

Op alle niveaus meer samenwerken

DOOR SARAH DE PRETER

Er moet meer worden samengewerkt, zowel door particulieren als tussen de binnenvaartorganisaties. Dat was 15 september één van de conclusies van het binnenvaartforum in Mainz.

Het binnenvaartforum, een idee van de Duitse uitgeverij Hansa, werd dit jaar voor de tweede keer georganiseerd. Uwe Beckmeyer van de sociaal-democratische (oppositiepartij) SPD vindt het een uitstekend initiatief. De binnenvaart kan niet luid genoeg van zich laten horen, zei Beckmeyer. Want: "De sector wordt in Berlijn genegeerd."

Jan Veldman pleitte in Mainz namens de ESO voor meer samenwerking onder particulieren. De ESO wil het Europese reservefonds gedeeltelijk benutten om samenwerkingsverbanden te stimuleren. "Daardoor zijn we beter gewapend tegen toekomstige crises."

Maar de Europese zusterorganisatie EBU ziet niets in overheidssteun aan samenwerkingsverbanden. Dat zei Martin Staats namens het Bundesverband Deutsche Binnenschiffahrt. De BDB is lid van de EBU. Volgens Staats, die ook bestuurslid is van de Mainschiffahrts Genossenschaft (MSG), is er niets op tegen als particulieren de krachten bundelen. "Maar bij de MSG nemen we alleen nieuwe leden op als er voldoende transportvolume is. Overheidssteun zou voor ons geen reden zijn om nieuwe leden op te nemen."

Staats pleitte voor meer samenwerking tussen de (Duitse) binnenvaartorganisaties: "We zijn een kleine branche met weinig politieke slagkracht. Laten we vaker met één stem spreken." Namens de passagiersvaart bood Alexander Nothegger van Premicon aan om vaker samen op te trekken met de beroepsvaart. En Martin van Dijk van de Internationale Afdeling van Koninklijke Schuttevaer spoorde de sector aan om ook op Europees vlak te blijven samenwerken. "Laten we met elkaar het zelfvertrouwen bewaren."

Groene geesten

Er liggen dan ook genoeg uitdagingen voor de binnenvaartvertegenwoordigers in Duitsland. Niet alleen kwam verkeersminister



Martin Mauermann (rechts) deed verslag van de berging van de Waldhof. (foto's Sarah De Preter)

Ramsauer onlangs tot de vaststelling dat hij 2,5 miljard euro per jaar te kort komt om alle verkeersinfrastructuur gefinancierd te krijgen. Ook is de druk van milieubeweging

door de politiek niet gewild. "De markten moeten zichzelf redden." Martin van Dijk riep de Europese overheden op ook aandacht te hebben voor de kleine vaarwegen, maar

veel de ramp uiteindelijk gekost heeft, valt waarschijnlijk nooit helemaal te becijferen. Mauermann schat de kosten op vijf miljoen euro per dag dat op de Rijn geen scheepvaart mogelijk was. "Om nog maar te zwijgen van de imagoschade." De WSD Südwest doet momenteel onderzoek naar de oorzaken van het ongeval. Eind dit jaar wordt een tussenrapport voorgelegd.

Een andere conclusie op het binnenvaartforum was dat de sector aan haar groene imago moet werken. Motorfabrikanten, werven en andere toeleveranciers vertelden over de milieu-oplossingen die ze

momenteel ontwikkelen. Jürgen Schlieter, voorzitter van BDS Binnenschiffahrt, waarschuwde dat de groene technologie ook betaalbaar moet blijven. "We hebben geen kast vol geld. En verladers betalen voorlopig geen cent meer voor een groen schip."

Oeltrans

Tot slot werd nog over het faillissement van Oeltrans gesproken. Had men dat kunnen zien aankomen?

Nauwelijks, zei tankreder Martin Deymann, die tot de gedupeerden behoort. "Ergens vermoedden we wel dat er iets niet pluis was. Maar door het plan B dat de directie ons presenteerde hadden we lang hoop. Bovendien waren we gebonden door contracten. Een moeilijke situatie: wanneer trek je aan de noodrem?"

Michael Schatz van Bremer Inkasso geeft binnenschippers de tip het betalingsgedrag van klanten goed in de gaten te houden. "Wil iemand plotseling in schijven betalen? Of betaalt hij helemaal niet meer? Dan is het hoog tijd om te (laten) onderzoeken hoe de klant er economisch voorstaat."

Deymann: "Los daarvan moeten we weer grip krijgen op de tankvaartmarkt. We moeten ons afvragen hoeveel nieuwe dubbelwandige tankers we nog nodig hebben. En we moeten ervoor zorgen dat de vrachten weer stijgen. Anders zal Oeltrans niet het laatste faillissement in de tankvaart geweest zijn."

“Laten we met elkaar het zelfvertrouwen bewaren”

zijn de praktijk krijgen schippers een klein schip met moeite gefinancierd. De Duitse familie Mních wil graag in een wat kleiner vrachtschip investeren, maar loopt overal tegen gesloten deuren aan: "Als men al geld wil lenen, is het alleen voor projecten die groter, hoger en verder gaan."

in de praktijk krijgen schippers een klein schip met moeite gefinancierd. De Duitse familie Mních wil graag in een wat kleiner vrachtschip investeren, maar loopt overal tegen gesloten deuren aan: "Als men al geld wil lenen, is het alleen voor projecten die groter, hoger en verder gaan."

Waldhof

De familie Mních bedankte Martin van Dijk namens de Duitse particulieren voor de steun aan de schippers die wekenlang vastlagen na de Waldhof-averij op de Rijn. "Van onze organisaties hebben we niemand gezien." Waarop Martin Staats het voor de BDB opnam: "Misschien was onze directie niet ter plekke aanwezig. Maar ik kan u verzekeren: achter de schermen is ontzettend veel werk verzet."

Ook Martin Mauermann, hoofd van het WSA in Bingen, werd in Mainz geprezen voor zijn inzet na het kenteren van de Waldhof. Hoe-



Gudrun Mních: "We zouden graag in een wat kleiner schip investeren, maar de banken helpen ons niet."

MAATJE voor Olyciagers / Olyciag.

HOEVEEL KUBJ ERBJ ZEG JE?

www.waartsila.nl

FLEXFLEET NIEUWE NAAM VOOR 'KLEINE SCHEPEN'

ADVERTENTIE

Hoogendijk
Sliedrecht

OFFICIEEL WÄRTSILÄ
DEALER
BINNENVAART

MWM DEUTZ WÄRTSILÄ STORK BOLNES WERKSPoor

www.hoogendijksliedrecht.nl
© +31(0)184 49 30 30

ADVERTENTIE

ACCU'S

- traktiebatterijen van topkwaliteit
- alle accu's uit voorraad leverbaar
- vakkundige montage aan boord
- startmotor- en dynamoservice
- Mastervolt en Victron dealer

Bel 010 4293316

Van Andel
80 jaar

Powered your business

www.vanandel-rotterdam.nl
info@vanandel-rotterdam.nl

DE BINNENVAARTKRANT

REDAKTION SARAH DE PRETER | MOBIL +31 (0)6 22 70 18 93 | E-MAIL SPRETER@CHELLO.NL

„Die Waldhof-Havarie wirkt fort“

Die Havarie des Tankers Waldhof war nicht nur ein menschliches Drama, sondern sie hat auch schwer ins Geld geschlagen. Eine präzise Zahl wie viel der Unfall und die anschließende wochenlange Sperrung des Rheins gekostet hat, gibt es nicht. Martin Mauermann, Leiter des WSA Bingen, schätzt die Kosten auf rund fünf Millionen Euro pro Tag, an dem keine Schiffe die Unfallstelle passieren konnten.

„Und das ist vielleicht nicht einmal der größte Schaden, wenn man bedenkt dass die Verlässlichkeit der Binnenschifffahrt in Frage gestellt wurde.“ Dass der Rhein einen ganzen Monat komplett für die Schifffahrt gesperrt war, wie so oft behauptet, stimmt laut Mauermann nicht. Man habe alles getan um so schnell wie möglich zumindest einen Einrichtungsverkehr an der Unfallstelle zu ermöglichen. Die Havarie sei trotzdem ein GAU gewesen – rund 700 Schiffe lagen fest und konnten nicht weiterfahren.

„In unserem Amtsbereich ereignen sich jährlich 100 bis 120 Havarien“, so Mauermann. „Davon gibt es 20 um die man sich etwas intensiver kümmern muss. Sie haben das Potenzial einer Waldhof- wenn irgend etwas falsch läuft oder sich schlecht entwickelt.“

Beim WSA Bingen wird nach jeder Havarie analysiert, was bei der Havarieabwicklung hätte besser laufen



Martin Mauermann ertete beim Binnenschifffahrtsforum in Mainz viel Lob für seinen Einsatz bei der Havarie des Tankers Waldhof auf dem Rhein.

(Foto Sarah De Preter)

können. Auch von der Waldhof-Havarie hat man gelernt. Mauermann: „Bei so einer Havarie ist ein WSA allein mit seinem Wissen überfordert und braucht es einen gebündelten Einsatz.“

„Mittlerweile hat es in unserem Amtsbereich wieder Havarien gegeben. Man kann feststellen, dass die Abwicklung jetzt runder läuft. Jemanden zu kennen und schon einmal mit ihm zusammengearbeitet zu haben, ist hilfreich. Die Waldhof wirkt fort.“

Innerhalb der WSV werden momentan Szenarien erstellt, was auf den Wasserstraßen passieren könnte, und wie man sich darauf einstellen kann. Die Implementierung eines Havariekommandos, wie an der Küste, geht Mauermann einen

Schritt zu weit. „Man kann aber sicherlich einzelne Sachen daraus übernehmen.“

Aufwendige Bergung

Patric Gottschall vom Sachverständigenbüro Petermann hat sich mit der Frage befasst ob die Bergung der Waldhof wirklich fünf Wochen hätte dauern müssen. Seine Antwort lautet: Ja. „Am Anfang und am Ende ging es sehr schnell, doch in der Mitte kamen die Arbeiten schwer voran. Wegen Hochwasser gab es Anfahrtsschwierigkeiten für die Bergungsgeräte. Auch das Handling der Ladung war sehr zeitaufwendig. Außerdem lag das Bergungsmaterial in der Fahrtrinne. All diese Gründe rechtfertigen meines Erachtens die fünfwöchige Sperrung.“

Mauermann ergänzt: „Wie man mit der Ladung des Tankers – Schwefelsäure – umzugehen hat, haben wir erst in der Mitte erkannt. Darauf war keiner vorbereitet. Unter Umständen hätte ein Gas- oder Naftatanker ganz andere Probleme verursacht.“

Kann man sich gegen Verdienstauffälle durch Havarien à la Waldhof versichern? Versicherungsmakler Thomas Hartmann aus Mannheim zeigt einige Möglichkeiten auf: „Man kann Frachtverträge so gestalten, dass man bei einer Sperrung gegebenenfalls Liegegeld bekommt. Und bei einigen Versicherern kann man sich versichern gegen Liegezeiten durch unerwartete Schifffahrtssperren. Solche Versicherungen sind aber oft nur ein Tropfen auf den heißen Stein. Wenn ein Schiff in der Sperrung lag und der Ausfall erheblich war, so gibt es Möglichkeiten, um Ansprüche nach deutschem Recht geltend zu machen. Allerdings gibt es in der Binnenschifffahrt auch Haftungsbeschränkungen, auf die sich der Schädiger berufen kann.“

Parallel zu den staatsanwaltlichen Ermittlungen laufen beim WSD Südwest Untersuchungen, wie es zu dem Waldhof-Unfall kommen konnte. Der Zwischenbericht, so sagt WSD Südwest-Präsident Heinz-Josef Joeris, wird bis Ende des Jahres vorliegen. „Danach werden wir weitere Sachen untersuchen, die in den Endbericht einfließen werden.“

„Frischer Wind“

In Berlin hat sich nach einer längeren Pause das Forum Binnenschifffahrt und Logistik wieder getroffen. In Zukunft wolle man sich alle sechs Monate treffen, teilte Staatssekretär Klaus-Dieter Scheurle mit. Laut Scheurle weht ein frischer Wind durch das Forum, dessen Ziel es sei, die Binnenschifffahrt zu stärken. Für die nächste Sitzung habe man sich auf verschiedene Themen verständigt. Etwa die Modernisierung der Flotte, Ausbildung, Absicherung ausreichender Hafenkapazitäten, Infrastruktur und Ermittlung von Wachstumspotentialen.

Im Forum arbeiten die Binnenschifffahrtsverbände, die öffentlichen Binnenhäfen, Spediteure, Verlager, Werften, die Gewerkschaft ver.di und der BUND mit dem Bundesverkehrsministerium zusammen.

Ball der Schifffahrt

Am Samstag, den 12. November, findet in der Glückauf-Halle in Duisburg der jährliche Ball der Schifffahrt statt. Knapp 700 Gäste werden ein buntes Programm aus Show, Varieté und Musik erleben. Es gibt auch ein reichhaltiges Buffet sowie erlesene Tellergerichte, serviert von Duisburgs bekanntem Gastronom Frank Schwarz.

Posthum geehrt

Die Marina 2011, ein Award für herausragende Leistungen in der Binnenschifffahrt, wurde beim Forum Binnenschifffahrt in Mainz posthum an Klaus Hildebrand für dessen Lebenswerk verliehen. Der 2010 verstorbene Hildebrand war 1998 Mitgründer der Premicon AG, die er zum führenden Anbieter geschlossener Schiffsfonds mit Schwerpunkt Flusskreuzfahrten entwickelt hat. Die Premicon-Flotte umfasst heute 25 Flusskreuzfahrtschiffe, ein Hochseeschiff und neun Frachtschiffe.

Neben seiner Tätigkeit bei der Premicon war Hildebrand u.a. Geschäftsführer und Gesellschafter der Sächsischen Dampfschiffahrt GmbH und Aufsichtsratsvorsitzender der Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG. „Herrn Hildebrand ist es zu verdanken, dass die europäische Flusskreuzschifffahrt in den vergangenen Jahren einen solchen Aufschwung nehmen konnte und weltweit Anhänger und Anerkennung findet“, so Peter Tamm in seiner Laudatio. Für Klaus Hildebrand nahm seine Ehefrau, Karin Hildebrand die Ehrung entgegen.

Appell an Berlin: Strukturkrise in der Tankschifffahrt

Auf der Tankreederversammlung in Duisburg hat BDB-Präsident und Tankreeder Dr. Gunther Jaegers an das Bundesverkehrsministerium appelliert, eine Strukturkrise innerhalb des Tankschifffahrtsgewerbes anzuerkennen. Mit Verweis auf die zeitraubenden bürokratischen Regularien in Brüssel und den Mitgliedstaaten mahnte Jaegers ein schnelles Handeln an.

Dr. Jaegers stuft die Lage der Tankschifffahrt als unverändert schlecht ein. Eine Prognose zur zukünftigen Marktentwicklung kann und will er nicht abgeben.

Im Zuge der Umrüstung auf Doppelhüllentanker stoßen seit Jahren neue Doppelhüllentanker in den Markt, ohne dass alte Einhüllenschiffe in ausreichendem Maße aus dem Markt ausscheiden. Laut EBIS waren zum Jahresanfang 1.336

Tanker und Schubleichter auf den europäischen Wasserstraßen unterwegs, darunter 121 Doppelhüllenneubauten und Umbauten aus dem Jahr 2010.

Übersetzt

Weitere 70 Doppelhüllenneubauten sind für dieses Jahr vorgesehen, so dass am Ende des Jahres rund 900 Doppelhüllentankschiffe in Fahrt sein werden. Der Markt ist

damit enorm überbesetzt. Wenn die Bundesregierung eine schwere Marktstörung in der Tankschifffahrt bei der EU-Kommission anmeldet, könnte nach BDB-Angaben eine europaweite Abwrackaktion eingeleitet werden. Der BDB ist dafür die 20 Millionen Euro aus dem Reservefonds zu benutzen, um mehr als 100 Schiffe gezielt aus dem Markt zu nehmen.

Politik in Baden-Württemberg bekennt sich zum Neckarausbau

In Baden-Württemberg sprechen sich sowohl die Regierungsparteien als auch die Opposition für eine Verlängerung der 27 Neckarschleusen aus, damit 135 Meter lange Binnenschiffe in Zukunft bis Plochingen fahren können.

Wie Finanzminister Nils Schmid (SPD) und Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) angeben,

möchte die Landesregierung den Ausbau der Neckarschleusen vorantreiben. Das mache sowohl ökonomisch als ökologisch Sinn. Der Fraktionsvorsitzende der CDU im Landtag, Peter Hauk, begrüßt dieses Bekenntnis zum Neckarausbau. Landesverkehrsminister Hermann sollte nun schnell ein klares Konzept und einen Zeitplan vorlegen, fordert Hauk. Entscheidend ist je-

doch wie sich die Regierung in Berlin zu dem Thema stellt, denn der Bund trägt die Kosten für den Ausbau. Ende 2007 vereinbarten Bund und Land den Ausbau bis 2025 zu realisieren. Bis Heilbronn scheint die Verlängerung der Schleusen gesichert, doch um den Ausbau bis Stuttgart oder Plochingen wird angesichts der angespannten Haushaltslage gerungen.

Über 50 Prozent des Umschlages am Neckar laufen über Heilbronn. Im größten Neckarhafen werden jährlich rund fünf Millionen Tonnen umgeschlagen. Eine Studie zeigt, dass auch die Häfen in Plochingen und Stuttgart großes Wachstumspotenzial haben. Der Schiffsumschlag in Stuttgart könnte sich bis 2025 verdoppeln, wenn die Schleusen verlängert würden.

„Binnenschifffahrt soll sich auf ihre Stärken besinnen“



Wenn auch die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zur Zeit nicht sehr positiv sind, so hängt doch die Flagge in der Binnenschifffahrt nicht auf Halbmast. Beim Forum Binnenschifffahrt in Mainz wurden Ideen gesammelt wie man neue Märkte erschließen kann, die Überkapazität im Griff bekommt und somit wettbewerbsfähig bleibt. „Die Binnenschifffahrt sollte sich nicht kaputt reden lassen, sondern sich auf ihre Stärken besinnen“, hieß es.

In seinem Grußwort verwies der Sprecher der parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt, Torsten Staffeldt (FDP), auf die hohe Bedeutung der Binnenschifffahrt in Europa. Die Politik müsse die Rahmenbedingungen schaffen, damit der innereuropäische Binnenschiffsverkehr weiter wachsen könne. Dazu gehört laut Staffeldt die Beseitigung von Engpässen im Wasserstraßennetz, etwa auf der Donau zwischen Straubing und Vilshofen. Der rheinland-pfälzische Verkehrsstaatssekretär Jürgen Häfner sprach sich für eine weiterhin starke regionale Präsenz der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung aus. Der Bund sollte aber auch ausreichend Finanzmittel für den Ausbau der Wasserstraßen bereitstellen. Der Zeitrahmen bis 2036 für den Bau zweiter Moselschleusen halte man in Rheinland-Pfalz für viel zu lang: „Wir brauchen eine schnellere Lösung.“

Wachstum schwächt ab

Dass die Krise auch für Binnenschifffahrtsunternehmen noch nicht vorbei ist, zeigte eine Podiumsdiskussion über die aktuelle Marktlage. Zwar transportierten Binnenschiffe im vergangenen Jahr wieder mehr, doch die Frachtraten zogen nicht nach. Durch die schwierigen Rahmenbedingungen in der Eurozone trüben sich mittlerweile auch bei den Mengen wieder die Aussichten. Die MSG blickt deshalb mit „verhaltenem Optimismus“ in die zweite Jahreshälfte, wie MSG-Vorstand Martin Staats angab. In den Binnenhäfen schwächt das Wachstum langsam ab, doch B&B-Geschäftsführer Boris Kluge lässt sich davon nicht verunsichern: „Unsere Häfen verzeichnen noch keine Umschlagsrückgänge. Ich gehe davon aus, dass wir in den nächsten Jahren wieder Wachstum erleben werden, auch wenn es vielleicht nicht so viel ist wie vor der Krise.“ Die Flusskreuzschifffahrt ist aufgrund ihrer spezifischen Klientel – meist älterer Herrschaften mit einem gut gefüllten Konto – etwas weniger krisenanfällig. Doch auch hier wird laut Alexander Nothegger von der Premicon AG die Luft dünner. Die wachsenden Ansprüche der Kunden wirken sich auf den Schiffsbau und die Reisepreise aus. „Bisher mussten Veranstalter nicht viele kreative Ideen entwickeln, um eine gute Auslastung zu bekommen.

Doch in den nächsten Jahren werden neue Reiseveranstalter in den Markt hineintreten. Man wird sich wohl besser auf den Kunden einstellen müssen.“ Nothegger sprach sich für mehr Zusammenarbeit zwischen Fluss- und Güterschifffahrt aus, um mehr Gewicht in der Politik zu erreichen. „Wir sollten die Binnenschifffahrt als Ganzes betrachten.“

Mehr Zusammenarbeit

Für mehr Zusammenarbeit im Gewerbe warb auch Martin Staats, Vorstandsmitglied beim BDB. „Wir sind eine kleine Branche und haben politisch wenig Durchschlagskraft. Wir müssen an vielen Sachen arbeiten und sollten öfters mit einer Stimme reden.“ Auch auf europäischer Ebene müsse die Binnenschifffahrt das Ruder fest in die Hand nehmen und gemeinsam vorgehen. Das sagte Martin van Dijk von der niederländischen nautischen Organisation Konink-



Etwa 200 Personen hatten sich für das zweite Forum Binnenschifffahrt angemeldet. (Foto's Sarah De Preter)

lijke Schuttevaer. Trotz der schwierigen Wirtschaftslage dürfe die Branche ihr Selbstvertrauen nicht verlieren, so Van Dijk. Jan Veldman sprach sich namens der Europäischen Schiffer Organisation (ESO) für mehr Zusammenhalt unter Partikulieren aus. Sie sollten sich öfters unternehmerisch zusammenschließen und so Marktkraft beim Transportraum bündeln, so Veldman. Dadurch könne man die jetzige und künftige Krisen besser bewältigen. Die ESO möchte einen Teil der Gelder aus dem europäischen Reservefonds anwenden, um solche Zusammenschlüsse zu unterstützen. Das geht aber nur, wenn auch die Europäische Binnenschifffahrtsunion (EBU) damit einverstanden ist. Doch der BDB, der Mitglied der EBU ist, kann sich laut Martin Staats eine staatliche Förderung solcher Zusammenschlüsse nicht vorstellen. Über das Aufnehmen von neuen Mitgliedern bei der MSG sagte Staats: „Das machen wir nur, wenn Transportvolumen vorhanden ist. Eine staatliche Förderung würde uns nicht veranlassen, neue Mitglieder aufzunehmen.“

Überkapazität

Überkapazität beim Laderaum – sowohl im Trockengutbereich als auch in der Tankschifffahrt – macht den Binnenschifffahrtsunternehmen zu



Jürgen Schlieter: „Grüne Schiffstechnik muss für Partikuliere bezahlbar sein.“

schaffen. Herr Bollaert, Chef der luxemburgischen TankLux-Reederei, schlug deshalb vor, dass jeder, der ein neues Tankschiff bauen lassen will, dafür künftig eine Genehmigung beantragen muss. Eine solche Marktregulierung ist jedoch politisch nicht gewollt, wie Jan Veldman unterstrich. „Die Märkte müssen sich selbst retten. Deshalb plädiert die ESO für eine stärkere Zusammenarbeit unter Partikulie-

ren. Der LKW kommt beim Kunden besser an als das Binnenschiff. „Wir sollten unsere Vorteile besser kommunizieren“, meinte Kerstgens. „Oftmals sind wir zu intransparent. Um dem Kunden den Weg zu uns zu erleichtern, müssen wir außerdem unsere Preissysteme vereinfachen und in Hafen- und Binnenschiffstechnik investieren.“ Björn Pistol vom Beratungsunternehmen Uniconsult riet der Binnenschifffahrt, noch mehr nachzudenken über trimodale Angebote. „Man kann den Kunden nicht sagen: Ich komme heute nicht, weil Niedrigwasser ist.“ Die Seehäfen forderte Pistol auf, die Abfertigung von Binnenschiffen zu verbessern. Andreas Löffert vom Hafen Straubing-Sand warf der Binnenschifffahrt mangelnde Innovationsbereitschaft vor. Sie auf dem Gedanken auszuruhen man sei ohnehin der umweltfreundlichste Verkehrsträger, sei der falsche Weg. Der Straubinger Hafen generiere durch seine Profilierung auf Biomasse signifikantes Wachstum. Dieses Erfolgsmodell ist laut Löffert auf das ganze System Wasserstraße übertragbar: „Das Zeitalter der grünen Chemie steht bevor, nachwachsende Rohstoffe werden immer wichtiger. Das System Wasserstraße kann als einziges diese Biomassen günstig bereitstellen. Wir sollten aber auch darüber nachdenken, die Energieträger die wir verfrachten, selbst zu nutzen.“ Dass sich die Binnenschifffahrt in Sachen Umweltfreundlichkeit nicht auf ihren Lorbeeren ausruhen kann, sagte auch Thomas Guesnet der Duisburger Schiffbauversuchsanstalt DST. Er verwies auf den Energieeffizienz-Index, den Inhaber von Seeschiffen verpflichtet vorlegen müssen. Laut Guesnet ist es nur eine Frage der Zeit, bis Ver-

lader auch in der Binnenschifffahrt nach diesem Index fragen. „In Zukunft wird jeder ein A-Schiff haben wollen.“ Motorenhersteller, Schiffswerften und andere Zulieferer der Binnenschifffahrt arbeiten mit Hochdruck an umweltschonenden Antriebssystemen. Wichtig ist aber, dass solche Lösungen bezahlbar sind. Das sagte Jürgen Schlieter vom BDS Binnenschifffahrt: „Manchmal bekommt man den Eindruck, wir alle hätten einen großen Schrank voller Geld. Verlager bezahlen aber keinen Penny mehr, wenn man ein grünes Schiff hat. Schiffer leisten durchaus viel, aber ihr finanzieller Spielraum ist beschränkt.“

Stärken

Neben den Schwierigkeiten mit denen die Binnenschifffahrt anno 2011 konfrontiert wird, gibt es zum Glück auch erfreuliche Entwicklungen. So nehmen die Binnenhäfen ihre regionale Vertriebsfunktion immer besser wahr. In Wittenberge wurde vor Kurzem ein neuer Binnenhafen eröffnet. Sämtliche andere Binnenhäfen sind dabei, neben dem klassischen Gut auch neue Ladung – etwa Biomassen und Windanlagen – auf die Wasserstraße zu bringen.

In den Niederlanden wollen die Binnenschiffsorganisationen ein Modell erarbeiten, das dem Schiffer mehr Einsicht in den Markt verschaffen und ihm bei strategischen Entscheidungen helfen soll. Und immerhin, so ruft Martin Staats in Erinnerung, transportiert die Binnenschifffahrt in Deutschland zehn Prozent des Aufkommens von Industrie und Handel. „Wir sind mit 70% der Bahntonnage auf einem viel kleineren Netz unterwegs. Im Moment versuchen viele die Binnenschifffahrt kaputt zu reden, aber wir sollten uns auf unsere Stärken besinnen.“

KTB KONING TECHNISCH BEDRIJF B.V.



- Motoren Lieferbar mit ZKR (förderungsfähig)
- Austausch Motoren
- Überholung Motoren

Unsere preisen für Überholung (Einige Beispiele):

Scania	D 11	€ 8.050,-	
Scania	DS 11	€ 8.450,-	(incl. turbo)
Scania	DS 14	€ 10.850,-	(incl. turbo)
DAF	DKA 1160	€ 8.050,-	
DAF	DKS 1160	€ 8.425,-	(incl. turbo)
Mercedes	OM 402	€ 9.970,-	
Mercedes	OM 442A	€ 10.755,-	(incl. turbo)
Volvo	TD 100A	€ 8.909,-	(incl. turbo)
Volvo	TD 120A	€ 9.052,-	(incl. turbo)

Generalüberholung und Lieferung Teilen von: DAF-, Scania-, Liebherr-, MAN-, Mercedes-, MTU- und Volvo Motoren.

Koning Technisch Bedrijf B.V.
Eekhorstweg 20
7942 KC Meppel
Niederlande

T. +31 522 461 435
F. +31 522 462 060

www.ktbkoning.nl info@ktbkoning.nl