

Schifffahrt-online

Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

BBD-Präsident im Interview

Der Binnenschifffahrtsmarkt konzentriert sich, der Trend zu größeren Schiffen hält an

Seite 8

ISGINTT-Richtlinie vorgestellt

Verbesserung der Sicherheit des Transports gefährlicher Güter

Seite 18

ZKR-Sonderteil

Neue Verordnung für Rhein-Schiffpersonal ab 1.7.2011 und 2-Jahresbericht vorgelegt

Seite 36



esa EuroShip: Das Kompetenzcenter der Allianz für Schiffsversicherungen.

Wichtige **esa** Vorteile: Hohe Expertise und Solidität, das **esa** Expertenteam mit langjähriger Erfahrung, europaweites Netzwerk an Sachverständigen, die 24 Std. Schadenhotline, 365 Tage im Jahr und vieles mehr. Weitere Informationen erhalten Sie bei Ihrem Versicherungsfachmann oder unter Telefon: +49 (0) 71 36. 9513. 313 sowie im Internet: www.esa-allianz.de

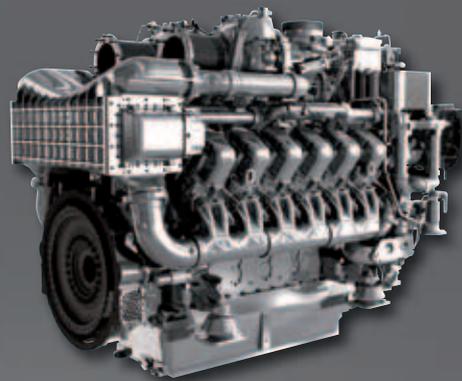
Ein Unternehmen der Allianz 



I'M ONE OF THE IRONMEN.



„Bei der Auswahl unserer Maschinen geht es nicht nur um Leistung. Genau so wichtig ist uns ein sauberer Motor. Wir haben in unserem Beruf den Anspruch, umweltfreundlich unterwegs zu sein, und mit dem MTU Motor können wir dem gerecht werden. Er erfüllt sogar schon die künftigen, strengeren Abgasvorschriften.“



IRONMEN: BUILT TOUGH TO TAKE IT.
MTU SERIES 4000 WORKBOAT EDITION

www.mtu-ironmen.com



Power. Passion. Partnership.

Werner Kallweit,
Stv. Leiter der Technischen
Abteilung, B. Dettmer Reederei,
Bremen



Friedbert Barg
Herausgeber, Chefredakteur

Über die Beschäftigung von Doppel- und Einhüllentankern und das Gefühl menschlicher Verantwortung im Geschäft

Verlader sollten verstärkt Doppelhülle verlangen und einsetzen

Zwei Dinge sind dem Chronisten - neben einigen für das Binnen-Tankschiffahrtsgewerbe besonders wichtigen statistischen Daten - von der Tankreederversammlung am 17. Juni 2010 im Ruhrorter „Haus Rhein“ nachhaltig im Gedächtnis geblieben:

Zum einen das be- und überdenkenswerte Verhalten der Verladerschaft für die Tankschiffahrt, zum andern eine Menschlichkeit, die viel zu selten gesehen - und dann auch noch erkannt wird.

Der Reihe nach.

Dr. Gunther Jaegers, Vorsitzender der nun auch offiziell in der Satzung des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt (mit zwei f) verankerten Tankschiffahrtskommission (mit drei f), berichtete anlässlich der erwähnten Tankreederversammlung, dass die Zahl der aktuellen eingesetzten Einhüllentankschiffe nicht ab-, - sondern zugenommen hat!

Das erstaunt umso mehr, als dass es doch eine beschlossene und sogar gesetzlich vorgegebene Sache ist, bis 2016 auf Doppelhüllentankschiffe umzusteigen und Um- und Neubauten dazu nicht nur auf vollen Touren laufen, sondern bereits reichlichst Doppelhüllentanker auf dem Markt vorhanden sind.

Jaegers belegt das auch mit Zahlen: Von den im Jahre 2008 transportierten 34 Millionen Tonnen Flüssiggütern wurden 63 Prozent mit Einhüllentankern befördert, im Jahr darauf, also 2009, wurden von 33 Millionen Tonnen Flüssiggütern 64 Prozent per Einhüllenschiff bewegt.

Um es gleich vorweg zu sagen und damit den Vorsitzenden der Tankschiffahrtskommission zu zitieren: Es verstößt derzeit gegen keine Vorschrift, Einhüllentanker einzusetzen. Das ist gesetzlich völlig in Ordnung.

Es ergibt sich aber die Frage - das ist jetzt kein Zitat -, warum die Verlader auf der einen Seite von der Tankschiffahrt verlangen, Doppelhüllentanker zu bauen und bereitzuhalten, und auf der anderen Seite ihre Flüssiggüter mit Einhüllentankern befördern lassen.

Gut, dieser Transport kostet weniger, aber dann hätte man

doch auch grundsätzlich bei dieser kostengünstigeren Transportart per Einhülle bleiben können, denn der forcierte Bau von Doppelhüllentankern ist überwiegend auf Druck der Tanker-Verladerschaft in Gang gebracht worden und hat so manchen Schiffseigner an den Rand seiner finanziellen Möglichkeiten gebracht.

Und es ist schlicht unfair, jemanden zum Bau eines so teuren Schiffes zu drängen - und es dann nicht zu nutzen. Es besteht sogar die Gefahr, dass einige derjenigen, die sich auf Wunsch und Druck eben dieser Verladerschaft dem gewaltigen finanziellen Risiko des Doppelhüllentankerbaus ausgesetzt haben, in die Pleite abstürzen. Das kann doch nicht gewollt sein.

Es bleibt der Appell an die Verlader verstärkt Doppelhüllentanker zu verlangen und einzusetzen.

*

Eigentlich war es nur ein Nebensatz innerhalb des Vorstandsberichtes über die aktuelle Lage der deutschen Binnenschiffahrt. Dr. Gunther Jaegers, hauptberuflich Geschäftsführer und Mitinhaber einer der größten europäischen Tankschiffahrtsreedereien mit 170 eigenen Schiffen, berichtete, dass ihn gerade jetzt im Zusammenhang mit der Weltwirtschaftskrise gelegentlich Anrufe von Schiffseignern erreichten, die um Beschäftigung für ihr Schiff nachsuchten.

„Was soll ich dem Anrufer sagen? Wir haben auch nicht für jeden Arbeit. Und wenn ich einem Schiffseigner etwas zusage, ist das eine schwere Entscheidung, denn wir übernehmen damit ja auch eine gewisse Verantwortung.“, berichtete Jaegers vor seinen Tankreederkollegen.

„.. wir übernehmen damit ja auch eine gewisse Verantwortung.“ Es ist dieser Nebensatz, der eine so herzliche Menschlichkeit in einem ziemlich rauen und manchmal rüden Geschäft ausstrahlt.

Es mag aber auch sein, dass dieses Gefühl, Verantwortung zu übernehmen und sich um den anderen zu sorgen, in der Binnenschiffahrt besonders ausgeprägt ist, denn sie ist von einer überschaubaren Größe und die Menschen in ihr und an Bord der Schiffe leben ein besonderes Leben.

Für **Dezember 2010** ist eine **Leserreise zur WorkBoat Show in New Orleans** in Vorbereitung.

Erste Informationen hierzu unter Tel. 0211-383648



Die Seevetaler Carl-Rehder-Gruppe feiert ihren 90. Geburtstag. Lesen Sie dazu den Bericht auf der Seite 16 dieser Ausgabe



Das Schiffer-Berufskolleg ist jetzt mit einem MTU-Schiffsdiesel 8V4000M60 aktiv. Lesen Sie den Bericht auf der Seite 25

Titelbild: Querstapellauf des TMS „Wotan“ bei der Groningen-Shipyard am 17. März 2010. Lesen Sie hierzu auch den ausführlichen Beitrag auf den Seiten 22 - 24.

Foto: A. Harms

Schifffahrt

- Zum 1. Juli 2010: Imperial Reederei übernimmt Gemco 6
- Steuerabkommen mit Luxemburg 6
- Antragsfrist für AIS-Förderung läuft bald ab 6
- Die Elbe geht online mit ElbPro 7
- Als einzige Reederei: Berliner „Stern und Kreis“ gewinnt Preis ServiceQualität Deutschland 7
- **Schifffahrt-online Interview** BDB-Präsident Dr. Gunther Jaegers: Der Binnenschifffahrtsmarkt konzentriert sich 8
- IVR-Kongress 2010 in Wien 10
- 9. Technischer Tag der VEM-Gruppe 13
- Neue Agentur für Shortsea- und Binnenschifffahrt 13
- **Schifffahrt-online Serie**
Geschichten aus der Schifffahrt (X)
Du wirst Schiffer, - basta! Teil 2 14
- Die Carl Rehder Gruppe feiert 90. Geburtstag 16
- ISGINTT-Richtlinie zur Verbesserung der Sicherheit des Transports gefährlicher Güter 18

Schiffstechnik

- Chemgas tauft neues Fluss-See-Schiff „Typhoon“ 20
- Existenzberechtigung auch kleiner Einheiten unter Beweis gestellt: Doppelhüllentanker „Wotan“ getauft 22
- Tag der Offenen Tür am 26. Juni 2010: Schiffer-Berufskolleg RHEIN jetzt mit MTU-Schiffsdiesel aktiv 25
- Köln-Düsseldorfer präsentiert Pläne für neues Event-Schiff 26

Rubriken

- Editorial 3
- Impressum 4

Impressum

Die Fachzeitschrift im Internet www.schifffahrt-online.de

Schifffahrt-online

Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

in Fortführung von

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

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

Herausgeber und Verlag
Friedbert Barg, Journalist (DJV)
F. Barg Verlag UG haftungsbeschränkt

HRB 60259 AG Düsseldorf, Geschäftsführer: Friedbert Barg

Verlagsanschrift: Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf
Tel. +49 (0)211-383683, Fax +49 (0)211-383684

Redaktion

Friedbert Barg (mailto:schifffahrt-online.de)

Ständige Autoren/Korrespondenten

John C. Albrecht, Ingrid Bresgen, Petra Grünendahl, Sabine Homann, Jan Kruse, Josef Müller, Dipl.-Ing. Volker Renner, Gerhard Strack

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

Anzeigenpreisliste Nr. 2/2010 vom 11.5.2010

Inserentenverzeichnis

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

	Titelseite
esa Schiffs- und Yachtversicherungen	
MTU Friedrichshafen GmbH	2
Wittig GmbH	7
RIW Assekuranz Bureau Sahlfeld	10
Carl Rehder GmbH Assekuranz	11
Magnetrol B.V.	13
Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschifffahrt / Schulschiff RHEIN	19
VSV Vereinigte Schiffs-Versicherung	23
Heinrich Harbisch Schiffswerft	24
Scheepswerf Grave b.v.	25
RiverAdvice	33
Schiffahrt-online F. Barg Verlag	34

Binnenhäfen / Wasserstraßen

- Startschuss für die Logistikplattform in Düsseldorf:
Grenzüberschreitende Kooperation in der Logistik 28
- MM - Multi Modal Shuttle. Trimodale Plattformen an der Mosel 28
- BÖB und DSLV im Gespräch mit dem Koordinator der
PGBi: Planungssicherheit für System Wasserstraße 29
- BÖB sieht Kombinierten Verkehr bei falscher
Finanzpolitik gefährdet 29
- Gottwald erhält Auftrag über Hafemobilkran
für Flusshafen Astrachan 30
- 2,1 Millionen Kubikmeter Erde werden in Rees auf
Binnenschiffe verladen: Mobiler Großbagger im Einsatz 31

See- und Flusskreuzschifffahrt

- Österreichische Traditionsreederei Lüftner gibt
Flusskreuzfahrtschiff in Auftrag
MS „Amadeus Brilliant“ geht 2011 in Fahrt 32

Tages- und Ausflugsschifffahrt

- Superkatamaran „RheinEnergie“ der Köln Düsseldorf
ab 10. November exklusiv mit neuem Dinner-Spektakel
„Traumschiff aho!“ auf Reisen 33

Sonderteil ZKR

- Neue Verordnung für Schiffspersonal auf dem
Rhein ab 1.7.2010 verabschiedet 36
- Zweijahresbericht der Zentralkommission für die
Rheinschifffahrt vorgelegt 37 - 41



Die Himmelsleiter bei Rheinkilometer 800

Im Rahmen des Projektes Ruhr 2010 Kulturhauptstadt Europas ist seit dem 20. Februar in Götterswickerhamm (Rheinkilometer 800) am Kirchturm die Himmelsleiter zu sehen. Die Himmelsleiter ist ein „temporäres Lichtkunst Objekt“, das von dem Künstler Erwin Wieglerling entworfen wurde. Die Himmelsleiter verweist auf die alttestamentarische Geschichte von Jakobs Traum (1.Mo. 28, 10-22). Jakob ist auf der Flucht vor seinem Bruder Esau, den er um sein Erstgeburtsrecht betrogen hat. Im Traum sieht er eine Leiter, die Himmel und Erde verbindet. Engel steigen auf und nieder und er sieht Gott, der ihm trotz allem eine Zukunft unter seinem Segen verheißt. Das Kunstwerk wird in Götterswickerhamm ca. ein Jahr zu sehen sein und bei Dunkelheit leuchten.

Ein Kunstobjekt ist erst im Auge des Betrachters/ der Betrachterin vollständig. Deshalb freuen sich Eva Wieglerling-Hundbiss und Hanke Ibbeken, Pfarrerin der evangelischen Kirchengemeinde Götterswickerhamm, auf die Gedanken, Gedichte, Photos, Kreatives oder Kritik der Binnenschiffer, die das Werk vom Rhein aus sehen. Schicken Sie Ihre Rückmeldung per E-Mail an: Eva Wieglerling-Hundbiss (info@e-lin.de) oder per Post an Pfarrerin Hanke Ibbeken, Oberer Hilding 10, 46562 Voerde

Steuerabkommen mit Luxemburg

Datenaustausch

Das Großherzogtum Luxemburg ist zu einem effektiven Austausch von Steuerinformationen nach dem OECD-Standard bereit. Dies geht aus dem von der Bundesregierung vorgelegten Entwurf eines Gesetzes zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Großherzogtum Luxemburg zur Vermeidung der Doppelbesteuerungen und über gegenseitige Amts- und Rechtshilfe auf dem Gebiete der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen sowie der Gewerbesteuern und der Grundsteuern hervor. Die Änderungen bedeuten nach Angaben der Regierung, „dass für die Besteuerung relevante Informationen, die anderweitig nicht beschafft werden können, vom ersuchten Staat beschafft und an den anfragenden Staat übermittelt werden müssen“. Dies gelte auch für Bankinformationen sowie für Informationen über die Eigentümer von Gesellschaften sowie die Gründer beziehungsweise Begünstigten "intransparenter Rechtsträger".

Ein Auskunftersuchen könne auch zur Aufdeckung von unbekanntem Steuerfällen gestellt werden, wovon sogenannte Rasterfahndungen ausgeschlossen seien.

Zum 1. Juli 2010

Imperial Reederei GmbH übernimmt Gemco

Zum 1. Juli 2010 übernimmt die Imperial Reederei GmbH, Duisburg, die Gemco Schiffs- und Handelsgesellschaft mbH mit Sitz in Duisburg. Gemco, ein ausgesprochener Spezialist im Binnenschiffsverkehr zwischen Ruhrgebiet und Nordfrankreich, beschäftigt diverse Partikuliere mit Penichen und Canal du Nord geeigneten Binnenschiffen.

Günter Ohm, der seit mehr als 40 Jahren in diesen Nischenverkehren tätig war, zieht sich gemeinsam mit seinem Team aus der

Binnenschifffahrt zurück und überträgt die Aktivitäten auf die Imperial Reederei-Gruppe. Hier kommt es zu einer Arrondierung der Aktivitäten, insbesondere mit den Tochtergesellschaften Imperial Reederei & Spedition GmbH und Transest S.A.S.

Geschäftsführer werden Jürgen Helten und Johannes Merkert. Die operativen Aufgaben übernehmen Dietmar Steinbüchel (Prokurist), Clarissa Clauwaert (Disponentin, beide Imperial Reederei & Spedition GmbH) und Thierry Bican (Transest S.A.S. in Corbeny).



Dietmar Steinbüchel



Clarissa Clauwaert



Thierry Bican

Magnetrol International als „Trends“-Gazelle

Seit 10 Jahren ehrt das belgische Magazin „Trends“ die sogenannten „Gazellen“, schnell wachsende Unternehmen mit einer starken Geschäftsführung. Magnetrol International NV, ansässig in Ost Flandern, ist erneut in der Kategorie „Große Unternehmen“ nominiert. Diese Unternehmen stärken die

Wettbewerbsfähigkeit der Region und haben dadurch einen positiven Einfluss auf die Wirtschaft im Allgemeinen. Die Kategorie enthält Unternehmen mit einem Umsatz von mindestens 10.000.000 €. Seit 1971 unterhält Magnetrol International eine Niederlassung im Großraum Ghent, Belgien. ■

2.800 Binnenschiffe können gefördert werden, nur für 400 wurden Anträge gestellt

Antragsfrist für die Förderung von Inland-AIS-Technik läuft bald ab

Seit 01.11.2009 wird die Ausstattung von Binnenschiffen mit tyzugelassener Inland-AIS-Technik mit staatlichen Mitteln gefördert.

Bis heute sind bei der Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft West über 400 Anträge eingegangen, die jeweils mit der Höchstsumme von 2 100 € bewilligt wurden.

Insgesamt aber können 2 800 Schiffe gefördert werden. Ein Großteil der Fördermittel steht daher noch abrufbar zur Verfügung.

Da das deutsche Förderprogramm definitiv nicht verlängert wird und die Antragsfrist am 01.11.2010 abläuft, drängt die Zeit.

Die WSD West appelliert daher an alle potentiellen Zuwendungsempfänger noch rechtzeitig einen Antrag zu stellen, um in den Genuss dieser Fördermittel zu kommen:

„Nutzen Sie diese staatliche Unterstützung, denn die Ausrüstungs- und Benutzungspflicht von Inland-AIS-Geräten auf deutschen und internationalen Binnenwasserstraßen kommt auf jeden Fall!“

Inland AIS spart in dreifacher Hinsicht: durch Vermeidung von Unfällen, durch Vermeidung von Wartezeiten und durch Optimierung der Fahrgeschwindigkeit durch die vom Bund und der EU zur Verfügung gestellten Fördermittel. Mit Inland AIS wird die Sicherheit und Effizienz in der Binnenschifffahrt deutlich erhöht und die Nutzung der Wasserstraßen verbessert.

Nähere Informationen zu den Antragsformalitäten sind im Internet erhältlich unter www.elwis.de/Foerderprogramme oder direkt bei der Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft West.

Ansprechpartner sind bei der WSD West in Münster:

Sebastian Egbers
Tel. 0251-2708 445
Sebastian.Egbers@wsv.bund.de

Tanja Killmann
Tel. 0251-2708 446
Tanja.Killmann@wsv.bund.de

Ute Subelack
Tel. 0251-2708 447
Ute.Subelack@wsv.bund.de

Gabriele Hillmann
Tel. 0251-2708 448
Gabriele.Hillmann@wsv.bund.de ■

Die Elbe geht online mit dem Elbe Promotion Center

ElbPro

Am 17.06.2010 startete ein neues Projekt zur Stärkung der Binnenschifffahrt auf der Elbe: Das Elbe Promotion Center, kurz ElbPro. Über die Online-Plattform www.elbpro.com werden kostenfreie Informationen für Verloader, Transportwirtschaft, Behörden und andere Interessierte über die Möglichkeiten der Binnenschifffahrt und zu den Schifffahrtsbedingungen auf der Elbe bereitgestellt.

Auch Leistungen für die Schifffahrt auf der Elbe, z.B. Lotsendienste und Schleppleistungen, werden vermittelt. Das Konzept beschränkt sich nicht nur auf den deutschen Teil der Elbe, sondern die Informationen reichen von der ersten Staustufe in Tschechien bis nach Cuxhaven.

Das Elbe Promotion Center steht unter der Federführung der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) und wird von der EU gefördert. Die Online-Plattform dient der Stärkung der Binnenschifffahrt im Fahrtgebiet der Elbe und den angrenzenden Wasserstraßen.

Durch die Bereitstellung von umfassenden Informationen können Hemmnisse bei Binnenschifffahrtstreibenden gegenüber den Besonderheiten der internationalen Wasserstraße Elbe abgebaut werden. Ferner wird das System Wasserstraße für Verloader und potentielle Nutzer transparenter und kalkulierbarer.

Ansprechpartner und weitere Informationen:
Stefan Kunze, Tel. 0351/4982-210
info@elbpro.com
www.elbpro.com

Als einzige Reederei

Berliner „Stern und Kreis“ gewinnt Preis ServiceQualität Deutschland



Nach der Zertifikatsübergabe (v.l.): Horst Meier, Geschäftsführer Stern und Kreisschifffahrt GmbH; Dr. Jens Heuer, Staatssekretär in der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen; Susan Gebauer und Josephine Bard, Auszubildende bei Stern und Kreis; Jürgen Loch, Geschäftsführer Stern und Kreisschifffahrt GmbH; Rolf Schrader, Vorstand und Geschäftsführer Deutsches Seminar für Tourismus Berlin e. V.

Auf der MS "Poseidon" wurden den ersten 22 Berliner Unternehmen die Zertifikatsurkunden ServiceQualitätDeutschland durch Staatssekretär Dr. Jens-Peter Heuer (Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen) überreicht. Das größte der ausgezeichneten Unternehmen und die einzige Reederei ist die Stern und Kreisschifffahrt GmbH.

Das Zertifikat ServiceQualitätDeutschland richtet sich vorrangig an die Tourismuswirtschaft. Es handelt sich um ein zum Jahresende 2009 eingeführtes einheitliches Qualitätssiegel. Dabei unterziehen sich die

Unternehmen einem einheitlichen Verfahren, bestehend aus Mitarbeiterschulungen, Zustandsanalysen, Massnahmeplänen und Mystery-Kontrollen. ServiceQualitätDeutschland ist darauf ausgerichtet, die Qualität des Kundenservices und der Dienstleistung nachhaltig zu erhöhen.

Die Stern und Kreis geht dabei ganz neue Wege. So wurden zwei Auszubildende zur Kauffrau für Tourismus und Freizeit zu Qualitätscoaches ausgebildet.

Gemeinsam mit der Geschäftsleitung bilden die jungen Damen das Qualitätsteam der Stern und Kreis. ■

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
Internet: www.fs-schiffstechnik.de

Wittig GmbH
Max-Peters-Straße 13
47059 Duisburg

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



BDB-Präsident Dr. Gunther Jaegers: „Die Güterverkehrsstatistik belegt, dass wir in der (Trocken-)Binnenschifffahrt zumindest die Talsohle erreicht haben.“

Der Binnenschifffahrtsmarkt konzentriert sich, und der Trend zu größeren Schiffen hält an

Die weltweite Wirtschaftskrise ist auch an der deutschen Binnenschifffahrt nicht spurlos vorübergegangen. In vielen Häfen wurde weniger umgeschlagen, Schubboote und Motorgüterschiffe lagen still und die Frachtraten waren - und sind zum Teil immer noch - auf einem extrem niedrigen Niveau. *Schifffahrt-online*-Chefredakteur Friedbert Barg hat Dr. Gunther Jaegers, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) und Geschäftsführer der Duisburger Jaegers Reederei, zur aktuellen Situation der Binnen-Tank- und Trockenschifffahrt befragt.

Herr Dr. Jaegers, auch nachträglich noch einmal herzlichen Glückwunsch zur Wiederwahl als BDB-Präsident. Sie wollen nur bis Ende 2011 im Amt bleiben. Sagen Sie uns die Gründe dafür?

Georg Hötte, der ebenfalls bereits seit vielen Jahren im Präsidium des BDB aktiv ist, und ich haben uns verabredet, die Amtszeit als Präsident im BDB aufzuteilen. Ich werde die ersten gut anderthalb Jahre die begonnene Arbeit fortführen, Georg Hötte wird ab Ende 2011 für die verbleibenden anderthalb Jahre der Legislaturperiode als Präsident im BDB kandidieren. Präsidium und Vorstand des BDB halten dies für eine gute Strategie: Zum einen setzen wir in der jetzigen Phase der politischen Neuorientierung in der Verkehrspolitik mit einer neuen Bundesregierung auf Kontinuität im Verband, zum anderen wird die nicht geringe Arbeit als Präsident damit fair auf mehrere Schultern verteilt. Im Übrigen erfordert auch der Arbeitsanfall im eigenen Unternehmen eine solche Aufteilung des Amtes. Ich würde mich sehr freuen, wenn Georg Hötte nicht nur anderthalb Jahre Präsident wäre, sondern bei der nächsten Wahl im späten Frühjahr 2013 auch noch eine volle Periode von drei Jahren dranhängt.

Sie haben vor kurzem für Ihr eigenes Unternehmen ein neues Tankschiff, die flussgängige „Typhoon“, in Dienst gestellt (wir berichten darüber auf den Seiten 22-23 in dieser Ausgabe; die Red.). Wie ist es aktuell um die Binnentankschifffahrt in Deutschland bestellt?

Nachdem die weltweite Wirtschaftskrise im Herbst 2008 deutlich wurde, ging es der Tankschifffahrt noch bis ins erste Quartal 2009 für eine ganze Reihe von Monaten recht gut. Die deutlich gefallen Preise für Mineralölprodukte heizten die Nachfrage



BDB-Präsident Dr. Gunther Jaegers

an. Im Verlaufe des Jahres 2009 ging diese starke Nachfrage jedoch wieder zurück. Insgesamt nahm der Transport von flüssigen Gütern in 2009 um knapp 10 % ab und fiel damit nicht ganz so drastisch wie in der Trockengüterschifffahrt aus.

Im Jahre 2010 allerdings erholte sich die Nachfrage selbst aufgrund des kalten und relativ lang anhaltenden Winters nicht. Die große Zahl von Neubauten und der Einsatz der vielen Einhüllentankschiffe, die noch im Markt vorhanden sind, verhinderte ein Anziehen der Preise. Diese Situation ist jetzt, bei ausgesprochen schwacher Nachfrage extrem unbefriedigend geworden.

Werden die angepeilten Daten für die Umrüstung von Ein- auf Doppelhüllentanker eingehalten werden können?

Darüber brauchen wir uns derzeit noch keine Gedanken zu machen. 2009 war das Jahr, in dem die bisher größte Anzahl an neu ge-

bauten Doppelhüllentankschiffen in Dienst gestellt worden ist. In diesem Jahr ist noch mit einer ähnlich hohen Zahl an Neubauten zu rechnen. In den folgenden Jahren wird die Zahl von Neubauten wegen der sehr schwierigen wirtschaftlichen Lage zwar deutlich zurückgehen. Ich bin aber überzeugt, dass zu den Stichtagen Ende 2012, 2015 und 2018 eine ausreichende Zahl von Doppelhüllentankschiffen vorhanden sein wird.

Wie viele Schiffe sind bisher umgerüstet?

Eine genaue Zahl, wie viele Einhüllentankschiffe in Doppelhüllentankschiffe umgebaut worden sind, wird Ihnen niemand geben können, weil dies kein Merkmal für die Statistik ist. In allen westeuropäischen Staaten hat es solche Umbauten gegeben und wird es weiter geben.

.. und wie viele wurden neu gebaut?

Seit dem Jahr 2000 sollen knapp 450 Tankschiffe neu gebaut und in Dienst gestellt worden sein.

Konnten eigentlich auch einige Einhüllentanker verkauft werden? Und wohin sind diese gegangen?

Einzelne Einhüllentanker sind in den Donauraum verkauft worden. Dauerhaft ist dies jedoch auch auf der unteren Donau keine echte Alternative, da ja auch dort das ADN fast überall gilt. Die Kosten für den Transport eines Einhüllentankschiffs nach Asien, Afrika oder Südamerika sind so hoch, dass ein solcher Export kaum lohnt.

Wie bewerten Sie die Lage der Trockenschifffahrt?

Die Güterverkehrsstatistik belegt, dass wir in der Binnenschifffahrt zumindest die Talsohle erreicht haben. In einzelnen Segmenten macht sich sogar eine leichte konjunkturelle Belebung bemerkbar. Allerdings ist mit diesem leichten Anstieg der durch die weltweite Wirtschaftskrise verursachte Einbruch bei weitem noch nicht ausgeglichen, sondern bewegt sich auf dem Niveau zu Beginn dieses Jahrzehnts. Auch ist es so, dass sich die Frachtraten nach wie vor auf einem äußerst niedrigen Niveau bewegen.

Ob wir an die erfolgreichen Jahre 2007/2008 noch mal anknüpfen können, bleibt abzuwarten. Es wird wohl noch einige Jahre dauern.

Die Zahl der Unternehmen in der deutschen Binnenschifffahrt nimmt ab und auch die Flotte wird kleiner. Woran liegt das? Und: Sehen Sie eine Möglichkeit, diesen Trend umzukehren?

Der Binnenschifffahrtsmarkt konzentriert sich, und der Trend zu weniger, dafür größeren Schiffen mit entsprechender Ladungskapazität hält an. Unser Ziel ist, für Rahmenbedingungen zu kämpfen, die es den deutschen Unternehmern ermöglichen, im internationalen Wettbewerb zu bestehen. Das ist keine leichte Aufgabe, wenn man sieht, wie exzellent die Förderung der Binnenschifffahrt in den westlichen Nachbarländern in den letzten Jahren verlaufen ist. Hieran müssen wir anschließen. Die Öffnung des § 6 b Einkommensteuergesetz, die Förderung abgasärmerer Motoren und das Modernisierungsprogramm im BMVBS sind hierfür wichtige Bausteine, um das Ziel „Modernisierung und Erneuerung der deutschen Flotte“ zu erreichen. Große Sorgen bereitet aber auch das Alter der Unternehmer: Wir brauchen frisches Blut in der Binnenschifffahrt. Die Unternehmen bilden deshalb wieder verstärkt aus, und die Zahlen steigen: Nach 400 Auszubildenden im Jahr 2007 liegt die Zahl im Jahr 2009 laut DIHK bereits bei 498 Auszubildenden!

Der BDB ist auf den (gewerbe-) politischen Bühnen in Berlin, Straßburg und Brüssel aktiv. Lohnt sich dieses Engagement für die deutsche Binnenschifffahrt und werden Sie es noch weiter ausbauen?

Der BDB ist national und – über seinen europäischen Dachverband EBU – international gut in der Verkehrs- und Gewerbepolitik vertreten. Die durchaus erfolgreiche Arbeit der letzten Jahre wollen wir unvermindert fortsetzen. In Brüssel haben wir Mitte März, d.h. kurz vor der Fortschreibung des EU-Weißbuches, gegenüber EU-Transportkommissar Siim Kallas noch einmal auf die Bedeutung der Binnenschifffahrt hinweisen können. In Berlin hat sich gerade die Parlamentarische Gruppe Binnenschifffahrt wieder konstituiert. Und die Aussagen im Koalitionsvertrag der Bundesregierung zeigen ja, dass die Binnenschifffahrt deutlich an Stellenwert in der Politik zugelegt hat. Allerdings wird es in Zeiten leerer Haushaltskassen und

den allgemeinen drastischen Einsparbemühungen nicht leichter werden, für diesen Verkehrsträger zu kämpfen, zum Beispiel für ausreichende Gelder für den Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle. Da werden die Beratungen für den Bundeshaushalt 2011 sicherlich noch sehr spannend werden!

Es gibt an einigen Wasserstraßen noch immer zu wenige Liegeplätze für Binnenschiffe. Welche Möglichkeiten hat Ihr Verband, das zu ändern?

Der BDB pflegt traditionell ein sehr enges und kooperatives Miteinander mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Wo dieser „kurze Dienstweg“ nicht ausreicht, wenden wir uns auch mit diesem Thema an das Bundesverkehrsministerium in Berlin: Der „Masterplan Güterverkehr und Logistik“ befindet sich gerade in der Überarbeitung. Der BDB hat in der Anhörung am 19. Mai 2010 in

das Förderprogramm durch zusätzliche Gelder aus den Zinsen des Reservefonds noch stärker an die Förderkulisse in den Nachbarstaaten anzunähern. Hier stellt sich allerdings der BDS quer, der eine Steigerung der Attraktivität dieses Programms ablehnt. Ansonsten: Weitere echte innovative Vorhaben, die in den Bereich Forschung und Entwicklung gehen, sind in der Binnenschifffahrt auf Grund der Liquiditätsengpässe im Gewerbe aktuell nur schwer zu platzieren, zumal das vom BMVBS versprochene Förderprogramm bis heute nicht vorliegt.

Eine letzte Frage. Wie ist der Stand der Dinge um EDINNA? Welchen praktischen Nutzen haben die Binnenschiffer aus diesem Programm?

EDINNA (Education in Inland Navigation) ist das wachsende Netzwerk der Bildungsinstitute der europäischen Binnenschifffahrt und umfasst mittlerweile 24 Mitglieder aus 13 Ländern. Auch das Schulschiff RHEIN, die Aus- und Weiterbildungseinrichtung des AdB in Duisburg ist aktives Mitglied von EDINNA. PLATINA, die Plattform zur Implementierung von NAIADES, hat EDINNA bei seiner Gründung organisatorisch und inhaltlich unter die Arme gegriffen, z.B. bei der Entwicklung der eigenen

Website www.edinna.eu. EDINNA unterstützt aber auch die Arbeiten von PLATINA im Bereich „Arbeitsplätze und Fachkenntnisse“, für den der BDB in enger Kooperation mit dem AdB verantwortlich zeichnet, z.B. bei der Erarbeitung von harmonisierten Berufskompetenzen für die Betriebs- und Führungsebene an Bord. PLATINA arbeitet gemeinsam mit EDINNA an einer Strategie zur Entwicklung eines eigenen Werkes für die Binnenschifffahrt „Standards of Training and Certification Inland Navigation“ (STCIN), welche europäische Mindestanforderungen an die Befähigung für die nautischen Besatzungsmitglieder enthalten soll. Außerdem erarbeiten die EDINNA Mitglieder eine Art Wörterbuch mit standardisierten Redewendungen für Notfälle, das sogenannte „River-speak“. Die englischen Standardphrasen sollen dann in die jeweiligen Sprachen der EDINNA Mitgliedsländer übersetzt werden. So könnte den Schülern ein einheitlicher englischer Grundwortschatz für bestimmte Situationen an Bord beigebracht werden, was langfristig die Zusammenarbeit an Bord, aber auch mit dem Land erleichtern und vielleicht sogar zu weniger Unfällen aufgrund von Kommunikationsschwierigkeiten führen könnte. ■

Die Fachzeitschrift im Internet www.schifffahrt-online.de

Schifffahrt-online

Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Tel. +49-211-383683 Fax +49-211-383684 mail@schifffahrt-online.de

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

Berlin im Zusammenhang mit den fehlenden Lkw-Stellplätzen auf die ähnliche Problematik der Liegestellen für die Binnenschiffe hingewiesen und bei dem Parlamentarischen Staatssekretär Dr. Andreas Scheuer offene Ohren für dieses Thema gefunden.

Wie steht es um die Umsetzung der „Technologieförderung in der Binnenschifffahrt“ und die damit vorgesehene Modernisierung der deutschen Binnenschiffsflotte?

Gute Erfahrung macht das Gewerbe mit dem sogenannten Motorenförderprogramm, nachdem es auf Drängen des BDB im Verfahren vereinfacht wurde, - Stichwort „Vorbescheidprüfung“. Viele Anträge, so hören wir, werden auch im Flottenmodernisierungsprogramm gestellt, in dem ebenfalls verlorene Zuschüsse gewährt werden, sei es für die Umrüstung von Einhüllen- in Doppelhüllenschiffe oder für einen neuen Laderaum. In diesem Programm zeichnet sich ab, dass wir sogar mit dem Etat von 2 Mio. Euro pro Jahr nicht auskommen werden. Unser Ziel ist daher die Verlängerung dieses Programms. Und auch die AiS-Förderung, die – anders als in Holland – nur bis Ende 2010 läuft, hat deutlich an Fahrt aufgenommen. Zurzeit bemühen wir uns gegenüber dem BMVBS,

Mit der „Strategie 2010-2015“ soll die Erweiterung des Mitgliederkreises der IVR ermöglicht werden

Die IVR plant eine deutliche Ausweitung ihrer Aktivitäten

Von Friedbert Barg

W Weil die letzte von der Generalversammlung der Internationalen Vereinigung des Rheinschiffsregisters (IVR) beschlossene Strategie in diesem Jahr ausläuft und deshalb eine neue zu beraten und zu beschließen war, trafen sich Mitglieder und Präsidium der IVR zur 69. Generalversammlung und zum IVR-Kongress 2010 im September in Wien. An der Veranstaltung nahmen rund 270 Vertreter aus international aktiven Institutionen, Behörden, Versicherungen, Schiffssachverständigen und verwandten Bereichen der Schifffahrt aus zahlreichen west-, mittel- und osteuropäischen Staaten teil.

Ausweitung der Aktivitäten

„Die neue IVR-Strategie sieht deutliche Veränderungen und Ausweitungen der bisherigen Aktivitäten der Vereinigung vor.“, informierte IVR-Generalsekretärin Resi Hacksteiner bereits im Vorfeld und kündigte auch die Notwendigkeit einer entsprechenden Satzungsänderung an. Und weiter: „Wir wollen unsere Arbeit sowohl fachlich als auch geographisch ausweiten.“ Die traditionellen IVR-Aktivitäten, so die Generalsekretärin

in einer Einführung zur Vorbereitung der Satzungsänderung, liegen im technischen und im juristischen Bereich. Darüber hinaus stelle die Führung einer zentralen Schiffsdatenbank eine der wichtigen Aufgaben der IVR dar. Damit ließen sich die Aufgaben der IVR in drei Themenkreise gliedern: Schadenverhütung, Rechtsvereinheitlichung und die Führung der gerade erwähnten Schiffsdatenbank.

Mit der in Wien vorgestellten - und auch beschlossenen - Strategie 2010-2015 soll die Erweiterung des Mitgliederkreises der IVR ermöglicht werden. Geografisch fasst die in Rotterdam ansässige IVR dabei die sogenannten MOE-Staaten (mittel-ost-europäische Staaten) im gesamten Donauebereich ins Auge. Um das wie vorgesehen verwirklichen zu können, sollen neue nationale Gruppen im gesamteuropäischen Deckungsgebiet geschaffen werden, was wiederum auch neue Sektoren im technischen, juristischen und statistischen Bereich mit sich bringt.

In Wien gingen die IVR-Mitglieder aber auch an eine Veränderung ihrer internen Struktur. So sollen die - im Rotationsverfahren gewählten und eingesetzten - Vorsitzenden künftig nicht mehr nur ein Jahr, sondern grundsätzlich zwei Jahre im Amt



Fotis Karamitsos, Direktor in der GD Verkehr der EU-Kommission, hielt einen Gastvortrag zu den „Zukunftsperspektiven der Binnenschifffahrt in Europa“

bleiben. Eine kluge Entscheidung, denn in einem solchen Zeitraum ist ein intensiveres Befassen mit vielen zu treffenden Vorstandentscheidungen möglich, bisher war die Zeit für ein effektives Einarbeiten zu kurz. Neben weiteren Verbesserungen innerhalb der Organisation wie Erweiterung des Aufgabenbereichs der Kommissionen und Ausbau der internen Expertise, sollen aber auch die externen Strukturen ausgebaut werden, um die Zusammenarbeit mit internationalen Institutionen intensivieren zu können.

Küsten- und Seeschifffahrt

Aber nicht nur mit internationalen - staatlichen - Institutionen wie den Flusskommissionen und den Vereinten Nationen will die IVR enger zusammenarbeiten, sie sucht auch die engere Anbindung an internationale Verbände der Schifffahrt, der Versicherung, des Sachverständigenwesens und des Rechts. Die Kooperation sucht die IVR, um vorhandene Erfahrungen bündeln und Synergien gemeinsam nutzen zu können. Doch nicht genug damit, die IVR will ihre Aktivitäten im technischen Bereich auf die Motorschadenregistrierung von den Flüssen - ursprünglich war es einmal allein der Rhein - auf die Küsten- und Seeschifffahrt ausweiten.

Internationale Schiffsdatenbank

Beschlossen haben die IVR-Mitglieder auch eine Satzungsänderung hinsichtlich der Schiffsdatenbank. Sie strebt jetzt ein offizielles Mandat zur Führung einer zentralen europäischen Datenbank, plant die Entwicklung als statistisches Untersuchungsbüro und sucht die Zusammenarbeit mit offiziellen Instanzen auf dem Gebiet der statistischen Datenlieferungen. Fast von selbst ergibt sich aus diesen Plänen gleichzeitig eine umfangreiche Modernisierung der bei der

RIW-ASSEKURANZ Bureau



Sahfeld GmbH



Versicherungsservice · Havarie-Kommissariat

Vinckeweg 15
47119 Duisburg
Telefon: +49 (0) 203/8096-182
Telefax: +49 (0) 203/8096-199
Zweibüro 18006 Rostock
Postfach 10 40 51
Telefon: 038202/43815
E-Mail: info@riw-group.com

IVR vorhandenen Elektronischen Datgenverarbeitung.

Juristischen Bereich stärken

Auch im juristischen Bereich plant die IVR, die übrigens mit vollem und einfach zu merkendem Namen „Internationale Vereinigung zur Wahrnehmung der gemeinsamen Interessen der Binnenschifffahrt und der Versicherung und zur Führung des Binnenschiffsregisters in Europa“ heißt, eine Verstärkung ihrer Aktivitäten.

Sie will - soweit sie es nicht ohnehin schon in Teilbereichen ist - zu einem internationalen juristischen Expertisezentrum für die europäische Binnenschifffahrt werden, an Verhandlungen und Beratungen bei internationalen Institutionen teilnehmen und ihre - weithin anerkannten - Kolloquien ausbauen und erweitern.

Workshops und Kolloquien

Nicht zuletzt soll der Teilnehmerkreis der alljährlich stattfindenden Kongresse erweitert werden und die Kongresse selbst auch in „Drittstaaten“ stattfinden. Dazu sollen auch mehr Workshops und die Entwicklung einer technischer Kolloquienreihe beschlossen.

Wirtschaftskrise

In seinem Gastvortrag zu den „Zukunftsperspektiven der Binnenschifffahrt in Europa“ berichtete Fotis Karamitsos, Direktor für Seeverkehr und Binnenschifffahrt in der Generaldirektion Mobilität und Verkehr der EU-Kommission in Brüssel, von der Bedeutsamkeit des Programms „Marco Polo“ für die europäische Binnenschifffahrt, weil es sich als sehr binnenschifffahrtsfreundlich zeigt. Auf die gerade zu Ende gehende Weltwirtschaftskrise bezogen sagte Karamitsos, dass es die europäische Binnenschifffahrt von allen Verkehrsträgern am stärksten getroffen habe. Einige Manager innerhalb dieses Marktbereiches sollten darüber nachdenken, woran das liegen könne. Karamitsos kündigte an, dass die EU-Kommission noch in diesem Jahr einen weiteren Naiades-Bericht vorlegen und darin auch bekanntgeben werde, ob an eine Verlängerung des Programmes gedacht sei.



Beim IVR-Kongress in Wien ging der Vorsitz von dem Franzosen Jeffrey Pierrat an den Belgier Dr. Philippe Grulois. Grulois wird zwei Jahre im Amt bleiben. Fotos: F. Barg



IVR-Vorsitzender Jeffrey Pierrat und V. Kovacevic (Infrastrukturministerium der Republik Serbien) unterzeichnen ein Abkommen, nach dem Serbien die Havarie-Grosse-Regeln in nationales Recht umwandeln will

**Ihr Spezialist
auf allen Gebieten
der Transport- und
Schiffsversicherung**



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



CARL REHDER GMBH

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

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

Das wichtigste Ziel des Unternehmens ist die Entwicklung individueller,

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

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

Eine qualifizierte Schadenabteilung garantiert eine einfache und schnelle Abwicklung.

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

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

Kommissionsberichte

Auf Kritik stieß bei einigen Mitgliedern, dass ein großer Teil der Mitgliederversammlung im Festsaal des österreichischen Verkehrsministeriums ausschließlich in englischer Sprache stattfand - und deshalb nicht vollständig verfolgt werden konnte. Ein süddeutscher Versicherungsmakler sagte: „Ich bin sehr verärgert darüber, dass nicht einmal für Dolmetscher gesorgt wurde!“

1.500 Motorschäden gespeichert

Für die Havarie-Kommission berichtete deren Vorsitzender A. Winter, dass sich die Havariekommission während ihrer letzten Sitzungen intensiv mit den Schadensverhütungsuntersuchungen, dem Motorregistrierungssystem und der Prüfung der Steuereinrichtungen befasst habe. Im Motorregistrierungssystem, so Winter, seien mittlerweile annähernd 1.500 Motorschäden in der ERS-Datei gespeichert seien. Über die Schadensverhütungsuntersuchung sagte der Experte, dass nach einem leichten Rückgang im Jahre 2009 jetzt (2010)

wieder eine Steigerung eingetreten sei. Bis Ende Mai wurden 36 Untersuchungen durchgeführt, berichtete Winter. Und: Die Untersuchungen werden vom Gewerbe generell positiv bewertet. Bezogen auf die Ruderanlagen berichtete der Kommissionsvorsitzende, dass seit dem Mai vergangenen Jahres 402 Inspektionen von IVR-auditierten Ruderfabrikanten durchgeführt wurden. Derzeit nehme nur noch ein Ruderanlagenhersteller individuelle Attesterteilungen vor. Von einer wichtigen Änderung berichtete Winter im Zusammenhang mit Turn- und Hilfeleistungsaufträgen. Hier wurde der Verweis auf Art. 13 des Bergeabkommens von 1989 gestrichen, der die Kriterien zur



ZKR-Generalsekretär Jean-Marie Woehrling im Gespräch mit Georg Hötte, der ab dem kommenden Jahr als Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt vorgesehen ist.
Foto: Friedbert Barg

Berechnung des Bergelohns festlegt. In dem neuen „Auftrag zur kollegialen Assistenz“ wird nunmehr festgehalten; Die Vertragspartner einigen sich für die erbrachten Leistungen auf eine marktübliche Vergütung.

Die nächste Generalversammlung der IVR findet 2011 in Lüttich statt. ■



Generalversammlung der IVR im Festsaal des österreichischen Verkehrsministeriums in Wien

Foto: Friedbert Barg

9. Technischer Tag der VEM-Gruppe Effizient und innovativ

Zum neunten Mal lädt die VEM-Gruppe in diesem Jahr zum Technischen Tag mit Schwerpunktthemen Offshore-, Schiffs-, und Hafentechnik sowie Energieeffizienz nach Wernigerode ein – diesmal bereits am 22. und 23. Juni 2010. Kunden, wissenschaftliche Institutionen, Partner und Interessenten aus 13 Ländern erwartet ein anspruchsvolles Programm mit 18 Fachvorträgen. Inhaltlich knüpfen die Referate an das Motto der Hannover Messe Industrie 2010 „Effizienter – Innovativer – Nachhaltiger“ an.

Am ersten Konferenztag geht es um Informationen zu elektrischen Antrieben in der Offshore-, Schiffs- und Hafentechnik. Elektromaschinen für den Schiffbau haben sehr komplexe Anforderungen. Das betrifft die Leistungsfähigkeit und die seetypische Umgebung ebenso wie den Passagierkomfort bei Schalleistung, Vibrationen und Bordnetzqualität. Hersteller von Antriebssystemen und Maschinenbauer werden dazu Erkenntnisse und Erfahrungen austauschen und technische Neuerungen diskutieren.

Das Thema „Energieeffizienz – Herausforderungen an die Antriebstechnik“ prägt die Tagung am 23. Juni. Hier kommen vor allem internationale Anforderungen an die Energieeffizienz und innovative Lösungsansätze zur Sprache.

Der seit 2001 jährlich stattfindende Technische Tag der VEM-Gruppe wird von Experten des Elektromaschinenbaus international geschätzt. Das beweisen schon die ständig steigenden Teilnehmerzahlen. Wissenschaftler und Praktiker nutzen die Konferenz als Treffpunkt und Diskussionsforum für die neuesten Entwicklungen in der Branche.

Die VEM-Gruppe ist ein weltweit agierender Elektromaschinenhersteller.

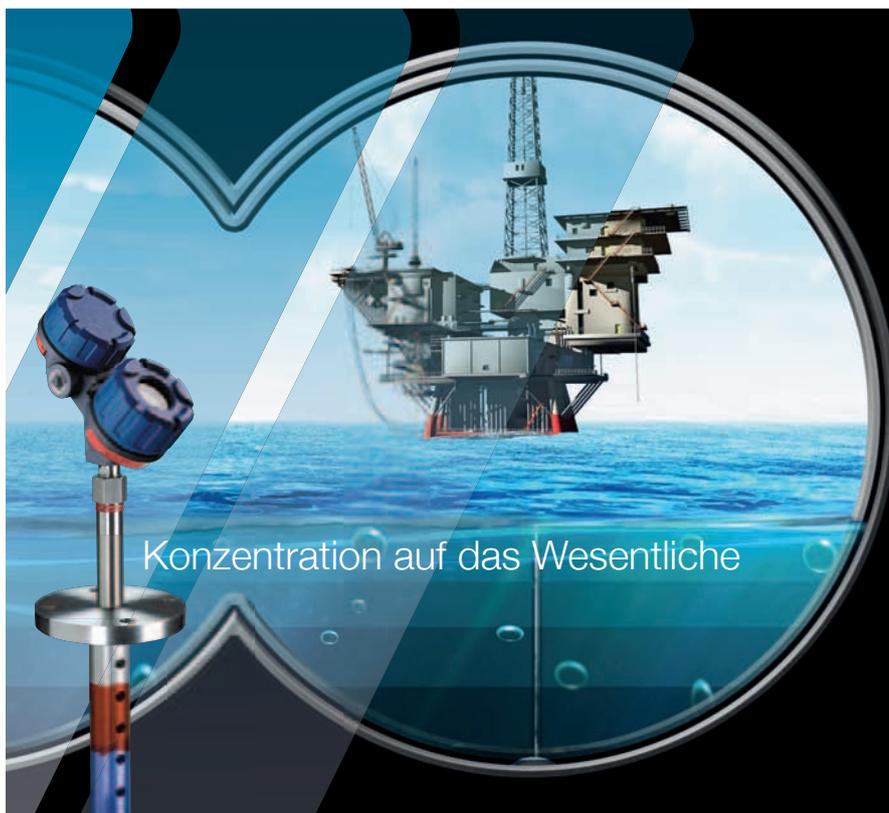
Als konzernunabhängiger Anbieter ist VEM Full-Liner für Antriebssysteme der Branchen Chemie-, Öl-, Gasindustrie, Energie und Umwelttechnik, Windkraftanlagen, Verkehrstechnik, Stahl- und Walzwerksindustrie sowie Schiffbau.

Weitere Informationen unter www.vem-group.com: News/Technischer Tag

Neue Agentur für Shortsea- und Binnenschifffahrt

Auch Vor- und Nachläufe

ARS, Antwerpen River & Sea Agencies, organisiert Transporte sowohl via Binnen- als auch Küstenschiff. Es werden neben konventionellen Transporten nach Belgien, Deutschland und in die Niederlande, auch Containerverkehre auf dem Rhein, Main und Neckar mit einem regelmäßigen Service abgebildet. „Für den Verkehr auf dem Oberrhein setzen wir zehn eigene Schiffe ein und können auf unser Terminal im Hafen von Basel zurück greifen. Außerdem verfügen wir über weitere vierzig Schiffe eines Partners. Auf einer weniger regelmäßigen Basis werden u.a. die Häfen von Bremen, Zeebrügge, Moerdijk und Venlo angefahren. Wichtig hierbei ist, dass wir für unsere Kunden auch Vor- und Nachläufe mit LKWs organisieren“, so Geschäftsführer Michel Stör. Weitere Informationen: Michel Steurs Phone: +32 (0)3-540 05 40 oder operations@arsagencies.be



Konzentration auf das Wesentliche

ECLIPSE® 705

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



Magnetrol®
WELTWEIT LÖSUNGEN FÜR FÜLLSTAND UND DURCHFLUSS

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

Geschichten aus der Schifffahrt [XI]

Zweites Interview mit einem Zeitzeugen, meinem Cousin Karl S. jun. (Teil 2)

Du wirst Schiffer, - basta!

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 Strack ist vielen Lesern bekannt, denn nach den Jahren an Bord verschiedener Rheinschiffe blieb er der Binnenschifffahrt treu - als Beamter der Wasserschutzpolizei in Koblenz.

Nach meinem Einsatz an Bord der Dampfgüterboot „Karlsruhe X“ war ich auch für kurze Zeit mal auf einer Räderboot, der „Karlsruhe“.

Danach bin ich dann auf den „Rhenus 67“. Der Kapitän war von Kestert. Gebaut war der „Rhenus 67“ auf der Mannheimer Schiffswerft, (wir sagten auch Mannheimer Schiefwerft). Von hieraus, von diesem Schiff aus bin ich dann auch auf den Oberkurs gegangen.

Frage: War zu dieser Zeit bereits der Herr Gronartz Schulleiter? Ja, ja, - der Herr Gronartz, genau und auf dem Schulschiff „regierte“ der Herr Witzer.

Ja Karl, als ich etliche Jahre später dort zur Schule ging, hieß der Schulleiter immer noch Herr Gronartz und auf dem Schulschiff von Haniel „J.W.Welker“ auf dem ich, (wie ich ja bereits schon schilderte) war, führte Schmelzerpapa Walter Stieber das Regiment, der Mann mit der Pfeife. Ah! - Mein lieber Karl Gerhard, apropos Pfeife, hab' ich dir denn die Geschichte von „der Pief“ schon mal erzählt? Nee? - Dann pass mal auf: Das war schon zu meiner Zeit bei der KD, der Köln-Düsseldorfer-Dampfschiffahrts-Reederei. „Die Pief“ hieß eigentlich Josef*. Josef hatte immer irgendwelche Wehwehchen, mal waren's die Ohren, mal waren's die Zähne oder andere körperliche Beschwerden, die ihm zu schaffen machten. Manchmal hatte er, wahrscheinlich, auch einfach keine Lust. Als er eines Tages mal wieder Probleme mit seinen Zähnen, seinem Gebiss bekam, ihm

fiel dann (z.B.) auch die Pief oder gleich das ganze Gebiss aus dem Mund, beschloss er, erst mal ein paar Tage Urlaub zu nehmen um sein Gebiss, seine Zähne, sanieren zu lassen.

Ein Anruf bei der Personalabteilung ergab, dass man ihm diese „Sanierungsmaßnahme“ gestattete. Na- dann geh'n se mal nach Hause zu ihrem Zahnarzt und lassen sich das in Ordnung bringen. Aber wie das so geht - oder wie der Teufel sein Spiel treibt, - er war gerade mal zu Hause in Köln und zum ersten mal beim Zahnarzt gewesen, als die Personalabteilung bei ihm anrief und erklärte, dass ein wichtiger Mann an Bord eines der Schiffe krankheitsbedingt ausgefallen sei und er doch bitte nur für eine Nacht kommen möchte, um das betreffende Schiff von Köln nach Koblenz zu fahren, es würde ihm doch sicher nichts ausmachen.

Josef antwortete sinnigem.: Ich kann nit kumme, ich hann doch kein Jebiss mie in min Schnüss.

Wie, antwortete der Personalchef der KD, sie haben kein Gebiss mehr? Sie sollen das Schiff doch auch nicht auffressen, sondern nur nach Koblenz fahren!

Kommen wir mal wieder zum eigentlichen Thema zurück; wie ging's weiter? Ja, wie soll ich's sagen? Nach dem Oberkurs konnte ich, obwohl noch nicht ausgelern und auch noch keine Matrosenprüfung abgelegt, (das tat ich kurze Zeit später) mit viel gutem

Willen seitens der Fa. Fendel an Bord des Motorschleppers „Hanau“ zu meinem Vater. Da hat's mir sehr gut gefallen. Nicht alleine, wie man vielleicht vermuten könnte, weil ich unter Vaters und damit auch unter Mutters Fittichen stand, sondern weil mir die Arbeit an Bord leichter fiel. Der „Hanau“ war, z. Bsp. mit ein paar Eimern Wasser nass gemacht und abgewaschen. Frage: Deckwaschpumpen gab's wohl noch nicht – oder? Nee – was denkst du denn. Alles schön mit der Pütz, dem Schrubber und dem Queidel** - - weißt du was ein Queidel** ist? Nein ?!

Ein Queidel war ein, - (sagen wir mal) Schrubberstiel mit am unteren Ende befestigten viereckig zurecht geschnittenen Lappen. Der Queidel wurde verwendet um das Deck zu trocknen. Die Lappen konnten zusammengedreht und damit ausgepresst werden. Es gab Experten, die legten das Ding mit dem Stiel auf die Verschanzung und wischten dann mit der flachen Hand darüber, sodass sich der Queidel rasend schnell drehte und die enthaltene Feuchtigkeit, aussehend wie ein großes Wasserrad, im wahrsten Sinne des Wortes, herausgeschleudert wurde.

Weil wir gerade von textilen u.a. Gebrauchsgegenständen in der Binnenschifffahrt sprechen: Was sind eigentlich Reifdappen? Ja Karl Gerhard, weißt du das denn nicht? Reifdappen bestehen hauptsächlich aus Filz und sind so eine Art Überschuhe, die im Winter



Motorschlepper „Hanau“ der Reed. Fendel

Foto: de binnenvaartschepen

* Namen geändert)

über die Arbeitsschuhe gezogen wurden, damit man auf dem häufig vereisten Deck nicht ausrutschte und auf die Schnauze fiel. So mein lieber Karl, Anekdoten hin, Anekdoten her, jetzt müssen wir mal wieder auf deinen beruflichen Werdegang als Binnenschiffer zu sprechen kommen. Jawohl Karl Gerhard, konzentrieren wir uns mal wieder auf die verflossene Karriere. Nach meiner Zeit auf dem „Hanau“ musste ich dann auf den „Rhenus 128“ und zwar im Jahr 1953, soweit ich mich erinnere. Das war dann nun schon `was Größeres, ein sog. Schleppmotor, Baujahr 1938. Diese Sorte von Schleppmotoren nannte man auch „Schneidbohnen“. Sie waren ca. 70 bis 72 m lang, aber davon höchstens mal 30 m gerade geformt, der Rest war gefegt. Sie waren sehr schnell mit ihren 800 PS, hatten zwei Schleppstränge. Wenn wir enkelt, d.h. ohne Anhang, fuhren, erreichten wir ca. 12 – 14 km/h zu Berg.

Diese Schiffe kamen zurück von den Schweizern, von Rhenus Basel zu Rhenus Mannheim. Die Firmensignalfarben der Schweizer waren so steingrau gehalten wegen Fendel bzw. Rhenus Mannheim ja das bekannte gelb-rot-gelb hatte.

Zwei Schiffe dieser Art, nämlich der „Rhenus 128“ und der „Rhenus 129“ kamen so zurück. Es waren Schiffe einer Serie von sog. Sattelschleppern mit dem Steuerhaus in der Mitte, die bei der Nr. 124 begann und mit der Nr. 129 endete. 124 bis 126 waren immer Fendel Mannheim, der 127 wurde auf Seeland versenkt und wurde später ein sog. Ackermannsmotor (Nestorak Rotterdam). Eine weitere Serie von Schiffen der gleichen Art und des gleichen Verwendungszweckes, nämlich ebenfalls sog. Schleppmotoren „Rhenus 131 bis 142“ wurde dann in den



Rhenus 127“ Baujahr 1953

Foto: de binnenvaart-archief

Jahren 1952 – 1957 in Dienst gestellt. Die waren dann schon moderner, hatten als charakteristisches Merkmal ebenfalls das Steuerhaus in der Mitte. Im Gegensatz zu den Sattelschleppern oder Schleppmotoren älterer Bauart, von denen wir eben die Rede hatten, (120'er Serie) waren diese Schiffe etwas größer, ca. 80 m lang und 9,50 m breit, hatten zwei im Achterschiff eingebaute Maschinen (bei der 120'er Serie saßen die Maschinen in der Mitte, ebenso wie darüber die Maschinistenwohnung) und waren mit vier Strangwinden versehen und auch stärker motorisiert, nämlich mit 1200 PS. Übrigens, was bei den 120'ern ebenfalls schlecht geregelt bzw. gebaut war, - waren die Wellen-

tunnel (ca. 70 cm hoch), sie liefen durch die hinteren Laderäume und verursachten bei Massengutladungen wie Kohle etc. einfach größere Umstände beim entladen, - kann man sich ja vorstellen. Wo der Greifer des Krans nicht hinkam, musste man mit der Schaufel ran, etliche Tonnen mussten so bewegt werden, kann ich dir sagen.

Zwischenanmerkung von mir, mein lieber Karl, wir sprechen zwar gerade über die Besonderheiten und Eigenarten von diesen sog. Schleppmotoren also den Schiffen bzw. der Schiffstechnik an sich, interessant wäre jetzt, so denke ich, auch mal über die zu dieser Zeit hauptsächlich betriebene Schleppschifffahrt und ihre ganz speziellen Anforderungen zu sprechen. Soweit ich mich erinnern kann, war mein Vater (beispielsweise) sehr erfreut über die Möglichkeiten, die ihm durch diese neue Form der Schlepptechnik als Schleppzugführer gegeben wurden. Da der Fix- bzw. Zugpunkt der Schleppstränge nicht mehr im Bereich des Achterschiffes war verbesserten sich die Manövriereigenschaften des Schleppers enorm. Der Antrieb konnte so, unter den Schleppsträngen hindurch, wesentlich wirksamer eingesetzt werden.

Das stimmt, und dass man in der Schleppschifffahrt, so wie du sie ja auch noch zum Teil erlebt hast, eine ganze Menge an Manövern und geschicktem Ausnutzen der natürlichen Gegebenheiten des Stromes, also hier des Rheines drauf haben musste als das z. Bsp. heutzutage der Fall ist, wo man wesentlich mehr technische Hilfsmittel zur Verfügung hat, davon in der nächsten Ausgabe mehr. ■



Schleppzug in der Bergfahrt

Foto: Archiv

Die Carl Rehder Gruppe ist international ausgerichtet und neben der Seeschifffahrt auf die Binnenschifffahrt spezialisiert

Versicherungsspezialist feiert 90. Geburtstag

Vor 90 Jahren, genau am 29.7.1920, gegründet, feiert die Seevetaler Carl Rehder GmbH am 4. und 5. Juli 2010 den Geburtstag des Unternehmens. Es wird ein großes Fest, das zugleich ein Dankeschön an die vielen treuen Kunden des Versicherungs- und Schiffsmaklers ist.

Die Carl Rehder GmbH ist auf die Versicherung der Schifffahrt spezialisiert und in Seevetal in der Nähe von Hamburg ansässig. 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 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. Letzterer ist am 30.6.2009 als Gesellschafter ausgeschieden, verbleibt aber als Prokurist im Unternehmen. Die Gesellschafter der 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



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

auch der Bereich der Binnenschifffahrt von großer Bedeutung geworden. Die Kunden der Carl Rehder Gruppe sind mittlerweile in mehr als zehn europäischen Ländern ansässig.

Um die Betreuung der Kunden aus den Beneluxländern und Frankreich zu optimieren,



Die Unternehmenszentrale der Carl Rehder GmbH in Seevetal

Foto: Carl Rehder GmbH / WB

entstand als Tochterunternehmen die Carl Rehder Nederland B.V., die im niederländischen Zwijndrecht ansässig ist. Unter der Leitung von Wolfgang Schendel sind dort 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 Donauanrainerstaaten betreut. Durch diese örtliche Nähe zum Donaauraum 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 zugeschnit-

tene Versicherungslösung an, die sowohl von den Prämien als auch von den Bedingungen auf die individuellen Besonderheiten ausgerichtet 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. Dieses sind u.a. Kasco-, 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, Werfthaftpflichtversicherungen sowie Contract Frustration Versicherungen angeboten. Hinzu kommen Versicherungen für das Gebiet der Warenversicherung und der Versicherung von Expeditionen, für die Spezialprodukte wie beispielsweise Transportwarenversicherungen und Expeditions haftpflichtversicherungen 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. ■

Geschichtstabelle Carl Rehder GmbH

29.07.1920 Gründung der Firma Carl Rehder Assekuranz und Schiffsmakler durch einen der drei Söhne von Carsten Rehder dem Gründer der Firma Carsten Rehder aus der die heutige Firma Carsten Rehder Schiffsmakler und Reederei GmbH u. Co. KG hervorgegangen ist, Carl Rehder.

18.01.1946 Eintritt von Kurt Scheffer und Kurt Götz als persönlich haftende Gesellschafter.

30.06.1952 Ausscheiden von Kurt Götz aus der Gesellschaft im Alter von 80 Jahren.

17.08.1966 Ausscheiden von Carl Rehder durch Tod und gleichzeitiges Eintreten seines Sohnes Dirk Rehder als persönlich haftender Gesellschafter.

29.11.1968 Ausscheiden von Kurt Scheffer aus der Gesellschaft durch Tod.

01.04.1982 Eintritt von Rolf-Jürgen Bernard als Angestellter in die Gesellschaft.

21.04.1987 Ernennung von Rolf-Jürgen Bernard zum Gesamtprokuristen

01.01.1989 Bestellung von Rolf-Jürgen Bernard zum Mitgesellschafter.

01.01.1994 Übernahme der Alleininhaberschaft der Gesellschaft durch Rolf-Jürgen Bernard.

04.07.2005 Eröffnung des Hamburger Zweigbüros der nunmehr in Buchholz in der Nordheide ansässigen Firma durch Wolfgang Schendel, Reinhard Jürgens, Dirk Muhle und Dieter Wilde.

06.07.2005 Übernahme der Alleininhaberschaft der Firma durch Wolfgang Schendel. Rolf-Jürgen Bernard bleibt weiterhin als Geschäftsführer in der Firma tätig.

01.10.2005 Zur Ergänzung des Serviceangebotes der Carl Rehder GmbH Gründung der Firma JMS Joint Marine Service GmbH durch Wolfgang Schendel als 70% Anteilseigner, Reinhard Jürgens als 20% Anteilseigner und Dirk Muhle als 10% Anteilseigner.

01.01.2006 Eintritt von Reinhard Jürgens mit einem 20% Anteil und Dirk Muhle mit einem 10% Anteil als Gesellschafter in die Firma Carl Rehder GmbH.

31.12.2006 Rolf-Jürgen Bernard scheidet als Geschäftsführer aus der Gesellschaft aus, bleibt für diese jedoch weiterhin beratend tätig.

31.12.2007 Rolf-Jürgen Bernard beendet seine Beratertätigkeit und damit seine erfolgreiche Tätigkeit bei der Firma Carl Rehder GmbH.

01.01.2008 Eröffnung des Zweigbüros in Amberg.

03.03.2008 Wolfgang Schendel, Reinhard Jürgens und Dirk Muhle gründen mit dem gleichen Besitzverhältnis wie bei der Firma Carl Rehder GmbH die Firma Carl Rehder Nederland B.V.

01.01.2009 Eröffnung der Repräsentanz in Regensburg.

01.03.2010 Eröffnung der Repräsentanz in Magdeburg.

30.06.2009 Dirk Muhle scheidet als Gesellschafter aus, verbleibt jedoch als Prokurist in den Firmen. Es wird kein neuer Gesellschafter aufgenommen, die verbleibenden Gesellschafter Wolfgang Schendel und Reinhard Jürgens übernehmen Muhle's Anteile entsprechend ihren bisherigen prozentualen Anteilen an den Gesellschaften.

International Safety Guide for Inland Navigation Tank-Barges and Terminals (ISGINTT)

Neue Richtlinie zur Verbesserung der Sicherheit des Transports gefährlicher Güter

Der neue International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals (ISGINTT) wurde am 8. Juni 2010 im Palais d'Egmont in Brüssel Experten aus der Binnenschifffahrt und der Erdölindustrie vorgestellt. Gastgeber der Veranstaltung war die belgische Delegation der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR).

ISGINTT wurde gemeinsam von ZKR, OCIMF, CEFIC, EBU, ESO, ESPO, EUROPIA, FETSA, SIGTTO und deren Mitglieder entwickelt. Diese Organisationen haben seit 2006 ihr Fachwissen gebündelt, um binnenschifffahrtsspezifische Sicherheitsrichtlinien für Tankschiffe und Umschlagstellen auf der Grundlage des international anerkannten „International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals“ (ISGOTT, 5. Edition) zu erarbeiten.

Mit Seeschifffahrt kompatibel

Der Zweck des ISGINTT ist, die Sicherheit der Beförderung gefährlicher Güter an der Schnittstelle von Binnentankschiffen mit anderen Schiffen oder Anlagen an Land (Umschlagstellen) zu verbessern. Die Absicht ist nicht, aktuelle Rechtsvorschriften zu ersetzen oder zu ändern, sondern zusätzliche Empfehlungen zur Verfügung zu stellen. ISGINTT ist das Ergebnis von „Bester Praxis“, wie sie von den beteiligten Verbänden empfohlen wird. ISGINTT ist mit den Sicherheitsrichtlinien der Seeschifffahrt kompatibel.

ISGINTT auch in deutscher Sprache

Die Richtlinie ist derzeit nur auf Englisch

verfügbar. Um ihre Anwendung auf den europäischen Binnenwasserstraßen zu erleichtern, wird ISGINTT auch in Deutsch, Französisch und Niederländisch veröffentlicht werden. Jedoch müssen noch die Mittel für die Übersetzung in diese Sprachen bereitgestellt werden.

Geert van Keer, Präsident der ZKR, sagte: „Die ISGINTT-Richtlinie gibt der Industrie und den Schifffahrtsunternehmen die Möglichkeit, aktiv zur Verbesserung der Sicherheit der Arbeitsbedingungen auf Schiffen und an Umschlagstellen beizutragen. Er enthält Ratschläge zum Umweltschutz und trägt zu einem effizienten Transport bei.“

Kapitän David Cotterell, Direktor, OCIMF, sagte:

„ISGINTT ist eine konsequente Weiterentwicklung des ISGOTT mit Fokus auf den auf die Binnenschifffahrt anwendbaren Best-Practice-Grundsätzen. Wir sind überzeugt, dass die Anwendung des ISGINTT zur Aufrechterhaltung der Sicherheits- und Umweltstandards beim Transport, Bunkern und Lagern von Rohöl und Erdölprodukten beitragen wird.“

Peter van Dalen, MEP und Stellvertretender Vorsitzender des Verkehrsausschusses, sagte:

„ISGINTT ist ein hervorragendes Beispiel für eine private Vereinbarung zwischen verschiedenen Branchen, die in einer Transportkette zusammenarbeiten. ISGINTT wird dazu beitragen, die Sicherheit der Binnen-

schifffahrt in Europa auf einem hohen Niveau zu halten und weltweit eine ähnliche Entwicklung anzustoßen.“

Martin Shaw, Stellvertretender Technischer Vorsitzender, BP Shipping, sagte:

„ISGINTT zeigt uns unsere große Verantwortung für die Sicherheit unserer Schiffe und Umschlagstellen auf. ISGINTT ist ein wichtiges Instrument, das die Industrie im Umgang mit dieser Verantwortung unterstützen und die Sicherheit der Schnittstelle Binnenschifffahrt-Land fördern wird.“

Dr. Gunther Jaegers, Vorsitzender, Steering Committee ISGINTT, sagte:

„Dass Organisationen aus verschiedenen Branchen gemeinsame Arbeitsstandards vereinbaren, die künftige Aktivitäten und Investitionen entscheidend beeinflussen werden, ist in der Binnenschifffahrt einzigartig! Die konstruktive und unkomplizierte Zusammenarbeit bei der Erarbeitung des ISGINTT ist eine echte Erfolgsgeschichte!“

Ed Wijbrands, Europa, sagte:

„ISGINTT ist das Ergebnis einer hervorragenden Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Akteuren in der Industrie und bietet die Chance, die Sicherheit zu verbessern und Lücken zwischen ‚Schiff und Land‘ im Schifffahrts- und Umschlagsbetrieb zu schließen.“

Worum geht es beim ISGINTT?

Die Richtlinie besteht aus fünf Kapiteln: „Allgemeine Informationen“; „Informationen zu Tankschiffen“; „Informationen zu Umschlagstellen“; „Management der Schnittstelle Tankschiff-Umschlagstelle“ und „Zusätzliche Informationen zum Umgang mit Flüssiggasen“.

Die Richtlinie soll u. a. praktische Hilfestellung geben und Personal, das direkt im Tankschiffs- und Umschlagsbetrieb tätig ist, unterstützen. Sie macht keine konkreten Vorgaben, wie der Tankschiffs- und Umschlagsbetrieb aussehen sollte. Sie bietet jedoch eine Orientierungshilfe und Beispiele zu bestimmten Aspekten des Tankschiffs- und Umschlagsbetriebs und dessen Management. Ein effektives Risikomanagement setzt Prozesse und Kontrollen voraus, die

Die Fachzeitschrift im Internet www.schifffahrt-online.de

Schifffahrt-online

Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Tel. +49-211-383683 Fax +49-211-383684 mail@schifffahrt-online.de

Mit **Schifffahrt-online** sind Sie immer auf dem neuesten Stand.

Klar und ohne Schnörkel.

rasch an Veränderungen angepasst werden können. Aus diesem Grund wurde die Richtlinie an vielen Stellen bewusst unverbindlich gehalten und die Betreiber können beim Management ihrer Abläufe ggf. alternative Verfahren anwenden. Solche Verfahren können auch über die Empfehlungen der Richtlinie hinausgehen.

Es wird empfohlen, auf jedem Tankschiff und an jeder Umschlagstelle ein Exemplar der Richtlinie als Ratgeber und Orientierungshilfe für die Betriebsabläufe und die geteilte Zuständigkeit für die Abläufe an der Schnittstelle Schiff-Land aufzuwahren und zu verwenden.

Die Richtlinie soll keine Empfehlungen für den Entwurf oder Bau von Tankschiffen geben. Informationen zu diesen Fragen können bei Regierungsorganisationen, nationalen Behörden oder anderen zugelassenen Einrichtungen wie z. B. im Binnenschifffahrtssektor tätigen Klassifikationsgesellschaften eingeholt werden. Die Richtlinie soll auch nicht gewisse andere Sicherheitsfragen wie die Sicherheit der Schifffahrt und der Schiffswerften behandeln, auch wenn einige Aspekte zwangsläufig angesprochen werden.

ISGINTT ist eine Zusammenarbeit zwischen den folgenden Partnern:

Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), www.ccr-zkr.org

Die ZKR ist eine internationale Organisation, deren Gründung auf den Wiener Kongress zurückgeht und die auf der Grundlage der Revidierten Rheinschifffahrtsakte agiert.

Internationales Seeverkehrsforum der Ölgesellschaften (OCIMF), www.ocimf.com

OCIMF ist ein freiwilliger Zusammenschluss von Ölgesellschaften, die ein Interesse am Transport und Umschlag von Rohöl und Erdölprodukten haben. OCIMF vertritt seine Mitglieder bei der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation sowie anderen Regierungsorganisationen und berät sich mit diesen in Angelegenheiten bezüglich des Transports und Umschlags von Rohöl und Erdölprodukten, einschließlich Meeresverschmutzung und Sicherheit.

Europäische Binnenschifffahrtsunion (EBU), www.ebu-uenf.org

Die EBU hat das Ziel, die Interessen der Binnenschifffahrt auf europäischer Ebene zu vertreten und alle Fragen im Zusammenhang mit der künftigen Entwicklung des Binnenschifffahrtssektors und des Binnenschiffsverkehrs zu behandeln.

Europäischer Rat der chemischen Industrieverbände (CEFIC), www.cefic.org

CEFIC ist eine Organisation mit Sitz in Brüssel, die die Interessen der europäischen Chemieindustrie vertritt.

Verband der Europäischen Mineralölwirtschaft (EUROPIA), www.europia.com

EUROPIA vertritt die Interessen der Ölverarbeitungs- und -vertriebsindustrie in Europa. EUROPIA wirkt konstruktiv und proaktiv an der Weiterentwicklung der EU-Politik mit. Gleichzeitig fördert und stärkt sie das Ansehen der Ölindustrie.

Europäische Organisation der Seehäfen (ESPO), www.espo.be

ESPO hat die Aufgabe, die öffentliche Politik in der EU im Sinne eines sicheren, effizienten und ökologisch nachhaltigen europäischen Hafensektors zu beeinflussen, der als Schlüsselement für eine Transportindustrie fungiert, in der ein möglichst freier und unverfälschter Wettbewerb herrscht.

Europäische Schifferorganisation (ESO), www.eso-oeb.org

ESO vertritt die Interessen der selbständigen Binnenschifffahrtsunternehmer auf europäischer Ebene.

Vereinigung europäischer Tanklagerverbände (FETSA), www.fetsa.org

Die Hauptaufgabe von FETSA besteht darin, die Entwicklung der europäischen Gesetzgebung, die Auswirkungen auf die Lagerindustrie haben könnte, zu verfolgen und das Wissen und die Kompetenz ihrer Mitglieder zur Unterstützung der Behörden bei der Erarbeitung wirk-

samer und praktikabler Vorschriften einzusetzen.

Internationale Gesellschaft der Reeder von Gastankschiffen und Betreibern von Terminals für Flüssigerdgas (SGTTO), sigtto.re-invent.net

SIGTTO ist ein gemeinnütziges Unternehmen, das gegründet wurde, um weltweit hohe Betriebsstandards und bewährte Verfahren für Gastankschiffe und Gasterminals zu fördern.

SIGTTO bietet seinen Mitgliedern fachliche Beratung und Unterstützung und vertritt deren kollektive Interessen in technischen und betrieblichen Angelegenheiten.

ISGINTT steht unter www.isgintt.org zum kostenlosen Download bereit. ■

Anzeige

Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschifffahrt e. V. Schulschiff RHEIN

Wir möchten unsere Stammbesatzung in der Aus- und Fortbildungseinrichtung zur Betreuung der Lehrgangsteilnehmer verstärken!



Wir stellen ein:

Bootsmann (m/w)

Wir bieten u.a.: unbefristeter Anstellungsvertrag, Freizeitsystem, 13. Monatsgehalt, Urlaubsgeld usw.

Ihre Aufgaben: Betreuen von Lehrgangsteilnehmern, Warten und Pflegen der Schulschiffe, Vorbereiten von Lehrgängen usw.

Ihr Profil: Ausbildung zum Binnenschiffer oder vergleichbare Ausbildung, pädagogische Kenntnisse usw.

Bei Interesse senden Sie bitte Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen direkt an:

Schulschiff RHEIN

Herrn-Kapitän Lothar Barth

Postfach 17 04 28

47184 Duisburg (Homberg)

barth@schulschiff-rhein.de

Internet: www.schulschiff-rhein.de



Der neue Fluss-See-Tanker der niederländischen Chemgas B.V. am Hafenumd in Ruhrort.

Fotos: Friedbert Barg

Einsatz hauptsächlich zwischen Norwegen und dem Rheinhafen Krefeld

Fluss-See-Tanker für Chemgas getauft

Von Friedbert Barg

Beim 6. Versuch hat's endlich geklappt. Die Sektflasche war am Bug zerschellt, die Taufpatin Susanne Lukaszewski sichtlich erleichtert - und das TMS „Typhoon“ getauft. Der Fluss-See-Tanker „Typhoon“ gehört der niederländischen Chemgas, einem Unternehmen der Duisburger Jaegers Reederei. Die Chemgas B.V. wurde 1965 durch ein

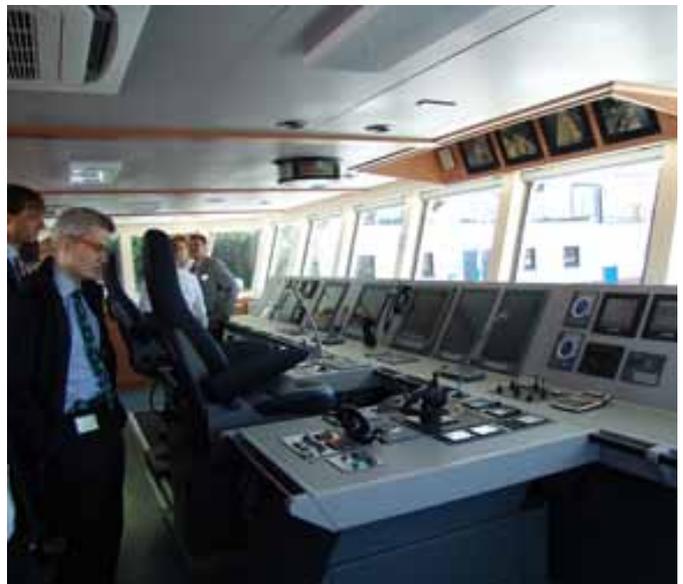
Joint-venture der damaligen Reedereien Van Ommereen und Vulcaan gegründet. Beide Unternehmen waren erfahren im Gastransport und beschlossen, ihre Kräfte zu bündeln und künftig gemeinsam den Transport insbesondere von Flüssiggasen auf den europäischen Binnenwasserstraßen durchzuführen. Anfangs wurden die Transporte mit Binnenschiffen durchgeführt, die man zu Gastankern hatte umbauen lassen, aber

irgendwann hatten die Transporte einen solchen Umfang erreicht, dass neue Spezialschiffe gebaut werden konnten und mussten. Chemgas erarbeitete sich in den Folgejahren einen ausgezeichneten Ruf im transport von Flüssiggasen und vergrößerte seine Flotte weiter.

Nach einem relativ bewegten Unternehmensleben, die Chemgas gehörte nach 35 Jahren im Besitz der Gründer, ab 1991 der



Bedienstand im Maschinenraum



Seeschiffsbrücke



Beim 6. Mal war die Sektflasche endlich zersprungen: Blumen für die erleichterte Taufpatin Susanne Lukaszewski, Ehefrau von Scharr-Geschäftsführer H.-Peter Lukaszewski (rechts hinter ihr). Ganz rechts Klaus Valentin, Geschäftsführer Reederei Jaegers, links Dr. Gunther Jaegers.



Hauptdaten LPG/C „Typhoon“

Länge ü.a.	99,95 m
Breite ü.a.	14,00 m
Tiefgang	6,21 m
Ladekapazität	2.700 m ³
Tonnage	2.410 t
Geschwindigkeit (abgeladen)	13 kn

niederländischen Vopak (vorher van Omeren) und der Thyssen Bornemisza Gruppe, beschloss die Vopak im Jahre 2003, alle Anteile an die Duisburger Jaegers Reederei zu verkaufen.

Die Jaegers Reederei ist seit 1919 als Familienbetrieb in der Binnenschifffahrt aktiv und zählt mit über 170 Schiffen und rund 300.000 Tonnen Tragfähigkeit zu den führenden Reedereien auf Europas Wasserstraßen.

„Mit der im Jahr 2003 erworbenen Chemgasflotte, zu der auch sieben Seeschiffe gehören, haben wir unsere Marktstellung in der Tankschifffahrt durch eine Spitzenposition im Flüssiggassektor weiter ausgebaut.“, heißt es in einem Unternehmensprospekt. Insgesamt gehören zur Jaegers-Gruppe die Reederei Jaegers (D), die Chemgas Shipping (NL), die Reederij Jaegers (NL), Jaegers Combitank (NL), Hansatank (L), Reederei Jaegers (CH), DTSG (A), Euro-Tankhajo (H) und CFT-Gaz (F).

Der Neubau „Typhoon“ ist als „River going Coastal type 2PG gascarrier with C type

cargo tanks“ vom Bureau Veritas klassifiziert und in Übereinstimmung mit allen maritimen Vorschriften gebaut. Das Schiff ist in Rotterdam registriert.

Die Besatzung besteht aus einem Kapitän, einem Steuermann, einem Maschinisten und drei Matrosen. Alle sind sowohl für die Binnenschifffahrt als für die Seefahrt ausgebildet und wurden unternehmensintern speziell für den Einsatz auf der „Typhoon“ geschult. Weil insbesondere die Schiffsführung auch alle erforderlichen Rheinpatente besitzt, ist die Mitnahme eines Lotsen nicht erforderlich.

Die „Typhoon“ ist vollklimatisiert und rundherum mit High-Tech ausgestattet. „Die Vollautomatisierung hilft, Kosten zu senken. So können wir günstige Transportpreise anbieten.“ Der Neubau hat rund 18 Millionen Euro gekostet. Eine technische Besonderheit ist, dass sich an Bord eine Stickstoffanlage befindet, die beim Löschen der Ladung gleichzeitig Stickstoff sozusagen „hinterherpumpt“, wodurch

das Schiff gleich wieder für die nächste Ladung aufnahmebereit ist.

Die „Typhoon“, so erklärt Dr. Gunther Jaegers, Geschäftsführer der Jaegers Reederei und der Chemgas Shipping B.V., vor der Taufe des Schiffes in Duisburg-Ruhrort, wird hauptsächlich im Verkehr zwischen Norwegen und dem Rheinhafen Krefeld eingesetzt. und Flüssiggas an die Krefelder Scharr CPC GmbH liefern. Das Unternehmen ist auf die Herstellung, Lagerung und den Vertrieb einer breiten Produktpalette an Flüssiggas, Spezialgasen sowie petrochemischen Produkten mit unterschiedlichsten Anwendungsgebieten spezialisiert. ■

Die Tankerflotte der Chemgas B.V.

Schiffsname	Inhalt in m ³	Länge	Breite
Blizzard	2280	108,0	11,4
Boeran	1493	85,0	9,5
Brise	2280	108,0	11,4
Chamsin	2280	108,5	11,4
Chinook	2280	110,0	11,4
Chubasco	2280	108,5	11,4
Cycloon	2280	110,0	11,4
Embata	1402	70,0	10,3
Emwatis	1402	70,0	10,3
Norte	1886	102,0	9,5
Rene 19	1060	83,0	9,5
Shamal	2560	106,5	11,37
Solano	2560	106,5	11,37

Existenzberechtigung auch kleinerer Einheiten unter Beweis gestellt

Doppelhüllentanker „Wotan“ getauft

Von Dipl. Ing. Volker Renner

In einem festlichen Rahmen wurde in Anwesenheit von ca. 200 geladenen Gästen und der Taufpatin Anneke Harms der Doppelhüllentanker „Wotan“ am 28. Mai 2010 bei der Groningen Shipyard in Waterhuizen/Holland getauft und seinem Eigner, der TMS Wotan GmbH & Co. KG aus Elsfleth übergeben. Vor diesem Festakt bestand für die Gäste die Möglichkeit, das Schiff zu besichtigen und die vielen Ein- und Ausbauten kennen zu lernen und zu begutachten.

Das Schiff wurde nach den Vorschriften und unter Aufsicht des Germanischen Lloyds (GL) unter der Bau-Nr. 115 komplett bei der Groningen Shipyard gebaut. Es handelt sich um einen Serien-Doppelhüllentanker. Somit war es möglich, das Schiff in einer extrem kurzen Bauzeit von nur 19 Wochen – und zwar von der Kiellegung bis zur Taufe – fertig zu stellen.

Das Schiff ist an einen erfahrenen Partikulier verpachtet, der seit 30 Jahren in der Binnen-

schiffahrt tätig ist und nun mit seiner Familie und der Besatzung das Schiff betreibt und

Hauptabmessungen TMS „Wotan“:

L =	84,68 m
B =	9,50 m
T =	3,10 m

Die Tragfähigkeit beträgt 1.592 t

inzwischen die ersten Reisen problemlos durchgeführt hat.

Finanziell begleitet wurde das Projekt durch das Unternehmen Ludwig Harms Finanzdienstleistungen e.K. in Elsfleth, über das wir in einer der nächsten Ausgaben ausführlicher berichten werden. Des Weiteren besteht ein Bereederungsvertrag zwischen dem Finanzdienstleister Ludwig Harms und dem Pächter des Tankers.

Entwurfskriterien

Vor dem Hintergrund des gestiegenen Umweltbewusstseins galt es zunächst, den zukünftigen Anforderungen an den Transport von flüssigen Gefahrgütern gerecht zu werden. Hiernach dürfen in Zukunft alle Güter, die den Regeln der ADNR unterliegen, nur noch in Doppelhüllentankern transportiert werden.

Die Umsetzung dieser Vorschrift erfolgt in Abhängigkeit der Produkte in einer 3-stufigen Übergangsphase, und zwar jeweils bis Ende 2012, 2015 und 2018. Hieraus ergibt sich, zumindest längerfristig, ein Bedarf nach Doppelhüllentankern.

Ein weiteres wesentliches Kriterium war die Option, ein möglichst großräumiges Einsatzgebiet innerhalb Europas befahren zu können. Somit kann der Tanker aufgrund seiner Abmessungen auch auf den nicht oder wenig ausgebauten Binnenwasserstraßen eingesetzt werden. Weiterhin ist das Befahren der Zone 2 innerhalb der Bundesrepublik Deutschland möglich.



Die Duisburger Heinrich Harbisch Schiffswerft lieferte Wellen- und Ruderanlagen sowie Anker und Ankerketten für TMS „Wotan“

Antriebs- und Manövrieranlage

Der Tanker verfügt über eine 1-Propeller Antriebsanlage mit einem Mitsubishi-Hauptmotor mit einer Leistung von 1278 PS. Die Reduzierung der Motordrehzahl erfolgt über ein Masson-Untersetzungsgetriebe. Der 5-flügelige Promarin Propeller läuft in einer Propellerdüse.

Aus Gründen der Vibrations- und Schallminderung sind der Hauptmotor und alle Generatoraggregate sowie das Deckshaus elastisch gelagert.

Weiterhin verfügt das Schiff über eine hydraulisch betriebene 2-Flächen Ruderanlage der Fa. Harbisch / FS-Technik. Zur Erhöhung der Manövrierfähigkeit wurde ein elektrisch betriebener 4-Kanal Verhaar Bugstrahljet eingebaut. Damit besitzt das Schiff eine

ausgezeichnete Manövrierfähigkeit, so dass auch extrem enge und kurvenreiche Bereiche befahren werden können.

Elektrische Anlage

Die Anlage wurde von der Firma Kadlec & Broedlin, Duisburg, die auch die nautische Ausrüstung lieferte, konzipiert und installiert. Die elektrische Bordversorgung erfolgt über 3 John Deere Generatoraggregate mit einer Leistung von 460 PS, 150 Ps und 75 PS. Im Normalbetrieb erfolgt die Versorgung über das 75 PS Aggregat. Im Falle des Einsatzes

der großen Ladepumpen oder der Bugstrahlanlage wird das 460 PS starke Aggregat zusätzlich eingesetzt.

Tank-, Lade- und Löschsystem

Die TMS „Wotan“ ist ein Tanker des Typs



**Vertrauen
Sicherheit
Verbundenheit**

Unter dieser Flagge sind Sie gut versichert

Wir wünschen dem TMS "Wotan" allzeit gute Fahrt!

30175 Hannover
Seelhorststr. 7
Tel: 0511 28090-0

47119 Duisburg
Harmoniestr. 40
Tel: 0203 82275

63939 Wörth/Main
Beethovenstr. 2 b
Tel: 09372 943142

E-Mail: vsv@vsv.de Internet: www.vsv.de



TMS „Wotan“ im Einsatz

Foto: A. Harms



Querstelllauf bei der Groningen-Shipyard am 17.März 2010

Foto: A. Harms

„C“. Damit besteht die Möglichkeit, neben Mineralölprodukten auch einen großen Teil chemischer Produkte zu transportieren.

Zu diesem Zweck erhielten die 5 Tanks, die über ein Gesamtvolumen von ca. 1.800 m³ verfügen, einen speziellen Schutzanstrich. Des Weiteren wurden die Tanks mit Heizschlangen für Fremdheizung und den erforderliche Überwachungs- und Sicherheitsarmaturen für ein geschlossenes System ausgestattet.

Der Öffnungsdruck beträgt 50 kPa. Weiterhin sind 2 elektrisch betriebene Bornemann Lade-Löschpumpen mit einer Förderleistung

von je 280 m³/h eingebaut. Die Gaspendelleitung ist isoliert und beheizbar.

Weitere Anlagen und Einrichtungen

Im Rahmen dieses Artikels kann auf die vielen weiteren Einrichtungen, wie beispielsweise auf das Hubsteuerhaus mit seiner Rundumsicht und der nautischen Einrichtung, auf die Überwachungsanlagen für das Tank-, Lade- und Löschesystem sowie des Maschinenbetriebs, auf die Ausrüstung und Zulassung für das Befahren der Wasserstraßen Zone 2 oder den Autokran mit einer Ausladung von 19 m, usw. nicht ausführlich eingegangen werden.

Besondere Aufmerksamkeit verdient jedoch das elastisch gelagerte Deckshaus mit 2 Wohneinheiten und die Wohnung im Vorschiff. Somit kann das Schiff auch in der Betriebsform „B“, d.h. kontinuierlich eingesetzt werden. Die Wohnungen und das Steuerhaus sind klimatisiert und werden aus Sicherheitsgründen mit Überdruck beaufschlagt.

Abschließend bleibt festzuhalten, dass es sich, nicht zuletzt auch durch die gute Zusammenarbeit mit der Werft, um eine interessante und in allen Belangen gelungene Neubaumaßnahme handelt. ■

über **100** im Dienste
Jahre der **Binnenschifffahrt**



Wir wünschen Familie Harms und der
Besatzung des neuen Tankmotorschiffes
WOTAN allzeit gute Fahrt und immer
eine Handbreit Wasser unter dem Kiel.

→ Wir lieferten Wellen- und Ruderanlage,
HADU-Anker und Ketten.

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



Blick in den offenen Maschinenraum

Foto: A. Harms

NRW-Schulministerin Barbara Sommer hat sich den MTU-Diesel kurz nach seiner Lieferung im Schiffer-Berufskolleg angesehen



Tag der Offenen Tür am 26. Juni 2010

Schiffer-Berufskolleg RHEIN jetzt mit MTU-Schiffsdiesel 8V 4000 M60 aktiv

Am Samstag den 26. Juni 2010 öffnet das Bundesweit einmalige Kompetenzzentrum für die Binnenschifffahrt - das Schiffer-Berufskolleg RHEIN - erneut die Türen für interessierte Bürgerinnen und Bürger. In diesem Jahr wird rechtzeitig zum Tag der offenen Tür der neue MTU-Schiffsdiesel 8V 4000 M60 mit mehr als 1000 PS Leistung in Betrieb genommen.

Wer in Deutschland, der Schweiz, Luxemburg und zum Teil sogar in Österreich Binnenschiffer werden will, kommt am Schiffer-Berufskolleg RHEIN in Duisburg-Homberg fast nicht vorbei. Das Berufskolleg ist die einzig selbständige Schule in Deutschland, die diesen Ausbildungsgang anbietet. Weitere Alleinstellungsmerkmale sind die Ausbildung der Fachkraft für Hafenlogistik für alle Binnenhäfen in ganz Deutschland sowie die Ausbildung von Boots- und Schiffbauern für Nordrhein-Westfalen und etliche andere Bundesländer.

Das Innere dieses ganz besonderen Berufskollegs mit den ganz außergewöhnlichen Highlights will die Schulleitung und das Kollegium interessierten Bürgern im Rahmen eines Tages der offenen Türe zeigen. Hierzu öffnet das Gebäude am Samstag den 26.

Juni 2010 ab 10 bis ca. 13 Uhr seine Pforten. Im Rahmen von Führungen werden die Räumlichkeiten präsentiert. Die Lehrkräfte laden zu Fragen und zur Diskussion über Ausbildung, Chancen und Perspektiven ein. Rechtzeitig zum Tag der offenen Türe wird die neue Hauptmaschine erstmals zum Leben erweckt. Bereits seit mehreren Wochen wird mit Hochdruck daran gearbeitet, den MTU-Motor mit der unspektakulären Bezeichnung "8V 4000 M60" in Betrieb zu nehmen. Im wahrsten Sinne atemberaubend sind dagegen die damit verbundenen Leistungsdaten wie beispielsweise 880 kW (rund 1200 PS) oder 1800 Umdrehungen pro Minute. Die Maschine hat einen solch großen Luft-Hunger, dass sie in weniger als 90 Sekunden einen ganzen Klassenraum vollständig

luftleer saugt ... - wie gesagt: Atem beraubend.

Mit Hilfe dieses Dieselmotors und des zugehörigen Motormanagements - wie bei Pkw-Motoren - lernen die Schüler künftig, wie Daten ausgelesen und interpretiert werden sowie Fehler im System gefunden werden. Passend zu dieser Anlage erhielt das Schiffer-Berufskolleg einen kompletten Simulationsstand, der alle Vorbereitungen sowie den virtuellen Start eines Dieselmotors veranschaulicht und verstehen hilft. ■

Scheepswerf Grave b.v.

Maaskade 28, Postbus 52
NL 5361 GB Grave
Tel.: 0031 (0) 486 - 472 464
Fax: 0031 (0) 486 - 475 988
e-mail: info@scheepswerfgrave.com



Wenn Sie einen professionellen Partner suchen, sollten Sie mit uns einmal Kontakt aufnehmen.

Köln-Düsseldorfer beauftragt erneut die Lobither Schiffswerft de Hoop mit einem Schiffsneubau

Die KD erweitert ihre Flotte durch den „KD Neubau 2010“

Von Friedbert Barg

Ein Namen hat der im Mai bei der Lobither Werft de Hoop in Auftrag gegebene Neubau der Köln-Düsseldorfer noch nicht, es bleibt vorläufig bei der schlichten Bezeichnung „KD Neubau 2011“, denn im Frühjahr Jahr 2011 soll das Multifunktions-schiff vom Stapel laufen und künftig zwischen Mainz und Düsseldorf unterwegs sein. Bis dahin aber, ist KD-Vorstand Norbert Schmitz sicher, wird ein Name gefunden sein.

Der Entscheidung, ein neues Eventschiff zu bauen, war eine Diskussion um den Verbleib des bisherigen - in etwa vergleichbaren - Eventschiffes „Wappen von Köln“ vorausgegangen. Norbert Schmitz: „Wir mussten entscheiden, die „Wappen von Köln“ aufwändig und mit immensem Kostenaufwand zu restaurieren - oder einen Neubau zu planen.“ Die Entscheidung fiel dann zugunsten des Neubaus aus.

Wer will die „Wappen von Köln“?

Die „Wappen von Köln“ wird noch bis Ende 2011 in Koblenz eingesetzt, dann wird sie außer Dienst gestellt. Was weiter mit ihr geschieht, können Norbert Schmitz und sein Vorstandskollege Klaus Haderler noch nicht sagen. Auf *Schiffahrt-online*-Nachfrage, ob denn eine Verwendung als Museumsschiff in Frage käme, antwortete Schmitz: „Wenn es denn jemand haben will, gerne!“



FGS „Wappen von Köln“

Die Beauftragung der Lobither Schiffswerft de Hoop war nach der Auswertung von

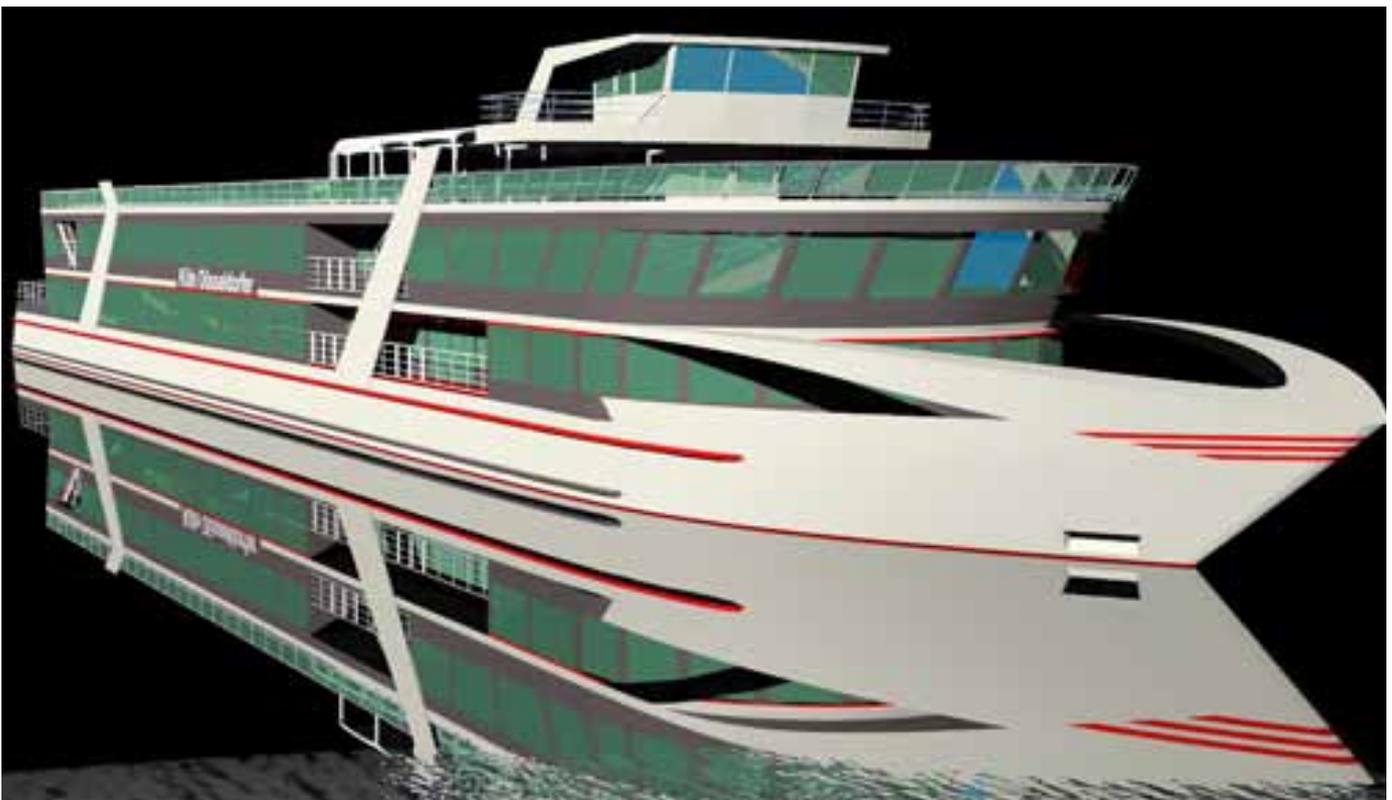


Ein Blick auf die geplante Bühne des neuen Veranstaltungsschiffes

insgesamt 10 Angeboten erfolgt, berichtet KD-Finanzchef Klaus Haderler: „Wir hatten von 10 Werften Angebote. Sechs haben im Verlaufe der Gespräche abgesagt, mit zweien haben wir enger verhandelt, de Hoop hat schließlich den Zuschlag bekommen.“ Der Neubau wird etwas 10 Millionen Euro kosten. „Und wir hatten nicht die geringsten Probleme bei der Finanzierung.“, sagte Haderler, Partner für die Finanzierung sei die Kreissparkasse Köln.

„Mit Liebe gebaut“

Einer der Gründe, die Schiffswerft de Hoop mit dem Neubau zu beauftragen, war, dass die KD dort bereits gute Erfahrungen gemacht hat. Die „Jan von Werth“ wurde bei de Hoop gebaut und der Eventkatamaran



So wird das neue Multifunktions-schiff der Köln-Düsseldorfer aussehen

„RheinEnergie“. Der Autor dieses Beitrages erinnert sich noch sehr gerne daran, dass beim Stapellauf der „RheinEnergie“ im Jahre 2004 ein Pappschild mit der Aufschrift „Mit Liebe gebaut“ an einem der beiden Rümpfe hing. Das lässt auch Gutes für den weiteren Neubau, den „KD Neubau 2011“, hoffen.

Das 85 m lange und 14 m breite Multifunktions-schiff „KD Neubau 2011“ mit einer Gesamtnutzfläche von ca. 1.600 qm verspricht, sehr aufmerksamkeitsstark zu werden. Dafür sorgt schon ein modernes Äußeres mit durchgehend bodentiefen Panoramafens-tern und zwei Aussichtssalons im vorderen Bereich des schlanken Rumpfes. Modernste Schiffsbautechnik garantiert eine stets komfortable Reise, fünf leistungsstarke und gleichzeitig vibrationsarme Motoren mit rheinischen 1.111 PS beschleunigen strom-abwärts auf bis zu 25 km/h. Mit welchen Motoren der Neubau ausgerüstet wird, steht noch nicht fest. Man sei unter anderem mit MTU, Caterpillar und Deutz im Gespräch, erklärte Norbert Schmitz.

Ausflügler jeden Alters werden bei der Fahrt über den Rhein voll auf ihre Kosten kommen: Während die kleinen Passagiere sich auf dem Spielplatz des ca. 900 qm großen Freidecks oder wahlweise an einer Konso-lenspielstation tummeln können, genießen ihre erwachsenen Begleiter vielleicht einen Snack von der Freiluftgrillstation, bevölkern



Stellten den KD Neubau 2011 und das neue Programm (siehe Seite 35) für die „Rhein-Energie“ vor (v.l.) KD-Pressesprecherin Nicole Becker, KD-Vorstände Norbert Schmitz und Klaus Hadelers sowie Traumschiff-Showproduzent Klaus Pepper und Autorin Britt Gericke.
Foto: Friedbert Barg

einen der insgesamt 750 Tischsitzplätze oder das teilüberdachte Panoramadeck. Der Aufzug zu allen Decks garantiert ein absolut barrierefreies Reisevergnügen für bis zu 1.000 Gäste.

Die inneren Werte des Neubaus sind gleichermaßen überzeugend: Ein großer Gale-riesalon mittschiffs vermittelt mit seinen bis zu sechs Metern Deckenhöhe luftige Groß-

zügigkeit. Die Bühne macht mit ihren rund 35 Quadratmetern mancher Eventlocation an Land Konkurrenz und verfügt selbstver-ständlich über modernste Bühnentechnik. Starklichtbeamer, mobile Bestuhlung, di-verse Flatscreens und kostenloser W-LAN-Empfang auf dem gesamten Schiff machen den Neubau außerdem hoch interessant für Firmenveranstaltungen aller Art. ■

Hauptdaten KD Event-Neubau

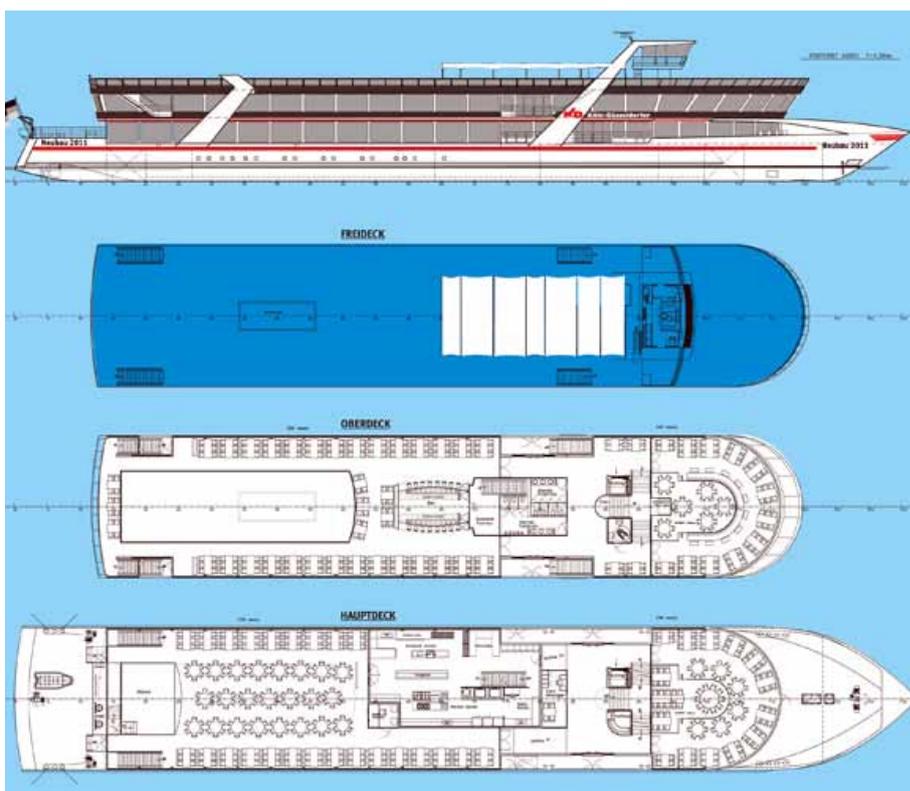
Baujahr	2011
Antriebsleistung	2.800 kw
Länge	85m
Breite	14m
Nutzfläche ca.	1.600 qm
Freideck ca.	900 qm
Deckenhöhe bis zu	6,00m

Passagiere

Tischsitzplätze	750
maximal zugelassen	1.000

Sonderausstattung

Modernes Farb- und Architekturkonzept, Klimaanlage, Zugang ebenerdig, Fahrstuhl zu allen Decks, zwei Panorama-Aussichtssalons vorne, großzügiger Galeriesalon mittig, Kinderspielplatz und Grillstation auf dem Freideck, ca. 35 qm Bühne mit Kunstlergarderobe, moderne Licht- und Soundtechnik, kostenfreier W-LAN Empfang an Bord, Leinwand, Beamer, Monitore.



Decksplan des neuen KD-Event-Neubaus

Startschuss für die Logistikplattform in Düsseldorf

Grenzüberschreitende Kooperation in der Logistik

Logistik hat auf dem Rhein eine lange Tradition. Deshalb war das älteste funktionsfähige Segelfrachtschiff „Helena“ (Stapellauf 1875) die richtige Kulisse, um den Start der grenzüberschreitenden Logistik Plattform publik zu machen. Im Frachtraum der Helena, in dem schon vor über 100 Jahren Kohle über den Rhein nach Rotterdam transportiert wurde, stellten Rainer Schäfer (Neuss-Düsseldorfer Häfen) und Wiel Aerts (com-b-nations) Themen und Ziele der neuen, grenzüberschreitenden Initiative vor. Im Hinterland der Rheinmündungshäfen Zeebrügge, Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen leben 44 Millionen Menschen. In den letzten Jahrzehnten hat sich die Logistikbranche zu einem wichtigen Wachstumsmotor in Deutschland und Nordrhein-Westfalen entwickelt. Im benachbarten Belgien und den Niederlanden gab es eine vergleichbare Entwicklung. Diese Region ist einer der größten Industriestandorte Europas, NRW ist mit Blick auf Bevölkerung und produzierendes Gewerbe das größte Bundesland, zudem liegen hier die drei größten deutschen Binnenhäfen, die eng mit den Seehäfen in Belgien und den Niederlanden zusammenarbeiten.

Über 100.000 Logistikunternehmen, davon 21.000 in NRW, sorgen für eine verlässliche Versorgung der Konsumenten und der ansässigen Industrie. In den Logistikunternehmen selbst arbeiten 860.000 Menschen und erwirtschaften 190 Milliarden € Umsatz.

Die grenzüberschreitende Vernetzung, gerade der Logistik, hat zwar in der Vergangenheit große Fortschritte gemacht, um aber in einer globalisierten Welt als Standort für Handel und Industrie wahrgenommen zu werden, muss sich die Region deutlicher positionieren und vermarkten. Diverse Probleme sind nur noch im europäischen Rahmen lösbar, gemeinsame Aktivitäten bei Ausbildung, Studium und Qualifizierung sind notwendig, um auch in Zukunft hochwertige Arbeitsplätze in der Region zu halten und neue zu schaffen.

„Bei zwei Treffen in Venlo und Düsseldorf sowie einer Fragebogenaktion haben wir die wichtigsten Themen ermittelt, die noch intensiver im grenzüberschreitenden Rahmen behandelt werden sollten“ beschreibt Wiel Aerts das bisherige Vorgehen. Dabei

haben sich Arbeitsmarkt und Ausbildung als ein Schwerpunkt bei den Themenwünschen der Befragten herausgestellt. Netzwerke und Kooperationen sind ebenso auf der Liste wie überregionales Marketing und Verbesserung der Infrastruktur. Grundsätzlich ist die Plattform offen für Themen, wichtig ist der reale Bedarf bei den logistischen Akteuren in den Regionen.

Fachverbände und Initiativen existieren in allen drei Ländern, arbeiten bisher aber weitgehend national. Für eine bessere grenzüberschreitende Vernetzung der Aktivitäten soll die neue Logistik Plattform sorgen. Auf der Agenda stehen in diesem Jahr ein trinationaler Logistik Tag, der im September in Venlo und Duisburg stattfinden soll.

Eine erste Arbeitsgruppe zum Thema „Ladungssicherung“ befindet sich in Vorbereitung. Hier existieren verschiedene landestypische Vorschriften, die noch nicht ausreichend in den Nachbarländern bekannt sind. Zusammen mit den Verbänden soll das Thema für belgische, niederländische und deutsche Teilnehmer aus dem Speditionsgewerbe umgesetzt werden, um eine Verbesserung im grenzüberschreitenden Verkehr zu erreichen.

Das Projekt wird durch die Euregio Rhein-Maas-Nord aus Mitteln des InterReg IV Programms gefördert und ist zunächst auf ein Jahr angelegt. Wenn sich in der Startphase im Jahr 2010 erfolgversprechende Projekte entwickeln lassen, wird über eine Verlängerung und Ausweitung der Logistik-Plattform nachgedacht. Die aktive Teilnahme möglichst vieler Akteure aus den drei beteiligten Ländern ist hierzu nötig und ausdrücklich erwünscht.

Weitere Information:

Belgien/Niederlande:

Wiel Aerts
T: +31 (0) 77 3200486
F: +31 (0) 77 3200518
E: waerts@com-b-nations.com

Nordrhein-Westfalen/Deutschland:

Hans-Hermann Paulsen
T: +49 (0)2841 939 628
F: +49 (0)2841 8870810
E: hpaulsen@gmx.de
<http://www.logisticsplatform-be-ge-nl.com>

MM – Multi Modal Shuttle Trimodale Plattformen an der Mosel

Anfang 2010 initiierten die Hafenbetriebe Metz (Société des Ports de Metz – SDPM) gemeinsam mit der Trierer Hafengesellschaft mbH eine Machbarkeitsstudie zur Entwicklung eines Containerdienstes per Binnenschiff und Bahn. Das Projekt wird unterstützt von der Industrie- und Handelskammer in der Moselregion (Chambre de Commerce, d'Industrie et de Services de la Moselle). Es hat zum Ziel, die Moselhäfen mit den nordeuropäischen Seehäfen zu verbinden. Weitere Ziele sind:

- die Anpassungen der Wasserstraßen- und Schieneninfrastruktur zugunsten von neuen, effizienten Transportmöglichkeiten;
- das Ersetzen bereits existierender Transportmittel durch bessere, state-of-the-art Transportlösungen, um bessere Verbindungen zwischen den europäischen Seehäfen und den Binnenhäfen an der Mosel zu ermöglichen;
- die Entwicklung eines regulären Containerdienstes per Binnenschiff und/oder Bahn, sowohl für Import als für Exportgüter.

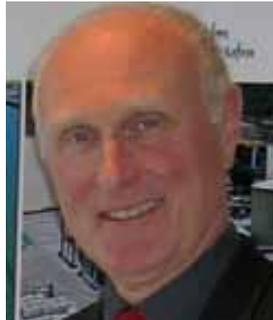
Im Rahmen einer eintägigen Konferenz werden die Ergebnisse der Studie am 19. Oktober 2010 in Metz einem europäischen Publikum vorgestellt. Die Konferenz bietet ein Forum für heutige und zukünftige Stakeholder, um mehr zu erfahren über die Möglichkeiten und um Erfahrungen auszutauschen. Deshalb ist sie interaktiv und dreisprachig aufgebaut mit vielerlei Möglichkeiten zum Netzwerken.

Die Konferenz steht allen Interessierten offen. Der Eintritt ist frei. Die Zielgruppe setzt sich zusammen aus Seehäfen, Seeterminals, Inland Terminals, Schiffs-eigner und Schiffliniendiensten, Logistikunternehmen, Lagerunternehmen, Operatoren aus den Bereichen Binnenschifffahrt, Bahn- und LKW-Transport, Speditionen und nicht zuletzt Verladern.

BÖB und DSLV im Gespräch mit dem Koordinator der Parlamentsgruppe Binnenschifffahrt

Planungssicherheit für System Wasserstraße

Um die zukünftige Rolle des Verkehrssystems „Hafen, Schiff, Wasserstraße“ darzustellen bedarf es einer umfassenden, die Aspekte Ökonomie, Ökologie und Soziales, berücksichtigenden politischen Diskussion. Davon zeigen sich der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen und der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLV) im Gespräch mit dem Koordinator der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt im Deutschen Bundestag, Torsten Staffeldt, gemeinsam überzeugt. Die Chancen liegen in der Systembetrach-



Eberhard Weiß



Torsten Staffeldt



Günter Haberland

Entsprechend vermittelten die Vorsitzenden des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr des BÖB, Eberhard Weiß und der Vorsitzende des Ausschusses Binnenschifffahrtsspedition im DSLV, Günter Haberland, die gemeinsame Vorstellung zur Vermarktung des Systems im Markt und bei der Politik. Wichtige Punkte hierbei sind sowohl die Bestätigung des SPC als „Schnittstelle“ zum

Markt, die dem Verlader Möglichkeiten zur trimodalen Nutzung kombinierter Verkehre aufzeigt, als auch eine Neujustierung der Politik.

„So richtig der Weg der Konsolidierung ist, um keine Diskussion um weitere Einnah-

findlichen Kürzungen.

So konnte zwar die Investitionslinie im Verkehrsministerium verteidigt werden, die angekündigten Kürzungen beim Personal werden, nach Meinung der Verbände, wohl aber besonders die Wasser- und Schifffahrtsver-

waltung treffen. Dies lässt den Einsatz der Mittel ggf. fraglich erscheinen.

Damit zukünftig Investitionen zeitnah durchgeführt werden können, müssen die notwendigen personellen Kapazitäten vorhanden sein. Möglich wäre in Zukunft, Planungsleistungen extern zu

mequellen wie zusätzliche Abgaben auf den Wasserstraßen zu eröffnen, um so mehr benötigen wir auch eine stärker am Markt orientierte Verwaltung“, betont Eberhard Weiß. Wenn unter dem Diktat strikten Sparens die Verwaltung reformiert werden muss, sind pauschale Stellenkürzungen der schlechteste Weg, argumentieren die Verbände gegen die derzeit in Planung be-

vergeben und diese dann aus den Investitionsmitteln zu bestreiten. „Die Nutzung des Potenzials im Markt schafft auch hier nachhaltigere Lösungen“, zeigt sich Günter Haberland als Vertreter der Nachfrageseite überzeugt. Beide Verbände bieten an, gemeinsam mit der Politik systematisch Möglichkeiten privaten Engagements bei der technischen Planung zu konkretisieren. ■

BÖB sieht Kombinierten Verkehr bei falscher Finanzpolitik gefährdet

Fehler nicht wiederholen

Zur Klausurtagung der Bundesregierung in Schloss Meseberg richtet der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen das Augenmerk der Politik noch einmal auf die Investitionsstrategie im Verkehr. Selbst unter dem Zwang zum strengen Sparen dürfen Systeminfrastrukturen nicht in Frage gestellt werden.

Die Binnenhäfen sind von der aktuellen Finanzierungsstrategie im Kombinierten Landungsverkehr mehrfach negativ betroffen. Neben der Problematik der Rückzahlungsforderungen aus der Vergangenheit, macht insbesondere die Entwicklung in der Zukunft große Sorgen.

„Die aus den Verfahren um angebliche Rückzahlungsforderungen entstandene Unsicherheit der BÖB-Mitglieder, hat zu enormer Zurückhaltung bei der Antragsstellung für den Kombinierten Verkehr geführt und diese Zurückhaltung wird jetzt als mangeln-

der Bedarf ausgelegt“, stellt BÖB-Präsident Rainer Schäfer die aktuelle Situation richtig. Tatsächlich sind es insbesondere verwaltungs- und verfahrenstechnische Probleme, die einen geringeren Bedarf suggerieren. „Hier wurde der große Fehler gemacht, diese Zahlen als Basis für die aktuellen Haushaltsplanung heranzuziehen“, so Schäfer weiter.

Damit dieser Fehler nicht zu einem strategischen Problem für den Kombinierten Verkehr wird, haben sich in der letzten Woche mehrere Verbände an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) gewandt, um die These eines geringeren Bedarfs nach Finanzmitteln für den Kombinierten Verkehr zu widerlegen.

Die drei Verbände Bundesverband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), die Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr (SGKV) und dem BÖB haben in einem

gemeinsamen Thesenpapier die wichtigsten Punkte noch einmal zusammengefasst. Eine am logistischen Umfeld ausgerichtete Neupositionierung der Förderung ist ebenso notwendig, wie gewünscht.

Die Förderung des Kombinierten Verkehrs kommt in allen politischen Konzepten zum Ausdruck, ist selbst aber noch nicht mit einer

Finanzstrategie hinterlegt: Hier muss die Politik unserer Meinung nach ansetzen! „Die Wirtschaft ist gerne bereit, das Ministerium durch die Erarbeitung entsprechender Vorschläge zu unterstützen“, so der BÖB-Präsident, „wir brauchen aber ein Zeichen, dass Kombiniertes Verkehr in Zukunft noch möglich ist.“

Das Thesenpapier der Verbände BÖB, VDV und SGKV ist auf Anfrage über die BÖB-Geschäftsstelle erhältlich. ■

Mit dem neuen Kran soll die Geräteflotte im Hafen modernisiert und die Kapazität gesteigert werden

Gottwald erhält Auftrag über Hafenmobilkran für Flusshafen Astrachan

Gottwald Port Technology GmbH (Gottwald) hat von JSC Cargo Company "Armada" einen Auftrag über einen Hafenmobilkran HMK 170 E für den Flusshafen Astrachan in Russland erhalten.

Bei dem Kran der Generation 4 handelt es sich um das erste Gerät von Gottwald, das in einem russischen Flusshafen zum Einsatz kommt. Astrachan liegt an der Wolga kurz vor der Mündung ins Kaspische Meer. Hier wird der 63-Tonnen HMK 170 E Stahl-Coils für ein am Terminal gelegenes Stahlwerk umschlagen. Die Inbetriebnahme ist für Herbst 2010 geplant.

„Gottwald genießt einen ausgezeichneten

Ruf bei russischen Terminalbetreibern und ist bekannt für erstklassige Technologie und Service“, sagte Vitaliy Cherkasov, Geschäftsführer von JSC Cargo Company "Armada". „Mit dem neuen Gerät von Gottwald wollen wir unsere Geräteflotte modernisieren und die Kapazitäten steigern. Der HMK 170 E wird uns helfen, aus dem Hafen von Astrachan einen effizienteren und attraktiveren Umschlagplatz zu machen.“

Der HMK 170 E wird vornehmlich in Häfen eingesetzt, die von Feederschiffen und anderen Schiffen bis zu 20 Meter Breite angefahren werden. Der Universalkran mit

63 Tonnen maximaler Traglast eignet sich für den Umschlag von Containern, Stückgütern und Schüttgütern mit Motorgreifern. Die 4-Seil-Greifer-Variante HMK170 EG ist die richtige Lösung für den professionellen und harten Umschlag von Schüttgütern wie z.B. Kohle, Erzen, Agrargütern, Kies oder Sand. Sowohl die Zwei-Seil- als auch die Vier-Seil-Greifer-Variante sind in Russland beliebt. Darüber hinaus werden in Russland zahlreiche Hafenschienenkrane HSK 170 EG mit Vier-Seil-Greifer zum Umschlag von General Cargo, Stahl und Schüttgütern eingesetzt. Mit individuellen Portallösungen ermöglichen sie den Verkehr von Zügen und LKWs oder den Betrieb von Förderbändern unterhalb des Portals – eine weit verbreitete Situation in Russland mit Standardspurweiten von 10,5 Metern. Aufgrund ihrer Bauweise und hohen Tragkraft ist die Hafenmobilkran-Technologie auf Schienen in Russland und andernorts als moderner, flexibler, und zugleich kostengünstiger Ersatz für veraltetes Equipment beliebt.

„Gottwald ist in vielen Seehäfen in Russland zu Hause, aber dieser Auftrag ist besonders erfreulich, da dies der erste Gottwald Hafenmobilkran in einem russischen Flusshafen sein wird. Und angesichts des großen Potenzials in Russland, einem Land mit vielen großen Strömen und Flüssen, ist dieser Kran eine wichtige Referenz“, sagte Jan Lind, Gottwalds Produkt Manager für Russland. „Zudem zeigt sich hier einmal mehr, dass unsere Hafenkranen für Terminals jeglicher Größe und Konfiguration geeignet sind.“ Erst im Frühjahr 2009 hatte Gottwald beispielsweise einen HMK 170 E an den Flusshafen von Asunción in Paraguay geliefert. In dem am Ufer des Flusses Paraguay gelegenen Hafen, der den Binnenstaat mit den Küstenhäfen verbindet, schlägt der Kran Container und Stückgüter um und trägt dazu bei, die Attraktivität der inländischen Wasserwege zu verbessern. „Aufträge dieser Art belegen, dass Gottwald gut positioniert ist, um neue Märkte zu erschließen“, so Lind.

Die Gottwald Port Technology GmbH mit Sitz in Düsseldorf, ein Tochterunternehmen der Demag Cranes AG, ist Anbieter von Hafenkranen und Technologien zur Hafenautomatisierung. Mit über 1.300 verkauften Hafenmobilkränen ist das Unternehmen Weltmarktführer in diesem Produktbereich. Im Bereich der Hafenautomatisierung bietet Gottwald Port Technology Systemlösungen, die eigene Hard- und Software umfassen. Gottwald Port Technology beliefert Kunden in ca. 100 Ländern. ■



Gottwald Hafenmobilkran HMK 170 E beim Umschlag von Containern in einem Hafen in Japan. Ein vergleichbares Gerät wird im russischen Flusshafen Astrachan Stahl-Coils umschlagen.

Bis zum Ende der Bauarbeiten im Jahr 2014 müssen 2,1 Millionen Kubikmeter Erde ausgebagert und auf Binnenschiffe verladen werden

Mobiler Großbagger im Einsatz für die Flutmulde Rees des WSA Duisburg

Seit ein Anfang Juni kommt auf der Baustelle Flutmulde Rees des Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Rhein der Großbagger „Saudade“ zum Einsatz. Das 90-Tonnen-Großgerät steht auf einer riesigen Pontonfläche und ist beim Ausbaggern der Flutmulde Rees für die grobe Profilierung der Flutmuldentrasse zuständig.

Im ehemaligen Pionierhafen Emmerich-Dornick wurde der Ponton, auf dem der Bagger steht, aus sechs Einzelementen zusammengeschrubt. Ein Schlepper brachte ihn über den Rhein zur Baustelle, wo der Großbagger mithilfe einer Rampe auf die schwimmende Plattform fuhr und dort fest justiert wurde. Seitdem baggert ein Team von Nassbaggerfahrern die Erdmassen aus dem Wasser. Der Großbagger hat die Aufgabe, das Profil der Böschungen und der Gewässersohle für die Flutmulde Rees zu

erstellen. Das erfolgt satellitengestützt bis auf den Meter genau. Anschließend übernimmt der kleinere Nassbagger P1, der aber auch immerhin an die 50 Tonnen wiegt, die feine Profilierung der Trasse. Er ist in der Lage, das gewünschte Profil der Flutmulde zentimetergenau herzustellen.

Der Großbagger Saudade, was aus dem Portugiesischen übersetzt „Sehnsucht“ heißt, baggert in Zukunft an vorderster Front und schlägt eine Art Schneise in die Bodenmassen. Bis zum Ende der Bauarbeiten im Jahr 2014 müssen 2,1 Millionen Kubikmeter Erde ausgebagert und auf Schiffe verladen werden. Das heißt für die Nassbaggerfahrer, dass sie pro Woche zwischen zehn- bis zwölftausend Kubikmeter Bodenmassen bewältigen müssen. Im Sommer wird damit begonnen, auf dem ersten Teilstück der Flutmulde Rees Schutzmatte aus geotex-

tilem Material auszulegen. Sie bilden den Untergrund für die anschließende Sicherung der Sohle mit Wasserbausteinen und dem sich hieran anschließenden ökologischen Deckwerk.

Der Bund ist Eigentümer der Bundeswasserstraßen. Er verwaltet sie durch eigene Behörden: die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV). Das Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Rhein ist eine Unterbehörde im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West. In seiner regionalen Zuständigkeit liegt u. a. der Niederrhein von der Stadtgrenze Duisburg/Krefeld bis zur deutsch-niederländischen Grenze. Der Schwerpunkt der bautechnischen Arbeiten des Amtes ist die Sohlstabilisierung des Niederrheins. Auch der Bau der Flutmulde Rees steht in diesem Zusammenhang. ■



Das 90-Tonnen-Großgerät steht auf einer riesigen Pontonfläche

Die österreichische Traditionsreederei gab das für sie bereits zehnte Flussschiff bei der renommierten Schiffswert „De Hoop“ im holländischen Lobith in Auftrag

m/s Amadeus Brilliant wird neuestes Flusskreuzfahrtschiff von Lüftner Cruises

Aufgrund der erfolgreichen Geschäftsentwicklung und stabilen Buchungslage der letzten Jahre expandiert Lüftner Cruises erneut. Die österreichische Traditionsreederei gab das für sie bereits zehnte Flussschiff bei der renommierten Schiffswert „De Hoop“ im holländischen Lobith in Auftrag, wo schon die ersten Stahlarbeiten begonnen haben. Der Premium-Flusskreuzer mit dem Namen m/s Amadeus Brilliant soll planmäßig im Mai 2011 in Dienst gestellt werden und die Amadeus-Flotte auf den Fahrgebieten Donau und Rhein ergänzen.

„In den letzten Monaten hat sich sehr klar abgezeichnet, dass wir aufgrund der überaus guten Buchungsnachfrage für die nächsten Jahre zusätzliche Kapazitäten benötigen – und das vor allem im Premium-Segment. Der erneute Zuwachs der Amadeus-Flotte ist daher nicht nur für unser Unternehmen wichtig, sondern wird auch von unseren Partnern sehr begrüßt“, so Dipl. Vw. Martina Lüftner, Mitbegründerin und Geschäftsführerin von Lüftner Cruises. Der Neubau soll vor allem die wachsende Nachfrage nach Amadeus-Schiffen auf den europäischen Märkten bedienen.

Die m/s Amadeus Brilliant präsentiert sich wie die beiden Schwesterschiffe Amadeus Elegant (2010) und Amadeus Diamond (2009) klassisch elegant mit spitz zulaufendem Bug und passt mit ihrer 110 Meter Länge perfekt in die elegante Amadeus-Flotte. Auch der von den Amadeus-Schiffen gewohnt hohe Standard in Service und Innenausstattung lässt sich auf der Amadeus Brilliant wieder finden: Schon in der stilvoll eingerichteten, 15m² großen Standard-Kabine empfängt

den Gast das Ambiente eines modernen Hotelzimmers mit Fernseher, Minibar und Designer-Bad. Über 85% der 67 Kabinen verfügen über große Panoramafenster und „French Balconies“, die die Reise zu einem unvergesslichen Erlebnis machen. Gleiches gilt für die 9 eleganten Suiten des Mozart-Decks, die den Passagieren auf 22m² eine luxuriöse Ausstattung bieten.

Neben dem eindrucksvollen Sonnendeck mit bequemen Liegestühlen, Golf Putting Green und Groß-Schach erwartet die Gäste als besonderes Highlight wieder der Amadeus Club mit Bibliothek und Internet-Zugang.

Ein Lift auf jedem Deck macht die entspannte Reise-Erfahrung jetzt noch komfortabler. Hervorstechende Besonderheit der Amadeus Brilliant: Das neue Schiff wird in einem gänzlich neu konzipierten Beleuchtungssystem erstrahlen, für das eigens ein international renommierter Lichtdesigner gewonnen werden konnte.

Jungfernfahrt auf dem Rhein

Die erste Fahrt der Amadeus Brilliant am 1.

Mai 2011 führt gleich durch die eindrucksvollen Rheinlandschaften von Straßburg nach Amsterdam.

Die restliche Saison 2011 ist der Flusskreuzer in ganz Europa unterwegs: u.a. 14 Tage von Amsterdam nach Wien, 7 Tage von Budapest bis zum Schwarzen Meer sowie Donau-Kreuzfahrten zu Advent, Weihnachten und Sylvester.

Zahlen und Fakten zur m/s Amadeus Brilliant:

- Passagiere: 150 (max.) / Crew: 40
- Länge: 110 m, Breite: 11,4 m
- Tiefgang: 1,30 m / Höhe über Wasser: 5,85 m
- 76 Außenkabinen, davon 9 Amadeus-Suiten (22 m²) mit Vollbad, TV-System, selbst regulierbarer Klimaanlage und Telefon, sowie 67 Standard-Kabinen (15 m²) mit großen Panoramafenstern und French Balconies.
- Sonnendeck mit Lido-Bar, Golf-Putting Green, Groß-Schach und Shuffleboard, Panorama-Restaurant und -Bar, Amadeus-Club, Amadeus Salon, Fitnessraum, Massage, Friseur, Bordshop, Lift. ■



Wird bei „de Hoop“ in Lobith gebaut: Flusskreuzfahrer M/s „Amadeus Brilliant“



Nautiker in allen Positionen **willkommen**

River Advice ist das führende, unabhängige Kompetenz- und Dienstleistungszentrum in der Flusskreuzfahrt. Das stark wachsende, inhabergeführte Unternehmen entwickelt Projekte in der Binnenschifffahrt für Reiseveranstalter, Investoren und Banken und übernimmt das vollständige Management von Flusskreuzfahrtschiffen.

In 2010 managen wir die Schiffe MS Alemannia, MS Avalon Affinity, MS Avalon Creativity, MS Avalon Felicity, MS Avalon Scenery, MS Bellissima, MS Britannia, MS Excellence, MS Fidelio, MS Johannes Brahms, MS Königstein, MS Olympia, MS Princesse de Provence, MS Rembrandt, MS River Art, MS River Explorer, MS River Navigator, MS River Odyssey, MS Sound of Music; MS Spirit of Caledonia und suchen zur Verstärkung unserer nautischen Abteilung für die oben genannten Schiffe und unseren Neubau **MS Avalon Luminary** (Übernahme Juni 2010) per sofort oder nach Vereinbarung Mitarbeiter für folgende Positionen:

1. und 2. Kapitäne

Ablöse Kapitäne

Maschinisten

Wir erwarten:

- Mehrjährige Erfahrung in der Binnenschifffahrt in der jeweiligen Position
- Rhein- und/oder Donaupatent in den Positionen 1. und 2. Kapitän (weitere Patente von Vorteil aber nicht Bedingung)
- Gute Fachkenntnisse in der jeweiligen Position
- Gute deutsche und/oder englische Sprachkenntnisse
- Gute Umgangsformen
- Freude am Beruf

Wir bieten:

- Eine abwechslungsreiche, selbstständige und verantwortungsvolle Tätigkeit auf einem der von uns gemanagten Flusskreuzfahrtschiffe
- Einen Schweizer Arbeitsvertrag inklusiv sozialer Absicherung (Kranken-, Renten- und Unfallversicherung)
- Eine der Position angemessene Vergütung
- Die Möglichkeit der persönlichen und fachlichen Weiterentwicklung
- Einen sicheren Arbeitsplatz in einem gesunden wachsenden Unternehmen

Ihre schriftliche Bewerbung richten Sie bitte an:

River Advice Ltd
Nauenstrasse 63A / Postfach
4002 Basel
Schweiz

oder per E-Mail an:
Mika Mihic, HR Assistant Nautik
Tel. +41 61 205 18 60
mika.mihic@riveradvice.com
www.riveradvice.com

Schiffahrt-online

Schiffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Für den Anzeigenverkauf

in

Deutschland

suchen wir eine/n

freiberuflichen Verlagsvertreter/in

Bestehende Kontakte zur Schiffahrt und ihrem wirtschaftlichen Umfeld wären wünschenswert.

Bitte richten Sie Ihre Bewerbung an

F. Barg Verlag UG

Scheidtstraße 6 - 40239 Düsseldorf

Tel. 0211-383683 - Fax 0211-383684

f.barg@schiffahrt-online.de

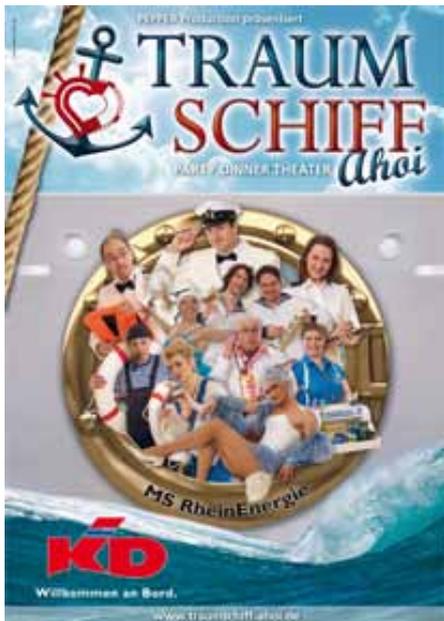
www.schiffahrt-online.de

Neues Dinnerspektakel „Traumschiff Ahoi“ exklusiv auf MS „RheinEnergie“ der Köln-Düsseldorfer

Leinen los – es ist angerichtet!

Willkommen an Bord und Leinen los! heißt es ab 10. November bei der KD, wenn die Crew der MS RheinEnergie zur neuen Käptn's Dinner Party lädt. Ein Kreuzfahrtschiff ist ein Mikrokosmos und eine vierwöchige Seereise schweißt Passagiere und Besatzung zu einer verschworenen Gemeinschaft zusammen. Das ist die Ausgangssituation der brandneuen Dinnershow, die ab November exklusiv auf MS RheinEnergie über die Bühne geht – Musik, Tanz und ganz viel Humor inklusive.

Licht aus, Tür auf, und die Parade der wunderkerzenbestückten Eisbomben kann unter dem Applaus der Passagiere beginnen. So kennt und liebt die Fernsehnation seit fast 30 Jahren den Höhepunkt des Käptn's Dinners am Ende einer jeden Traumschiff-Folge.



Dem funkensprühenden Happy End vorangegangen sind in der Regel Irrungen und Wirrungen, leidenschaftliche Geschichten und kleine zwischenmenschliche Dramen. Diese bewährte Mischung nehmen sich die Macher der neuen Dinnershow „Traumschiff Ahoi“ um Autorin Britt Gericke und Produzent Klaus Pepper zum Vorbild, um die Gäste an Bord der KD in einen parodistischen Strudel rund um das Thema Kreuzfahrten zu reißen.

Eigens für die traditionsreiche Schifffahrtslinie entstand ein ganz neuer Showtyp, der dem Eventkatamaran MS RheinEnergie gleichsam auf den schnittigen Leib geschneidert ist. Denn „Traumschiff Ahoi“ geht weit über das Angebot der bekannten Dinnershows hinaus, die kulinarische Leckerbissen mit Varieténummern garnieren. Vielmehr fließen hier die Genres während der rund dreistündigen Show munter ineinander: Varieténummern wechseln sich mit Improvisationsszenen ab, Gesangseinlagen folgen auf Mitmachaktionen. Für die mitreißende musikalische Untermalung sorgt eine vierköpfige Band, die problemlos zwischen den Musikstilen hin- und herwechselt und rheinisches Liedgut ebenso gekonnt wie Schlager und Jazzstandards präsentiert. Und immer mittendrin: der Zuschauer. Denn wer sein Ticket für „Traumschiff Ahoi“ löst, wird unmittelbar nach Betreten des Schiffes selbst Teil der Show.

Das charmante Ensemble setzt viele kleine Geschichten gekonnt zu einer rasanten Show zusammen, die das Thema Kreuzfahrten liebevoll persifliert und mit allerlei skurrilen Charakteren aufwartet. Und immer wieder die Frage: Wo ist der Kapitän? Dabei



Traumschiff-Matrose Anatol - hier bei der Präsentation des KD-Neubaus 2011 - nimmt's mit den Reparaturen an Bord nicht so ganz genau. Foto: Friedbert Barg

wird der große Saal der MS RheinEnergie zur Spielfläche für Schauspieler, Akrobaten, Zuschauer und sogar das Servicepersonal. Eingebettet in den Fortgang der Handlung wird den Gästen in bester Traumschiff-Manier ein Vier-Gänge-Menü serviert, bestehend aus einer passierten Crème vom Hokkaido Kürbis, gefolgt von Blätterteigpastetchen, Schweinefilet und einer „Traumschiff-Dessert-Variation“. Zwischendurch erfahren sie Neues vom schwerhörigen Schiffsarzt, sehen dem Frisör dabei zu, wie er versucht, seine neuesten Kreationen an den Gast zu bringen und geraten vielleicht ins Grübeln, ob nicht der Erste Offizier etwas mit dem Verschwinden des Kapitäns zu tun haben könnte.

Die außergewöhnliche Kombination aus witziger Mitmach-Show, Menü und Tanz zur Advents- und Weihnachtszeit hat an Bord der KD bereits Tradition. In den vergangenen Jahren lockte das bekannte Bonner Springmaustheater mit dem „Betriebsfest auf Rheinisch“ Freunde rasanter Improvisation. Die Nachfolgeproduktion ist noch stärker auf die besondere Atmosphäre auf der MS RheinEnergie zugeschnitten und bildet einen perfekten Rahmen für Weihnachtsfeiern aller Art – garniert mit herrlichen Ausblicken auf das nächtliche Stadtpanorama. Eine Schifftour mit über 3 Stunden bestem Showprogramm und ein im Preis enthaltenes 4-Gang Menü mit Prosecco zur Begrüßung garantieren einen grandiosen Abend.

Tickets gibt es bereits im Vorverkauf ab EUR 69,- pro Person direkt beim KD Verkaufsservice unter Tel. 0221-2088-318, Internet www.k-d.com oder an allen bekannten Vorverkaufsstellen. Termine vom 10. November 2010 bis 22. Januar 2011 in den Städten Köln, Bonn und Düsseldorf. ■



Die 90 m lange „Rheinenergie“

Während ihrer Frühjahrstagung hat sich die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) mit der Verbesserung der Bedingungen für die Rheinschiffahrt befasst

Neue Verordnung für das Schiffspersonal auf dem Rhein ab 1.7.2011 verabschiedet

Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) hat unter der Präsidentschaft von Geert van Keer, Leiter der belgischen Delegation, verschiedene Fragen bezüglich der Verbesserung der Bedingungen der Rheinschiffahrt behandelt.

Leitfaden zum Laden und Löschen von Tankschiffen

Die Zentralkommission hat die Fertigstellung des International Safety Guide for Inland Navigation Tankbarges and Terminals (ISGINNT), der unter ihrer Koordination und unter Beteiligung zahlreicher Industrieverbände entstanden ist, zustimmend zur Kenntnis genommen. Der Leitfaden ist ein wichtiger Beitrag zur weiteren Verbesserung der Sicherheit des Transports gefährlicher Güter an der Schnittstelle Schiff/Land.

Der Leitfaden wurde der Fachwelt am 8. Juni 2010 in Brüssel offiziell vorgestellt.

Wirtschaftliche Lage der Rheinschiffahrt

Zurzeit herrscht allgemein die Auffassung, dass der Tiefpunkt der Beförderungsnachfrage gegen Ende des ersten Halbjahres 2009 erreicht wurde. Ab dem vierten Quartal 2009 konnte eine Zunahme der Nachfrage in den wichtigsten Sektoren, die bei der Trockenschiffahrt und der Chemieindustrie Kunde sind, festgestellt werden. Dieser Aufwärtstrend hat sich im ersten Halbjahr 2010 bestätigt. Im Erdölsektor, auf den ca. 75 % der auf dem Rhein beförderten Mengen an Flüssigprodukten entfallen, hat sich die Beförderungsnachfrage unabhängig von den anderen Sektoren entwickelt.

Im Laufe des Jahres 2009 wurde eine beispiellose Zahl neuer Schiffe in Betrieb genommen. In der Trockenschiffahrt kamen fast 335 000 t neue Kapazität auf den Markt, in der Tankschiffahrt 230 000 t. Die meisten Schiffe waren vor der Krise bestellt und auf Kiel gelegt worden. Im Jahr 2010 dürfte die Zahl der Neuinbetriebnahmen insbesondere in der Trockenschiffahrt deutlich geringer ausfallen.

Auch wenn sich das Gleichgewicht von Angebot und Nachfrage auf dem Rheinschiffahrtsmarkt aufgrund der Zunahme der Beförderungsnachfrage in den meisten Sektoren nach und nach wieder einpendeln dürfte, bleibt die finanzielle Lage der Schiffahrtsunternehmen insgesamt besorgniserregend. Dadurch, dass in den letzten Jahren viele Investitionen mittels externer Finanzierungen getätigt wurden, ist das Gewerbe vom Verhalten der Banken sehr abhängig geworden.

Die Fachzeitschrift im Internet www.schiffahrt-online.de

Schiffahrt-online

Schiffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

So erreichen Sie uns:

Tel. +49-211-383683 Fax +49-211-383684 mail@schiffahrt-online.de

Mit **Schiffahrt-online** sind Sie immer auf dem neuesten Stand.

Klar und ohne Schnörkel.

Verabschiedung der Verordnung für das Schiffspersonal auf dem Rhein

Die Zentralkommission hat eine neue Verordnung verabschiedet, die am 1. Juli 2011 in Kraft treten wird.

Die Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (Rheinschiffspersonalverordnung, RheinSchPersV) fasst sämtliche bestehenden Rheinschiffahrtvorschriften zum Schiffspersonal zusammen. Diese waren bisher auf drei Verordnungen verteilt, nämlich:

- der Patentverordnung Rhein,
- der Verordnung über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschiffahrt,
- dem Kapitel 23 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung.

Die vorgenannte Regelungen werden somit durch die RheinSchPersV ersetzt. Im Wesentlichen bleiben die Vorschriften jedoch weitgehend unverändert, da die neue Verordnung lediglich das Ergebnis einer Neuordnung der Regelwerke zur Vereinfachung der Rheinschiffahrtsregelung ist.

Einführung von Inland AIS auf dem Rhein

Die Zentralkommission beabsichtigt, den Einbau und Betrieb von Geräten des Inland AIS, ein an die Binnenschiffahrt angepasstes automatisches Identifizierungssystem für Schiffe, die auf dem Rhein verkehren, frühestens ab 2013 verbindlich vorzuschreiben, um das Verkehrsmanagement auf dem Rhein weiter zu verbessern. Der Erwerb und der Einbau dieser Geräte werden durch nationale Programme unterstützt. Um das Gewerbe zur Inanspruchnahme dieser Programme zu ermuntern und eine vollständige Ausrüstung aller Schiffe mit dieser Technologie zu erreichen, will die ZKR über die beabsichtigte Fortentwicklung ihrer Vorschriften in diesem Bereich frühzeitig informieren.

Die Zentralkommission hat ihrer ersten Tagung im Palais du Rhin in Straßburg am 21. Juni 1920

90. Jahrestag der ersten Plenartagung der ZKR in Straßburg

gedacht. Der Generalsekretär, Jean-Marie Woehrling, hat zu diesem Anlass eine Ansprache gehalten, in der er diesen wichtigen Augenblick in der langen Geschichte der ZKR geschildert hat (der Text ist auf der Website der ZKR verfügbar).

Der vom ZKR-Sekretariat erstellte Zweijahresbericht 2008/2009 über die Tätigkeit der Zentralkommission ist zum einen auf der Website der Kommission erhältlich, zum anderen im vollständigen Wortlaut auf den folgenden Seiten dieser Ausgabe von *Schiffahrt-online* nachzulesen.

Zweijahresbericht 2008/2009

Weitere Informationen sind erhältlich bei: Zentralkommission für die Rheinschiffahrt Palais du Rhin

2, Place de la République
67082 Straßburg

Tel. 00 33 (0)3 88 52 20 10

Fax. 00 33 (0) 3 88 32 10 72

E-mail: ccnr@ccr-zkr.org

Website: <http://www.ccr-zkr.org>

Website: <http://www.ccr-zkr.org>

Die Vereinfachung, Modernisierung und Harmonisierung ihrer Regelwerke bleibt ein Hauptanliegen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)

Die ZKR warnt vor einer zu großen Anzahl von Kiellegungen und neuen Schiffen

Mitte Juni 2010 hat die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) gleichzeitig den Bericht über ihre Frühjahrsplenartagung und den Zweijahresbericht für den Zeitraum von 2008 - 2009 vorgelegt. Weil die Inhalte dieser Berichte von großer Bedeutung für die Binnenschifffahrt sind, veröffentlichen wir beide Dokumente vollständig in dieser Ausgabe von *Schifffahrt-online*. Den Bericht über die Frühjahrsitzung der ZKR finden Sie auf der vorhergehenden Seite.

Die Redaktion / fb

Einleitung

Für die ZKR war der Zeitraum 2008-2009 von intensiver Arbeit gekennzeichnet. Zahlreiche Veranstaltungen wie z.B. die Feierlichkeiten zum 140. Jahrestag der Mannheimer Akte oder der ZKR Kongress 2009 „Rheinschifffahrt und Klimawandel“ unterstreichen die Bedeutung der vergangenen beiden Jahre für die künftige Ausrichtung der ZKR und ihres Engagements.

Es konnten auf verschiedenen Ebenen Fortschritte erzielt werden und die Anpassung der ZKR an den neuen Kontext der Binnenschifffahrt weiterverfolgt werden. Die ZKR behauptet sich so als wirksames Instrument sowohl für die Delegationen der Mitgliedstaaten als auch für die Partner. Zur Unterstützung dieser verstärkten Tätigkeiten konnte das Sekretariat neues Personal einstellen und die interne Organisation verbessern.

Die ZKR befasste sich in diesem Zeitraum auf Vorschlag ihres deutschen Vorsitzes mit den folgenden thematischen und strategischen Schwerpunkten:

- Klimaschutz und Klimawandel,
- Umweltschutz,
- Fortentwicklung der Rechtsvorschriften für die Rheinschifffahrt,
- Stärkung der internationalen Zusammenarbeit,
- Verbesserung der Kommunikation zwischen der ZKR und ihrem Umfeld.

Zu all diesen Punkten konnten erhebliche Fortschritte erzielt werden.

Die Ende 2007 verabschiedeten Arbeitsprogramme wurden zufriedenstellend ausgeführt, auch wenn einige der geplanten Arbeiten nicht abschließend behandelt wurden. Ende 2009 wurde ein neues Arbeitsprogramm für den Zeitraum 2010-2011 verabschiedet (Protokoll 2009-II-6).

1) Verordnungsrechtliche Tätigkeit

Die Vereinfachung, Modernisierung und Harmonisierung ihrer Regelwerke bleibt ein Hauptanliegen der ZKR,

1) Neuordnung der Regelwerke

Im Zeitraum 2008-2009 führte die ZKR die Arbeit an der Neuordnung der Regelwerke fort.

Im 1. Halbjahr 2008 wurden mit dem Grundsatzbeschluss über die verordnungsrechtliche Tätigkeit:

- Verfahrensregeln (Annahme eines Zweijahresrhythmus für die Abänderung der Regelwerke, Einführung einer Bewertung der Notwendigkeit und Abschätzung ihrer Auswirkungen usw.) sowie
- die künftige Gliederung der Regelwerke in vier Blöcke (Vorschriften für Schiffe, Vorschriften für Personal, Verkehrsregeln, Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter) verabschiedet. Der Begriff Dienstweisung wird künftig den Begriff Richtlinie ersetzen um eine Verwechslung mit den Richtlinien der Gemeinschaft zu vermeiden.

2) Harmonisierung auf europäischer Ebene
Mit der verordnungsrechtlichen Tätigkeit der ZKR wird das Ziel der Harmonisierung

auf europäischer Ebene verfolgt, so dass die Rheinvorschriften und die Vorschriften anderer Instanzen immer stärker einander entsprechen.

Diese Annäherung findet unterschiedliche Formen in Abhängigkeit von dem jeweiligen verordnungsrechtlichen Block.

Was die technischen Vorschriften für Binnenschiffe anlangt, so war der Zeitraum 2008-2009 gekennzeichnet durch den Beschluss zur Anerkennung der Gemeinschaftszeugnisse (2008-II-12 und 2008-II-13) und durch die Ausweitung auf EU-Staaten, die nicht an den Beobachtungsmechanismen für die Anwendung dieser Vorschriften beteiligt sind (Treffen der Untersuchungskommissionen im Mai 2008). Die gemeinsame Betreuung dieser Vorschriften durch die ZKR und die EU im Rahmen eines gemeinsamen Gremiums (Gemeinsame Arbeitsgruppe JWG) ist nunmehr bewährte Praxis. In diesem Bereich ist die Harmonisierung auf europäischer Ebene bereits Wirklichkeit. Jetzt gilt es, sie unter besten Voraussetzungen umzusetzen.

Was die Regeln für die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen anlangt, so war der Zeitraum 2008-2009 ebenfalls eine entscheidende Etappe auf dem Weg zur vollständigen europäischen Harmonisierung. Mit dem Inkrafttreten des ADN-Übereinkommens am 29. Februar 2008 wird diese Regelung ab dem 28. Februar 2009 anwendbar. Mit einer EU-Richtlinie wird diese Regelung auf die gesamte EU ausgeweitet (Richtlinie 2008/68/EG).

Die ZKR hat infolgedessen 2009 einen Beschluss (2009-II-20) verabschiedet, mit dem ab 1. Januar 2011 das ADNR durch das ADN ersetzt wird, vorbehaltlich einiger Anpassungen. Deswegen verzichtet die ZKR allerdings nicht auf ihre Beteiligung in diesem Bereich; denn das Sekretariat der ZKR spielt eine wichtige Rolle für das Sekretariat und die Verwaltung des ADN-Übereinkommens. Im Übrigen wird der MD-Ausschuss weiterhin über die Koordinierung der Aktionen der ZKR-Mitgliedstaaten in diesem Bereich wachen und dafür Sorge tragen, dass Sicherheitsfragen hinsichtlich der gefährlichen Stoffe in der Gesamtproblematik der Binnen-

schiffahrt betrachtet werden. Dieser Ausschuss kümmert sich um die Vorbereitung etwaiger gemeinsamer Vorschläge für den Sicherheitsausschuss und den Verwaltungsausschuss des ADN. Dagegen wird die 1966 eingesetzte Arbeitsgruppe für gefährliche Güter aufgelöst. (Protokoll 2008-I-26).

Was die Polizeivorschriften betrifft, arbeitete die ZKR in den vergangenen zwei Jahren an der Überarbeitung des CEVNI mit, um es zu einem gemeinsamen Dokument für die gesamten Binnenwasserstraßen in Europa zu machen. Diese Arbeit führte zu einer Neufassung des CEVNI, die vom Binnenverkehrsausschuss der UN-ECE in der Februarsitzung 2010 verabschiedet wurde, was jedoch bisher nur als ein erster Schritt angesehen werden kann. Die Arbeit sollte fortgesetzt werden, mit dem Ziel einer größeren Annäherung der Polizeivorschriften und schließlich der Festlegung auf eine formelle Darstellung, die für die zuständigen Behörden aller Binnenwasserstraßen anwendbar sein kann.

Im Bereich der Personalvorschriften in der Binnenschiffahrt konnten ebenfalls große Fortschritte in Richtung Harmonisierung erzielt werden. Die einzelstaatlichen Schiffsführerzeugnisse einiger Länder wurden für den Rhein gültig erklärt (Belgien, Niederlande, Deutschland, Rumänien, Tschechische Republik, Ungarn). Dieses Prüfungsverfahren wird mit dem Ziel der gegenseitigen Anerkennung der Schiffsführerzeugnisse auf breiter Basis fortgesetzt.

Ein analoger Ansatz wurde im Bereich der Schifferdienstbücher während des Zeitraums 2008-2009 verfolgt. (Der Beschluss 2008-II-8 legte Leitlinien fest, um zu einer multilateralen Anerkennung zu gelangen). Die ZKR beteiligt sich aktiv an den ersten Schritten zur gegenseitigen Anerkennung der Befähigungen auf Grundlage von Diplomen. Anlässlich des Runden Tisches „Arbeitsmarkt und Ausbildung“, der am 19. Juni 2008 in Strasbourg stattfand, wurde die Gründung eines Ausbildungsnetzwerks (EDINNA) beschlossen, mit dem die ZKR auf verschiedenen Ebenen kooperiert.

So wurde in beträchtlichem Maße bereits jetzt die Harmonisierung der auf die Binnenschiffahrt anwendbaren Regelungen umgesetzt. Bei dieser Frage gibt es sicher noch Verbesserungsmöglichkeiten, aber sie wird nicht mehr als großes Hindernis für diesen Verkehrsträger angesehen.

3) Modernisierung und Vereinfachung der Regelwerke

Die Harmonisierung im Bereich der Regelwerke muss kombiniert werden mit ande-

ren Anliegen, insbesondere gilt dies für die ständige Modernisierung dieses Rahmens und für die Anpassung an die neuen Anforderungen dieses Verkehrsträgers.

Diesbezüglich ist der Zeitraum 2008-2009 durch ein Beschlusspaket gekennzeichnet, das dem Bemühen der ZKR Ausdruck verleiht, die ständige Anpassung der Vorschriften zu gewährleisten:

a) Technische Vorschriften für Binnenschiffe

- endgültige Verabschiedung verschiedener Anordnungen vorübergehender Art (Beschlüsse 2008-I-24, 2008-II-12 bis 15, 2009-I-19) ;
- neue Herausgabe aller Dienstanweisungen (ehemaligen Richtlinien).

Verschiedene Arbeiten wurden während dieses Zeitraums verfolgt, ohne in die Entscheidungsphase zu gelangen: Anforderungen für Steuerhäuser, freie Sicht, usw.

b) Gefährliche Güter

- Neudefinition des Begriffs umweltgefährdende Stoffe (Beschluss 2008-I-25);
- Anerkennung der ADN-Zeugnisse (Beschluss 2009-II-20).

c) Polizeimaßnahmen

- Aufhebung der gesonderten Vorschriften über Farbe und Lichtstärke von Signalleuchten und Übernahme der technischen Anforderungen in die technischen Vorschriften für Binnenschiffe (2008-II-10);
- Aufhebung der gesonderten Vorschriften für Radargeräte und Wendeanzeiger und Übernahme der technischen Anforderungen in die technischen Vorschriften für Binnenschiffe (2008-II-11);
- Endgültige Annahme verschiedener Anordnungen vorübergehender Art (2008-I-21).

Der RP-Ausschuss sprach sich ebenfalls für den Grundsatz aus, in die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung bisher national erlassene Vorschriften für Sportboote und Kleinfahrzeuge aufzunehmen. Allerdings wurde der entsprechende Wortlaut noch nicht ausgearbeitet.

Im Oktober 2009 organisierte die ZKR eine Tagung mit den Wasserschutzpolizeien der Mitgliedstaaten. Bei dieser Sitzung erfuhr die ZKR, welche konkreten Probleme es bei der Anwendung der Rheinregelwerke gibt.

d) RIS (River Information Services)

- Einführung des elektronischen Meldens (Aufhebung des Beschlusses 2008-I-22, Anwendung gemäß Beschluss 2009-I-17, siehe unten);
- Aktualisierung der Leitfäden (siehe unten).

4) Vereinfachungen im Bereich der Verwaltungsverpflichtungen

Die ZKR setzt ihre Überlegungen und Arbeiten zur Milderung der administrativen Lasten fort.

Zur Berücksichtigung der Krise und der Finanzprobleme einiger Unternehmen hat die ZKR auf Vorschlag der Niederlande einfache und schnelle Regeln für die Anwendung der Härteklausele gemäß Kapitel 24 der RheinSchUO festgeschrieben. Der Wortlaut der Empfehlung kann auf der Website der ZKR abgerufen werden.

Gemeinsam mit der JWG hat die zuständige Arbeitsgruppe der ZKR die Überarbeitung der Vorschriften hinsichtlich der Prüfungen gemäß RheinSchUO abgeschlossen, wodurch eine Vereinheitlichung und Verdeutlichung der Anforderungen in den Regelwerken erreicht wurde.

Andere Überlegungen zielen darauf ab, einige Anforderungen, die als zu bürokratisch erachtet werden, zu reduzieren.

Das Sekretariat der ZKR beteiligte sich aktiv an den Überlegungen im Anschluss an den NEA-Bericht über administrative Hemmnisse.

II) Umweltschutz und Klimawandel

Auf Anregung der deutschen Präsidentschaft hat die ZKR diese Frage zu einer der Kernfragen dieses Zweijahreszeitraums erklärt.

1) Binnenschiffahrt und Klimawandel

Der Kongress im Juni 2009 zum Thema „Rheinschiffahrt und Klimawandel – Herausforderung und Chance“ in Bonn war einer der Höhepunkte dieses Zeitraums. Er wurde Plattform für einen breiten Austausch zu diesem Thema zwischen Vertretern aus Politik, Wissenschaft, Wirtschaft und Verwaltung. Die Diskussionsbeiträge dieses Kolloquiums können auf der ZKR-Website abgerufen werden. Mit dem Beschluss 2009-II-8 zog die ZKR die Schlussfolgerungen dieses Kongresses und erarbeitete einen Arbeitsplan. Es besteht kein Zweifel daran, dass der Klimawandel langfristig auch das hydrologische System des Rheins beeinflussen wird. Aber es ist möglich, die ungünstigen Auswirkungen zu begrenzen. Die ZKR hat hier eine Führungsrolle bei den Überlegungen zur Entwicklung von Anpassungsstrategien eingenommen.

2) Reduzierung der Emissionen in der Binnenschiffahrt

Auch wenn die Binnenschiffahrt nur für einen sehr bescheidenen Teil der Schad-

stoffemissionen verantwortlich ist, beachtet die ZKR dennoch, ihren Einfluss im Sinne einer Reduzierung dieser Emissionen zur Stärkung des grünen Images und der Nachhaltigkeit der Rheinschifffahrt zu nutzen. Sie beteiligte sich engagiert an der Diskussion über die künftigen Grenzwerte für Schadstoffemissionen von Schiffsmotoren, die im Rahmen der Fortschreibung der einschlägigen Europäischen Richtlinie geführt wird (97/68/EG) und hat in diesem Zusammenhang ambitionierte Vorschläge unterbreitet. Ende 2009 war die Diskussion noch nicht abgeschlossen. Es ist zu erwarten, dass die Europäische Kommission 2010 den Vorschlag für eine Änderungsrichtlinie vorlegen wird.

Die ZKR hat sich ebenfalls zu einer Absenkung des Schwefelgehalts der Binnenschiffskraftstoffe ausgesprochen. Der Runder Tisch zu diesem Thema im Jahr 2007 gab entscheidende Richtungen vor (Absenkung auf unter 10 ppm in einem Schritt), was auch in die einschlägige Gemeinschaftsrichtlinie übertragen wurde.

3) Abfallwirtschaft

Im Bereich der Abfälle aus der Binnenschifffahrt war der Zeitraum 2008-2009 ein letzter Schritt, der zum Inkrafttreten des Abfallübereinkommens (künftig CDNI genannt) am 1. November 2009 führte. Dieser letzte Schritt wurde von besonders intensiven und komplexen, vorbereitenden Arbeiten begleitet. Für die Umsetzung dieser Arbeiten wurden spezielle Strukturen geschaffen (EXCOM-Ausschuss, CINNA-Ausschuss, usw.). Um nur einige der im Verlauf dieser zwei Jahre aufgeworfenen Fragen auf dem Weg zum Inkrafttreten des Übereinkommens zu benennen:

- Überprüfung und Aktualisierung der Vorschriften betreffend die Bordkläranlagen auf Fahrgastschiffen;
- Entwicklung der Entladebescheinigungen;
- Frage der Einbindung der neuen Regeln in die Regelwerke für den Rhein;
- Entwicklung eines Ausschreibungsverfahrens für das elektronische Bezahlsystem, Einrichtung des Verfahrens, Abschluss des Geschäfts und Ausführung dieses Geschäfts mit einem spezialisierten Unternehmen;
- Definition eines Haushaltsrahmens für die Kosten der Einrichtung des elektronischen Bezahlsystems;
- Organisation der Organe und der Regeln des Finanzausgleichs;
- Definition der Informationsmechanismen des Gewerbes zu den neuen anwendbaren Regeln (Website, usw.);

- Diskussion über Übergangsmaßnahmen usw.

Im November 2009 fand ein Kolloquium statt, das dem entsprechenden Sektor des Gewerbes die neue Architektur des Abfallwirtschaftssystems in der Rhein- und Binnenschifffahrt vorstellte. Mit dem Inkrafttreten des CDNI-Übereinkommens wurden die unter dieses Übereinkommen fallenden Institutionen eingesetzt, einerseits die Konferenz der Vertragsparteien (KVP), ein Entscheidungsgremium mit der Befugnis der Auslegung und der Diskussion der Änderungen des Übereinkommens sowie seiner Anlagen, und andererseits die internationale Ausgleichs- und Koordinierungsstelle (IAKS), die mit der Prüfung des Finanzierungssystems hinsichtlich der öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle betraut ist.

Wenn auch das Sekretariat der Zentralkommission die Aufgabe der Verwaltung dieser Organe übernommen hat, so funktionieren sie doch eigenständig in Bezug zu denen der Zentralkommission.

4) Verschiedene Präventionsmaßnahmen

Auf anderer Ebene setzte sich die ZKR mit der Verschmutzung des Rheins durch MTBE-Produkte auseinander. Sie verfolgte diese Frage gemeinsam mit anderen Organisationen wie z. B. der IKSR und dem Gewerbe. Auf der Herbstsitzung 2009 forderte sie die betroffenen Branchen zu einer Selbstverpflichtung zur Anwendung des „Leitfadens zum MTBE/ETBE-Transport über Binnengewasserstraßen“ des Verbandes der Europäischen Kraftstoff-Ether-Industrie (EFOA) (Beschluss 2009-II-14) auf.

Was die Prävention der Umweltverschmutzung infolge eines Unfalls anlangt, sind ebenfalls die Änderungen des ADN angesichts der auf der Frühjahrssitzung 2008 eingeführten Kriterien für die Gefährlichkeit der Stoffe für Gewässer und für die Gesundheit festzustellen. Diese neuen Kriterien führen dazu, dass viele neue Stoffe in Zukunft Doppelhüllenschiffen zugewiesen werden. Schließlich wurden verschiedene Initiativen der ZKR geplant, was den Umweltschutz auf der Ebene der Schifffahrtsstraßen (siehe unten, Teil zum Thema Infrastruktur) anlangt. Die ZKR nimmt ferner an Arbeiten der Europäischen Kommission teil, die ökologische Aspekte der Wasserstraßen betreffen. Ziel der ZKR dabei ist, Umweltschutz und Binnenschifffahrt miteinander in Einklang zu bringen. (Unter anderem engagiert sich die ZKR in der im Rahmen der Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie eingesetzten Strategischen Koordinationsgruppe SCG und der hinsichtlich der FFH-Richtlinien einge-

setzten Arbeitsgruppe „Rivers“). Man kann sagen, dass das Bestreben der Stärkung der Umweltschutzdimension in der Rheinschifffahrt in vielen Arbeiten der ZKR zum Ausdruck kam, die so die hohe Priorität dieses Anliegens unterstrich.

III) Wirtschaftliche Fragen

Die Zweijahresperiode 2008-2009 war gekennzeichnet durch das Aufkommen der Wirtschaftskrise 2009, aber auch durch ein außerordentlich gutes Jahr 2008.

Auf Grundlage der Beobachtung der Flottenentwicklung warnte die ZKR bereits seit einiger Zeit vor einer zu großen Anzahl von Kiellegungen und neuen Schiffen auf den Märkten und den Risiken eines strukturellen Ungleichgewichts zwischen Angebot und Nachfrage über einen längeren Zeitraum hinweg.

Eine Analyse dieser Frage ist heikel, und verschiedene Aspekte müssen unterschieden werden. Für den Bereich der Tankflotte organisierte die ZKR am 4. November 2009 mit dem Wirtschaftsausschuss einen Runden Tisch, um die komplexe Lage in diesem Marktsegment näher zu beleuchten, in dem die Unternehmen nicht nur die Auswirkungen der Wirtschaftskrise verspüren, sondern gleichzeitig sicherstellen müssen, dass im Rahmen des ADN der Übergang von einer insbesondere Einhüllenflotte zu einer Doppelhüllenflotte vonstatten geht. Die Zentralkommission wird diese Entwicklung aufmerksam verfolgen, auch was die Auswirkungen auf die wirtschaftliche Lage auf den Markt anlangt.

Hinsichtlich der Überwachung der wirtschaftlichen Lage hat die ZKR mehrfach (im Verlauf des Frühjahrsplenums 2009 und auf ihrer Beratenden Konferenz 2009) Vertreter der Berufsverbände zu Gesprächen mit den Delegationen eingeladen.

Im Rahmen ihrer Möglichkeiten hat sie den Anträgen des Gewerbes Rechnung getragen, insbesondere hinsichtlich eines Aufschubs der Fristen für Übergangsbestimmungen betreffend bestimmte technische Vorschriften.

Im Verlauf dieses Zweijahreszeitraums hat die ZKR gemeinsam mit der Europäischen Kommission einen zweiten Dreijahresvertrag für die Entwicklung eines Instruments für die Marktbeobachtung geschlossen. Dank der so gemeinsam genutzten Ressourcen konnte dieses Instrument perfektioniert und auf weitere Beobachtungsbereiche ausgedehnt werden. Insbesondere betrafen die Arbeiten Bereiche wie die Analyse der Betriebskostenentwicklung, den Arbeitsmarkt

in der Binnenschifffahrt, Schiffe mit kleinen Abmessungen, Logistiktrends. Die Veröffentlichungen im Rahmen des Programms der „Marktbeobachtung“ sind nunmehr weithin bekannt und verbreitet und werden auch geschätzt. Auf einer Sitzung der G/OM-Arbeitsgruppe vom Februar 2009 ging es insbesondere um die Methodik des Ansatzes (Dokumente können auf der Website abgerufen werden).

Die analytische und perspektivische Arbeit in diesem Rahmen diente insbesondere der Darstellung der Lage im Herbst 2009 sowie der Vorausschau für 2010, um der Europäischen Kommission und dem Gewerbe Elemente zur Einschätzung der wirtschaftlichen Lage angesichts der verordnungsrechtlichen Instrumente und Mechanismen, die ggf. einzusetzen sind, an die Hand zu geben.

Der alle drei Jahre von der ZKR organisierte Wirtschaftskongress fand im Juni 2009 in Bonn statt und befasste sich ebenfalls mit einer wichtigen wirtschaftlichen Dimension; denn neben der Frage nach der Art und Bedeutung des Klimawandels auf die Hydrologie des Rheins, wurde auf dem Kongress die Frage nach den damit zusammenhängenden wirtschaftlichen Strategien zur Anpassung an diesen Wandel aufgeworfen.

IV) Fragen betreffend die Infrastruktur der rheinischen Schifffahrtsstraßen

Im Verlauf von 2008 und 2009 (Protokolle 2008-I-27 und 2009-I-23) konnte die ZKR die Maßnahmen zur Kenntnis nehmen, die auf eine Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse in der jüngsten Vergangenheit (siehe Tabelle in der Anlage dieser Beschlüsse) abzielten.

In diesem Bereich sind mehrere Aktionen zu erwähnen:

- Aktualisierung der Tabelle hinsichtlich der Brückendurchfahrtshöhen;
- Vorbereitung eines Berichts über Liegestellen. Hierbei handelt es sich um eine wichtige Frage für die Schifffahrt, die auch vom Gewerbe aufmerksam verfolgt wird. Ein erstes Dokument wurde hierzu ausgearbeitet, und es wird zu ergänzenden Maßnahmen kommen;
- Entwicklung und Einführung eines grenzübergreifenden Alarm- und Kommunikationsverfahrens für den Fall schwerer Havarien. Die zu diesem Zweck infolge des Excelsior-Unfalls in Köln gegründete Sonderarbeitsgruppe gab ihre Ergebnisse im Herbst 2009 bekannt, die von der Plenarversammlung angenommen wurden (Beschluss 2009-II-9).

- der gemeinsam mit der IKSr organisierte Workshop „Gewässerstrukturmaßnahmen am Rhein - best practice“ vom Frühjahr 2008;

- der Ausschuss TP nahm ebenfalls an den Arbeiten der neuen, von der Europäischen Kommission gegründeten Gruppe „Flüsse“ teil, die sich mit dem Ausarbeiten konkreter Modalitäten für einen Ausgleich zwischen den Vorschriften auf Grundlage der Habitat- und Vogelschutz-Richtlinien und der Förderung der Schifffahrt befasst. Die ZKR fühlt sich angesichts der Anzahl von Schutzgebieten im Rhein oder in der Nähe des Rheins von dieser Fragestellung angesprochen. Sie fordert alle Delegationen der Mitgliedsstaaten auf, auf die Berücksichtigung der Bedürfnisse der Binnenschifffahrt in diesem Kontext zu achten.

- Eine Sondersitzung widmete sich der Nutzung und Verfügbarkeit der Schleusen des Oberrheins. Verschiedene Fragen wurden aufgeworfen hinsichtlich der maximalen Abmessungen der Verbände und der Auswirkungen der Instandhaltung der Bauwerke. Dank des Dialogs zwischen den zuständigen Behörden und den betreffenden Fachleuten konnten die meisten Fragen zufriedenstellend beantwortet werden.

Der TP Ausschuss führte seine Zusammenarbeit mit der IKSr fort, was die Beobachtung der Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie bezüglich der Aspekte, die die Schifffahrt betreffen könnten, anbelangt.

Der Ausschuss arbeitete ebenfalls an einer Bestandsaufnahme und Analyse der Beschränkungen in der Schifffahrt aufgrund unterschiedlicher Ereignisse (Festlichkeiten, Unfälle, usw.). Ein entsprechender Bericht sollte 2010 verfügbar sein.

Schließlich wird der Ausschuss regelmäßig von den Delegationen zu allen Arbeiten am Rhein befragt, die die Schifffahrt beeinträchtigen könnten. Die ZKR verabschiedete 2009 eine aktualisierte Fassung der „Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein“ (Protokoll 2009-I-22).

V) Fragen bezüglich des Personals

Der STF-Ausschuss hatte in diesem Zweijahreszeitraum eine besonders schwere Aufgabenlast.

Einige der erledigten Arbeiten wurden bereits erwähnt:

- Ausarbeitung einer neuen Regelung für Schifffahrtspersonal;

- Prüfung der Anträge auf Anerkennung einzelstaatlicher Schiffsführerzeugnisse;
- Definition einer Strategie für die multilaterale Anerkennung von Schifferdienstbüchern.

Die ZKR und ihr Sekretariat beteiligten sich ebenfalls an den Arbeiten von EDINNA und PLATINA bezüglich der Analyse der für die Binnenschifffahrt notwendigen Befähigungen und der Modalitäten ihres Erwerbs. Es geht langfristig um eine Erweiterung der Ausbildungsmodalitäten für den Erwerb des Schiffsführerzeugnisses, aber auch um die Dienstbezeichnungen Matrose und Steuermann.

Um hier Fortschritte zu erzielen, organisierte die ZKR:

- einen Runden Tisch über digitale Fahrtenschreiber (7. Oktober 2009). Bei diesem Runden Tisch trafen sich die Delegationen, die Beobachterstaaten, die Wasserschutzpolizeien, die Sozialpartner sowie verschiedene internationale Organisationen. So konnte die künftige Entwicklung der Verwendung dieser Technologie unter Berücksichtigung der möglichen Konsequenzen für die Digitalisierung anderer Elemente (Bordbücher, Schifferdienstbücher, Schiffsführerzeugnisse, usw.) skizziert werden;

- eine Anhörung bezüglich des Simulators (8. Dezember 2009) mit nationalen Experten auf Grundlage einer Vorstellung der Methodik, die von französischen Experten erarbeitet worden war. Hierbei geht es um die Vorbereitung der Definition eines internationalen Standards für die technischen Eigenschaften des Simulators. Langfristig wird eine Anlage an die Rheinregelung einen Mindeststandard für Simulatoren ermöglichen, dieses Instrument bei der Bewertung der Befähigung des Personals zu berücksichtigen. Die Ausbildung am Simulator könnte die erforderliche Fahrzeit senken und den Weg zur praktischen Prüfung erleichtern.

- eine Diskussion zur Entwicklung eines praktischen Prüfsystems parallel zu den traditionellen Prüfungsformen. Momentan befinden sich diese Diskussionen noch in der Phase der vorläufigen Überlegungen.

- Überlegungen zum Thema der in der Binnenschifffahrt verwendeten Sprachen. Dieses Thema geht über das Problem der Funktion des Personals hinaus und wirft auch die Frage nach Kommunikation zwi-

schen den Schiffen selbst bzw. zwischen Schiffen und Einrichtungen an Land auf. Doch die Ausbildung, die Fachkenntnisse und die dem Personal zur Verfügung gestellten Instrumente spielen eine wichtige Rolle. Die ZKR organisierte zu diesem Thema einen Runden Tisch am 17. Februar 2009, auf dem die verschiedenen, möglichen Aktionen definiert wurden. Die ZKR ist darauf bedacht, EDINNA bei der möglichen Entwicklung eines vereinfachten Kommunikationssystems für die Binnenschifffahrt („riverspeak“) zu unterstützen.

Allgemein betonte der Vorbereitende Ausschuss die strategische Bedeutung im Bereich der Entwicklung der Ausbildungsmodalitäten, der Erweiterung der Zugangsbedingungen zum Gewerbe und die Klärung der Aufgaben, Befähigungen und Dienstbezeichnungen für die ZKR.

Die ZKR hat ebenfalls aufmerksam und mit Sorge die auf europäischer Ebene geführten Diskussionen über die anwendbaren Regeln hinsichtlich der sozialen Sicherheit in der Binnenschifffahrt verfolgt. Die Zentrale Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer trat mehrmals zusammen, um über die Zukunft des internationalen Abkommens über die soziale Sicherheit der Rheinschiffer und die Konsequenzen des Inkrafttretens der Verordnung (EG) Nr. 883/2004 zur Koordinierung der Systeme der sozialen Sicherheit zu diskutieren. Es wurden Fragen zur Festsetzung des anwendbaren Rechts für Personal in der Binnenschifffahrt, das in mehreren Staaten arbeitet, aufgeworfen. Im Übrigen wurde das Problem des anwendbaren Systems für Arbeitnehmer aus Drittstaaten aufgeworfen, die keinen ständigen Wohnsitz in der Europäischen Union haben. Diese Fragen sind noch Gegenstand von Diskussionen der verschiedenen betroffenen Gremien.

VI) Rechtsfragen

Die ZKR war sich stets der Notwendigkeit eines angemessenen Rahmens für die Binnenschifffahrt bewusst. Verschiedene Initiativen in diesem Bereich wurden von ihr vorgetragen und unterstützt.

Während des Zeitraums 2008-2009 konzentrierten sich die Arbeiten insbesondere auf zwei Themen: Überarbeitung des CLNI-Übereinkommens und Entwurf eines Schifferausweises. Im Übrigen ist die Tätigkeit der Berufungskammer zu erwähnen.

1) Überarbeitung des CLNI-Übereinkommens

Es gab verschiedene Vorbereitungsitzungen für die Diplomatische Konferenz (am 12. Juni und am 13. November 2007, am 11. April und am 10. Oktober 2008 sowie am 4. und 5. Juni 2009) unter Beteiligung verschiedener Beobachterstaaten.

Die Überarbeitung wurde initiiert mit dem Zweck einer Ausweitung des Anwendungsbereichs des Übereinkommens, damit auch neue Staaten beitreten können.

Mehrere Staaten nutzten die Initiative, um eine Überprüfung der in der aktuellen Fassung des Übereinkommens genannten Höchstbeiträge anzulegen.

Während der erste Punkt keine größeren Schwierigkeiten bereitet, so bestehen weiterhin Meinungsverschiedenheiten zu den Haftungshöchstbeträgen.

Andere Fragen hinsichtlich der juristischen Mechanismen gemäß dem Übereinkommen sind ebenfalls Gegenstand der Diskussion. Diese fanden auf dem IVR-Kongress zu dem Thema Anfang 2009 Unterstützung.

Vor diesem Hintergrund wird jetzt angestrebt, 2011 eine Diplomatische Konferenz abzuhalten.

2) Einführung einer Bescheinigung für das Schifffahrtspersonal

Nach Abschaffung des Dreisprachenstempels wurde deutlich, dass es für Staatsangehörige aus EU-Drittstaaten, die in der Binnenschifffahrt angestellt sind, zu Schwierigkeiten bei grenzüberschreitender Ausübung ihrer Tätigkeit sowie zu Problemen bei der Kontrolle der Rechtmäßigkeit ihrer Anstellung mit Blick auf das Arbeitsrecht kommen kann, was ggf. die Staaten veranlassen könnte, eine restriktive Haltung hinsichtlich der Bedingungen für den Aufenthalt zu verfolgen.

Die Entwicklung einer Bescheinigung, die von dem für den Beförderungsunternehmer zuständigen Staat ausgestellt wird, könnte die Lage verbessern.

Mehrere Sitzungen des DF-Ausschusses widmeten sich diesem Thema.

Der DF-Ausschuss kümmerte sich ebenfalls um folgende Fragen:

- Sanktionen wegen Zuwiderhandlungen gegen das Rheinregime;
- Das Zusatzprotokoll Nr. 6 wurde noch nicht von allen Mitgliedstaaten ratifiziert. Zur Erleichterung dieser Verabschiedung hat sich die ZKR auf eine Auslegung entsprechend der Schwere der jeweiligen Zuwiderhandlung verständigt (Protokoll 2008-I-10). Im Übrigen wirft der DF-Ausschuss die Frage nach einer tiefgreifenderen Reform des Sanktionsregimes

(Artikel 34 der Mannheimer Akte) auf, die in einer Verweisung an nationales Recht bestehen könnte. Überlegungen hierzu werden fortgesetzt.

- Entwicklung einer konsolidierten Fassung der Mannheimer Akte.

3) Tätigkeiten der Berufungskammer

Die Berufungskammer verfolgte 2008 und 2009 ihre normale Tätigkeit:

2008 tagte sie zweimal: am 14. Februar und am 25. September und entschied in letzter Instanz in einer Zivilsache sowie in drei Strafsachen.

2009 trat sie dreimal zusammen: am 12. Februar, am 14. und 15. Mai sowie am 3. Dezember und entschied in letzter Instanz in fünf Zivilsachen sowie drei Strafsachen. Das Jahresende 2009 war gekennzeichnet durch das gleichzeitige Ausscheiden von vier Richtern dieses Organs:

Jürgen FROMMELT (Deutschland)

Paul HAEGEL (Frankreich)

Pim HAAK (Niederlande)

Adrian STAEHELIN (Schweiz)

Die Kammer setzt sich neu wie folgt zusammen:

Richter:

Wolfgang BALL (Deutschland)

Herman CRAEYBECKX (Belgien)

Hélène GEBHARDT (Frankreich)

Bon de SAVORNIN LOHMAN (Niederlande)

Fritz RAPP (Schweiz)

Stellvertretende Richter:

Alfred Adelbert GÖBEL (Deutschland)

Antoon VERSTREKEN (Belgien)

Bernard BANGRATZ (Frankreich)

Krijn HAAK (Niederlande)

Marie-Louise STAMM (Schweiz)

Die Herbstplenartagung 2009 war für die ZKR die Gelegenheit, die Arbeit ihrer Richter zu würdigen und den exemplarischen Charakter der Berufungskammer zu betonen, dem ersten internationalen Gericht der neueren Geschichte.

Die Rechtsprechung der Berufungskammer kann per Internet dank einer Zusammenarbeit zwischen der ZKR und der Universität Mannheim abgerufen werden.

VII) River Information Service (RIS)

Die zwei vergangenen Jahre waren in diesem Bereich von zahlreichen Veränderungen gezeichnet.

Es soll insbesondere darauf hingewiesen werden, dass die Vorschriften zur Über-

mittlung elektronischer Meldungen gemäß Beschluss 2007-II-20 nach einigen Schwierigkeiten am 1. Januar 2010 endgültig zur Anwendung kamen (s. Protokoll 2009-I-17). Am 12. Mai 2009 fand eine Informationsveranstaltung zu diesem Thema statt, bei der sich das Gewerbe mit den neuen Kommunikationssystemen vertraut machen konnte. Die Vorschriften gelten zunächst für Containerschiffe und können später auf andere Schiffstypen ausgedehnt werden.

Ein Merkblatt für Vessel Tracking & Tracing in der Binnenschifffahrt wurde erarbeitet und im September 2009 herausgegeben. Ferner wurden die bestehenden Merkblätter für Inland ECDIS, Nachrichten für die Binnenschifffahrt und elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt überarbeitet. (2008-II-20).

Die zuständigen Arbeitsgruppen entwickelten einen Leitfadens für den Einbau von Inland AIS Geräten. Dieser wird im Jahr 2010 formell verabschiedet werden.

Am 13. November 2008 organisierte die ZKR ihren dritten RIS-Workshop. Die praktischen Anwendungen und Produkte für Inland AIS, Inland ECDIS, elektronische Meldungen, Nachrichten für die Binnenschifffahrt standen im Mittelpunkt dieser Veranstaltung.

VIII) ISGINTT

Im Zeitraum 2008-2009 wurde weiterhin intensiv an der Ausarbeitung eines Leitfadens zur Best Practice im Umgang mit Mineralöl- und chemischen Produkten an der Schnittstelle Schiff-Land gearbeitet.

Ermöglicht wurden diese Bemühungen dank einer engen Zusammenarbeit zwischen der ZKR und verschiedenen anderen Organisationen wie OCIMF, IMO, EBU, CEFIC, EUROPIA, ESPO, ESO, FETSA, und SIGTTO. Der Zweck des ISGINTT ist, die Sicherheit des Transports gefährlicher Güter an der Schnittstelle von Binnentankschiffen mit anderen Fahrzeugen oder Anlagen an Land (Umschlagstellen) zu verbessern.

(Lesen Sie hierzu die detaillierten Informationen auf den Seiten 20-21 dieser Ausgabe von *Schifffahrt-online*; die Red.)

IX) Internationale Zusammenarbeit

Die europäische Binnenschifffahrt ist multipolar organisiert. Die ZKR geht davon aus, dass ein solches Modell die Dynamik und wechselseitige Anregung zwischen ihren Teilnehmern fördert, wenn alle Akteure sich um eine konstruktive Zusammenarbeit bemühen.

In diesem Geist pflegte die ZKR intensive

Kontakte mit der Europäischen Kommission, um eine verstärkte Zusammenarbeit zu erreichen. In zwei Bereichen war man hier erfolgreich, bei der Marktbeobachtung und den technischen Vorschriften für Binnenschiffe (im Rahmen der JWG). Es wird weiterhin darüber gesprochen, wie man diesen Ansatz auf Dauer festschreiben und auf andere Bereiche ausdehnen könnte.

Die ZKR schloss außerdem eine Verwaltungsvereinbarung mit der Moselkommission ab. Die beiden Kommissionen gewährten sich gegenseitig Beobachterstatus. (Protokoll 2008-I-6). Die beiden Kommissionen arbeiten bei der Fortentwicklung von CEVNI und der Harmonisierung der Polizeivorschriften eng zusammen, woraus erhebliche Synergie-Effekten resultieren.

Der traditionelle Austausch mit der Donaukommission wurde fortgesetzt.

Im Bereich Abfallbehandlung unterstützte die Zentralkommission das Projekt WANDA unter der Federführung von via-donau, das die Vorbereitung eines Netzes von Abfallannahmestellen entlang der Donau zum Gegenstand hat.

In Zusammenarbeit mit der IKSR wurden mehrere Initiativen entwickelt, insbesondere die gemeinsame Empfehlung der beiden Kommissionen zu „Gewässerstrukturmaßnahmen am Rhein“ (Protokoll 2008-I-5).

Die ZKR achtet ebenfalls darauf, ihren Beitrag zu den Initiativen der UN-ECE zu leisten.

Sie engagierte sich nachdrücklich bei der Überarbeitung von CEVNI.

Das ZKR-Sekretariat verstärkt zunehmend seine Zusammenarbeit mit PIANC und verfolgt die Arbeiten mehrerer Kommissionen dieser Organisation.

Die Zentralkommission verfolgt mit Interesse die Tätigkeit der Plattform PLATINA und beteiligt sich an mehreren ihrer Initiativen (Ausarbeitung von Berufsprofilen mit EDINNA, NEA-Bericht, Datenbank zu Innovationsprojekten und Forschungsagenda, Reflexionsgruppe über die PLATINA-Nachfolge usw.) Auch die Zusammenarbeit mit Luxemburg wurde verstärkt, dem die ZKR Beobachterstatus verlieh. (Protokoll 2009-I-2). Mit mehreren Nichtmitgliedstaaten (Tschechische Republik, Slowakei, Ungarn, Rumänien) fand im Rahmen der Anerkennung von Schiffsführerzeugnissen ein intensiver Meinungsaustausch statt. Diese Zusammenarbeit dürfte im Rahmen der Pläne zur Vorbereitung einer multilateralen Anerkennung der Schifferdienstbücher noch enger werden.

Schlussfolgerung

Anfang 2010 trat die ZKR unter belgischem Vorsitz einen weiteren Zweijahreszeitraum an, für den sie Leitlinien und neue Arbeitsprogramme (2009-II-6) festlegte, die auf der Arbeit der letzten zwei Jahre aufbauen, laufende Tätigkeiten fortsetzen und neue Schwerpunkte für die zukünftige Arbeit der ZKR setzen. ■

Die Fachzeitschrift im Internet

www.schifffahrt-online.de

Schifffahrt-online

Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

So erreichen Sie uns:

Tel. +49-(0)211-383683

Fax +49-(=)211-383684

mail@schifffahrt-online.de

Mit **Schifffahrt-online** sind Sie immer auf dem neuesten Stand.

Klar und ohne Schnörkel.