FORUM Binnenschifffahrt 2017

26.09. | Konferenzzentrum | Messegelände Kalkar

Europas wichtigster Branchentreff veranstaltet von

Binnenschifffahrt
DAS MAGAZIN FÜR TECHNIK UND LOGISTIK

SUT SCHIFFAHRT HAFEN BAHN UND TECHNIK

Hauptsponsor

Allianz Esa

Sponsoren

Bank für Schiffahrt (BfS)

UniCredit Leasing

Shell GTL Fuel Marine

www.binnenschifffahrt-online.de

Wo immer Ihr Ziel liegt. Mit unserer Finanzierung sind Sie auf Erfolgskurs.

Schiffsfinanzierung

Die UniCredit Leasing Gruppe ist seit 20 Jahren kompetenter Partner in der Finanzierung von Binnentank- und Frachtschiffen, Flusskreuzfahrt- und Fahrgastschiffen sowie Hafenschleppern.

unicreditleasing.de

Das Leben ist voller Höhen und Tiefen. Wir sind für Sie da.

Willkommen bei der UniCredit Leasing

Grußwort

Mittlerweile schon zum fünften Mal organisieren die beiden führenden maritimen Publikationen »Binnenschifffahrt« aus dem Schiffahrts-Verlag »Hansa« und »Schifffahrt und Technik» gemeinsam das Forum Binnenschifffahrt – in diesem Jahr erstmals parallel zur Fachmesse »Shipping |Technics | Logistics« in Kalkar.

Gerade wurde ein neuer Bundestag gewählt, es wird also eine neue Regierung und vielleicht auch Neubesetzungen in den Ministerien geben. Die Aufgaben aber bleiben die alten: Wer den drohenden Verkehrsinfarkt auf vielen Straßen und Bahnstrecken vermeiden will, sollte die Binnenschifffahrt stärken. Einige ermutigende Signale wurden in der zurückliegenden Legislaturperiode gesetzt, doch ist es wohl Konsens, dass das Potenzial noch lange nicht ausgereizt ist. Vor allem auf der politischen Bühne gäbe es wohl eine Reihe von Möglichkeiten, die Wettbewerbsbedingungen für den umweltfreundlichsten aller Verkehrsträger weiter zu verbessern.

Eine Stagnation bei der beförderten Gütermenge (221 Mio. t) und ein Rückgang bei der Transportleistung (54,3 Mrd. tkm) sind nicht Gott gegeben! Der Trend muss auf Wachstum gesetzt werden. Dazu gehört dann aber auch, marktgerechte Regularien und Rahmenbedingungen zu schaffen. Die Binnenschifffahrt darf nicht durch weitere Abgaben belastet werden, während gleichzeitig die Bahn bei den Kosten entlastet wird. Das ist kontraproduktiv und keine vorausschauende Verkehrspolitik.

Die Motorentechnik ist in diesem Jahr ein klarer Schwerpunkt beim »Forum Binnenschifffahrt« und zieht sich als roter Faden durch insgesamt drei Workshops. Freuen Sie sich auf Einschätzungen und Erklärungen von ausgewiesenen Experten zu dem heutigen Stand der Dieselmotoren, zu alternativen Antriebskonzepten, zu bewährten und künftigen Innovationen bis hin zu den Verheißungen der Digitalisierung. »Vom Diesel zu Bits and Bytes« heißt deshalb unser Motto. Wie gewohnt wollen wir die einzelnen Themen hintergründig und praxisorientiert in Vorträgen und Diskussionen behandeln.

Wir sind stolz drauf, bei unserem Forum – ebenfalls zum fünften Mal – die Verleihung des »Europäischen Innovationspreises Binnenschifffahrt«, gestiftet von unserem Hauptsponsor Allianz Esa EuroShip, erleben zu können. Dieser Preis soll außergewöhnliche Ideen und Konzepte würdigen, die eine Vorbildfunktion für die Branche haben.

Es ist uns erneut gelungen, ein spannendes Programm zusammenzustellen. Wir wünschen Ihnen einen interessanten und erkenntnisreichen Tag mit vielen Eindrücken und Gesprächen. Wenn Sie mögen, lassen Sie mit uns zusammen das Forum bei der Dock&Rock-Party hier in Kalkar ausklingen.

Krischan Förster
Chefredakteur

Vom Diesel zu Bits und Bytes

Dienstag | 26. September | Konferenzzentrum | Raum Kalkar

Programm

Veranstaltungsort: Konferenzzentrum, Raum Kalkar

08:00 Registrierung, Empfang mit Kaffee/Imbiss

09:00 **Eröffnung: Krischan Förster,** Chefredakteur BINNENSCHIFFFAHRT

09:05 **Grußwort: Stefan Franke,** Mitglied der Geschäftsleitung der Allianz Esa EuroShip GmbH

09:15 Keynote-Speech:
»Digitalisierung der Wasserstraßen – Wachstumsimpulse für die Binnenschifffahrt?«
Gerd Deimel, Vorsitzender Deutsches Seeverladerkomitee im BDI (DSVK),
Sprecher der VCI Initiative Infrastruktur beim Verband der Chemischen Industrie (VCI)

Workshop I: Die EU-Motorenrichtlinie NRMM (Non Road Mobile Machinery Emissions) ab 2019 und ihre Umsetzung in die Praxis

09:30 **Einführung ins Thema:** Krischan Förster

09:35 **Kurzstatements** von führenden Vertretern der Motorenindustrie
Stand der Technik, neue Motoren, Nachfrage und Angebot, Finanzierung
Björn Luttert (MTU), Heiner Pranger (August Storm), Kurt-Eric Gail (MAN)

10:05 **Podiumsdiskussion:**
Technische Herausforderungen für Schiffsmotoren, begrenzte Ressourcen: Was ist in der Praxis möglich?

- Rainer Bauer (MSG-Werft)
- Christoph Garrelmann (Reederei Deymann)
- Dieter Schneider (Bank für Schiffahrt)
- Herbert Berger (Rhenus Schiffsmanagement)

10.30 Transfer zur Ausstellungseröffnung in der Hanse-Halle der Messe Kalkar

10.45 **Begrüßung der Aussteller und Teilnehmer des Forums Binnenschifffahrt**
im Foyer der Hanse-Halle
Ansprache: **Reinhard Klingen**, BMVI, Abteilungsleiter Wasserstraßen und Schifffahrt

11:00 **Öffnung der Messe für Besucher**

11.25 **Eröffnung der Fachmesse »Shipping | Technics | Logistics« Kalkar 2017**
Eröffnungsrede: **Martin Staats**, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB): »System Wasserstraße – Wachstumsfaktor für die Wirtschaft«

11.40 **Verleihung des Innovationspreises Binnenschifffahrt**,
gestiftet von der Allianz Esa EuroShip GmbH
Laudatio: Klaus Krahnke, Leiter Marktmanagement Allianz Esa EuroShip GmbH

12:00 Mittagspause

Workshop II: Alternative Antriebe und Kraftstoffe

13:00 Impulsreferat und Fragerunde: Überblick über das Motorenförderprogramm des Bundes
Petra Schreier-Endres, Dezernatsleiterin GDWS

13:45 Kurzstatements à 15 Minuten:

- LNG – Kraftstoff, Flotte, Infrastruktur (Jan Willem Drijver, Pitpoint Clean Fuels)
- GTL – Erfahrungen und Potenzial (Frank Böhm, HBS)
- »Der FLEX-Tunnel – von der Idee zum Patent und zur Realisierung«
  Joachim Zöllner (DST), Steffen Augspurger (Heinz Mertz & Co),
  Edwin van Buren (Van der Velden Marine Systems)

Workshop III: Innovationen und ihre Umsetzung Beispiele für eine erfolgreiche Verbindung von Theorie und Praxis

14:30 Impulsreferat: Überblick Innovationen und technischer Ausblick (DST)

14:45 Podiumsdiskussion:

- Dirk Sobotka (A-Rosa): Innovationen in der Fahrgast- und Kreuzfahrtschifffahrt
- Prof. Gerd Holbach (TU Berlin): SB »Elektra« – Antrieb mittels Brennstoffzelle
- Stefan Fischer (exomission): KWE – Von der Kraftstoffersparnis zum Umweltproblem-Löser
- Bernhard Franken (Tehag): SCR und Partikelfilter – Top oder Flop?
- Tobias Allebrodt (SpecTec): Chancen des Schiffs- und Flottenmanagements
- Christian Hochbein (GS Yard): Marinisierte Lkw-Motoren – Ausweg aus dem Dilemma?

15:45 Kaffeepause

Workshop IV: Logistik 4.0: Chancen und Herausforderungen für die Binnenschifffahrt

16:15 Impulsreferat: Martin Staats, Vorstand MSG, Präsident BDB

16:30 Podiumsdiskussion:

- Gerd Deimel, BDI | VCI
- Martin Staats, Vorstand MSG | Präsident BDB
- Stefan Franke, Allianz Esa
- Karl-Heinz Ehrhardt, Transportwerk Magdeburger Hafen
- Martin Deymann, Reederei Deymann
- Herbert Berger, Rhenus Schiffsmanagement

17.30 Schlusswort: Hans-Wilhelm Dünner, Herausgeber SCHIFFAHRT HAFEN BAHN UND TECHNIK

Bitte bachten Sie: Änderungen an Programm, Referenten und Zeitplan sind möglich.

Hauptsponsor

Allianz Esa

Sponsoren

Bank für Schiffahrt (BfS)

UniCredit Leasing

Shell GTL Fuel Marine

Moderatoren

Krischan Förster
Chefredakteur »Binnenschifffahrt«

Krischan Förster ist seit September 2012 Chefredakteur der Zeitschrift »Binnenschifffahrt« und seit 1. September 2014 auch Chefredakteur der Schwesterpublikation »HANSA International Maritime Journal«, beide aus dem Schiffahrts-Verlag »Hansa« (Hamburg). Zuvor war der 50-Jährige viele Jahre als Wirtschaftsredakteur einer Tageszeitung tätig.

Hans-Wilhelm Dünner
Chefredakteur und Herausgeber der »Schifffahrt und Technik«,
Geschäftsführer der SUT Verlags GmbH

Geboren am 18. Februar 1950 in Leverkusen stammt Hans-Wilhelm Dünner aus einem mittelständischen Speditions- und Touristikunternehmen. Von 1981–1991 war er Bundesgeschäftsführer des Bundesverbandes der Selbständigen Deutscher Gewerbeverband e.V. und des BDS – Abteilung Binnenschiffahrt e.V., Bonn. Von 1993–2000 Geschäftsführender Gesellschafter der Deutschen Binnenreederei GmbH, Berlin. 1997–2000 Mitbegründer und Präsident der European River-Sea-Transport-Union e.V. (ERSTU), Berlin. Seit 2001 Chefredakteur der Fachzeitschrift »Schifffahrt Hafen Bahn und Technik«; seit Februar 2003 auch Herausgeber und Geschäftsführender Gesellschafter der SUT Verlags GmbH.

Referenten und Diskussionsteilnehmer

Tobias Allebrodt
Geschäftsführer, SpecTec GmbH

Der berufliche Einstieg von Tobias Allebrodt (Jg. 1977) erfolgte 2007 bei IDEA Nautic-Data Solutions, wo er für Finanzen und Beschaffung zuständig war. 2008 wechselte er zur internationalen Firmengruppe SpecTec, die sich mit der Entwicklung und dem Vertrieb von Asset Management Software für die gewerbliche und Freizeitschifffahrt befasst. Hier war er in vergleichbarer Position tätig. Knapp drei Jahre später übernahm er als Geschäftsführer die Leitung der Düsseldorfer SpecTec-Niederlassung, die er auch aktuell inne hat.

Steffen Augspurger
Geschäftsführender Gesellschafter, Heinz Mertz & Co. Schiffahrt GmbH

Steffen Augspurger, geboren 1966 in Heidelberg, ist in Neckarsteinach-Neckarhausen aufgewachsen und hat 1983 den Realschulabschluss gemacht. Er absolvierte von 1983 bis 1986 eine Ausbildung zum Feinmechaniker und besuchte anschließend ein Berufskolleg zum Erwerb der Fachhochschulreife. Einem kaufmännischen Praktikum bei der Firma LIGNUM, Stuttgart, folgte eine einjährige Reise durch Afrika als Kameraassistent der Marc o Polo Film AG, Heidelberg. Ab August 1990 bis 1994 war Augspurger selbstständig in der technischen und personellen Betreuung von Binnenschiffen tätig.
Seit 1995 ist Steffen Augspurger Geschäftsführender Geschäftsführer der Heinz Mertz & Co Schiffahrt-GmbH, Stuttgart.

Rainer Bauer
Betriebsleiter, MSG Werft

Nach seiner Ausbildung zum Maschinenschlosser erwarb Rainer Bauer ab 1978 erste berufliche Erfahrungen bei der Firma Haacon in Freudenberg. Der Ableistung des Wehrdienstes folgte 1980 der Einstieg bei der MSG, wo er zunächst als Monteur tätig war. In den Jahren 1982 bis 1984 absolvierte Bauer einen Lehrgang zum Maschinenbaumeister und ist seitdem als Betreibsleiter der MSG in Dorfprozelten tätig.

Herbert Berger
Geschäftsführer, Rhenus Schiffsmanagement GmbH

Herbert Berger wurde 1962 geboren. Nach der Schule absolvierte er ab 1977 bei der B. Dettmer Reederei eine Ausbildung zum Matrosen, dann zum Steuermann mit Patent, schließlich zum Schiffsführer und war rund 11 Jahre als Schiffsführer aktiv. Ab 2007 war er vier Jahre als Schiffsinspektor in der in Technischen Abteilung der Reederei tätig und 2012 kurzfristig in gleicher Funktion beim Schwesterunternehmen Dettmer Bulk Reederei. 2012 wechselte er zu Rhenus PartnerShip, ebenfalls als Schiffsinspektor in der Technischen Abteilung, deren Leitung er Ende 2013 übernahm. Seit Mitte 2016 ist er Geschäftsführer der Rhenus Schiffsmanagement GmbH.

Frank Böhm
Geschäftsführer, Hamburg Bunker Service GmbH

Frank Böhm wurde 1963 in Hamburg geboren. An den Schulbesuch und den Wehrdienst schloss sich ein Studium in Köln an, mit Abschluss als Diplom-Wirtschaftsingenieur. Im Oktober 1993 begann er seine Tätigkeit als technischer Einkäufer bei der Hanseatischen Bunker u. Handelsgesellschaft mbH & Co (HHB), im Jahr darauf übernahm er die Geschäftsführung des Unternehmens. Es folgte die Übernahme der Firma Oel Früh und die Verschmelzung in der HHB.
Mit dem Kauf der restlichen KG-Anteile der Alt-Gesellschafter erreichte Frank Böhm im März 2002 die Selbstständigkeit. Im Juni 2006 wurde der Firmenname in Hamburg Bunker Service GmbH geändert.

Edwin van Buren
Director R&D, Van der Velde Marine Systems

Edwin van Buren ist bereits seit 1985 für Van der Velden Marine Systems tätig. 1992 wurde er Miteigentümer des Unternehmens und ist als Chief Technology Officer für die Bereiche technisches Management und Produktentwicklung verantwortlich. Seit der Übernahme durch die Damen Shipyards Group besetzt van Buren die Position des Director Research & Development.
Das Unternehmen Van der Velden Marine Systems ist seit über 50 Jahren ausgewiesener Spezialist im Bereich der Manövriertechnik und hat sich mit seinen innovativen Produkten erfolgreich an alle Marktentwicklungen angepasst. Schwerpunkt der Entwicklungen in den vergangenen Jahren waren Technologien zur Kraftstoffeinsparungen und Reduzierung von schädlichen Abgasen.

Gerd Deimel
Vorsitzender Deutsches Seeverladerkomitee im BDI,
Sprecher der VCI Initiative Infrastruktur beim Verband der Chemischen Industrie

Geboren 1956 in Köln, startete er seine Karriere bereits 1977 bei der Bayer AG in Leverkusen. Im März 2008 wurde Gerd Deimel zum globalen Logistik-Chef von Lanxess ernannt. Bis 2013 verantwortete er das weltweite Logistik-Management, die Transporte und den weltweiten Einkauf der Transport-Logistik. Seit Januar 2014 ist Deimel hauptamtlich Leiter der Initiative Infrastruktur des Verbandes der Chemischen Industrie in Deutschland. Seit Juli 2014 ist er zudem Vorsitzender des Deutschen Seeverladerkomitees (DSVK) im Bundesverband der Deutschen Industrie. Die aktive Tätigkeit im Lanxess Konzern endete mit dem 60 Lebensjahr im Juni 2016. Die hauptamtliche Tätigkeit als Sprecher der VCI Initiative Infrastruktur führt er seitdem unverändert weiter, nun unter dem Dach seiner eigenen Beratungsfirma c2i Consulting to Infrastructure.

Martin Deymann
Inhaber, Reederei Deymann

Martin Deymann, Jahrgang 1970, fuhr schon kurz nach seiner Geburt auf dem Schiff seines Vaters Rudolf Deymann mit, auf dem er später seine Ausbildung machte. Ein Jahr nach Beendigung der Lehre erlangte er sein erstes Patent. 1992 machte er sich mit seinem ersten Frachtschiff selbstständig. Im Mai 2004, nach siebzehn Jahren Fahrzeit – davon neun gemeinsam mit seiner Frau –, folgte der Schritt »an Land« und er begann den Aufbau einer eigenen Reederei.
Heute besteht die Reederei Deymann aus einer Flotte von 35 Schiffen mit mehr als 200 Mitarbeitern und ist sowohl in der Tankschifffahrt wie auch in der Container- und Frachtschifffahrt zu Hause.

Karl-Heinz Ehrhardt
Geschäftsführer, Transportwerk Magdeburger Hafen

Karl-Heinz Ehrhardt, Jahrgang 1950, absolvierte von 1968 bis 1972 in Hamburg eine Ausbildung zum Reedereikaufmann und Schiffsmakler. Der Einstieg in den Beruf folgte 1972 bei der Metallgesellschaft AG Frankfurt. Zuletzt hatte er dort die Position als Direktor für Konzernlogistik inne. Von 1994 bis Ende 1995 folgte die Tätigkeit bei der Transammonia AG Lachen (Schweiz) als Präsident Logistics. 1996 wechselte Ehrhardt als Geschäftsführer zur Seehafenterminal C. Steinweg Süd-West-Terminal Hamburg, 1998 in der gleichen Position zur Reederei Trans-Ocean Liners (DAL-Gruppe), Hamburg. Seit Juni 2002 ist er Geschäftsführer der Transportwerk Magdeburger Hafen GmbH.

Stefan Fischer
Geschäftsführer, Exomission Umwelttechnik GmbH

Stefan Fischer hat Maschinenbau an der Fachhochschule Darmstadt studiert. Es folgte die Tätigkeit als akkreditierter Sachverständiger für den TÜV Hessen ab 1997, wo er sich mit der Homologation in der Fahrzeugtechnik nach national und international gültigen Regularien befasste. 2001 wechselte er zur TWINTEC Technologie GmbH, zunächst als Leiter Homologation, und verantwortete auch verschiedene Projekte wie die Entwicklung und Applikation von Nachrüstpartikelfiltern, einem Austauschkatalysator-Programm und einem Abgasminderungssystem für Otto-Motoren. 2005 wurde er Technischer Leiter, 2008 Prokurist und 2011 zusätzlich Business Unit Leiter (Exhaust Aftertreatment).
Seit 2012 ist Stefan Fischer Geschäftsführender Gesellschafter der Exomission Umwelttechnik GmbH in Troisdorf.

Stefan Franke
Mitglied der Geschäfsführung, Allianz Esa EuroShip GmbH

Nach seiner Ausbildung zum Versicherungskaufmann bei der Westfälischen Provinzial Versicherung begann Stefan Franke, Jahrgang 1965, seine berufliche Laufbahn zunächst bei der Oskar Schunck KG in der Transportversicherung. Es folgten verschiedene Stationen bei Versicherungsmaklern und Versicherern in der Transport- sowie Schiffsversicherung sowie einem nebenberuflichen Studium zum Betriebswirt (VWA). Zum 1. Februar 2008 wechselte er zur esa, dem Spezialversicherer der Allianz Versicherungs-AG für Transportversicherung. Dort ist er als Prokurist und Mitglied der Geschäftsleitung verantwortlich für den Bereich Gewerbliche Binnenschifffahrt.

Bernhard Franken
Geschäftsführer, Tehag AG

Bernhard Franken, 1949 in Oberhausen geboren, studierte nach dem Abitur Betriebswirtschaft. Danach war er zehn Jahre im Chemieanlagenbau sowie in der Projektabwicklung und Projektleitung tätig. Erste Berührungspunkte mit dem Thema Abgasreinigung folgten. Franken ist Mitinhaber eines Patentes zur Rauchgasentschwefelung. Er ist außerdem Gründer und Geschäftsführer der Tehag Engineering AG. Seit Mitte der 90er Jahre befasst er sich mit der Abgasreinigung von Brenneranlagen und der NOx-Reduktion. Anfang 2001 erfolgte die Spezialisierung auf Rußpartikelfilter. Seit 2006 gibt es ein eigenes Partikelfiltersystem mit den Zulassungen KBA, VERT und RDW.

Kurt-Eric Gail
Abteilungsleiter Performance & Emissions für Marinemotoren, MAN Truck & Bus AG

In über 17 Jahren MAN-Zugehörigkeit leitete Dipl.-Ing. Kurt-Eric Gail die Homologation für das Industriemotorengeschäft, die Euro VI-Motorenentwicklung schwerer Reihenmotoren für MAN-Nutzfahrzeuge sowie im Produkt- und Projektmanagement diverse Projekte für Motoren bzw. den kompletten Antriebsstrang. Seine Karriere startete er als Entwicklungsingenieur vor knapp 21 Jahren bei FEV Motorentechnik in Aachen. Gail studierte Maschinenbau an der RWTH Aachen University. Heute ist Gail Abteilungsleiter Performance & Emissions für Marinemotoren bei der MAN Truck & Bus AG in Nürnberg.

Christoph Garrelmann
Leiter Technik, Reederei Deymann

Christoph Garrelmann, 1980 in Haren/Ems geboren, fand im Jahr 2005 den Weg zur gerade gegründeten Reederei Deymann. Vorher absolvierte er ein Studium zum Dipl.-Wirtschaftsingenieur an der FH Osnabrück. Mittlerweile leitet er die technische Abteilung und sorgt mit der Hilfe von vier Kollegen für die zuverlässige Einsatzbereitschaft der eigenen Schiffe.
Heute besteht die Reederei Deymann aus einer Flotte von 35 Schiffen mit mehr als 200 Mitarbeitern und ist sowohl in der Tankschifffahrt wie auch in der Container- und Frachtschifffahrt zu Hause.

Christian Hochbein
Geschäftsführer, GS Yard BV

Aus einer alten Schifferfamilie stammend hat Christian Hochbein bereits als Kind im elterlichen Betrieb die ersten Bekanntschaften mit der Binnenschifffahrt gemacht. Nach dem Abschluss des Betriebswirtschaftsstudiums war die Berufswahl faktisch vorgegeben. Seit 1998 ist er im elterlichen Schiffsmakler-Betrieb in Marktheidenfeld, der THG Transportvermittlungs- und Handelsgesellschaft tätig, seit 2001 als alleiniger Geschäftsführer. 2008 übernahm Hochbein gemeinsam mit Tankreeder und Partner Daniel Gausch die Groningen Shipyard BV in Waterhuizen.

Prof. Dr.-Ing. Gerrd Holbach
Leiter des Fachgebietes Entwurf und Betrieb Maritimer Systeme, TU Berlin

Gerd Holbach studierte Schiffstechnik an der Technischen Universität Berlin. Anschließend war der Diplom-Ingenieur als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Schiffs- und Meerestechnik der TU Berlin (Fachgebiet Schiffsentwurf) tätig. 1993 promovierte er zum Entwurf von Flossensystemen für SWATH-Schiffe. Von 1995 bis 2006 war Holbach bei der Flensburger Schiffbaugesellschaft tätig. 1997 wurde er Gruppenleiter des Konstruktionsbereiches »Ausrüstung und Einrichtung« und übernahm 2001 die operative Leitung der Abteilung Konstruktion, Projekte und Entwicklung. 2006 folgte er dem Ruf auf die Professur für Entwurf und Betrieb Maritimer Systeme an der TU Berlin. Gegenwärtige Forschungsvorhaben befassen sich u. a. mit alternativen Energietechnologien auf Binnenschiffen, Spezialschiffsentwurf, der Tiefseetechnik, maritimer Ökonomie und Akustik an Bord von Schiffen.

Björn Luttert
Vertriebsingenieur, MTU Friedrichshafen

Björn Lutter sammelte von 2000 bis 2006 erste berufliche Erfahrung als Vertriebsmitarbeiter bei der Sony Deutschland GmbH. Während dieser Tätigkeit begann er 2005, in Lübeck Wirtschaftsingenieurswesen mit den Schwerpunkten Maschinenbau und Marketing zu studieren. Der Dipl.-Wirtsch.Ing. (FH) verfasste seine Diplomarbeit zu dem Thema »Alternative Antriebe im Automobil«. Parallel zum Studium sammelte er ab Anfang 2005 knapp zwei Jahre lang im Medienhaus von Graberg & Görg GmbH Erfahrung im Marketing. Seit Ende 2008 ist Björn Luttert Vertriebsingenieur bei der MTU Friedrichshafen GmbH. Dort ist er im Bereich Vertrieb von Dieselmotoren, komplexen Antriebssystemen und Schiffs-Automationssystemen für maritime Anwendungen im Projektsystemgeschäft (Mega-Yachten / Militärische Schiffe / Binnenschiffe) aktiv.

Heiner Pranger
Geschäftsführer, August Storm GmbH & Co. KG

Heiner Pranger absolvierte nach Beendigung seiner Ausbildung zum Schiffsmechaniker das Studium der Schiffsbetriebstechnik an der Fachhochschule Flensburg. Nach erfolgreichem Abschluss begann sein Berufsweg 2002 als Kundendienstingenieur im zentralen Kundendienst der MTU Friedrichshafen GmbH. 2005 übernahm er nachfolgend bei der MTU Projekte in der Anwendungstechnik Marine mit dem Schwerpunkt der Auslegung und Konstruktion von Antriebssystemen und Bordstromaggregaten.
2009 wechselte er zur August Storm GmbH & Co. KG und übernahm dort die Leitung des Service Centers MOBIS®, das für alle Dienstleistungen rund um die Instandhaltung aller gängigen Dieselmotoren in Mobilen und Maritimen Antriebssystemen zuständig ist. Hauptkunden kommen neben dem Traktionsbereich vor allem aus der See- und der Binnenschifffahrt.

Torsten Sandrock
Sales Engineer, Van der Velden Marine Systems B.V.

Nach dem Studium der Schiffbauarchitektur und Schiffstechnik an der Technischen Universität Hamburg-Harburg, das er als Diplom-Ingenieur abschloss, absolvierte Torsten Sandrock ein einjähriges Praktikum bei Voith Turbo und war anschließend ab Ende 2013 als Entwicklungsingenieur für Industrieventilatoren tätig. Ende 2014 ging er zu Reintjes. Dort befasste er sich mit der hydrodynamischen Auslegung des Fortjes-Antriebes für kleine und mittlere Yachten und der Auslegung des Schiffsgetriebe-Hybrids. Er war Ansprechpartner für Kunden und unterstützte den Vertrieb.
Seit Februar 2017 ist Torsten Sandrock Sales Engineer bei Van der Velden Marine Systems.

Dieter Schneider
Leiter der Bank für Schiffahrt (BfS)

Dieter Schneider (51) hat Mitte der 80er Jahre eine klassische Bankausbildung im Hause der Bank für Schiffahrt absolviert und war dort nach der Ausbildung noch rund vier Jahre als Kundenberater (Schwerpunkt Kredit) tätig. Nach mehreren langjährigen Stationen als Firmenkundenberater und in leitender Funktion bei anderen Kreditinstituten und dem genossenschaftlichen Prüfungsverband, ist er – quasi »back to the roots« – seit Anfang 2013 als Leiter der Bank für Schiffahrt (BfS) wieder zurück bei seinem einstigen Ausbildungsbetrieb.

Dirk Sobotka
Direktor Strategische Entwicklung, A-Rosa Flussschiff GmbH

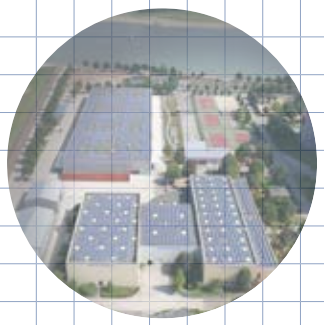
Nach einer Ausbildung zum Vollmatrosen der Handelsschifffahrt bei der Deutfracht Seereederei in Rostock fuhr Dirk Sobotka bis 1996 u. a. als Maschinenwart auf dem Kreuzfahrtschiff MS »Arkona« der Deutschen Seetouristik Rostock. Nach einem Studium an der Hochschule für Wirtschaft und Gestaltung am Fachbereich Seefahrt in Warnemünde zum Dipl.-Ingenieur für Schiffsbetriebstechnik begann er 2000 als Superintendent Machinery/Automation in der Neubau-Abteilung bei AIDA Cruises in Rostock und sorgte auch für Ausrüstung/Inbetriebnahme der ersten A-ROosa Flusskreutzfahrtschiffe. Ab 2004 war er Leiter Schiffsbetrieb/Neubau der A-Rosa Flussschiff GmbH und ist heute Direktor Strategische Entwicklung beim Marktführer im Premiumsegment. Im September 2015 erfolgte die Gründung der Fa. Marineacademy, deren Geschäftsführung er zusammen mit Jan Severin wahrnimmt (www.marineacademy.de). Im März 2017 wurde die Fa. Shipsolution gegründet, die sich u.a. mit der Entwicklung und dem Vertrieb des Brückenwarnsystems »BridgeSecure« befasst, auch hier ist Dirk Sobotka Geschäftsführer.

Martin Staats
Vorstand MSG

Nach seiner Ausbildung zum Speditionskaufmann bei der Rhenus AG in Hannover und zum Handels- und Verkehrsassistenten bei der Stinnes AG in Mülheim/Ruhr studierte Martin Staats Betriebswirtschaft/Außenwirtschaft an der Deutschen Außenhandels- und Verkehrs-Akademie in Bremen. Von 1996 bis 2000 war er Assistent der Geschäftsführung beim CCS Combined Container Service in Rotterdam, danach zehn Jahre lang Assistant Vice President Logistics bei UPM Kymmene Sales in Hamburg. Seit Juni 2010 ist Staats Vorstand der MSG eG, Würzburg. Außerdem ist er unter anderem Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB).

Joachim Zöllner
Leiter des Fachbereichs Schiffsentwicklung und Mitglied des Vorstands
DST Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V.

Joachim Zöllner ist Vorsitzender der Nautisch-Technischen Kommission der EBU/ESO – Europäische Binnenschifffahrts Union / Europäische Schifferorganisation, Mitglied im Gesamtvorstand der HTG – Hafenbautechnische Gesellschaft e.V., Hamburg, sowie Mitglied im Fachausschuss »Binnenschiffe« im VBW – Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V., Duisburg, und Vorsitzender des Technischen Beirats im BDB – Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt e.V., Duisburg. Er ist auch Mitglied im Redaktionsbeirat der Zeitschrift »Binnenschifffahrt«.



Stagnation auf den Wasserstraßen

In der Binnenschifffahrt stagnierte das Transportaufkommen im vergangenen Jahr bei 221,3 Mio. t. Die Verkehrsleistung reduzierte sich um 1,8% auf 54,3 Mrd. tkm und fiel damit auf den niedrigsten Wert seit Beginn des Jahrtausends

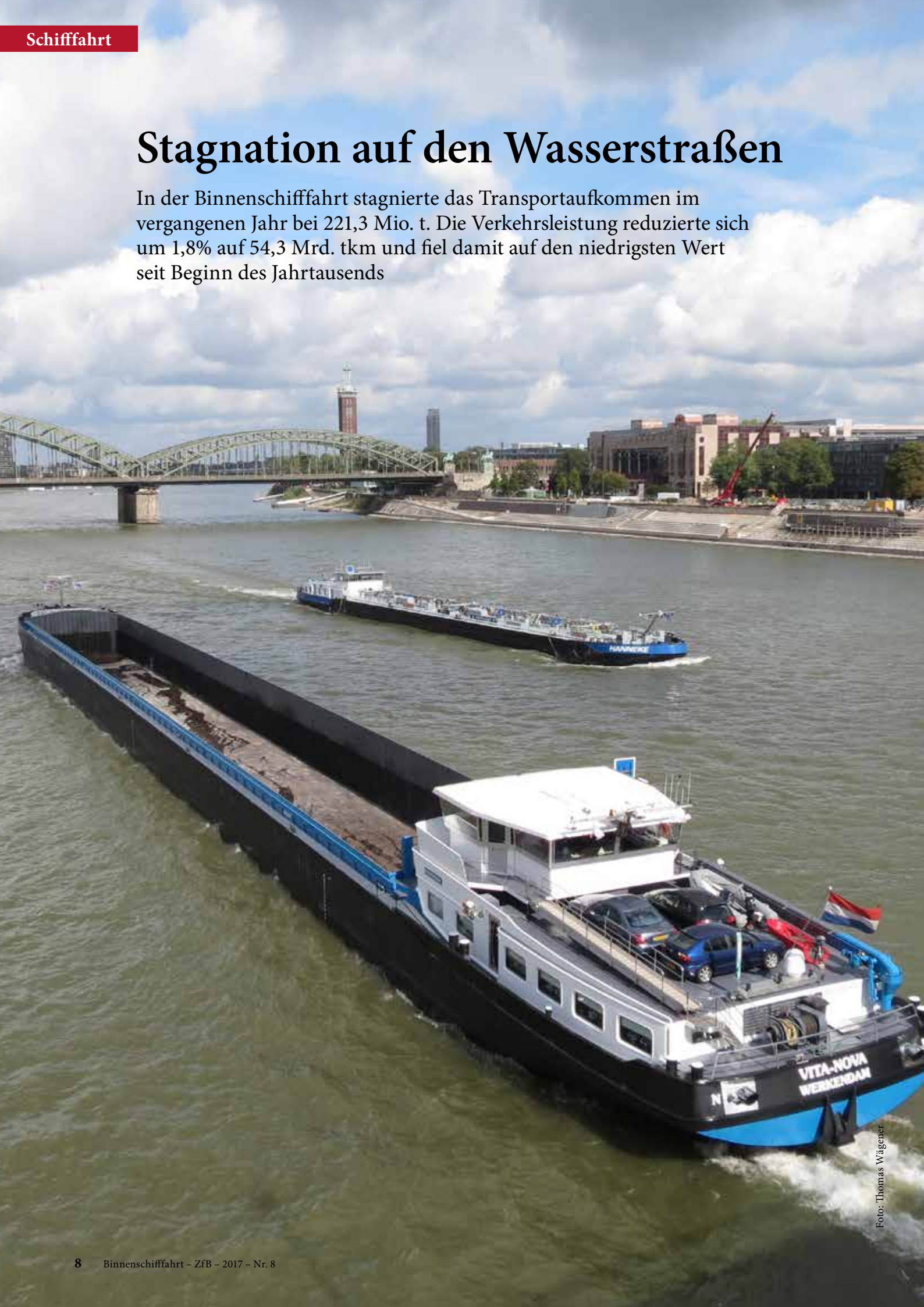


Foto: Thomas Wägener

Das geht aus dem vom Bundesamt für Güterverkehr (BAG) vorgelegten Jahresbericht hervor. Im Straßengüterverkehr stieg das Transportvolumen im vergangenen Jahr um 2,5 % auf rund 3,1 Mrd. t und lag damit erstmals über dem Niveau von 2008, Die Verkehrsleistung erhöhte sich um 0,3 % auf rund 315,7 Mrd. tkm.

Die Güterbahnen und die Binnenschifffahrt auf den deutschen Wasserstraßen verzeichneten hingegen Nachfragerückgänge. Auf der Schiene sank die Beförderungsmenge um 1 % auf rund 363,5 Mio. t, die Verkehrsleistung um 0,4 % auf rund 116,2 Mrd. tkm. In der Binnenschifffahrt stagnierte das Transportaufkommen bei rund 221,3 Mio. t, die Verkehrsleistung reduzierte sich um 1,8 % auf rund 54,3 Mrd. tkm und fiel damit auf den niedrigsten Wert seit Beginn des Jahrtausends.

Das Absinken von Transportleistung und Verkehrsleistung in der Binnenschifffahrt war vor allem einer Abnahme der Durchgangsverkehre geschuldet.

Ein Basiseffekt infolge der hohen Mengen- und Leistungsrückgänge im Jahr 2015, das unter dem Einfluss einer stark ausgeprägten, längeren Niedrigwasserphase stand, blieb damit im Jahr 2016 weitgehend aus. Von den Leistungsrückgängen betroffen waren allerdings ausschließlich gebietsfremde Schiffe.

Schiffe unter deutscher Flagge hielten ihre Verkehrsleistung mit rund 16,1 Mrd. tkm auf Vorjahresniveau. Bezogen auf die Beförderungsmenge verzeichneten sie im Vergleichszeitraum sogar einen Anstieg um 2 % auf rund 66,4 Mio. t. Der Marktanteil der Schiffe unter deutscher Flagge lag damit auf Basis der Verkehrsleistung bei rund 29,5 %, auf Basis der Beförderungsmenge bei knapp 30 %.

Der Marktanteil der Schiffe unter deutscher Flagge lag damit 2016 auf Basis der Verkehrsleistung bei 29,5 %, auf Basis der Beförderungsmenge bei knapp 30 %.

Ursächlich für die erneute Abnahme der Verkehrsleistung in der Binnenschifffahrt waren im Jahr 2016 vor allem rückläufige Beförderungen von landwirtschaftlichen Erzeugnissen, Kohle sowie Nahrungs- und Genussmitteln.

Insgesamt wiesen die trockenen Massengüter im Vergleich zum Jahr 2015 ein Minus von rund 1,1 Mrd. tkm bzw. 3,6 % auf. Mit knapp 29,7 Mrd. tkm entfielen auf sie im Jahr 2016 rund 54,6 % der gesamten Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen.

Flüssige Massengüter verzeichneten im Vergleichszeitraum mit einem Plus von 0,2 Mrd. tkm bzw. 1,5 % eine leichte Zunahme. Diese resultierte hauptsächlich aus Zuwächsen bei chemischen Erzeugnissen.

Positiv entwickelten sich erneut die Containerverkehre. Mit rund 6,4 Mrd tkm wurde im Jahr 2016 die Verkehrsleistung des Vorjahres um rund 4,2 % übertroffen. Vor allem die Binnen- und Durchgangsverkehre legten zu. Mit einem Minus von 3,9 % auf rund 5,5 Mrd. tkm verzeichneten Stückgüter im Vergleichszeitraum von allen Ladungsarten die höchsten prozentualen Rückgänge.

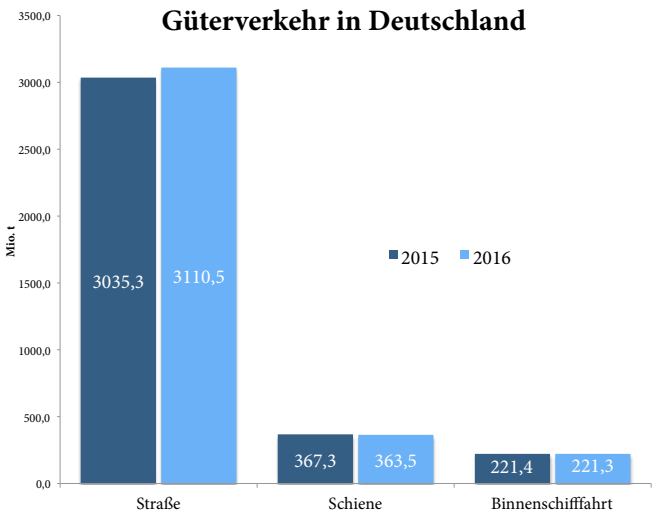
Nachdem im Jahr 2015 vor allem das Rheinstromgebiet und dessen Nebenflüsse aufgrund der längeren Niedrigwasserphase Rückgänge verbucht hatten, wiesen sie im Jahr 2016 ebenso wie das Wesergebiet positive Umschlagsergebnisse auf. Die Güterumschläge im Elbe- und Donaugebiet sowie in den Räumen Berlin und Brandenburg verzeichneten hingegen Rückgänge.

Im Rheinstromgebiet (Rhein, Lahn, Main, Mosel, Neckar, Saar) erhöhte sich der Güterumschlag im Vergleich zum Vorjahr um 1,1 % bzw. 1,9 Mio. t auf rund 167,1 Mio. t, im westdeutschen Kanalgebiet um 3,8 % auf 33,5 Mio. t und im Mittellandkanalgebiet um 1,8 % auf 14,6 Mio. t.

Nicht zuletzt aufgrund eines deutlichen Rückgangs in Hamburg wies der Güterumschlag im Elbegebiet im Vergleichszeitraum ein Minus von 6,4 % auf. Noch höher fiel die Abnahme des Güterumschlags mit 7,8 % im Donaugebiet aus. Mit insgesamt rund 3,7 Mio. t fiel der Güterumschlag damit knapp hinter den Raum Berlin zurück, in dem – trotz einer Abnahme im Vergleich zum Vorjahr um 3,9 % – im Jahr 2016 ebenfalls mehr als 3,7 Mio. t Güter umgeschlagen wurden.

Uneinheitlich entwickelte sich im Jahr 2016 die Statistik der umschlagsstärksten Binnenhäfen in Deutschland. Während Duisburg, Mannheim, Neuss, Frankfurt am Main, Gelsenkirchen und Hamm im Vergleich zum Jahr 2015 Umschlagszuwächse erzielten, verbuchten neben Hamburg auch Köln, Karlsruhe und Ludwigshafen mehr oder minder deutliche Rückgänge.

Das Beförderungsaufkommen zwischen deutschen Häfen erhöhte sich um 1,1 % auf rund 55,2 Mio. t, die Verkehrsleistung stieg um 0,4 % auf rund 10,9 Mrd. tkm (siehe Tabelle 9). Transportzuwächse



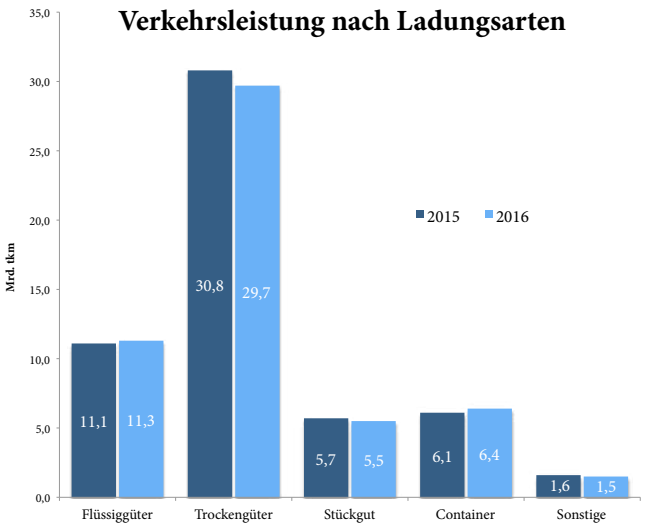


Foto: Förster

im Binnenverkehr zeigten sich vorrangig bei Containern sowie Schüttgütern wie Steinen und Erden.

Beim grenzüberschreitenden Empfang und Versand wiesen flüssige Massengüter und Container im Vergleichszeitraum positive Vorzeichen auf, während Beförderungen von Schüttgütern leicht abnahmen. Insgesamt legten die Beförderungsmenge und die Verkehrsleistung im grenzüberschreitenden Versand jeweils um 0,7 % auf 49,2 Mio. t bzw. 12,8 Mrd. tkm zu.

Im grenzüberschreitenden Empfang gab es im Jahr 2016 mit rund 102,6 Mio. t bezogen auf die Beförderungsmenge annähernd eine Stagnation, die Verkehrsleistung sank um 2 % auf 21,2 Mrd. tkm. Letzteres war vor allem geringeren Verkehrsleistungen bei Beförderungen von Kohle und Eisenerzen geschuldet.

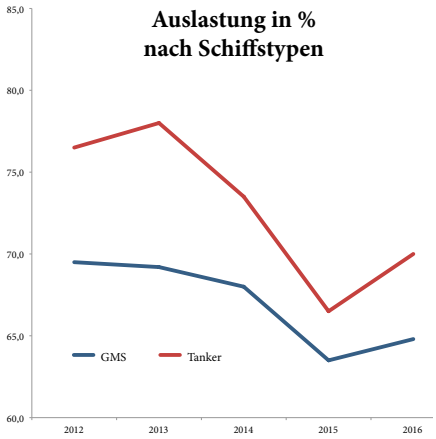
Wie im Vorjahr wiesen die Durchgangsverkehre von allen Hauptverkehrsverbindungen im Jahr 2016 die höchsten prozentualen und absoluten Mengen- und Leistungsrückgänge auf. Zwar erhöhte sich das Beförderungsaufkommen an flüssigen Massengütern und Containern. Dies konnte Rückgänge im Schütt- und Stückgutbereich jedoch nur teilweise kompensieren.

Hohe Umsatzeinbußen

Im Gegensatz zum Straßen- und Schienengüterverkehr gibt es in Deutschland für die Binnenschifffahrt keinen Erzeugerpreisindex. Ein Indikator ist der Preisindex des niederländischen Statistikamtes (CBS). Dieser weist für das Jahr 2016 einen Rückgang in Höhe von knapp 10 % aus.

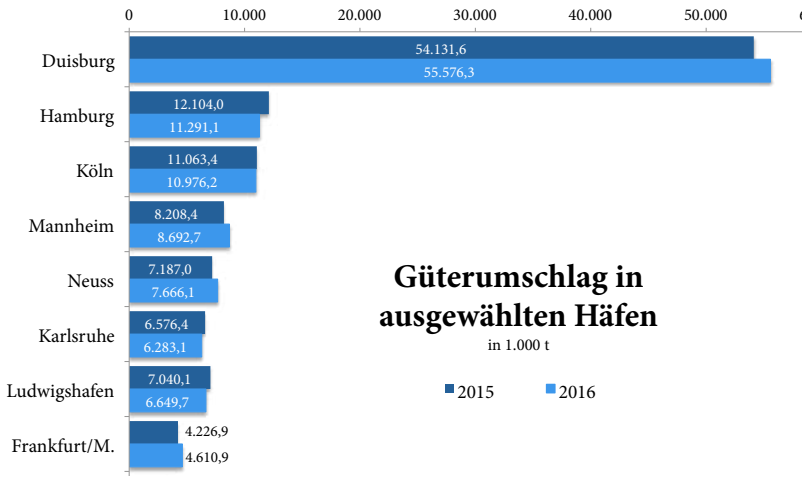
Nach deutlichen Steigerungen im Vorjahr musste die deutsche Binnenschifffahrt im Jahr 2016 hohe Umsatzeinbußen hinnehmen – nach Angaben des Statistischen Bundesamtes lag das Minus bei 15,3 %. Damit sanken die Erlöse sogar unter das Niveau von 2009. Neben der moderaten Nachfrage zeichnete hierfür die stark rückläufige Entwicklung der Frachtraten – vor allem der Tagesfrachten – verantwortlich.

Diese hatten im Jahr 2015 während der Niedrigwasserphase und dem verringerten Kapazitätsangebot sowohl in der Trockengüter- als auch der Tankschifffahrt stark angezogen. Mit der Rückkehr zu weitgehend normalen Wasserständen im Jahr 2016 stieg auch die Auslastung wieder an, erreichte sie allerdings nicht annähernd das Niveau der vorherigen Jahre.



Zusätzliche Tonnage in Fahrt

Hier kommt einerseits die neuerliche Niedrigwasserperiode im Herbst 2016 zum Tragen, die auf Jahressicht allerdings kürzer als im Vorjahr ausfiel. Andererseits wurden in den Niederlanden aufgrund der hohen Nachfrage Schiffe, die zuvor von Banken aufgrund not-



leidender Kredite an die Kette gelegt wurden, wieder in Fahrt gesetzt. Diese stehen dem Markt nunmehr wieder dauerhaft zur Verfügung und erhöhen den Wettbewerbsdruck im Rheinstromgebiet.

Im Bereich der Tankschifffahrt trug der seit 1. Januar 2016 gesetzlich vorgeschriebene Einsatz von Doppelhüllenschiffen für die Beförderung bestimmter Stoffe, unter anderem von Benzin bzw. Ottokraftstoffen, nach Einschätzung von Marktteilnehmern nicht zu einer Entspannung der Wettbewerbssituation bei. Denn der Einsatz dieser Schiffe sei bereits vor Ablauf der Übergangsfristen von fast allen großen Mineralöl- und Chemieunternehmen verlangt worden sei. Mithin schlug das hohe Angebot an Beförderungskapazitäten – insbesondere im Rheinstromgebiet – zumindest bis zum Herbst voll auf den Markt und die Preise durch.

Raten blieben unter Druck Entsprechend verblieben die Kontraktfrachten auf dem relativ niedrigen Niveau der Vorjahre, bei Neuabschlüssen für das Jahr 2017 waren zum Teil weitere leichte Rückgänge zu verzeichnen. Nach Einschätzung von Marktteilnehmern nimmt die Bedeutung von länger laufenden Kontrakten zugunsten kurzfristiger Vereinbarungen zu Tagesfrachten ab.

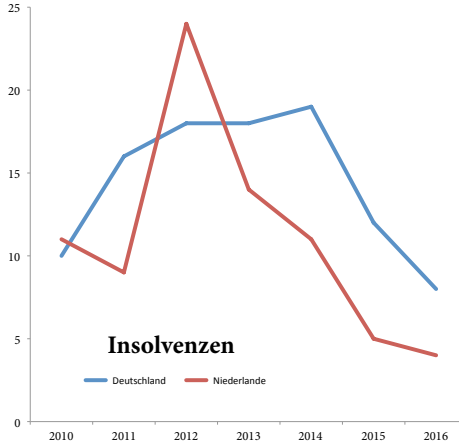
Auf der Gegenseite war die Kostenentwicklung in der Binnenschifffahrt ebenfalls rückläufig, vor allem wegen der gesunkenen Kraftstoffkosten als erheblichem Faktor bei den Betriebskosten. Der durchschnittliche Einkaufspreis pro 100 Liter Gasöl lag übers Gesamtjahr knapp 14 % unter dem des Vorjahres.

Kostenersparnis ohne Entlastung

Die weit verbreiteten Gasölklauseln in der Binnenschifffahrt führten zu entsprechenden Abschlägen in der Verrechnung und spiegelten sich in der negativen Umsatzentwicklung wider. Neben den Gasölkosten sanken auch die Kapitalkosten und hier insbesondere die Zinskosten.

Die Arbeitskosten verzeichneten hingegen einen weiteren Anstieg. Für tarifgebundene Beschäftigte in der Güter- und Fahrgastschifffahrt erhöhten sich die Löhne und Gehälter zum 1. September um 2,6 %. Die Versicherungskosten blieben im Jahr 2016 nach Informationen des Bundesamts nahezu konstant; ein moderater Anstieg zeigte sich mit Blick auf die Reparatur- und Wartungskosten.

Allgemein variierte der Umfang der Kostenersparnis in Abhängigkeit von

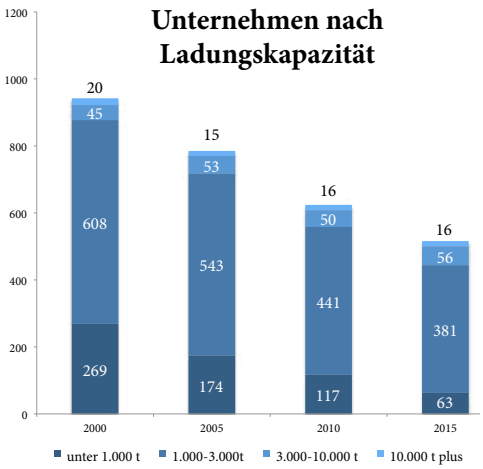


Schiffstyp, Fahrtgebiet und Betriebsform. Die größten Kostenrückgänge zeigten sich bei Unternehmen mit kapitalintensiven Schiffen sowie mit Schiffen, die in der sogenannten Continue-Fahrt eingesetzt werden und einen entsprechend hohen Gasölkostenanteil an den Gesamtausgaben aufweisen.

Im Vergleich zum sehr guten Vorjahr hat sich die Ertragslage der deutschen Binnenschifffahrtsunternehmen im Jahr 2016 angesichts der skizzierten Rahmenbedingungen mehr oder minder abgeschwächt. Vor allem Unternehmen aus dem Bereich der Trockengüterschifffahrt blieben zum Teil deutlich hinter ihren Vorjahresergebnissen zurück.

Ein Gutteil der vom Bundesamt befragten Unternehmen der gewerblichen Güterschifffahrt äußerte sich dennoch nicht unzufrieden mit ihrer Ertragssituation. Dies galt insbesondere für Unternehmen, die außerhalb des Rheinstromgebiets aktiv waren.

Befrachtungsunternehmen mussten während der Niedrigwasserperiode zum Teil Schiffsraum zu Konditionen einkaufen, die über den ursprünglich mit der Kundschaft vereinbarten Vertragsfrachten lagen. Zusätzlich belastend wirkten Gasölabschläge, die den Auftraggebern



aufgrund der niedrigeren Gasölpreise gutgeschrieben werden mussten. Gleichwohl sprachen sie mehrheitlich von zufriedenstellenden Ergebnissen.

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes lag die Anzahl der Insolvenzverfahren in der deutschen Binnenschifffahrt im Jahr 2016 mit insgesamt acht erneut unter dem Vorjahresniveau. Davon wurden sieben Verfahren eröffnet, eins mangels Masse abgewiesen.

Im Jahr 2015 waren noch insgesamt zwölf Insolvenzverfahren ausgewiesen worden. In den Niederlanden entwickelten sich die Insolvenzen im Jahr 2016 ebenfalls rückläufig. Nach fünf Unternehmen im Jahr 2015 traten nach Angaben des niederländischen Statistikamtes (CBS) im Jahr 2015 nur noch vier Akteure den Gang in die Insolvenz an.

Die Zahl der Unternehmen in der gewerblichen Güterschifffahrt in Deutschland ist jedoch insgesamt weiter gesunken. Nach aktuellen Angaben des Statistischen Bundesamtes waren zum 30. Juni 2015 in Deutschland 516 Unternehmen in der gewerblichen Güterschifffahrt tätig. Ein Jahr zuvor waren es noch 549 Unternehmen.

Seit Beginn des Jahrtausends hat die Zahl der Unternehmen um rund 45 % abgenommen. Dabei entwickelte sich vor allem die Zahl der Unternehmen mit einer Ladekapazität unter 3.000 t, also insbesondere die Zahl der sogenannten Partikuliere, stark rückläufig.

Zuwachs im Containerverkehr

Im Jahr 2016 wurden in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen über 2,4 Mio. TEU befördert – damit wurde der bisherige Rekordwert aus dem Vorjahr übertroffen. Im Vergleich zum Jahr 2015 erhöhte sich die Anzahl der beförderten Standardcontainer insgesamt um rund 2,5 %.

Während Transporte von beladenen Standardcontainern im Vergleichszeitraum um 5,4 % auf über 1,6 Mio. TEU anstiegen, nahmen jene von leeren Containern um 2,9 % auf rund 0,8 Mio. TEU ab. Der Anteil der Leercontainer an der Gesamtzahl der beförderten Standardcontainer reduzierte sich damit im Jahr 2016 auf rund 32,9 %.

Die Zunahme der beladenen Standardcontainer spiegelte sich bei der Tonnage wider: Sie erreichte ein Volumen von rund 17,8 Mio. t; im Vergleich zu 2015 entsprach dies einem Anstieg um über 0,8 Mio. t bzw. 4,9 %.

Foto: Jochen Bywaletz

Die Zahl der Binnenschifffahrts-Unternehmen geht kontinuierlich zurück

Mit einem Anteil von rund 82 % im Jahr 2016 erfolgt der Großteil des Containerumschlags im Rheinstromgebiet. Mit deutlichem Abstand folgen das Weser-, Elbe- und Mittellandkanalgebiet sowie das westdeutsche Kanalgebiet.

Insgesamt entfielen mit einer Verkehrsleistung von knapp 6,4 Mrd. tkm bzw. einer Beförderungsmenge von rund 22,7 Mio. t rund 11,7 % der gesamten Verkehrsleistung bzw. 10,2 % des Gesamtaufkommens in der Binnenschifffahrt auf den Containerverkehr. Eine Differenzierung der Containerverkehre nach Hauptverkehrsverbindungen ergibt ein eindeutiges Bild. Sowohl in Bezug auf die Beförderungsmenge als auch die Anzahl der Ladungsträger und der TEU wiesen im Jahr 2016 alle Hauptverkehrsverbindungen Zuwächse auf.

Die höchsten prozentualen Steigerungen zeigten sich dabei beim Binnenverkehr und bei den Durchgangsverkehren. Letztere hatten im Jahr 2015 noch zweistellige prozentuale Rückgänge verbucht. Im grenzüberschreitenden Empfang und Versand hielten sich sowohl die Anzahl der beförderten Ladungsträger als auch der TEU annähernd die Waage.

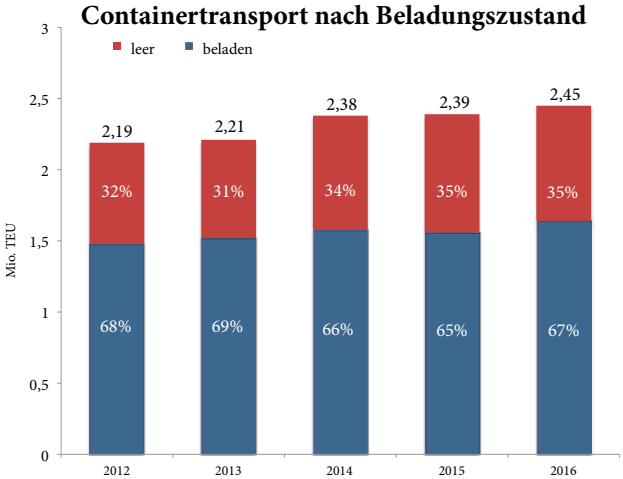
Die Beförderungsmenge im grenzüberschreitenden Versand überwog jene im grenzüberschreitenden Empfang weiterhin deutlich. Ursächlich ist der wesentlich höhere Anteil an beladenen Containern beim Versand ins Ausland gegenüber dem Empfang aus dem Ausland.

Containerbeförderungen im Seehafen-Hinterlandverkehr erreichten ein Volumen von rund 2,3 Mio. TEU. Dies entsprach rund 94,4 % des gesamten Containeraufkommens auf den deutschen Wasserstraßen.

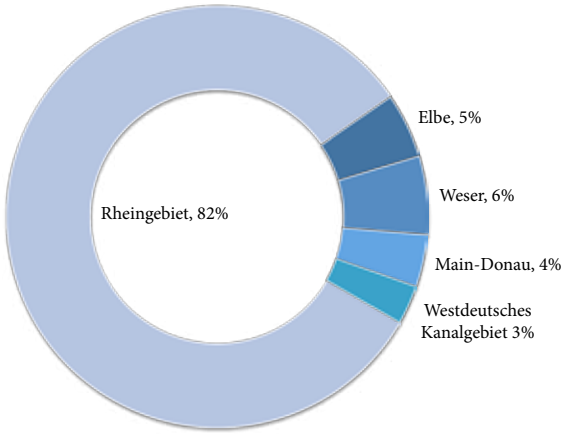
Der Großteil entfiel auf Quell-/Zielverkehre zwischen Rotterdam und Antwerpen und dem deutschen Hinterland. Beide Westhäfen verzeichneten selbst Zuwächse beim Containerumschlag. Mit deutlichem Abstand folgten Verkehre zwischen Hamburg und dem deutschen Binnenland.

Durchgangsverkehre fanden in der Hauptsache zwischen Rotterdam bzw. Antwerpen und Häfen in der Schweiz sowie Frankreich statt. Allein auf diese Re-

Containertransport nach Beladungszustand



Anteile am Containerumschlag 2016



lationen entfielen im Jahr 2016 über 98 % des gesamten Durchgangsverkehrs über deutsche Wasserstraßen.

Im Kombinierten Verkehr insgesamt sank die Zahl der transportierten Ladeeinheiten im Vergleich zum Vorjahr um 4,2 % beziehungsweise knapp 200.000 TEU auf rund 4 Mio. TEU, nachdem es bereits 2015 einen Rückgang von 2,3 % gegeben hatte. Maßgeblich waren vor allem Rückgänge im nationalen Seehafen-Hinterlandverkehr von 4,6 % beziehungsweise mehr als 100.000 TEU.

Negativ betroffen waren insbesondere Verkehre aus und nach Bayern. Verkehre zwischen den ARA-Häfen und ausländischen Regionen, die von Baumaßnahmen auf der Betuwe-Linie beeinträchtigt wurden, wiesen mit einem Rückgang von rund 100.000 TEU Aufkommensverluste in ähnlicher Größenordnung auf. Vor allem Transitverkehre mit Italien nahmen ab.

Zwischen den ARA-Häfen und den Regionen in Deutschland reduzierte sich das Beförderungsaufkommen insgesamt um 6,1 % auf 400.000 TEU. Die größten Verluste verbuchten dabei Quell- und Zielregionen in Nordrhein-Westfalen. Einzig die Hinterlandverkehre der deutschen Seehäfen mit dem Ausland legten 2016 insgesamt zu. Das Plus betrug hier rund 9,4 % beziehungsweise knapp 100.000 TEU.

Der überwiegende Teil der Aufkommenssteigerungen entfiel auf Seehafen-Hinterlandverkehre zwischen Bremen beziehungsweise Hamburg und Österreich. Jenseits der umschlagstarken Containerhäfen der Nordrange rückten neben Wilhelmshaven zunehmend auch Alternativrouten über einige Mittelmeerhäfen ins Blickfeld von Hafengesellschaften und Operateuren.

Ausgehend von einem geringen Niveau wurde 2016 das Angebot schienengebundener Landverkehre zwischen Europa und Asien deutlich ausgebaut. Hierzu trug unter anderem die Hanjin-Insolvenz bei. Darum fragten Verlader und Spediteure vor allem aus dem Automobilsegment verstärkt die vergleichsweise teurere, aber schnellere und zuverlässigere Landverbindung nach.

Die Transportgeschwindigkeit im Landverkehr hatte sich zuletzt deutlich erhöht, so dass sich die Transportzeit nach China laut Marktteilnehmern – in Abhängigkeit von der gewählten Route und Start- beziehungsweise Zielorten – auf bis zu 15 Tage verkürzt hat.

Nach der aktuellen gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr werden für das laufende Jahr 2017 und auch auf mittelfristige Sicht Zuwächse des Güterverkehrs in Deutschland erwartet. Danach soll die Verkehrsleistung insgsamt um 1,5 % zulegen, die Beförderungsmenge um 1,2 %. Für den Zeitraum von 2018 bis 2020 wird von einem durchschnittlichen jährlichen Anstieg der Verkehrsleistung in Höhe von 1,3 % und einem durchschnittlichen jährlichen Mengenwachstum in Höhe von 0,5 % ausgegangen.

Mit Verkehrsleistungssteigerungen in Höhe von 1,9 % im Jahr 2017 sowie jahresdurchschnittlichen 1,4 % für den Zeitraum von 2018 bis 2020 fallen die Prognosen für den Straßengüterverkehr dabei am höchsten aus. Für die Binnenschifffahrt und den Schienengüterverkehr werden für das Jahr 2017 Leistungssteigerungen in Höhe von 0,9 % bzw. 1 % vorhergesagt, mittelfristig liegt der Zuwachs bei 0,7 % für die Wasserstraße und 1,1 % für die Schiene. ■

Datenquellen: Statistisches Bundesamt, Bundesamt für Güterverkehr, Centraal Bureau voor de Statistiek

Foto: Viking River Cruises

Die Flotte schrumpft

Die Anzahl der Binnenschiffe im westeuropäischen Güterverkehr ist im vergangenen Jahr um knapp 3% geschrumpft. Ihre Zahl sank von 10.120 auf 9.833 Schiffe

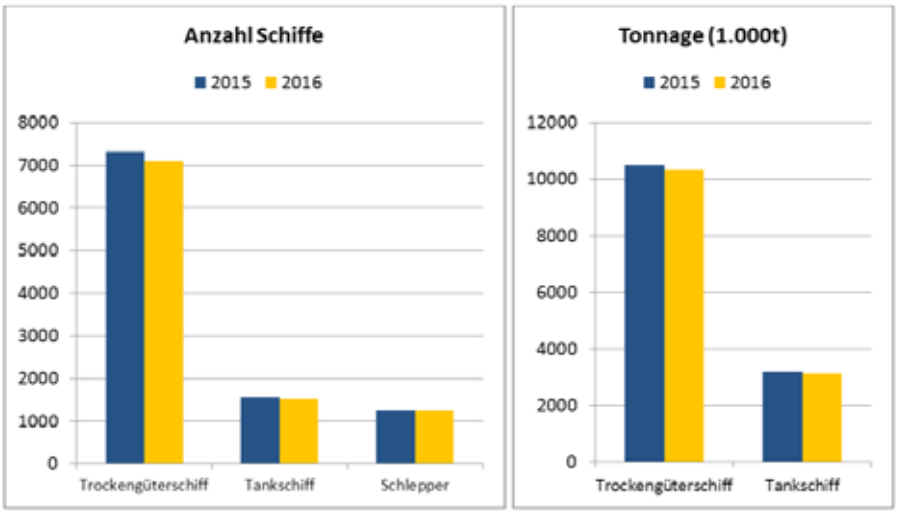
Es sei zu beobachten, dass Flotte und Tonnage zwischen 2015 und 2016 für alle Schiffstypen im Güterverkehr zurückgegangen seien. Der größte Einbruch habe die Schiffe für Trockengüter mit einem zahlenmäßigen Rückgang von 3,3% betroffen. Der Rückgang der Zahl der Schiffe ist zahlenmäßig größer als der Rückgang bei der Tonnage. Dies gilt gleichermaßen für Trockengüter wie für Flüssiggüter.

Die Tankschifffahrt verzeichnet zwischen 2015 und 2016 einen zahlenmäßigen Rückgang von 2,6%, bei der Tonnage sind dies jedoch nur 1,1%. Dies erklärt sich durch die durchschnittlich höhere Tonnage der neu konstruierten Schiffe im Gegensatz zu den Schiffen, die aus dem Markt gingen.

Im Jahr 2016 wurden in Westeuropa 14 neue Gütermotorschiffe (einschließlich Schiffe für die Containerschifffahrt) in Betrieb genommen, mit einer Tonnage von insgesamt 50.000 t. Von diesen 14 Einheiten sind: zwei Schubverbände und fünf Motorschiffe für die Containerschifffahrt, fünf Gütermotorschiffe sowie zwei Motorschiffe für den Transport von Sand und Kies.

Im Jahr 2016 wurden 20 neue Tankschiffe für den Flüssiggüterverkehr und drei neue Bunkerschiffe in Betrieb genommen. Die Tonnage dieser neuen Tankschiffe beläuft sich insgesamt auf 51.000 t (die neuen Bunkerschiffe nicht mit eingerechnet). Dies ist ein relativ hoher Rückgang im Vergleich zum Jahr 2015, in dem 89.000 t für den Flüssiggütertransport in Betrieb genommen wurden.

Der 2016 in Dienst gestellte »Ecoliner« ist bis heute das Schiff mit dem besten ökologischen Profil in der europäischen Binnenschifffahrt. Auf der Schelde ging mit der »Lapresta« das größte Tankschiff der Welt für den Transport von Bitumen in Betrieb. Im Jahr 2016 wurden zudem fünf neue Schubboote und Schlepper eingeführt. Die meisten dieser Einheiten fahren in der Region der ARA-Häfen und auf dem Niederrhein. Ein Schub-/Schleppboot wurde durch die Schweizerischen Rheinhäfen in Basel auf dem Hochrhein in Betrieb genommen. ■



Quelle: ZKR

Schiffsausrüstung.
Schnell. Flexibel. Kompetent.

- Neubauausrüstungen und permanente Belieferung von Binnen-, Küsten- und Fahrgastschiffen
- Lieferung „Just-In-Time“ von über 15.000 Artikeln direkt zum Schiff
- Lieferungen in ganz Europa
- Wartung von Rettungswesten, Rettungsinseln, Atemschutz- und Gasmessgeräten
- Fertigung von Aluminium-Landstegen, Alu-Sonderbauten und Schiffsfenstern
- Lieferung von PSA und Corporate Fashion

Wittig GmbH I Duisburg
Tel +49 (0)203 932730
www.wi-du.de

Wittig
... von Profis für Profis!

Bund will Bahn-Trassenpreise senken

Bundesverkehrsminister Dobrindt hat jüngst den Masterplan Schienengüterverkehr vorgelegt. Die Binnenschifffahrt als weiterer Bestandteil deutscher Logistiknetze kommt darin textlich nicht mehr vor

Von Hermann Garrelmann

In seiner Begründung zu Masterplan war der Bundesverkehrsminister nahezu euphorisch, was die Zielsetzung für die Bahn bis 2030 angeht, und spendabel zugleich: »Unser Ziel ist, mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern, den Marktanteil des Sektors zu steigern und die Branche dauerhaft zu stärken. Der Bund wird im kommenden Jahr die Trassenpreise für den Schienengüterverkehr deutlich senken. Dafür stellen wir mit dem Haushalt 2018 350 Mio.€ bereit. Der Gütertransport auf der Schiene wird dadurch billiger. Darüber hinaus investieren wir in den Ausbau der Infrastruktur, etwa das 740-Meter-Netz für längere Züge, treiben die Digitalisierung und Automatisierung von Transport- und Verladeprozessen voran und fördern Innovationen. Die Unternehmen werden entlastet und wir machen sie leistungs- und wettbewerbsfähiger«, so Dobrindts Credo.

Die zurückgehenden Transportanteile, die an den Lkw abgegeben werden, will Dobrindt an mehreren Gründen festmachen. Teure CO_2-Zertifikate und hohe Energiesteuern auf den Fahrstrom würden den Güterbahnen aufgelastet und das Schienenangebot dadurch über Gebühr belasten. Diese Zusatzbelastungen müssten abgebaut werden. Zusätzlich weit der Masterplan ein Bündel an Maßnahmen aus, mit dem der Güterverkehr per Bahn zukünftig günstiger und attraktiver gemacht werden soll.

Inwieweit das die aktuelle Verteilung der Transportmengen tatsächlich ändert, bleibt abzuwarten. Im vergangenen Jahr beförderte die Bahn nach Angaben des statistischen Bundesamtes 364 Mio. t, Schiffe bewegten 221 Mio. t, per Lkw wurden 3,6 Mrd. t bewegt.

Der Schinengüterverkehr würde durch die Subventionen attraktiver

Während sich die Bahn-Lobby begeistert über die massive Stützung ihres Verkehrsträgers zeigt, gibt es erwartbare Kritik seitens der Schifffahrtstreibenden. Die Halbierung der Trassengebühren für die Güterbahnen in Deutschland würde hauptsächlich zu Lasten des Transports auf den Wasserstraßen gehen, hatte der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) schon vor der Bekanntgabe des Masterplans erklärt.

Das erklärte Ziel der Güterverlagerung weg von der Straße werde so nicht erreicht. »Man kann nicht hingehen und einfach sagen, ich reduziere mal die Trassenpreise, und dann habe ich die Ideallösung für die Entlastung der Straße gefunden. So wird es nicht funktionieren«, sagte BDB- Geschäftsführer Jens Schwanen gegenüber der Deutschen Presse-Agentur. Das sei nicht gerechnet und folge auch keiner inneren Logik.

Schwanen vermisste eine Analyse, »welche Güter und welche Menge davon sich konkret durch diese Maßnahme überhaupt verlagern lassen« und wies darauf hin, dass beim Transport von Massengütern wie Kohle, Erzen, Baustoffen, Chemieprodukten und Containern vor allem Bahn und Binnenschiff miteinander konkurrierten.

Seine Forderung: »Wollte man die Binnenschifffahrt in ähnlichem Maße anhand ihrer Transportmengen in Deutschland fördern, so müsste man diese mit ungefähr 230 Mio.€ gezielt entlasten, u.a. die Wasserstraßengebühren vollständig abschaffen«, ließ der BDB gemeinsam mit dem Bund Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) den Minister wissen (siehe nebenstehenden Brief an den Bundesverkehrsminister).

Um nicht erwünschte Kannibalisierungseffekte zu vermeiden und die überwiegend familiengeführten Binnenschifffahrtsunternehmen nicht zu gefährden »bitten wir Sie daher dringend, die pauschale Absenkung der Kosten des Schienengüterverkehrs zu überdenken und einen differenzierten Ansatz zu verfolgen«, so der Appell der Präsidenten von BÖB und BDB, Rainer Schäfer und Martin Staats, an Dobrindt.

Beim Parlamentarischen Staatssekretär im Verkehrsministerium, Enak Ferlemann, ist die Kritik der Verbände scheinbar angekommen. Es sei richtig, dass die Wasserstraßenlobby sich melde: »Die Verbände sagen nicht zu Unrecht, wenn ihr die Bahn entlastet, könnt ihr die Wasserstraße nicht belasten«, sagte er auf einer Veranstaltung in Bremen gegenüber der Binnenschifffahrt. »Und deswegen werden wir die Bedingungen auf der Wasserstraße auch nicht verschlechtern, um es ganz klar zu sagen«, so Ferlemann. Vom ursprünglich angestrebten Kostendeckungsprinzip für die Schifffahrtsabgaben habe man sich bereits verabschiedet, so der Staatssekretär. ■

Foto: Veka

Shell geht mit Flüssiggas in Fahrt

Mit der »RPG Stuttgart« nimmt Shell Trading Rotterdam den ersten von insgesamt 15 mit Dual-Fuel-Motoren ausgestatteten Binnentankern in Betrieb

Das Schiff wurde auf der polnischen Centromost Shipyard Plock gebaut. Die Werft gehört zur niederländischen Veka-Gruppe. Über die Weichsel wurde der Neubau nach Gdansk geschleppt und per Seeschiff nach Lemmer in den Niederlanden gebracht, wo bei Veka die Endausrüstung erfolgte.

Den Plänen von Shell zufolge soll die »RPG Stuttgart« vorwiegend mit LNG (Liquefied Natural Gas) betrieben werden. Das 110 m lange und 11,45 m breite Schiff soll bessere Umwelt- und Sicherheitseigenschaften und möglichst hohe Ladekapazitäten für unterschiedlichste Pegelstände und Schifffahrtsbedingungen bieten.

Die DF20 6-Zylinder-Motoren von Wärtsilä sollen zu 95 bis 98 % mit Flüssigerdgas laufen. Der restliche Anteil soll Schiffsdiesel sein, im Wesentlichen für den Start der Aggregate. Zudem liefern die Finnen für jede Einheit das Getriebe sowie das in enger Zusammenarbeit mit Cryonorm entwickelte Kraftstoffsystem LNGPac. Von Wärtsilä stammt auch der Propeller mit High-Performance-Düse, die die Schubleistung bei geringen Geschwindigkeiten deutlich erhöhen soll.

Der Neubau soll künftig in der ARA-Region (Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen) und entlang der Rheinschiene in Deutschland und in der Schweiz eingesetzt werden und fährt unter Schweizer Flagge in einer Zeitcharter für Plouvier Transport.

Im Dezember 2015 hatten Shell und Plouvier Transport/Intertrans Tankschifffahrt einen Zeitcharter-Vertrag über 15 neue Binnenschiffe mit Dual-Fuel-Motorentechnik abgeschlossen. Shell erwartet die Ablieferung der übrigen 14 Einheiten kontinuierlich nacheinander. Bis Mitte 2019 sollen alle 15 Einheiten in Betrieb gehen. Der Mineralölkonzern reagiert mit seinem Neubauprogramm nach eigenen Angaben auf das wachsende Transport- und Handelsgeschäft mit Mineralölprodukten in der ARA-Region und auf dem Rhein.

Betankt werden sollen die Schiffe künftig an LNG-Landvorrichtungen in Rotterdam und entlang des Rheins, so der Mineralölkonzern.

Grahaeme Henderson, Vice President von Shell Shipping & Maritime: »Mit diesen innovativen Schiffen machen wir einen weiteren Schritt, um unsere Binnenflotte noch sicherer und nachhaltiger zu machen. Indem wir diese hochmodernen Schiffe von Eigentümern chartern, die unsere Zielvorstellungen teilen, treiben wir den Fortschritt in der Binnenschifffahrt voran. Wir haben LNG als umweltfreundlichere Kraftstoffalternative für die Schifffahrt entwickelt und sind stolz auf diese Pionierleistung.«

Diese Investition unterstreiche Shells Zuversicht, dass LNG in Zukunft einen größeren Anteil am Kraftstoffmix des internationalen Transportsektors haben werde und fördere die Entstehung einer europäischen LNG-Schiffskraftstoffindustrie für Binnen- und Küstenschiffe. Erwartet wird, dass diese Binnenschiffe mit LNG vom LNG-Break-Bulk-Terminal fahren werden, das derzeit am Gate-Terminal (Gas Access to Europe) in Rotterdam gebaut wird und einen wichtigen Baustein für die Transport-LNG-Infrastruktur darstellt. *fs*

Köln bekommt LNG-Bunkerstation

PitPoint.LNG baut die deutschlandweit erste Bunkerstation für Flüssigerdgas (Liquified Natural Gas, LNG) im Kölner Hafen. Ein erster Großkunde steht bereits fest

Mit dem Bau der LNG-Bunkerstation will PitPoint.LNG die Entwicklung einer europäischen LNG-Infrastruktur Vorantreiben, um das Flüssigerdgas als alternativen Kraftstoff im Straßen- und Schiffsverkehr zu etablieren. Das ist die erklärte Strategie des Unternehmens.

Mit der für Mitte 2018 geplanten Inbetriebnahme soll die LNG-Bunkerstation auch die Dual Fuel-Binnentanker mit Flüssigerdgas versorgen, die Shell Western LNG B.V. (Shell) gechartert hat. Zu diesem Zweck haben Shell und PitPoint.LNG eine langfristige Vereinbarung unterzeichnet. Jan Willem Drijver, Managing Director bei PitPoint.LNG: »Wir freuen uns sehr, diese LNG-Bunkerstation realisieren zu können und dabei Shell als Großkunde beim Projektstart mit an Bord zu haben. Indem wir es Unternehmen wie Shell ermöglichen, ihre Güter sauberer und umweltfreundlicher zu transportieren und auszuliefern, nähern wir uns mit großen Schritten dem Ziel von PitPoint, bis 2030 einen zu 100 % sauberen Transport zu erreichen.«

Lauran Wetemans, General Manager Downstream LNG von Shell, sagt: »Zusammen mit der in Rotterdam entwickelten Infrastruktur sorgt diese LNG-Bunkerstation dafür, dass der Zugang zum Kraftstoff LNG für die Kunden auf dem Rhein besser gewährleistet ist. Wir freuen uns auf die Zusammenarbeit mit PitPoint.LNG, um dies zu verwirklichen.«

Als Systemintegrator übernimmt PitPoint.LNG die Entwicklung, den Bau, die Finanzierung, die Instandhaltung und den Betrieb von Anlagen zur LNG-Betankung, so dass Flüssigerdgas zu erschwinglichen Preisen zur Verfügung steht. Die Einrichtung von LNG-Bunkerstationen ist integraler Bestandteil der strategischen Zielsetzung von PitPoint.LNG, eine Erdgasinfrastruktur für Lkw und Schiffe zu entwickeln. Die geplante LNG-Bunkerstation ist die erste Deutschlands für die Land-zu-Schiff-Betankung. Zudem ist es die erste Anlage, die den europäischen Wasserweg Rhein mit dem höchsten Transportaufkommen bedient. In Europa werden 84 % des Gütertransports auf Binnengewässern in den Rheinanliegerstaaten abgewickelt.

PitPoint.LNG ist ein Gemeinschaftsunternehmen von PitPoint clean fuels und Primagaz Nederland. PitPoint.LNG konzentriert sich auf die Einrichtung und den Betrieb einer LNG-Infrastruktur für den Straßenverkehr sowie den maritimen Sektor.

Die Einrichtung dieser Füssiggasbunkerstation erfolgt im Rahmen des EU-Förderprogramms für Infrastruktur CEF, das mit dem Projekt »Breakthrough LNG Deployment in Inland Waterway Transport« (Durchbruch der LNG-Entwicklung für die Binnenschifffahrt) neue Wege erschließt.

LNG gilt als einer der vielversprechendsten alternativen Kraftstoffe beim Umstieg auf umweltfreundlichere Transportmethoden per Schiff. Bei der Verbrennung von Flüssigerdgas entstehen deutlich weniger Schadstoffe als bei der Dieselverbrennung. So verbessert sich die lokale Luftqualität (geringere Belastung durch Feinstaub oder NO_x) und der CO_2-Ausstoß sinkt. Durch die mit LNG-betriebenen Schiffe können Schiffseigner und Betreiber die Emissionsauflagen der Binnenschifffahrt einhalten, ohne auf zusätzliche Abgasnachbehandlungssysteme angewiesen zu sein. *RD*

Straßen- und Wasserfahrzeuge will das Unternehmen mit Gas versorgen

Quelle: PitPoint.LNG

Konkrete Fragen und qualifizierte Gesprächspartner – das Thema Elektro- und Hybridschifffahrt ist im Markt angekommen

Fotos: Felix Selzer

Mit dem Strom

Elektro- und Hybridantriebe sind in der Schifffahrt angekommen. 121 Aussteller zeigten auf der diesjährigen Electric & Hybrid Marine World Expo in Amsterdam ihre Produkte. Strom liegt im Trend

Von Felix Selzer

Elektromotoren, Pods, Batterien, Bordnetzlösungen, Steuerungs- und Überwachungstechnik, ganze Antriebssysteme – die Produktpalette ist vielfältig. Während die Besucherzahlen der Messe vom 6. bis 8. Mai am ersten Tag noch hinter den Erwartungen der Aussteller zurückblieben, war die Stimmung am zweiten Messetag bestens. Interesse und fachliche Kompetenz der Besucher sowie die Qualität der Gespräche seien auf sehr hohem Niveau, war an den meisten Ständen zu hören.

In der Seeschifffahrt ist der Trend schon seit einiger Zeit klar erkennbar, Batterien als Leistungsreserve oder Backup einzusetzen. Im Offshore-Bereich lässt sich in den Phasen, in denen Schiffe im Dynamic-Positioning-Modus (DP) arbeiten, deutlich Motorleistung einsparen. So machen die derzeit gebeutelten Eigner ihre Schiffe nicht nur umweltfreundlicher, sondern auch wirtschaftlich hübsch für Charterer. Statt vier Hauptmaschinen muss nur noch eine Laufen, eventuelle Spitzen übernimmt die Batterie. Andere Nutzer können gleich die Motoren etwas kleiner dimensionieren und stets im optimalen Leistungsbereich laufen lassen. Auch für den Bordstrom im Hafen müssen nicht mehr alle Maschinen auf vollen Touren laufen. Entsprechende Konzepte und Projekte waren an den Ständen von Unternehmen wie Corvus Energy, Wärtsilä oder Siemens zu sehen.

Fischer Panda mit kompaktem System

Kraftstoffausgaben, Wartungskosten und Emissionen sinken also deutlich mit Hybrid- oder E-Antrieben. Der Trend aus der Seeschifffahrt findet seinen Weg auch immer mehr in die Binnenschifffahrt. So werden Batteriesysteme verstärkt als Booster eingesetzt, um Leistungsspitzen in der Bergfahrt abzufangen. So können Hauptmaschinen mit weniger Leistung eingesetzt werden, diese dafür besonders effizient.

Große Chancen wittern die Aussteller in den Bestrebungen zu Emissionsminderung und Elektromobilität in den EU-Ländern. Ab 2020 dürfen beispielsweise auf den Wasserstraßen Amsterdams keine kommerziellen Dieselschiffe mehr betrieben werden. Was für die Eigner Investitionen bedeutet, verspricht für die Branche ein gutes Geschäft. Auch die Flusskreuzschifffahrt mit ihrer Nachfrage nach leiser, sauberer Energieerzeugung ist ein Wachstumstreiber. Eine unzulängliche Landstromversorgung an stark frequentierten Destinationen spielt den Batterieherstellern in die Hände.

Die neue Thruster-Serie von Creusen

Energie und Quelle

Namen wie Corvus und Saft sind in letzter Zeit ständig in den Medien, man denke nur an Projekte wie die neuen Expeditionskreuzfahrtschiffe von Hurtigruten oder das neue Forschungsschiff für Großbritannien. Hier soll die Batterietechnik der Kanadier und Franzosen im großen Stil zum Einsatz kommen. Beim deutschen Batteriehersteller Hoppecke, zum zweiten Mal auf der Messe vertreten, rückt der noch junge Markt Schifffahrt immer stärker in den Fokus. Unter ande-

rem ist Hoppecke am CO_2-neutralen Seminarschiff beteiligt, das ab August auf deutschen Wasserstraßen in Fahrt gehen soll (s. BS 04/2017). Man kann auf Erfahrungen aus den Bereichen Automobil und Eisenbahn zurückgreifen und Synergien nutzen.

Steter Andrang herrschte auch am Stand von Torqueedo. Das Unternehmen nutzt die Batterien, die der Autohersteller BMW in seinen Elektrofahrzeugen einbaut, für marine Anwedungen.

Reintjes stellte auf der Messe sein Hybrid-System RHS mit Wendegetriebe vor. Mit E-Motorleistungen von 60 bis 630 kWe ist es auch für den Binnenschiffs- und Yachtbereich geeignet, bietet einen PTI- und PTO- sowie einen Boost-Modus. Das im Vergleich zum Diesel leisere System sei auch für den Kreuzfahrtbereich interessant.

Oswald präsentierte Generatoren

Von diesem profitiert auch der Hersteller AEM Dessau, der zuletzt kleine Serien von Synchron- und Asynchron-Maschinen für Viking-Flusskreuzfahrtschiffe liefern konnte.

Zum ersten Mal auf der Messe vertreten war der französische Anbieter ENAG, der sein P-Green-System vorstellte, eine sowohl als Antrieb wie als Generator verwendbare Lösung bis 197 kW.

Oswald Elektromotoren zeigte in Amsterdam erstmals das neue Genset 300, einen luftgekühlten 300 kW-Drehstrom-Synchron-Generator, der direkt an Verbrennungsmotoren angebaut werden kann. Neben der extrem kompakten Bauweise bietet der DC Bus direkt am Generator auch Möglichkeiten für den Anschluss einer Batterie.

Arka hatte seine neue elektrische Steuerung für Schiffe bis 50 m dabei. »Die Leute wollen keine Hydraulik mehr an Bord haben«, war am Stand zu vernehmen. Das denkt man auch bei Hydrosta. Wo viel über elektrische und hybride Antriebe gesprochen wird, vergisst man gern Bereiche wie Steuerung, Lenkung und Kühlung. Da sehen die eigentlich auf Hydraulik spezialisierten Niederländer eine Chance und zeigten in Amsterdam ihre Lenkmotoren und Thruster, bei denen die Hydraulikmotoren gegen E-Motoren vom deutschen Partner AMK getauscht wurden. Vor allem Binnenarbeitsboote und Ausflugschiffe hat man im Visier.

Alles aus einer Hand

Interessant ist auch die Entwicklung hin von Komponenten zu Systemanbietern. Die erhöhte Komplexität von Elektro- und Hybridsystemen verlangt immer mehr nach gut aufeinander abgestimmtem Einzelkomponenten, die in einem Antriebssystem integriert sind.

Fischer Panda hat sich ein Plug-and-Play-Konzept auf die Fahnen geschrieben, um geringe Installationskosten bieten zu können. Das Unternehmen präsentierte unter anderem sein überarbeitetes Hochvoltsystem, das einen vereinfachten Anschluss ermöglicht und im Platzbedarf auf das kleinstmögliche Volumen gebracht wurde. Das Unternehmen setzt dabei auf getriebelose Elektromotoren mit höchstens 600 U/min. Dazu werden jedoch größere Propeller eingesetzt, was sich kommerziell auf längere Sicht wieder lohnt.

Die niederländische Firma Creusen stellte zusammen mit Battery Supplies eine neue Serie von Podantrieben vor. Die Niederländer hoffen besonders auf die ab 2020 geltenden Emissionsvorschriften im Land. Angeboten wird ein Komplettsystem aus Pod bzw. E-Motor, Steuerung und Batterien. Ein ähnliches Konzept fand sich auch bei Praxis Automation. Aus dem Bereich Automatisierungstechnik kommend, präsentierte man sich nun als Hersteller und Systemintegrator. Das brandneue Konzept »Green Propulsion« gibt es für 20 m lange Yachten bis hin zu Offshore-Schiffen. Dabei kommen Motoren, Antriebe und Batterien aus einem Haus.

Torqueedo nutzt BMW-Batterien

Viele Batteriehersteller waren vertreten

Umfangreiches Programm

Begleitet wurde die Messe wieder von einem umfangreichen Konferenzprogramm. Vertreter aus Industrie und Forschung präsentierten und diskutierten angeregt Themen wie Energieversorgungsinfrastruktur für Batterieschiffe in Häfen, Sicherheit, Lebensdauer und Zuverlässigkeit von Batterien, Anschaffungs- und Betriebskosten, Chancen durch Gleichstromnetze an Bord und Brennstoffzellen. Im Saal nebenan war die autonome Schifffahrt Thema. Neben der Hauptausstellung konnte sich ein interessiertes Publikum zudem die Austellerstände der Marine Maintenance World Expo ansehen. Hier ging es vom Antifouling-Anstrich bis zum Monitoring.

Wenn auch der erste Messetag für die Aussteller alles andere als zufriedenstellend war, so war der weitere Verlauf der Messe doch erfolgreich. Sehr konkret seien die Gespräche im Vergleich zu vorangegangenen Jahre, und das Publikum von »hoher Qualität«, so hörte man auf Nachfrage an allen Ständen. ■

ELEKTRA im Modell, präsentiert auf der transport logistik Messe in München von Prof. Dr.-Ing. Gerd Holbach, TU Berlin, Fachgebiet Entwurf und Betrieb Maritimer Systeme (EBMS), Klaus-G. Lichtfuß, Leiter Logistik der BEHALA und ELEKTRA-Projektleiter und David Schütz, Vertriebsmanager, Imperial Shipping Services GmbH | Bild: Dr. Teßmann

ELEKTRA – technische und wirtschaftliche Machbarkeit des E-Schubbootes sind nachgewiesen

Zweite Entwicklungs-stufe beginnt

Die Entwicklung des hybrid-elektrischen Binnenschiffs mit der Projektbezeichnung „ELEKTRA" ist in eine neue Phase eingetreten. Die erste Phase mit der Konzeptionierung wurde Ende Dezember 2016 mit dem Nachweis der technischen und wirtschaftlichen Machbarkeit sowie mit erfolgreichen Modellversuchen im Flachwasserkanal der Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffbau (VWS) an der TU Berlin abgeschlossen.

Die sich jetzt anschließende zweite Entwicklungsstufe dient der detaillierten Ausarbeitung des Entwurfes einschließlich der Vorbereitung für die Erteilung der Empfehlung des Schiffsattestes durch die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) in Straßburg, um im September 2019 ausschreibungsfähige Unterlagen für den Bau des Schiffes in der Phase III vorweisen zu können.
Zwei wesentliche Voraussetzungen für die weitere erfolgreiche Entwicklung der ELEKTRA wurden im ersten Quartal 2017 mit der Erteilung des Förderbescheides im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP) und der Erweiterung des Konsortiums der Projektpartner erreicht. Bisherige Projektpartner waren die Berliner Hafen-und Lagerhausgesellschaft mbH (BEHALA) und das Fachgebiet Entwurf und Betrieb Maritimer Systeme (EBMS) der TU Berlin.
Neue Projektpartner sind die IMPERIAL Shipping Group als künftiger Betreiber des Schiffes, die SER Schiffselektronik Rostock als Ausrüster der elektrotechnischen und elektronischen Komponenten des Schiffs. Als weitere Partner werden noch in diesem Jahr eine Werft sowie die Zulieferer für Brennstoffzellen, Wasserstofftanks und Batterien in dem Projektteam mitwirken.
„Nach Fertigstellung könnte das Schiff ab dem Jahr 2020 funktionsfähig erprobt werden. Die volle kommerzielle Einsatzfähigkeit wird ab 2022 erwartet", erklärte Prof. Dr.-Ing. Gerd Holbach, Technische Universität Berlin, Fachgebiet Entwurf und Betrieb Maritimer Systeme (EBMS) auf der transport logistic Messe in München am 11. Mai 2017.

Energiemanagement und Fahr-Assistenz-System

Die neue Entwicklungsphase hat zwei Schwerpunkte: Erstens ist es notwendig, das Energiemanagement mit den Bestandteilen Erzeugung, Verteilung und Verbrauch detailliert auszuarbeiten, also die Abstimmung der Elemente Brennstoffzelle, Akkumulatoren und Betrieb vorzunehmen. Gerade für den hybriden Fahrbetrieb ist die Steuerung der Energieflüsse essenziell, um einen effizienten Betrieb des

Fahrzeuges sicher zu stellen. So ist im Fahrbetrieb zum Beispiel in unterschiedlichen Situationen zu entscheiden, welche Energiequelle welche Lasten speisen muss. Dabei müssen gemäß den Vorschriften für die Binnenschifffahrt die Antriebs- / Manövrierelemente von den für den Bordbetrieb zuständigen Anlagen getrennt werden.
Zweitens ist es notwendig, im Zuge des Projektes ein Fahr-Assistenz-System (FAZ) zu entwickeln. Eine effiziente Bedienung und damit ein energiesparendes Fahrverhalten der Besatzung sind für den Erfolg des Systems unablässig. Das FAZ dient im ersten Schritt der Routenplanung und Routensimulation. Das entwickelte Tool nutzt verschiedene Betriebs- und Geometriedaten, hinterlegte Widerstandsdaten als auch Wetterdaten sowie geografische Daten zur Fahrtvorhersage zwischen zwei Häfen bzw. Liegestellen. Hierbei wird anhand verschiedener Eingabeparameter wie Dienstgeschwindigkeit, maximale Geschwindigkeit oder Beladezustand eine Leistungsprognose für die Fahrt angefertigt. Die benötigte Leistung wird mit der noch verfügbaren Lade- und Tankkapazität abgeglichen, sodass bereits im Vorfeld der Fahrten mögliche Energiekapazitätsprobleme erkannt werden können.

Infrastruktur und Ökonomie

Der Betrieb eines hybrid-elektrischen Schubboots unterscheidet sich stark von konventionellen Systemen. Hauptgrund hierfür ist die nicht vorhandene Infrastruktur für die innovativen Technologien. Für den Betrieb der ELEKTRA muss sowohl die Möglichkeit der Aufladung der Akkumulatoren als auch der Brennstoffversorgung mit Wasserstoff gegeben sein. Für beide Anforderungen wurden im Projektverlauf Lösungen erarbeitet. Für die Brennstoffversorgung mit Wasserstoff kann auf keinerlei Infrastruktur zurückgegriffen werden. Somit wurden innerhalb des Projektes zwei mobile Konzepte zur Betankung des Schiffes erarbeitet. Die erste Möglichkeit wäre, das Schiff mittels mobiler Tankstellen zu versorgen. Eine alternative Möglichkeit wäre, die einzelnen leeren Tanks direkt von Bord gegen volle Systeme (Wechselbehälter) auszuwechseln. Diese würden von einer Abfüllstation per Lkw zu den Bunkerplätzen transportiert werden.
Zur ökonomischen Bewertung des ELEKTRA-Transportsystems wurden sowohl die Investitionskosten als auch die Betriebskosten analysiert. Die Investitionskosten sind derzeit noch deutlich höher als beim Bau eines konventionellen Schubbootes. Gründe hierfür sind die innovative Energiebereitstellung für die Antriebssysteme und das Bordnetz. Dennoch sind diese Kosten unter Berücksichtigung öffentlicher Förderungen wirtschaftlich realisierbar. Mit einer Serienreife ist zu erwarten, dass sich diese Kostendifferenz deutlich reduzieren wird. Im Hinblick auf die Betriebskosten ist vor allem die Analyse der Energiekosten relevant, da diese den Hauptanteil der Betriebskosten ausmachen. Hierbei wurden die Energiekosten je gefahrenen Kilometer (im überregionalen Betrieb) verglichen. Als Referenzwert wurden die Kosten für einen Betrieb mit konventionellen Dieselmotoren angenommen, welcher bei ca. 6,50 Euro/km liegt. Rein akkumulator-elektrisch würden Energiekosten von ca. 7,50 Euro/km anfallen, jedoch bei einem lokal emissionsfreien Betrieb. Im hybrid-elektrischen Betrieb, mit der Brennstoffzelle zur Grundlastversorgung liegt der Preis bei einer Wasserstoff-Nutzung bei ca. 18,50 Euro/km. Dieser sehr hohe Preis beruht auf einem sehr teuren Brennstoffpreis von 9,50 Euro pro kg Wasserstoff. Um für den Betrieb der ELEKTRA, ggf. als Brückentechnologie, eine weitere Alternative zu erarbeiten, wird deshalb die Nutzung von Methanol als Brennstoff zusätzlich ausgearbeitet, der jetzt schon wettbewerbsfähig wäre.
Im Hinblick auf den weiteren Projektverlauf wies Klaus-G. Lichtfuß, Leiter Logistik der Berliner Hafen-und Lagerhausgesellschaft mbH (BEHALA) und Projektleiter ELEKTRA, auf der Messe in München darauf hin, dass sich „aufgrund der für den Betrieb von Binnenschiffen mit alternativer Antriebstechnik nicht ausreichenden Vorschriftenlage der Zulassungsprozess des Schubbootes ELEKTRA komplex und eher langwierig“ gestaltet.

Dr. Günter Teßmann

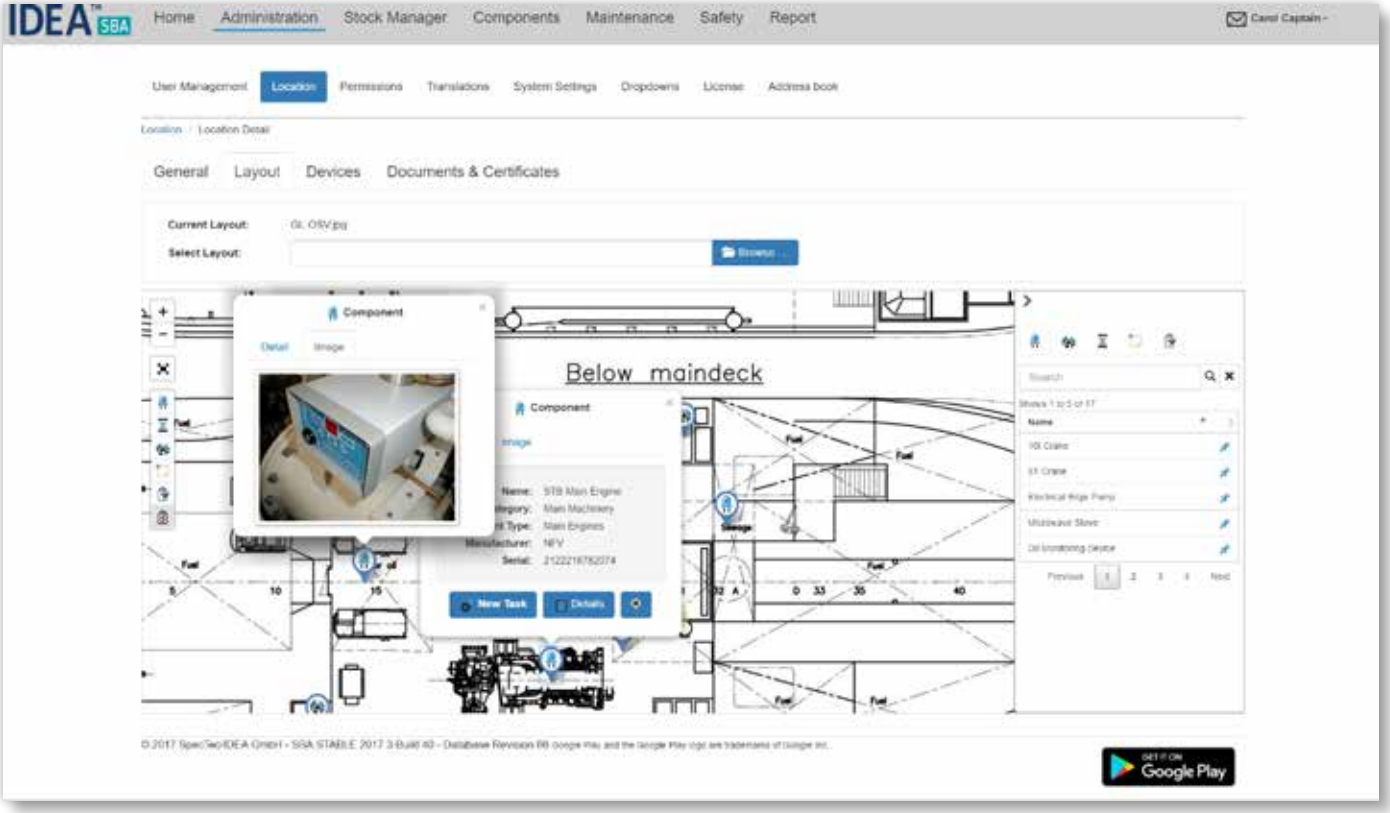
Elbfähre Cuxhaven-Brunsbüttel wieder unterwegs

Ab dem 20. August 2015 betrieb die estnische Elb-Link Reederei mit zwei Doppelend-Fähren die Fährroute zwischen dem Steubenhöft in Cuxhaven und dem Fähranleger im westlichen Bereich von Brunsbüttel. Die drei 98 m langen und 18 m breiten Fähren haben einen Tiefgang von 4 m, haben einen dieselelektrischen Antrieb und laufen bis zu 16 Knoten schnell. Für die 25 km lange Strecke brauchten sie 70 Minuten. Nach dem Herbst- und Winterfahrplan 2015/2016 fuhren sie bis zu neunmal täglich in beiden Richtungen.

Bild: Hero Lang

Anfang März 2017 wurde die Fährverbindung eingestellt, nachdem zuvor nur noch ein Fährschiff eingesetzt wurde. Die Reederei beantragte am 6. März die Eröffnung eines Insolvenzverfahrens. Am 12. April 2017 wurde die Projektgesellschaft Elb-Link Fährgesellschaft mbH gegründet, um den Fährbetrieb ab 25. Mai 2017 weiterzuführen. Das Fährschiff GRETE nimmt täglich bis zu sieben Abfahrten pro Richtung seine Fahrt wieder auf, dieses teilte der neue Betreiber, die Elb-Link Fährgesellschaft mbH, mit. Die Überfahrt dauert zukünftig nur noch 60 Minuten. Das Foto zeigt das Fährterminal am Steubenhoeft in Cuxhaven.

Hans-Wilhelm Dünner



Quellen: Spectec

Spectec steigt in die Binnenschifffahrt ein

Ein neuer Begriff macht die Runde in der Binnenschifffahrt: Schiffs- oder Flottenmanagement. Das in Düsseldorf ansässige Unternehmen Spectec ist einer der Anbieter, die den »nassen« Verkehrsträger im Fokus haben

Von Hermann Garrelmann

Erstmals auf der Maritime Industry hatte Spectec-Geschäftsführer Tobias Allebrodt intensiven und vielfältigen Kontakt zu deutschen und niederländischen Partikulieren und Reedereien. Im Gepäck hatte er sein Paket zum Schiffsmanagement, vertrieben unter dem Namen Idea-SBA.

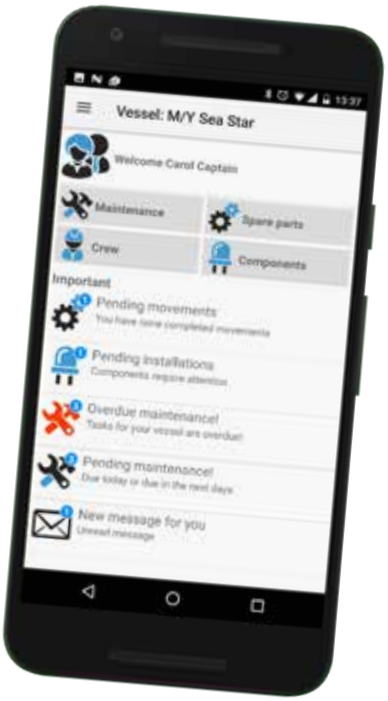
Seine Botschaft an potenzielle Kunden ist klar und eindeutig. »Mit unserem System lassen sich definitiv Kosten sparen, Stillstandszeiten verringern, Einsatzzeiten verlängern und so die wirtschaftlichen Ergebnisse optimieren«. Der Anwender, ob Partikulier oder Reeder, habe mit dem Softwarepaket eine volle Kontrolle und Übersicht über alle Dinge, die für einen sicheren Schiffsbetrieb nötig seien, schiebt er nach.

Dabei sei die Arbeit mit dem System einfach. Der Kunde müsse kein teures Softwarepaket kaufen, mit moderaten monatlichen Kosten wird der Einsatz des elektronischen Helfers bezahlt. Dabei kann zwischen einer Einschiffs- und einer Flottenlösung unterschieden werden. Die Kosten sind auch abhängig von der Anzahl der verwalteten Schiffe und der genutzten Arbeitsplätze.

Das System arbeitet webbasiert, kann also von jedem Computer und Tablet mit Internetanschluss in den gängigen Webbrowsern benutzt werden. Dazu gibt es eine mobile Anwendung für Android Smartphones, eine Lösung für IoS-Systeme (Mac-Rechner und Iphone) sei in Vorbereitung, so Allebrodt, sie soll bis September stehen.

Wenn alle Daten für das Schiff und seine Komponenten, für Mitarbeiter, das Warenlager und die Wartungsintervalle eingegeben sind, hilft Idea SBA, die nötigen Arbeiten zu organisieren. Der Anwender hat – an Bord und im Büro – die volle Übersicht über alle Module des Schiffes, die fortlaufend gemanagt werden müssen. Das können Garantiezeiten für Motoren sein, Serviceintervalle für Aggregate, Erneuerungen der Klassifizierung mitsamt der Verwaltung aller dazu nötigen Dokumente. Von allen wichtigen Teilen des Schiffes lassen sich Zeichnungen, Bilder und technische Beschreibungen hinterlegen. Wenn beispielsweise ein Teil defekt ist und ausgetauscht werden muss, arbeitet das System von der Anfrage beim Lieferanten über die Bestellung und Lieferung des Teils bis hin zur Zuordnung in das Warenlager die Schritte nachvollziehbar ab.

Allebrodt beschreibt, wie so ein Bestellvorgang abläuft: »Ich kann alle Ersatzteile, die ich in meiner Maintenance-Management-Liste führe, von der Plattform aus aufrufen. Ich schicke einem oder mehreren Anbietern einen entsprechenden Anfrage-Link, der alle Spezifikationen des erfragten Teiles enthält. Der macht mir daraufhin ein Angebot, dass ich dann bestätigen oder ablehnen kann. Wird bestätigt, erfolgt die Lieferung. Das System gibt auch eine Kaufempfehlung unter Auswertung verschiedener Kriterien wie Lieferzeit, Rabatte, etc. Nach Empfang der Ware werden die Teile in das Warehouse übernommen, als Bestand,



Auch vom Smartphone kann bestellt werden

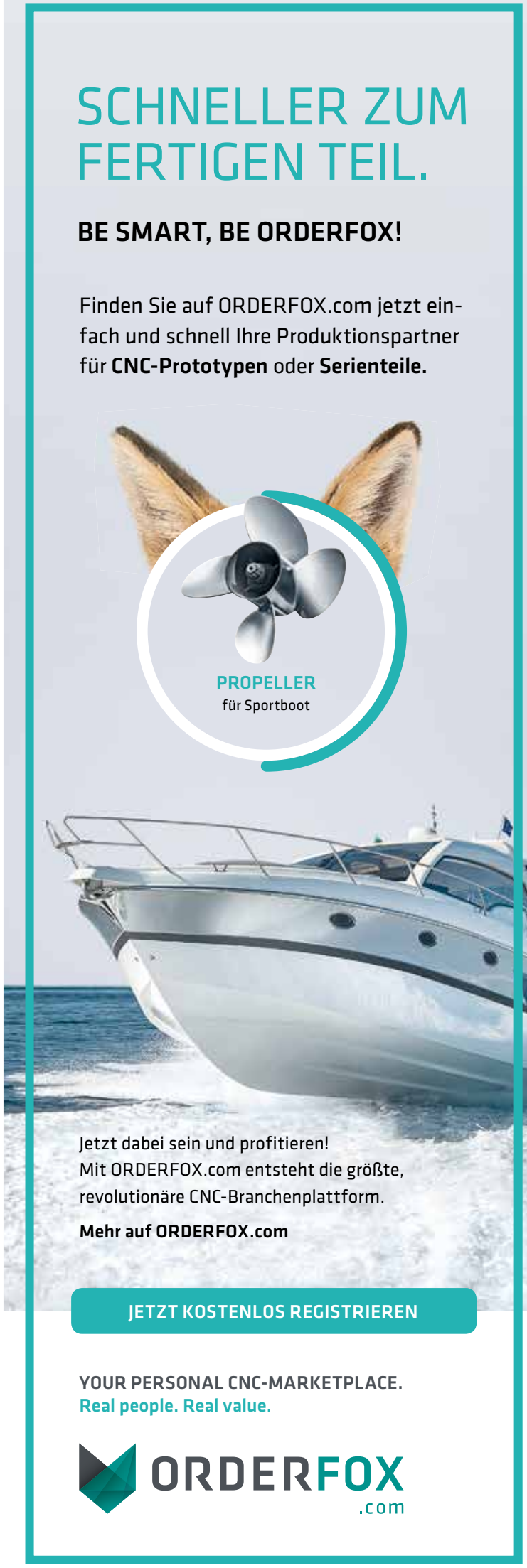
oder dem Schiff direkt zugeordnet. So hat der Anwender jederzeit eine Übersicht über die verfügbaren Ersatzteile, über Verbrauchsmaterial, und vergisst keine zeitgerechte Nachbestellung. Mit der Überwachung von Wartungsintervallen einschließlich der Dokumentation der erledigten Arbeiten werden die Einsatzzeiten der Ausstattungen optimal organisiert.

Auch in der Personalverwaltung ist Idea SBA hilfreich. Neben den Personalstammdaten sind Patente und Streckenkunde-Nachweise hinterlegt, Übersichten über weitere Qualifikationen stehen auf Tastendruck zur Verfügung. Gerade für Reedereien, die manchmal rasche Personaldispositionen vornehmen müssen, sei das eine unschätzbare Hilfe, so die Entwickler.

Als einzige kundenseitige Anforderung für den Einsatz von Idea SBA ist ein Internetzugang und ein Arbeitsplatzrechner nötig. Die Daten werden in einem Datenzentrum in Düsseldorf abgelegt, wo sie mehrfach gesichert werden. Auf mobilen Endgeräten ist auch ein Einsatz möglich, wenn keine Internetverbindung besteht. Die nötigen Daten sind im Gerät verfügbar und werden nach erneuter Verbindung mit dem Internet synchronisiert.

Eine lange Einarbeitungszeit, so Allebrodt, sei nicht nötig. Nach einer kurzen Erklärung könnten viele schon nach wenigen Stunden damit umgehen. Die Plattform sei weitgehend selbsterklärend, so der IT-Fachmann. Gegen eine Fehleingabe von Daten sei das System weitgehend immun. So nennt Allebrodt auch die Vorteile von Idea SBA, aus seiner Sicht: »Wir sind einfach und beschränken uns auf das Wesentliche«.

Interessenten können auf der Internetseite von Spectec in einer frei zugänglichen Demo-Version *(www.idea-sba.com)* die Funktionalitäten des Systems austesten. Das können auch die Schülerinnen und Schüler auf dem Schulschiff Rhein. Dort ist die Schiffsmanagement-Plattform bereits installiert und steht dem beruflichen Nachwuchs zu Trainingszwecken zur Verfügung. ■



Digitalisierung soll Elbschifffahrt stärken

Auch für den Wasserstraßentransport stehen durch die IT-Revolution Veränderungen an. Ein Digitalkonzept soll der Elbschifffahrt helfen, sich ergebende Chancen zu nutzen

Weil die fortschreitende Digitalisierung neuen, mitunter branchenfremden Wettbewerbern mit einem intelligenten, »disruptiven« Geschäftsmodell den Markteintritt in verschiedensten Branchen erleichtert, erhöht sich der Innovationsdruck auf etablierte Akteure. Auch im Transport- und Logistiksektor Prozesse »auf den digitalen Prüfstand« gestellt werden, heißt es in einem Gutachten von HTC Hanseatic Transport Consultancy und ifak – Institut für Automation und Kommunikation Magdeburg. In Auftrag gegeben haben es die Bundesländer Sachsen-Anhalt, Hamburg und Brandenburg.

Umstellen muss sich auch die Binnenschifffahrt, die in der Studie als »nur bedingt innovationsfreundlich« bezeichnet wird. Es geht aber nicht nur um Defizite und Druck, sondern vor allem um Chancen. »Digitalisierung des Elbkorridors – Elbe 4.0« heißt also das Motto.

Es gebe bereits konkrete Ansatzpunkte, um den Wasserstraßentransport fit für die Anforderungen des digitalen Zeitalters zu machen, so die Experten. Zur Umsetzung bedürfe es eines festen Umsetzungswillens, der sich in konkreten Vorhaben, Pilotprojekten oder digitalen Testfeldern niederschlage, um innovative Lösungen unter realen Bedingungen zu erproben. Ideale Rahmenbedingungen dafür biete der Elbkorridor, heißt es.

Die Gutachter haben konkrete Aktionsfelder definiert und Maßnahmen identifiziert:

1) Plattformlösungen

- Weiterentwicklung von RIS- und Telematikanwendungen
- I»Echtzeit-Fahrrinnenmanagement«
- Digitale Schleusenrangsteuerung
- Bessere Durchgängigkeit und Transparenz des Informationsflusses
- Zusätzliche Serviceangebote und digitales Marketing
- Prozessoptimierung durch engere Vernetzung mit dem HVCC
  - Ausweitung der HVCC-Einbindung zur Rundlauf-Optimierung
  - Verknüpfung der Zulaufkoordination mit digitalem Schleusenrang
- Frachten-/Transportbörse für Elbe/ESK
- Vereinfachung administrativer Abrechnungs- und Meldeverfahren
  - Digitalisierung der Prozesse
  - Einführung eines plattformgestützten IT-Meldewesens

2) Smart Connected Products

- IoT-Einsatz (Internet of Things) zur individuellen Flottenoptimierung
- IoT-Optimierung der Wasserstraßennutzung (Tiefgangsmessung)
- IoT-Einsatz für Predictive Maintenance im Bereich Infrastruktur

3) Autonomes Fahren

- Ausweisung eines Testfeldes für autonomes Fahren
- Einsatzpotenziale für (autonome) Watertrucks prüfen
- Maßnahmen für eine teilautonomen Schleppschifffahrt

Digital heißt wettbewerbsfähig

Vor dem Hintergrund des Gesamtkonzepts Elbe könnten Maßnahmen zur Digitalisierung einen Beitrag dazu leisten, den Wasserstraßentransport trotz infrastruktureller Restriktionen effizienter und wettbewerbsfähiger zu machen. Die Elbe ist laut Gutachten gut als Testfeld zur Erprobung digitaler Lösungen geeignet. Es bedürfe nun einer Strategie.

Um die Wettbewerbsfähigkeit des Systems Wasserstraße zu sichern, sei eine intensivere Ausrichtung der Binnenschifffahrt an digitalen Trends unerlässlich. Eine zentrale Rolle spiele dabei die Offenheit der Marktakteure für Neuerungen.

Die Experten zeigen sich überzeugt, dass die Digitalisierung Chancen eröffnet, den Wasserstraßentransport auf der Elbe nachhaltig zu steigern.

Im Mai hatten die drei Bundesländer auf einer Konferenz in Magdeburg ihr Vorhaben »Elbe 4.0« vorgestellt. Sachsen-Anhalts Verkehrsstaatssekretär Sebastian Putz erklärte: »Mit Blick auf den Verkehrsträger Straße und das digitale Testfeld A9 zwischen München und Nürnberg halten wir die Elbe für das geeignete Testgebiet, um den Verkehrsträger Binnenschifffahrt als alternativen Verkehrsträger auf Augenhöhe zu bringen.« Schließlich gehe es darum, die Transportkette insgesamt abzusichern. »Da bringt es nichts, wenn nur ein Verkehrsträger digital arbeitet. *fs*

Foto: Thomas Wägener

Allianz Esa feiert 20-jähriges Bestehen

Die Allianz Esa blickt in diesen Tagen auf ihr 20-jähriges Bestehen zurück. Der Spezialversicherer der Allianz ist mit einem Prämienvolumen von rund 150 Mio. € unter den Top Fünf der Branche, im reinen Firmenkundengeschäft sogar die Nummer 1

Die heutige Allianz Esa war 1997 als Esa EuroShip Assekuradeurgesellschaft mbH von Walter Szabados gegründet wurde. Der geschäftliche Schwerpunkt des damaligen Allianz-Generalvertreters lag in der gewerblichen Binnenschifffahrt. Um auch in Benelux, dem bedeutendsten europäischen Schifffahrtsmarkt, tätig werden zu können und den Kunden zusätzliche Dienstleistungen und Nutzen zur Verfügung zu stellen, entstand mit Zustimmung der Allianz die »Esa EuroShip Assekuradeur GmbH«. Bereits im Gründungsjahr betrug das verwaltete Prämienvolumen 1,1 Mio. €.

Walter Szabados

Nachdem bis zum Jahr 2001 die Geschäftstätigkeit der Esa auf Wassersportversicherungen erweitert wurde und das Prämienvolumen mittlerweile auf 10,5 Mio. € gestiegen war, beteiligte sich die Allianz als Gesellschafter und übertrug zwei Jahre später die Produktgebereigenschaft und das komplette Management ihres Wassersportgeschäfts auf die Esa. Im Jahr 2005 folgte das Binnenschifffahrtsgeschäft.

Mit dem Wachstum und der damit verbundenen stetig steigenden Mitarbeiterzahl wurde das Domizil in Bad Friedrichshall zu eng – es entstand bis 2005 im Zentrum von Bad Friedrichshall ein moderner Neubau für bis zu 50 Mitarbeiter.

Die Idee des Esa-Geschäftsmodells war, Spezialsparten wie Wassersport und die gewerbliche Schifffahrt, die Teilbereiche der Transportversicherung sind, von der »großen« Allianz auf eine flexible und wendige sowie selbständig agierende Gesellschaft mit erstklassigen Produkten und kompetentem Service auszugliedern. Der Erfolg der ersten zehn Jahre veranlasste Esa und die Allianz, auch die restlichen Transportsparten wie Transport-Ware, Verkehrshaftung und Sonderzweige in ein analoges Geschäftsmodell zu überführen. Dies geschah im Januar 2008 mit der Gründung der Esa cargo & logistics GmbH.

Um nach außen noch deutlicher zu machen, wie eng Esa und Allianz zusammenstehen und ihre Stärken bündeln, kam es im Jahr 2014 zur Umfirmierung von Esa in Allianz Esa. Das neue Logo signaliesiert die enge Verbundenheit der beiden Marken.

Als selbständige Managementplattform arbeitete die Esa von Beginn an auf eigenen, von der Allianz unabhängigen IT-Systemen, die im Laufe der Jahre kontinuierlich an die spezifischen Anforderungen eines Transportversicherers angepasst und um intelligente Auswertungssysteme, Schadenmanagement- und Zertifikatsplattformen sowie weitere Vermittler- und Kundenportale ergänzt wurden. Um den Vertriebspartnern einen weiteren Vorteil zu verschaffen, wird die Nutzung dieser Systeme seit 2014 über die Firma InnoSolutas auch extern angeboten.

Foto: Allianz Esa

Allianz Esa-Zentrum in Bad Friedrichshall

Seit 2013 ist die Allianz Esa auch Partner und Hauptsponsor beim alljährlichen Forum Binnenschifffahrt, das gemeinsam von den Zeitschriften »Binnenschifffahrt« und »Schiffahrt und Technik« veranstaltet wird und aktuelle Themen mit hochrangingen Experten diskutiert. Nach Duisburg und Köln findet das Forum in diesem Jahr zum dritten Mal im Messezentrum Kalkar statt – parallel zur Binnenschifffahrtsmesse

Zudem vergibt die Allianz Esa, ebenfalls bereits seit vier Jahren, auf dieser bedeutenden Branchenveranstaltung den von ihr gestifteten »Europäische Innovationspreis Binnenschifffahrt«. Mit dieser Auszeichnung werden neue Konzepte mit einer Vorbildwirkung für die ganze Branche gewürdigt. Preisträger im vergangenen Jahr war die schweizerische Reederei Scylla, die den Mut hatte, ihre vier auf der Rhone und Seine eingesetzten Flusskreuzfahrtschiffe vollständig auf den neuen Kraftstoff GTL umzustellen. Davor waren der Partikulier Rolf Bach, das Unternehmen Exomission und die Peters Shipyards aus den Niederlanden mit dem Preis ausgezeichnet worden, der einen Teil des Rheins und die Anordnung der Duisburger Hafenbecken symbolisiert.

Heute ist die Allianz Esa mit mehr als 150 hoch qualifizierten und engagierten Mitarbeitern an zehn Standorten im Bundesgebiet und einem Prämienvolumen von ca. 150 Mio. € einer der bedeutendsten Transportversicherer Deutschlands. »Auch in Zukunft wollen wir den Blick auf das Wesentliche richten, zielorientiert denken und handeln und dennoch nicht unser direktes und indirektes Umfeld außer Acht lassen«, sagt Walter Szabados, Vorsitzender der Geschäftsführung.

Aus diesem Grund sei entschieden worden, auf eine Feier anlässlich unseres 20-jährigen Bestehens zu verzichten und stattdessen dem gemeinnützigen Verein VITA e.V. Assistenzhunde (VITA) in Hümmerich eine großzügige Spende zukommen zu lassen. ■

Bank für Schiffahrt auf Wachstumskurs

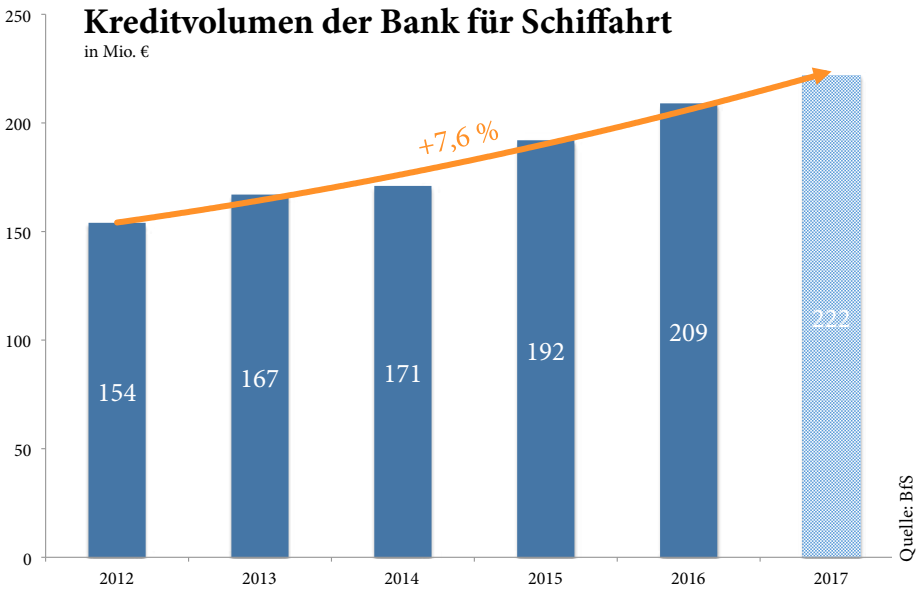
Nach dem erfolgreichen Jahr 2016 bleibt die Bank für Schiffahrt (BfS) auf Wachstumskurs. Die Nachfrage nach Krediten wächst bislang stärker als erwartet und liegt über den Prognosen. Mittelfristig wird sich das Portfolio allerdings ändern

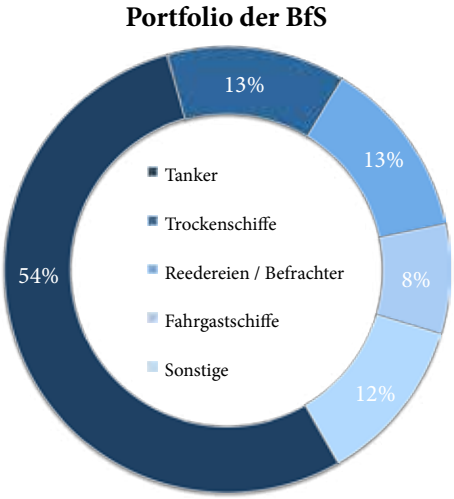
Von Krischan Förster

Eher zurückhaltend hatte der Vorstand der Ostfriesischen Volksbank (OVB) einschließlich der Bank für Schiffahrt (BfS) zunächst die Aussichten für das Geschäftsjahr 2017 beurteilt. Ein »moderates Wachstum« war angepeilt worden. Zum einen, weil die Geschäftszahlen des Vorjahres bereits ausgesprochen gut gewesen waren. Zum anderen, weil die wirtschaftliche Situation der Branche und damit die Nachfrage nach Finanzierungen nicht gerade verheißungsvoll angesehen wurden.

»Wir wurden eines Bessern belehrt«, sagt OVB-Vorstandschef Holger Franz im Gespräch mit der »Binnenschifffahrt«. Denn die Halbjahres-Bilanz fällt erneut sehr erfreulich aus. Das Plus in der Kreditsumme liegt gegenüber dem Vorjahr derzeit bei etwa 6 bis 7%. »Wir haben überraschend viele Anträge auf den Tisch bekommen.«

Es sind derzeit nicht mehr viele Banken als Finanzierer auf dem Markt aktiv, die BfS ist dabei unumstrittener Platzhirsch, also auch ein viel besuchter Ansprechpartner, wenn es um Schiffsprojekte geht. Die Kundenstruktur habe sich allerdings über die Jahrzehnte geändert, berichtet Franz. Noch immer seien Partikuliere »hoch geschätzt«, doch vermehrt geben große Reedereien oder Logistiker Neubauten in Auftrag.





Wie etwa die Reederei Jaegers, die im Frühjahr mit den 2.200-Tonnern »Gitte« und »Louisa« gleich zwei neue Tanker in Duisburg getauft und in Dienst gestellt hat – finanziert von der BfS. Reedereichef Klaus Valentin liefert seinerzeit noch zwei andere Gründe für die Investition: Der Entschluss sei durch die niedrigen Stahlpreise und das niedrige Zinsniveau erleichtert worden.

Bei der BfS sieht man allerdings einer Trendwende entgegen: Nachdem die Finanzierung jahrelang vor allem vom Tankersegment geprägt worden sei, nehme die Nachfrage nach moderner Tonnage durch die vorgeschriebene Umstellung auf die Doppelhülle immer weiter ab. Die Bank verzeichnet hohe Tilgungen und damit ein Abschmelzen des Portfolios.

Dafür zieht jedoch das Interesse aus der Trockenschifffahrt wieder an. Dies sei bereits im vergangenen Jahr zu beobachten gewesen, »und wir rechnen damit, dass der Trend anhält«, sagt Franz. Nach und nach würden sich auch das Kreditportfolio verändern. Die Bank erwarte aufgrund hoher Tilgungen langfristig ein Abschmelzen des Tanker-Portfolios.

Die BfS fühlt sich für weiteres Wachstum gerüstet und stockt ihr Personal auf. In Hannover, einem der drei Standorte neben Duisburg und Berlin, sei eine weitere Stelle geschaffen worden. »Wir haben ein gutes Team und die richtige Expertise – und viel Freude an der Binnenschifffahrt«, sagt Franz. ■

Veranstaltungspartner

Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.(BDB)

Ideelle Träger

BDS Binnenschiffahrt

BUNDESVERBAND ÖFFENTLICHER BINNENHÄFEN e.V.

Deutscher Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. (DWSV)

IHK Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg · Wesel · Kleve zu Duisburg

Reederverband der Berliner Personenschiffahrt e. V.

spc Multimodal Transport Solutions

VBW

CASA NOVA
PATRICK