

SCHIFFFAHRT HAFEN BAHN UND TECHNIK

MAGAZIN FÜR INTERMODALEN TRANSPORT UND LOGISTIK



Bild: Eckhard-Herbert/Arndt

▶ **Hamburg startet
Feeder Logistik Zentrale**

▶ **WSD-Klage:
Erste Entscheidung**

▶ **CDNI: Streitthema
Ladungsreste**

esa EuroShip: Sicherheit rund ums Schiff.

Hohe Expertise und Solidität bei erstklassiger Sicherheit mit maßgeschneiderten Konzepten:
Das Kompetenzzentrum der **Allianz** für Schiffsversicherungen. Weitere Informationen erhalten Sie
bei Ihrem Versicherungsfachmann oder unter Telefon: +49 (0) 71 36. 9513. 313

www.esa-allianz.de

Ein Unternehmen der **Allianz** 



Verhindern, Verzögern, Verteuern

Liebe SuT-Leser!

Über viele Jahrzehnte traten die auch als ‚Pfeffersäcke‘ bekannten Hamburger Politiker, Hafen- und Schifffahrtskaufleute weltweit mit dem Slogan auf „Wo wir sind ist vorne“. Die Entwicklung der Umschlagzahlen bis zum Boomjahr 2008 schien ihnen recht zu geben. So sahen die Hamburger auch kaum Anlass, Kooperationsangebote aus den benachbarten Bundesländern Niedersachsen und Bremen beim Ausbau des Tiefwasserhafens Wilhelmshaven anzunehmen oder die Wünsche der großen Containeroperator nach eigenen Terminalstandorten zu erfüllen. Was in anderen führenden Umschlagplätzen weltweit längst üblich war, scheiterte in Hamburg an der ‚Closed Shop Mentalität‘ in Politik und Hafengewirtschaft. Mittlerweile steht die zweite Vertiefung der Unterelbe auf dem Programm, aber auch hier hat Hamburg selbst alles unternommen, um dieses Vorhaben zu verzögern.

Mit seiner Absage an Bremen und Niedersachsen, Wilhelmshaven gemeinsam zu entwickeln, hat sich Hamburg politisch in eine Sackgasse manövriert. Insbesondere Niedersachsen lässt sich reichlich Zeit, die notwendigen umweltpolitischen Begutachtungen des Ausbauprojekts Unterelbe zu vollziehen. Ohnehin sind Umweltverbände und die Grünen - Koalitionspartner der Hamburger Landesregierung - der Meinung, dass der Ausbau eines Tiefwasserhafens an der Jademündung völlig ausreicht und man auf eine weitere Vertiefung der Unterelbe verzichten könne. In letzter Zeit drängte sich gelegentlich der Eindruck auf, dass die Hamburger Politik das Interesse an diesem Projekt zurückgestellt hat. Der früher übliche politische Druck führender Senatsmitglieder war jedenfalls kaum noch festzustellen. Schlimmer noch: Bei öffentlichen Auftritten des Hafensensors Axel Gedaschko konnte man den Eindruck gewinnen, dass diesem seine Aufgabe, für den Hafenstandort Hamburg zu werben, nicht klar war und ihm das Bewusstsein für aktuelle Probleme fehlte.

So geriet der Auftritt des Hafensensors vor 4700 Teilnehmern des traditionellen Eisbeisens Hamburger Schiffsbroker Anfang November 2009 zum Austausch von Belanglosigkeiten. Gedaschko verpasste die Chance, vor internationalem Publikum ein klares Bekenntnis zur Elbvertiefung abzugeben und aktuell gute Nachrichten, wie Sonderkonditionen bei Hafengebühren und die Aufhebung der Freihafenzone zu verkünden. Wie man's macht, könnte Gedaschko in Antwerpen lernen, das den Elbehafen 2009 vom zweiten Platz in der europäischen Container-Umschlagstatistik verdrängt hat. Anlässlich der Eröffnung des neuen Hupac-Terminals im Hafen Antwerpen informierte Hafenschöpfer Marc van Peel die über 300 internationalen Teilnehmer am 26. Januar 2010 stolz über die Einigung mit den Niederlanden zum Ausbau der Westerschelde und kündigte an, dass man alles daran setzen werde, die neu gewonnene Position im europäischen Containermarkt zu sichern.

Aber auch die Rolle Hamburgs als bedeutender Binnenschifffahrtshafen ist den Lokalpolitikern im Rathaus nicht besonders geläufig. Nach wie vor wird bei allen möglichen Gelegenheiten von der Rolle Hamburgs als Eisenbahnhafen gefaselt, während man den Blick Elbaufwärts meist tunlichst vermeidet. Dabei sollte den Politikern längst klar sein, dass die führende Position von Antwerpen und Rotterdam bei Containern, aber auch bei konventionellen Umschlagsgütern, maßgeblich mit dem Verkehrsträger Binnenschifffahrt verbunden ist, der im Hinterland bis zu 50% der Transportmengen bewältigt. Nun ist die Elbe sicher nicht mit dem Rhein zu vergleichen aber wer weiß noch, dass zu Beginn des ver-

gangenen Jahrhunderts mehr Güter auf der Elbe als auf dem Rhein transportiert wurden? Wenn sich dies heute umgekehrt hat, so liegt dies unter anderem daran, dass Hamburg es in den vergangenen 60 Jahren versäumt hat, sich aktiv für einen Ausbau der Elbe einzusetzen. Insbesondere seit der Wende Anfang der neunziger Jahre fehlen klare Bekenntnisse und Forderungen der Hamburger Politik nach einem vollschiffigen Ausbau des Stroms bis zum Beginn der kanalisierten Elbe im tschechischen Aussig/Usti. Der Verein zur Förderung des Elbstromgebiets beauftragte Mitte der neunziger Jahre einen tschechischen und einen deutschen Wasserbauingenieur mit der Ausarbeitung einer entsprechenden Planung, die von dem damals neugewählten, aus Hamburg entsandten Vorsitzenden Dr. Hirsch unmittelbar in die Schublade verbannt wurde, wo sie weiter vor sich hin schmort. Erst als 2008 die Kapazitätsengpässe Hamburgs im Hinterlandverkehr per Bahn mangels Finanzmitteln zum Ausbau offenkundig wurden, fiel dem Hamburger Senat die Binnenschifffahrt ein und man ließ per Gutachten verkünden, dass der Verkehrsträger künftig eine intensivere Rolle spielen solle und seinen Anteil im Containerverkehr bis 2015 von derzeit 1% auf 5% steigern könne. Wie diese Ziele erreicht werden sollen und dass damit auch Ausbaumaßnahmen an Mittel- und Oberelbe vonnöten sind, ließen die Politiker wieder einmal offen.

Hamburg hatte 2009 gegenüber anderen deutschen Seehäfen, aber insbesondere gegenüber den Wettbewerbern Antwerpen und Rotterdam deutlich größere Umschlagseinbußen zu verzeichnen. So sank der Gesamtumschlag 2009 in Hamburg um 21,4%, in Antwerpen um 16,7% und in Rotterdam um 8,1%. Noch deutlicher fielen die Verluste beim Containerumschlag aus, der gemessenen in TEU in Hamburg um 27,8%, in Bremerhaven um 17,5%, in Antwerpen um 11,5% und in Rotterdam um 10,2% zurückging. Hauptverlierer beim Containerumschlag am Standort Hamburg ist die landeseigene HHLA, die einen Rückgang von 32,9% verzeichnete, während der Wettbewerber Eurogate nur 20,5% verlor. Die Rückeroberung der 10 Millionen TEU Grenze dürfte in Rotterdam in Kürze absehbar sein, in Hamburg ist sie in weite Ferne gerückt. Zu sehr hat man mit unklaren politischen Absichten und einer wenig weltoffenen Hafenpolitik die Manager der internationalen Containerströme vergrault. Diese chartern heute die im Überfluss vorhandenen früheren Arbeitspferde des Containerfernverkehrs, Schiffe der 8000 TEU Klasse, zu günstigen Konditionen ein und lassen sie als Feederschiffe von Antwerpen und Rotterdam an Hamburg vorbei rund um Dänemark direkt zu den künftigen Wachstumsmärkten ins Baltikum fahren. Dies wird sich auch bei einer weiteren Belegung der Handelsströme eher festigen. Die Hamburger WV-Strategie - zu beobachten beim Projekt Wilhelmshaven oder aktuell den ‚Seaports of Germany‘ - ‚Verhindern, Verzögern, Verteuern‘ ist jedenfalls kräftig in die Hose gegangen und bedarf dringend der Korrektur.



*Herzlichst Ihr
Jens-Wilhelm Hirsch*

Impressum

28. Jahrgang ISSN 0936-8396
Postzeitungs-Nr.: 3993
Herausgeber
und Verlag: **SUT SCHIFFFAHRT UND TECHNIK**
Verlagsgesellschaft mbH
 Siebengebergsstraße 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
 Siebengebergsstraße 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) Christian Grohmann
 c.grohmann@schiffahrtundtechnik.de
 Eckhard-Herbert Arndt, Helmut Betz, Eckhard Boecker,
 Dieter Dattelzweig, Jos W. Denis, Dipl.-Ing. Ulrike Dömeland,
 Lutz Ehrhardt, Dipl.-Ing. Hermann Garrelmann, Dr. Armin
 Gewiese, Axel Götze-Rohen, Sylvia Guddat (Fotos),
 Prof. Dr. Fritz Heinrich, Dipl.-Ing. Klaus-Peter Hinz,
 Rüdiger Homberg, Michael Kratzsch-Leichsenring,
 Dipl.-Ing. Peter Pospiech, Bernadette Scheurer,
 Soenke Schierer, Ass. iur. Anne Schneller, Dr. Siegfried Seibt,
 Sigrun Tausche, Dr. oec. habil. Günter Teßmann
 Wilfried Veldhuijzen, BeNeLux

Internationale Korrespondenten: 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, Kavelaerer 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-
 gehende 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

Vertrieb: Ab 1. 1. 2009 ist Anzeigenpreisliste Nr. 20 gültig
 Marianne Fischer, SUT-Vertriebsleitung
 Siebengebergsstraße 14, D-53757 Sankt Augustin
 Telefon: +49 22 41/1 48 25 17
 Telefax: +49 22 41/1 48 25 18
 vertrieb@schiffahrtundtechnik.de

E-Paper: www.pressekatalog.de
Erscheinungsweise: Februar, April, Mai, Juni, August,
 September, November, Dezember 2009

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

Anzeigen: E-Mail: anzeigen@schiffahrtundtechnik.de
 PDF-CMYK-Composit-PDF, TIFF-CMYK mit mind. 300 dpi

Layout: Werbeatelier Bad Homburg, Inh. Claudia Conde
 Wehrheimer Straße 7, 61350 Bad Homburg
 Tel. +49 61 72 / 99 63 90 | Fax +49 61 72 / 99 63 91

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

Titel 1 | 2010 | 3

MARKT + MELDUNGEN

Persönliches | 6, 9
 NWB Schiffermahl 2010 | 10
 Transportaufkommen sinkt um 11,2% | 10
 Göttert und Reinplus gründen Gemeinschaftsunternehmen | 10
 Cummins eröffnet Servicezentrum in Groß-Gerau | 10
 GL diskutiert Möglichkeiten des Korrosionsschutzes | 11
 Volvo Penta eröffnet Online-Shop | 11
 Privatisierung der serbischen JRB scheitert | 11

VERKEHRSPOLITIK

Dr. Gunther Jaegers: Rückblick 2009 – Ausblick 2010 | 12
 Rainer Schäfer: Infrastrukturfinanzierung verstetigen | 13
 Roland Hörner: Abrechnung externer Kosten verhindern | 13
 Bauindustrie plädiert für Dreistufen-Finanzierung | 14
 Deutsches Verkehrsforum befürchtet Substanzverzehr | 15

SCHIFFFAHRT + PRAXIS

Niederländische Wettbewerbsbehörde: Nein zur Stilllegung | 16
 Bank für Schifffahrt: Liquiditätsprobleme rechtzeitig melden | 17
 Abfallübereinkommen CDNI tritt in Kraft | 18
 Abfallübereinkommen in der Diskussion | 19
 Kommentar: Den letzten beißen die Hunde | 20
 Rundumbetreuung für Partikuliere und Existenzgründer | 22
 Brandbekämpfung an Bord | 24
 EU verringert Hürden für Förderprogramm Marco-Polo II | 26
 Postpanamax-Schiffe umfahren Hamburg | 27

RECHT + TRANSPORT INTERMODAL

WSD-Klage: Erste Entscheidung zugunsten der Häfen | 28
 Verwaltung behindert KV-Förderung | 29
 Risikomanagement schafft klare Verhältnisse im Schadensfall | 30

2. Internationaler

Hafenkongress



MESSEN + KONGRESSE

2. Internationaler Karlsruher Hafenkongress | 32

TITELTHEMA | TRANSPORT UND UMSCHLAG AN EMS, WESER UND UNTERELBE

Schicksalsfrage Elbvertiefung | 34
 Hamburger Hafenwirtschaft will Universalhafen stärken | 35
 BLG stellt Jahresergebnisse vor | 36
 Bundesregierung forciert Elbeschifffahrt | 37
 Niedersächsische Seehäfen verlieren 16 % Umschlag | 38
 Seehafen Papenburg hält Umschlagsniveau | 39
 Niedersächsische Verfrachtungsgesellschaft erhält neue Spitze | 40

Axel Kluth: JadeWeserPort wird pünktlich fertig	42
Gutachten beziffert Containerpotentiale für die Weser	43
Hitzler-Werft sichert Arbeitsplätze mit Neubauten	44
Niedersachsenkai bringt neue Flächen	46
Frauen in der Binnenschifffahrt: Julia Boden	48
Feeder Logistik Zentrale Hamburg nimmt Betrieb auf	49
Harener Binnenschifffahrtbetriebe	50
25 Jahre Hafen Hamburg Marketing	53
Oberelbe-Häfen legen Jahresergebnis 2009 vor	54



HAFEN + TRANSPORT INTERMODAL

+++ VERLAGSSONDERVERÖFFENTLICHUNG +++

BÖB Themendienst	55 - 67
Editorial	56
Häfen als Schnittstellen nachhaltiger Logistik	57
Die Ruhe vor dem Sturm	59
Der Hafen und die Stadt: Gewerbe, Arbeit, Standortentwicklung	61
Klotz am Bein?	63
Ein Hafen für alle	64
Raus aus der Sackgasse	65
Stadt – Hafen – Logistik	66
+++ CONTAINERTICKER +++	68-71
TCT Venlo gestartet	68
Hupac weiht KV-Terminal in Antwerpen ein	68
Hupac meldet Zahlen 2009	70
Kombiverkehr schneidet 2009 besser als erwartet ab	70
Deutsche Seehäfen verzeichnen zweistelligen Mengenrückgang	72
Zentralverband Deutscher Seehafenbetriebe wird 75 Jahre	73
Kooperation von Eurogate und HHLA	74



Polzug baut neues Terminal	75
Svetruck optimiert Leercontainer-Umschlag	76
Neuss-Düsseldorfer Häfen legen Jahresergebnis vor	78
Neuss-Düsseldorfer Häfen erhielten Ardel-Krananlagen	79



FSH führt MAFO-Geschäft fort	80
SMS-Schwerlast	81
Neue Ansiedlungen stärken Saaleausbau-Forderung	82
Die grüne flotte an der Ostsee	84
Optimierung von Containerterminals mittels Simulation	85

HÄFEN + BAHN

Entsorgungstransporte als Zukunftsmarkt	86
---	----

TECHNIK + SCHIFFFAHRT



Peilschiff GRIMMERSHÖRN bringt Fächerecholot nach Cuxhaven ..	88
NEMO H2 fährt mit Wasserstoff durch die Grachten	90
Kiebitzberg-Gruppe: Detailplanung am Computer	92



Werft Bolle lässt FGS SANSSOUCI zu Wasser	94
Drei Monate Erfahrung mit Schubschiff RONJA	96

MARKTPLATZ

Marktplatz	8
Stellenmarkt	9, 11, 80
Schiffsbörse	99
Einkaufsbörse Buyer's Guide	100 - 107