

SCHIFFFAHRT HAFEN BAHN UND TECHNIK

MAGAZIN FÜR INTERMODALEN TRANSPORT UND LOGISTIK



Bild: M. Grottel / P. Arnold



REGIO-SPEZIAL:
Oberrhein und Neckar



2. Karlsruher
Hafenkongress



Marktübersicht
Antriebsmotoren

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 



'Slow steaming' in der Binnenschifffahrt

Liebe SuT-Leser!

Es vergeht kaum eine Woche, in der in den Niederlanden nicht eine neue ‚Sau‘ in Sachen ‚Krisenbewältigung in der Binnenschifffahrt‘ durchs Dorf getrieben wird. Ob Klamauk in kleinen Gruppen bei der Anhörung der EU-Kommission im November 2009 in Brüssel, der Vorschlag einer wettbewerbswidrigen Stillliegeregelung, die Festsetzung von Mindestfrachtraten oder die Einrichtung einer ‚Bad Bank für die Binnenschifffahrt‘ - immer wieder kommen neue ‚Allheilmittel‘ auf den Tisch, um die Krise in der Binnenschifffahrt zu lösen. Bei genauerem Hinsehen sollen Andere - Banken, Häfen, Versicherungen oder Staat - die Rechnung zahlen. Verwundert reibt man sich die Augen, wie es Anton van Megen, dem selbsternannten ‚Retter in der Not‘, gelungen ist, mit Hasspredigten auf böse Befrachter, unverantwortliche Banken und gierige Schiffsmakler eine Menge Emotionen zu wecken. Mit dem vagen Versprechen ‚Verbündet euch unter meiner Leitung, und alles wird gut‘ hat er zwar Teile der niederländischen Partikuliere mobilisiert - wirklich gebracht hat's bisher aber nur ihm selbst etwas: So bekennt van Megen, dass er vom Geschäft keine Ahnung hat - seine Selbständigkeit als Bunkerbootbetreiber hat er aufgegeben, um sich ‚neuen Herausforderungen‘ zu widmen -, wenn's ans Zahlen geht versteht er schnell, wo der ‚Bartel den Most holt‘. 250 EUR muss jeder erstmal auf den Tisch liegen, wer bei der von ihm gegründeten EUBO (European Barge Owners) mitmachen will, zuzüglich einer weiteren tonnagebezogenen Abgabe von EUR 0,16 pro t Tragfähigkeit und Quartal.

Das von van Megen propagierte verbändeübergreifende OSB (Onderneming Samenwerkingsverbanden Binnenvaart) soll den kürzlich von der niederländischen Wettbewerbsbehörde abgewiesenen Plan einer Stillliegeregelung doch noch realisieren. Hierzu sollen in ihrer Existenz gefährdete Schiffseigner einen mindestens 5 Jahre laufenden Vertrag mit der OSB schließen, die dann zunächst mal versucht, das Schiff mit einem ‚guten‘ Befrachter am Markt unterzubringen. Kann das Schiff nicht kostendeckend eingesetzt werden, wird das Personal entlassen und der Schiffsführer bezieht Sozialhilfe. Die Banken sollen die weitere Finanzierung sichern, indem sie Tilgungen aussetzen und Überbrückungskredite geben. Steigt das Frachtniveau, wird das Schiff reaktiviert und über den OSB-Befrachter am Markt angeboten. Voraussetzung für dieses Konzept ist natürlich, dass die Banken und der niederländische Staat mitmachen. Ob die beteiligten Partikuliere im OSB überleben können, ist zweifelhaft, sicher werden die in der Administration tätigen ‚Berater‘ auf ihre Kosten kommen.

Zu Recht hat der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt bereits im vergangenen Jahr deutlich gemacht, dass die gegenwärtige Krise in der Europäischen Binnenschifffahrt keine irgendwie geartete Strukturkrise ist, sondern wie in anderen Branchen auch, die Auswirkung der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise. Während die Seeschifffahrt in den letzten Jahren im Schnitt die Hälfte der Weltschiffsflotte in den Auftragsbüchern der Bauwerften in Europa und Asien stehen hatte, kann hiervon in der Binnenschifffahrt keine Rede sein. Natürlich wurden und werden auch hier Schiffsneubauten in Dienst gestellt, die zu guten Zeiten bestellt aber auch von Banken finanziert wurden. In den vergangenen Jahren wurde in den Benelux-Ländern eine boomende Schiffbau- und Ausrüstungsindustrie aufgebaut, die sich zur Aufgabe gemacht hat, durch die Kombination asiatischer Niedriglöhne und europäischer Exper-

tise, hochmodernen Schiffsraum in den Markt zu bringen, um auch die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt gegenüber anderen Verkehrsträgern zu steigern. Dass diese Unternehmen ihre Tätigkeit mangels Nachfrage keinesfalls eingestellt haben, sondern wöchentlich weitere Trocken- und Doppelhüllentankschiffe abliefern, kann in den einschlägigen Fachzeitschriften, wie auch in diesem Heft, nachgelesen werden.

Aber auch in Deutschland haben die Binnenwerften keinesfalls ihre Produktion gestoppt, sondern sind größtenteils - wenn auch teilweise in Nischenmärkten - gut beschäftigt. Insofern ist es unverständlich, wenn in der Debatte in Deutschland - etwa durch den BDS-Abteilung Binnenschifffahrt in einer Presseerklärung vom 8. Februar - einseitig den Niederländern die Schuld an der Marktmisere gegeben wird. Die vom BDS unterbreiteten Lösungsvorschläge folgen dem Prinzip „Wasch mich, aber mach mich nicht nass“. Die vom Verband geforderte Einführung einer ‚Alt für Neu-Regelung‘ im Verhältnis 1 zu 1 ohne Pönale wird der Indienstellung modernen Schiffsraums mit deutlich höherer dynamischer Kapazität als die der abgewrackten Schiffe keinen Riegel vorschieben. Erst Recht zur Farce wird der Vorschlag, die ‚Alt-für-Neu-Regelung‘ erst oberhalb 1500 t anzusetzen, womit wohl der ‚Naturschutzpark der Kanalpartikuliere‘ erhalten werden soll. Schließlich setzt sich der BDS dafür ein, dass der niederländischen Regierung gestattet werden soll, die nationale Stillliegeregelung durchzuführen, da sie gemeinsam mit den Banken die Verantwortung für die Krise trage.

Abgesehen davon, dass die ‚BDS-Experten‘ offensichtlich nicht begriffen haben, dass der europäische Markt für nationale Alleingänge keinen Platz lässt, ist es ein Trauerspiel, wenn Teile der deutschen Partikulierschifffahrt 17 Jahre nach Einführung liberaler Marktverhältnisse mit dem Fingerzeig „Der Holländer ist schuld“ wieder in alte Verhaltensmuster zurückfallen, die längst überwunden geglaubt schienen.

Was ist zu tun? Zunächst dürfte klar sein, dass der Staat nicht in die ‚Binnenschifffahrtskrise‘ eingreifen wird. Ein Blick auf die Seeschifffahrt, deren Kapazitätsprobleme deutlich größer sind, kann vielleicht helfen: Hier haben die Reeder in Größenordnungen Schiffe stillgelegt, was mittlerweile zu einem partiellen Anstieg der Frachtraten, etwa für Containertransporte geführt hat. Andere Reeder senken mit ‚Slow steaming‘ die dynamische Kapazität. Neben internen Stilliegeaktionen, die längst von Genossenschaften sowie Befrachtern und ihren Hauspartikulieren praktiziert werden, kann jeder Partikulier selbst täglich entscheiden, ob er einen Beitrag zur Kapazitätsverringern im Markt leistet: Die Aufgabe der Continuefahrt spart Personalkosten, ‚Slow steaming‘ spart Treibstoffkosten. In den freiwerdenden Personalkabinen kann man übrigens zahlende Gäste mitnehmen. Und wer sagt denn, dass man am Wochenende immer fahren muss?



*Hier höchst Ihr
Hans-Wilhelm Jünker*

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

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

Manuskripte: 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

Anzeigen: 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-Composite-PDF, TIFF-CMYK mit mind. 300 dpi

Layout: 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

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

„Slow steaming“ in der Binnenschifffahrt | 3

MARKT + MELDUNGEN

Alexander Schwarzer verstorben | 6
 Persönliches | 7
 Mannheim lädt zum Schifferbankett | 9
 Pörtner präsentiert flache Sitz-Schiene | 9
 Richtigstellung SUT 1 | 2010 | 9
 Schleuse Straubing automatisiert | 9
 NRW-Schulministerin besucht Schulschiff Rhein | 9

VERKEHRSPOLITIK

Verkehrsetat 2010: Gezänk um KV-Fördermittelkürzung | 10
 SVS beschließt Verstärkung der Lobbyarbeit | 11
 ZDS diskutiert mit Staatssekretär Ferlemann | 11
 Krisenbewältigung: „Bad Bank“ für die Binnenschifffahrt? | 12
 Parlamentarischer Abend des BÖB: Verkehrspolitische Strategien | 13
 Binnenhäfen wehren sich gegen kommunale Zuständigkeiten | 14

SCHIFFFAHRT + PRAXIS

Neues Konzept für Abfalltransporte per Binnenschiff | 15
 Bonner Personenschifffahrt erhält neues Flaggschiff | 16
 Maaskade Bevrachters und Mariliq im Porträt | 18
 Sondertransport im Eis der Oder | 20



Die Wirtschaftsassekuranz Makler GmbH im Porträt | 21
 Internet an Bord: Kosten-Deckel für Daten-Roaming | 22
 Overmeer befrachtet Seeschiffe | 22
 Brückenanfahrungen: Ursachen, Folgen und Prävention | 23
 SPC verfeinert Logistik-Rezeptur von KraftFoods | 26

RECHT + TRANSPORT INTERMODAL

Aufgabenfeld und Haftung von Schifffahrtssachverständigen .. | 27
 Cargo Claims Management II | 28

2. Internationaler
Hafenkongress
MESSEN + KONGRESSE Karlsruhe

+++ VERLAGSSONDERVERÖFFENTLICHUNG +++

2. Internationaler Hafenkongress Karlsruhe | 30
 Construction & Shipping Industry in Gorinchem | 34
 Henkelhausen präsentiert neue Antriebseinheit auf der CSI | 35
 Wärtsilä erhält Auftrag für Windpark-Spezialponton | 36
 SMM setzt Schwerpunkt Offshore | 36

REGIO-SPEZIAL | TRANSPORT UND UMSCHLAG AN OBERRHEIN UND NECKAR

CFNR beendet 2009 mit Gewinn | 37
 Schweizerische Rheinhäfen blicken nach Süden | 38
 Contargo verstärkt Oberrhein-Aktivitäten | 39
 Basels Häfen drohen zu ersticken | 40



Wettbewerbssituation im schweizerischen Containertransport | 42
 Hafen Karlsruhe wächst per Bahn | 44
 Containerterminal Karlsruhe trotz Krise | 45
 HTAG am Oberrhein präsent | Neue MS KARLSRUHE in Fahrt | 46
 H&S Container Line wächst am Oberrhein | 47
 Hafen Mannheim „mit hellblauen Augen“ davongekommen | 48
 Hafenmeister Müssig geht in den Ruhestand | 48
 Rheinhafen Kehl erzielt zweitbestes Ergebnis seiner Geschichte | 49
 Ludwigshafen litt 2009 unter Mengenrückgang | 50
 Hafen Würth wächst per Bahn | 51
 Bilanz der Neckarschiffahrt 2009 | 52
 Plochingen verliert 21 % Umschlag | 52
 Hafen Stuttgart wächst mit Containern | 53
 75 Jahre Kanalhafen Heilbronn | 54
 Reederei Götz betreibt Terminals in Stuttgart und Mannheim | 55
 Transstet erwartet Stabilisierung | 56
 Contargo verliert 17 % Containerumschlag | 57
 Krise knickt Wachstum in Straßburg | 58
 Mulhouse: Betreiber-Konzession läuft aus | 59

HAFEN + TRANSPORT INTERMODAL

+++ CONTAINERTICKER +++ | 60-62
 Konecranes liefert Reach-Stacker nach Indien | 60
 TX Logistik verbindet Hamburg und Frankfurt a.M. | 60
 Hutchison soll Fos 4XL betreiben | 61
 Transfracht erweitert Netzwerk in Österreich | 61
 Ducotra tritt Alleingang an | 61
 Paneuropa startet Kühltransporte | 62
 Smith Holland und Contargo erweitern Reefer-Netzwerk | 62

EU sagt nein zur Containerdurchleuchtung | 62
 Bonn startet Hafenausbau | 63
 Hafen Duisburg trotz Krise erfolgreich | 64
 Bargelink wertet Umfrage aus | 65
 Containerumschlag rettet Umschlagsergebnis in Dortmund | 66
 EU startet Marco Polo-Aufruf | 66
 Containerterminal Dortmund trotz der Krise | 67
 Hafen Nürnberg-Roth verliert 10 % Umschlag | 68
 Neska realisiert Koks-Transporte in Spezialcontainern | 69



Papierlogistik bietet neue Potenziale in Eisenhüttenstadt | 70
 Französische Seehäfen: 2009 war ein Schlimmes Jahr | 72
 15 Jahre Container-Linien auf der Seine | 74

TECHNIK + SCHIFFFAHRT

Böning bringt eigene Dieselmotorenüberwachung | 75
 Marktübersicht: Hauptmotoren für die Binnenschiffahrt | 76
 Auftragslage der deutschen Binnenwerften | 84
 DELOS geht für die Omnia-Maritime Gruppe in Fahrt | 88
 Barthel liefert Arbeitsboot SATERLAND an WSA Meppen ab | 91
 Neue Triton Werft baut TMS DRESDEN zum Doppelhüllentanker um | 92



Gastanker TWISTER geht zu Wasser | 94
 O.u.W. Miener im Portrait | 95
 Schiffswerft Diedrich profitiert von Ostfriesischer Inselfahrt | 96



MARKTPLATZ

Marktplatz | 2, 107
 Stellenmarkt | 2, 7-9, 21, 72
 Schiffsbörse | 98-99
 Einkaufsbörse | Buyer's Guide | 100 - 107