

SUT SCHIFFAHRT HAFEN BAHN UND TECHNIK

30
Jahre

MAGAZIN FÜR INTERMODALEN TRANSPORT UND LOGISTIK



Bild: Eckhard Amet

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 



Ramsauers Bubenstück

Liebe Lesr!

Mit Dr. Peter Ramsauer (CSU) steht wieder einmal ein Bayer an der Spitze des Verkehrsressorts. Unvergessen sind seine CSU-Amtsvorgänger Werner Dollinger, Jürgen Warnke und Friedrich Zimmermann, die den Main-Donau-Kanal zu Ende bauten. Dollingers Amtsvorgänger Volker Hauff (SPD) hatte diesen als „das dümmste Projekt seit dem Turmbau zu Babel“ bezeichnet und dessen Weiterbau beendet. Die auf die CSU-Riege folgenden SPD-Verkehrsminister hingegen behinderten in zehn Jahren Amtszeit den längst fälligen Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen. Ramsauer setzte sich seit Übernahme des Ministeramtes für die Fertigstellung dieses Projektes ein und wurde so zum Hoffnungsträger des europäischen Binnenschiffahrts- und Hafengewerbes, das seit nunmehr zwei Jahrzehnten mit dem Engpass an Europas wichtigster Nord-Süd Magistrale leben muss. Auch der Koalitionsvertrag mit Bekenntnissen zum weiteren Infrastrukturausbau, dem Festhalten an der Verkehrsverlagerung von Straße auf Schiene und Wasserstraße sowie der Fortentwicklung des ‚Aktionsplans Güterverkehr und Logistik‘ und des ‚Nationalen Hafenkonzeptes‘ nährten die Hoffnungen des Gewerbes, dass der jahrzehntelange Verfall der Wasserstraßeninfrastruktur der Vergangenheit angehöre. Die noch von den Konjunkturprogrammen geprägten Haushalte 2010 und 2011 bestätigten diese Erwartungen, wurden jedoch bald bei Beratung der Folgehaushalte enttäuscht.

Bereits die Entscheidungen des Bundesverkehrsministeriums, die Verkehrsinfrastruktur auf Eigenfinanzierung der Verkehrsträger umzustellen, hätten erste Zweifel an Ramsauers Absichten aufkommen lassen müssen. Während Straße und Schiene aus Maut bzw. Netzabgaben über erhebliche Einnahmepotenziale verfügen, decken die Kanalabgaben nur einen Bruchteil der Ausgaben für die Wasserstraßen. Bereits im Sommer 2010 verlangte Ramsauer in einem Spitzengespräch mit Gewerbevertretern die Kündigung der Mannheimer Akte, um durch zusätzliche Wasserstraßenabgaben deren Eigenfinanzierung sicherzustellen. Zu den in seinem Hause verfolgten Plänen zählt dabei nicht nur die Abgabenerhebung auf internationalen Gewässern wie Rhein, Elbe und Oder und die Vervielfachung der bestehenden Kanalabgaben, sondern auch die Einführung von Schifffahrtsabgaben für die Zufahrten zu den deutschen Seehäfen.

Dabei dürfte Ramsauer sicherlich bekannt sein, dass sich bereits mehrere Bundesfinanzminister die Zähne an dem ersten europäischen Vertragswerk zur Regelung der Befahrbarkeit des Rheins von 1868 ausgehissen haben. In den Niederlanden dürften Ramsauers Pläne zur Abgabenerhebung auf den Seewasserstraßen mit der Aufnahme von Planungen für das Projekt ‚Maasvlakte 3‘ beantwortet werden. Den Verlust der Wettbewerbsfähigkeit der Verkehrsachse Rhein werden die Niederländer dann mit der Verkehrsverlagerung auf die Schiene beantworten, denn mit der Betuwe-Line verfügt man bis zur Landesgrenze über eine leistungsfähige Alternative. Im deutschen Verkehrsnetz wird dann der Stau auf der Straße vom Stau auf der Schiene ergänzt, denn hierzulande wird vornehmlich in Personenschnellverkehrsstrecken und zu wenig in das Güterbahnnetz investiert.

Seinen Offenbarungseid machte Ramsauer mit der Einführung der wissenschaftlichen Leerformel ‚Priorisierung‘ der Haushaltsmittel für Unterhalt und Ausbau der Wasserstraßen. Auch die Amtsvorgänger Ramsauers hatten eindeutige Prioritäten bei der Mittelzuweisung für das Verkehrssystem Binnenschifffahrt und Häfen. Da gab es zunächst mal das Projekt 17 aus den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit, dessen

Realisierung mehr schlecht als recht umgesetzt wurde und wohl auch von Ramsauer zu Ende geführt werden muss. Auch die Anpassung der Hinterlandverbindungen der deutschen Seehäfen und deren seewärtige Zufahrten an künftige Anforderungen wird von Ramsauer nicht bestritten. Da ihm jedoch künftig 500 Mio. EUR jährlich an Haushaltsmitteln fehlen, sollen die vorhandenen Mittel auf die Netzteile konzentriert werden, wo heute und in Zukunft Transportmengen von mehr als 5 Mio. t realisiert werden, während auf Unterhalt und Ausbau der weniger befahrenen Segmente des Wasserstraßensystems verzichtet wird. Um seine Absichten ‚wissenschaftlich‘ zu untermauern, hat das Ministerium auch noch eine selbst erfundene Gütertransportprognose 2025 vorgelegt, deren Eckdaten den Charakter einer sich selbst erfüllenden Prophezeiung haben: Auf Wasserstraßen, die nicht unterhalten werden, wird auch nichts transportiert. Dazu zählt der gesamte Osten Deutschlands mit Elbe und Oder und die sie verbindenden Kanäle. Bei der Donau werden die Prognosezahlen hingegen kräftig nach oben gebogen, denn dort soll endlich gebaut werden. Ein Baustopp für die Ausbauvorhaben im Osten, etwa den Saale-Seitenkanal, kommt dem Handeln von Verkehrsminister Hauff beim Main-Donau-Kanal gleich, denn die bereits erfolgten Milliardeninvestitionen wären wertlos und hätten massive Standortverlagerungen der ostdeutschen Industrieunternehmen zur Folge, denen man seit Jahren falsche Versprechungen gemacht hat. Die Kapazitätsreserven des deutschen Wasserstraßennetzes werden nur dann erschlossen, wenn die Befahrbarkeit mit modernem Schiffsraum durchgängig gegeben ist. Dazu müssen die bekannten Engstellen beseitigt werden. Nur im nassen Verkehrssystem können ohne großen finanziellen Aufwand erheblich mehr Transportmengen untergebracht werden, um das Wachstum der Export orientierten deutschen Industrie aufzufangen. Dieser Zielkatalog hatte bisher Priorität in der Verkehrspolitik und muss es auch in Zukunft haben. Die Priorisierung der Wasserstraßen nach Ramsauers Muster hingegen ist ein Bubenstück und führt zur Abkopplung ganzer Regionen von der Erreichbarkeit durch modernen Binnenschiffsraum. Dies wäre keine zukunftsgerichtete Wasserstraßenpolitik sondern verkehrswirtschaftlicher Dilettantismus.

Um die notwendigen Mittel für eine zukunftsgerichtete Politik zu erwirtschaften, müsste Ramsauer die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, insbesondere in den unteren Stellenbereichen, erheblich verschlanken und den Teil des Wasserstraßennetzes, der nur noch der touristischen Nutzung dient, entweder auf Eigenfinanzierung umstellen oder den jeweiligen Bundesländern übertragen. Schließlich müsste die EU viel stärker als bisher zur Infrastrukturfinanzierung des zentraleuropäischen Transitlandes Deutschlands herangezogen werden. Letzteres wird seit vielen Jahren von falschen Eigeninteressen der Ministerialbürokratie verhindert. Schließlich müssen im Finanzministerium mehr Mittel eingefordert werden. So könnte Ramsauer seinem Namen alle Ehre machen.

*Herzlichst Ihr
Jens-Wilhelm Jünnes*



Impressum

30. 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:
Offizielles Organ:
Chefredaktion:

Dipl.-Vw. Hans-Wilhelm Dünner
Germanischer Lloyd AG, Hamburg
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. 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
Modalistics GmbH, Kevelaerer Str. 111
47652 Weeze, E-Mail: duisburg@modalistics.com

Luftfotografie:

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

Vertrieb:

Ab 1. 1. 2011 ist Anzeigenpreisliste Nr. 22 gültig
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

E-Paper:

www.pressekatalog.de
Erscheinungsweise:
März, April, Mai, Juni, August, Oktober, November,
Dezember 2011

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 Speer
Wehrheimer Straße 7, 61350 Bad Homburg
www.werbeatelier-bad-homburg.de

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

Ramsauers Bubenstück | 3

MARKT + MELDUNGEN

Persönliches | 6

VERKEHRSPOLITIK

EU: Ungarn will Binnenschifffahrt und Multimodalität | 9

Jahresbilanz des ZDS | 10

Jahresbilanz des BDB | 11

Jahresbilanz des Netzwerks Privatbahnen | 12

Jahresbilanz des BÖB | 40

Parlamentarischer Abend des BÖB | 13

Interview mit Minister Jörg Vogelstätter | 14

Wirtschaft und Gewerkschaften kämpfen für Kleinmachnow | 16

ZDS: Mitgliederversammlung und Präsidentenwechsel | 19

Sachsen-Anhalt wartet auf leistungsfähige Wasserstraße ... | 20

Reformen gefährden englische Frachtschifffahrt | 21

SCHIFFFAHRT + PRAXIS



Havarie TMS WALDHOF an der Lorely | 22

Contargo umgeht Sperre | 23

GL-Emergency-Response-Service im Einsatz | 24

ING Marktstudie: Auf bessere Zeiten hoffen | 25

VSL-Studie: Unwissen behindert Binnenschifffahrt | 26

AIS-Förderung im Ausland | 28

Blaue Tafel nicht in AIS einbinden | 28

MS JENNY ist Ausgewählter Ort 2011 | 29

CDNI-Finanzierung und Dieselumstellung angelauten | 30

Motorenförderung soll attraktiver werden | 30

Skepsis gegenüber Bio-Anteilen im Diesel | 31

Dinner-Theater-Show der Köln-Düsseldorfer | 32

Insolvenz der Oeltrans reißt Mittelständler mit | 33

RECHT + TRANSPORT INTERMODAL

Pfandrecht für Intermodalunternehmer | 34

Neue Incoterms in Kraft | 34

Rechtsfolgen der Loreley-Havarie | 36

+++ VERLAGSSONDERVERÖFFENTLICHUNG +++

BÖB Themendienst | 39 - 48

BÖB-Präsident Rainer Schäfer: Zeit für Konzepte | 40

Staatssekretär Enak Ferlemann im Interview | 41

Verkehrsministerin Gönner: Binnenschifffahrt und Binnenhäfen . | 45

Mit starkem Profil in die Zukunft | 47

REGIO SPEZIAL | TRANSPORT UND UMSCHLAG AN EMS, WESER + UNTERELBE

Jahresbilanz Seaports of Niedersachsen 2010	50
Hafen Hamburg 2010 auf Erfolgskurs	51
ACOS-Binnenschifffahrt wächst überproportional	52
Standortportrait Haren	54
Kötter-Werft plant Investitionen	54
Martin Deymann setzt auf Diversifikation	55
OVB setzt auf stabile Kundenbeziehungen	55
Motorenservice Klene weltweit aktiv	56
Nachhaltiger Boom bei Lohmann	56
Wessels setzt Akzente	56
Deymann Rohrbau gut aufgestellt	57
marine ship stores auf Wachstumskurs	57
Schiffsmakler Barelds europaweit aktiv	58
Eurohafen auf Erfolgskurs	58
BLG bietet Komplettpaket für Offshore-Logistik	59
BLG transportiert Segmente für Bard Offshore	60



GL Global Player im Offshore-Bereich	62
GL sucht neue Wege bei Schiffsantrieben	63
Bremen und Bremerhaven für Offshore bereit	64
Schramm-Group setzt Akzente in Offshore- und Projektlogistik	66
Rekordjahr für den Seehafen Brake	68
JadeWeserPort macht Fortschritte	69
Kooperation in der Natursteinlogistik	70
Hauptversammlung der ISH	71
Port Feeder erfolgreicher Modellversuch	72
Eckelmanns Wassertaxis für Hamburger Hafenschifffahrt	74
KTG multimodal im Hinterland	76
Reederei Müßig sieht Marktverzerrung	79

HAFEN + TRANSPORT INTERMODAL

+++ CONTAINERTICKER +++	80 - 83
Am Zehnhoff-Söns Mitglied beim SPC	81
Reach Stacker für Holzumschlag	82
Top Ten Liste in chinesischer Hand	83
Binnenhafenkonferenz in Marseille	84
Sitzung der Moselkommission	85
Südhäfen brauchen Bahn im Hinterland	86
NDH: Interesse am duisport-Anteil	87
ISL: Containerschiffsmärkte aktuell	88

HTAG und HGK stellen Berlins Winterwärme sicher	89
HGK hat AEO-Status	89
ISETEC-Statusseminar bestätigt Ergebnisse	90
GREENPORT Magdeburg	91
Ausbau des DLR_School_Lab an der TU Hamburg	91
Rekordjahr im Rheinhafen Andernach	92



Rasselstein setzt auf Hyster-Stapler	93
Neues Zugangebot der IFB	93
Arge Kanalhäfen bündelt Kräfte	94
Arge Kanalhäfen geht auf die Öffentlichkeit zu	95
Ölmühle Brökelmann setzt auf Wasserstraßen	96
Hintergrund: Hafeninteressenverein Hamm	97
ISETEC: Magnet-Traversal im Seehafen	98
BLG lobt ISETEC II	99
Hafenband am Mittellandkanal	100
Rekordjahr für die SBO	101

HÄFEN + BAHN

Forum Schienengüterverkehr sieht Bedarf an Flexibilität	102
---	-----

MESSEN + KONGRESSE

Messerundgang boot 2011	103
Polizeiboot auf der boot getauft	104

TECHNIK + SCHIFFFAHRT

Notschlepper NORDIC schützt Nordseeküste	106
Brant Bout nimmt JASMAR in Betrieb	110
TMS NIKLAS fährt für MAINTANK	114



HADAG-Fähren erhalten Wulstbug	118
NWB-Schiffermahl voller Erfolg	119
MS FREIENSTEIN fährt für Frankenbach	120
MTU-Maschinen im Dauereinsatz bewährt	122
Porträt AGCO SISU POWER	124
Lübecker Kufra-Werft erfolgreich	126
Additive von Lifetime auf MSG-Schiffen im Test	129

MARKTPLATZ | BÜCHERMARKT

Büchermarkt	8, 17, 109
Marktplatz	128
Stellenmarkt	2, 14, 75, 76, 99, 126, 131
Schiffsbörse	130 - 131
Einkaufsbörse Buyer's Guide	132 - 139