupt nur etwas Geld in die Kasse zu bekommen, werden Frachten für 1,80 Euro pro Tonne abgeschlossen. Das ist in den meisten Fällen nicht einmal kostendeckend. Viele kleinere Binnenschiffahrtsunternehmen stehen am Rande ihrer Existenz, Reedereien verordnen ihren Schiffsbesatzungen Kurzarbeit. Selbst Entlassungen sind nicht ausgeschlossen.

Zuletzt, so Dr. Gunther Jaegers, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt (BDB), hat es so etwas bei der Aufhebung des FTB, des Frachttarifs Binnenschiffahrt, Mitte der 1990er Jahre gegeben. Damals mussten viele Partikuliere aufgeben. Jetzt könnte es ähnlich bedrohlich werden, denn viele Schiffseigner, die Kredite aufgenommen

und mit monatlichen Raten zu bedienen haben, können das nicht mehr. Ob die Banken Verständnis für die schlimme Situation haben, in die die Schiffer unverschuldet geraten sind, bleibt abzuwarten. Es sind noch keine Signale nach außen gedrungen.

### 40 Millionen Euro im Topf

Angesichts der aktuellen Lage würden BDB-Präsident Jaegers und BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen für die Binnenschiffahrt gerne auf den Fond zurückgreifen, den das Gewerbe selbst aus den sogenannten Abwrackprämien gebildet hat. Rund 40 Millionen Euro liegen in diesem Topf. 40 Millionen, die angeschlagenen Unternehmen jetzt aus der Misere helfen könnten. Und dabei denken die Binnenschiffer in der aktuellen Situation nicht an die Modernisierung der Flotte, sondern an schnelle finanzielle Hilfe, um wieder liquide zu werden.

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt führt Gespräche mit den Bundestagsfraktionen und den Abgeordneten in zuständigen Ausschüssen des Deutschen Bundestages, um sie für zeitnahe Entscheidungen zugunsten der Binnenschiffahrt zu gewinnen

Die Zeit drängt dabei, denn in der laufenden Legislaturperiode des Bundestages finden nur noch vier Sitzungen statt. Der BDB hofft in diesem Zusammenhang besonders auf die Unterstützung der Bundestagsabgeordneten Annette Faße. „Frau Faße“, so Jens Schwanen, „fühlt sich durchaus verantwortlich für die Binnenschiffahrt und wird sich des Themas hoffentlich annehmen.“

Derzeit geht es nicht nur den Binnenschiffern schlecht, auch die Binnen- und Seehäfen sind von der weltweiten Krisen betroffen, es werden weniger Tonnen umgeschlagen als im Vorjahr; einige Beiträge in dieser Ausgabe von *Schiffahrt online* befassen sich mit den Ladungsrückgängen in den deutschen Binnenhäfen. So konnte der Hafen Duisburg zwar für das vergangene Jahr hervorragende (Umsatz-) Zuwächse verzeichnen, Hamburg sogar ein Rekordergebnis für die Binnenschiffahrt bekanntgeben, für das laufende Jahr allerdings wird es leider in beiden Häfen - und nicht nur dort - deutlich schlechter aussehen. Einem Bericht der Duisburger NRZ Neue Ruhr Zeitung zufolge, befürchtet duisport-Pressesprecher Bernd Reuther für 2009 einen Umschlagrückgang von 30 bis 40 Prozent. Insgesamt, so heißt es weiter in dem Bericht der Tageszeitung, rechnet Reuther für den Hafen Duisburg im Vergleich zum Jahresanfang 2008 mit einem Minus von 15%.

### Die Lage ist ernst

BDB-Präsident Jaegers betrachtet die aktuelle Situation mit Sorge: „Die Lage ist ernst!“ In dem aktuellen Geschäftsbericht 2008/2009, den Jaegers und BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen in einer Pressekonferenz anlässlich der Mitgliederversammlung ihres Verbandes vorstellten, lässt sich erkennen, dass die Entwicklung der Binnenschiffahrt in Deutschland schon im vergangenen Jahr eine leicht rückläufige Tendenz hatte. So wurde durch das Statistische Bundesamt errechnet, dass die Binnenschiffahrt im Jahre 2008 ihr Rekordergebnis von 2007 in Höhe von 249 Millionen Tonnen nicht wieder erreichte. Im Gegenteil, die Beförderungsmenge verringerte sich sogar um 1,4 Prozent auf 245,6 Millionen Tonnen.

2008, so heißt es weiter im Geschäftsbericht des BDB, war ein Jahr, in dem sich die Umsatz- und Ertragsituation in der Trockenschiffahrt und



Der jetzt amtierende Vorstand des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (v.l.): BDB-Präsident Dr. Gunther Jaegers, BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen, das neue BDB-Präsidiumsmitglied Robert Baack (Lehnkering Reederei GmbH, Duisburg) sowie die neugewählten BDB-Vorstandsmitglieder Dr. Dietmar Rehmann (Deutsche Binnenreederei AG, Berlin) und Klaus Fuß (MSGGeG, Würzburg) Foto: BDB

in der Tankschiffahrt unterschiedlich entwickelt, allerdings mit umgekehrten Vorzeichen im Vergleich zum Vorjahr: „Konnte die Trockenschiffahrt 2007 die positive Entwicklung aus den Vorjahren noch fortsetzen, kehrte sich dieser Trend 2008, ausgelöst durch die stark rückläufigen Transportmengen, aufgrund der besonders im vierten Quartal teilweise dramatischen Produktionseinbrüche in so wichtigen Wirtschaftsbereichen wie ‚Eisen und Stahl‘, ‚Automobilindustrie‘ und ‚Maschinen- und Anlagenbau‘ ins Gegenteil um.

Eine zusätzliche Belastung stellten auch noch die bis über die Jahresmitte extrem hohen Gasölpreise dar, die erst in den letzten Monaten des Jahres nachgaben.

Die Lage der Tankschiffahrt stellte sich über den Jahresverlauf gesehen recht positiv dar, zumal durch die im Jahresverlauf sinkenden Mineralölpreise verstärkt Transporte nachgeholt wurden, was sich auch positiv auf die zu erzielenden Frachtraten auswirkte.“

## Blick in die Zukunft

Auch für die nähere Zukunft lässt der Geschäftsbericht des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt keinen Raum für große Hoffnung auf eine Besserung der Lage. Wegen der weiterhin anhaltenden und sich möglicherweise noch verschärfenden Weltwirtschaftskrise, von der neben den USA besonders der Euroraum betroffen ist, fürchten die Autoren des Berichts, dass es 2009 - also im laufenden Jahr - zu einem deutlichen Rückgang der gesamtmodalen Transportleistung um rund 4 Prozent kommen wird.

## Nachwahlen

Die Diskussion über den Umgang mit der Wirtschaftskrise und ihren Folgen nahm auch breiten Raum in der Mitgliederversammlung im Duisburg-Ruhrorter „Haus Rhein“ ein. Darüber hinaus befassten sich die BDB-Mitglieder aber auch mit diversen Regularien und Nachwahlen zum Vorstand und Präsidium des BDB. Robert Baack ist in seiner neuen Funktion als Geschäftsführer der Lehnkering Reederei GmbH, die er seit Mitte Januar dieses Jahres inne hat, wieder im Vorstand des BDB vertreten. Der Vorstand wählte ihn im Anschluss an die Mitgliederversammlung einstimmig in das Präsidium des BDB. Baack war zuletzt als Sprecher des Vorstandes der Deutschen Binnenreederei AG in Berlin Mitglied der BDB-Gremien. Ab heute wirkt für die Deutsche Binnenreederei Dr. Dietmar Rehmann, Generalbevollmächtigter der DBR AG, im BDB-Vorstand mit. Als Dritter im Bunde tritt Klaus Fuß, der neue Vorstand der MSG eG, jetzt auch im BDB-Vorstand die Nachfolge von Klaus Hohberger an, der Anfang April ausgeschieden ist. ■

## Talke Logistic Services und BEHALA starten intermodale Cargoverbindung nach Berlin

# Rhein-Spree-Express schlägt in Krefeld und ARA-Häfen um

**Mit täglichen Verbindungen zwischen den Terminals Gerolstein, Hürth, Krefeld und Berlin startet Ende Mai mit dem Rhein-Spree-Express die erste regelmäßige Zugverbindung zwischen den Wirtschaftsregionen in Eifel, Rhein-Ruhr und Berlin für Container und Wechselbrücken.**

Bargeverbindungen von und zu den ARA-Häfen (ab Krefeld nach Antwerpen und Rotterdam) stärken die Leistungsfähigkeit der neuen Verbindung und entlasten den Straßenverkehr zwischen den Wirtschaftsregionen um wöchentlich rund 400 LKW. „Mit dem Rhein-Spree-Express ist es uns gelungen ein wettbewerbsfähiges, intermodales Verkehrskonzept aufzustellen, welches die Vorteile aller Verkehrsträger in sich vereinigt und die Voraussetzung für leistungsstarke Logistiklösungen in und um Berlin sowie Osteuropa schafft“, Uwe Hagemann, Manager Operations bei Talke Logistic Services.

Zu den ersten Nutzern des Rhein-Spree-Express gehört die Rothschild Logisticgroup mit ihrem Kunden Gerolsteiner Brunnen. Rothschild und Gerolsteiner, die das bimodale Container Terminal Gerolstein nutzen, schätzen neben den ökonomischen besonders den ökologischen

Aspekt des Rhein-Spree-Express. Ein weiterer leistungsstarker Partner ist das trimodale Krefelder Container Terminal (KCT). Mit der Bargeverbindung zu den Häfen in Antwerpen und Rotterdam (optional auch als LKW-Shuttle) stellt es die Verbindung zu Westeuropa sowie den Im- und Exportmärkten außerhalb von Europa her.

Neben dem Transport auf der Schiene bieten die Kooperationspartner BEHALA und Talke Logistic Services individuelle Lösungen für Vor- und Nachlauf sowie logistische Mehrwertdienstleistungen wie Lagerung und Umschlag an (s.a. Titelbild dieser Ausgabe). ■



Talke Logistic nutzt jetzt auch das Containerterminal im Hafen Krefeld für den Umschlag. Foto: Talke

**Sind die Modernisierungsmaßnahmen in der deutschen Binnenschiffsflotte noch sinnvoll?**

## Staatliche Mittel besser an anderer Stelle einsetzen?

Von Dr. Hermann Blankmann

**Nach wie vor mit Hochdruck, so heißt es zumindest aus Teilnehmerkreisen, arbeiten Vertreter des entsprechenden Ressorts des Bundesverkehrsministeriums, des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt (BDB) und des Bundesverbandes der Selbständigen, Abteilung Binnenschiffahrt (BDS) an der Ausarbeitung der Förderrichtlinie für die Modernisierungsmaßnahmen in der deutschen Flotte. Doch mittlerweile stellt sich die Frage, ob derzeit überhaupt ein Bedarf an einer solchen Maßnahme besteht und ob die dafür vorgesehenen Mittel nicht für andere Maßnahmen in der Binnenschiffahrt verwandt werden sollten.**

Gegen Ende des letzten Jahres hatte die Bundesregierung bekanntlich beschlossen, für Modernisierungsmaßnahmen in der deutschen Flotte für die Jahre 2009 bis 2011 jeweils zwei Mio. Euro zur Verfügung zu stellen. Die staatliche Förderung soll dabei in Form einer Staatsgarantie erfolgen. Die konkrete Ausgestaltung dieser Maßnahme wird in den Abstimmungsgesprächen mit den Binnenschiffahrtsverbänden erarbeitet.

### **Übereinstimmung zwischen den Verbänden**

Auch wenn es keine offiziellen Verlautbarungen zu den Gesprächen gibt, heißt es aus Teilnehmerkreisen, dass es einen hohen Grad an Übereinstimmung zwischen den Wünschen und Vorstellungen der beiden beteiligten Verbände gibt, denen sich im Prinzip auch das Verkehrsministerium anschließen kann. Die angepeilte Staatsgarantie soll sich an das niederländische System anlehnen.

Danach sollen bei Investitionen bei fehlendem Eigenkapital die Eigenkapital ersetzenden Mittel durch eine Staatsgarantie gesichert werden, damit die Banken entsprechendes Geld zur Verfügung stellen. Gefördert werden sollen Neubauten, der Erwerb eines gebrauchten Schiffes, das ein älteres Schiff ersetzt, sowie Investitionen in die Modernisierung eines vorhandenen Schiffes z.B. durch eine Verlängerung oder durch ein neues Hinterschiff.

Antragsberechtigt sollen alle deutschen Binnenschiffahrtsunternehmen sein, also sowohl Partikuliere als auch Redereien aus der Trocken- und Tankschiffahrt.

Trotz des Konsenses zwischen allen Beteiligten liegt bisher noch kein Entwurf der Förderrichtlinie vor. Es heißt, man wolle nicht mit heißer Nadel eine Richtlinie stricken, die später handwerkliche Fehler aufweist und korrigiert werden muss. Ob nach dem vierten Treffen ein Entwurf oder gar ein fertiges Ergebnis präsentiert werden können, ist derzeit offen. Solange die Richtlinie noch nicht vorliegt, können die Möglichkeiten des Modernisierungsprogramms durch Staatsgarantien nicht in Anspruch genommen werden.

**Wie ist Ihre Meinung zur Verwendung der staatlichen Mittel?**

**redaktion@schiffahrt-online.de**

**Fax  
0211-383684**

### **Bedarf ist anzuzweifeln**

Doch angesichts der wirtschaftlichen Situation ist es äußerst fragwürdig, ob in der deutschen Binnenschiffahrt überhaupt noch Bedarf für ein Modernisierungsprogramm nach dem oben beschriebenen Muster besteht. Angesichts des starken Rückgangs des Transportaufkommens und des damit einhergehenden Frachtenverfalls tendiert die Investitionsneigung bei deutschen Binnenschiffahrtsunternehmen gegen Null: begonnene Investitionen werden zu Ende geführt, bereits geplante und neue Investitionen, für die die Förderung aus dem Modernisierungsprogramm in Frage kämen, werden zurückgestellt oder gänzlich gestrichen.

Das Modernisierungsprogramm hat angesichts

der derzeitigen Situation im Gewerbe den handwerklichen Fehler, dass es die Investoren nicht vom Kapitaleidienst befreit, sondern nur dazu beitragen soll, dass die Banken bereitwilliger Kredite zur Verfügung stellen, für die Zinsen gezahlt und die getilgt werden müssen. Die Ausgangssituation des Programms war seinerzeit die Überlegung, dass die Schiffahrtsunternehmen investieren wollen, die Banken sich allerdings zieren, ihnen die entsprechenden Kredite zur Verfügung zu stellen.

Doch diese Ausgangsüberlegungen sind überholt. Angesichts der wirtschaftlich schlechten Situation und der wenig günstigen Prognosen können die potenziellen Investoren nicht abschätzen, ob und wie sie die Zins- und Tilgungszahlungen erwirtschaften können. Trotz der Tatsache und der Erkenntnis im Binnenschiffahrtsgewerbe, dass (Modernisierungs-) Investitionen für die Zukunftssicherung des Verkehrsträgers in Deutschland im Prinzip zwingend notwendig sind, unterbleiben – zumindest vorerst – diese Investitionen.

### **Banken müssen mitspielen**

Auch ein weiterer Punkt ist zu berücksichtigen. Sollte es einen Schiffahrtsunternehmer geben, der in der derzeitigen Situation investiert und die Möglichkeiten des Modernisierungsprogramms in Anspruch nehmen will, dann muss er die Reaktion des Dritten im Bunde, nämlich des Kreditinstitutes, berücksichtigen. Trotz Staatsgarantie werden die Banken nach den bisher bekannt gewordenen Vorstellungen aus dem Arbeitskreis ein großes Risiko tragen. Bei Ausfällen kann sich die Bank nicht am Bund schadlos halten. Auch wenn es sich um durchgeleitete Kredite der KfW handelt, steht die Hausbank mit in der Haftung. Bei der gegenwärtigen Situation auf dem Binnenschiffahrtmarkt wird sich eine Bank aus nachvollziehbaren Gründen äußerst schwer tun, entsprechende Kredite zu vergeben bzw. durchzuleiten. Und zur Kreditvergabe bzw. -durchleitung kann keine Bank gezwungen werden.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass es in absehbarer Zeit in der deutschen Binnenschiffahrt keinen Bedarf an Mitteln aus dem Modernisierungsprogramm geben wird. Auch wenn es haushaltstechnisch nicht ganz unproblematisch ist, sollten die Mittel von jährlich 2 Mio. Euro schnellstens sinnvoll für andere Zwecke im Gewerbe eingesetzt werden. Angesagt sind jetzt u.a. Kriseninterventionsmaßnahmen für notleidende deutsche Binnenschiffahrtsunternehmen z.B. in Form von Liquiditätshilfen, für die allerdings 2 Mio. Euro wohl eher der berühmte Tropfen auf dem heißen Stein sind. ■

**Auf der 105. Generalversammlung der Schweizerischen Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft ernannten die Mitglieder Rudolf Feierabend zum Ehrenpräsidenten**

## **In der Schweiz gilt die Rheinschifffahrt als umweltfreundlichster Verkehrsträger**

Von John C. Albrecht

**Die Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft (SVS) wird jetzt von Ralph Lewin präsiert. Der auf der 105. Generalversammlung vom 22. April 2009 in Basel gewählte Lewin ersetzt den bisherigen Präsidenten Rudolf Feierabend, der seit 2003 im Amt war. In Anerkennung seiner Verdienste um die SVS und die schweizerische Rheinschifffahrt ist er zum Ehrenpräsidenten ernannt worden. Jens Lundsgaard Hansen, Vizedirektor des BAV (Eidgenössisches Bundesamt für Verkehr) hielt das Gastreferat.**

Neu in der SVS-Geschäftsleitung sind Reto Dürler, Direktor des Schweizerischen Seeschiffahrtsamtes, Christian Baumann, Vizedirektor der Schweizerischen Rheinhäfen und Rick van Westenbrugge, Reederei Fluvia AG. Die übrigen Mitglieder wurden für eine dreijährige Amtsperiode bestätigt. „Die Rheinschifffahrt und schweizerischen Hafenanlagen funktionieren so gut, dass es keinen dringenden Handlungsbedarf zum Eingreifen des eidgenössischen Gesetzgebers in deren Belange bedarf. „ - Dies war die Schlussfolgerung von Jens Lundsgaard Hansen, Vizedirektor des BAV (Eidgenössisches Bundesamt für Verkehr) anlässlich seines Gastreferates an der 105. SVS Generalversammlung. Einzelheiten dieses Berichts über die schweizerische Schifffahrt, ein wesentliches Element in der Gestaltung der zukünftigen Schifffahrtspolitik der Eidgenossenschaft, stehen noch aus und können vorläufig nicht bekannt gegeben werden. Die Politik wie immer, ist eine Gratwanderung zwischen Wunsch und Machbarkeit. Grundsätzlich wird die Schlussfassung des Berichts, wie in der Schweiz üblich, auf dem bisherigen pragmatischen Weg bleiben. Es besteht in der Eidgenossenschaft großes Einvernehmen über die Bedeutung des Verkehrsträgers Schifffahrt. Im Gegensatz zur Straße oder Schiene sind hier Kapazitätsreserven verfügbar. Der Bund wird, wie schon früher bei der Finanzierung von Infrastrukturen, etwa der Schleuse Kembs, Subventionen auszahlen. Denkbar sind ebenfalls Bundeshilfen für EU-Forschungsprogramme oder Gewährung von Bürgschaftskrediten, wie bei den Seeschiffen, auch für Binnenschiffe. Die Eidgenossenschaft wird ihren finanziellen Einsatz für die Rheinschifffahrt nicht einschränken,

sondern eher noch fördern. Auch die Bedeutung der Schweizer Rheinhäfen ist unbestritten. Jedoch ist nicht geklärt ob diese als Häfen von nationaler Bedeutung, wie Flughäfen, klassifiziert werden sollen. Das Güterverlagerungsgesetz sieht Finanzhilfen bei den Terminals vor. Die Zusammenarbeit mit den Rheinhäfen am Dreiländereck, dem französischen Mulhouse-Rhin und dem deutschen Weil am Rhein, soll weiter ausgebaut werden.

Zur Entwicklung der schweizerischen Rheinschifffahrt und den Häfen in Basel äusserte sich der abtretende Präsident Rudolf Feierabend. Er zeichnete ein eher bedenkliches Bild der Wirtschaftslage, welcher sich auch Rheinschifffahrt und Häfen nicht entziehen können. Weltweit sind in den vergangenen Monaten die Güterströme richtig zusammengebrochen. Zahlreiche Container-Seeschiffe sind aufgrund der dramatisch

abgeschwächten Nachfrage aus dem Verkehr gezogen worden und entsprechend sind auch die Frachtraten sehr rückläufig. Im ersten Quartal 2009 konnten die Schweizerischen Rheinhäfen zwar nochmals einen Zuwachs melden. Dies aber ist ausschließlich auf den Bereich der flüssigen Brenn- und Treibstoffe zurückzuführen. Ein Bereich der in den letzten Jahren mit jährlich zweistelligen Zuwachsraten trumphen konnte, der Containerumschlag hingegen hat sich im März zum dritten Mal in Folge reduziert - um ganze 13,5%. Die Rheinschifffahrt wird heute als umweltverträglicher, um nicht zu sagen freundlichster Verkehrsträger wahrgenommen. Langsam wird dies von einer breiten Öffentlichkeit und der Politik verstanden. Die SVS erwartet, dass die Schweizerischen Rheinhäfen sich auch in Zukunft für die Belange der Hafenfirmer tatkräftig einsetzen. ■



**CARL REHDER GMBH**  
Assekuranz- und Schiffsmakler

**Ihr Spezialist  
auf allen Gebieten  
der Schiffsversicherung**



**Bei uns  
können Sie  
sicher vor Anker gehen!**

**CARL REHDER GMBH**  
Lindhorster Straße 4  
D - 21218 Seevetal (Hittfeld)

Tel.-Nr.: +49 - 4105 - 770 28 - 0  
(24 Stunden / Rufweiterleitung)

Fax-Nr.: +49 - 4105 - 770 28 - 22  
(Geschäftsführung)

Fax-Nr.: +49 - 4105 - 770 28 - 23  
(Betrieb)

Fax-Nr.: +49 - 4105 - 770 28 - 24  
(Schaden)

E-Mail: [info@Carl-Rehder.de](mailto:info@Carl-Rehder.de)

[www.Carl-Rehder.de](http://www.Carl-Rehder.de)

Von ihren Büros in Seevetal (Hittfeld) und seit Anfang 2008 auch von Zwijndrecht in den Niederlanden aus, sowie durch ihre Repräsentanz in Amberg, betreut die seit 1920 bestehende Firma CARL REHDER mit aktuell mehr als 20 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die Kasko-, P&I-(Haftpflicht) und Ausfallversicherung von Kunden aus den Bereichen Seeschifffahrt, Flussschifffahrt und Fischerei.

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

Das wichtigste Ziel des Unternehmens ist die Entwicklung individueller, optimierter Deckungskonzepte, verbunden mit einer intensiven Beratung und Betreuung jedes einzelnen Kunden.

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

Eine qualifizierte Schadenabteilung garantiert eine einfache und schnelle Abwicklung aller Schäden.

Die Ermittlung von Überkapazitäten in der Binnenschifffahrt. „Kapazität im Sinne von Leistungsvermögen wird nur durch technische und institutionelle Determinanten bestimmt“. Anmerkungen von *Schifffahrt-online* Autor Dr. Hermann Blankmann

## Die exakte Größe von Überkapazitäten vermag niemand genau zu benennen

**In der aktuellen Krisendiskussion in der Binnenschifffahrt spielen die Überkapazitäten eine große Rolle. Überkapazitäten sind zweifelsohne vorhanden, doch im Prinzip vermag niemand exakt die genaue Größe zu benennen, die wichtig ist, wenn konkrete Maßnahmen für die Beseitigung der Überkapazitäten ergriffen werden.**

Das Problem liegt zunächst einmal in der Abgrenzung des Begriffes „Kapazität“. Basis für die Berechnung der Überkapazität ist die Ermittlung der Kapazität. Letztere lässt sich zunächst allgemein als das Leistungsvermögen einer Faktorkombination in einer Zeiteinheit erklären. Als Faktorkombination wird das Zusammenwirken der Produktionsfaktoren verstanden, bezogen auf das Binnenschiff also die Kombination des Faktors Arbeit – sowohl in Form der ausführenden als auch der leitenden menschlichen Arbeit – mit dem Betriebsmittel „Schiff“ und den Werkstoffen wie z. B. dem Gasöl. Das Leistungsvermögen wird sowohl von der Qualität als auch der Quantität der Produktionsfaktoren in einer Faktorkombination bestimmt. Es ist z.B. einleuchtend, dass – um ein anschauliches Beispiel aus der Vergangenheit zu wählen – die Motorisierung eines Schleppkahns als qualitative Verbesserung zu einer Steigerung des Leistungsvermögens führt, ohne dass die quantitative Dimension geändert wurde. Da eine Leistungserstellung nicht zeitpunktbezogen möglich ist, ist der Faktor Zeit unabdingbar.

### Technische Maximalkapazität

In der betriebswirtschaftlichen Literatur wird mit unterschiedlichen Kapazitätsbegriffen gearbeitet. Unter Kapazität kann zunächst die technische Maximalkapazität verstanden werden, die das Leistungsvermögen einer Faktorkombination in quantitativer und qualitativer Hinsicht aufgrund der technischen Daten maximal in einer Zeiteinheit erzielen kann. Diese Abgrenzung ist problematisch, da sich bei einer gegebenen Faktorkombination die Maximalkapazität meist in Abhängigkeit mit der gewählten Zeiteinheit ändert. Mit der Verlängerung des Zeitintervalls verringert sich – relativ gesehen – das maximal zu erzielende Leistungsvermögen, denn technisch, teils rechtlich vorgegebene und notwendige In-

spektionen und Wartungsarbeiten, Werftaufenthalte und SUK-Untersuchungen verkürzen die reinen Nutzungszeiten. Ein Schiff kann zwar problemlos 24 Stunden ununterbrochen „arbeiten“ und damit eine maximale Leistung abgeben, doch die aufgeführten Gegebenheiten lassen es normalerweise nicht zu, dass ein Schiff rund um die Uhr an 365 Tagen im Jahr diese maximale Leistung erbringt.

Je größer der betrachtete Zeitraum gewählt wird, desto stärker nähert sich die Maximalkapazität einer technischen Normalkapazität, die neben der technisch vorgegebenen Unterbrechungszeiten auch die unvorhergesehenen, aber aufgrund von Erfahrungswerten zu erwartenden technischen Störungen und Ausfallzeiten sowie die nicht volle Ausnutzungszeit des Faktors Arbeit berücksichtigen.

Die Normalkapazität wird weiter eingeschränkt durch institutionelle Vorschriften, die den Einsatz des Schiffes beschränken. Dazu gehören z.B. begrenzte Schleusenzeiten im westdeutschen Kanalgebiet, Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie Arbeits- und Sozialvorschriften. Dieses von technischen und institutionellen Determinanten vorgegebene Leistungsvermögen soll als reale Kapazität bezeichnet werden und ist linear abhängig von der Zeit, d.h., relativ gesehen bleibt die reale Kapazität konstant. Sie ist bei einer gegebenen Faktorkombination für ein Binnenschifffahrtsunternehmen bei einer längerfristigen Planung ein Datum. Kurzfristig kann unter Einhaltung der institutionellen Vorschriften die Maximalkapazität angestrebt werden.

### Reale Kapazität

Die reale Kapazität wird den Unternehmen bei einer gegebenen Faktorkombination von außen als Obergrenze der Kapazitätsausnutzung vorgegeben. Ob diese realisiert wird, hängt vom jeweiligen Unternehmer ab, denn es bleibt ihm vorbehalten, sich den ihm optimal erscheinenden Ausnutzungsgrad zu wählen, schließlich sollte er im wesentlichen die wirtschaftliche Leistung anstreben. Der unter wirtschaftlichen Aspekten angestrebte Ausnutzungsgrad wird meist als optimale Kapazität bezeichnet, häufig wird Kapazität ausschließlich in diesem wirtschaftlichen Sinne verstanden.

Doch der Begriff ist irreführend, denn die Kapazität im Sinne von Leistungsvermögen wird nur durch technische und institutionelle Determinanten bestimmt. Bei der sogenannten optimalen Kapazität handelt es sich um einen Kapazitätsausnutzungsgrad. Daneben wird optimale Kapazität auch im Sinne einer optimalen Kapazitätsdimensionierung verstanden, die in einem engen funktionalen Zusammenhang mit dem optimalen Kapazitätsausnutzungsgrad steht. In der Praxis ist die Fixierung des optimalen Ausnutzungsgrades nicht problemlos. Er wird meist auf die Produktion im optimalen Kostenpunkt festgelegt. Für einen Unternehmer ist in der Regel dieser optimale Kostenpunkt nicht so sehr erstrebenswert, sondern der maximale Nutzenpunkt, der meist einer etwas höheren Kapazitätsausnutzung entspricht und in dem sich der größte Gewinn realisieren lässt.

### Auslastungsgrad

Änderungen der Kapazität im Sinne eines Auslastungsgrades müssen nicht unbedingt mit Änderungen der technischen Kapazität, also der Änderung der quantitativen und/oder qualitativen Zusammensetzung der Faktorkombination, einhergehen. Im Rahmen einer gegebenen Faktorkombination können Kapazitätsänderungen durch eine Variation der angestrebten Kapazitätsauslastung erreicht werden. Diese Kapazitätsänderungen sind in gewissen Grenzen möglich, die von der realen Kapazität, kurzfristig von der Maximalkapazität unter Beachtung der institutionellen Vorschriften, begrenzt werden. Sollen Kapazitäten oberhalb dieser Grenze angestrebt werden, ist eine Veränderung der Kapazitätsdimensionierung, also die quantitative oder/und qualitative Veränderung einer oder mehrerer Produktionsfaktoren in einer Faktorkombination, notwendig. Im Rahmen dieser technischen Kapazität wird erneut eine bestimmte Auslastung angestrebt. Auch wenn der Auslastungsgrad mit dem vorigen identisch ist, bewegt sich das angestrebte Leistungsvermögen auf einem höheren Niveau.

Als Zwischenergebnis lässt sich an dieser Stelle festhalten, dass Kapazität als Leistungsvermögen einer Faktorkombination von technischen und institutionellen Determinanten bestimmt

wird. Da aber die Kapazität hier als Bezugsgröße für die Beschreibung der Überkapazität als einem wirtschaftlichen und nicht einem technischen Problem dient – um den nachfolgenden Ausführungen etwas vorzugreifen –, muss der Begriff „Kapazität“ eine wirtschaftliche Dimension erhalten, um die Begriffe „Kapazität“ und „Überkapazität“ quasi gleichnamig zu machen.

## **Wirtschaftlich orientierte Kapazitätsdefinition**

Kapazität soll deshalb für unsere Zwecke allgemein verstanden werden als die bei einer gegebenen Faktorkombination aufgrund einer Unternehmerentscheidung in einer Zeiteinheit angestrebte Leistung, die sich in dem angestrebten Angebot ausdrückt.

Auch wenn die Unternehmerentscheidung von einer Vielzahl von Einflussfaktoren abhängig ist, kann aufgrund des Kostenverlaufs, transkribiert in die unterschiedlichen Kostenkurven wie die der Gesamt-, Grenz- und Durchschnittskosten, in Anhängigkeit vom Ausnutzungsgrad der gegebenen Faktorkombination in Form des einsatzbereiten Schiffes und der sich daraus angestrebten Leistung von einer relativ festen Relation zwischen der angestrebten Leistung und dem Leistungsvermögen der gegebenen Faktorkombination im Zeitablauf ausgegangen werden. Die Festsetzung des angestrebten Angebotes erfolgt aufgrund der gegebenen Faktorkombination und nicht in Hinblick auf die Nachfrage. Die Berücksichtigung der Nachfrage äußert sich in einer entsprechenden qualitativen und/oder quantitativen Anpassung der Faktorkombination, aufgrund der die Festlegung des

angestrebten Angebotes erfolgt. Neben dem angestrebten Angebot bei einer gegebenen Faktorkombination ist als weitere Größe für die Bestimmung der Überkapazität die marktmäßige Nachfrage von Bedeutung. Diese Nachfrage entspricht dem benötigten Angebot. Die Überkapazität stellt die der positiven Differenz zwischen dem angestrebten und dem benötigten Angebot entsprechende Kapazität dar.

## **Marktmäßige Nachfrage**

Die Beschränkung auf die marktmäßige Nachfrage erfolgt, um auch die aufgrund einer künstlichen Nachfrage - z.B. durch Abnahmegarantien bei Garantiepreisen, wie sie auf dem Agrarmarkt bekannt sind – bestehende Problematik zu erfassen. In diesem Fall kann diese Nachfrage dem angestrebten Angebot entsprechen, so dass formal keine Überkapazität zu verzeichnen ist, doch das eigentliche wirtschaftliche Problem ist nicht beseitigt, sondern nur von der Angebotsseite auf die Nachfrageseite verlagert worden ist. Man denke nur an die früheren „Butterberge“ und „Milchseen“ in Europa. Die Form der künstliche Nachfrage ist allerdings für den Binnenschiffahrtsmarkt als eine unrealistische Nachfrageform einzuschätzen. Die angeführte Bedeutung der Wahl des wirtschaftlich orientierten Kapazitätsbegriffs – und nicht des technisch orientierten Kapazitätsbegriffs – als Bezugsbasis für die Bestimmung von Überkapazitäten in Hinblick auf die sich daraus ergebenden wirtschaftspolitischen Maßnahmen soll kurz an einem Beispiel erläutert werden. Das Leistungsvermögen einer Faktorkombination in Form des einsatzbereiten Schiffes – die oben vorgenommenen Unter-

scheidungen des Leistungsvermögens sollen hier unberücksichtigt bleiben, da sie für das Beispiel unmaßgeblich sind – beträgt 100.000 tkm in einer Zeiteinheit. Aufgrund der Entscheidung des Binnenschiffahrtsunternehmers werden mit dem Schiff nur 50.000 tkm in der Zeiteinheit angestrebt. Die Nachfrage beträgt 50.000 tkm. In dieser Situation besteht aufgrund der wirtschaftlich orientierten Fassung des Begriffes „Kapazität“ keine Überkapazität. Wird die technisch orientierte Begriffsfassung als Bezugsgröße gewählt, ergibt sich eine Überkapazität, die der Faktorkombination für ein Angebot von 50.000 tkm entspricht.

In einem anderen Fall wird bei einer gegebenen Faktorkombination mit einem Leistungsvermögen von 100.000 tkm in einer Zeiteinheit und einer Nachfrage von 50.000 tkm eine Leistung von 70.000 tkm angestrebt. Auf Basis des wirtschaftlich orientierten Kapazitätsbegriffes beträgt die Überkapazität 20.000 tkm, bei einem technisch orientierten Kapazitätsbegriff beträgt die Überkapazität unverändert 50.000 tkm.

## **Ansatzpunkt für Überkapazitätsbeseitigung**

„Marktwirksam“ wird allerdings nur die Überkapazität im hier verstandenen Sinne, d.h., deren Bezugsbasis die wirtschaftlich orientierte Kapazität ist. Nur diese Überkapazität ist Ansatzpunkt für entsprechende Maßnahmen. Wird die aufgrund der technisch orientierten Kapazität ermittelte Überkapazität beseitigt, ergibt sich eine Engpasssituation. Nicht jede ungenutzte, „brachliegende“ Faktorkombination bzw. nicht jeder ungenutzte, „brachliegende“ Teil einer



Schiffsverkehr auf dem Rhein bei Düsseldorf.

Foto: Friedbert Barg

Faktorkombination stellt also automatisch eine Überkapazität dar, gleichwohl aus gesamtwirtschaftlicher Sicht das größtmögliche Wachstum durch „brachliegende“ Faktorkombinationen beeinträchtigt wird.

Überkapazitäten können in einzelnen abgeschlossenen Betriebseinheiten wie z.B. für ein einzelnes Schiff, in einem Unternehmen wie z.B. in einer Reederei, in Sektoren wie z.B. in der Trockengüterschiffahrt und in Branchen wie z.B. in der Binnenschiffahrt sowie für eine gesamte Volkswirtschaft, eine supranationale Gemeinschaft wie die EU und die gesamte Weltwirtschaft registriert werden.

Eine Überkapazität in einem einzelnen Binnenschiffahrtsunternehmen kann nicht Ansatzpunkt für eine überkapazitätsbeseitigende Maßnahme sein, denn Engpässe bei anderen Binnenschiffahrtsunternehmen können insgesamt die einzelunternehmerische Überkapazität kompensieren oder gar überkompensieren. Überkapazitätsbeseitigende Maßnahmen kom-

men allenfalls dann in Frage, wenn eine Überkapazität als positiver Saldo der Summe einzelunternehmerischer Überkapazitäten und der Summe einzelunternehmerischer Engpässe von Unternehmen einer operational abgegrenzten Branche in einem operational abgegrenzten Markt besteht, wie es sich wissenschaftlich formulieren lässt.

So ist es z.B. wenig sinnvoll, von einer Überkapazität in der Binnenschiffahrt generell zu sprechen, da zumindest zwischen der Trockengüterschiffahrt und der Tankschiffahrt unterschieden werden muss. In diesen beiden Bereichen lassen sich gegebenenfalls weitere Aus- bzw. Abgrenzungen vornehmen, so z.B. unter dem Gesichtspunkt der Größe oder Ausstattung der Schiffe, d.h. der Qualität und Quantität des Produktionsfaktors „Schiff“. Eine Beseitigung von Kapazitäten in der Tankschiffahrt würde die Dimension der Überkapazität in der Trockengüterschiffahrt nicht verändern. Darüber hinaus ist es wenig sinnvoll, die Eingrenzung der Überkapazität auf die deutsche Binnenschiffahrt zu beschränken. Hier muss jeweils der Gesamtmarkt berücksich-

tigt werden, auf dem die unterschiedlichen nationalen Flotten konkurrieren.

## Fazit

Die Überlegungen haben gezeigt, wie schwierig und komplex es ist, auf dem Binnenschiffahrtsmarkt Überkapazitäten konkret zu ermitteln. Sehr aufwändig ist es zunächst einmal, die wirtschaftlich orientierte Kapazität in Form des angestrebten Angebotes zu bestimmen. Hier muss im Prinzip jedes Binnenschiffahrtsunternehmen befragt werden, wobei man in der Praxis feststellen wird, dass die Unternehmer das Leistungsvermögen und das angestrebte Angebot in einer Zeiteinheit ausgedrückt in Tonnenkilometer nicht benennen können, sondern nur auf die vorhandene Tonnage verweisen. Ein weiteres Problem ist die marktmäßige Nachfrage als das benötigte Angebot. Die Nachfrage ist nicht konstant und als abgeleitete Nachfrage stark von der wirtschaftlichen Entwicklung abhängig. Somit ist die Ermittlung der Überkapazitäten ein aufwändiges Unterfangen, aber durchaus machbar. ■



## Schifferkinderheim Mannheim-Almenhof Luise-Stephanien-Stiftung

Karl-Blind-Straße 4 · 68199 Mannheim  
Telefon 01 52/02 64 72 19 · Fax 06 21/8 28 37 87  
E-Mail: L-S-H@t-online.de

### Liebe Eltern,

suchen Sie für Ihre Kinder eine geeignete Unterbringung während der Schulzeit? Dann sind Sie bei uns richtig!

Wir sind ein Schiffer- und Schaustellerkinderheim der Luise-Stephanien-Stiftung in Mannheim-Almenhof. Zur Zeit wohnen bei uns 12 Kinder und Jugendliche in Einzel- und Doppelzimmern. Wir bieten Betreuung in allen alltäglich Bereichen, z.B. Schule, Freizeitgestaltung, wichtige Termine etc., bei Bedarf auch am Wochenende.

Zur Gewährleistung aller Aufgaben stehen Ihnen und Ihren Kindern vier Fachkräfte zur Verfügung. Wir freuen uns Ihre Kinder in der letzten Einrichtung dieser Art begrüßen zu dürfen.



Wenn Sie In Interesse  
an ein paar  
Schnuppertagen haben,  
kommen Sie einfach  
mit Ihrem Kind vorbei.



## Im Vorfeld der Europawahl berichten die ARD-Auslandsreporter über Flüsse, die verbinden und trennen „Reisen auf Europas Flüssen“ bis 3.6. im SWR-Fernsehen

**375 Millionen wahlberechtigte Bürger der 27 Länder der Europäischen Union (EU) werden zwischen dem 4. und dem 7. Juni 2009 das neue europäische Parlament wählen. Im Vorfeld dieses politischen Großereignisses besucht der „Auslandsreporter“ Europäer entlang alter Grenz- und Konfliktlinien. Flüsse verbinden und trennen, die Menschen an den Ufern sind sich nah und doch oft fremd. Hat das Europa der EU sie einander nähergebracht oder Unterschiede deutlicher gemacht? In fünf Reportagen fragt der „Auslandsreporter“ vom 6. Mai bis zum 3. Juni jeden Mittwoch von 22.30 bis 23.00 Uhr im SWR Fernsehen nach dem Verhältnis der Menschen an bedeutenden europäischen Flüssen zum politischen und zum gefühlten Europa.**

Ein Beitrag über die Moldau wurde bereits am 6.5., wenige Tage vor dem Erscheinen der Printausgabe von *Schiffahrt online* gesendet. **Die weiteren Termine:**

**Auslandsreporter. Reisen auf Europas Flüssen: Duoro - Mittwoch, 13. Mai, von 22.30 bis 23.00 Uhr im SWR Fernsehen**

**Auslandsreporter. Reisen auf Europas Flüssen: Rhein - Mittwoch, 20. Mai, von 22.30 bis 23.00 Uhr im SWR Fernsehen**

Das Europa der Waren: Öl aus Rotterdam, Autos aus Montbéliard, Mais und Weizen von Frankreichs Großbauern – die Fluss-Schiffer zwischen den Niederlanden, Deutschland und Frankreich können ein Lied singen von Segen und Fluch der Wirtschaftsgemeinschaft.

„Der Rhein ist der Fluss, von dem alle Welt redet und den niemand studiert, den alle Welt besucht und niemand kennt“, schrieb Victor Hugo 1845. Rheinromantik, Rheinwein, der Erbfeind gegenüber und die Loreley oben drüber – das sind die historischen Klischees. Doch in Wahrheit stand der Rhein schon zu römischen Zeiten für das Europa der Waren und erfüllt diese Funktion als eine der wichtigsten Wasserstraßen der Welt heute mehr denn je. Hier lassen sich auch die Folgen der Finanzkrise auf die Europäische Union ablesen. Der „Auslandsreporter“ begleitet Tanker- und Container-Schiffe von Rotterdam, dem größten

Seehafen Europas, rheinaufwärts nach Duisburg, dem größten Binnenhafen der Welt. Die Reedereien haben einen Liniendienst eingerichtet, um Erdöl, Kohle und Eisenerz täglich in der EU verteilen zu können als Rohstoffe für Chemiewerke und Stahlhütten. Diese Rohstoffe waren die Urzelle der Europäischen Union, 1952 gegründet als „Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl“ (EGKS oder Montanunion). Gründungsmitglieder waren die drei Rheinanlieger Deutschland, Frankreich und die Niederlande, dazu Belgien, Luxemburg und Italien. Über tausend Kapitäne sind heute auf dem Rhein unterwegs, die Europa täglich befahren und erleben - vom Kommandanten des großen Tankers bis zum Partikulier, der den „Auslandsreporter“ zum Europa-Parlament nach Straßburg schippert. Sie erzählen aus ihrem europäischen Arbeitsleben, vom Auf und Ab der Konjunktur, von der Konkurrenz, die auf Straße und Schiene durchs Rheintal läuft, die sie täglich vor Augen haben und ihnen das Leben schwer macht. Ein Film von Ulli Neuhoff.

**Auslandsreporter. Reisen auf Europas Flüssen: Oder-Neiße - Mittwoch, 27. Mai, von 22.30 bis 23.00 Uhr im SWR Fernsehen**

Das Europa der Versöhnung: Kaum ein Grenzfluss hat so deutliche Spuren im Gedächtnis der Menschen hinterlassen – bei Polen wie bei Deutschen. Das änderte sich erst mit der Wiedervereinigung und noch einmal mit der Aufnahme Polens in die Europäische Union. Polen schaffen heute Arbeitsplätze für Deutsche und ein ehemaliges Schmugglerparadies hinter dem eisernen Vorhang beherbergt ein deutsch-polnisches Gymnasium. Ein Film von Jörg Armbruster und Stefan Maier.

**Auslandsreporter. Reisen auf Europas Flüssen: Donau - Mittwoch, 3. Juni, von 22.30 bis 23.00 Uhr im SWR Fernsehen**

Das Europa der Nationalismen: Österreich, Slowakei, Ungarn, Rumänien, Bulgarien – kein anderer Fluss verbindet so viele Länder der Europäischen Union und so viele Klischees über die Nachbarn am anderen Ufer. Viel Stoff für wahre Geschichten und etwas Seemannsgarn aus dem Munde eines echten Donaukapitäns von der Kreuzfahrtflotte. Ein Film von Inge Bell. ■

**Kühne-Stiftung fördert „Logistiknetze“ - TU Berlin**

## Kühne fördert Professur

**Die im schweizerischen Schindellegi ansässige Kühne-Stiftung, die bereits eine Reihe von Lehrstühlen und Instituten an staatlichen und privaten Universitäten finanziert, hat ihre erfolgreiche Zusammenarbeit mit der Technischen Universität Berlin jetzt auf die Förderung einer neu eingerichteten Professur ausgedehnt.**

Die Professur geht aus dem seit 2005 von der Kühne-Stiftung unterstützten „Kompetenzzentrum Internationale Logistiknetze“ an der TU Berlin hervor und wird von Prof. Dr. Carl Marcus Wallenburg geleitet. Mit der Einrichtung der Professur soll die Forschung der TU Berlin im Bereich Internationaler Logistiknetzwerke ausgeweitet und das entsprechende Aus- und Weiterbildungsangebot verstärkt werden.

Im Fokus der Professur stehen Fragestellungen der Internationalisierung von Wertschöpfungsnetzwerken, Kooperationsnetzwerke von Logistikunternehmen sowie Sicherheit in Supply Chains. Sie ergänzt die von der Kühne-Stiftung zum Teil schon seit vielen Jahren unterhaltenen Lehrstühle an der Eidgenössischen Technischen Hochschule (ETH) Zürich, der Kühne School of Logistics and Management an der Technischen Universität Hamburg-Harburg, der WHU – Otto Beisheim School of Management, Vallendar und der Tongji-Universität, Shanghai.

Inhaber der Professur in Berlin ist Prof. Dr. Carl Marcus Wallenburg (35). Vor seiner Berufung durch die Fakultät für Wirtschaft und Management der Technischen Universität Berlin war er seit 2004 Geschäftsführer des Kühne-Zentrums für Logistikmanagement an der WHU – Otto Beisheim School of Management und wissenschaftlicher Assistent am Institut für Management und Controlling von Prof. Jürgen Weber in Vallendar. Während seiner Tätigkeit an der WHU war Prof. Wallenburg zugleich Gastwissenschaftler an der renommierten Ohio State University in den USA. Im Jahr 2004 erhielt der promovierte Diplom-Wirtschaftsingenieur den Deutschen Wissenschaftspreis Logistik der Bundesvereinigung Logistik (BVL). Weitere Informationen zur neuen Professur im Internet unter [www.ilnet.tu-berlin.de](http://www.ilnet.tu-berlin.de); zur Kühne-Stiftung unter [www.kuehne-stiftung.org](http://www.kuehne-stiftung.org) ■

Um 1900 wurden die Fahrgäste der heutigen Bonner Personenschiffahrt noch mit dem Nachen befördert

## BPS: Vor 80 Jahren Start mit ersten Motorfähren

Von Jennifer Held

**Am 28. Juni feiert die Bonner Personen Schiffahrt (BPS) ihr 80-jähriges Bestehen mit einer besonderen Jubiläumsfeier auf ihren Schiffen. Auch eine Jubiläumszeitung soll schon Ende Mai erscheinen und in allen Agenturen, Ticket-Verkaufsstellen und auf den Schiffen ausliegen.**

Die Geschichte der BPS beginnt eigentlich vor mehr als 80 Jahren. Um 1900 wurden die Fahrgäste in Bonn teilweise noch mit Nachen befördert. Aber schon im Jahre 1911 hatten einzelne Schiffseigner in Bonn einen gemeinsamen Fahrplan ausgearbeitet und sich mit gegenseitigem Einverständnis dazu verpflichtet, einen einheitlichen Tarif zu erheben. Allerdings schlossen sich die Bonner Schiffer erst im Jahre 1929, auch bedingt durch den Ersten Weltkrieg, zu einer Genossenschaft zusammen. Die „Bonner Motorschiffahrt eGmbH“ war geboren und wurde am 25. April 1929 in das Genossenschaftsregister eingetragen.

„Der Name wurde ausgewählt, weil die Motorschiffe eine Besonderheit gegenüber den Dampfschiffen darstellten“, erzählte der zweite Vorsitzende der BPS Clemens Schmitz. Die Umbenennung in die „Bonner Personen Schiffahrt“

erfolgte erst viele Jahre später.

Dass die Motorschiffe aber auch ihre Tücken haben, konnte der Kapitän der „Filia Rheni I“ Heinrich Streng in den Anfangszeiten der BPS jede Nacht aufs Neue wieder erfahren. Denn anstatt zu schlafen verbrachte der Kapitän viele Stunden unter Deck, um den Dieselmotor, der einer der ersten so genannten schnell laufenden Dieselmotoren war, wieder in Gang zu bekommen. Diese im Schifferjargon genannten „Höllensmotoren“ zeichneten sich durch eine besonders hohe Reparaturanfälligkeit aus. Jeden Morgen besuchte die gesamte Mannschaft deshalb die Messe in der Bonner Stiftskirche, um für einen guten Arbeitstag ohne Motorausfälle zu bitten.

Der Zweite Weltkrieg bereitete der Personenschiffahrt ein Ende. Viele Schiffer wurden zum Einsatz an der Front eingezogen. In den späteren Kriegsjahren werden die Schiffe für Kriegszwecke eingesetzt, im Bombenhagel versenkt, oder werden von den zurückweichenden deutschen Truppen zerstört. 1945 sind alle Schiffe und Betriebsanlagen der BPS zerstört. Nach dem Krieg beginnen die Bergungsarbeiten der versenkten Schiffe. Aber schon fünf Jahre später läuft der erste Neubau der BPS die „MS Martha“ von der Schiffswerft in Oberkassel



Clemens Schmitz (hinten), Petra Gottschlich (v.l.), Andrea Vogel und Gabi Wagner von der Bonner Personen Schiffahrt sind froh über die neue Agentur am Rhein

aus. „Der starke Wille der Schiffer verhalf der BPS zum Wiederaufbau“, berichtete Schmitz. Bis 1954 kommen neben kleineren Schiffen wie der „Beethoven“ auch die größeren Schiffe wie die „Stadt Bonn“ und die „Filia Rheni“ völlig modernisiert zum Einsatz. Mittlerweile umfasst die Flotte der BPS wieder zwölf Schiffe, auf denen jeweils 150 bis 500 Personen Platz finden.

Heute unterhält die BPS eine der modernsten Flotten auf dem Rhein. In den 1960er Jahren kam ein Schiffstyp mit großräumigen Salons und schönen Sonnendecks auf. Parallel dazu weitete die BPS ihr Gastronomieangebot immer weiter aus. Denn während die Schiffahrt früher als Ergänzung zu den anderen öffentlichen Verkehrsmitteln die Fahrgäste fast ausschließlich von A nach B transportierte, liegt

heute das Augenmerk auf dem Ausflugsverkehr und den Schiffstouren mit Programm. Die BPS ist heute kein reiner Personenbeförderer mehr, sondern ein modernes Dienstleistungsunternehmen mit einem vielfältigen Angebot an Schiffstouren, Partys an Deck und Ausflügen für die ganze Familie. ■



Die „Wappen von Bonn“ wird in diesem Jahr zum letzten Mal für die Bonner Personen Schiffahrt fahren. Im nächsten Jahr wird sie gegen die neue „Rheinprinzessin“ ersetzt. Fotos (2): Jennifer Held

Mit dem Umsatz der Köln-Düsseldorfer Rheinschiffahrt AG (KD) von 24,2 Millionen Euro im vergangenen Jahr 2008 zeigte sich der KD-Vorstand zufrieden

# Die Köln-Düsseldorfer hofft auf noch mehr Fahrgäste in der laufenden Saison

Von Jennifer Held

**Mit dem Umsatz der Köln-Düsseldorfer Rheinschiffahrt AG (KD) von 24,2 Millionen Euro im vergangenen Jahr 2008 zeigte sich der Vorstand zufrieden. Denn gleich mehrere Faktoren hatten zu weniger Buchungen geführt und damit die gewünschte Umsatzsteigerung zum Vorjahr 2007 verhindert.**

„Die Spritpreise sind rapide angestiegen und mehrere Feiertage sind zusammen gefallen“, er-



läuterte KD-Vorstand Norbert Schmitz. Zudem habe auch die Fußball-Europameisterschaft dazu geführt, dass die KD weniger Buchungen verzeichnen konnte. „Da war eben Fußball kucken anstatt Schiff fahren angesagt“, fügte KD-Finanzvorstand Klaus Hadelers hinzu.

Mit neuen Angeboten will die KD wieder mehr Fahrgäste anlocken. Der Trend der Deutschen zum Urlaub im eigenen Land hält nach Angaben von Schmitz an. „Wir wollen deshalb unseren Gästen einen kleinen Urlaub auf unseren Schiffen bieten“, sagte Hadelers. Gemeinsam mit KölnTourismus hat die KD deshalb verschiedene Programmfahrten entwickelt. So beispielsweise die Tour nach Königswinter zum Drachenfels im Siebengebirge. Die Fahrgäste können ein Kombinations-Ticket erwerben, welches nicht nur die Schiffstour beinhaltet, sondern auch den Eintritt in das „Sea Life Aquarium“ oder eine Fahrt mit der Zahnradbahn hinauf auf den Drachenfels. Auf der „Nostalgie-Route“ fahren die Gäste mit dem Schaufelradschiff „Goethe“ zwischen Koblenz und Rudesheim, und können gleichzeitig die berühmtesten Sehenswürdig-

*Norbert Schmitz läutete die neue Saison der Köln-Düsseldorfer Rheinschiffahrt AG in Köln ein.*

keiten auf dem Rhein entdecken. Das Schaufelradschiff „Goethe“ hat die KD für eine Million Euro von Dampf auf Diesel umrüsten lassen. „Zu diesem Vorhaben gab es natürlich Kritiker“, gab Schmitz zu. Doch der KD-Vorstand sei mit dem Ergebnis sehr zufrieden.

Die größte Neuerung der vergangenen Monate war für die KD aber die Gründung der Tochtergesellschaft KD Europe mit Sitz in Luxemburg. Das nautische Personal, bestehend aus etwa 80 Personen der insgesamt 202 KD-Mitarbeiter, ist jetzt zur Tochter gewechselt. Der Firmensitz der KD an der Frankenwerft in Köln bleibt aber weiterhin erhalten. In Frankfurt setzt die KD seit April diesen Jahres das Ausflugsschiff „MS Palladium“ auf dem Main ein. Die KD bietet auf der „MS Palladium“ keine Linienfahrten, dafür aber Programm- und Panoramarundfahrten an. Letztere werden derzeit täglich angeboten. Zudem will die KD alle Verkaufspavillons in Frankfurt sanieren und auch ihr Gebäude auf der rechten Mainseite neu gestalten.

Die KD sieht der neuen Saison trotz Wirtschaftskrise optimistisch entgegen. „Wir wollen mit hoher Qualität überzeugen“, sagte Hadelers. Zudem käme immer wieder die Überlegung auf, auch Kreuzfahrtschiffe zu betreiben. Aber das sei noch Zukunftsmusik. ■



Die Köln-Düsseldorfer Rheinschiffahrt AG hat ihren Firmensitz in Köln. Dies wird sich auch in Zukunft trotz der neuen Tochtergesellschaft in Luxemburg nicht ändern. Fotos (2): Jennifer Held



Die größte Transportmesse der Welt wächst trotz der weltweiten Wirtschaftskrise und gewinnt immer mehr Aussteller. Über 1.750 sind es in diesem Jahr.

## Binnenhäfen und Binnenschiffsreedereien auf der transport logistic in München

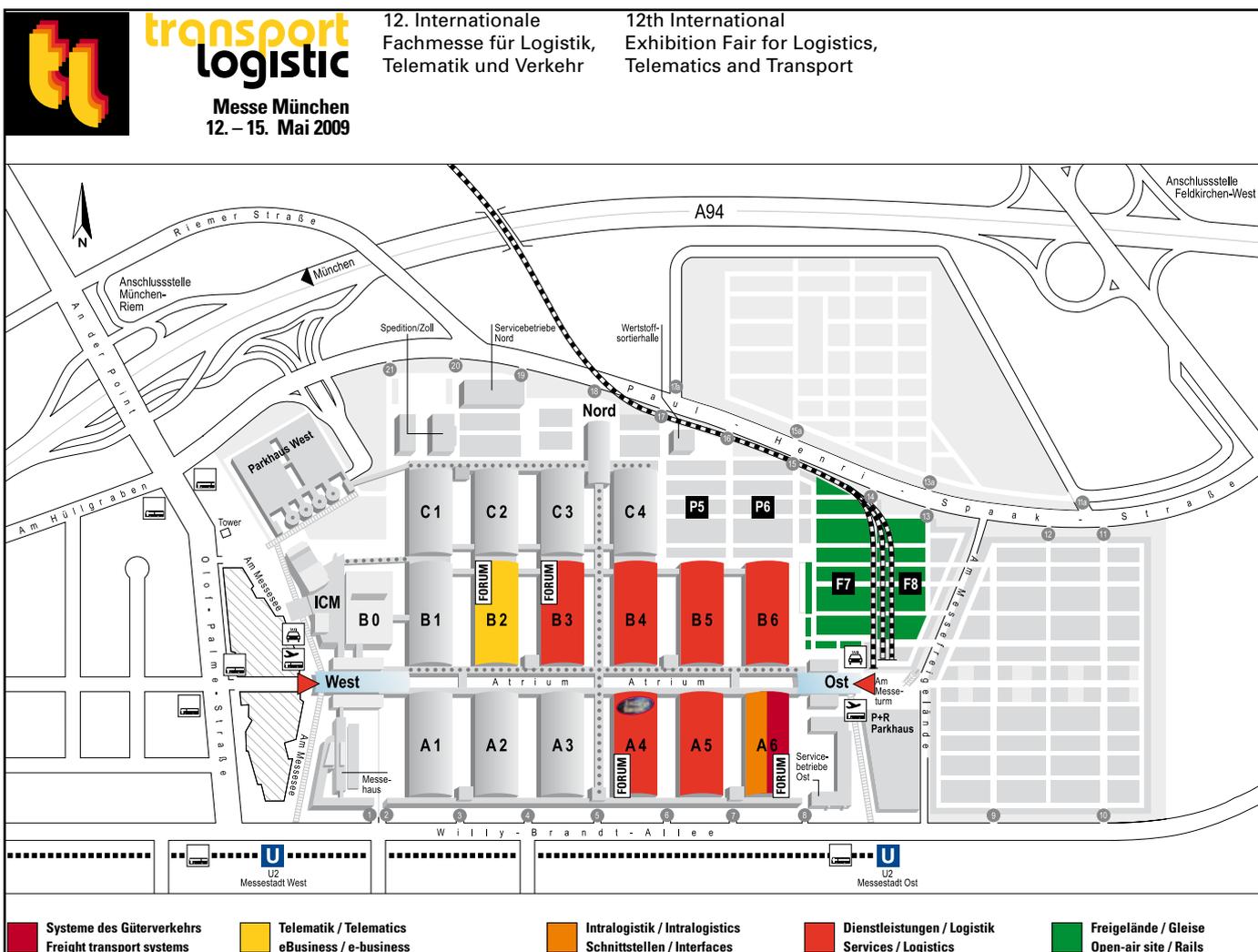
Die transport logistic 2009 hat die Gesamtzahl der Aussteller der vergangenen Veranstaltung 2007 übertroffen: Die Messe München erwartet in diesem Jahr vom 12. bis 15. Mai über 1.750 Unternehmen aus mehr als 55 Ländern. „Dieses Ergebnis sollte der Branche Mut machen. Es ist ein positives Signal, dass trotz konjunkturellen Abschwungs Unternehmen Flagge zeigen und ihre Geschäftstätigkeit auf der weltweit größten Messe für Transport und Logistik ankurbeln wollen“, sagt Eugen Egetenmeir, Mitglied der Geschäftsführung der Messe München.

Die transport logistic wird dieses Jahr auch ih-

ren internationalen Anteil ausbauen. Die Globalisierung der Branche erfordert immer größere logistische Netzwerke. Weltweite just-in-time-Lieferungen sind nur für diejenigen möglich, die sich international verlässliche Partner suchen. So kommen mehr als 40 Prozent der angemeldeten Aussteller aus dem Ausland. Der Wert liegt damit mehr als zwei Prozentpunkte über dem der vorherigen Veranstaltung. Dabei zeigt sich ein deutlicher Trend: Immer mehr Länder, Regionen und Standorte setzen dabei auf Synergien und bündeln ihr Know-how auf Gemeinschaftsständen. Dies erleichtert dem Besucher zum einen die Navigation auf der Messe und zum anderen können Wirtschafts-

standorte so am besten die Bandbreite ihrer Kompetenz darstellen.

So haben sich dieses Jahr erstmals Unternehmen der Handelsroute Europa-Asien, die sich von Zentralasien, Russland, Mittlerer Osten bis nach Südwest-Asien erstreckt, in einem Eurasia Pavillon zusammengeschlossen. Begleitend dazu findet im Konferenzprogramm am Dienstag, 12. Mai, von 13:30 bis 18 Uhr unter dem Titel „Eurasia - Place to be changed by logistics“ eine Fachkonferenz statt. Darin stellen Experten die Potentiale für die Transport- und Logistikwirtschaft in dieser Region vor, vor allem mit Blick auf aktuelle Produktionsverlagerungen von Europa nach Asien und umgekehrt im Zuge



Der Hallenplan der transport logistic 2009

des weltweiten wirtschaftlichen Abschwungs.

Zum ersten Mal wird sich auch Frankreich mit zwei Gemeinschaftsständen präsentieren, auf einem davon mit seinen Binnen- und Seehäfen. Ein weiteres Land, das zum ersten Mal gebündelt auf der transport logistic auftreten wird, ist Belarus. Auf Grund seiner geografischen Lage ist es ein wichtiges Transitland zwischen Mitteleuropa und Russland und unterhält selbst enge Handelsbeziehungen zu diesen Regionen. Zudem wird eine Reihe von Ländern ihre Beteiligung mit einem nationalen Pavillon fortführen, wie Belgien, Litauen, die Niederlande, Tschechien und Spanien. Italien wird ebenso mit seinen regionalen Logistikzentren (Friaul Julisch Venetien, Piemont, Veneto, Ligurien, Emilia Romagna und den toskanischen Häfen) vertreten sein.

Auch viele deutsche Bundesländer – von Bayern über Hessen bis nach Nordrhein-Westfalen – werden ihre regionalen, intermodalen Logistikkonzepte an Gemeinschaftsständen vorstellen und damit auch die Stärke des Logistikstandortes Deutschland repräsentieren. Die Güterverkehrslogistik gilt neben

Einzelhandel und Automobilindustrie noch immer als eine der umsatzstärksten Branchen in der Bundesrepublik.

Die transport logistic wird 2009 auch flächenmäßig wachsen und eine Halle mehr als 2007 belegen. Die Ausstellungsfläche umfasst damit erstmals 100.000 Quadratmeter (Plus 10 Prozent) und belegt acht Hallen. Die Key Player der Branche und die bedeutenden internationalen Logistikmärkte werden auf der transport logistic 2009 vertreten sein. Die Unternehmen präsentieren die ganze Bandbreite der Dienstleistungen aus den Bereichen Güterverkehr und Logistik. Vertreten sind unter anderem Straßen-Transportunternehmen, Speditionen, Eisenbahnen, Unternehmen des kombinierten Verkehrs ebenso wie Schiffsreedereien, Luftverkehrsgesellschaften und Flughäfen bis hin zu Kurier-, Express- und Paketdiensten (KEP).

### Über die transport logistic

Die 12. internationale Fachmesse für Logistik, Telematik und Verkehr findet vom 12. bis 15. Mai 2009 auf dem Gelände der Neuen Messe München statt. Die transport logistic ist die weltweit größte Messe für den vielschichtig strukturierten Güterverkehr auf Straße, Schiene, Wasser und in der Luft. Das Portfolio umfasst Logistik und Güterverkehr, Telematik sowie innerbetrieblichen Transport und Materialfluss. In die transport logistic 2009 ist die Air Cargo Europe integriert, eine zum vierten Mal stattfindende Ausstellung der globalen Luftfrachtindustrie. Das umfangreiche Konferenzprogramm und die Fachkonferenzen, die 4. Air Cargo Europe für die Luftfracht und die 5. marilog für die maritime Logistik, bieten einen fundierten Überblick über neue Märkte, Trends und Innovationen der internationalen Transport- und Logistikwirtschaft. Die transport logistic 2007 zählte 1.582 Aussteller aus 57 Ländern und 47.636 Besucher 118 Ländern. Die Statistiken sind im Auftrag der Gesellschaft zur Freiwilligen Kontrolle von Messe- und Ausstellungszahlen (FKM) geprüft. ■

### Reedereien auf der tl2009

Imperial Reederei GmbH  
Halle B3, Stand 201/304

DTG Deutsche Transport-  
Genossenschaft  
Binnenschiffahrt eG  
Halle B4, Stand 103/204

Lehnkering GmbH  
Halle B4, Stand 103/204

Contargo GmbH & Co. KG  
Halle B5, Stand 203

H & S Container  
Line GmbH  
Halle B6, Stand 119

Haeger & Schmidt  
International GmbH  
Halle B6, Stand 119



## Engagiert bei der Arbeit

Besuchen Sie uns auf der  
**transport logistic 2009**  
12. - 15. Mai in München  
Stand 221/322, Halle B4

Mit Begeisterung und Freude  
bei der Sache – genau wie wir.

[www.nd-haefen.de](http://www.nd-haefen.de)



## Unsere Erfahrung macht den Unterschied.

 **NEUSS DÜSSELDORFER HÄFEN**



Plattform für das System Wasserstraße

## BÖB mit 69 Mitgliedsfirmen und Partnern in München

**Unter der bereits im Jahr 2007 eingeführten Marke „Binnenhäfen – logistics inside“ ist der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) auch in diesem Jahr auf der Messe vom 12. – 15. Mai 2009 präsent. „Dieses Jahr haben wir noch einmal mehr Mitaussteller für den Messeauftritt auf der transport logistic gewinnen können.“, so Karl Michael Probst, Geschäftsführer. „In diesem Jahr werden erstmals Kooperationen mit ausländischen Binnenhäfen auf dem Stand dargestellt“, so Probst weiter. Darüber hinaus ist 2009 auch wieder das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) dabei, an dem der Bund über das Ministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung ebenso finanziell beteiligt ist wie der BÖB.**

Es ist dem BÖB 2009 gelungen, aus einem Gemeinschaftsstand der Binnenhäfen eine Plattform für das System Wasserstraße zu schaffen! Zu diesem Thema führt der Verband auf der Messe eine Veranstaltung am 13.05.2009 von 15:30 Uhr - 17:00 Uhr im Forum der Halle A4 durch. Bei diesem Infomarkt wird das Thema der Möglichkeiten und Grenzen der Vernetzung von See- und Binnenhäfen zu einem logistischen



*Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen präsentiert sich in Halle B4, Stand 225/326*

System unter den aktuellen weltpolitischen Rahmenbedingungen kritisch diskutiert. Um Lösungsansätze für die weiteren Diskussionen mit der Politik zu entwickeln, steht folgende Frage im Raum: „Wie dringend wird die Vernetzung von See- und Binnenhäfen gesehen?“

Auf dem Gemeinschaftsstand des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen präsentieren sich nachfolgend aufgeführte Binnenhäfen und Unternehmen:

Albert Bergschneider GmbH; Arbeitsgemeinschaft Norddeutschland c/o Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig mbH; Arbeitsgemeinschaft Rheinland-Pfalz/Saarland c/o Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz GmbH; Arbeitsgemeinschaft Öffentlicher Häfen im Lande Baden-Württemberg c/o Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs und Hafen GmbH; Bargelink GmbH; Betriebe der Stadt Mülheim an der Ruhr; c-port cargo & industrie am küstenkanal; Dörpener Um-

schlagsgesellschaft für den kombinierten Verkehr mbH; Stadt Dorsten Wirtschaftsförderung; Eigenbetrieb Hafen Emmelsum; Gernsheimer Hafenbetriebsgesellschaft mbH; Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz GmbH; Hafenbetriebe Ludwigshafen am Rhein GmbH; Hafenbetriebe Saarland GmbH; Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig mbH; Hafenbetriebs GmbH Worms; Hafenbetriebs- und Verwaltungsgesellschaft Spelle-Venhaus mbH; Hafen Hamm GmbH; Hafen Heilbronn Heilbronner Versorgungs-GmbH; Hafen Lüneburg GmbH; Hafen Stuttgart GmbH; Hafenverwaltung Kehl, Körperschaft des öffentlichen Rechts; HFM Managementgesellschaft für Hafen und Markt mbH; Hildesheimer Hafenbetriebsgesellschaft mbH; Hülskens Wasserbau GmbH & Co. KG Rheinisch-Westfälische Baustoff- und Speditions-Gesellschaft Ruhrmann GmbH & Co. KG; Infracor GmbH; Kanalhäfen NRW; KVVH GmbH; Mindener Hafen GmbH; Neckarhafen Plochingen GmbH; Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH; Ports de Mulhouse-Rhin; Preußisch Oldendorf / Lübbecke Lagerhaus GmbH & Co. KG; Rheinhafen Bendorf GmbH; Rheinhafen Breisach GmbH; Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein mbH; Rhein-Lippe-Hafen Wesel GmbH; RheinPorts Basel-Mulhouse-

Weil; Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH; Schifffahrt und Technik SuT Verlags GmbH; Schifffahrts-Verlag „Hansa“; Schweizerische Rheinhäfen; ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center; Staatliche Rhein-Neckar-Hafengesellschaft Mannheim GmbH; Stadt Bückeburg; Stadthafen Lünen GmbH; Stadt Haren; Stadt Oldenburg; Stadtwerke Andernach GmbH; tadwerke Essen AG; Stadtwerke Gernersheim GmbH Hafenbetrieb; Stadtwerke Koblenz GmbH Hafenbetrieb; Stadtwerke Lübbecke GmbH; Stadtwerke Mainz AG; Stadtwerke Münster GmbH; tadwerke Osnabrück AG; Stadt Wittingen; Städtische Häfen Hannover; Trierer Hafengesellschaft mbH; UHU Uelzener Hafenbetriebs- und Umschlagsgesellschaft mbH; Umschlag- und Lagerhausges. mbH & Co. KG; Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH; Wanne-Herner Eisenbahn und Hafen GmbH; Zweckverband Mainhafen Wertheim . ■

## Gemeinschaftsstand der Logistik Initiative HH Hamburg zeigt Flagge in München

**Gebündeltes Hamburger Fachwissen auf der europäischen Leitmesse transport logistic vom 12. bis 15. Mai in München: Auf der 12. internationalen Fachmesse für Logistik, Telematik und Verkehr zeigen 22 Aussteller an dem von der Logistik-Initiative Hamburg organisierten Gemeinschaftsstand, warum die Logistikbranche in der Metropolregion Hamburg europaweit führend ist.**

Gebündeltes Hamburger Fachwissen auf der europäischen Leitmesse transport logistic vom 12. bis 15. Mai in München: Auf der 12. internationalen Fachmesse für Logistik, Telematik und Verkehr zeigen 22 Aussteller an dem von der Logistik-Initiative Hamburg organisierten Gemeinschaftsstand, warum die Logistikbranche in der Metropolregion Hamburg europaweit führend ist.

Bei der transport logistic 2009 veranschaulichen die Logistikexperten aus der Metropolregion Hamburg auf rund 300 Quadratmetern Standfläche das breitgefächerte Spektrum der Logistikbranche in der Region. Im Mittelpunkt des Messeauftritts steht die breite Palette an Produktinnovationen und Logistikdienstleistungen „Made in Hamburg“. Daneben informieren die Aussteller über die vielfältigen Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten sowie über aktuelle Entwicklungen in der Region. Der Hamburger Gemeinschaftsstand befindet sich in Halle B4, Stand 213/314, in unmittelbarer Nachbarschaft zu den Ausstellungsflächen der Hamburg Port Authority, des Hafen Hamburg Marketing e.V. und der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA).

„Mit der facettenreichen Ausstellerpräsenz unterstreicht die Metropolregion Hamburg auf Europas größter Logistikmesse, dass sie ihrem Ruf als dynamischster Logistikstandort Deutschlands und als beliebteste Logistikregion Europas gerecht wird“, sagt Prof. Dr. Peer Witten, Sprecher der Logistik-Initiative Hamburg. „Ganz gleich, ob zu dem Zukunftsthema ‚Green Logistics‘, oder zu den Wachstums- und Karrieremöglichkeiten in der Branche: auf unserem Messestand sind Experten, die Lösungen zeigen und erläutern.“

Diskussionsforum der Initiative Binnenschifffahrt und Logistik (inBiLo)

## „Das Verkehrssystem Wasserstraße – Die Rettung vor dem Verkehrskollaps ?!“

Ein Forum veranstaltet die Initiative Binnenschifffahrt und Logistik (inBiLo) am 14. Mai 2009 im Rahmen der Messe Transport Logistic 2009. Die Veranstaltung findet von 14:30-16:00 Uhr im Konferenzraum A41/42 statt.

Auch wenn angesichts der derzeitigen Wirtschaftskrise niemand weiß, wann der Konjunkturmotor wieder anspringt, sind sich die Exper-

ten einig, dass die Probleme, die ein Anwachsen der Güterverkehrsmenge mit sich bringen wird, nur aufgeschoben sind. Die endlichen Grenzen der Kapazitäten bei Umschlag, Lagerung und Transport erfordern innovative, logistische Konzepte und ein konzertiertes Handeln aller am Verkehrssystem Beteiligten. Der Wasserstraße als einzigem Verkehrsträger mit Kapazitätsreserven kommt bei der Lösung dieser Herausforderung eine besondere Rolle zu. Im Rahmen der Veranstaltung will die inBiLo über die neuesten verkehrswissenschaftlichen Erkenntnisse informieren und Ihnen einige ausgewählte Best-Practices aus dem Bereich des Wasserstraßenverkehrs präsentieren. Die Moderation liegt bei Lutz Lauenroth, stv. Chefredakteur der DVZ. Referenten sind Rainer Schäfer, Sprecher der Initiative Binnenschifffahrt und Logistik; Prof. Dr. emer. Gerd Aberle, Professor für Volkswirtschaftslehre a.d. Uni Gießen; Heinz Schollmeier, Geschäftsführer Wincanton Rhenania Worms Lagerhaus und Speditions-AG – DSLV-Präsidium; Andrea Ko-

walski, Director Shipping Logistics der Siemens AG; und Karl-Heinz Ehrhardt, Geschäftsführer der Magdeburger Hafen GmbH.

Die inBiLo wurde während der „transport logistic 2005“ vom Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt, dem Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen und dem Deutschen Speditions- und Logistikerverband ins Leben gerufen.



Univ.-Prof. Dr. Dr. h. c. (em.) Gerd Aberle

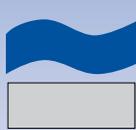


Karl-Heinz Ehrhardt

## Wichtiger Standortfaktor

In Karlsruhe ist einer der größten Binnenhäfen Europas beheimatet.



 **RHEINHÄFEN  
KARLSRUHE**

[www.rheinhafen.de](http://www.rheinhafen.de)

**KVVH GmbH** • Geschäftsbereich Rheinhäfen  
Wertstraße 2 • 76189 Karlsruhe  
Telefon 0721/ 599 74 00 • Fax 0721/ 599 74 09  
[rhka@karlsruhe.de](mailto:rhka@karlsruhe.de)



**Auf der mariLOG wird auch über die Verbesserung der Anbindungen der Seehäfen an das Hinterland diskutiert**

## Strategien für den Güterverkehr zu Wasser

**Der weltweite Abschwung hat auch die maritime Wirtschaft voll getroffen. Preise und Nachfrage sind eingebrochen, gewaltige Überkapazitäten bedrohen einige Reeder in ihrer Existenz. Gibt es Anzeichen einer baldigen Belebung? Wie lautet die Erfolgsformel für die maritime Logistik in rauer See? Führende Branchenvertreter werden darüber auf der transport logistic 2009 und der begleitend dazu stattfindenden mariLOG vom 12. bis 15. Mai in München diskutieren.**

Die mariLOG, die 5. internationale Konferenz für maritime Logistik, findet am 12. Mai 2009 von 13.30 bis 17.30 Uhr im Rahmen der Fachmesse transport logistic 2009 statt. Neben den Auswirkungen der globalen Rezession auf den Welthandel werden auf der mariLOG natürlich auch andere Fragen diskutiert, etwa jene nach der Verbesserung der Anbindungen der Seehäfen an das Hinterland. Dank der staatlichen Konjunkturprogramme gibt es derzeit gute Möglichkeiten, wichtige Vorhaben zu beschleunigen. Gleichzeitig ist die effizientere Gestaltung der Prozesse in den Seehäfen selbst und der Informationskette bis hin zum Verloader ein wichtiges Thema. Hierzu melden sich auf der mariLOG Experten und Praktiker zu Wort. An der abschließenden Podiumsdiskussion „Effizienzreserven im Seehafen-Hinterlandverkehr“, die am 12. Mai von 16.00 bis 17.30 Uhr stattfindet, nehmen Emile Hoogsteden, Director Containers von Breakbulk & Logistics Port of Rotterdam, Dr. Sebastian Jürgens, Vorstandsmitglied der Hamburger Hafen und Logistik AG, Dr. Wilfried Schumacher, Business Unit Director von Wincanton, Helmut Frank, Geschäftsführender Gesellschafter der ACOS Group AG und Luc Aernouts, Chief Commercial Officer (CCO) von der Antwerp Port Authority, teil.

Auf der transport logistic 2009 werden sich zudem rund 160 europäische See- und Binnenhäfen präsentieren. Erstmals werden sich zudem die französischen Seehäfen gemeinsam an einem Pavillon präsentieren.

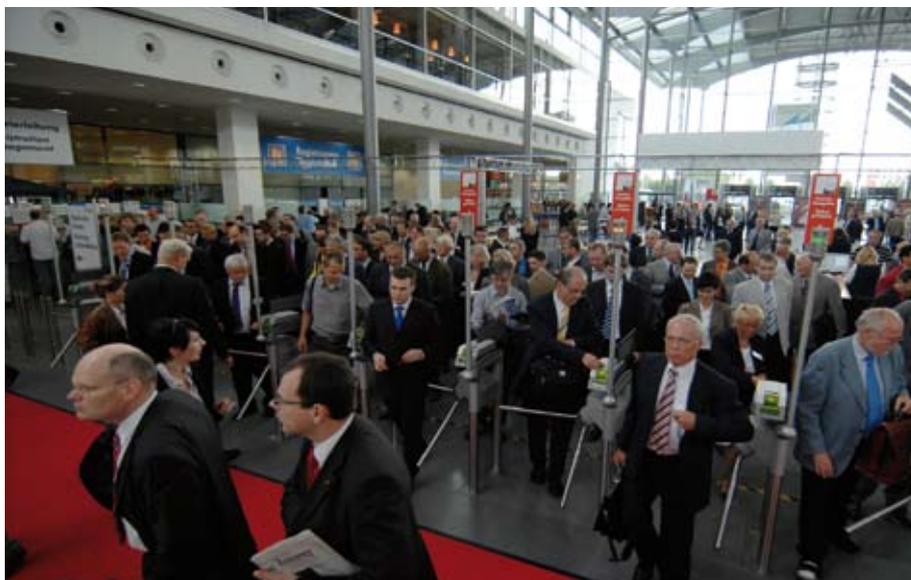
Kaum eine Branche profitierte in den vergangenen Jahren so von der Globalisierung wie die Seeschifffahrt, der Containertransport wuchs in guten Jahren um bis zu 20 Prozent. Mit umso größerer Wucht traf die Rezession die Schiffsbetreiber. „Es wird sicher einige Reeder geben, die das finanziell nicht überleben“, er-

wartet Burkhard Lemper vom Bremer Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL). In den Zeiten der Rezession werde die Bundesregierung die Schifffahrt weiterhin „aktiv unterstützen“, in die maritime Infrastruktur investieren und alles tun, um den internationalen Handel wieder in Schwung zu bringen – das versicherte kürzlich Bundeskanzlerin Angela Merkel auf der 6. Nationalen Maritimen Konferenz in Rostock. „Die Tonnagesteuer und der Lohnsteuereinkhalt werden beibehalten“, erklärte die Regierungschefin den Reedern. Beides sei nötig, um den Bestand der deutschen Handelsflotte zu sichern, zeigte sich die Kanzlerin überzeugt. Allerdings hätten die Reeder mit wenig mehr als 500 Schiffen unter deutscher Flagge nur „das Mindestziel“ der im Maritimen Bündnis getroffenen Vereinbarung erreicht. Daran schloss sich der Appell an, bei den Rückflagungen und der Ausbildung nicht nachzulassen.

Unabhängig von der momentanen wirtschaftlichen Lage entwickelt sich der Seehandel langfristig gesehen äußerst positiv: Über 90.000 Schiffe (größer als 100 bt) sind weltweit registriert, etwa 50.000 davon operieren international. Die Vereinten Nationen haben festgestellt, dass „die Fähigkeit zur Seefahrt, insbesondere das Eigentum einer beträchtlichen Tonnage, von grundlegender Bedeutung für die Unterstützung und die Förderung des Handels eines Landes sind“. Etwa 90 Prozent der weltweiten

Handelstonnagen werden mittlerweile auf dem Seeweg transportiert, schätzt die European Community Shipowners Association. Der Seehandel ist in den vergangenen 40 Jahren um über 400 Prozent angestiegen. Besonders wichtig ist hierbei das Containersegment, bei dem auf ein weiteres Wachstum von 400 Prozent bis zum Jahr 2022 gesetzt wird.

Weltweit gibt es über 8.000 Häfen und Terminals, von denen etwa 2.000 von Bedeutung sind – doch die Top 50 dominieren das Geschäft. Es gibt global betrachtet weiterhin einen Trend, der sich von der traditionellen Schifffahrt mit Massenschüttgut und Massengüter (nicht containerisiert) hin zu einem vereinheitlichten Frachtverkehr (containerisiert und Roll-on/Roll-off) verlagert. Da der Containerverkehr unabhängig von der momentanen Situation langfristig deutlich wächst, werden an zahlreichen Standorten die Hafenskapazitäten deutlich erweitert: In den Shanghaier Hafen im Jangtse-Delta etwa wurden in den vergangenen Jahren über 10 Milliarden Dollar investiert: Mit elf Metern Tiefe war er für die riesigen Containerschiffe nämlich inzwischen zu flach. Deshalb wurde 50 Kilometer außerhalb von Shanghai ein neuer Tiefseehafen gebaut. Die größten Containerschiffe der Welt können hier vor Anker gehen. Eine 30 Kilometer lange Brücke verbindet den Hafen mit dem Festland. Spätestens 2020 wird der Shanghaier Hafen der größte der Welt sein. Direkt nebenan entsteht gerade die Hafencity Lingang, auf dem Reißbrett für eine Million Einwohner angelegt. Auch Spanien sieht großes Potenzial in seinen Häfen: Bis 2020 will das Land rund 23 Milliarden Euro in die Hafinfrastruktur investieren. Dieser Vorstoß zielt besonders darauf ab, die Küstenschifffahrt und die Hinterlandverkehre anzukurbeln.



Zur transport logistic werden in diesem Jahr knapp 50.000 Fachbesucher erwartet.

Foto: Messe München / Thomas Plettenberg

Ein gemeinsames Forum von BÖB und ZDS soll die Möglichkeiten und Grenzen aufzeigen

## See- und Binnenhäfen als logistisches System

Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e. V., Berlin, und der Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe e. V. (ZDS), Hamburg, sind Veranstalter eines gemeinsamen Forums mit dem Titel „Möglichkeiten und Grenzen der Vernetzung von See- und Binnenhäfen zu einem logistischen System“, das am Mittwoch, 13.5., um 15.30 Uhr in der Halle A4 unter der Moderation von DVZ-Chefredakteur Björn Helmke beginnt.

- Das Wachstum im Weltseeverkehr gelangt an seine Grenzen vornehmlich in den europäischen Seehäfen, wenn diese nicht in der Lage sind, die zusätzlichen Mengen in den Hinterlandkorridoren abzuwickeln. Kaum ein Thema wird so intensiv diskutiert wie die Vernetzung der See- und Binnenhäfen zu einem logistischen System. Aber nur so lassen sich die zukünftigen Herausforderungen gemeinsam meistern! Doch was ist das richtige Konzept? Die Entwicklungen im System Wasserstraße sind vielschichtig und bedürfen der Darstellung.
- Neue Geschäftsmodelle erobern den

Markt. Die Konzeptionen reichen von Hinterlandstrategie über Hubs bis zur Etablierung von Hinterland-Gateway-Terminals, so dass das Terminal im Seehafen umschiffert werden kann.

- Korridore werden zu logistischen Clustern, in denen sich Partner im Wettbewerb zusammenschließen, um eine strategische Vernetzung/Vermarktung des Hinterlands zu entwickeln.
- Barge-System und Liniendienste im Seehafen hinterland erschließen das Hinterland für Container ebenso wie für konventionelle Verkehre.
- Wie nachhaltig sind diese Lösungen? In dem Forum sollen im Sinn einer SWOT-Analyse die Stärken und Schwächen, die Potenziale und Hindernisse der einzelnen Strategien diskutieren und ihre Wirkung in Bezug auf eine nachhaltige Vernetzung der See- und Binnenhäfen zu einem System herausgearbeitet werden.

Die beiden veranstaltenden Verbände finden, die Zeit sei reif für eine gemeinsame Strategie von Markt und Politik - und laden Interessierte ein, mit ihnen und den Referenten zu diskutieren.

### Möglichkeiten und Grenzen der Vernetzung von See- und Binnenhäfen zu einem logistischen System

Mi 13.05.2009 / 15:30 - 17:30 h  
Forum Halle A4

Das Forum wird simultan gedolmetscht  
(Deutsch / Englisch)

#### Die Referenten und ihre Themen

Kapazitäten heute und in Zukunft/Unsere Vorstellung für ein Netzwerk Seehäfen und Hinterland. -Dr. Sebastian Jürgens, Mitglied des Vorstandes, HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG

Zwischen internationaler Wirtschaftskrise und Nationalem Hafenkonzept - die Zukunft der (Binnen)Häfen in Deutschland. - Rainer Schäfer, Geschäftsführer Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG

Strategische Kapazitätsentwicklung über Hinterlandhubs - Kapazitäten im Seehafen als Engpassfaktor? - Emanuel Schiffer, Vorsitzender der Geschäftsführung, EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG

Hinterlandhubs Mittellandkanal - Spedition und Logistik als begrenzender Faktor? - Jens Hohls, Geschäftsführer, Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig mbH

Schwergut-Linie auf der Elbe - Infrastruktur als begrenzender Faktor? - Stefan Kunze, Leiter Vertrieb, Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH

Bahnhub-Systeme - Schieneninfrastruktur als begrenzender Faktor? - Bringfried Belter, Leiter Regionale Außenbeziehungen der DB Netz AG

Hinterlandhub-Systeme in der Binnenschifffahrt, Linienverkehre Rhein - Der Seehafen als begrenzender Faktor? - Thomas Löffler, Geschäftsführer, Rhenus Contargo GmbH & Co. KG

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

## Logistik fängt beim Standort an – wir haben ihn!

### Magdeburger Hafen GmbH

- insgesamt 115 ha im Sondergebiet Hafen und in unmittelbarer Nähe
- optimale trimodale Lage mit Autobahn-, Wasser- und Bahnanschluss
- zentraler Verkehrsknotenpunkt (Hub) für die verladende Wirtschaft in einem Umkreis bis 200 km
- **durch den Bau der Niedrigwasserschleuse ab 2010 an 365 Tagen wasserstandsunabhängig bei 4,00 m Wassertiefe**
- leistungsstarkes KV-/Containerterminal (Hanse-Terminal) im neuen Hansehafen

**Profitieren Sie von einem einzigartigen Standort und der Kapazität des größten Binnenhafens Mitteldeutschlands!**

**Besuchen Sie uns auf der transport logistic 12.-15. Mai in München, Halle B4 Stand 217**



Die Veranstaltung der Messe München richtet sich an alle Bewerber – vom Auszubildenden bis zur Führungskraft

## Karriere-Speed-Dating auf der transport logistic

**Die Logistik bleibt auch in wirtschaftlich schwerer Zeit eine Branche mit Zukunft und einer starken Nachfrage nach qualifizierten Mitarbeitern. Die transport logistic 2009 bietet dazu vom 12. bis 15. Mai 2009 Personalchefs, Bewerbern und Hochschulvertretern ein Karriere-Special mit Tipps zu Aus- und Weiterbildung und einem Karriere-Speed-Dating.**

Die Logistik hat sich in den vergangenen Jahren zu einer Boombranche entwickelt. Der Exportweltmeister Deutschland hat von der weltweiten Arbeitsteilung in der Produktion überdurchschnittlich profitiert und viele innovative Logistikdienstleister hervorgebracht. Doch die Wirtschaftskrise der vergangenen Monate hat zu Produktionsrückgängen in einzelnen Branchen, wie der Automobil-, Chemie- oder Stahlindustrie geführt, die sich auch auf die Logistikdienstleister auswirken. Sowohl die innerbetriebliche Logistik, als auch Umschlag und Transporte sind rückläufig.

Kein guter Zeitpunkt, um eine Karriere in der Logistikbranche zu planen? Ganz im Gegenteil meinen Experten, gerade jetzt benötigen die Branche kompetente Mitarbeiter, die zukunftsfähige Lösungen für ihr Unternehmen finden. Sie gehen davon aus, dass Deutschland auch in Zukunft eine starke Industrie mit einem hohen Exportanteil haben wird. Es kommt darauf an, die richtigen Bewerber mit den passenden Unternehmen zusammen zu bringen. Die Mitglieder des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen starten bei der transport logistic 2009 die „Young Rail“, eine Initiative zur Gewinnung von Fach- und Führungskräften in der Rail-Branche. Hierzu zählen rund 600 Unternehmen mit 200.000 Mitarbeitern in der Bundesrepublik Deutschland. Am Mittwoch, 13. Mai im Forum in Halle A6 werden Claudia Langowsky, VDV-Hauptgeschäftsführerin und Prof. Paul Wittenbrink von der Berufsakademie Lörach zu den Einstiegs- und Aufstiegschancen in dieser Branche berichten. Die Veranstaltung richtet sich an alle Bewerber – vom Auszubildenden bis zur Führungskraft.

Gerade im Bereich der Ausbildung zukünftiger Manager hat sich in den vergangenen Jahren viel verändert. Sowohl die Studienangebote, als auch die Anzahl der Absolventen ist gestiegen.

Die aktuelle Studie „Studium und Logistik“ von Helmut Baumgarten und Wolf-Christian Hildebrandt ergab, dass dem Arbeitsmarkt heute pro Jahr rund 11.600 Akademiker von Universitäten, Fachhochschulen und Berufsakademien mit logistischem Ausbildungshintergrund zur Verfügung stehen. Durch die Einführung der Bachelor- und Master-Studiengänge dürfte sich das Profil der Bewerber verändert haben. Die ersten Absolventen mit Bachelor-Abschluss haben die Hochschulen verlassen, nun ist es Zeit, die ersten Erfahrungen auszuwerten. Am 15. Mai veranstaltet das Magazin Logistik inside auf der transport logistic von 10 bis 12 Uhr im Forum in Halle B2 eine Podiumsdiskussion zum Thema „Die richtige Aus- und Weiterbildung für den Logistikmanager von morgen“. Wie sind die ersten Erfahrungen mit dem Bachelor-Studium? Welche Anforderungen stellt die Wirtschaft an Bewerber und Ausbildung? Und welche Möglichkeiten gibt es überhaupt, um eine Führungsposition in einem Logistikunternehmen zu erreichen? Zu diesen und anderen Fragen werden ein Personalberater, je ein Personalchef aus der Logistik und aus der Industrie sowie zwei Vertreter aus Forschung und Lehre Impulsreferate halten. Im Anschluss hat das Publikum die Gelegenheit, sich in die Diskussion einzubringen.

Noch konkreter wird die Veranstaltung, die ab 13 Uhr auf die Podiumsdiskussion folgt. Die Personalberatung Reinecke & Associates lädt zu einem „Karriere-Speed-Dating“ ein. Ziel dieser Veranstaltung ist es, einen ersten Kontakt zwischen Personalmanagern und jungen Logistiktalenten in vorbereiteten Gesprächen herzustellen.

Alle Messebesucher, die eine Karriere im Bereich der Logistik planen, können auch an den Ständen viel über potenzielle Arbeitgeber erfahren. Wer mehr über die Forschung zum Thema Logistik erfahren möchte, kann zum Beispiel beim Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, beim Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML vorbeischaun oder bei den zahlreich vertretenen Universitäten und Fortbildungseinrichtungen. Darüber hinaus bietet die Messe München ihren Ausstellern online unter [www.transportlogistic.de](http://www.transportlogistic.de) eine Jobbörse an, in der sie vakante Stellen anbieten können. ■

**Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee und Branchenexperten diskutieren zur Messeeröffnung über Strategien aus der Krise**

## Wohin geht die Reise?

**Die transport logistic, 12. Internationale Fachmesse für Logistik, Telematik und Verkehr, startet am 12. Mai 2009 mit einer prominent besetzten Auftaktdiskussion: Bundesverkehrsminister Tiefensee wird mit weiteren hochrangigen Branchenvertretern unter dem Titel „Weichenstellung im unsicheren Umfeld: Wohin geht die Reise in der weltweiten Logistik?“ diskutieren.**

Die weltweite Wirtschaftskrise wirkt sich auf nahezu alle Segmente der Transport- und Logistikindustrie aus. Verbände und Forschungseinrichtungen weltweit geben Wachstumswarnungen heraus. Der Logistik-Indikator (Februarbefragung) der Bundesvereinigung Logistik (BVL) und des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) bescheinigt der Branche hierzulande beispielsweise ein nie gekanntes Stimmungstief. Der Klimawert ist um über 30 Prozent gegenüber dem Vorjahr gefallen. „Es sieht so aus, als fehlten in der aktuellen Rezession die regionalen Puffer, die sonst für eine Dämpfung von konjunkturellen Schwankungen gesorgt haben. Die Krise ist global und hat historische Ausmaße“, sagt Raimund Klinkner, BVL-Vorsitzender, der auch bei der Auftaktdiskussion der transport logistic 2009 am 12. Mai um 10 Uhr (Forum Halle B3) neben dem deutschen Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee dabei sein wird. Außerdem werden sich an der Runde der Generaldirektor für Energie und Verkehr von der Europäischen Kommission, Matthias Ruete, die Präsidentin & CEO der Panalpina World Transport Holding, Monika Ribar, und Klaus-Michael Kühne, Präsident von Kühne + Nagel, beteiligen. Die Moderation übernimmt Katja Dofel von n-tv.

Auch die französischen Häfen arbeiten an der strategischen Entwicklung ihrer Verkehrsinfrastruktur und einer Verbesserung der Transporte auf dem Wasserweg

## Frankreichs größte Hafenakteure sind auf der transport logistic vertreten

Die im Sommer 2008 beschlossene Hafenreform wurde der Grundstein für ein umfassendes Wachstumsprojekt und gab laut der Invest in France Agency den Anstoß zu Modernisierungsmaßnahmen und Investitionsplänen in Höhe von 445 Millionen Euro bis 2013. Die Reform sieht die Verbesserung der Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit der sieben großen Seehäfen Dunkerque, Rouen, Le Havre, Nantes Saint-Nazare, La Rochelle, Bordeaux und Marseille-Fos vor. Um sich den Veränderungen im Seetransportgeschäft anzupassen, planen die Häfen sowohl strategische Entwicklungen ihrer Infrastruktureinrichtungen sowie den Ausbau und die Anbindung an den Bahn-, Straßen- und Binnenschiffahrtstransport.

Mit einer 3.427 Kilometer langen Küstenlinie von der Nordsee bis zum Atlantik und entlang des Mittelmeers spielt Frankreich eine wichtige Rolle im Seetransport. Die französischen Seehäfen verfügen über ein Gesamtumschlagvolumen in Höhe von 384,7 Millionen Tonnen. 101,6 Millionen Tonnen entfallen dabei auf die Häfen von Le Havre und Rouen und 100 Millionen Tonnen auf den Hafen von Marseille.

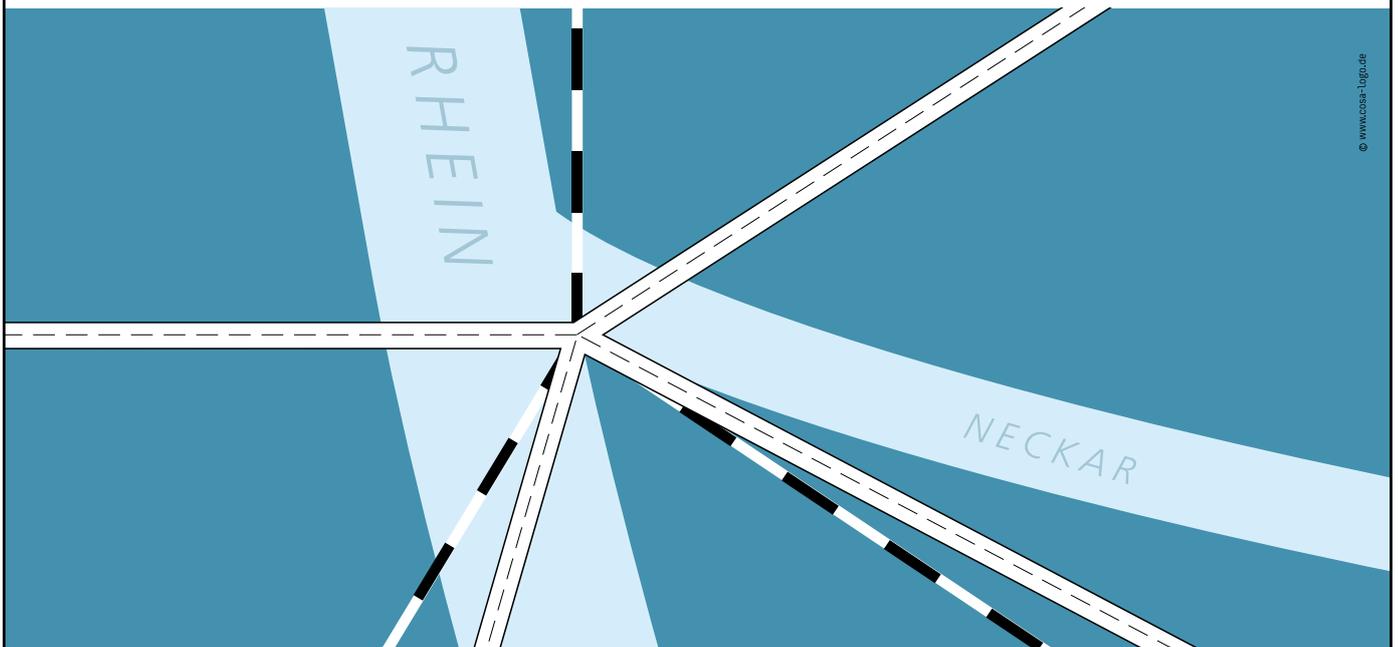
Im Rahmen der Reform ist unter anderem die Einrichtung breiterer Korridore geplant sowie der Bau der Binnenwasserstraße Canal Seine-Nord (CSNE) mit Anschluss an das europäische Kanalnetz (Seine Nord-Projekt). Der Canal Seine-Nord Europe (*lesen Sie hierzu auch die Öffentliche Ausschreibung auf der Seite 63 dieser Ausgabe von Schiffahrt online*)

wird die Region von Paris und die Häfen von Le Havre und Rouen an die Seehäfen Dunkerque, Antwerpen und Rotterdam sowie das belgische, niederländische und deutsche Wasserstraßennetz anschließen.

Mit 1,5 Millionen Beschäftigten in Frankreich nimmt die Logistikbranche innerhalb des europäischen Wirtschaftsgefüges einen wichtigen Platz ein und gilt als Garant für einen effizienten Warenaustausch innerhalb und außerhalb der europäischen Grenzen. Grundlage für stetige Zuwachsraten sind beispielsweise die Intensivierung des Containerverkehrs, der Aufbau und die Vernetzung effizienter Transport-Infrastruktureinrichtungen (Schiene & Straße) und der Betrieb von bi- und trimodalen Terminals in Häfen und an Flughäfen. ■

## HAFEN MANNHEIM

im Zentrum Europas



© www.csa-lyg.de

Infos und Immobilien: Tel. 0621/292-2991  
[www.hafen-mannheim.de](http://www.hafen-mannheim.de)



Die Carl Rehder Gruppe ist international ausgerichtet und ist - neben der Seeschifffahrt - auch auf passgenau zugeschnittene Versicherungen für die Binnenschifffahrt spezialisiert

## Breite Auswahl an Versicherungen hilft, die Versicherungskosten zu senken

Von Jan Kruse

Das Unternehmen Carl Rehder ist ein Spezialversicherer für die Schifffahrt, das auf eine annähernd 90-jährige Erfahrung in dieser Branche zurückgreifen kann. Im Jahre 1920 wurde das Unternehmen als Versicherungs- und Schiffsmaklerfirma von Carl Rehder, dem Sohn eines Reeders, in Hamburg gegründet. Bis 2005 handelte es sich um ein familiengeführtes Unternehmen, welches zunächst von der Familie Rehder und nachfolgend von der Familie Bernard geleitet wurde.

Das Tätigkeitsgebiet lag schwerpunktmäßig im lokalen Bereich. Heute hingegen ist die Firma



*Genießt in der Binnenschifffahrt großes Vertrauen: Wolfgang Schendel, geschäftsführender Gesellschafter aller Unternehmen der Carl Rehder Gruppe*

Rehder international, insbesondere jedoch auf Europa ausgerichtet, als Versicherungsmakler für die Schifffahrt tätig.

Das inzwischen in Seevetal ansässige Unternehmen befindet sich seit 2005 im Eigentum von Wolfgang Schendel, Reinhard Jürgens und Dirk Muhle. Diese haben die Carl Rehder GmbH und ihre Tochterunternehmen in nur wenigen Jahren zu einem Spezialversicherungsmakler für Versicherungen ausgerichtet, welche schwerpunktmäßig auf die Schifffahrt zugeschnitten sind. Konzentrierte sich das Geschäft zuvor auf die Seeschifffahrt, ist heute auch der Bereich der Binnenschifffahrt von großer Bedeutung geworden.

Die Kunden der Carl Rehder Gruppe sind mitt-



*In diesem Haus im niederländischen Zwijndrecht hat die Carl Rehder Nederland B.V. ihren Sitz.*

*Foto: Friedbert Barg*



Bernd Krüger, General Manager Carl Rehder Nederland B.V.

lerweise in mehr als zehn europäischen Ländern ansässig.

Um die Betreuung der Kunden aus den Beneluxländern und Frankreich zu optimieren, entstand als Tochterunternehmen die Carl Rehder Nederland B.V., die im niederländischen Zwijndrecht ansässig ist. Unter der Leitung von Wolfgang Schendel sind hier derzeit drei Mitarbeiter tätig.

Parallel dazu entstand im bayrischen Amberg eine Repräsentanz, die von einem festangestellten Mitarbeiter besetzt ist. Des Weiteren ist in Regensburg ein freier Mitarbeiter ansässig, der den Bereich der Donaurainerstaaten betreut. Durch diese örtliche Nähe zum Donauraum ist von hieraus eine Optimierung der Neukundenbetreuung geschaffen.

Auf Grund des räumlich stark ausgedehnten Geschäftsbereiches legt das Unternehmen bei der Neueinstellung von Mitarbeitern neben der fachlichen Qualität auch auf die sprachlichen Qualifikationen großen Wert. Durch die Mehrsprachigkeit der Mitarbeiter soll gewährleistet werden, dass die Kunden des Unternehmens Rehder ohne sprachliche Missverständnisse betreut und beraten werden können. Derzeit verfügt die Carl Rehder Gruppe über mehr als 30 fest angestellte und freiberufliche Mitarbeiter. Die Mitarbeiter der Firma bieten für jeden einzelnen Kunden eine speziell zugeschnittene Versicherungslösung an, die sowohl von den Prämien als auch von den Bedingungen auf die individuellen Besonderheiten ausgerich-

tet ist. Neben der Beratung von Kunden und Nichtkunden ist das Unternehmen Carl Rehder des Weiteren auch als Kapazitätsbeschaffer von Deckungskapazitäten für ausländische Makler tätig.

Im Schadensfall an den versicherten Binnen- und Seeschiffen stehen die Experten des Hauses rund um die Uhr, an sieben Tagen der Woche zur Verfügung.

Die weltweiten Versichererkontakte der Carl Rehder Gruppe ermöglichen auf Grund der großen Vielfalt der Anbieter und der damit verbundenen Auswahlmöglichkeiten, die Versicherungskosten zu senken und parallel dazu den Deckungsumfang der Versicherungen für die Kunden zu optimieren. Die Betreuung erfolgt sowohl direkt bei den Kunden vor Ort als auch durch die Zentrale in Seevetal, so dass bei Bedarf umgehend auf die Fachkompetenz der Mitarbeiter zugegriffen werden kann.

Für die Kunden aus der Binnen- und Seeschifffahrt hat die Carl Rehder Gruppe Versicherungen entwickelt, welche sowohl von der Prämien- als auch von der Bedingungsseite für dieses Marktsegment zugeschnitten sind. Diese sind u.a. Kasko-, Nebeninteressen-, Kriegs-, Streik-, Verdienstausschlag-, Maschinen-, Schiffshaftpflicht / P & I - Versicherungen sowie Rechtsschutzversicherungen. Für Kunden des Hauses, die im Bereich Schiffbau tätig sind, werden Baurisikoversicherungen für Schiffsneubauten, Werftshaftpflichtversicherungen sowie Contract Frustration Versicherungen angeboten. Hinzu kommen Versicherungen für das Gebiet der Warenversicherung und der Versicherung von Expeditionen, für die Spezialprodukte wie beispielsweise Transportwarenversicherungen



Dr. Jan Rieckhoff, Manager Schadenabteilung der JMS Joint Marine Service GmbH

und Speditionshaftpflichtversicherungen aller Art angeboten werden.

Die Tochterfirma JMS Joint Marine Service GmbH bietet ihre Dienstleistung allen interessierten Reedern sowie auch Versicherern an. So vertreibt sie seit diesem Jahr P & I - Versicherungen für Binnenschifffahrt für den Club SKULD. Alle deckungs- und schadenrelevanten Dinge werden direkt im Hause JMS bearbeitet. Dieser Dienst wird insbesondere anderen Maklern zur Verfügung gestellt. ■



Die für die Carl-Rehder-Gruppe in den Niederlanden zuständige Mannschaft: Bernd Krüger, Wolfgang Schendel, Kees Pals, Wil Langeslag und Dieter Wilde. Foto: Eckhard Pannen

**Das Hamburger Unternehmen Georg Duncker ist seit über 135 Jahren Versicherer für Schifffahrt und Logistik**

## Kompetente Betreuung in allen Versicherungsfällen

**Seit der Gründung im Jahre 1870 ist das Unternehmen Georg Duncker in Hamburg als Versicherungsmakler ansässig. Das Unternehmen ist in Deutschland eines der führenden im Bereich der Spezialversicherungsmakler für Schifffahrt und Logistik. Über 60 qualifizierte Mitarbeiter beraten und betreuen Partikuliere, Reedereien und Transportunternehmen im In- und Ausland.**

Das unabhängige Maklerunternehmen Georg Duncker befindet sich seit seiner Gründung im Familienbesitz hanseatischer Kaufleute. Der Firmengründer Georg Duncker entstammte einer Reeder- und Kaufmannsfamilie, welche sich bereits seit mehreren Generationen mit dem Versicherungswesen beschäftigte. Duncker spezialisierte sich auf den Vertrieb von Schiffsversicherungen. Neben der Hansestadt Hamburg wurde ebenso der Ostseeraum rasch das Geschäftsgebiet der Firma Georg Duncker. Der

zügige Ausbau des Unternehmens wurde auch durch den engen Kontakt zur Nord-Deutschen Versicherungsgesellschaft begünstigt, dessen Direktor Georg Dunckers Bruder Arthur war. Nach dem Tod des Firmengründers 1895 wurde die Firma vom Sohn Carl Duncker weitergeführt. Dieser eröffnete Niederlassungen in allen wichtigen deutschen Städten an der Ostsee. Nach dem Ersten Weltkrieg oblag die Leitung des Unternehmens neben Carl Duncker auch Alfred Reimers und Erwin Ross, die zuvor in die Firma eingetreten waren. Trotz der mit der Nachkriegszeit des Ersten Weltkriegs verbundenen Schwierigkeiten wurden die Geschäfte des Betriebs nun auch auf weitere Ostseeanrainerstaaten ausgedehnt.

Durch den Zweiten Weltkrieg war die Geschäftsgrundlage der Firma Georg Duncker zerstört worden. Das Geschäft musste nun langsam wieder aufgebaut werden und beschränkte sich

zunächst vornehmlich auf die Binnenschifffahrt. Nach dem Tod von Carl Duncker wurde das Unternehmen nun allein von Mitgliedern der Familien Reimers und Ross geführt. Im Verlauf der 1950er Jahre wurden die geschäftlichen Verbindungen durch neue Kontakte zu englischen und internationalen Maklern ausgebaut. Bis zu dieser Zeit konzentrierten sich die Aktivitäten von Georg Duncker hauptsächlich auf den traditionellen Seeversicherungsmarkt. In den folgenden Jahrzehnten hingegen gewann die Binnenschifffahrt zunehmend an Bedeutung. Mittlerweile zählt die Firma Duncker auf diesem Marktsegment zu den führenden Maklern. Nachdem die Firma Georg Duncker 1981 vollständig in den Besitz der Familie Ross übergegangen war, wird das Unternehmen heute von Dr. Albert Ross und Christian Ross geleitet, welche beide über eine langjährige Erfahrung in der Versicherung von Schiffen verfügen. Durch die Unabhängigkeit von Versicherungsgesellschaften kann für die Kunden ein optimaler Versicherungsschutz eingekauft werden, bei dem sowohl der Preis als auch die Leistungen übereinstimmen.

Um das Segment der Binnenschifffahrt weiter ausbauen zu können, besteht seit Januar 2008 neben dem Hauptbüro in Hamburg eine Zweigstelle im baden-württembergischen Bad Liebenzell. Diese Zweigstelle des Unternehmens konzentriert sich insbesondere auf die Binnenschifffahrt im süddeutschen Raum, der Schweiz, der Donaustaaten sowie der Beneluxländer. Wie am Firmensitz werden von hier aus u.a. Kaskoversicherungen, Haftpflicht/P.&I.-Versicherungen, Verdienstausfallversicherungen, Kriegsversicherungen, Zusatzversicherungen wie Warentransporte, Firmenrechtsschutz, Lebensversicherungen, Krankenversicherungen, Kfz-Versicherungen, Privathaftpflichtversicherungen und Spezialversicherungen angeboten. Neben der Binnen- und Seeschifffahrt ist Georg Duncker außerdem im Fischereigeschäft tätig und betreut die Versicherungen von Fischerfahrzeugen, welche hauptsächlich aus dem nordeuropäischen Raum stammen.

Für alle Bereiche stehen den Kunden kompetente Betreuungsteams zur Verfügung, die sowohl beraten als auch in Schadensfällen unterstützen. Kommt es zu einem Schadensfall, ist das Unternehmen auf das Krisenmanagement vorbereitet, da bei Kollisionen die Schuldfrage oft zunächst unklar ist. Dies hat zur Folge, dass es häufig zu langwierigen Auseinandersetzungen mit dem Kollisionsgegner kommt. In diesen Fällen assistieren versierte Schadensfachleute bei der Abwicklung des Falls. Im Schadensfall stehen Experten von Georg Duncker rund um die Uhr, an sieben Tagen der Woche zur Verfügung.

Jan Kruse ■



Der Duncker-Unternehmenssitz in Hamburg

**Mit 900 Schiffen und 400 Mio. € Versicherungssumme größte deutsche Binnenschiffahrts-Kaskoversicherung**

# Die VSV verfügt über ein weites Mitarbeiternetz

**Bereits vor über 150 Jahren wurde von einer kleinen Gruppe von Schiffseignern aus dem Raum Landsberg a.d. Warthe der Grundstein der heutigen VSV gelegt. Unter dem Namen Strom-Fahrzeug-Versicherungsgesellschaft zu Landsberg a.d. Warthe war eine Versicherung entstanden, welche die Schiffe ihrer Mitglieder und deren Ladung gegen Unglücksfälle versicherte.**

Die Mitglieder waren mit ihren aus Holz gebauten Kähnen auf Warthe, Netze, Weichsel, Oder, Elbe, Spree, Havel und Saale unterwegs. In den Folgejahren entwickelte sich das Unternehmen gut und nahm nun unter den ostdeutschen Flusskasko-Versicherungsvereinen eine bedeutende Stellung ein. Ende des 19. Jahrhunderts waren ca. 250 Fahrzeuge beim Verein versichert. Heute sind bei der Vereinigten Schiffs-Versicherung, wie das Unternehmen seit 1971 heißt, rund 900 Schiffe mit einer Gesamtversicherungssumme von 400 Millionen Euro versichert. Damit ist die VSV der größte deutsche Kaskoversicherer der Binnenschiffahrt. Der Selbsthilfegedanke der Gründungsmitglieder führte dazu, dass im Jahr 1911 von diesen der Landsberger Spar- und Vorschußverein gegründet wurde. Somit war eine eigene Bank entstanden, die parallel betrieben wurde. Diese Bank war die Vorgängerin der heutigen „Bank für Schifffahrt“. Die Versicherung selbst nannte sich nun Strom-Fahrzeug-Versicherungs-Verein. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde von den Mitgliedern des Versicherungsvereins der Gemeinnützige Bauverein zur Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt eGmbH in Landsberg a.d. Warthe gegründet. Von diesem konnte schließlich eine bestehende Werft angekauft werden.

Mit dem Ausbau des westdeutschen Kanalnetzes und der Fertigstellung des Mittellandkanals erfolgte eine immer stärkere Ausweitung des Geschäftes in die westdeutschen Gebiete. Aus diesem Grund wurde in Hannover eine Hauptvertretung geschaffen. Trotz dieser Neueröffnung in Hannover blieb der Sitz jedoch weiterhin in Landsberg a.d. Warthe bestehen. Laut Geschäftsbericht des Jahres 1939 waren zu dieser Zeit 744 Binnenschiffe mit einer Gesamtversicherungssumme von 17 Millionen Reichsmark versichert.

In den letzten Jahren des Zweiten Weltkriegs wurde die Geschäftsleitung von Versicherung

und Bank schließlich von Landsberg in die Räumlichkeiten der bisherigen Hauptvertretung nach Hannover verlegt. In den letzten Monaten des Krieges gingen die Büroräume in Hannover durch Bomben komplett verloren, wodurch nicht nur der Geschäftsbetrieb eingestellt werden musste, sondern auch alle Unterlagen, die aus Landsberg nach Hannover gelangt waren, verloren gingen.

Nach dem Ende des Krieges wurde 1946 von 20 Mitgliedern auf einer außerordentlichen Versammlung beschlossen, den Sitz von Landsberg a.d. Warthe vollständig nach Hannover zu verlegen. Zur gleichen Zeit kam die bis dahin stillliegende Binnenschiffahrt langsam wieder in Fahrt. Bereits 1949/50 wurden insgesamt 454 Schiffe von 375 Mitgliedern versichert. In den folgenden Jahren wurde der Versicherungsbestand stetig erweitert, da die Mitglieder ihre Fahrzeuge modernisierten bzw. vergrößerten oder durch Neubauten ersetzten. Um die Marktstellung weiter ausbauen zu können, wurde im Jahre 1971 eine Verschmelzung mit der Schiffer-Hilfsgesellschaft Germania in Duisburg/Ruhrort beschlossen. Daraufhin erfolgte die Umfirmierung in Vereinigte Schiffs-Versicherung V.a.G. Gleichzeitig wurde das Unternehmen durch die Gründung des Tochterunternehmens Leuchtturm Versicherungs-Vermittlung GmbH erweitert. Hierdurch konnte fortan den

### Der VSV-Aufsichtsrat

Hans-Egon Schwarz, AR-Vorsitzender; Vorstand DTG; Heinrich Brockmann; stellv. AR-Vorsitzender; MS „Wertheim“; Udo Kosch, FGS „Wappen v. Celle“; Heinrich Middelndorf, MS „Moni M.“; Dipl.-Kfm. Manfred Mohr, Vorstand MSG; Klaus-Erich Reinhard, MS „Aqua Verde“; Reinhold Scheermann, MS „Recaro“; Bernhard Schepers, MS „Heinrich“; Wolfgang Thie, Neckar-Personen-Schiffahrt Berta Epple GmbH & Co. KG.

### Der VSV-Vorstand

Rudolf Stegmann (Wörth a. Main)  
Detlef Kohlmeier. (Hannover).

Mitgliedern der VSV jede Art von Versicherung angeboten werden.

Bereits 1973 kam es zu einer weiteren Fusion mit der Jus et Justitia Kaskoversicherungsgesellschaft a.G. in Mannheim. Hierdurch konnte der Versicherungsbestand auch im Rheinstromgebiet weiter ausgebaut werden. In Mannheim existierte nun ein weiteres Büro der VSV. Seit den 1990er Jahren wurde das Geschäftsgebiet durch die deutsche Einheit erheblich ausgeweitet. Neben der Frachtschiffahrt gewann die Fahrgastschiffahrt zur gleichen Zeit immer mehr an Bedeutung.

Den Mitgliedern, die teilweise bereits in der 3. oder 4. Generation der VSV angehören, stehen heute die Geschäftsstellen in Duisburg und Wörth am Main sowie die Hauptverwaltung in Hannover zur Verfügung. Des Weiteren bietet die VSV ein gut gestreutes Netz mit eigenen und freien Mitarbeitern, die den Versicherten zu jeder Tages- und Nachtzeit im In- und Ausland zur Seite stehen.

Jan Kruse ■



Der VSV-Aufsichtsrat mit den Vorständen Detlef Kohlmeier (l.) und Rudolf Stegmann (3.v.l.)

**Die geforderten Versicherungslösungen müssen hochflexibel sein und sich den weiterentwickelnden Anforderungen schnell anpassen können**

## Die Mitarbeiter der esa beschränken sich nicht nur auf Schreibtischarbeit

**Um als Versicherer langfristig erfolgreich zu sein, muss man schnell auf die Anforderungen der Kunden reagieren. Für keine andere Versicherungssparte trifft dies mehr zu, als für die Transportversicherung. Nicht nur die transportierten Güter sind tagtäglich in Bewegung; der gesamte Markt bewegt sich immer schneller.**

Die Allianz Versicherungs-AG, einer der führenden deutschen Transportversicherer, hat darauf mit der Gründung einer 100%-igen Tochtergesellschaft, der esa cargo & logistics GmbH mit Sitz in Bad Friedrichshall, reagiert. Damit baut man auf den Erfolg der seit 1997 bestehenden esa EuroShip, die bis heute eine Beitragseinnahme von 33 Mio. EUR im Bereich der Schiffs-, Boot- und Yachtversicherungen erreicht hat. In der *Schiffahrt online* Ausgabe 2/2008 haben wir ausführlich über die Aktivitäten der esa im Bereich der gewerblichen Schifffahrt berichtet.

Die esa cargo & logistics besteht seit dem 1.1.2008 und wird von Walter Szabados, Vorsitzender der Geschäftsleitung, der auch die Geschäfte der esa EuroShip leitet, und Geschäftsführer Herbert Löh, der vorher bei namhaften Transportversicherern in leitenden Funktionen tätig war, geführt. Hinzu kommt ein Expertenteam, bestehend aus Branchenspezialisten, die alle auf langjährige Erfahrungen in den Sparten der Transportversicherung zurückgreifen können. Auf diese Tochtergesellschaft hat die Allianz Versicherungs-AG die Gesamtverantwortung der Bereiche Transport-Waren-, Verkehrshaftungs- und Landkaskoversicherung für Unternehmen mit einem Jahresumsatz von bis zu 500 Mio. EUR übertragen. Damit verantwortet die esa insgesamt ca. 110.000 Versicherungsverträge mit einer Gesamtbeitragseinnahme von über 100 Mio. Euro. Nun ergänzen sich in idealer Weise die Expertise, Flexibilität und Dynamik der esa mit der Solidität und Finanzstärke der Allianz.

Mit der esa cargo & logistics und der esa EuroShip wird nunmehr die gesamte Bandbreite der Transport- und Verkehrshaftungsversicherung abgedeckt. Die umfasst eine Vielzahl einzelner Sparten; dementsprechend ist auch der Kundenkreis breit gefächert. Das sind zum einen Logistiker, Spediteure, Frachtführer und Lagerhalter, die über eine Verkehrshaftungsversicherung abgesichert sind. Hinzu kommen Produzenten und Händler, Importeure

und Exporteure, die ihre Güter im Rahmen der Waren-Transportversicherung versichern. Von Kohle oder Salz über Bananen bis hin zu Präzisionsmaschinen umfasst das Spektrum nahezu alle denkbaren Güterarten, die zu Lande, auf dem Wasser oder in der Luft von und nach allen Plätzen der Erde transportiert werden. Im Bereich der Landkasko-Versicherung sind Bahnbetreiber oder Schausteller die Kunden der esa. Nicht zu vergessen sei die Kasko-Versicherung



*Hat 1997 die esa gegründet und zu einem außerordentlich erfolgreichen Unternehmen gemacht: Walter Szabados*

mit ergänzenden Produkten für Schiffe, Boote und Yachten über die esa EuroShip. Auch die Sonderzweige zählen zur Transportversicherung. Die wichtigsten hiervon sind die Werkverkehrs-Versicherung, die eine schlanke Versicherungslösung für die Kunden bietet, die eigene Güter mit eigenen Fahrzeugen transportieren. Auch die Ausstellungs-Versicherung kommt für viele Kunden infrage, denn wer Güter produziert oder damit handelt präsentiert häufig auch auf Messen oder Ausstellungen, sei es die CeBit oder die Regionalmesse im Nachbarort. Sei hier noch die Gruppen-Reisegepäck-Versicherung erwähnt, über die Firmen das Reisegepäck ihrer sich auf Reisen befindlichen Mitarbeiter versichern. Einen kompletten Überblick bietet eine Produktbroschüre, die die esa Interessierten gerne zur Verfügung stellt. In Deutschland produzierte Güter sind welt-

weit gefragt, was unserer Wirtschaft einen über Jahrzehnte anhaltenden Exportboom mit jährlichen Steigerungsraten meist im zweistelligen Prozentbereich beschert hat. Zwar ist auch die Exportwirtschaft von der momentanen Finanzkrise betroffen, mittelfristig betrachtet wird sich der Wachstumstrend dennoch fortsetzen. Made in Germany ist und bleibt weltweit ein Garant für Qualität. Gleichzeitig sind wir in unserer Volkswirtschaft für die Produktion von Gütern auf Importe von Rohstoffen angewiesen, wie kaum eine andere Volkswirtschaft. Durch die Verlagerung von Teilen der Produktion in weniger lohnintensive Länder kommen zu den eigentlichen Im- und Exporten noch Warenströme von und zu ausgelagerten Produktionsstätten hinzu.

All diese Güterbewegungen müssen bewerkstelligt werden. Dies wiederum führt zu einem enormen Wachstum in der Logistikbranche, die schon heute aus 60.000 Unternehmen mit einem Umsatzwert von 185 Mrd. EUR besteht, und ca. 2,5 Mio. Arbeitnehmer beschäftigt und nahezu täglich vor neuen Herausforderungen steht. Die Verbindung zwischen dem reinen Transport und der übergeordneten Güterverkehrslogistik wird immer enger. So müssen die Güter nicht nur vollständig und unbeschadet beim Empfänger ankommen, sie müssen dort auch genau zum richtigen Zeitpunkt abgeliefert werden. Das Handeln – und das damit verbundene Risiko von Verlust oder Beschädigung der Güter – von Produzenten und Händlern, aber auch der Logistikunternehmen, verlangt nach Versicherungsschutz. Die geforderten Versicherungslösungen müssen hochflexibel sein und sich den weiterentwickelnden Anforderungen schnell anpassen können.

Die esa cargo & logistics hat sehr schnell reagiert, denn gerade die Logistikbranche verlangt nach bedarfsgerechten Versicherungskonzepten. Deshalb war das erste neu entwickelte Produkt auch die Speditions-Bündelpolice, mit der die esa speziell für Spediteure und Logistikdienstleister ein maßgeschneidertes und von der Ausgestaltung her hochflexibles Zielgruppenprodukt anbietet. Das Risiko wird über die sogenannte Betriebsbeschreibung – sozusagen dem Fragebogen zur Speditionsversicherung – erfasst, so dass für den Versicherungsbedarf des jeweiligen Kunden eine individuelle Police angeboten werden kann. Neben der Verkehrs-

haftungsversicherung, über die die Haftung des Spediteurs versichert wird, kann dieser über die Speditions-Transport-Generalpolice Versicherungsschutz für das Interesse seiner Auftraggeber an deren Ware eindecken.

Doch damit nicht genug. Durch die ganz neu auf den Markt gebrachten Produkte esa Speditions-Umschlagpolice und Allianz-Logistik-Haftpflichtpolice ist das esa Logistics Package fertig geschnürt. Die esa Speditions-Umschlagpolice bietet Versicherungsschutz für das Lagergut eines Umschlaglagers. Die Allianz-Logistik-Haftpflichtpolice, sozusagen der vierte Baustein, macht die Deckung komplett. Gerade für die Haftpflichtrisiken eines Logistikers war bisher kaum ein wirklich bedarfsgerechter Versicherungsschutz auf dem deutschen Markt zu bekommen. Somit bietet das esa Logistics Package einen einmaligen Versicherungsschutz, wodurch die esa erneut ihre Nähe zum Kunden unterstreicht und gemeinsam mit der Allianz nicht nur die zahlenmäßige, sondern vor allem die qualitative Marktführerschaft in diesem Segment für sich beansprucht.

Eine Produktinnovation für eine ganz andere Zielgruppe stellt die Transport-Kompakt-Police „Plus“ dar. Hier geht es um die Transportrisiken von Produktions- und Handelsunternehmen mit einem Umsatz von bis zu 10 Mio. EUR. Diese Unternehmen haben in der Vergangenheit oft auf eine eigene Waren-Transport-Versicherung verzichtet, weil ihnen die Materie Transportversicherung insgesamt und speziell das Handling vom Vertragsabschluss bis hin zur Versicherungsanmeldung zu kompliziert und

aufwändig erschien. Die Transport-Kompakt-Police „Plus“ der esa bietet ein standardisiertes und im Handling sehr einfaches Produkt mit sehr weitgehenden und umfassenden Versicherungsschutz. Dazu ist die Police mit absolut marktgerechten Prämiensätzen ausgestattet, so dass die Absicherung seiner Gütertransporte für den Kunden erschwinglich bleibt.

### transport logistic München Halle 5, Stand 108

Die esa wird auf der, für die Branche wichtigen Fachmesse, „transport logistic“ 2009 in München als Aussteller vertreten sein und steht mit ihren Versicherungsspezialisten für Gespräche zur Verfügung.

Auch bei künftigen Produktinnovationen und -neuentwicklungen ist es eine unabdingbare Maxime der esa, sich an den Bedürfnissen und Anforderungen der Kunden zu orientieren. Mehr als 10.000 Allianz-Vertreter und zahlreiche Versicherungsmakler nehmen tagtäglich die Impulse aus der Kundschaft auf und geben diese an die esa weiter. Die dadurch erreichte Marktnähe ist kaum zu übertreffen. Ergänzt um eigene Marktbeobachtungen und die Erkenntnisse der Allianz verfügt die esa über eine gesicherte Basis für eine erfolgreiche und kundenorientierte Produktentwicklung.

Die Betreuung und Begleitung der Kunden im Alltag sind der esa und Allianz ein wichtiges Anliegen. Nicht nur bei den Produkten, auch

beim Service lässt sich schnell die Spreu vom Weizen trennen. Der Allianz-Vertreter oder Versicherungsmakler ist stets für den Kunden präsent. Er koordiniert seine Anliegen und Wünsche. Die Fachberatungen von esa und Allianz sorgen für die schnelle Umsetzung. So ist es selbstverständlich, dass der Versicherungsnehmer die im Exportgeschäft oft unerlässlichen Versicherungszertifikate zur Verfügung gestellt bekommt. Durch ein weltweites Netzwerk von Havarie-Kommissaren ist gewährleistet, dass ein Schaden an nahezu jedem Ort der Erde zeitnah besichtigt werden kann. Gerade bei Im- und Exporten ist der Wareninteressent auf diese Dienstleistung durch den Versicherer angewiesen, denn er selbst hat im Normalfall während des Transportverlaufs keinen direkten Einfluss auf die Güter und kann selbst auch nicht an allen Orten präsent sein.

170 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind im Transportbereich tätig. Diese verteilen sich auf die esa-Standorte Bad Friedrichshall, Köln und Hamburg, aber auch auf die für Ware, Verkehrshaftung und Landkasko zuständige Fachberatung, die in Stuttgart zentralisiert ist. Der Vertriebssupport ist deutschlandweit regional aufgestellt. In technischen und übergreifenden Angelegenheiten wird die esa-Mannschaft von Kollegen in der Hauptverwaltung der Allianz in München unterstützt. All diese Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verstehen sich als ein Team und haben stets die Zufriedenheit der gemeinsamen Kunden vor Augen.

Die Vorteile für die Kundschaft wirken sich positiv auf die weitere Entwicklung der esa und Allianz im Bereich der Transportversicherung aus. Die Strategie ist auf weiteres Wachstum ausgelegt. Die Fundamente hierfür sind Kundennähe, Qualität und Produktmanagement, aber auch mittelfristiges Wirtschaftswachstum. Hinzu kommt eine von der esa erwartete Marktkonsolidierung.

Die Zusammenarbeit zwischen esa cargo & logistics und Allianz ist fest verzahnt. So gehört auch die Aus- und Weiterbildung der Underwriter zu den Kernaufgaben der esa. Dadurch wird eine fundierte Qualifikation erreicht, die in diesem Spezialsegment unerlässlich ist. Die esa cargo & logistics hat die Funktion der Hauptverwaltung der Allianz-Versicherungs-AG für die Sparten der Transportversicherung, wie Transport-Ware, Verkehrshaftung und Landkasko. Das bedeutet aber nicht, dass sich die Mitarbeiter der esa auf Schreibtischarbeit beschränken, wie dies typischerweise von Hauptverwaltungen angenommen wird. Die Mitarbeiter der esa cargo & logistics, die von den Standorten Bad Friedrichshall, Köln und Berlin aus agieren, unterstützen bei Bedarf auch persönlich den Vertriebssupport der Allianz vor Ort. ■



Die esa EuroShip erreicht eine jährliche Beitragseinnahme von 33 Mio. EUR im Bereich der Schiffs-, Boot- und Yachtversicherungen. Foto: Friedbert Barg

## Geschichten aus der Schifffahrt (IV)

# Gespräch mit einem Zeitzeugen ... (2. Teil)

In einer *Schifffahrt online* Serie erzählt der frühere Binnenschiffer Karl Gerhard 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 (K.G.) ist vielen Lesern bekannt, denn nach den Jahren an Bord verschiedener Rheinschiffe blieb er der Binnenschifffahrt treu - als Beamter der Wasserschutzpolizei in Koblenz.

In dieser Folge setzt der Autor ein Gespräch fort, dass er mit seinem Onkel Günther, ebenfalls einem altgedienten Binnenschiffer, über die alten Zeiten geführt hat.

*Karl Gerhard: Machen wir mal an die Dampfschifffahrt und die Geschichten hierzu an dieser Stelle „einen Haken“. Vielleicht kommen wir später noch einmal darauf zurück, denn zu erzählen gäbe es sicher noch eine ganze Menge an Geschichten und Anekdoten hierzu. Wenden wir uns mal der Zeit Ende der 50'er, Anfang der 60'er und der darauf folgenden Jahre zu.*

*Es war wohl auch so, wenn ich's richtig recherchiert habe, dass für dich die Zeit der reinen Schleppschifffahrt, damit meine ich natürlich die Zeit, in der du ausschließlich als Kapitän eines Dampf- oder Dieselschleppers eingesetzt warst,*



*Zeitweise der Stolz der Haniel-Flotte: M/S „Riehen“ und ...*

*vorüber war.*

**Onkel Günther:** Das ist richtig, ich wurde versetzt und musste nun notgedrungen wieder lernen. Lernen mit einem Schiff umzugehen, das nun gleichzeitig als Schlepper und als Frachtschiff eingesetzt werden konnte. Ich kam auf einen der sogenannten großen Haniel - Kuriere. Wegen ihrer Bauweise, - sie hatten das Steuerhaus nahezu mittschiffs und nach vorne und dahinter jeweils Laderäume, - wurden diese „Schleppmotoren“ \* - in der Schifffahrtsspra-

che auch Sattelschlepper oder Flugzeugträger genannt. Die Haniel-Reederei hatte davon in den Jahren 1956 bis 1958 acht Exemplare bauen lassen, (den „H.K. 50 bis 55“ den „Riehen“ und den „Stadt Basel“).

Zahlreiche andere Reedereien taten es der Haniel-Reederei gleich. Wenn mich nicht alles täuscht, hatte die Reederei Fendel, bzw. Rhenus deren 13, angefangen vom „Rhenus 130 bis 142“. Du weißt ja, dein Patenonkel Karl S. war lange Jahre Kapitän auf dem „Rhenus 136“ und dein Cousin Karl S. jun. auf dem „Rhenus 132“. Es gab insgesamt ca. 30 Schiffe jener Bauart, vielleicht waren's auch noch ein paar mehr. Die Reedereien Krupp, Rheinstahl, Harpen, Damco, Müller und auch Partikuliere hatten alle solche Schleppmotoren\* unter ihrer Flagge.

*Karl Gerhard: An den „Rhenus 136“ erinnere ich mich noch gut. Die „Rhenus-Flugzeugträger“ waren etwas kleiner. Ich glaube, es gab überhaupt zwei Größen. Ich denke, man kann die einen als „Johann-Welker“-Typ und die anderen als verlängerten „Johann-Welker“-Typ bezeichnen. Das machte sich zum einen in der Länge und zum zweiten in der Anzahl der Laderäume bemerkbar. Die kürzere Ausführung war wohl 80 x 9,50 m groß und hatte 9 Laderäume und die längere Ausführung war 85 x 9,50 m groß und hatte 10 Laderäume?*

**Onkel Günther:** Ich denke, du hast Recht, weil ich's nicht besser weiß, stimme ich dir zu. Wichtig erscheint mir in diesem Zusammenhang festzustellen, dass diese Fahrzeuge, obwohl sie als modern eingestuft werden konnten, doch für die Besatzungen sehr viel arbeitsintensiver waren als man annehmen könnte. Immerhin musste Arbeit in zweifacher Hinsicht erledigt werden. Laden und löschen, mit all' den damit verbundenen Tätigkeiten, wie z.B. auf- und zudecken (immerhin zehn Laderäume zu jener Zeit mit Eisenlaken Scherstöcken\* und Notscherstöcken\*) und daneben dann auch noch das Aufpacken, ausgeben und wieder einholen der Schleppstränge usw. - Aber das ist dir ja noch alles geläufig, das hast du ja als Schmelzer\* und Matrose an Bord des MS „Riehen“, bei deinem Vater, ja noch lernen müssen.“

*Karl Gerhard: Machen wir jetzt mal einen kleinen Sprung ins Jahr 1966. Das war das Jahr der Indienststellung des Schubbootes (SB) „Franz Haniel 11“, (GHH-Werft Walsum) des ersten Schubboot-Neubaues der Haniel Reederei, gebaut aufgrund eines für die Dauer von zehn Jahren abgeschlos-*

*senen Transportvertrages zwischen der Fa. Dyckerhoff & Widmann und den Reedereien CNFR und Haniel. So wurde dann auch zeitgleich das Schwesterschiff des „F.H. 11“, SB „Strasbourg“ (Werft: De Biesbosch, Dordrecht) in Dienst gestellt. Angefangen hat für dich die Schubschifffahrt aber bereits früher - oder?*

**Onkel Günther:** Ja, - schließlich musste ich auch hier wieder Neues erlernen, oder wie es damals offiziell hieß, - umschulen. Zu diesem Zweck fuhr ich ein paar Monate als „Schüler“ an Bord auf einem der bereits schon einige Zeit auf dem Rhein fahrenden Schubboote „Auguste Deteuf“, „Marseille“ und „Rene Siegfried“ der Reederei CNFR mit. Genauer gesagt, ich war auf dem „Marseille“ und die beiden anderen Kollegen der Haniel Reederei, das waren der Reinhold C. und der Willi Sch., dir bestens bekannt, waren jeweils auf dem „A. Deteuf“ und auf dem „G. Haelling“. Wie du sicher weißt, hat die CNFR die Schubschifffahrt auf dem Rhein praktisch eingeführt. Die Namen der ersten Schubboote der CNFR auf dem Rhein, „Präsident Herrenschmidt“, „Paul Vidal“ und „Gaston Haelling“ sagen dir ja wohl auch noch was?! Und schließlich wurde dann ja auch von einer deutschen Reederei ein Schubboot als Neubau im Jahre 1957 in Dienst gestellt, (und zwar lange bevor Haniel sich dazu entschloss) nämlich der „Wasserbüffel“ von der Reederei Raab Karcher, der erste Schubboot-Neubau auf dem Rhein überhaupt, denn die ersten Boote der CNFR



*... der „Haniel Kurier 54“. Acht Exemplare dieses Schiffstyps ließ Haniel bauen.*

waren Schlepperumbauten.

Es war für mich, bzw. für uns alle, die wir auf dieser Boot, dem „Franz Haniel 11“, anfangen, schon eine tolle Sache, verbunden mit dem Gefühl, zumindest innerhalb der Reederei Haniel, so was wie eine Pioniertätigkeit auszuüben, aktiv an einer neuen Form der Binnenschifffahrt auf dem Rhein teilzunehmen und sie mit zu gestalten. Wir alle waren auch neugierig, ob und wie sich diese Art des Wassertransportes durchsetzen würde. Nun heute wissen wir

beide, dass durch die Schubschiffahrt die bis dahin hauptsächlich betriebene Schleppschiffahrt nahezu vollständig abgelöst wurde. Es kamen weitere Herausforderungen hinzu. Dazu gehörte sicher auch die (damals) sogenannte Vollcontinue - Fahrt, also die Fahrt rund um die Uhr und das damit verbundene Schicht- bzw. Wachablösesystem, welches teilweise nicht unerhebliche Folgen für die Gesundheit und speziell für den sog. Bio-Rhythmus hatte – natürlich reagierte jeder etwas anders darauf. Der ein oder andere verkraftete diese körperliche und oft auch nervliche Belastung (wenn du als Verantwortlicher fuhrst) leichter oder halt eben auch schwerer.

Durch die Ausrüstung mit Radargeräten waren für die Nachtfahrt und die Fahrt bei unsichtigem Wetter die technischen Voraussetzungen gegeben. Hinzu kamen Einmannfahrstand und andere technische (ich nenn' es mal so, obwohl ich mir bewusst bin, dass alles seine Notwendigkeit hatte) Spielereien. Aber es war schon gewohnheitsbedürftig, wenn man da oben „auf dem Bock“ also auf besagtem Einmannfahrstand saß und alles im Auge bzw. auch im Ohr behalten musste. Der Umstieg von der im technischen Sinne doch recht einfach und rustikal



Schubboot „Wasserbüffel“

sog. Freizeitregelung für die Erholungsphasen zu Hause, wie es zu Beginn bis etwa ins Jahr 1970 gehandhabt wurde. Wie du bereits schon angeführt hattest und wie ich es ja auch aus eigener Erfahrung weiß, war es nicht ganz einfach sich körperlich und mental darauf auf lange Sicht einzustellen.

**Onkel Günther:** Zu Beginn, also im Jahr 1966 fuhren wir im Drei – Schichten – System. Zwei Schichten befanden sich an Bord, eine dritte zu Hause. Jeweils montags wurde eine Schicht ausgewechselt und das im Rhythmus, - zwei Wochen an Bord eine Woche zu Hause. An Bord selbst wurden Dienst und Freizeit (soweit man an Bord von Freizeit sprechen konnte) so geregelt, dass niemand zwei Wochen lang immer zur gleichen Tages- oder Nachtzeit Dienst hatte. Das ging so: Du musstest montags, wenn du an Bord kamst, meistens so bis 12:00 Uhr mittags, auch um 12:00 Uhr übernehmen, bis 15:00 Uhr. Dann wieder von 18:00 Uhr bis 24:00 Uhr und weiter ging's am nächsten Morgen um 06:00 Uhr bis 12:00 Uhr und demzufolge hattest du von 12:00 Uhr bis 15:00 Uhr frei. Also genau andersherum als am Tag zuvor. Wenn du mich fragst, mir kann kein Mensch erzählen, dass so etwas dem natürlichen Wach- und Schlafrhyth-



Schubboot „Strasbourg“

hintereinander, verfielen wir wegen des starken Sturmes, der zu diesem Zeitpunkt herrschte, gegen 24:00 Uhr unmittelbar hinter dem damals noch (real) existierenden „Binger Loch“ vierkant\* nach Steuerbord gegen die unteren Lochbänke und kamen aus eigener Kraft, weil der Sturm quer auf den Verband drückte, nicht mehr weg. Nur mit Vorspannhilfe, Schlepper „Siegfried“ der Firma Loh, gelang es uns trotz des Sturmes und der dafür ungünstigen Schubformation die Engstelle Binger Loch zu bewältigen. Für mich bedeutete das damals, ich war ja zu diesem Zeitpunkt noch Schiffsjunge (Schmelzer). Nachts um 24:00 Uhr raus aus den Federn, Kesselpack\* und Schwimmweste (eine dicke Korkweste damals) an und raus an Deck. Jede Hand wurde gebraucht. Übrigens, diese Alarmklingel, die wegen dieses Vorfalles betätigt wurde und die einem durch Mark und Bein fuhr, hörte ich zu diesem Zeitpunkt das erste und das letzte Mal in einer Schlafphase während meiner annähernd zehnjährigen Dienstzeit an Bord des "Franz Haniel 11".

**Onkel Günther:** In dieser, von dir angesprochenen Schubformation fuhren wir nicht oft zu Berg, meistens mit zwei Bargen\* nebeneinander. Mit der Flashformation waren wir ca. 1 – 2 km/h schneller.



Schubboot „Franz Haniel“

gehaltenen Brücke der alten Schlepper auf die, zu diesem Zeitpunkt, wir sprechen vom Jahr 1966, doch sehr modern und mit zahlreichen Instrumenten, Anzeigen und anderen Geräten ausgestattete Brücke des „Franz Haniel 11“ war schon beeindruckend. Es gab sogar einen völlig „autarken“ d.h. mit den gleichen techn. Einrichtungen wie der Hauptfahrstand ausgestatteten Zwillingsfahrstand, damit z.B. bei Wach- bzw. Schichtwechsel oder wenn für kurze Zeit ein anderer den Schubverband fahren sollte, sofort übernommen werden konnte.

*Karl Gerhard: Wir könnten jetzt natürlich noch sehr lange und ausführlich über die Vor- und Nachteile der Schubschiffahrt im Allgemeinen und (hier für uns Beide und an dieser Stelle) im Besonderen diskutieren. Das würde uns aber zu weit von unserem Thema, den Geschichten aus der Binnenschiffahrt, abbringen. Eine Frage möchte ich dir aber dann doch noch stellen, - zur Arbeitszeitregelung an Bord und der*

mus eines wie auch immer gearteten Menschen zu Gute kommt.

*Karl Gerhard: Ich weiß, wovon du sprichst! Ich möchte mit dir, wenn du gestattest, noch ein paar kleine Geschichten oder nennen wir es Anekdoten ansprechen, die ein wenig von dem widerspiegeln, was uns alle, die wir diese Art der Schiffsahrt und ihre (ich nenn' es mal) Umstände mitgemacht haben, geprägt oder sagen wir bewegt haben.*

*Meine erste Reise an Bord des "Franz Haniel 11" unter deinem Kommando verlief gleich ein wenig, na sagen wir mal, ungewöhnlich. Zum einem hatte ich mich beim an Bord kommen leicht verspätet, was dich zu der Bemerkung veranlasste: „Pünktlichkeit ist eine Zier ...“ usw. und zum andern verlief diese Reise, (hier muss ich anfügen, dass so eine „Reise“ aufgrund des schnellen Umlaufes zwischen Lade- und Löschstelle ja nicht länger als max. 24 Stunden dauerte) nicht ganz so wie geplant. Auf der Bergfahrt, wir fuhren mit zwei leeren Schubleichtern im sog. Flashzug\*, also zwei Bargen\**

*Karl Gerhard: Kannst du dich noch an die Aktion „Kirschen pflücken während der Fahrt möglich“ erinnern?*

**Onkel Günther:** War das während eines Frühjahrshochwassers, so um 1970 herum und im Rheingau und hier während der Bergfahrt durch die Große Gieß\*?

*Karl Gerhard: Genau! Bei entsprechendem Wasserstand fuhren wir gerne mal die Große- statt der Kleinen Gieß zu Berg. Dabei kamen wir so dicht an die auf der Mariannenaue stehenden Kirschbäume heran, dass es ein Leichtes war, vom Kopf der Backbordbarge, des backbordseitig gekuppelten Schubleichters, Kirschen zu pflücken. Ich bin mir sicher, dass die wohl sonst niemand um sie zu pflücken erreicht hätte.*

*Eine andere Sache war die, wie wir mit Kleinwasserzuständen zu Recht kamen; immerhin musste die Transportmenge ja bewältigt werden.*

**Onkel Günther:** Es war wohl so, dass in solchen Phasen eine ganze Reihe zusätzlicher Schiffseinheiten eingesetzt werden mussten,



Onkel Günther auf der Brücke des „Franz Haniel 11“

was zur Folge hatte, dass vor allem an den Lade- und Löschstellen einige, nennen wir es mal, logistische Probleme entstanden. Abgesehen davon mussten auch wir an Bord uns einiges einfallen lassen. Immerhin bestand bei den manchmal extrem niedrigen Wasserständen, (Kauber Pegel bei 37 cm) ein hohes Risiko der Grundberührung. Wir ließen uns einiges einfallen. Unter anderem wurde die Art und Weise zu kuppeln verändert. Ein Schubleichter vor der Boot, einer zurück versetzt. Und zwar so, dass die Boot an diesem zurück versetzten Leichter ein gutes Stück hoch gekuppelt werden konnte. Wir schafften es so, den ohnehin geringen Tiefgang des „Franz Haniel 11“ von 1,50 m auf 1,45 m zu verringern, was uns ein klein wenig Luft verschaffte, um noch etwas länger fahren zu können.

*Karl Gerhard: Eine andere Geschichte möchte ich, und damit wollen wir es dann bewenden lassen, noch hinzufügen. Sie handelt von genau entgegengesetzten Wasserstandsverhältnissen.*

*Es war an Weihnachten 1970 oder 1971, also im Dezember. Die sogenannte Adventsflut war mit Macht über die Feiertage hereingebrochen. Der Wasserstand erreichte schnell die Hochwassermarkte II. Wir lagen, aufgrund der Schifffahrtssperre und auch wegen der Feiertagsruhe in Koblenz-Urbar an Land festgemacht.*

*Am 2. Weihnachtstag abends war es dann mit der Feiertagsruhe für uns vorbei. Aufgrund fallender Wasserstände war damit zu rechnen, dass es wohl gegen Mitternacht mit der Schifffahrt wieder losgehen würde – also auch für uns. Bei unserem Eintreffen an Bord, mussten wir entsetzt feststellen, dass sich die an Land festgemachten Drähte alle noch unter Wasser befanden. Es blieb uns nichts*

*anderes übrig, als die ca. 60 – 80 cm unter der Wasseroberfläche sitzenden Drähte, ausnahmslos an Ringen und mit Haken befestigt per „Tauchgang“ oder doch zumindest unter Inkaufnahme erheblicher Durchfeuchtung in der eiskalten Brühe, (außerdem sah man nichts) zu lösen. Da Kapitän Reinhold C. den Ehrgeiz und wohl auch die Order hatte, sofort nach Unterschreitung der HWM II loszufahren, entstand beim Durchfahren der Pfaffendorfer Straßenbrücke ein weiteres Problem. Wegen des hohen Fixpunktes des „Franz Haniel 11“ bei ca. 10,60 m war es sehr fraglich, ob die lichte Durchfahrthöhe des Brückenbogens reichen würde. Und so war es denn auch. Die langsame Annäherung an die Brücke brachte die Erkenntnis, dass noch ca. 2 – 3 cm fehlen. Nun hätte man ja den weiter fallenden Wasserstand abwarten können!? Nee - das ging auch anders, Zeit ist schließlich Geld! Wir fuhren mit dem Steuerhaus*



Autor Karl Gerhard in jungen Jahren auf der Brücke des „Franz Haniel 11“

*und dem darüber befindlichen höchsten Fixpunkt bis auf etwa 5 m an die Brückenkante heran. Dann mit beiden Maschinen volle Kraft voraus („3 Mal äußerste Wahnsinnige“ ein Begriff aus der Marine), die Boot setzte sich, aufgrund der plötzlichen Kraftentfaltung, für kurze Zeit um ca. 10 - 15 cm, das musste reichen um die ca. 15 m breite Brücke zu unterqueren und . . . es reichte.*

*Lieber Onkel Günther, die Geschichten die wir uns, vor allen Dingen, die du uns noch erzählen könntest, würden sicher Bücher füllen. Ich danke dir, dass du mir auf diese Art und Weise Gelegenheit gegeben hast, ein wenig von der damaligen Zeit in der Binnen- bzw. Rheinschifffahrt, mag sie nun gut oder weniger gut gewesen sein, - das mag jeder selbst beurteilen, zu berichten.*

*Ich wünsche mir für dich und mich, dass wir uns noch eine ganze Zeit lang gegenseitig Geschichten aus der Binnenschifffahrt erzählen können.*

#### Kleines Glossar

- \* **Schleppmotoren:** So wurden schleppende Selbstfahrer (Motorschiffe) genannt
- \* **Scher- und Hilfsscherstöcke:** Bewegliche Längsträger im Bereich der Laderäume zur Aufnahme des Luken-daches
- \* **Schmelzer:** Schiffsjunge (Azubi)
- \* **Kesselpack:** Arbeitsoverall
- \* **Große und Kleine Gieß:** Stromabschnitte im Rheingau (Mariannenaue)
- \* **Vierkant:** Auf der gesamten Länge gleichzeitige und gleich schnelle Seitwärtsbewegung

## MS „Jenny“ alias MS Wissenschaft 2009 – das Zukunftsschiff

# Alltag trifft Forschung

Von Juni bis Oktober ist die MS Wissenschaft in diesem Jahr als Zukunftsschiff unterwegs. Sie besucht über 30 Städte und lädt die Besucher ein, einen Blick in die Zukunft zu wagen. Die Ausstellung an Bord des Schiffes zeigt, wie Forschung und Entwicklung heute die Welt von morgen gestalten werden.

Wie werden wir in Zukunft wohnen und arbeiten? Wie werden wir uns fortbewegen? Wer unterstützt uns im Alter oder bei Krankheiten? Wir werden wir unsere Freizeit gestalten? Es sind nicht nur die großen Fragen der Menschheit, auf die Forschung Antworten sucht. Auch das alltägliche Leben wird durch sie geprägt - heute ebenso wie in Zukunft. Etwa dann, wenn der Roboter das Kinderzimmer aufräumen wird oder die Haushaltsapotheke anzeigen kann, dass die Medikamente in ihrem Inneren das Verfallsdatum erreicht haben.

Die Ausstellung an Bord des Schiffes stellt Forschungsthemen in den Mittelpunkt, die für unser künftiges Leben von Bedeutung sind. Auf rund 600 Quadratmetern bietet sie zahlreiche, oft interaktive Exponate in den Bereichen Haushalt, Mobilität, Arbeit/Schule, Freizeit und Gesundheit. Sie erläutern allgemeinverständlich und unterhaltsam, wie unser Alltag in Zukunft aussehen könnte und was deutsche Forschung dazu beiträgt. Der „Visionator“ lädt die Besucher zum Abstimmen ein. Wer will, kann sich am Ende sein „Zukunftsprofil“ anzeigen lassen.

Das Zukunftsschiff startet am 4. Juni 2009 in Bonn und beendet seine Reise am 1. Oktober in Münster. Es wird in dieser Zeit mehr als 30 Städte längs der deutschen Wasserstraßen anfahren, darunter Saarbrücken, Stuttgart, Frankfurt, Dortmund und Magdeburg. Die vollständige Route ist im Tourplan beschrieben.

Entwickelt und koordiniert wird die Ausstellung an Bord des Schiffes von Wissenschaft im Dialog gemeinsam mit den großen deutschen Wissenschaftsorganisationen. Sie wird vom Bundesministerium für Bildung und Forschung und weiteren Partnern finanziell unterstützt.

[www.wissenschaft-im-dialog.de](http://www.wissenschaft-im-dialog.de)

Conseil Général du Haut-Rhin stellt „Wirtschaftssoziale Studie zur Schifffahrtsverbindung zwischen Rhein-Saône und Rhone“ vor

## Frankreich will die Wettbewerbsfähigkeit seiner Binnenhäfen steigern

Von John C. Albrecht

**Der Conseil Général du Haut-Rhin (Generalrat, oberstes gewähltes Kollegialorgan des Departements) hat in Colmar die durch ihn in Auftrag gegebene wirtschaftssoziale Studie zur Planung einer neu zu erschließenden Kanalverbindung zwischen dem Großen Elsässerkanal am Oberrhein bei Mulhouse und der Saône bei Verdun-sur-le-Doubs, etwa 16 km nordöstlich von Chalon-sur-Saône, der Öffentlichkeit vorgestellt. Bei Lyon mündet die Saône in die Rhône.**

Elf Partnerorganisationen der öffentlichen Verwaltung haben sich an der Erstellung dieser Studie beteiligt: der Französische Staat, der Conseil Régional d'Alsace, die Conseils Généraux du Bas-Rhin, sowie du Côte d'Or, die Hafenverwaltungen von Strasbourg, Colmar/Neuf-Brisach, die Handelskammern von Strasbourg et Bas-Rhin, Sud-Alsace Mulhouse, Colmar et Centre Alsace, und Franche-Comté, sowie das Consortium pour le Développement des Voies Navigables de l'Est et du Sud-Est.

Die öffentliche Hand in Frankreich, besonders jene des Elsass und des Burgunds, ist heute entschlossen, eine strategische Wasserstraßen-Verbindung zwischen Nord- und Südeuropa, vom Rhein zur Rhône, von den Industriezentern im Ruhrgebiet und am Oberrhein nach Marseille, zum Mittelmeer zu erstellen. Somit kann der durchgehende Gütertransport auf dem Wasser wirtschaftlich sichergestellt wer-

den. Es bestehen auch Ambitionen, die Transportverbindungen zur Donau und zur Elbe zu erweitern. Ohne Zweifel existiert eine reelle Nachfrage für eine solche Nord-Süd Wasserachse, eine Hauptmagistrale, ein wirklich europäischer Transportkorridor. Im Interesse einer sinnvollen Alternative zur effizienten Entlastung des Straßenverkehrs, auch zur Verminderung des Treibhauseffekts, muss der Bau dieser Wasserstraße möglichst bald an die Hand genommen werden. Ansporn ist der durch die verantwortlichen Politiker bekundete Wille zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der französischen Häfen. Die Regierung will auch eine positive Wirtschaftsentwicklung der den Kanal angrenzenden Gebiete aktiv fördern. Sie sollen durch die vielfältigen Möglichkeiten des Wassertransports konkurrenzfähiger werden. Preiswerte Transportmöglichkeiten sollen die industrielle Entwicklung fördern. Durch die Beseitigung der noch fehlenden Verbindung zwischen Nordeuropa und dem Mittelmeerraum, zwischen Rhein und Rhône soll das europäische Wasserstraßennetz in der Nord/Süd Richtung endlich effizient verbunden werden. Was vor nicht ganz zwanzig Jahren zwischen Rhein und Donau in ostwestlicher Richtung der Fall gewesen ist, könnte auch hier ohne Verzug verwirklicht werden. Es ist geplant, Schiffen mit einer Länge von 185 Metern die Fahrt durch den Kanal zu ermöglichen. Die neue Verbindung wird je nach Szenario eine Verkehrsmenge

von zwischen 11 und 19 Mio. Tonnen im Jahr 2025 erreichen. Ein Drittel der Tonnage soll auf ISO-Container Verkehre entfallen. Rund 2,5 Mio. Tonnen würden durch die lokale Industrie längs des Kanals aufgebracht. Bis im Jahre 2030 soll die Transportmenge je nach wirtschaftlicher Entwicklung auf zwischen 12 und 21 Mio. Tonnen ansteigen. Auch heute wird mit einem starken Verkehrswachstum durch die vergrößerte EU gerechnet. Containerverkehre auf den Inlandwasserstrassen sollen sich, trotz gegenwärtiger Rückschläge, weiterhin positive entwickeln. Mit diesem Potential sollen multimodale Verkehrsdrehscheiben europäischer Dimensionen entstehen. Es könnten in den Regionen Elsass, Burgund und Hochburgund (Franche-Comté) 70.000 Arbeitsplätze neu geschaffen, oder erhalten werden. Zusätzliche 18.000 Arbeitsplätze würden im Zusammenhang mit der Wasserstraßenentwicklung geschaffen. Täglich würden bis zu 15.000 LKW weniger auf den Straßen zwischen Mulhouse und Lyon verkehren. Dies entspräche einer jährlichen Einsparung von 25.000 Tonnen an CO<sub>2</sub> Emissionen.

Das Ziel des Conseil Régional d'Alsace ist es, eine nachhaltige Entwicklung in einem Umfeld wirtschaftlichen Wachstums mit Umweltbewusstsein zu fördern. ■



Diskussionsrunde zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der französischen Binnenhäfen durch Schaffung einer Verbindung zum Mittelmeer. Foto: John C. Albrecht

**KIEBITZBERG®**  
GRUPPE

### Eine Welt der Werte

■ SCHIFF- & YACHTBAU ■ MÖBELWERKSTÄTTEN ■ MINERALSTOFF-DESIGN

RATHENOWER STR. 6 | 39539 HAVELBERG | T +49 39387 72540  
[WWW.KIEBITZBERG.DE](http://WWW.KIEBITZBERG.DE)

## Konzept aus Österreich: Ein neues Containerschiff für den Transport auf den Wasserstraßen der Klassen Va und Vb und größer sowie im küstennahen Verkehr Über Rhein und Donau mit 704 TEU

Von Prof. Mag. Herbert Klein \* und Dipl.-Ing. Richard Anzböck \*\*

**Die Ausbaumaße der wichtigsten Europäischen Schiffs-Transversalen, wie etwa der Main-Donau-Kanal, der Mittellandkanal und zahlreiche Kanäle im Norden Europas stammen mit ihren Planfestlegungen aus Zeiten, bevor der Container erfunden war. Abgesehen vom Rhein kommt dem Transport von Containern auf diesen Wasserstraßen daher auch keine wesentliche Bedeutung zu.**

Hier wird ein Konzept vorgestellt, das in wesentlichen Punkten von bisherigen Konzepten zum Bau eines Container transportierenden Binnenschiffs mit oder ohne Antrieb abweicht, um auch in ihren Querschnitten begrenzte Wasserwege und Schifffahrtsstraßen wirtschaftlich optimiert mit einer Containerladung befahren zu können. Dieses Konzept wurde unter A 1194/2008 zum Patent angemeldet.

### Probleme bestehender Verkehrswege

#### Straße und Schienenweg

Die europäischen Achsen zwischen den Wirtschaftsräumen Nord- und Westeuropas und den Nordsee-Häfen sowie den Zentren in Mittel- und Südosteuropa sind traditionell hoch bis an die Grenze der Belastbarkeit in Verwendung. Lediglich der Wasserweg weist noch große Reserven auf. Und dabei kann nicht erwartet werden, dass in absehbarer Zeit irgendeine Änderung zum Besseren eintreten wird. Immer mehr Fertigungsbetriebe verlegen ihre Standorte in die MOEL-Staaten, dort wird die Kaufkraft steigen und der Bedarf der Menschen nach endlich erschwinglichen Gütern weitere Verkehrslawinen auslösen. Die mit der steigenden Industriequalität besser werdenden Exportgüter aus den MOEL-Staaten werden wiederum auf die Märkte Westeuropas drängen und sich an den Nadelöhr der Verkehrsverbindungen stauen. Und obwohl die Europäische Union vorher undenkbar scheinende Summen in den Ausbau der Verkehrswege und da insbesondere in die

Eisenbahn investiert hat, wurden diese im Wesentlichen für Personenschnellverbindungen und prestigeträchtige Hochbauten verwendet. Die Güterzüge aber holpern nach wie vor über Strecken, die nach den Bedürfnissen zu Beginn der Industriellen Revolution geplant wurden, also rund 150 Jahre alt sind. Es wundert daher nicht, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit eines Güterwagens auf der Bahn kaum über der eines Binnenschiffs liegt.

#### Alternative Wasserstraße?

Kernstück des Europäischen Wasserstraßensystems sind der ausgebaute Main, der Main-Donau-Kanal (MDK) sowie die weitgehend ausgebaute Donau, sieht man einmal von der von Deutschland nicht ausgebauten Donaustrecke von Straubing nach Vilshofen ab. Immerhin ein Wasserweg von mehr als 3.000 km Länge, der 15 Staaten Europas verbindet.

Ausbau des Mains und Planung des MDK gehen auf Anfänge und Planfestlegungen in den Zwanzigerjahren des 20. Jahrhunderts zurück. Wirklich große Güterschiffe oder antriebslose, -kähne hatten damals eine Tragkraft von 1.000 t. In langen Reihen wurden sie von mächtigen Seitenrad-Dampfschleppern über die Wasserwege gezogen, wobei eine Durchschnittsgeschwindigkeit von etwa 6 km in der Stunde als rasch galt. Überdies wurde nur tagsüber gefahren. Der Container, die weltweit genormte Box für den Transport von Gütern, war auch noch nicht erfunden.

Als Main und MDK mehr als 60 Jahre später fertig ausgebaut waren, hatte sich die Situation grundsätzlich geändert: die Dampfschlepper waren verschwunden, das selbst fahrende Motorgüter oder -tankschiff MGS oder MTS dominiert die Wasserwege. Die Tragkraft der MGS hat sich mehr als verdoppelt, werden von ihnen auch noch Bargeschoben, vervierfacht. Gefahren wird Tag und Nacht, 7 Tage in der Woche und im Schnitt 14 km/h schnell. Stückgutladung zu Schiff gibt es nicht mehr und 70 % aller Stückgutfrachten werden in den genormten Boxen verstaut, weltweit etwa 356 Millionen Container. Man könnte also annehmen, dass die Wasserwege die ideale Alternative zu verstopften Straßen und Schienen wären. Doch, im hochwertigsten Frachtsortiment, dem Containerverkehr, weit gefehlt. Denn die Dimensionen des Wasserwegs sind dieselben wie 1924 geblieben, was insbesondere die lichten Höhen der Brücken sowie die Breiten der Schleusen betrifft, wohingegen die Länge der Schleusen aufgrund der damals schon so langen Schleppzüge immer ausreichend ist. Und diese Festlegungen berücksichtigen eben den Container nicht, denn er war ja noch nicht erfunden.

## STELLENANGEBOT

Wir sind eine führende Reederei im südwestdeutschen Raum und suchen sowohl für unsere Schiffe der Containerlinie Stuttgart - Seehafen als auch für unseren Schifffahrtsbetrieb im Schiffsgüterbereich engagierte

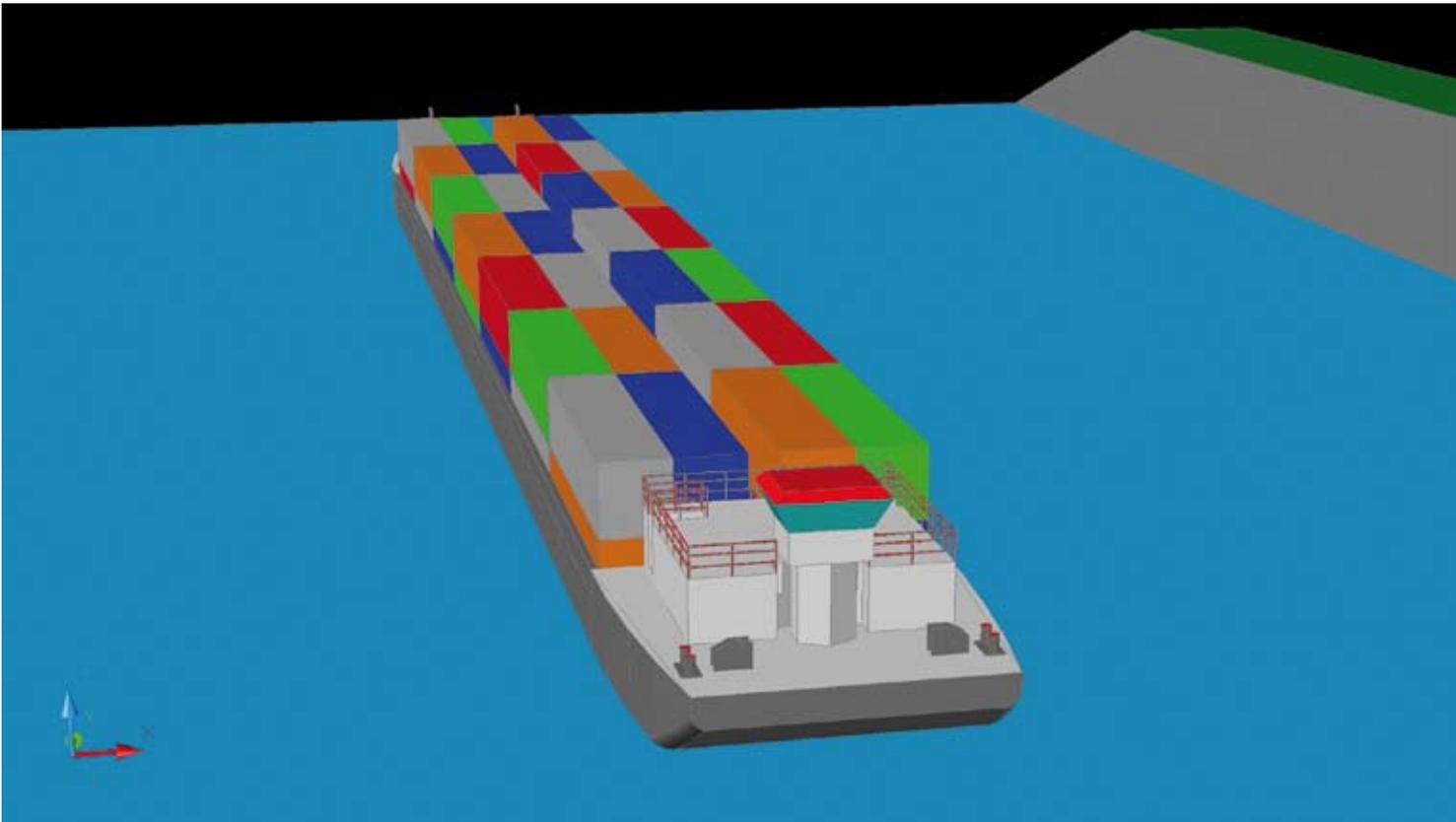
### Schiffsführer, Steuerleute mit Patent (w/m)

Wir bieten Ihnen einen krisensicheren, dauerhaften Arbeitsplatz bei flexiblen Freizeitmodellen und attraktiver Bezahlung. Sollten wir Ihr Interesse geweckt haben, so setzen Sie sich bitte mit uns in Verbindung:

**Ludwig & Jakob Götz GmbH & Co. KG**  
Hirschhorner Straße 21  
69239 Neckarsteinach  
Telefon: +49 (0) 6229 / 709-0  
E-Mail: [info@goetz-schiffahrt.de](mailto:info@goetz-schiffahrt.de)

### Leistungsvergleich der Verkehrsträger

Dabei wäre im Vergleich zu Straße und Schiene die Binnenschifffahrt beim Ressourcenverbrauch mit Abstand der wirtschaftlichste Verkehrsträger. Ein Schiff mit 1.000 Tonnen Tragfähigkeit transportiert mit etwa 600 kW Antriebsleistung soviel wie 40 Lkw mit 12.000 kW installierter Leistung oder ein Güterzug mit 6.000 kW. Und benötigt dazu also nur rund doppelt so große Antriebsleistung wie ein Lkw. Bei der Fahrt zu Berg kann ein Schubboot mit etwa 4.000 kW Motorleistung vier Barges mit einer Nutzlast von insgesamt 10.000 Tonnen schieben, also mit etwa der 10fachen Antriebsleistung die 330fache Transportleistung erbringen. Dabei verbraucht das Schubboot nur rund 500 Liter Diesel in der Stunde. Dies bedeutet bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 10 km/h einen



Ansicht von Steuerbord voraus. Die gesamten nautischen Einrichtungen sowie Mannschaftsunterkünfte befinden sich am Bug. Abb.: Anzböck

Verbrauch von 0,5 Liter pro 100 Tonnenkilometer, zu Tal sind es gar nur noch 300 Liter pro Stunde. Ein Lastzug mit 30 t Nutzlast verbraucht zwischen 35 bis 40 Liter auf 100 Kilometer, was bedeutet, dass er mit 1,15 bis 1,32 l je Tonnenkilometer 130 bis 164 % mehr als das Schiff verbraucht. Seine Transportleistung erbringt das Schubboot dabei mit 4 Personen und kostet samt Bargesen etwa 3 Mio. €, bei der Bahn sind immerhin schon etwa 35 Personen beschäftigt, davon 10 Lokführer, die auf 10 Lokomotiven im Wert von insgesamt rund 100 Mio. € sitzen und 80 Lkw-Fahrer bewegen Lkw im Wert von etwa 8,8 Mio. €.

## Schiffsentwicklung

Das selbstfahrende Binnen – Frachtschiff (Selbstfahrer) hat im Wesentlichen seine heutige Ausformung in einer die letzten 100 Jahre andauernden Entwicklung bekommen. Orientierten sich die ersten noch mit Dampf betriebenen Selbstfahrer am zur Jahrhundertwende vom 19. zum 20. Jahrhundert üblichen seegehenden 3-Insel-Frachter, das bedeutet, kleinere Aufbauten befanden sich an Bug und Heck und Antrieb, Unterkunft und Steuerung in der Schiffsmitte, rückten die Aufbauten vor allem mit dem Aufkommen kleinerer Antriebsformen, hier wieder insbesondere des Verbrennungsmotors, an das Heck der Schiffe. Spätestens mit dem Ende des 1. Weltkrieges, sieht man von einzelnen aus besonderen Gründen auch danach als 3-Insel-Schiffe gebauten Fahrzeugen ab, war diese Entwicklung abgeschlossen und, einerlei für welchen Zweck und welche Ladung es gebaut wurde, befanden sich beim Selbstfahrer die Aufbauten und die technischen Einrichtungen am Heck.

Zwar wurden seitdem die Formen der Rümpfe vielen Modifikationen unterzogen, vor allem, um die Wirtschaftlichkeit zu steigern, es blieben die wesentlichen Konstruktionsmerkmale aber immer dieselben: Nach dem Bug folgt ein durchgehender oder manchmal geteilter Laderaum, der üblicher Weise die gesamte Schiffsbreite einnimmt und darauf folgt das Heck mit den schon erwähnten Einrichtungen. Beim Tankschiff

werden gleichsam die Ladetanks in den Laderaum gestellt, Schüttgüter werden geschüttet und Container hinein gestellt.

Entlang der Seitenwände befinden sich die Walldecks und der durchgehende Dennebaum. Die Walldecks sind erforderlich, um den Selbstfahrer begehrbar zu halten und müssen dafür eine bestimmte Breite aufweisen, der Dennebaum als wesentliches konstruktives Element der Festigkeit des Selbstfahrers die Biegekräfte aufnehmen.

## Dimensionen

Folgende Eckdaten qualifizieren die Wasserstraße Main – MDK – Donau als Klasse Vb und sind zu beachten:

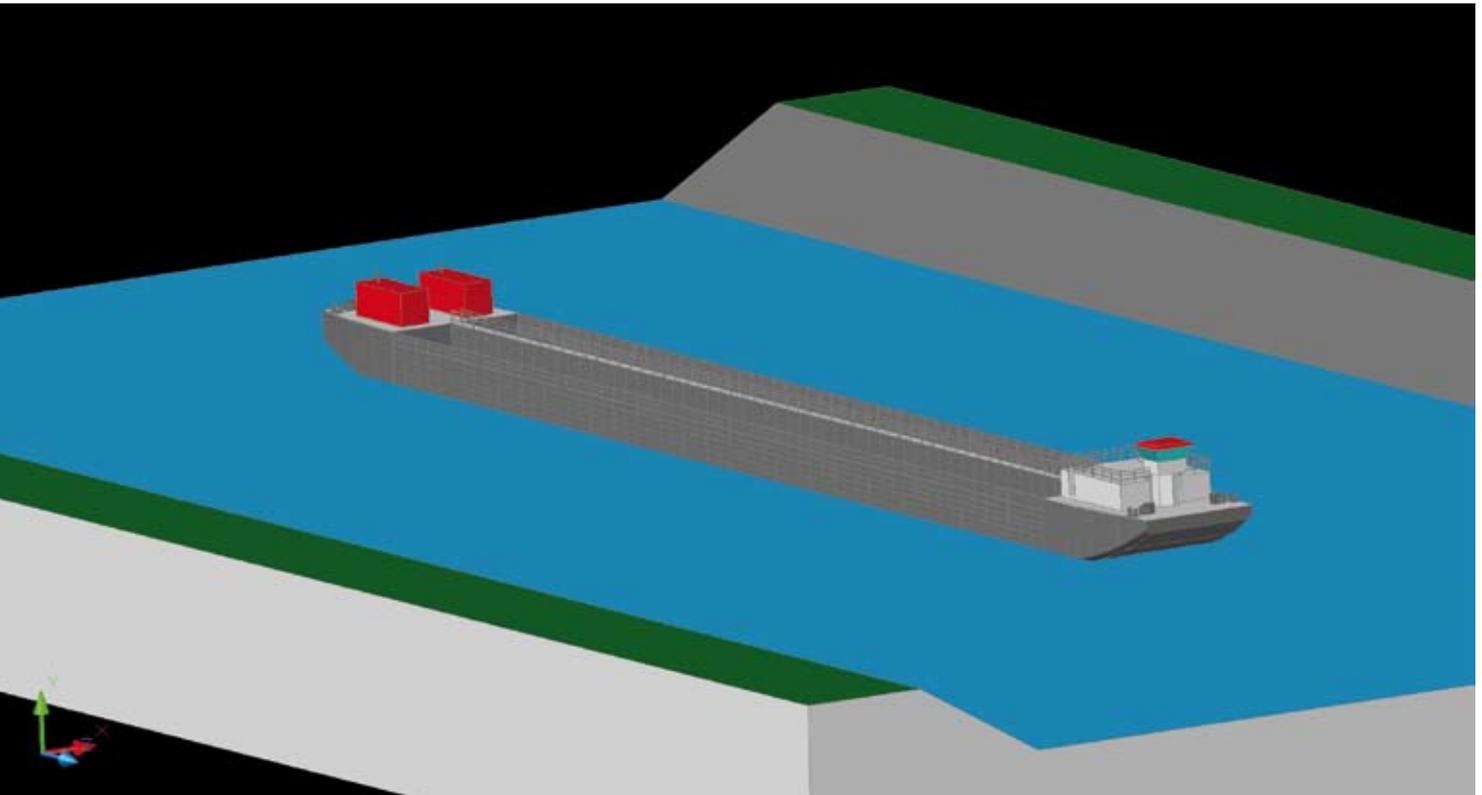
- Maximale nutzbare Breite: 11,4 m
- Lichte Höhe ab Wasseroberfläche: 6 m an durchschnittlich 340 Tagen im Jahr
- Maximaler Tiefgang: 2,5 m

## Schiffswerft Karcher GmbH

Reparatur und Umbau  
von Schiffen aller Art

*Hier steht unser  
ganzes Team für Ihren  
Erfolg zur Verfügung!*

77866 Rheinau-Freistett  
Werftstraße 1  
Telefon 0 78 44/12 50 + 12 51  
Telefax 0 78 44/44 98



Das leere Schiff von Steuerbord voraus.

Abb.: Anzböck

## Breite

Die nutzbare Breite eines Selbstfahrers, der Wasserstraßen der Klassen Va und Vb befahren können soll, ist mit 11,4 m begrenzt. Die Breite der beiden seitlichen Gangbords ist in den Bauvorschriften für Binnenschiffe geregelt und beträgt mindestens 60 cm, in Summe also 120 cm.

Dies und die konstruktive Breite des Dennebaums auf beiden Schiffseiten mit jeweils mindestens 15 cm sind von der maximalen Breite in Abzug zu bringen, um die nutzbare Breite des Schiffes zu erhalten.

Daraus ergeben sich verbleibende 9,7 Meter nutzbare Breite.

Transportleistung eines MGS				
t/TEU	Reihe	Höhe	Breite	Total
15,75	13	2	3	78
15,75	13	3	3	117

Transportleistung einer Barge von 75m				
t/TEU	Reihe	Höhe	Breite	Total
15,75	9	2	3	54
15,75	9	3	3	81

Transportleistung eines Schubverbandes von 185 m Länge				
t/TEU	Reihe	Höhe	Breite	Total
15,75	22	2	3	132
15,75	22	3	3	198

## Höhe

Die nutzbare Höhe auf der Wasserstraße MDK setzt sich zusammen aus dem maximalen Tiefgang (2,5 m) und der maximalen lichten Höhe (6 m), beträgt also in Summe 8,5 m.

Davon sind bei der klassischen Bauweise der Doppelboden mit einer lichten inneren Höhe von mindestens 60 cm sowie die Höhe des Bodens selber von zumindest 15 cm in Abzug zu bringen, sodass eine nutzbare Höhe von maximal 7,70 m übrig bleibt.

## Tiefgang

Der Tiefgang von 2,5 m darf keinesfalls überschritten werden, auch wenn Teile einiger Wasserstraßen schon für größere Tauchtiefen ausgebaut sind.

## Container

Container sind in Ihren Dimensionen genormte Boxen aus Stahl, die weltweit im Einsatz sind und den raschen Umschlag von Gütern auch im trimodalen Verkehr ermöglichen.

Die Zählereinheit für Container: TEU (Twenty Feet Equivalent Unit). 1 TEU entspricht etwa 10.000 Jeans oder 20.000 originalverpackten Uhren.

Die Dimensionen betragen nach ISO (L x B x H):

Länge: 20, 30 oder 40 ft., 6,096 m bis 12,192 m

Breite: 8 ft., 2,438 m

Höhe: 8,5 ft., 2,591 m

Volumina: 20 ft.: 33,2 m<sup>3</sup>, 40 ft. 67,7 m<sup>3</sup>

Eigengewichte ca.: 20 ft.: 2.250 kg, 40 ft. 3.780 kg

Zuladung max.: 20 ft.: 21.750 kg, 40 ft. 26.700 kg

Höchstzulässiges Gesamtgewicht ca.: 20 ft.:

24.000 kg, 40 ft. 30.480 kg. Durchschnittliche Beladung eines Containers (Quelle: Europäisches Entwicklungszentrum für Binnen- und Küstenschifffahrt, Versuchsanstalt für Binnenschiffbau, „Entwicklung eines technisch-wirtschaftlichen Konzeptes für den dreilagigen Containertransport mit dem Binnenschiff zwischen Koblenz und Regensburg“ Bericht Nr. 1697 vom Oktober 2003) ca.: Incoming: 8,5 t/TEU; Outgoing: 13,5 t/TEU  
Abweichende Höhen: High Cube: Höhe 9 ft., 2,7343 m bzw. 9 1/2 ft., 2,896 m

## Container und „klassische MGS“

Der Laderaum eines MGS von 110 m verfügt etwa über die folgenden Maße:

Länge ca. 82 m, Breite 9,7 m, die Höhe ist unbedeutend, theoretisch aber bis zu 8 m. Seine Tragfähigkeit beträgt etwa 78 TEU bei zweilagigem und 117 bei dreilagigem Transport.

Im Folgenden wird ein Containerschiff mit den Hauptabmessungen

Länge über Alles:	110,00 m	Diese Abmessungen wurden gewählt, da der MDK, der demnächst ausgebaut Mittellandkanal sowie in einigen Jahren auch der Neckar diesen Maßen entsprechen, bzw. entsprechen werden.
Breite:	11,40 m	
Seitenhöhe:	4,70 m	
Leerverdrängung:	800 t	
Leertiefgang:	0,85 m	
Maximalverdrängung:	3.460 t	
Maximaltieftgang:	3,25 m/davon ausgenutzt: 2,5m	
Tragfähigkeit [t]:	2.660 t	
Tragfähigkeit [TEU] dreilagig ca:	104	
zweilagig [Teu]	156	

aus technischer Sicht vorgestellt und beschrieben.

Transportleistung des optimierten Container-MGS von 110m				
t/TEU	Reihe	Höhe	Breite	Total
15,75	13	2	4	104
15,75	13	3	4	156

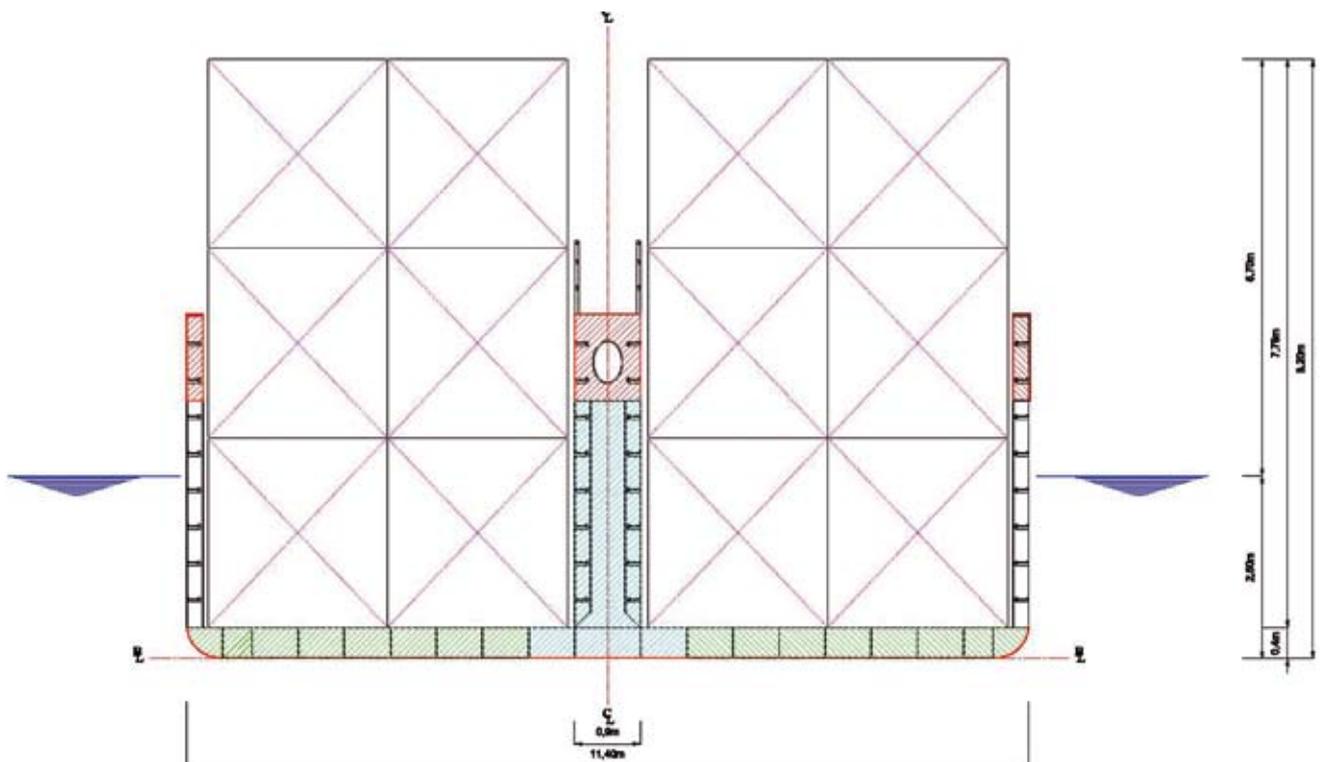
Transportleistung einer Barge von 75 m Länge				
t/TEU	Reihe	Höhe	Breite	Total
15,75	9	2	4	72
15,75	9	3	4	108

Transportleistung eines Schubverbandes von 185 m Länge				
t/TEU	Reihe	Höhe	Breite	Total
15,75	22	2	4	176
15,75	22	3	4	264

## Container-Tragfähigkeit

Bei klassischer Konstruktion vermag auf der Wasserstraßen Klasse V:

- ein klassisches Binnenschiff 3 TEU nebeneinander, 13 in einer Reihe und in 2 Lagen übereinander zu transportieren. Das ergibt bei einer Schiffslänge von 110 m eine Kapazität von 78 TEU. Die Nutzlast beträgt rund 663 t incoming oder 1.053 t outgoing, jeweils zzgl 195 t Leergewicht der Container, was incoming einer Auslastung der durchschnittlichen



Querschnitt des Rumpfes.

Abb.: Anzböck

Kapazität von 2.500 t zu lediglich 26 % Fracht oder gesamt 34 % entspricht. Outgoing sind die Werte besser: 1.053 t (42 %), gesamt 1.248 t (50 %).

- Gelingt es, 3 Lagen zu transportieren, erhöht sich die Kapazität auf 117 TEU
- Bei 4 TEU nebeneinander in 2 Lagen beträgt die Kapazität immerhin auch schon 104 TEU
- Bei 4 TEU nebeneinander in 3 Lagen aber immerhin 156 TEU, was beinahe exakt einer Verdoppelung der Kapazität gegenüber dem „Klassiker“ entspricht. In diesem Fall beträgt die Nutzlast rund 1.326 t incoming oder 2.106 t outgoing, jeweils zzgl 390 t Leergewicht der Container, was incoming einer Auslastung der durchschnittlichen Kapazität von 2.500 t zu 53 % Fracht oder gesamt 68 % entspricht. Outgoing sind die Werte noch besser: 2.106 t (84 %), gesamt 2.496 t (100 %).

**Daraus kann geschlossen werden:** Nur ein für Container optimierter Laderaum ermöglicht es, die Tragkraft eines 110m langen MGS beim Transport von Containern auszunützen.

## Wege zur Optimierung

### 1. Verlegung der Wallgänge in die Schiffsmitte

Ziel der Überlegungen ist es, durch die Gestaltung des Laderaums eine nutzbare Breite des Laderaums derart zu schaffen, dass 4 Reihen Container neben einander befördert werden können. Da die Schiffsbreite nicht vergrößert werden kann, ist die traditionelle Form mit Wallgängen an beiden Seiten des Schiffs aufzugeben zugunsten eines Wallgangs entlang der Schiffslängsachse. An Stelle der seitlichen Wallgänge tritt (von achtern nach vorne gesehen) nach 4 TEU und nach weiteren 5 TEU ein größerer Abstand der Container von 60 cm lichter Weite, sodass ein seitliches Belegen von Festmachern möglich wird.

Der mittlere Wallgang nimmt nicht nur sämtliche Infrastruktur-Leitungen zwischen Bug (und Schubleichter) sowie Heck auf, sondern ist in sich in seinem oberen Teil als tragender Kastenträger ausgeführt (dazu unten), in seinem unteren Teil als Tank, um durch Flutung ggf. die Tauchtiefe zu erhöhen, damit auch niedrige Brücken durchfahren werden können.

### 2. Weglassen der Denneebäume

Ein für den Transport von Containern und Waren, die wie Container ge-

staut werden können, optimiertes Fahrzeug, dessen seitliche Laufdecks nicht begangen werden sollen, benötigt keine Denneebäume herkömmlicher Bauart mehr. Daher müssen anstelle der Denneebäume nun andere Konstruktionen die Biegekräfte des Schiffs aufnehmen können. Dazu werden die oberen Rumpfab schlüsse ebenso, wie der Mittelträger, als tragende Kastenträger ausgeführt.

### 3. Erhöhung der Bordwände

Um den 3 tragenden Elementen eines solchen Containerschiffs die erforderliche Festigkeit zu geben, ist es erforderlich, die oberen Rumpfab schlüsse höher als bei üblichen konventionellen MGS zu gestalten. Positiver Nebeneffekt dieser Bauweise ist, dass dadurch ausreichend Freibord gewonnen wird, um diese Wasserfahrzeuge auch im „Short-Sea-Bereich“ einsetzen zu können. Im Verkehr mit den Anrainern der Europäischen Randmeere kommt diesem Umstand besondere Bedeutung zu.

### 4. Aufbau des Rumpfes

Der Rumpf des Fahrzeuges wird in Längsspannenbauweise nach den klassischen Regeln der Kunst hergestellt. Ein Doppelboden ist nicht erforderlich, da die Container selber die 2. Hülle darstellen. Wird aber doch ein Doppelboden vorgesehen, sollte er eine Höhe von 350 mm nicht überschreiten und wäre geschlossen und gasdicht auszuführen.

Die Querunterteilungen des Laderaums erfüllen die Funktion eines Rahmenspannenpaars.

Das Fahrzeug weist zur Erhöhung der Durchbiegefestigkeit eine deutlich verstärkte, also etwa 20 mm starke, ca. 900 mm breite Flachkielplatte auf. Der zentrale Wallgang weist eine Breite von 1000 mm auf und verfügt in Längsrichtung über eine Relling. Die oberen und unteren Abschlüsse des zentralen Wallgangs sind als geschlossene Kastenträger ausgeführt, um gemeinsam mit der Flachkielplatte die Biegekräfte aufzunehmen. Zugleich ist der Wallgang Ballasttank, um den Tiefgang bei niedrigen Brückendurchfahrten erhöhen zu können.

Die oberen Rumpfab schlüsse, der Rumpf ist deutlich höher, als aus Gründen des notwendigen Freibords erforderlich, werden gleichfalls als in sich biegesteife Kästen ausgeführt mit massiven Schergängen an seinen beiden Seitenwänden. Die Bleche des Überganges vom Boden auf die Bordwand sind, um Biege und Torsionskräfte aufnehmen zu können, gleichfalls gegenüber den sonstigen Blechen der Aussenhaut zu verstärken. Die Schottwandabstände betragen 2 x 24,4 m und 1 x 30,5m. Die Schottwände sind wie der Wallgang dimensioniert und flutbar, um gegebenenfalls eine ladungsbedingte Schlagseite ausgleichen zu können.

### 5. Verschieben der Aufbauten samt Brücke an den Bug

In bisher üblichen Konstruktionen befinden sich im Bug allenfalls einige Mannschaftsunterkünfte, darunter das nicht mehr nutzbare „Unter“, am Heck aber die wesentlichen Mannschaftsunterkünfte sowie die gesamte Technik. Bei dem hier vorgeschlagenen Containerschiff befinden sich die nautischen Einrichtungen samt den Unterkünften und Sozialräumen am Bug und zwar in jenem Teil, der sich über der Aufkimmung befindet. Dadurch wird kein Containerstellraum für diesen Zweck verwendet.

Die Brücke ist so auszuführen, dass eine hydraulische Hebevorrichtung sie über das Niveau von 4 Containern á 2,5 m heben kann, womit auch die am Rhein möglichen Höhen realisiert werden können. Fährt das Schiff aber solo auf dem vorgesehenen Fahrtgebiet MDK, ist keine Hubvorrichtung erforderlich.

Anzudenken ist, die Mannschaftsunterkünfte sowie die erforderlichen Sozialräume gleichfalls in containerverlastbaren Einheiten von einschlägigen Firmen anliefern zu lassen und in erforderlicher Quantität einzurüsten.

Über 30 Jahre Erfahrung ...

**WERNZ GmbH**

**GENERATOREN – MOTOREN – STROMERZEUGER**

- Wir sind **die Spezialisten** für Ihre **Sonderanfertigungen**.
- Wir führen **fachgerecht mechanische und elektrische Reparaturen direkt an Bord** aus.
- Wir sind **24 Stunden für Sie** erreichbar.

**QUALITÄT HAT EINEN NAMEN. TESTEN SIE UNS!**

Telefon: 0 62 06 / 91 08 73 Sperlweg 10  
Telefax: 0 62 06 / 91 08 74 68623 Lampertheim  
Mobil: 01 71 / 3 20 20 50 Mail: WernzGMBH@aol.com

## 6. Antriebskonzept

Es ist Ziel, den Laderaum möglichst frei von Einbauten zu halten, um die volle Kapazität ausschöpfen zu können. Es wird daher von einem Antriebskonzept ausgegangen, das zur Gänze fernsteuerbar sein kann und keiner ständigen Wartung bedarf. Es wird dem dieselektrischen Antrieb mit 2 Motoren, 2 Generatoren und 2 elektrischen Fahrmotoren der Vorzug gegeben, da dadurch kein Zwang mehr besteht, den/die Fahrmotoren in einer Linie mit der/den Schrauben anzuordnen.

## 7. Aufstellung Motoren

Die Motoren können dort positioniert werden, wo sie am wenigsten die Hydrodynamik und das Stauen von Ladung stören, etwa über dem Heck, in einem Bereich also, der ohnedies nur begrenzt der Ladungsaufnahme zugeführt werden kann.

Dabei sollten die Dieselmotoren samt Generatoren, die vorzugsweise als Großserienteile etwa aus dem Lokomotivbau stammen können, in Containern eingehaust werden, die als Einheit an und von Bord genommen werden können. Bei Maschinenavarien könnte im Idealfall ein Lkw eine Motor/Generatoreinheit binnen 1 bis 2 Tagen durch ganz Europa transportieren.

Die Dieselmotoren sollten so dimensioniert werden, dass die Leistung des einen Motors, elektrisch verteilt auf beide elektrischen Fahrmotoren, ausreicht, um das voll abgeladene Schiff samt geschobener Barge auf die beispielsweise im MDK zulässigen 13 km/h zu bringen, die des anderen Motors für die Talfahrt auf Flüssen zur Anwendung kommt und beide zusammen bei der Bergfahrt im Einsatz sind.

## 8. Fahrmotoren

Die gleich starken elektrischen Fahrmotoren sollten ebenfalls aus dem Lokomotivbau stammen und werden mit vertikalen Achsen über Gondeln aufgestellt, in denen über ein Kegelradgetriebe die Antriebsleistung auf die

horizontalen Antriebswellen übertragen werden soll. Die Gondeln werden um 360 Grad drehbar angeordnet, um ein Maximum an Manövrierbarkeit zu erzielen. Der Einbau eines Bugstrahlruders kann dadurch entfallen.

Durch diese Aufstellung wird auch erreicht, dass die Antriebswellen trotz der Anordnung der Schrauben am strömungstechnisch optimalen Punkt kurz gehalten werden und das für die Wirtschaftlichkeit unendlich wichtige Hinterschiff ohne Rücksicht auf die Einbauten optimiert werden kann.

## 9. Schubschulter

Am Bug des Fahrzeuges wird eine Schubschulter üblicher Bauart angebracht. Bei der Ausführung als antriebsloses Fahrzeug wird die Schubschulter auch am Heck angebracht. Weiters ist das Heck so auszuführen, dass ein beinahe nahtloser Übergang zum schiebenden Containerschiff möglich ist.

## Ausblick

Die dargelegten Erwägungen führen zu einem neuartigen Schiffstyp innerhalb vertrauter Abmessungen, der so wie längst auf den Seeschiffahrtsstraßen üblich, auf die Besonderheiten der containerverlasteten Ladung Rücksicht nimmt. Diese höhere Spezialisierung, die in Kauf nimmt, dass Schüttgüter nicht mehr sinnvoll verladen werden können, macht es aber erst möglich, auf den Binnenwasserstraßen der Klassen Va und Vb zu wirtschaftlich sinnvollen Bedingungen Container zu transportieren.

Dieses Konzept für die Donau bis einschließlich Passau sowie den Rhein in den Bereichen der Wasserstraßenklassen VIa und VIb hochgerechnet, ergibt bei einer Breite von 8 TEU in 3 Lagen ein Potential von 528 und bei 4 Lagen von 704 TEU.

*\* Prof. Mag. H. Klein ist selbständiger Unternehmer und Inhaber einschlägiger Patente zur Führung von Binnenschiffen*

*\*\* Dipl.-Ing. R. Anzböck ist studierter Schiffsbauer, Zivilingenieur für Schiffstechnik und zertifiziertes Schiffsprüfungs- und -untersuchungsorgan in Wien sowie Manager der Schiffbautechnische Versuchsanstalt in Wien GmbH/Vienna Model Basin Ltd.* ■



Ansicht von Steuerbord achtern. Die Motoren samt Generatoren sind am Heck in freistehenden Containern untergebracht

Die Duisburger Reederei Jaegers setzt den Umbau von Einhüllen- zu Doppelhüllentanker erfolgreich fort

## „Eiltank 233“ ist jetzt ein Doppelhüllentankschiff

Von Dipl.-Ing. Volker Renner

**Aufgrund des gestiegenen Umweltbewusstseins muss in Zukunft der Transport von Gefahrstoffen mehr und mehr in Zweihüllenschiffen durchgeführt werden. Mittels der seit dem 01.01.2009 geltenden erweiterten Vorschrift über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) erfolgt die Umsetzung der gesetzlichen Vorschrift in einer 3-stufigen Übergangfrist, und zwar zum 31.12.2012, 31.12.2015 und 31.12.2018. Dies bedeutet, dass bestimmte Stoffe entsprechend ihrer ADNR-Zuordnung nach diesen Terminen nur noch in Doppelhüllenschiffen transportiert werden dürfen. So ist beispielsweise der Transport von Mineralölprodukten wie Benzin, usw. nach dem 31.12.2015 (Stufe 2) in Einhüllentankern nicht mehr zulässig. Hinzu kommt, dass bestimmte Stoffe, die heute noch als ungefährlich eingestuft werden, in Zukunft ebenfalls in der ADNR-Liste zu finden sind und damit - zumindest langfristig - ebenfalls in Doppelhüllentankern transportiert werden müssen.**

Neben den gesetzlichen Vorgaben sind es aber auch die großen Mineralölkonzerne, die verschärfte Sicherheitsstandards an zukünftige Binnenschiffstransporte stellen. Hieraus ergibt sich für die Zukunft eine ausgeprägte Nachfrage nach Doppelhüllenschiffen. Neben dem Bau von neuen Binnentankern ist - nicht zuletzt aufgrund der hohen Neubaukosten - der Umbau eines Einhüllenschiffes eine zusätzliche Alternative, den zukünftigen Sicherheitsanforderungen gerecht zu werden.

Die Reederei Jaegers, Duisburg, stellt sich bereits heute den zukünftigen Anforderungen und beschreitet dabei beide Wege, und zwar den Neubau von Doppelhüllentankern als auch den Umbau von Einhüllen- zu Doppelhüllentankern.

### 5-monatige Umbauphase

Nach einer ca. 5-monatigen Umbauphase ging das Schiff im Februar dieses Jahres wieder in Betrieb (Abb. 1). Vorausgegangen war nicht nur der Umbau vom Einhüllen- zum Doppelhüllentanker, sondern die Generalüberholung des Lade-, Lösch- und Sicherheitssystems einschließlich

der Installation einer beheizten Gaspendelleitung, der Antriebs- und Manövrieranlage, großer Teile der Ein- und Ausrüstung wie auch der Einbau eines Ladungs-Heizungssystems mit Kessel im Vorschiff und entsprechendem Heizrohrsystem in den Laderäumen sowie eines Ballastsystems für die neuen Seitenzellen und den Doppelboden.



**Riwa Boating International**  
 Boating International

- Arbeits-, Sport- und Rettungsboote
- Aussenborder
- Motorenservice
- Polyester- und Schlauchbootreparaturen

**Riwa Boating International**  
 Rijndijk 19 (Gelände Schiffswerft Bodewes)  
 Postbus 54 · NL 6566 ZJ Millingen a/d Rijn  
 Tel.: (00 31) (0) 4 81-43 45 48 · Mobil: 06 50-42 66 11  
 Fax: (00 31) (0) 4 81-43 45 57 · E-Mail: info@riwaboating.nl  
 Internet: www.riwaboating.nl

Wie beim Umbau des Einhüllentankers „Viktoria Jaegers“ zum Doppelhüllentanker im Jahre 2006, wurden auch beim „Eiltank 233“ die umfangreichen Arbeiten bei der Neue Ruhrorter Schiffswerft (NRSW), Duisburg-Meiderich, durchgeführt. Im Gegensatz zur „Viktoria Jaegers“, bei der aufgrund der vorhandenen

### Technische Daten „Eiltank 233“

Länge	110,00 m
Breite	11,45 m (zuvor 10,00 m)
Seitenhöhe	3,60 m
Tiefgang	3,12 m
Fixpunkthöhe (in Ballast)	4,30 m
Hauptmotor	Typ KHD, 1.000 kW
4-Kanal Bugstrahlanlage	Typ Verhaar Omegajet
Tankheizungsanlage	Typ Konutherm

Breite von 11,40 m und der Beibehaltung der Kanalgängigkeit die zusätzliche Tankwand innerhalb der Tanks angeordnet wurde, erfolgte beim „Eiltank 233“ der Anbau der zusätzlichen Wand von außen (Abb. 2). Damit wurde die bisherige Breite von 10,00 m auf 11,45 m vergrößert. Somit bleibt das Schiff auch weiterhin kanalgängig und einsetzbar für die Nebenwasserstraßen.

Das Schiff wurde 1988 als Typ „N“ Tanker gebaut und verfügt über die Klasse Bureau Veritas.

Der Umbau des Schiffes war sowohl für die Reederei als auch für die NRSW eine große Herausforderung. Diese betraf sowohl den Umfang der Umbaumaßnahmen insgesamt als auch in besonderem Maße die technischen Anforderungen bei der Anpassung der zusätzlichen Seitenzellen an die vorhandene Schiffstruktur als auch die „Übergänge“ im Vor- und Hinterschiff.

„Eine wesentliche Voraussetzung für einen solchen Umbau ist zunächst die bisher vorhandene Breite von 10,00 m. Damit war es möglich, die zusätzlichen Seitenzellen so zu



Abb. 1: „Eiltank 233“ kurz vor Fertigstellung des Umbaus.

Foto: Reederei Jaegers

konstruieren, dass die Gesamtbreite von 11,45m nicht überschritten wird. Gleichzeitig konnte sowohl der erforderliche Sicherheitsabstand zwischen Außen- und Innenwand von 600 mm als auch die geforderte Durchgangsbreite von 500 mm eingehalten werden“, berichtet Dipl. Ing. Norbert Kuhlmann, Leiter der Technischen Abteilung bei Jaegers.

Eine weitere wesentliche Voraussetzung war der sehr gute Zustand des gesamten Schiffes und besonders der Außenhaut, die nach dem Umbau als Tankinnenwand dient (siehe Abb. 3).

Das Mehrgewicht des Umbaus konnte durch den zusätzlichen Auftrieb der Außensektionen mehr als ausgeglichen und die Tragfähigkeit entsprechend erhöht werden.

Sowohl der Doppelboden als auch die Seitenzellen dienen als Ballastzellen mit einer Kapazität von ca. 900 t. Zu diesem Zweck erhielten sie nach dem Sandstrahlen einen hochwertigen Schutzanstrich. Mit dieser Ballastmöglichkeit wurde es möglich, eine Fixpunkthöhe des unbeladenen Schiffes von nur 4,30 m zu erzielen; eine weitere Voraussetzung für eine weiträumige Kanalgängigkeit des Tankers. Vor dem Umbau war es erforderlich, zu diesem Zweck 2

Laderäume zu reinigen und mit Ballastwasser zu füllen. In diesem Zusammenhang ist neben dem Sicherheitsaspekt ein weiterer positiver Effekt der Doppelhülle zu nennen: Die Doppelhülle wirkt als zusätzliche Isolierung des erwärmten Ladegutes gegenüber der Temperatur des Gewässers.

Große Aufmerksamkeit wurde den „Übergängen“ im Vor- (siehe Abb. 1) und Hinterschiff, sowohl hinsichtlich der Linienführung, der konstruktiven Gestaltung als auch der praktischen Durchführung, geschenkt. Hierbei arbeitete die Reederei mit dem Ing. Büro Felix Mühlhoff, Kleve, und der NRSW sehr intensiv zusammen.

Vor allem die Reduzierung der bei gleicher Antriebsleistung zu erwartenden Geschwindigkeitsminderung, verursacht durch die Schiffsverbreiterung sowie durch die „Übergänge“ im Vor- und Hinterschiff, stand im Zentrum der Überlegungen. Eine offizielle Aussage über das neue Leistungs-/Geschwindigkeitsprofil des Schiffes wird in Kürze nach Durchführung der offiziellen Abnahmefahrt vorliegen. Allerdings zeigen bereits heute die ersten Reisen auf dem Rhein ein unerwartet günstiges Leistungs-/Geschwindigkeits- als auch Manövrierverhalten,

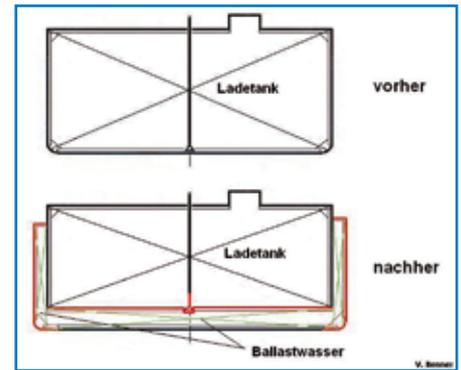


Abb. 2: Prinzip des Umbaus vom Einhüllen- zum Doppelhüllentanker

welches sich nicht wesentlich von den Werten vor dem Umbau unterscheiden soll. Es ist geplant, ein Schwesterschiff von „Eiltank 233“ ebenfalls entsprechend umzubauen, wobei jedoch die endgültige Entscheidung hierzu nicht zuletzt von der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung abhängig ist.

## Resümee

Eine wesentliche Voraussetzung für den zuvor geschilderten Umbau vom Einhüllen- zum Doppelhüllentanker ist zunächst ein guter Erhaltungszustand. Weiterhin von Bedeutung ist die Breite von 10,00 m. Wie zuvor erwähnt, schreiben die Vorschriften zwischen neuem Innentank und alter Außenhaut einen bestimmten Abstand vor. Gleichzeitig muss die Zugänglichkeit von Doppelboden und Seitenzellen gewährleistet werden. Diese Anforderungen sind unabhängig von der Schiffsgröße, so dass bei kleineren Schiffen relativ größere Raumverluste als bei größeren Schiffen auftreten. Damit sind kleinere Schiffe für eine solche Umbaumaßnahme weniger gut geeignet. Weiterhin günstig wirken sich im vorliegenden Fall die Schiffsverbreiterung als auch eine Spezialisierung auf den Transport einer vergleichsweise schweren Flüssigkeit aus.

Eine weitere Möglichkeit, den Verlust des Laderaumvolumens zu reduzieren besteht in der Möglichkeit, das Tankdeck anzuheben. Nicht zuletzt aus Kostengründen, aber auch vor dem Hintergrund, dass sich die Laderaumverluste, verursacht durch den Einbau des Doppelbodens, in Grenzen halten, wurde von dieser Möglichkeit kein Gebrauch gemacht.

Allerdings darf bei der Entscheidung zum Umbau eines Einhüllen- zum Doppelhüllentanker nicht unberücksichtigt bleiben, dass sich mit dem Umbau das Schiffsalter nicht ändert. Da jedoch, wie von der Mineralölwirtschaft in jüngster Vergangenheit mehrfach betont, das Schiffsalter kein alleiniges Ausschlusskriterium für den Einsatz eines Tankers ist, ist der Umbau eines gut erhaltenen Schiffes eine wirtschaftliche Alternative zum Neubau. ■



Abb. 3: Montage der Außensektion.

Foto: Reederei Jaegers

Ein Neubau bei TEUSVLOT für die VOF Patricia Shipping

## TMS „Patricia“ feierlich getauft und in Sliedrecht in Dienst gestellt

**Am 4. April 2009 konnte das neue Tankmotorschiff „Patricia“ bei TEUSVLOT in Sliedrecht seiner Bestimmung zugeführt werden.**

Die VOF Patricia Shipping hatte den Auftrag zum Schiffsneubau an die Firmen Veka Shipbuilding BV Werkendam und der Rensen Shipbuilding Zwijndrecht gegeben. Wie zu erfahren war, ist man mit der Zusammenarbeit und damit Abwicklung des Auftrages sehr zufrieden.

Der Auftrag zum Kaskobau ging an die polnische Werft Centromost in Plock und ausgebaut wurde es bei TEUSVLOT in Sliedrecht. Im Ruderhaus sowie im privaten Wohnbereich konnte man die hervorragenden Schreinerarbeiten der Firma de Leeuw aus Werkendam besichtigen.

Beim Betreten des Maschinenraumes stellte man fest, dass die dort untergebrachten Maschinen gut angeordnet sind, so das Wartungs- und Servicearbeiten gut ausgeführt

werden können. Auch im Bugraum wurden einige Schiffsmaschinen und Aggregate untergebracht. Als größtes Gerät ist die Bugstrahlanlage vertikal montiert. Nach der Einsegnung durch Pater „Bernhard“ aus Nijmegen wurde die Taufe von Patricia Bosman – Tochter des Miteigentümers – vorgenommen.

Anschließend wurde das Ereignis in der festlich hergerichteten Kantine der TEUSVLOT gebührend gefeiert. *EP*



Ein beeindruckender Neubau: TMS „Patricia“ wurde in Sliedrecht getauft.

Fotos (2): Eckhard Pannen

## TMS „Patricia“

### Technische Daten, Lieferanten, Anlagen und Maschinen

Eigner:	VOF Patricia Shipping Zwijndrecht/NL
Europa Nr.:	02 331 524
Abmessungen:	110 m x 11,45 m
Tonnage:	3.180 t
Bauwerft	10 Tanks – je 380 m <sup>3</sup> – Typ C Werft Centromost Plock/Polen
Makler/Vermittlung	
Ausbau/Betreuung:	Arbeitsgemeinschaft Büro Rensen Shipbuilding BV Zwijndrecht/ NL
	Büro VEKA Shipbuilding BV Werkendam/NL
Ausrüstungswerft:	TEUSVLOT – Diesel & Marine – Sliedrecht /NL
Befrachter:	VICTROL – Antwerpen/B
PON Power BV Hauptmaschine	CATERPILLAR Typ 3512
Papendrecht/NL	1.775 PS bei 1.600 1/min.
ADS van Stigt BV	Getriebe – Masson
Gorinchem/NL	
Marine Systems	Ruderanlage – HP 6000 Bedienerfeld
Van der Velden	- 2 x DWK 6080 Steuermaschinen
Krimpen a.d.L./NL	- 2 x HD 220 Hydrodynamische Profil Ruder - Hydrospoiler
Verhaar Omega BV	Vertikal-Bugstrahlanlage – Typ 31130
Oegstgeest/NL	Elektrischer Antrieb – Leistung: 365 kW bei 1.780 1/Min.
Werkina BV	Installation der komplette Elektro- und Elektronikanlagen
Werkendam	(Nautisches Paket: Alphanon)
de Leeuw BV	Innenausstattung, Holzarbeiten usw.
Werkendam/NL	
RAFA BV	Schiffsfenster
Leusden/NL	
Kampers BV	Höhenverstellbares Ruderhaus (Aluminium)
Puttershoek/NL	
Windex BV	Klimaanlagen und versch. andere Installationen
Hardinxveld-Giessendam/NL	
EPS	Pumpanlagen
Ridderkerk/NL	
RIWA	Rettungsboot
Millingen/NL	
Blommaert Schiffsluken	Alu - Vordermast
Wijnegem/B	

## Feier mit Vertriebspartnern auf der Neptun Werft

# „A-Rosa Viva“ auf Kiel gelegt

**Unter dem Namen „A-Rosa Viva“ wurde gestern das insgesamt achte Schiff der A-Rosa Flussschiff GmbH auf der Neptun Werft in Warnemünde feierlich auf Kiel gelegt: Bei einem exklusiven Event konnten 30 geladene Top-Vertriebspartner der Kiellegung beiwohnen und bekamen auch eine erste Führung durch den Rohbau des Schwester-schiffes „A-Rosa Aqua“.**

Die Expansion geht planmäßig voran: Aktuell sind zwei neue A-Rosa Flussschiffe für den Rhein im Bau, um den beliebten Fluss neu erlebbar zu machen: Die fast fertig gestellte A-Rosa Aqua (Jungfernfahrt 01. August 2009) und die A-Rosa VIVA (Indienstellung April 2010).

Unter dem Beifall der Vertriebspartner wurde nach alter Schiffbautradition unter den Rumpf des ersten Stahlblocks eine Glücksmünze gelegt. Bettina Pichler, Referentin Touristik & Vertriebsstrategie der Lufthansa City Center Reisebüropartner GmbH und Koordinatorin des Seereisenkontaktreises, fungierte dabei als „Kiellegungs-Patin“ für die A-Rosa VIVA. Im Anschluss können jetzt alle anderen Schiffs-sektionen und Blöcke miteinander verschweißt und das Schiff mit Rumpf und allen Decks stahlbaulich fertig gestellt werden.

Auch die Arbeiten an der A-Rosa Aqua, die am 24. Juli in Köln getauft und am 01. August 2009 pünktlich ihre Jungfernfahrt antreten wird, liegen im Zeitplan. Nach der Kiellegung-Zeremonie nahmen Vertriebspartner und Gäste die spannende Gelegenheit wahr, um den Rohbau des Schiffes zu besichtigen und sich vom dem neuen Schiffstyp sowie der gezeigten Musterkabine begeistern zu lassen.

Die A-Rosa Viva ist neben der A-Rosa Aqua der zweite Neubau für das Fahrgebiet Rhein/Main/Mosel. Die Flusskreuzer werden 135 m lang und 11,40 m breit sein und haben einen Tiefgang von 1,60 m. 99 Außenkabinen mit Flächen von jeweils 14,5 Quadratmetern garantieren bis zu 202 Passagieren Platz für erholsame Urlaubsmomente. 70 dieser Kabinen sind mit einem französischen Balkon ausgestattet. Büfett-Restaurant, Weinwirtschaft, Lounge, SPABereich sowie ein großes Sonnendeck sorgen für einen angenehmen Aufenthalt an Bord. Alle acht Schiffe der A-Rosa Flotte wurden seit 2001 auf der Neptun Werft gebaut.



**Kampers Scheepskonstruktie BV**  
Scheepsbouw, reparatie en konstruktiebedrijf

Oosthavenszijde 5 · 3297 LD Puttershoek  
Postbus 5606 · 3297 ZG Puttershoek  
Tel. 078-6763811 · Fax 078-6764853



**OMEGA BUGSTRAHLANLAGEN**

Verhaar Omega BV, Postfach 119  
2340 AC Oegstgeest - die Niederlande  
Telefon: +31 71 517 26 316  
<http://www.verhaar.com>

**Allein Container- und Mineralölumschlag trotz der Wirtschaftskrise. Baustoffe und Kohle gehen zurück.**

## Deutliche Rückgänge im Dortmunder Hafen

**Insgesamt verzeichnet die Dortmunder Hafen AG von Januar bis März 2009 im Dortmunder Hafen einen Güterumschlag von 534.000 Tonnen. Das bedeutet einen Rückgang gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres (761.000 Tonnen) um ca. 30%.**

„Dieses Quartalsergebnis stellt uns keinesfalls zufrieden, ist aber auch keine Katastrophe“, kommentiert Manfred Kossack, Vorstand der Dortmunder Hafen AG, das Ergebnis. Und: „Es lohnt eine Betrachtung der Zahlen der einzelnen Gütergruppen.“

Nach wie vor unterliegen die Gütergruppen, die unmittelbar mit der Automobilindustrie (und damit mit der Krise der Automobilindustrie) zusammenhängen, deutlichen Rückgängen.

Die Umschläge der Gütergruppen Schrott/Altmetall sowie Eisen und Stahl sind um nahezu ein Viertel bzw. die Hälfte zurückgegangen:

- Schrott/Altmetall: 56.000 Tonnen gegenüber 72.900 Tonnen, minus 23,2%.
- Eisen und Stahl: 44.500 Tonnen gegenüber 83.800 Tonnen, minus 46,9%.

Starke Rückgänge weist der Umschlag in den Gütergruppen Baustoffe sowie Importkohle 2009 im Vergleich zu 2008 auf:

Baustoffe sind mit 83.100 Tonnen (minus 56,7%), der Bereich Importkohle mit 15.600 Tonnen (minus 73,2%) in der Quartalsstatistik 2009 vertreten.

Diese Rückgänge können sich allerdings durch die Akquisetätigkeiten der betroffenen Hafenanlieger ändern:

Der Umschlag von zur Gütergruppe Baustoffe gehörenden Wasserbausteinen hat im April wieder angezogen, der Bereich Importkohle zeigt aktuell ebenfalls erste positive Veränderungen.

Inwieweit sich diese ersten Tendenzen zu dauerhaften Güterumschlägen festigen, werden

die Halbjahresergebnisse 2009 zeigen.<<, so Kossack weiter. >> Erfreuliches ist von den umschlagstärksten Gütergruppen Container sowie Mineralöle zu berichten, sie trotz der allgemeinen wirtschaftlichen Situation.<<, umreißt Kossack die Situation der beiden Gütergruppen.

Der Güterumschlag der Mineralöle ist in 2009 gegenüber 2008 um 8,7% gestiegen (153.700 Tonnen in 2009). Ausschlaggebend dafür ist einerseits der relativ strenge Winter, vor allem aber der stark gesunkene Ölpreis.

Der Umschlag von Containern bewegt sich mit 179.600 Tonnen lediglich 5,6% unter Vorjahresniveau. Dieses Ergebnis stellt angesichts der allgemeinen wirtschaftlichen Lage eine akzeptable Schwankung dar. Hier wirkt flankierend die Kooperation mit dem Duisburger Hafen:

Mit dem so genannten Glückauf-Express verkehrt seit Anfang März ein Bahnshuttle zwischen dem Chemiepark Marl und dem Dortmunder Hafen (via Duisburg).

Wie bereits berichtet, wird durch den neuen Shuttleverkehr zusätzliches Umschlagvolumen für das Container Terminal Dortmund generiert.

Ein weiterer Effekt: Der Glückauf-Express bietet eine direkte Anbindung des Dortmunder Hafens an den belgischen Seehafen Zeebrügge.



Der Dortmunder Hafen aus der Vogelperspektive

DCH-Betriebsleiter Klaus Fürchtenicht legt Wert auf einen schnellen Containerumschlag, denn die Container-Binnenschiffe fahren nach einem engen Zeitplan

# Im Düsseldorfer Containerterminal fahren die Mitarbeiter am liebsten Ferrari

**In einem Containerterminal sind Schnelligkeit, Sicherheit von Mensch und Fracht sowie Verlässlichkeit das oberste Gebot. Sie machen sich schon mittelfristig mehr bezahlt als kurzfristige Sparbemühungen durch den Kauf eines Sonderangebotes. Deshalb setzt auch das Düsseldorfer Containerterminal (DCH) bei der Wahl der Reach Stacker auf bewährte und gute Namen. Und auf einen eindrucksvoll klingenden Namen: So können einige Mitarbeiter abends in der Gastwirtschaft mit stolz erzählen, dass sie einen Ferrari als Dienstwagen fahren dürfen.**

Doch nicht etwa in einen feuerroten Sportwagen, sondern einen ebenso roten, leistungsstarken, großen Reach Stacker. Das sind überdimensionale Gabelstapler, die dazu eingesetzt werden, große Container auf dem Terminalgelände zu bewegen. Für Betriebsleiter Klaus

Fürchtenicht ist es natürlich nicht der Name, sondern die hohe Qualität, die für die Fahrzeuge spricht: „Wir setzen nicht nur Reach Stacker des italienischen Herstellers sondern auch der Marke Kalmar ein“, erklärt er. Beide zeichnen neben der hervorragenden Verarbeitung und überzeugenden Leistungsdaten günstige Wartungskosten, eine hohe Zuverlässigkeit sowie dadurch geringe Ausfallzeiten aus. „Und wir benötigen Geräte, die sicher, schnell und zuverlässig arbeiten.“

Schnelligkeit, gute Bedienbarkeit und auch Sicherheit sind Komponenten, die in einem Containerterminal mehr als irgendwo sonst gefragt sind, wo es um einen schnelle Umschlag der großen Kisten geht. Denn die Binnenschiffe fahren nach einem engen Zeitplan. Zudem gilt es, die Werte in den Containern ebenso wie die Gesundheit der Mitarbeiter bestmöglich zu schützen. Das lässt sich der Terminalbetreiber dann

auch zwischen 400.00 und 500.000 Euro kosten. Damit sind die Reach Stacker sogar noch teurer als die meisten Sportwagen-Modelle. Mit deren Hersteller hat der Ferrari übrigens nichts zu tun. Wie Fürchtenicht erklärt, handelt es sich um eine zufällige Namensgleichheit: „In Italien ist Ferrari ein Name wie bei uns Schulze oder Meier. Und da gibt es eben zwei Firmen, die diese Bezeichnung tragen.“

Übrigens sind die großen Fahrzeuge relativ einfach zu bedienen, werden mit einem Joystick gelenkt. „Wer eine Spielkonsole bedienen kann ist auch in der Lage, einen Reach Stacker zu fahren.“ Trotzdem wird bei DCH nicht nur auf eine fundierte Ausbildung sondern eine regelmäßige Weiterbildung großen Wert gelegt. Denn wie gesagt: Die Sicherheit von Mensch und Container hat absolute Priorität, egal wie schnell es wieder einmal gehen muss, betont der Betriebsleiter mit Nachdruck. ■



Ein Reach Stacker von Ferrari im Düsseldorfer Containerterminal.

Foto: DCH

Die Neuss Düsseldorfer Häfen sind in ihren Aktivitäten breit aufgestellt

# Trotz Rückgängen beim Güterumschlag - eine insgesamt erfreuliche Entwicklung

**Auch bei den Neuss Düsseldorfer Häfen (NDH) hat die derzeitige wirtschaftliche Entwicklung Spuren hinterlassen. „Der Gesamtgüterumschlag sank um 11,4 Prozent, an den Container-Terminals ging er sogar um 36,7 Prozent zurück, die Hafenschau bewegte 28 Prozent weniger Waren“ schaut Geschäftsführer Rainer Schäfer der Entwicklung ins Auge. Jedoch beweist der Blick auf die zunächst dramatischen Zahlen auch, dass sich die NDH von der allgemeinen Wettbewerbssituation abkoppeln konnten: An anderen Standorten sind die Umsatzzahlen teilweise deutlich stärker zurück gegangen.**

Zudem rangiere sich das Unternehmen vom Umsatz her nach wie vor im oberen Drittel der deutschen Binnenhäfen und schreibe schwarze Zahlen. Als Hauptgrund für die unter den Umständen erfreuliche Entwicklung nennt Ulrich Gross, der zweite Geschäftsführer der NDH, zum einen die vergleichsweise breite Aufstellung. Sie habe nicht nur in den vergangenen sechs Jahren zu stetigen und über alle Erwartungen liegenden Mengensteigerungen geführt, sondern helfe nun, die derzeitigen Verwerfungen relativ gut zu überstehen. Die Umschlagsrückgänge bei Containern oder Stahlprodukten konnten durch stabile Massengutumschläge etwa bei den Baustoffen zumindest etwas aufgefangen

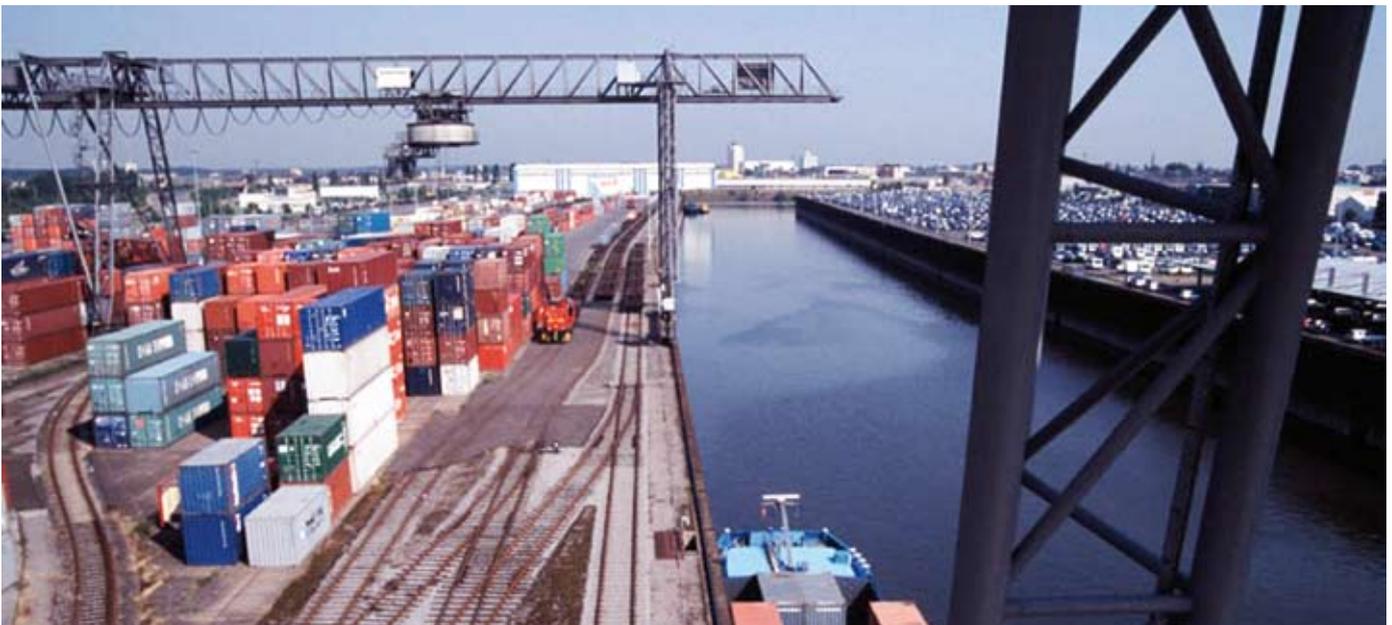
werden, betont er die Bedeutung dieser Warengruppe. Daneben wirkten die Umschläge für die Mühlen und Futtermittelunternehmen stabilisierend. Beim Mineralöl gebe es Steigerungsraten.

Diese breite Aufstellung, verbunden mit dem entsprechenden vielfältigen Dienstleistungsspektrum der Mitarbeiter, helfe zudem die Chancen der neuen Entwicklung zu nutzen, nach denen andere noch suchten: Einige Unternehmen, so nennt Schäfer ein Beispiel, hätten kurzfristig zusätzliche Lagerplätze benötigt, als es Anfang des Jahres zu Stockungen im Güterverkehr gekommen sei. Dank der guten Arbeit der Immobilienabteilung seien die nötigen Flächen auch gefunden und kurzfristig den Firmen zur Verfügung gestellt worden. Zum einen ein Beispiel, wie die NDH-Mitarbeiter in ihrem Selbstverständnis als Dienstleister alles tun, um für die Hafenfirmer ideale und manchmal eben auch kurzfristige und ungewöhnliche Lösungen für Anforderungen und Probleme zu entwickeln und umzusetzen. Zum anderen eine zwar kleine, aber derzeit trotzdem wichtige zusätzliche Mieteinnahme, die unter dem Strich ebenfalls zu dem Ergebnis beiträgt.

Entsprechend wollen die NDH möglichst keine Mitarbeiter entlassen, auch nicht die Leiharbeiter, die in den vergangenen Jahren der Expansion (die Neuss Düsseldorfer Häfen haben seit

ihrer Gründung die Zahl der Mitarbeiter von 180 auf 260 gesteigert) eingestellt worden sind. Zum einen hätten sie nicht nur ihre Flexibilität und Eignung für die Aufgaben bewiesen. Dazu hätten sie sich in den vergangenen Jahren wichtige Erfahrungen erworben. Ein Fachwissen, das bei einer Erholung – und dann wieder steigenden Mengen – schmerzlich vermisst würde. „Es wäre dumm, sie zu entlassen, weil dann bei einem Aufschwung die Fachkräfte fehlen würden.“ Und auch wenn die beiden Geschäftsführer ebenfalls keine Glaskugeln in ihren Büros stehen haben, so schließen sie sich doch gerne den Gutachtern an, die mittelfristig von einer Erholung und einer damit einhergehenden größeren Nachfrage nach Transportleistungen ausgehen.

Deshalb hält das Unternehmen auch an dem während der Bilanzpressekonferenz angekündigten Investitionsprogramm von rund 70 Mio. Euro in den kommenden fünf Jahren für die Infrastruktur (wir berichteten) fest. „Wir können und wir müssen jetzt in relativer Ruhe das ausbauen, was wir in wenigen Jahren dringend benötigt werden“, wirbt der Düsseldorfer eindringlich für ein antizyklisches Verhalten. Nur so seien bei einer Wiederbelegung der Wirtschaft erneute Transport-Engpässe wie vor einigen Jahren bereits schmerzhaft erlebt zu vermeiden. Ein Schwerpunkt liegt dabei auf dem Con-



Der Gesamtgüterumschlag in den Neuss Düsseldorfer Häfen sank um 11,4 Prozent, an den Container-Terminals ging er sogar um 36,7 Prozent zurück. Foto: NDH

tainerbereich: Die bestehenden Terminals in Neuss und Düsseldorf werden erweitert und mit neuen Kranen ausgestattet, der Bau des neuen Terminals in Neuss liegt trotz der Wetterkapriolen der letzten Monate – die auch die erfahrene Mannschaft des Hafens überrascht hat – derzeit im Plan.

Auch für den Standort Reisholz im Süden der Stadt werden derzeit in Abstimmung mit den dort arbeitenden und im „Industriekreis Süd“ engagierten Unternehmen verschiedene Konzepte entwickelt und geprüft. Die Firmen würden gerne und verstärkt die Anlagen für den Ver- und Entsorgung mit Rohstoffen sowie halbfertigen und fertigen Produkten nutzen. Aber auch überregional engagieren sich die NDH, erforschen unter anderem in einer vom Land geförderten Untersuchung der Kommunen Köln, Neuss, Düsseldorf, Krefeld sowie den IHKen innovative Logistik-Konzepte, etwa um neue Umschlagplätze in der Region zu finden, an denen beispielsweise Waren von Lastwagen auf Güterzüge umgeladen werden können aber auch wie die Eisenbahnverbindungen enger miteinander verzahnt werden sollten.

Entsprechend hält Schäfer auch die Fachhochschule für Logistik, die im kommenden Wintersemester ihren Betrieb im Neusser Hafen aufnehmen soll, für eines der wichtigsten Projekte der letzten Jahre: Die jungen Menschen können hier aus der reichen Erlebniswelt der Praxis schöpfen, wie es nur

in einem Hafen zu finden ist. Die Hafenfirmer erhalten im Wechsel einen Pool motivierter und hervorragend ausgebildeter Praktikanten und Absolventen, die sich bereits im Hafen auskennen. „Ich bin darüber sehr froh und bin mir ganz sicher, dass diese Zusammenarbeit der Positionierung des Logistikstandortes und der Logistikregion sehr nach vorne helfen wird.“ Und so kommen die beiden Geschäftsführer auf ein weiteres Erfolgsgeheimnis zurück: „Es ist ja nicht so, dass wir beiden den Umschlag machen. Die Erfolge, und die haben wir auch derzeit durchaus zahlreich vorzuweisen haben, verdanken wir der engagierten Hafemannschaft, die jeden Tag die bislang sechsjährige Erfolgsgeschichte fortschreibt. Zum anderen unsere zahlreichen Partner und Hafenfirmer, die die besondere Aufstellung der Häfen erst möglich machen, und die nur in vertrauensvoller, gewachsener Zusammenarbeit möglich ist. Und schließlich die Mütter Stadtwerke Düsseldorf und Stadt Neuss, ihr Vertrauen in die Strategie der Geschäftsführung, in die Mitarbeiter und

Mitarbeiterinnen sowie ihren aktiven Part der Unternehmenssteuerung im Aufsichtsrat und in der Gesellschafterversammlung.“

Wer sich einmal von der Leistungsfähigkeit der NDH überzeugen möchte, sollte entweder im Hafen vorbei schauen oder bei der „transport logistic“ in München. Zum ersten Mal präsentieren sich die Neuss Düsseldorf Häfen dort dieses Jahr mit einem eigenen Stand. Die Hafemannschaft wird dabei von den Partnern ATN Autoterminal Neuss, EWT Schifffahrtsgesellschaft, Rheinhafen Krefeld, IXMODAL Gesellschaft für intermodale Logistik, M. Zietzschmann GmbH & Co. KG und neska Schifffahrts- und Speditionskontor begleitet. Die neugegründete Fachhochschule für Logistik rundet mit einer Delegation die Messemannschaft ab.

„Die ‚transport logistic‘ ist die Messe nicht nur für Häfen sondern die gesamte Logistik-



Können der aktuellen Krise zum Trotz schwarze Zahlen für ihr Unternehmen bekanntgeben: NDH-Geschäftsführer Rainer Schäfer (l.) und Ulrich Gross. Foto: Friedbert Barg

wirtschaft schlechthin“, erklärt der auch für Marketing zuständige Schäfer das sicherlich Aufsehen erregende Engagement. „Die Neuss Düsseldorf Häfen sind inzwischen so groß und leistungsstark geworden, dass wir der Meinung sind, dass sich ein eigener Stand durchaus angemessen ist, um uns den Interessenten vorstellen zu können.“ Eine solche Präsentation entspreche dem Selbstverständnis aus der gewachsenen Marktposition als drittgrößter öffentlicher Binnenhafen Deutschlands und einer der wichtigsten Hinterlandhubs Europas.

Zudem biete er die adäquate Möglichkeit zur Darstellung der verschiedenen innovativen Transport- und Logistikkonzepte und -dienstleistungen, die die NDH selbst sowie in enger Zusammenarbeit mit den Hafenfirmer in vielen Bereichen anbieten können.

Besucher finden den 210 Quadratmeter großen Stand in der Halle B4 Nr 221/322 gleich neben der Fläche des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen. ■

## Mannheimer Häfen: Mehr Erdöl und Gase Wasserseitiger Güterumschlag blieb stabil

In den Mannheimer Häfen wurden im März insgesamt 685.822 Tonnen Güter wasserseitig umgeschlagen. Im Vergleich zum Vormonat - im Februar wurden 635.644 Tonnen Güter umgeschlagen - hat sich der Güterumschlag stabilisiert, berichtet Geschäftsführer Roland Hörner. Dagegen wurde das gute Ergebnis des Vorjahresmonats nicht erzielt:

Der Umschlag sank im Vergleich zum März 2009 von 796.772 Tonnen um 110.950 Tonnen, also insgesamt um 13,92 Prozent.

In zwei Gütersparten wurde im März 2009 ein Umschlagsplus verzeichnet. Der wasserseitige Güterumschlag an Erdöl, Mineralölerzeugnisse und Gase stieg um 170 % von 39.936 Tonnen im März 2008 um 67.893 Tonnen auf 107.829 Tonnen. An Erzen und Metallabfällen wurden 1.558 Tonnen mehr umgeschlagen, so dass der Umschlag von 45.411 Tonnen im März 2008 auf 46.969 Tonnen anstieg. Der wasserseitige Containerverkehr stieg im Vergleich zum Vormonat an. Insgesamt wurden 7.502 TEU im März 2009 abgewickelt, das sind 977 TEU mehr als im Vormonat. Die Tonnage stabilisierte sich ebenfalls im Vergleich zum Februar 2009, nämlich von 66.424 Tonnen auf 68.370 Tonnen. An der Roll on-Roll off-Anlage wurden insgesamt 2.113 Fahrzeuge umgeschlagen. Das sind 318 mehr als Vormonat.

Der durchschnittliche Wasserstand lag im Monat März bei Pegel Mannheim 3,60 Meter und somit um 0,27 Meter über dem Durchschnittspegel im März des Vorjahres mit 3,33 Meter.



Hafendirektor  
Roland Hörner.  
Foto: F. Barg

## Donau zwischen Straubing und Vilshofen: Ausbaugegner mobilisieren für Variante „A“

Von Dipl. Ing. Volker Renner

### Teil 2. Kosten-Nutzen Betrachtungen

Eine wesentliche Voraussetzung für die Entscheidung zur Durchführung einer staatlichen Infrastrukturmaßnahme ist der Nachweis einer angemessenen Wirtschaftlichkeit. Dieser Nachweis erfolgt u. a. durch „Nutzen-Kosten Betrachtungen“. In nachfolgenden Ausführungen wird auf die wesentlichen Zusammenhänge und Ergebnisse der Nutzen-Kosten Betrachtungen eingegangen, wobei eine ausführliche Behandlung dieses Themas aufgrund seiner Komplexität den Rahmen dieses Artikels sprengen würde.

#### Grundsätzliches

Bei Nutzen-Kosten Betrachtungen wird der zu erwartende Nutzen, der während der gesamten Lebenszeit der Baumaßnahme entsteht, den im gleichen Zeitraum entstehenden Kosten (z. B. für Bau und Instandhaltung) gegenüber gestellt. Die Bewertung erfolgt sowohl in Form des Nutzen/Kosten -Verhältnisses (N/K-Verh.) als auch der Nutzen-Kosten-Differenz (N-K-Diff.).

Beispiel: Nutzen: 100 Einheiten<sup>1</sup>

Kosten: 25 Einheiten

N/K-Verh.: 100 Einh./25 Einh. = 4

d. h. der zu erwartende Nutzen innerhalb der gesamten Lebensdauer<sup>2</sup> der Baumaßnahme liegt 4-mal höher als die in dieser Zeit entstehenden Kosten.

N-K-Diff.: 100 Einh. - 25 Einh. = 75 Einheiten

d. h. es ergibt sich nach Abzug aller entstehenden Kosten innerhalb der Lebensdauer der Baumaßnahme ein „Volkswirtschaftlicher Gewinn“ von 75 Einheiten.

Voraussetzung, um überhaupt in die Prioritätenlisten für Verkehrs-Infrastrukturmaßnahmen aufgenommen zu werden, ist - und wenn keine sonstigen übergeordneten (z. B. politische) Gründe vorherrschen - ein N/K-Verhältnis deutlich größer als 1 bzw. eine angemessen große positive N-K-Differenz.

#### Ergebnisse der Nutzen-Kosten Betrachtung

Im Rahmen der bisherigen Untersuchungen waren umfangreiche Nutzen-Kosten Betrachtungen von namhaften Fachinstitutionen durchgeführt worden. Die in das seit Monaten von der Regierung Niederbayern fertig gestellten Raumordnungsverfahren eingeflossenen Nutzen-Kosten Werte

Ausbauvarianten	A	C	C <sub>2,80m</sub>
Nutzen-Kosten Verhältnis	7,24	10,37	13,10
Nutzen-Kosten Differenz (Mio. €)	549	1840	2432

Abb. 1: Nutzen-Kosten Ergebnisse für die Varianten „A“ und „C/C<sub>2,80m</sub>“

<sup>1</sup>) Einheiten, z. B. in 100 Mio. €

<sup>2</sup>) bei großen Wasserstraßenprojekten wird eine Lebensdauer zwischen 80 – 100 Jahre zugrunde gelegt

für die Ausbauvarianten „A“ und „C/C<sub>2,80m</sub>“ sind in Abb. 1 dargestellt. Danach ist das Nutzen-Kosten Verhältnis der Variante „C<sub>2,80m</sub>“ mit 13,10 etwa 1,8-mal größer als bei der Variante „A“. Bei der Nutzen-Kosten Differenz ist der „Volkswirtschaftliche Nutzen“ bei der Variante „C<sub>2,80m</sub>“ mit 2.432 Mio. € etwa 4,4-fach größer als bei der Variante „A“ mit 549 Mio. €. Vorstehende Ergebnisse zeigen, dass die Bevorzugung der von den Ausbaugegnern als „Kompromiss“ favorisierte Variante „A“ zumindest in ökonomischer Hinsicht (auf die ökologischen Einflüsse der verschiedenen Ausbauvarianten wird in einem nachfolgenden Artikel eingegangen) ein Fall für den Bundesrechnungshof bzw. den Bund der Steuerzahler sein könnte.

#### Leistungsfähigkeit der Wasserstraße

Neben einer Vielzahl von „Nutzenfaktoren“ wie beispielsweise die Reduzierung der brennstoffspezifischen Schadstoffe (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, Partikel usw.) hat die durch die Baumaßnahme erzielte Steigerung der Leistungsfähigkeit der Wasserstraße (Transportmenge/Jahr, z. B. Mio. Tonnen/Jahr) einen besonderen Einfluss auf das Ergebnis der Nutzen-Kosten Betrachtung. Bei der Beurteilung der Leistungsfähigkeit ist zu unterscheiden zwischen der „technisch (nautisch) möglichen“ und der „prognostizierten“ Transportleistung. Die sich für den „Ist-Zustand“ sowie die Varianten „A“ und „C/C<sub>2,80m</sub>“ ergebenden Transportleistungen sind in Abb. 2 dargestellt und in Abb. 3 gegenüber gestellt.

Aus Abb. 2 und 3 wird deutlich, dass im „Ist-Zustand“ als auch bei der

Varianten	Ist	A	C	C <sub>2,80m</sub>
nautisch mögliche Transportleistung [Mio. t / Jahr]	8,08	9,7	17,6	18,94
prognostizierte Transportleistung [Mio. t / Jahr]	11,3	11,3	13,0	13,9

Abb. 2: „nautisch mögliche“ und „prognostizierte“ Transportleistung für den „Ist-Zustand“ sowie die Varianten „A“ und „C/C<sub>2,80m</sub>“

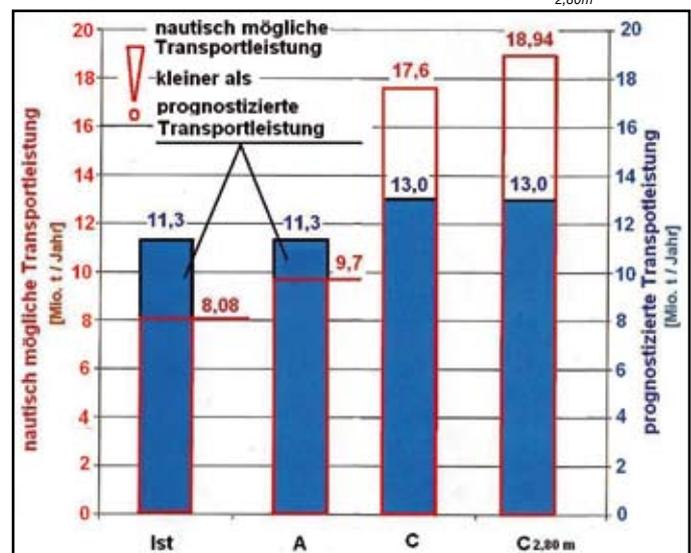


Abb. 3: Gegenüberstellung der „nautisch möglichen“ und „prognostizierten“ Transportleistung für den „Ist-Zustand“ sowie die Varianten „A“ und „C/C<sub>2,80m</sub>“

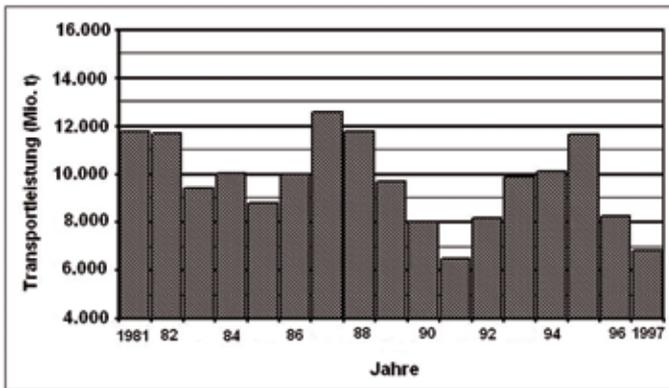


Abb. 4: Nautisch möglichen Transportleistungen in Abhängigkeit der Wasserstandsentwicklungen für unterschiedliche Bezugsjahre

Variante „A“ die nautisch mögliche Transportleistung deutlich unterhalb der prognostizierten Transportleistung liegt.

Mit anderen Worten: Sowohl im heutigen Ausbauzustand als auch nach Durchführung der Ausbauvariante „A“ erfüllt der Donauabschnitt zwischen Straubing und Vilshofen bei weitem nicht die Transportanforderungen des Marktes. Erst mit der Variante „C/C<sub>2,80m</sub>“ wird eine Leistungsreserve des Wasserstraßenabschnittes geschaffen, die den zukünftigen Transportentwicklungen zwischen West- und Süd-Ost Europa gerecht wird. Sowohl die „nautisch möglichen“ als auch die „prognostizierten“ Transportleistungen werden von den Ausbauegegnern vehement und pauschal angezweifelt. Konkrete, nachprüfbare Begründungen wurden allerdings bisher nicht geliefert, während die Ermittlungsmethoden und Berechnungsverfahren der in Abb. 2 und 3 dargestellten Werte der Öffentlichkeit in vollem Umfang zur Verfügung stehen.

### Nautisch mögliche Transportleistung

Bei der Ermittlung der nautisch möglichen Transportleistung ist zu unterscheiden zwischen staugestützten und frei fließenden Wasserstraßen. Während bei staugestützten Wasserstraßen die Werte nur geringfügig schwanken und im Normalfall die Leistungsfähigkeit der kleinsten Schleuse im betrachteten Abschnitt hierfür ausschlaggebend ist, hängt die Leistungsfähigkeit bei den frei fließenden Flüssen vom Wasserstand, und damit von den Niederschlagsmengen ab. Um die Leistungsfähigkeit eines solchen Streckenabschnittes für den Ist-Zustand und die Ausbauvarianten zu ermitteln war es erforderlich, den Verkehrsablauf zu simulieren. In der von der VBD im Auftrag des Landes Bayern entwickelten Simulation wurde der Bereich zwischen Straubing und Vilshofen in einer Datenbank erfasst und in einer Grafik sichtbar gemacht. Auf dieser Grafik „fahren“ computerunterstützt die Schiffe in der Berg- und Talfahrt entsprechend den nautischen Rahmenbedingungen. Aufgrund der Sichtbarkeit lassen sich die Plausibilität der Verkehrsabläufe und die zugrunde gelegten nautischen Rahmenbedingungen kontrollieren und mögliche Systemfehler erkennen und vermeiden. Demzufolge war mit dieser Vorgehensweise zur Er-

mittlung der maximalen nautisch möglichen Transportleistung eine sehr große Realitätsnähe zu erzielen.

Aufgrund der starken Wasserstandsschwankungen muss davon ausgegangen werden, dass sowohl für den Ist-Zustand (siehe Abb. 4) als auch für die Ausbauvariante „A“ sehr große Unterschiede in den jährlichen Transportleistungen auftreten.

Aus diesem Grund wurde bei den Nutzen-Kosten Betrachtungen die Wasserstandsentwicklung über mehrere Jahre ausgewertet, und ein arithmetischer jährlicher Mittelwert zugrunde gelegt.

Weiterhin handelt es sich bei den Transporten, die den Donauabschnitt durchfahren, im weitaus überwiegenden Teil um Durchgangsverkehr. Wie bereits in *Schifffahrt-Online*, Nr. 1/2009, Teil 1 dargestellt, beträgt die durchschnittliche Transportentfernung mehr als 1000 km. Damit benötigen die Schiffe nach ihrer Beladung mehrere Tage, bis sie den Donauabschnitt erreichen. In dieser Zeit kann sich der Wasserstand, wie beispielhaft in Abb. 5 für 2003 dargestellt, innerhalb weniger Tage mehrfach sowohl nach oben als auch nach unten bewegen.

Von wesentlicher wirtschaftlicher Bedeutung für die Schifffahrt ist jedoch, dass während der Beladung die Wasserstände auf der zu durchzufahrenden Strecke bekannt sein müssen. Dies ist im heutigen Zustand der Donau als auch bei der Variante „A“ überwiegend nicht der Fall ist, somit kann die bei der Variante „A“ im Mittel erwartete Vergrößerung der Fahrwassertiefe von 0,20 m nicht in vollem Umfang von der Schifffahrt genutzt werden.

Da die Unterschiede in den jährlichen Transportleistungen (Abb. 4) als auch die nicht in vollem Umfang nutzbare Vergrößerung der Fahrwassertiefe nur mit großen Schwierigkeiten zu monetarisieren waren, sind diese in den bisherigen Nutzen-Kosten Betrachtung der Variante „A“ nicht berücksichtigt worden. Damit sind die in Abb. 1 dargestellten Nutzen-Kosten Werte der Variante „A“ von der Tendenz her zu hoch.

Im Falle der frei fließenden Donau kommen noch die äußerst schwierigen navigatorischen Verhältnisse hinzu. Es herrschen in bestimmten Bereichen vergleichsweise große Strömungsgeschwindigkeiten und die Fahrwasserbreite ist mit 70 m, insbesondere in den vielen engen Kurven, als äußerst gering anzusehen. Insgesamt handelt es sich auf dem 70 km langen Donauabschnitt zwischen Straubing und Vilshofen um 45 Engstellen mit einer Gesamtlänge von ca. 44 km.

Diese Situation führt dazu, dass auf etwa 64 % der Strecke keine Begegnungen und Überholungen durchzuführen sind (Richtungsverkehr).

Trotz dieser Richtungsverkehr-Regelung und des – beispielsweise im Vergleich zum Rhein - geringen Verkehrsaufkommen ist die Donau zwischen

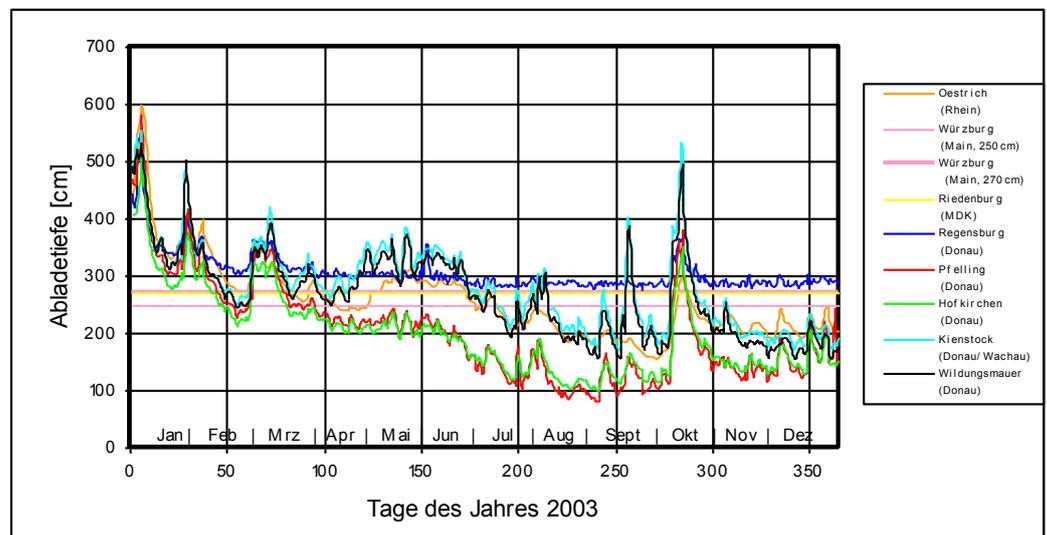


Abb. 5: Verlauf der Abladetiefen an den verschiedenen Pegelorten in 2003

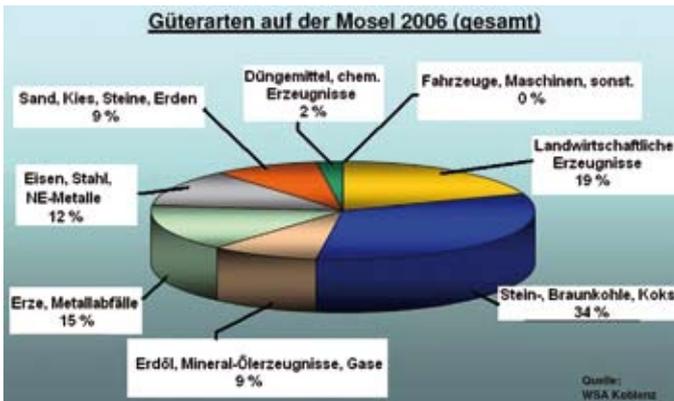


Abb. 6: Güterstruktur auf der Mosel, 2006

Straubing und Vilshofen die unfallträchtigste Strecke im gesamten Bundeswasserstraßennetz. Diese Unfälle führen häufig zu Sperrungen des gesamten Schiffsverkehrs und damit zu zusätzlichen wirtschaftlichen Belastungen der Schifffahrtsbetriebe (auf die Unfallhäufigkeit und den möglichen ökologischen Einflusses wird im später folgenden Teil 3 ausführlicher eingegangen). Im Falle der Ausbauvariante „A“ wird die gegenwärtige Engstellenproblematik, und damit das zu erwartende Unfallrisiko für Mensch und Natur, nur in einem geringen Umfang abgemildert.

Anders sieht es bei der Variante „C/C<sub>2,80m</sub>“ aus. Durch die stabilisierende Wirkung der Stützwelle bei Aicha wird nicht nur die Leistungsfähigkeit der Wasserstraße, sondern auch die Engstellenproblematik und damit das Unfallrisiko deutlich entschärft. In den bisherigen Nutzen-Kosten Betrachtungen wurden jedoch die wirtschaftlichen Folgen aus den Unfällen aufgrund der Schwierigkeiten bei der Monetarisierung ebenfalls nicht berücksichtigt. Würde in einer erneuten Betrachtung das mehr oder weniger gleich bleibende Unfallrisiko der Variante „A“ und das geringere der Variante „C“ berücksichtigt, ergäben sich noch deutlich größere Unterschiede zwischen „A“ und „C/C<sub>2,80m</sub>“.

## Prognostizierte Transportleistung

Die prognostizierte Transportleistung ist u. a. abhängig von den wirtschaftlichen Entwicklungen innerhalb der betroffenen Regionen sowie deren Handelsbeziehungen. Auch wenn, wie im Falle des geplanten Donauausbaus, die voraussichtlichen Transportleistungen von anerkannten Wirtschaftsinstitutionen (z. B. ifo-Institut München, Planco Essen) ermittelt wurden, bleiben diese Prognosen aufgrund nicht vorhersehbarer Einflüsse angreifbar und werden im Falle des Donauausbaus von den Ausbauegnern in besonderem Maße angezweifelt. Nach Auffassung des Autors sind jedoch die in Abb. 2 dargestellten und in den Nutzen-Kosten

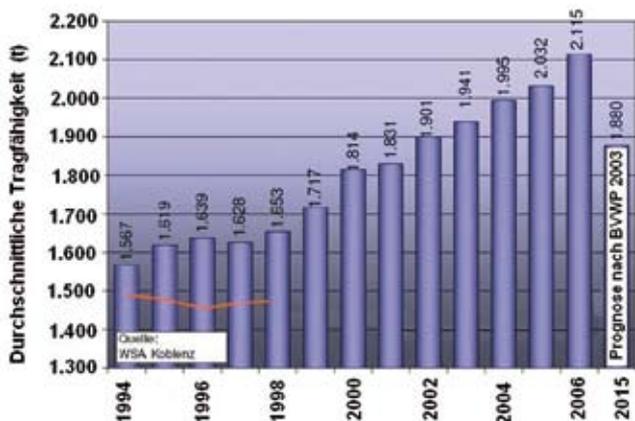


Abb. 7: Steigerung der durchschnittlichen Tragfähigkeit an der Schleuse Koblenz

Betrachtungen berücksichtigten Werte mit 11,3 bzw. 13,0 Mio. t/Jahr eher deutlich zu niedrig angesetzt. An einem - aus der Sicht des Ingenieurs - zwar weniger wissenschaftlichen, jedoch pragmatischen Vergleich wird dieses deutlich: Herangezogen wird hierfür das Fahrtgebiet Mosel/Saar. Hier wurden beispielsweise in 2006 16,2 Mio. t transportiert, während im gleichen Zeitraum an der Schleuse Jochenstein nur 5,98 Mio. t registriert wurden. Die Güterstruktur unterscheidet sich grundsätzlich nicht von derjenigen der Donauverkehre (Abb. 6). Es handelt es sich zum weitaus überwiegenden Teil um Massengüter, wobei die Containerverkehre auch auf der Mosel in der Vergangenheit zwar zugenommen haben, jedoch aufgrund der eingeschränkten Brückenhöhen ebenfalls keine dominante Rolle spielten. Vergleicht man jedoch den Umfang der im Einzugsbereich Mosel/Saal angesiedelten Industrie- und Bevölkerungsregionen mit denen im Donaubeereich, angefangen von Österreich, Slowakei, Ungarn usw. bis zur Donaumündung, so kann, zumindest langfristig, mit einem Transportvolumen gerechnet werden, welches einem Vielfachen des Mosel/Saar-Verkehr entspricht. Im Gegensatz zum angesprochenen Donauabschnitt ist die Mosel/Saar staugestützt, d. h. im Wesentlichen von Niederschlagsmengen unabhängig. Demzufolge werden mehr und mehr große wirtschaftliche und gleichzeitig auch umweltfreundliche Schiffe eingesetzt. Die Steigerung der durchschnittlichen Tragfähigkeit im Mosel/Saar-Bereich, maßgeblich beeinflusst von Koppelverbänden, wird in Abb. 7 deutlich gemacht. Diese betrug in 2006 etwa 2115 t und wurde aufgrund der guten Wasserstände auch weitgehend genutzt, während sie an der Donau seit Jahren mehr oder weniger unverändert bei ca. 1800 t liegt und konnte aufgrund der zeitweise geringen und unvorhersehbaren Wasserstände nur zum Teil genutzt werden.

## Zusammenfassung

Umfangreiche Nutzen-Kosten Untersuchungen zeigen beträchtliche volkswirtschaftliche Vorteile der Ausbauvariante „C/ C<sub>2,80m</sub>“ gegenüber „A“. Danach ist das Nutzen-Kosten Verhältnis der Variante „C<sub>2,80m</sub>“ mit 13,10 etwa 1,8-mal größer als bei der Variante „A“. Bei der Nutzen-Kosten Differenz ist der „Volkswirtschaftliche Nutzen“ bei der Variante „C<sub>2,80m</sub>“ mit 2432 Mio. € etwa 4,4-fach größer als bei der Variante „A“ mit 549 Mio. €.

Würde eine erneute Nutzen-Kosten Untersuchung durchgeführt, ergäben sich unter Berücksichtigung der seinerzeit nicht eingeflossenen wirtschaftlichen Faktoren wie

- ausgeprägte Unterschiede in den jährlichen nautisch möglichen Transportleistungen
- weitgehende Unvorhersehbarkeit der Wasserstände bei der Variante „A“
- weitgehend unveränderte Unfallhäufigkeit bei der Variante „A“
- größeres Transportaufkommen als bisher berücksichtigt, noch deutlich größere Unterschiede zwischen „A“ und „C/C<sub>2,80m</sub>“. Damit würde die Variante „A“ unter volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten gegenüber der Ausbauvariante „C/ C<sub>2,80m</sub>“ noch unattraktiver werden als sie bereits heute schon ist.

Hinzu kommt, dass im Falle der Ausbauvariante „A“ die gegenwärtige Engstellenproblematik, und damit das gegenwärtige Unfallrisiko für Mensch und Natur, nur in einem geringen Umfang abgemildert wird. Allein diese Tatsache wäre unter ernst gemeinten ökologischen Gesichtspunkten das „Aus“ für die Variante „A“.

Weiterhin macht das Beispiel Moselverkehre deutlich, dass nur durch den Einsatz leistungsfähiger und gleichzeitig umweltfreundlicher Schiffe eine verstärkte Verlagerung der Güterströme auf die Wasserstraße zu erzielen ist. Eine wesentliche Voraussetzung hierfür ist allerdings eine diesen Schiffen angemessene Wasserstraßen-Infrastruktur vorzuhalten, denn Transportmengen sind in ausreichenden Mengen vorhanden.

So lange allerdings am „Ist-Zustand“ oder der Variante „A“ festgehalten wird, kann auf der gesamten Rhein-Donau Verbindung mit keiner nennenswerten Steigerung der umweltfreundlichen Binnenschifftransporte gerechnet werden. ■

Wasserseitig fiel das Aufkommen in dem Donauhafen zwar um drei Prozent zurück, doch landseitig wurden rund sechs Prozent mehr Güter umgeschlagen

# Linzer Hafen: In der Lagerlogistik gab es im Jahr 2008 volle Auslastung

Von Josef Müller

**Der Linzer Hafen hat das vergangene Jahr mit einem Plus abgeschlossen und wird in diesem Jahr mehr investieren als im Vorjahr. Mit 3,1 Mio. Tonnen Güterumschlag hat der zur Linz AG gehörige Hafen um drei Prozent mehr Cargo über den Hafen gezogen als im Jahr zuvor, zieht Harald Kronsteiner, Chef des Linzer Hafens eine positive Bilanz.**

Wasserseitig fiel das Aufkommen zwar um drei Prozent zurück, doch landseitig wurden um sechs Prozent mehr Güter umgeschlagen. Markant zugelegt hat das Containerhandling mit einem Plus von sieben Prozent auf 225.000 TEU. Im Bereich des Hafens wurden vier Mio. Euro investiert, in diesem Jahr werden es 12 Mio. Euro sein, kündigte Kronsteiner an. Wäre nicht die Wirtschaftskrise, wäre das Geschäft

besser gelaufen, ist Alois Froschauer, Chef der Linz AG überzeugt.

Eine gute Einnahmequelle war und ist das Vermieten von Kapazitäten sowie das Lagerlogistikgeschäft der Tochter Österreichische Donaulager. In deren Bereich werden 95.000 m<sup>2</sup> Flächen bewirtschaftet und ein Umsatz von 16 Mio. Euro erwirtschaftet.

### Nischen erfolgreich besetzt

„In der Lagerlogistik gab es 2008 volle Auslastung“, freut sich Kronsteiner. Man habe Nischen erfolgreich besetzt wie beispielsweise mit der tiefgekühlten Lagerung von hochwertigen Spezialfolien für die Bespannung von Rotorblättern für Windkraftwerke.

Aber auch Flugzeugkomponenten lagern im Linzer Hafen. Das Kühllogistikgeschäft läuft zu-

frieden stellend und der rechtzeitige Bau eines neuen Tiefkühlagers hat sich als richtige Entscheidung zum richtigen Zeitpunkt herausgestellt, so Froschauer. Diversifikation ist die Strategie, die man forcieren will, nämlich in den Bereichen Gefahrgutlagerung Vermietung von kompletten Objekten, Büro-Lager-Kombinationen. Wer mag, kann sich ab 2010 in ein 850 m<sup>2</sup> großes Loft mit Blick auf den Hafen einmieten und täglich sehen, was im Hafen passiert.

Im Bereich der Transportlogistik blieb man bislang vom Preiskampf unter den Frächtern verschont, zumal „unser eigene Fuhrpark keine wesentliche Rolle spielt“, so der Hafen-Manager. Dem Wasser Land abringen will man mit dem Bau eines Logistikparks. Bis zum Sommer werden die Verfahren abgeschlossen sein, danach wird entschieden, wie das Projekt dimensioniert wird. Im kommenden Winter will man mit dem Bau beginnen.



Neben seinen erfolgreichen Aktivitäten in der Lagerlogistik ist der Linzer Hafen auch ein wichtiger Liegehafen für die Donaukreuzschiffahrtflotte. Foto: Friedbert Barg



Doris Bures, österreichische Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie: Foto: BMVIT/Peter Rigaud

Foto links: Das Güterverkehrsaufkommen im Donaukorridor hat sich in den letzten 15 Jahren vervierfacht, der Transitverkehr sogar versechsfacht. Foto: via Donau

Der österreichischen Verkehrsministerin Doris Bures ist die Förderung der Binnenschifffahrt ein sehr wichtiges Anliegen

## Das Verkehrswachstum gezielt auf die Wasserstraße lenken

Österreichs Verkehrspolitik bekennt sich zum Verkehrsweg Donau und investiert kräftig auf der Donauachse. In die Bahn und in die Donau. *Schifffahrt-online* befragte die österreichische Verkehrsministerin Doris Bures nach ihrer Strategie für die Binnenschifffahrt.

*Schifffahrt-online* Frau Bundesministerin, seit Ihrem Amtsantritt als Verkehrsministerin haben sie wiederholt zu verschiedenen verkehrspolitischen Fragen Stellung genommen.

Das Thema Binnenschifffahrt ist dabei kaum oder gar nicht vorgekommen. Wie sehr ist Ihnen die von Ihren Vorgängern forcierte Verlagerung des Güterverkehrs auf den Verkehrsträger Wasser und damit auf die Donau ein Anliegen?

Die Binnenschifffahrt ist auch mir ein sehr wichtiges Anliegen. Die Wasserstraße Donau ist ein umweltfreundlicher Verkehrsträger, der für die österreichische Wirtschaft eine große Bedeutung hat und einen wesentlichen Beitrag zur Erhaltung von Arbeitsplätzen in der österreichischen Industrie leistet.

*Schifffahrt-online* Es gibt den Nationalen Aktionsplan (NAP) für die Schifffahrt in Österreich. Welche Maßnahmen werden in diesem Jahr im Rahmen des NAP umgesetzt?

**Doris Bures** Der NAP ist Bestandteil des aktuellen Regierungsprogramms. Die umzusetzenden Maßnahmen sind natürlich von den budgetären Vorgaben abhängig.

*Schifffahrt-online* Eine der Maßnahmen im NAP ist das flussbauliche Gesamtausbauprojekt Donau östlich von Wien bis zur slowakischen

**ENNSHAFEN**  
Flexibel - Zukunftsorientiert - Erfolgreich

EHG Ennshafen GmbH • 4470 Enns • Austria • Donaustraße 3  
Tel. ++43 - (0)7223 - 84 151 - 0 • Fax - 110  
e-mail: office@ennshafen.at • www.ennshafen.at

Grenze. Für dieses Projekt gibt es grünes Licht für die finanzielle Hilfestellung durch die EU, zumal das als dringliches EU-Projekt eingestuft wird. Bekennen Sie sich zu diesem Projekt und wie ist hier der aktuelle Stand der Dinge?

**Doris Bures** Derzeit wird dieses Projekt einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen. Mithilfe von Pilotprojekten und Naturversuchen wird das Projekt laufend optimiert, insbesondere im Hinblick auf die Anforderungen der Ökologie.

**Schiffahrt-online** Welchen finanziellen Beitrag kann Österreich für dieses Projekt von Seiten der EU erwarten?

**Doris Bures** Von Seiten der Europäischen Union werden von den Planungskosten 50 Prozent, von den Kosten der Umsetzung bis zu 20 Prozent gefördert. Im Förderzeitraum bis 2013 liegt eine Förderzusage in der Höhe von bis zu 36 Mio. Euro vor.

**Schiffahrt-online** Wie hoch sind die Finanzmittel, die in diesem Jahr für den Bereich Binnenschifffahrt zur Disposition stehen?

**Doris Bures** Bis zum Abschluss der Budgetverhandlungen im Hohen Haus möchte ich in der Öffentlichkeit dazu keine Stellungnahme abgeben.

**Schiffahrt-online** Für welche Vorhaben ist das Geld konkret vorgesehen?

**Doris Bures** Mein Ministerium bekennt sich zu einer leistungsfähigen Wasserstraße Donau und deren gezielte Entwicklung im Einklang mit der Umwelt. Die genauen Vorhaben werden nach Abschluss der Budgetverhandlungen, so bald die genaue Höhe der zur Verfügung stehenden Mittel bekannt ist, diskutiert werden.

**Schiffahrt-online** Im Hafen Enns soll das Schulungs- und Ausbildungszentrum für die Binnenschifffahrt in Österreich entstehen. Wie ist hier der aktuelle Stand der Dinge und wann wird das Ausbildungszentrum eröffnet?

**Doris Bures** Die Verbesserung der Aus- und Weiterbildung im Schifffahrtssektor ist ein wichtiges Maßnahmenbündel im NAP. Das Schulungs- und Ausbildungszentrum Enns schafft die Voraussetzung für gut ausgebildete Arbeitskräfte. Wann genau es eröffnet werden wird, kann ich Ihnen jedoch noch nicht sagen.

**Schiffahrt-online** Was ist Ihr verkehrspolitisches Ziel bezüglich Verkehrsverlagerung im Güterverkehr, - und dort speziell für den Bahngüterverkehr und für die Binnenschifffahrt?

**Doris Bures** Das Güterverkehrsaufkommen im Donaukorridor hat sich in den letzten 15 Jahren vervierfacht, der Transitverkehr sogar versechsfacht. Mein Ziel ist es daher, das Verkehrswachstum gezielt auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Bahn und Schiff zu lenken.

Daher werden im Bereich der Bahn große Investitionen in die Infrastruktur auf der Donauachse getätigt und im Bereich der Schifffahrt der nationale Maßnahmenplan konsequent umgesetzt werden.

Es geht letztlich um eine umweltfreundliche und sozial verträgliche Bewältigung der Verkehrszuwächse, die Ergebnis der wirtschaftlichen Integration des Donauraums sind.

Die Fragen an die österreichische Verkehrsministerin **Doris Bures** stellte **Josef Müller**. Er ist der Österreich-Korrespondent von **Schiffahrt-online**. ■

# Die Donau

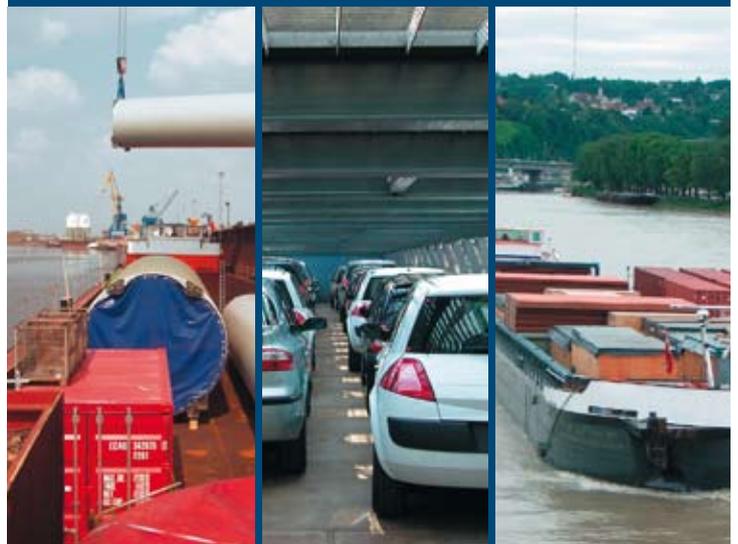
## Ein europäischer Transportweg mit Zukunft

Zahlreiche **erfolgreiche Unternehmen** haben die Vorteile des Transports auf der Wasserstraße bereits erkannt.

**Innovative Logistiklösungen** mit dem Binnenschiff können Ihre Transportkosten senken und die Wettbewerbsfähigkeit Ihres Unternehmens steigern.

Informieren Sie sich auf  
**[www.donauschifffahrt.info](http://www.donauschifffahrt.info)**

Besuchen Sie uns auf der **transport logistic 09!**  
**Halle B4, Stand 305**



**viadonau**

Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH

Ein Unternehmen des Bundesministeriums für  
Verkehr, Innovation und Technologie

Die Schleuse Münster am Dortmund-Ems-Kanal (DEK) bei Kilometer 71,50 soll spätestens ab 2012 als Zwillingschleuse fungieren

# Schleuse Münster 1: „Ein Stück Zukunft, das uns alle überdauern wird“

Von Sabine Schumacher

**Bei strahlendem Sonnenschein war es am 15. April nach vier Jahren Bauzeit und einer Gesamtinvestition von rund 45 Millionen Euro endlich so weit: Der erste Teil der neuen Schleuse Münster konnte mit der ersten offiziellen Durchfahrt eines Schiffes eingeweiht werden.**

Rund 90 am Neubau direkt oder indirekt beteiligte Personen waren aus diesem Anlass am Schiffahrter Damm am Dortmund-Ems-Kanal zusammen gekommen. Eingeladen hatten das Wasserstraßen-Neubauamt Datteln und die bauausführenden Unternehmen.

„Es ist heute eine Seltenheit, den Bau einer solchen Schleuse von der Planung bis zur Inbetriebnahme zu begleiten“, sagte der Leitende

Baudirektor Dipl.-Ing. Wolfgang Bartnik vom Wasserstraßen-Neubauamt Datteln. „Es war ein langer Weg von 1992 bis zur Einweihung“. Eingeweiht wurde der erste Teil einer neuen Zwillingschleuse in Münster. Die endgültige Einweihung der Zwillingschleuse wird voraussichtlich 2012 stattfinden.

Michael Wempe, Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, hoffte, dass mit der Einweihung der neuen Schleuse auch ein weiterer Schritt in Richtung Verkehrsverlagerung unternommen wurde und betonte, dass die Binnenschifffahrt zwar sicher und umweltfreundlich sei, aber von der Bevölkerung zu wenig wahrgenommen und der verladenden Wirtschaft zu wenig eingesetzt werde. Der Anteil der Binnenschifffahrt an der gesamten Verkehrsleistung sei zu gering. Die Binnenschiff-

fahrt habe im Jahr 2007 gerade einmal zehn Prozent des Verkehrsaufkommens abgewickelt, dabei könne der Warenverkehr nicht allein von Lastwagen bewältigt werden. Dabei, so Wempe weiter, habe die Binnenschifffahrt noch reichlich Kapazitäten.

Um diese Kapazitäten richtig nutzen zu können, sei eine entsprechende Infrastruktur erforderlich und gerade deshalb habe der Bund die Investitionen in die Wasserstraßen in den vergangenen Jahren erheblich gesteigert: 2008 waren dies 100 Millionen Euro mehr als in den Vorjahren. Für 2009 und 2010 sei jeweils eine Milliarde als Investitionssumme geplant.

Im Februar wurde der Testverkehr mit Schiffen an der neuen Schleuse Münster gestartet. Nach dem ersten Teilerfolg der neuen Zwillingschleuse, wird die alte Schleuse nun abgebrochen. 2012 soll die zweite Kammer in Betrieb genommen werden und damit auch der Zwillingsbetrieb.

Für die bauausführenden Unternehmen betonte Dipl.-Ing. Manfred Wendt, geschäftsführender Gesellschafter der Johann Bunte Bauunternehmung GmbH & Co. KG, dass die neue Schleuse Münster nicht nur eines der derzeit größten Ingenieurbauwerke in Deutschland sei, sondern dass „die Schleuse uns alle sicher überleben“ werde. Mit der Schleuse seien zeitlich überdauernde Werte geschaffen worden, was in diesen Zeiten Seltenheitswert habe. Daher sei die Schleuse Münster 1 ein Stück Zukunft, auf das alle Beteiligten stolz sein könnten. 170 Schwimmbecken mit Olympiamaßen wurden übrigens an Masse bewegt für den Bau, wie Wendt betonte. „Wir genießen auf jeden Fall diesen Tag, an dem der erste Teil eines Jahrhundertbauwerks eingeweiht wird.“

Die Schleuse Münster am Dortmund-Ems-Kanal (DEK) bei Kilometer 71,50 soll spätestens ab 2012 als Zwillingschleuse fungieren.

Der Neubau der Schleuse Münster war wegen der gestiegenen Anforderungen der Binnenschifffahrt und aufgrund des Alters der bisherigen Schleuse erforderlich geworden. Die beiden Kammern werden 190 Meter lang sein, daher können Frachtschiffe bis zu einer Länge von 185 Metern die Schleuse passieren. 2007 wurden in Münster insgesamt 13.833.000 Tonnen Ladung durchgeschleust, dabei kamen 57 Prozent der Schiffe aus Deutschland. ■



*Drückten gemeinsam den Startknopf (v.l.): Dipl.-Ing. Wolfgang Bartnik, Ulrich Wiedering, Michael Wempe, Dipl.-Ing. Manfred Wendt.*



*Kammer der neuen Schleuse Münster 1.*

*Fotos (2): Sabine Schumacher*

## Neues Hafen-Kontor Karlsruhe in historischen Räumen

# Vom Senf zu Dienstleistungen

Von Jürgen Rothengass

**Seit wenigen Wochen prangt die senkrechte Schrift „Hafen-Kontor“ an den Resten eines historischen Gebäudes im Rheinhafen Karlsruhe. Jetzt hat es die für Wirtschaft und unter anderem die Häfen zuständige Karlsruher Dezernentin, Bürgermeisterin Margret Mergen, offiziell seiner neuen Bestimmung übergeben. Einstmals war der Bau in Karlsruher Hafenkreisen als „Thomy-Gebäude“ bekannt. Denn in dem Haus und vielen weiteren, mittlerweile eingerissenen Trakten hatte die Nestlé-Tochter Thomy über Jahrzehnte Lebensmittel produziert und davor die Firma Kathreiner ihren in Vor- und Nachkriegszeiten berühmten Malzkaffee gefertigt.**

Im Jahr 1999 hat Nestlé der Stadt Karlsruhe verkündet, zwei Jahre später hier die Produktion einzustellen. 220 Arbeitsplätze sollten wegfallen. Die städtische Wirtschaftsförderung machte sich sofort auf die Suche nach einer Firma, mit der die Produktion weiterlaufen konnte. Aber man erreichte nichts, das Gebäude stand schließlich leer. Die Karlsruher Hafengesellschaft – Karlsruher Verkehrs-, Versorgungs- und Hafen-GmbH (KVVH), Geschäftsbereich Rheinhäfen – hatte es sich schon vorher zur Aufgabe gemacht, frei werdende Grundstücke so weit wie möglich in ihr Eigentum zu über-

nehmen, um sie nach den Bedürfnissen neuer Nutzer herzurichten. So geschah es auch mit dem Thomy-Gebäude.

Die Mälzerei wurde abgerissen, weil sie nicht mehr zu verwenden war. Das Gelände und weitere Flächen dienen nun der Haniel-Tochter elg (Eisenlegierungen) als Lagerplatz für edelste Stahlschrotte. Den westlichen Teil des übrig gebliebenen Trakts hat die KVVH zu großen Bereiche so umgebaut, wie es die elg für ihre Verwaltungs-Nutzung braucht. Ende 2005 ist elg in die neuen Räume umgezogen. Ihr vormaliges Domizil am Karlsruher Hafen war so gestaltet, dass die große Gefahr eines kompletten Weggangs bestanden hatte. Die Etagen im östlichen Teil des Gebäudes, an dem auch die Beschriftung zu lesen ist, sehen jeweils komplett unterschiedlich aus. Genau so, wie es den Wünschen der späteren Mieter entsprach. Das Stockwerk, in das die Verwaltung der Niederlassung Karlsruhe des Logistik-Konzerns Wincanton einzog, besteht aus verschiedenen kleineren und größeren Büros. Eine Etage darüber ist eine Firma eingezogen, die zwar keine Schiffstransporte vornimmt, aber ihren Sitz schon immer im Karlsruher Rheinhafen hatte und damit Affinität zum Hafen hat. Sie produziert modernste elektronische medizintechnische Geräte mit Komponenten, die auch mal nur 0,03 Gramm wiegen können. Der Blick auf tonnenschwere Schrottteile inspirieren die Entwerfer und Fertiger der Geräte, die

Räume besitzen nahezu keine Wände. Ganz ähnlich sieht es auch auf der Etage aus, die eine Werbeagentur belegt hat. Von dieser Agentur stammt auch der Entwurf zur Beschriftung des Hauses. Im gleichen Stockwerk findet sich eine Rechtsanwaltskanzlei. Der Inhaber ist auch aus Faszi-nation von der Hafematmosphäre in das Haus gezogen. Ebenso wie die Agentur, die auf Golfplätzen in der gesamten Republik Turniere betreut, unter anderem mit elektronischen Live-Ergebnisschaltungen und -auswertungen. Als letzter Mieter – und erst jetzt konnte das Hafenkontor offiziell eröffnet werden – ist ein großer Karlsruher Sanitätshändler in das Haus gezogen. Im Erd- und Kellergeschoss betreibt er ein Lager und eine Werkstatt, die er von verschiedenen Standorten in der Stadt – auch am Hafen – in das Kontor verlagert hat.

Die ehemalige Thomy-Kantine hat ebenfalls eine neue Nutzung erfahren. Hier können die Rheinhäfen Tagungen und Treffen abhalten. Ausgestattet mit einer modern eingerichteten Küche, können diesen Raum auch externe Nutzer mieten. Denn eine moderne Videoanlage mit TV-Empfang und DVD-Abspielmöglichkeit ist selbstverständlich. Besuchergruppen, die sich den Rheinhafen vorführen lassen, sehen hier zunächst einen Film über den Hafen. Und die Eröffnungszereemonie fand auch hier statt, bevor sich die Gäste die unterschiedlichen Stockwerke einschließlich einer gemütlichen Dachterrasse zeigen ließen. ■



Der Industriecharakter ist kaum noch zu erkennen: Wo einst Lebensmittel hergestellt wurden, produzieren jetzt moderne Dienstleister im Hafen-Kontor Karlsruhe (HKK) Ideen und Kundenkonzepte. Foto: Rheinhäfen Karlsruhe

## Gesamtleistung der Duisburger Hafen AG steigt auf Spitzenwert von 139 Mio. Euro

# Erfolgreiches Jahr für die duisport-Gruppe

**Mit einem konsolidierten Umsatz inklusive der Umsätze aus strategischen Beteiligungen von insgesamt 139 Mio. Euro konnte die duisport-Gruppe das Rekordergebnis aus dem Vorjahr von 128,4 Mio. Euro (plus 9 Prozent) noch übertreffen. Der Ertrag vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) konnte um 11 Prozent auf 25,4 Mio. Euro gesteigert werden (Vorjahr: 22,9 Mio. Euro). Das Ergebnis vor Ertragsteuern erhöhte sich auf 8,8 Mio. Euro (2007: 7,4 Mio. Euro). „Trotz des zunehmend schwierigeren wirtschaftlichen Umfeldes, gerade in der zweiten Jahreshälfte 2008, ist es uns gelungen, das herausragende Ergebnis des Vorjahres nicht nur zu halten, sondern auch noch auszubauen“, zeigte sich Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG, zufrieden auf der heutigen Bilanzpressekonferenz in Duisburg.**

Im abgelaufenen Geschäftsjahr 2008 erwirtschaftete die duisport-Gruppe einen konsolidierten Umsatz von 129,3 Mio. Euro (2007: 121,9 Mio. Euro). Unter Hinzurechnung der anteiligen Umsätze aus den strategischen Beteiligungen ergibt sich ein gesamtes Umsatzvolumen von 139 Mio. Euro. Ein Plus zum Vorjahr (128,4 Mio. Euro) von 9 Prozent. In den Geschäftssegmenten Infra- und Suprastruktur sowie Verkehr und Logistische Dienstleistungen verbuchte die Unternehmensgruppe mit einem Umsatz von 64,9 Mio. Euro abermals einen Zuwachs (2007: 61,9 Mio. Euro, plus 5 Prozent).

Im Bereich der Verpackungslogistik, seit der Akquisition der VTS-Gruppe im Jahr 2007 ein wichtiges Standbein der duisport-Gruppe, konnte der Umsatz um 6 Prozent auf 58,3 Mio. Euro (2007: 55,0 Mio. Euro) gesteigert werden.

### Investitionen in Infra- und Suprastruktur

Auch im vergangenen Jahr investierte die duisport-Gruppe 48 Mio. Euro in den Ausbau der Infra- und Suprastruktur. Schwerpunkte waren der weitere Ausbau der Hafen- und Schieneninfrastruktur, im Besonderen das D3T-Terminal im logport I sowie das Gateway West-Terminal im logport II. Das logport-Gelände ist durch die neue Osttangente nun direkt an das rechtsrheinische Verkehrsnetz angeschlossen.

### Großprojekte der VTS-Gruppe

Auch im Geschäftsjahr 2008 wickelte die VTS-Gruppe, seit Anfang 2007 eine Tochter der duisport-Gruppe, zahlreiche Großprojekte ab. Sie arbeitet hierbei mit allen großen, international aufgestellten, Maschinen- und Anlagenbauern zusammen. So wurde unter anderem die gesamte Verpackungslogistik zum Versand von Düngemittelanlagen nach Ägypten übernommen. Weitere Ziele waren unter anderem China und Italien für Teile von Energieanlagen. Zur Bündelung und Erweiterung der Kapazitäten werden auf dem Gelände des ehemaligen Nordhafens unter anderem eine neue Mehrzweckhalle und eine Verpackungshalle errichtet. Die ersten Abschnitte des im letzten Jahr begonnenen Projektes werden 2009 fertig gestellt.

### logport fast komplett vermarktet

Bis auf wenige Grundstücke sind die Flächen auf dem logport-Areal nun nahezu komplett vermarktet. Mehr als 60 Prozent sind bereits in Betrieb. Auch im letzten Jahr kamen weitere Erweiterungen und Neuansiedlungen hinzu.



*Reges Interesse haben Regional-, Wirtschafts- und Fachpresse an der Bilanzpressekonferenz der Duisburger Häfen AG.*

*Foto: Friedbert Barg*

### logport II nimmt Betrieb auf

Im Januar 2009 nahm das neue Gateway-Terminal im logport II seinen Betrieb auf. Auf der vorerst rund 35.000 m<sup>2</sup> großen Fläche des hochmodernen trimodalen Terminals wurden vier halbzuglange Gleise gelegt und ein Kran für Wasser- und Bahnumschlag direkt an einer 310 Meter langen Uferwand errichtet. Der Umschlagbereich direkt am Wasser wird von der duisport-Gruppe betrieben. Hintergrund ist ein innovatives Transportkonzept, das auf einer neuen Schiffsverbindung zwischen dem Oberrhein und Duisburg basiert und dem Standort

Mengen bringen wird, die bisher nicht über den Duisburger Hafen umgeschlagen wurden.

### Ansiedlungsdynamik im gesamten Hafengebiet

Auch im rechtsrheinischen Hafengebiet gab es im vergangenen Jahr wieder zahlreiche Neuansiedlungen und Erweiterungen. Die InterBulk Group, Weltmarktführer für Tankcontainer und Europas größter Anbieter für intermodale Massengut-Container, errichtet im Duisburger Hafen auf einem rund 20.000 m<sup>2</sup> großen Areal einen zentraleuropäischen Hub für intermodale Verkehre. Das DUSS-Terminal für den kombinierten Bahnverkehr erweiterte 2008 seine Fläche um 17.000 m<sup>2</sup> auf nunmehr 87.000 m<sup>2</sup>. Weitere Erweiterungen gab es in den einzelnen Hafenteilen unter anderem durch die Firma Stahlrohr, den Massengutlogistiker Fromberger und den Windenbauer Steger & Windhagen. Im Bereich des ehemaligen Kaiserhafens – heute Mercatorinsel – übernahm die Firma Eviag ein 22.000 m<sup>2</sup> großes Gelände und beabsichtigt dort ein Werk für Windturbinen zu errichten.

### logport ruhr eröffnet neue Möglichkeiten

Gemeinsam mit der RAG Montan Immobilien wurde das Joint Venture logport ruhr gegründet, bei dem gemeinsam geeignete Grundstücke im Ruhrgebiet als attraktive Logistikstandorte vermarktet werden. Dabei bringt die Duisburger Hafen AG mit ihrer Marke logport ihr ausgewiesenes Know-how bei der Entwicklung und Vermarktung von altindustriellen Flächen für Logistikansiedlungen ein. Basis des Joint Ventures von Seiten der RAG Montan Immobilien ist das umfangreiche Flächenangebot im Ruhrgebiet aus dem Bestand des

RAG-Konzerns sowie die Erfahrungen bei der Sanierung und Baureifmachung von ehemals industriell genutzten Flächen. Wichtiger Bestandteil ist dabei mindestens eine bimodale Anbindung, also der Zugang zu zwei der Hauptverkehrsträger Straße, Schiene, Wasser, die die Anbindung der Areale an das bestehende internationale Transportnetzwerk des Duisburger Hafens sicherstellt.

### Glückauf-Express vernetzt das Ruhrgebiet

Als Wachstumstreiber des Geschäftssegments Verkehr und Logistische Dienstleistungen ge-

lang es der Tochtergesellschaft duisport agency, neue Relationen im Kombinierten Verkehr aufzubauen. Neben der Erweiterung bereits eingerichteter Bahnshuttle-Verbindungen wie des Ost-Westfalen-Xpress (OWX) trägt der neu eingerichtete Glückauf-Express zu einer weiteren Vernetzung des Ruhrgebietes bei. Er verbindet werktags die Häfen Duisburg und Dortmund mit Zwischenstopp in Gelsenkirchen. Auch der neu eingerichtete Chemsite-Express vom Chemiedreieck Marl nach Duisburg profitiert von dieser neuen Verbindung. „Durch den Glückauf-Express wird unsere Kooperation mit den Häfen in Gelsenkirchen und Dortmund weiter belebt. Darüber hinaus wird zusammen mit logport ruhr die Vernetzung des Ruhrgebietes zur größten Binnenverkehrsdrehkreuz Europas mit Duisburg als führendem Hub und Gateway für die zentraleuropäischen Märkte weiter vorangetrieben“, so Staake auf der Bilanzpressekonferenz.

## Gesamtumschlag auf Vorjahresniveau

Im Gesamtumschlag hat die Duisburger Hafengruppe mit 54,5 Mio. Tonnen (Vorjahr 55,1 Mio. Tonnen) das Vorjahresniveau erreicht. Der erlösrelevante Schiffs- und Bahnumschlag in den Häfen der duisport-Gruppe lag 2008 bei 28,3 Mio. Tonnen (2007: 28,6 Mio. Tonnen). Dabei lag der Schiffsumschlag mit 15,4 Mio. Tonnen 3 Prozent unter dem Vorjahresniveau. Der Bahnumschlag konnte dagegen erneut zulegen: Das Güteraufkommen erreichte hier 12,9 Mio. Tonnen. Das entspricht einem Plus von 3 Prozent.

## Containerumschlag übersteigt 1 Mio. TEU

Wichtigste Gütergruppe im Schiffs- und Bahnumschlag war auch 2008 wiederum der Container. Der Gesamtumschlag lag erstmals bei über 1 Mio. TEU, was einem Zuwachs von 12 Prozent gegenüber dem Vorjahr beträgt. Die duisport-Gruppe ist damit zum wiederholten Male stärker als die Wettbewerber in den anderen See- und Binnenhäfen gewachsen. Das Umschlagvolumen betrug 9,6 Mio. Tonnen (plus 11 Prozent) bei über 2 Mio. Containerhandlings. Während der Binnenschiff- und Shortsea-Umschlag leicht rückläufig war, konnte der TEU-Umschlag per Bahn um 22 Prozent gesteigert werden. 25 Bahndienstleister bedienen via Duisburg über 80 Ziele in Europa und kommen im Container- und Stückgutverkehr auf mehr als 350 wöchentliche Abfahrten.

„In den vergangenen sieben Jahren sind wir im Kombinierten Bahnverkehr jedes Jahr deutlich zweistellig gewachsen. Durch die gesamtwirtschaftliche Entwicklung wird sich dieser Trend im laufenden Geschäftsjahr nicht wiederholen lassen, aber wir sind zuversichtlich, trotzdem besser als der Markt abzuschneiden“, so Hafenchef Erich Staake. ■

## Containerverkehr mit umweltfreundlichen Binnenschiffen wuchs im vergangenen Jahr um 29 Prozent

# Binnenschifffahrt erreicht in Hamburg Rekordergebnis

**Mit 12,2 Mio. Tonnen wurden im Jahr 2008 im Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens so viele Güter wie nie zuvor per Binnenschiff transportiert. Damit konnte das Ergebnis des Vorjahres um 1,5 Prozent gesteigert werden. Deutschlandweit ging der Gütertransport per Binnenschiff 2008 um 1,6 Prozent zurück.**

Wichtigste Güterarten waren Mineralölprodukte, Gase, Kohle sowie land- und forstwirtschaftliche Produkte. Letztere verbuchten 2008 auch den stärksten Zuwachs, gefolgt von Chemischen Erzeugnissen, Düngemitteln sowie Halb- und Fertigwaren, die zumeist in Containern transportiert werden. Der Containerverkehr, der für den Hafen Hamburg von besonderer Bedeutung ist, wird im Zu- und Ablauf zunehmend per Binnenschiff abgewickelt. So stieg die Anzahl beförderter Container im Hinterlandverkehr 2008 um 29 Prozent auf 119.000 TEU (20-Fuß-Standardcontainer). Dies ist für die beteiligten Unternehmen und die zahlreichen Binnenhäfen entlang der Elbe und des norddeutschen Kanalnetzes ein großer Erfolg. Auch bei den Containertransporten

innerhalb des Hamburger Hafengebietes werden zunehmend Container per Binnenschiff zwischen den verschiedenen Terminals transportiert.

Wenn während der Sommermonate Niedrigwasserstände die Binnenschifffahrt auf Mittel- und Oberelbe behindern, erfolgt der Transport im Ersatzverkehr per LKW. So betrug der Wasserstand der Elbe bei Magdeburg im September 2008 aufgrund ausgesetzter Unterhaltungsmaßnahmen teilweise weniger als 70 cm.

„Dass im Hamburger Hafen 2008 das Binnenschiff dennoch seine Marktanteile ausbauen konnte zeigt, dass der Hafen und die Verkehrswirtschaft auf dem richtigen Weg sind, die Hinterlandverkehre umweltfreundlich zu gestalten. Ausreichende und verlässliche Schifffahrtsverhältnisse auf dem Binnenwasserstraßennetz sind eine wichtige Voraussetzung dafür, dass diese Entwicklung fortgesetzt werden kann“, erläutert Sebastian Doderer von Hafen Hamburg Marketing e.V., der im Rahmen des Forschungsprojektes „Binnen\_Land“ Optimierungspotenziale für die Binnenschifffahrt in Deutschlands größtem Hafen untersucht. ■



Die Binnenschifffahrt, hier ein Schubverband der Deutschen Binnenreederei, gewinnt im Hamburger Hafen zunehmend an Bedeutung

Der Vorstand der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) ist sich sicher, dass die rezessive Phase nur vorübergehend ist

# Trotz geringeren Gewinns wagt die HGK weitere Investitionen im laufenden Jahr

Von Jennifer Held

**Eigentlich hatte für die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) das vergangene Geschäftsjahr 2008 recht gut begonnen. So ist das gesamte Güteraufkommen im Gegensatz zum Jahr 2007 leicht von 26,3 Millionen Tonnen auf 26,5 Millionen Tonnen gestiegen, und der Umsatz stieg sogar um sieben Prozent von 114,2 Millionen Euro (2007) auf 122,3 Millionen Euro (2008).**

„Die Monate November und Dezember haben unseren bis dahin sehr guten Umsatz für das Jahr 2008 dann allerdings verdorben“, sagte Dr. Rolf Bender, Sprecher des Vorstandes der HGK. Bender spricht damit auf die Wirtschaftskrise an, die seit dem November des vergangenen Jahres auch die Binnenschifffahrt betrifft. Jetzt legte die HGK bei einer Pressekonferenz Zahlen vor, welche die Krise auch deutlich belegen. Während der Gewinn für das Jahr 2007 noch bei 4,9 Millionen Euro lag, sank dieser im vergangenen Jahr auf 3,59 Millionen Euro. Der Umschlag in den Häfen der HGK brach von 11,1 Millionen Tonnen auf 10,2 Millionen Tonnen ein.

Auch der kombinierte Ladungsverkehr, bisher von der HGK immer als Wachstumstreiber be-

zeichnet, verzeichnete aufgrund der Wirtschaftskrise einen Rückgang von etwa zehn Prozent. „Der Gesamtumschlag im kombinierten Ladungsverkehr ist in den letzten zehn Jahren an unseren Häfen allerdings um 500 Prozent gestiegen“, sagte Horst Leonhardt vom Vorstand der HGK. Einbrüche habe es zwischendurch immer wieder gegeben.

Allerdings setzt sich der Rückwärtstrend im aktuellen Geschäftsjahr 2009 im Augenblick weiter fort. „Wir haben starke Einbußen im Containerverkehr zu verzeichnen“, berichtete Bender. Hier hat sich der Umschlag um teilweise bis zu 30 Prozent reduziert.

Der Eisenbahngüterverkehr hingegen konnte sein Verkehrsaufkommen um 7,2 Prozent auf 16,3 Millionen Tonnen im Vergleich zum Vorjahr 2007 steigern. Vor allem bei dem Transport von Mineralöl, Kohle und Fahrzeugen konnte ein Zuwachs festgestellt werden.



Dr. Rolf Bender (v.l.), Horst Leonhardt und Rolf Küppers von der HGK waren nicht glücklich über die wirtschaftlichen Entwicklungen der vergangenen Monate. Foto: Jennifer Held

Auch deshalb ist sich der Vorstand der HGK sicher, dass diese rezessive Phase wieder vorbei gehe, wenngleich Prognosen für die kommenden Monate schwierig zu treffen seien. Die HGK geht aber davon aus, dass lang- und mittelfristig wieder mit einem höheren Wachstum des Umschlages und des Verkehrs gerechnet werden kann. Es handele sich hier um eine Konjunkturkrise und nicht um eine Strukturkrise.

Deshalb will die HGK auch weiterhin Investitionen tätigen, diese seien trotz der Krise weiterhin nötig. So wird derzeit für 65 Millionen Euro der Hafen in Köln-Godorf erweitert. Im Jahr 2013 soll der Hafen dann in Betrieb gehen.

In Köln-Niehl hat die HGK ein neues Terminal für den kombinierten Ladungsverkehr auf dem ehemaligen Esso-Gelände errichtet. Dieses ist etwa vier Kilometer vom Niehler Hafen entfernt und bietet etwa 400.000 Containern TEU Platz. Es ist auf den Bahn- und LKW-Verkehr spezialisiert. „Der Containerhafen am Eifeltor platzt aus allen Nähten und wir wollen mit dem Terminal weiteren Verkehr durch die Kölner Innenstadt vermeiden“, erläuterte Leonhardt. Das Terminal ist an das Schienennetz der HGK angeschlossen, welches wiederum in das Netz der Deutschen Bahn übergeht.

Die eigenen Arbeitsplätze will die HGK erhalten. „Wir werden in diesem Jahr ohne Kurzarbeit auskommen“, ist sich Leonhardt sicher. Allerdings wurden Dienstleister aus dem Fernverkehr durch HGK-eigenes Personal ersetzt um Kosten einzusparen. ■



Die HGK betreibt insgesamt vier Häfen. Die Niehler Hafen I und II (auf dem Foto), sowie die Häfen in Deutz und Godorf. Foto: HGK

## VNF launches the public call for tender Seine-Nord Europe takes a new step

Voies Navigables de France (VNF-French authority for inland waterways), the developer of the Seine Nord Europe canal, launched the public call for tender of the canal. The announcement as made today by Jean-Louis Borloo, the French State Minister for Ecology, Energy, Sustainable development and Land Planning, and by Dominique Bussereau, State Secretary in charge of Transport.

An essential phase for the canal. Indeed, the public call for tender is a specific stage of a legal procedure that enables companies to become familiar with the dossier and thus to apply for the design, the construction, the operation, the maintenance, the regeneration and the financing of the canal, in the context of a public private partnership.

The public private partnership for the Seine Nord Europe project covers the conception, the construction, the operation, the maintenance, the regeneration and the financing of the canal; a comprehensive partnership that includes the financial commitment of the private partner. Indeed, the private partner will have to finance half of the total costs of the work.

The European Union contributes, among other entities, up to 330 million euro to the financing of the canal. The French local authorities and the French State participation account for 900 million euro respectively. This first step of the project will continue with the competitive dialogue, which will offer private operators and VNF an opportunity to maximise the project. The selected group of companies should then be able to start work in 2011, with the canal opening in 2015.

In parallel, the planning and the operation of four multimodal platforms located along the canal will be launched within a distinct framework from the public private partnership. Local authorities will be associated to the design of this logistics infrastructure and also to the related industrial activities. They will be a lever for economic development and employment. The project will create about 10,000 direct jobs during the construction phase of the canal, including 4,500 jobs directly on the construction site starting in 2011. Seine-Nord Europe is a flagship project of the "Grenelle

de l'Environnement". It will support the sustainable economic development of the territories. In parallel, it will contribute to revitalizing economic growth at French and European levels. Indeed, it is one of the projects selected to contribute to the French economic recovery. Its implementation through a Public Private Partnership will mobilise energies and favour synergies at European level. As the cornerstone of the French draft law „Grenelle de l'Environnement", Seine-Nord Europe will contribute to reaching the objective set by the French government, i.e. increasing the modal share of sustainable modes of transport to 25% by 2020. Seine Nord Europe will also be a catalyst for a large number of projects related to tourism, urban planning, water management, renewable energies and of course

River (at the Compiègne junction) to the Dunkirk-Scheldt canal (at the Cambrai junction). It is the central connection of the European link Seine-Scheldt, which is implemented in partnership with the Belgian regions of Flanders and Wallonia. The Seine-Nord Europe canal will link together the Parisian Basin to Northern Europe and beyond, to Central Europe. It will have major effects on the economy of the regions concerned.

### The characteristics of the project

- Length: 106 km
- Width : 54 m
- Depth : 4,5 m
- Height under the bridges (available height above water level): 7 m
- Up to 4 400 tonnes capacity for the transport of powered craft and convoys.

### The engineering structures

- 7 locks with 6 m to 30 m hump height (length: 190 m, width: 12,5 m)
- 3 canal-bridges (including a 1,3 km long canal-bridge above the Somme River in Péronne)

### The works

- Land (excepted material

- deposits): 1 280 ha
- Excavation material: 55 million m<sup>3</sup>
- Backfill materials (in volume): 25 million m<sup>3</sup>
- Materials to store (in volume): 30 million m<sup>3</sup>
- Concrete (in volume): 1 million m<sup>3</sup>

### The traffic flows

13,3 to 15 million tonnes of goods will be carried on the Seine-Scheldt link in 2020, thus multiplying by 4 waterborne transportation on this North-South corridor.

### Modal shift

Seine-Nord Europe will contribute to transferring 4.5 billion tonnes per km from road to waterway by 2020, thus enabling to take 500 000 trucks out of the road.

### Carbon and energy balance

The project will enable to save: 250 000 to 300 000 tonnes of CO<sub>2</sub> annually by 2020, up to 600 000 tonnes of CO<sub>2</sub> by 2050 and 70 000 TOE (tonne oil equivalent) by 2020.

Draft calendar ahead	
3 April 2009	Launch of the public call for tender for the implementation of the Seine-Nord Europe project
2009-2011	Phase of competitive dialogue Start of the preparatory works in the context of the recovery plan
2011	Signing of the PPP and start of the canal construction works
2015	The canal comes into service

to the economic development with the four multimodal platforms.

### FACTSHEET AND KEY FIGURES

Seine-Nord Europe is a 106km canal which construction aims to support the development of a multimodal network of transport. This should be achieved through the realization of logistics platforms located along the canal and connected to the rail and road networks. Thanks to the reliability and the security of waterborne transport, thanks to the possibility to reach the heart of agglomerations without nuisance and thanks to reduced costs, the Seine-Nord Europe canal will be a strong lever for the territorial economic development. It will be a logistics hub for the seven maritime ports of Le Havre-Rotterdam range, whose hinterland will be enlarged and reinforced in Northern France and in Northern Europe.

### The route

The Seine-Nord Europe canal will link the Oise

### Contact:

Emmanuelle.dormond@vnf.fr  
Communication VNF Mission  
0033 6 37 08 04 16  
0033 1 44 89 65 00

agnes.doitrand-laplace@vnf.fr  
SNE (<http://www.seine-nord-europe.com/>)  
0033 1 71 93 61 02  
0033 6 72 03 59 36

The documentation of the public call for tender is available on the following website: [www.vnf.fr](http://www.vnf.fr)

The possible partners are invited to send their application by 15 June 2009.

**Schiffahrt-online**  
Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

**Wir ziehen in neue Räume im Hafen Düsseldorf  
und haben ab 1. Juni 2009 eine neue Anschrift**

**F. Barg Verlag UG  
Redaktion *Schiffahrt-online*  
Hamburger Straße 43  
40221 Düsseldorf**

**Tel. ++49 (0) 211 - 38 36 48  
Fax ++49 (0) 211 - 38 36 84**

**[www.schiffahrt-online.de](http://www.schiffahrt-online.de)**