

# SCHIFFAHRT HAFEN BAHN UND TECHNIK

MAGAZIN FÜR INTERMODALEN TRANSPORT UND LOGISTIK



Bild: Eckhard Arndt

▶ 15 Jahre Elbe-  
Container-Linie

▶ Spedition fordert  
Saaleausbau

▶ EUROGATE vergibt Aufträge  
im Jade-Weser-Port

## Mit Zuversicht und Erfolg ins neue Jahr.

Danke für Ihr entgegen gebrachtes Vertrauen im Jahr 2010. Für **2011** wünschen wir Ihnen persönliches und berufliches Wohlergehen: **esa EuroShip, langjährig verlässlicher Partner der Binnenschifffahrt.** Weitere Informationen bei Ihrem Versicherungsfachmann, telefonisch: +49 (0) 71 36 . 9513. 313 oder im Internet: [www.esa-allianz.de](http://www.esa-allianz.de)

Ein Unternehmen der Allianz 



# Ideal und Wirklichkeit

*Liebe SuT-Leser!*

Die Einleitung zum Editorial der vergangenen Ausgabe war als Beispiel zum Handlungsbedarf bei der WSV Reform gedacht. Obwohl bewusst keine Namen und keine genauen Dienststellenbezeichnungen genannt wurden, haben uns Anschreiben des Präsidenten der WSD Süd sowie des Geschäftsführers der Faaborg Vaerft in Dänemark erreicht, mit der Bitte, Gegendarstellungen abzdrukken. Obwohl beide Schreiben formaljuristisch nicht den Bestimmungen des Pressegesetzes genügen, wollen wir unseren Lesern den Inhalt dieser Schreiben nicht vorenthalten, unterstreichen sie doch nochmals, dass eine Strukturreform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung mehr als überfällig ist.

*Herzlichst Ihr Hans-Wilhelm Jünnes*

## **Gendarstellung vom 22.11.2010 der Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) Süd, 97018 Würzburg, zum Editorial der SuT 7 | 2010**

Sehr geehrter Herr Dünner, die fundierten Artikel in Ihrer Fachzeitschrift werden in der WSD Süd gerne gelesen. Mehr als erstaunt wurde allerdings das mit falschen Behauptungen durchgesetzte Editorial in Ihrer neuen Ausgabe aufgenommen, das mich veranlasst eine Gendarstellung vorzunehmen.

Aufgrund Ihrer journalistischen Recherche schreiben Sie ... über einen Vergabevorgang von Schiffen, der rechtmäßig in der WSD Süd abgewickelt wurde. Ihre Darstellung verdreht allerdings die Tatsachen, so dass der Leser einen falschen Eindruck gewinnen musste, wodurch das Ansehen der WSD Süd stark in Mitleidenschaft gezogen wurde. Laut Ihrem Artikel wundern sich die deutschen Binnenwerften über die Auftragsvergabe der sieben Schiffe an ein dänisches Unternehmen. Sie schreiben dazu „Eine Erklärung für diese Geschäftsverbindung bekam man .... auf der Fachmesse SMM im September 2010 .... Dort hielt der in Altersteilzeit befindliche Leiter eines Amtes der WSD Süd „Hof“ ..... Das als Baukasten angelegte Konzept für WSV-Spezialfahrzeuge für die Dänen entwickelt worden. Wegen der Austauschbarkeit der Einheiten vom bisherigen Prinzip der Einzelausschreibung ... abzuweichen, sondern ... in einem großen Auftrag zusammen zu fassen“.

Dazu stelle ich fest, dass die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes sowohl an das Wirtschaftlichkeitsprinzip nach der Bundeshaushaltsordnung als auch an geltendes Recht und Gesetz gebunden ist. In den von der WSV des Bundes eingeführten Vergabevorschriften sind weitere ausführliche Regelungen hierzu enthalten. Im speziellen Fall sind EU-Regelungen mit zu beachten. Für Ausschreibungen ab einer bestimmten Höhe greifen nach den Bestimmungen der Vergabeverordnung sogenannte „Schwellenwerte“, deren Überschreitung - wie auch im konkreten Fall - zu einer europaweiten Ausschreibung führen. Unter den abgegebenen Angeboten, das Verfahren der Prüfung der Angebote ist ebenfalls ins Kleinste geregelt, erhielt als wirtschaftlichster Anbieter die dänische Firma den Zuschlag. Die Vergabeentscheidung wurde von der WSD Süd geprüft. Sie war nicht zu beanstanden.

Sie schreiben „Die Ablieferung des ersten Schiffes noch als Amtsleiter im Ruhestand begleiten, ... Da dieser Auftritt .... spanisch vorkam, wurde ... eine Innenrevision .... in Gang gesetzt, in der Folge der Amtsleiter von seinen Aufgaben entbunden wurde.“

Dazu stelle ich fest, dass es sich bei der Person nicht um einen Amtsleiter im Ruhestand sondern um den Leiter einer Fachdienststelle handelt, der

sich seit August in Urlaub und ab Oktober 2010 in der Freistellungsphase der Altersteilzeit befindet. Von einer Entbindung der Aufgaben als Folge der Prüfung durch die Innenrevision kann keine Rede sein. Ein Grund, den Leiter der Fachstelle zu entbinden, lag nicht vor. Sie schreiben „Mittlerweile ist das erste Fahrzeug abgeliefert die übliche Klassifizierung und Stabilitätsberechnungen der Wasserfahrzeuge fehlen. Zu diesen Fragen ... mündliche Vereinbarungen zwischen Amtsleiter und Werft gegeben haben diese Punkte als erledigt ansieht. In wie weit das WSA die Abnahme wegen ... Mängel und fehlender Erfüllung ... ablehnen kann, ist fraglich.“

Dazu stelle ich fest, dass aus dem Auftrag derzeit noch kein Schiff abgeliefert wurde und jedes Schiff nur mit einer Stabilitätsberechnung von der Schiffsuntersuchungskommission zugelassen wird. Sämtliche Mehrzweckarbeitsschiffe wurden und werden nach einem Klassezeichen einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft gebaut. In der Ausschreibung wurde deshalb der Bau der Mehrzweckarbeitsschiffe nach diesem Klassezeichen gefordert.

Mündliche Vereinbarungen oder ähnliche Absprachen sind nach den Vertragsbedingungen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes unzulässig. Vertragserfüllung und die Abnahme mangelfreier Produkte werden in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes als Grundbestandteil jeder Geschäftsbeziehung betrachtet.

Mit freundlichen Grüßen, Dipl.-Ing. Detlef Aster

## **Gendarstellung vom 02.12.2010 der Faaborg Vaerft AIS, Havnen, DK-5600 Faaborg**

In der Ausgabe 7 | 2010 von Schifffahrt Hafen Bahn und Technik werden im Editorial im Zusammenhang mit der Lieferung von Baggerschiffen unwahre Tatsachen über unser Unternehmen verbreitet. Der Name unseres Unternehmens wird in dem Artikel nicht explizit genannt, für Branchenkreise wie auch auf Abnehmerseite ist jedoch eindeutig ersichtlich, dass es sich nur um unser Unternehmen handeln kann. Aus diesem Grund machen wir von unserem Recht auf eine Gendarstellung Gebrauch und verlangen die Veröffentlichung an gleicher Stelle wie für den Zeitungsartikel selbst.

1. Im Editorial wird behauptet, dass unsere Werft auf der Fachmesse SMM in Hamburg im September 2010 mit einem Messestand vertreten gewesen ist. Diese Aussage ist falsch. Richtig ist, dass unser Unternehmen keinen eigenen Messestand angemietet hatte.

2. Die Behauptung „das als Baukasten angelegte Konzept für WSV-Spezialfahrzeuge mit Antriebseinheit, Transporteinheit und Baggereinheit sei unter seiner (des in Altersteilzeit befindlichen Leiters des Amtes der WSD-Süd) Leitung für die Dänen im eigenen Amt entwickelt worden ist falsch. Richtig ist, dass - nach dem Ausscheiden des Amtsleiters aus dem Dienst - dieser Konzeptskizzen als zeichnerische Variationen eines Schwimmgreifens vorgelegt hat, zu denen unsere Werft die dazu gehörigen Konstruktionszeichnungen, die sämtlich im Eigentum unserer Werft stehen, gefertigt hat.“

3. Die Behauptung im Editorial, dass der genannte Amtsleiter „die Ablieferung der ersten Schiffe noch als Amtsleiter im Ruhestand begleiten werde“ ist falsch. Richtig ist, dass der genannte Amtsleiter im



Visitenkarte des deutschen Vertreters der Faaborg Vaerft, überreicht auf der SMM 2010 in Hamburg



Sommer 2010 infolge der Freistellungsphase seiner Altersteilzeit aus dem Dienst ausgeschieden ist. Bis zu diesem Zeitpunkt war noch kein einziges Schiff ausgeliefert.

4. Die Behauptung, dass unsere Werft eine deutsche Niederlassung habe, ist falsch. Richtig ist, dass unser Unternehmen keine Niederlassung in Deutschland hat.

5. Die Behauptung, dass „mittlerweile das erste Fahrzeug abgeliefert worden ist, für das die übliche Klassifizierung und Stabilitätsberechnung der Wasserfahrzeuge fehlen“ ist falsch. Richtig ist, dass das erste Fahrzeug überhaupt erst im November 2010 ausgeliefert wird. Von daher konnten im Zeitpunkt des Erscheinens des Editorials im Heft 7 | 2010 keine Stabilitätsberechnungen und Klassenzeichen fehlen. Richtig ist ferner, dass ohne diese Unterlagen von der Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission (SUK) kein Schiff zum Betrieb zugelassen würde.

6. Die Behauptung, „zu diesen Fragen soll es mündliche Vereinbarungen zwischen Amtsleiter und Werft gegeben haben, so dass die Werft diese Punkte (Stabilitätsberechnung und Klassenzeichen) als erledigt ansieht“, ist falsch. Richtig ist, dass die Werft einen weiteren vollkommen anderen Auftrag erhalten hat, der gemäß der Leistungsbeschreibung als Nachbau eines anderen Schiffes gefertigt worden ist. Richtig ist, dass diese Schiffe auftragsgemäß nur gemäß der für alle Bieter verbindlichen Ausschreibung gemäß dem Klassenzeichen gebaut worden sind.

Jan U. Mortensen, Geschäftsführer

**Wortlaut eines der Gegendarstellung der Faaborg Vaerft beigefügten Schreibens ohne Datum einer nicht genannten Person an den Präsidenten der WSD Süd**

Sehr geehrter Herr Aster, ich bin schon entsetzt über die Aktionen, die hier durch Denunziation, nur weil sich an mir irgendwie rächen will, ablaufen. Mir wird erst einmal grundsätzlich unterstellt, dass ich mit der Faaborg-Werft zusammen kungele und dass die Auftragsvergabe nicht korrekt gelaufen ist. Sie wissen genau, dass die Ausschreibung vollkommen korrekt gelaufen ist und die FMS den Auftrag an den Gewinner der Ausschreibung vergeben hat. Dass die Faaborg-Werft bei der Ausschreibung einen gewissen Vorteil hatte, weil sie schon einmal solch ein Schiff gebaut hatte, ist klar kann aber nicht zum Vorwurf gemacht werden. Glauben Sie mir, ich bin dabei vollkommen leidenschaftslos und hätte den Auftrag auch lieber nach Deutschland vergeben. Dass mit meinem korrekten Verhalten in der Vergabe des Auftrages ich nun in die Nähe der Korruption gestellt werde, ist eine Ungehörigkeit ersten Ranges und kränkt mich besonders, wo ich gerade im Umgang mit der Faaborg-Werft nie, auch nicht im Ansatz mich irgendwie unkorrekt verhalten habe. Sie wissen auch, dass die Beschaffung von sieben Schiffen nicht auf meinem Mist entstanden ist, sondern dass das das Ministerium entschieden hat. Wir wollten eigentlich nur drei Schiffe für die WSD-Süd ausschreiben, weil aber im Ministerium gleichzeitig 4 weitere Entwürfe anderer Ämter zur Genehmigung vorlagen, hat man dort entschieden, dass die Ämter nur Schiffe bekommen, wenn sie mit unseren baugleich sind. Dem haben die anderen WSD'n nach einer gemeinsamen Besprechung zugestimmt.

Der Stand auf der Messe war von der Firma Gilbert und Schmalriede gemietet, auf dem diese Firma nicht übersehbar für alle, einen realen und funktionierenden Ankerpfehl ausgestellt hat, den diese Firma auch gemäß den Vorstellungen der FMS entwickelt und gebaut hat. Die Konstruktionsunterlagen sind Eigentum der Firma Gilbert und Schmalriede. Es war beabsichtigt von der Firma Gilbert und Schmalriede gemeinsam mit der Faaborg Werft eine neue Firma zu gründen, die Faaborg

System Ships (FSS), mit der dann weltweit Ankerpfehle, Kompaktantriebe, die auch zum Portfolio der Firma Gilbert und Schmalriede gehören, und Arbeitsschiffe, wie sie die Faaborg-Werft für die WSV baut, zu vertreiben.

Da ich mich in Altersteilzeit befinde und somit verfügbar bin, war geplant, dass ich in der Firma mit Teilhaber werden sollte, damit ich meine Kenntnisse und Erfahrungen dort einbringen kann. Es war geplant, dass jeder Teilhaber dort General Manger sein sollte. Klar ist, das hat nach meinem Ausscheiden aus dem aktiven Dienst stattgefunden. Die Firma ist bis heute nicht zustande gekommen, da es mit der Firma Gilbert und Schmalriede als Teilhaber Schwierigkeiten gibt. Also die Faaborg Werft selbst hat den Stand auf der Messe überhaupt nicht unterhalten, sondern war dort nur durch ihren Anteil präsent.

Auch habe ich auf dem Stand nicht „mit meinen Mitarbeitern Hof gehalten“. Von denen waren nur Herr Pöhlmann, Herr Novak und Herr Thäter einmal für 15 Minuten zum Besuch im Rahmen ihres Rundganges auf der SMM auf dem Stand anwesend. Das Baukastenprinzip der potentiellen unterschiedlichen Wasserfahrzeuge ist eine Entwicklung, die ich und nicht die FMS in Abstimmung mit der Faaborg - Werft angedacht habe. Aufgezeigt werden darin nur konzeptionelle Vorstellungen ohne konstruktiven Tiefgang. Die dazugehörigen Konstruktionsunterlagen sind im Besitz und Eigentum der Faaborg-Werft, soweit sie schon im Detail erstellt worden sind. Die Konzeptskizzen sind lediglich zeichnerische Variationen des eigentlichen Schwimmgreifers, der von der Faaborg-Werft im Detail konstruiert und gezeichnet worden ist. Es ist doch auch klar, dass mit solch einem Artikel die Faaborg-Werft diffamiert wird. Dass ich auf Grund der Austauschbarkeit von Einheiten die übergeordneten Stellen überzeugt habe, entbehrt jeglicher Realität und ist vollkommener Schwachsinn. Die Verbindung, dass ich die ersten Schiffe noch abnehmen werde und als angeblicher Generalmanger der Werft auftrete, ist eine schon strafrechtlich relevante Verleumdung, zumal er mir dabei ein eigenes Widerspruchsdefizit unterstellt.

In gleicher Qualität ist meine angebliche Amtsenthebung zu sehen. Hier wird der Versuch unternommen, systematisch gegen mich Rufmord zu betreiben. Was mich besonders berührt, ist, dass solch eine Stelle wie die Innenrevision im BMVBS derartige Diffamierungen mitmacht und Werkzeug von strafrechtlichen relevanten Handlungen anderer ist. Auch ist die Äußerung falsch, dass aus dem Auftrag der sieben Schiffe das erste bereits abgeliefert worden ist und Stabilitätsrechnungen und Klassenzeichen fehlen. Jedes Schiff wird mit Stabilitätsrechnung abgeliefert, anders würde es von der SUK auch gar nicht zum Betrieb zugelassen werden. Richtig ist, dass aus einem vollkommen anderen Auftrag der „Hai“ mit gültiger Stabilitätsrechnung sich im Betrieb befindet. Das Klassenzeichen wurde gemäß dem Auftrag in der Leistungsbeschreibung als Nachbau von Gründling, Streber und Waller nicht explizit als GL Zertifikat gefordert, sondern das Schiff sollte nur gemäß dem Klassenzeichen gebaut werden. Das ist einerseits im Binnenschiffbereich bei Nachbauten so Usus, wobei man zur Zulassung von Binnenschiffe eigentlich überhaupt kein Klassenzeichen benötigt und andererseits stand dies ja in der Leistungsbeschreibung, die für alle Werften, die an dem Wettbewerb teilgenommen haben, verbindlich war. Was soll also der Quatsch mit diesen Behauptungen? Dass es zu einer Abnahme mündliche Absprachen zwischen mir und der Werft gegeben haben soll, ist eine infame Unterstellung und macht als Aussage auch keinen Sinn...

Den letzten Teil des Briefes mit strafrechtlichen Drohungen gegenüber einem der SUT-Redaktion nicht bekannten „Herr Dümmer“ haben wir aus Platzgründen gekürzt.

■ Die Redaktion

# Impressum

**29. Jahrgang**  
**Herausgeber**  
**und Verlag:** ISSN 2190 9911 | Postzeitungs-Nr.: 3993  
**SUT SCHIFFFAHRT UND TECHNIK**  
**Verlagsgesellschaft mbH**  
Siebengebirgsstraße 14  
53757 Sankt Augustin  
Deutschland  
Telefon: +49/22 41/1 48 25 17  
Telefax: +49/22 41/1 48 25 18  
www.schiffahrtundtechnik.de | info@schiffahrtundtechnik.de

**Geschäftsführer:** Dipl.-Vw. Hans-Wilhelm Dünner  
**Offizielles Organ:** Germanischer Lloyd AG, Hamburg  
**Chefredaktion:** Diplom-Volkswirt  
Hans-Wilhelm Dünner  
Siebengebirgsstraße 14  
D-53757 Sankt Augustin  
Telefon: +49/22 41/1 48 25 17  
Telefax: +49/22 41/1 48 25 18  
Mobil: +49/171/3 08 43 46  
h.w.duenner@schiffahrtundtechnik.de

**Redaktion:** redaktion@schiffahrtundtechnik.de  
Diplom Journalist (FH) Michael Nutsch  
m.nutsch@schiffahrtundtechnik.de  
John C. Albrecht, Eckhard-Herbert Arndt, Eckhard Boecker,  
Dieter Dattelzweig, Jos W. Denis, Dipl.-Ing. Ulrike Dömeland,  
Lutz Ehrhardt, Dr. Armin Gewiese, Axel Götzke-Rohen,  
Dipl.- Jour. (FH) Christian Grohmann, Sylvia Guddat,  
Prof. Dr. Fritz Heinrich, Dipl.-Ing. Klaus-Peter Hinz, Rüdiger  
Homberg, Michael Kratzsch-Leichsenring, Dipl.-Ing. Peter  
Pospiech, Dipl.-Kfm. Karl Michael Probst, Bernadette Scheurer,  
Soenke Schierer, Ass. iur. Anne Schneller, Dr. Wilfried  
Schumacher, Dr. Siegfried Seibt, Sigrun Tausche, Dr. oec. habil.  
Günter Teßmann

**Internationale**  
**Korrespondenten:** Wilfried Veldhuijzen, BeNeLux  
Hannu Salonoja, Finnland/Schweden  
Dipl. Staatswissenschaftler Ralf Klingsieck, Frankreich  
Prof. Dr. David Hilling, Großbritannien  
Kapitän Otto Steindl, Österreich-Donau  
Dipl.-Ing. oec. Heike Uhe, Polen  
Wilf Seifert, Schweiz  
Dipl. Ing. Karel Horyna, Tschechien

**Luftfotografie:** Modalistics GmbH, Kevelaerer Str. 111  
47652 Weeze, E-Mail: duisburg@modalistics.com

**Manuskripte:** Bei Zusendung an die Redaktion wird das Einverständnis zur  
vollen Veröffentlichung vorausgesetzt. Für unverlangt einge-  
hende Sendungen wird keine Haftung übernommen

**Anzeigen:** Sylvia Guddat, SUT-Anzeigenleitung  
Hohe Rheinstraße 18, D-46459 Rees  
Telefon: +49 2851/96 77 41  
Telefax: +49 2851/96 77 42  
Mobil: +49/160/4 76 16 46  
anzeigen@schiffahrtundtechnik.de  
Mediadaten auch unter: www.schiffahrtundtechnik.de  
Ab 1. 1. 2010 ist Anzeigenpreisliste Nr. 21 gültig

**Vertrieb:** Marianne Fischer, SUT-Vertriebsleitung  
Siebengebirgsstraße 14, D-53757 Sankt Augustin  
Telefon: +49 22 41/1 48 25 17  
Telefax: +49 22 41/1 48 25 18  
vertrieb@schiffahrtundtechnik.de  
www.pressekatalog.de

**E-Paper:**  
**Erscheinungsweise:** Februar, April, Juni, Juli, September, Oktober,  
November, Dezember 2010  
**Bezugspreis:**  
**Inlandsabonnement:**  
50,- Euro (+ 7 % MwSt.), Studenten u. Rentner 30,- Euro  
(+ 7 % MwSt.) jährlich inkl. Versandkosten  
**Auslandsabonnement:**  
65,- Euro jährlich inkl. Versandkosten  
per Normalpost (+ 7 % MwSt.). Airmail gegen Mehrkosten.  
Abbestellungen 6 Wochen vor Ende eines Berechnungszeitraumes.

**Anlieferung digitaler Daten:**  
**Presse-**  
**mitteilungen:** E-Mail: redaktion@schiffahrtundtechnik.de  
Text als doc oder rtf-Dateien  
Fotos: cmyk, 300 dpi als jpg-Dateien  
E-Mail: anzeigen@schiffahrtundtechnik.de  
**Anzeigen:** PDF-CMYK-Composit-PDF, TIFF-CMYK mit mind. 300 dpi  
Werbeatelier Bad Homburg, Inh. Claudia Speer  
Wehrheimer Straße 7, 61350 Bad Homburg  
Tel. +49 61 72 / 99 63 90 | Fax +49 61 72 / 99 63 91  
**Layout:**  
**Druck:** Buersche Druckerei Dr. Neufang KG  
Nordring 10, 45894 Gelsenkirchen  
Telefon: 02 09 / 93 04-0, Druckverfahren Offset

Der Auftraggeber der Anzeigen trägt die volle Verantwortung für den Inhalt der Anzeigen. Der Verlag lehnt jede Haftung ab. Die Verwendung von Anzeigenausschnitten oder -inhalten für die Werbung ist untersagt. Mit Namen der Autoren oder mit einem Signum gezeichnete Artikel drücken nicht in jedem Falle die Meinung der Redaktion aus. Alle Rechte der Vervielfältigung und Verbreitung sämtlicher veröffentlichter Beiträge, insbesondere auch das Recht der Übersetzung, behält sich der Herausgeber vor. Nachdruck und fotomechanische Wiedergabe (Fotokopie, Mikrokopie, Mikrofilme u. Ä.) oder die Verwendung im Internet und anderen elektronischen Medien, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des Verlages. Erfüllungsort und Gerichtsstand: Amtsgericht Siegburg HRB 8248

## EDITORIAL

Ideal und Wirklichkeit ..... | 3

## MARKT + MELDUNGEN

Toni Miebach 75 Jahre ..... | 8  
Premicon-Vorstand Klaus Hildebrandt verstorben ..... | 9  
Persönliches ..... | 10

## VERKEHRSPOLITIK

Tagung der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt ... | 12  
Streichorgie beim Wasserstraßenausbau?! ..... | 14  
Aktionsplan Güterverkehr und Logistik ..... | 15  
Der Kommentar: Positive Wandlung? ..... | 16  
Förderverein zur Vermarktung Logistikstandort gegründet .. | 16  
BÖB unterstützt die Kooperation Rotterdam - Häfen NRW .. | 17  
MdB Torsten Staffeldt: WSV-Reform ist eine große Chance .. | 18  
Bundesrechnungshof: Steuerverschwendung im Verkehrsetat .. | 19  
BDS-Mitgliederversammlung diskutiert CDNI und AIS ..... | 20  
Erste Internationale Rheinkonferenz ..... | 21  
Wirtschaft fordert Zukunftsprogramm Infrastruktur ..... | 22  
Drei Länder fordern Mosel-Ausbau ..... | 23

## SCHIFFFAHRT + PRAXIS

Motordiagnose statt Ölanalyse ..... | 24  
20 Jahre Binnenschifffahrts-Gefahrgut-Tage ..... | 35  
Geschiebebewirtschaftung am Niederrhein ..... | 26  
Steineleger-Ponton BENZ an Flutmulde Rees im Einsatz ..... | 27  
Die Flutmulde bekommt Bodenbelag ..... | 28  
Notfallübung in der Flutmulde ..... | 29  
VWSD-Jahreshauptversammlung in Duisburg ..... | 30  
Schulschiff RHEIN: Lehrgangsprogramm 2011 ..... | 30  
Abfalltransporte: Entwurf für neues Kreislaufwirtschaftsgesetz . | 32  
SV Einigkeit, Hannover, veranstaltet Herbstsause ..... | 34  
700 Gäste beim Duisburger Ball der Schifffahrt ..... | 35

## RECHT + TRANSPORT INTERMODAL

Compliance in der Intermodallogistik ..... | 36  
15 Gebote, wenn die Behörde anklopft ..... | 36

## REGIO SPEZIAL | TRANSPORT UND UMSCHLAG AN MOLDAU, ELBE + SAALE

HHLA: 125 Jahre Innovationen für Hafenlogistik ..... | 38  
Hafenentwicklungsprogramm Brandenburg: Ein Fazit ..... | 40  
Elbschifffahrtstag fordert stabile Schifffahrtsverhältnisse .... | 42  
FSK nach Gesellschafterwechsel stabilisiert ..... | 44  
SNCF übernimmt ITL-Eisenbahngesellschaft vollständig ... | 46  
Brunsbüttel Ports im Offshore-Windpark-Geschäft ..... | 47  
Liebherr liefert 1.600 t Offshorekran ..... | 47  
Porträt ElbePort Wittenberge ..... | 48  
Niederfinow voll im Plan ..... | 50  
Trogtanne im Bau ..... | 51  
Tschechische Reedereien: Gemischte Bilanz ..... | 52  
CSPL-Chef Lubomir Fojtu: Aktiv in Europa ..... | 53  
Bühnenunterhaltung an der Elbe ..... | 54

# Haren/Ems – hier sind Sie richtig!

Waldschlösschenbrücke überspannt Elbe .....	56
Straßenbahn-Umschlag im Dresdner Alberthafen .....	57
75 Jahre Industriehafen Roßlau .....	58
Wird der Saale-Elster-Kanal noch vollendet? .....	60
Spediteure fordern Saale-Ausbau .....	61
15 Jahre Elbe-Container-Linie .....	62
Stefan Kunze neuer HHM-Repräsentant für Ostdeutschland .....	65
Werft Malz seit zehn Jahren privatisiert .....	66
Neuer Container-Leichter für die Elbe .....	67
7. Baltisches Verkehrsforum .....	68
Jöhnk-Werft hat Zukunft .....	70
Jahrestagung des Odervereins .....	71

## HAFEN + TRANSPORT INTERMODAL

<b>+++ CONTAINERTICKER +++</b> .....	72 - 75
Kölner CTS erweitert Maschinenpark .....	72
Rurtalbahn prüft Bau eines Containerterminals .....	73
Erfolgreiche Kooperation zwischen TFG und Ennshafen .....	73
Contargo Network Service in Germersheim .....	74
ISETEC II Teil 5: Betriebsoptimierung auf Containerterminals .....	76
EUROGATE vergibt Aufträge im Jade-Weser-Port .....	78
60 Jahre Verkehrsforschung in Dresden .....	80
Wiener Hafen investiert in Infrastruktur .....	81
SecureSystem sichert Container weltweit .....	82
Studiengang Logistik an FH Ludwigshafen .....	84
Porträt Hafen Hannover .....	85
Generationswechsel im Hafen Hannover .....	85
HGK unterstützt Projekt Logistikregion Rheinland .....	86
HGK vorsichtig optimistisch .....	86
Erste große Hafenrundfahrt in Köln .....	86

## TECHNIK + SCHIFFFAHRT

Zeppelin eröffnet Werkshallen in Achim .....	87
Verhaar präsentiert verbesserte Austrittsöffnungen .....	88
Chemgas tauft TMS TWISTER .....	90
60 Jahre Veth BV, Papendrecht .....	92
FGS HANSESTADT ROSTOCK für die Warnow .....	93
KSD modernisiert Befrag-Tanker .....	96
Rönner-Gruppe hat viele Talente .....	98
WIS marine liefert TSL SUANCA ab .....	99
M-Factor-Konzept baut auf Volvo Penta .....	100
TMS ADRIAN geht zu Wasser .....	101
Mehrfachtaufe für Mehrzweckschiff: TS SCHWEDT .....	102
Koppverband TANJA DEYMANN fährt grün .....	104
Simon Provoost und Martin Deymann - die ‚Macher‘ .....	107
‚Deepwater Horizon‘ in der Tankschiffahrt? .....	108
STX-Werft liefert Fähre an P&O .....	109
Trico präsentiert TMS MEIRO .....	110

## MARKTPLATZ

Marktplatz .....	113, 114
Stellenmarkt .....	5, 20, 114, 115
Schiffsbörse .....	114, 115
Einkaufsbörse   Buyer's Guide .....	116 - 123



**KÖTTER-WERFT**  
Kötter Werft GmbH  
Industriestr. 2 | 49733 Haren  
Tel. 0 59 32 - 7 10 33  
Fax 0 59 32 - 7 10 39  
info@koetter-werft.de



**D R**  
Deymann Rohrbau GmbH & Co. KG  
Industriestr. 8b | 49733 Haren  
Tel. 0 59 32 - 73 45 31 | Fax: 73 49 03  
info@deymann-rohrbau.de  
www.deymann-rohrbau.de



**KLAUS SANDMANN**  
Klima - SANITÄR - HEIZUNG - INSTALLATION  
Hanfeldstraße 63  
49733 Haren/Ems  
Tel.: 0 59 32 - 24 81  
Fax: 0 59 32 - 24 94  
www.schiffs-service.de



**Wessels**  
Industriestr. 10 | 49733 Haren  
Tel. 0 59 32 - 99 77 -0 | Fax -20  
www.wessels.com



**marine ship stores**  
Daimlerstraße 61 D - 49733 Haren, Germany  
Phone: +49 ( 0 ) 5932 - 99 55 88 | 99 55 89  
Fax: +49 ( 0 ) 5932 - 995590  
info@marineshipstores.de  
www.marineshipstores.de



**Elektro Jansen**  
direkt an der  
alten Schleuse  
Am Hafen 9,  
48477 Bergeshövede  
**elektro Jansen**  
Boschstr. 22 | 49733 Haren  
Tel. 0 59 32 - 7 39 97-0  
Fax 0 59 32 - 7 39 97-29  
info@elektro-jansen.de



**KLENE**  
Gebr. Klene GmbH  
Am Alten Hafen 6 | 49733 Haren  
Tel. 0 59 32 - 24 00  
Fax 0 59 32 - 56 91  
info@klene-schiffsmotoren.de



Vereinigte Schiffs-Versicherung V.a.G.  
vertreten durch:  
**Havariebüro Schepers**  
Tel. 0 59 32 - 23 75  
Fax 0 59 32 - 27 55



**H. LOHMANN**  
SCHIFFS- UND MASCHINENBAU  
Zeppelinstraße 3-6 | 49733 Haren (Ems)  
Tel. 0 59 32 - 7 34 70  
info@lohmann-haren.de  
www.lohmann-webshop.de