

SCHIFFFAHRT HAFEN BAHN UND TECHNIK

MAGAZIN FÜR INTERMODALEN TRANSPORT UND LOGISTIK



esa: Ihr Spezialist für Schiffsversicherungen

- Rundum-Versicherungsschutz
- 24 Std. Schadenhotline an 365 Tagen im Jahr
- Europaweites Netzwerk an Sachverständigen
- Beratung vor Ort
- Umfangreiche Assistance-Leistungen
- Finanzierung und Leasing von Schiffen
- Expertenteam mit langjähriger Erfahrung

Weitere Informationen erhalten Sie bei Ihrem Allianz-Fachmann
oder unter www.esa-marine.de

esa Schiffs- und Yachtversicherungen

Phone: +49 (0) 71 36 / 9 51 33 13, e-mail: info@esa-marine.de, www.esa-marine.de



Kooperation und Wettbewerb

Liebe SuT-Leser!

Traditionell geht der Blick der Deutschen Binnenschifffahrt und Hafenwirtschaft in die Mündungsgebiete der großen Flüsse Rhein, Donau, Weser, Elbe und Oder. Dabei hat die Liberalisierung der Deutschen Binnenschifffahrtsmärkte vor 15 Jahren zahlreiche neue Chancen für die deutschen Binnenhafenstandorte gebracht und auch die Wettbewerbsposition der deutschen Nordseehäfen gegenüber ihren Mitbewerbern in den Niederlanden und Belgien gestärkt. Die anhaltende Globalisierung des Welthandels und die damit verbundenen Mengensteigerungen im Container- und Massengutverkehr stellen See- und Binnenhäfen vor neue Herausforderungen. Trotz erheblicher Investitionen in allen Seehafenstandorten der Nordrange platzen insbesondere die Containerterminals aus allen Nähten, so dass neue Strategien zur Sicherstellung einer fristgerechten Abwicklung komplexer logistischer Prozesse gefragt sind.

Die Verlagerung logistischer Dienstleistungen von den Seehäfen in das Hinterland ist bereits seit einigen Jahren im Gange. War zu Beginn des Containerverkehrs vor 40 und 50 Jahren das Be- und Entladen des Containers fern im Hinterland eher die Ausnahme, so ist dies heute die Regel. Mehr und mehr konzentriert sich dieses Geschäft in den Binnenhäfen, die nicht nur geeignete Flächen und Equipment vorhalten, sondern auch mit wasser- und schienengestützten Linienverbindungen in die Seehäfen kostengünstige Transportalternativen zum LKW bieten. Auch die deutschen Seehäfen haben für die Erschließung des Hinterlandes einiges getan, wie das breit gefächerte Kombizugangebot von Polzug, Transfracht, Metrans, BoXXpress oder Necoss zeigt. Mittlerweile überlassen die Betreiber von Seeterminals die Auslastung ihrer Umschlagskapazitäten nicht mehr dem Zufall. Die in die Milliarden gehenden Investitionen verlangen eine kontinuierliche Auslastung des Equipments, so dass die Liegeplätze an den Kaikanten in Hamburg, Bremerhaven und Rotterdam heute teilweise auf Jahre ausgebucht sind. Die in diesem Jahr eingeführte Verkürzung der Verweildauer von Überseecontainern auf maximal sieben Tage im Seeterminal tut ein Übriges, um das weitere Handling der Ladung ins Hinterland zu verlagern. Nachdem die großen Containeroperator bereits seit einigen Jahren mit eigenen Terminals in verschiedenen Seehäfen vertreten sind, machen sie nun den Schritt ins Hinterland. Dem jüngst eröffneten D3T Terminal von CMA/CGM und NYK in Duisburg und dem neuen MAERSK Terminal in Neuss werden sicher weitere in anderen Binnenhäfen folgen. Aber auch die Seeterminal-Betreiber wie EUROGATE, HHLA oder ECT bauen eigene Netze von Hinterlandterminals auf oder aus, um diese mit neuer Qualität und Präzision in die logistischen Abläufe der Seeterminals einzubinden. Das alles geht nicht ohne eine engere Kooperation zwischen See- und Binnenhäfen und neue innovative Umschlagstechniken – beides zentrale Themen des vom Zentralverband der Deutschen Seehäfenbetriebe (ZDS) und Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) am 29. Mai während der Logistikfachmesse CeMAT in Hannover veranstalteten Hafenforums.

Der Liberalisierung der Eisenbahnverkehrsmärkte in Deutschland und den Nachbarländern Niederlande und Belgien seit Beginn dieses Jahrhunderts ist es vor allem zu verdanken, dass ein wachsender Anteil der Containertransporte von den Seehäfen ins Hinterland auf der Schiene landet. War der kombinierte Verkehr über Jahrzehnte bei der deutschen

Staatsbahn ungeliebtes Kind und immer wiederkehrende Begründung für neue Subventionen, so haben die privaten Eisenbahnen rasch erkannt, dass sie mit qualifizierten logistischen Leistungskonzepten im Markt schnell reüssieren können. Das extreme Niedrigwasser auf dem Rhein vor fünf Jahren hat darüber hinaus dazu geführt, dass zahlreiche Hafenstandorte, die ausschließlich auf das Binnenschiff im Containerverkehr setzten, regelmäßige Bahnverkehre zu den Seehäfen aufgenommen haben. Wegen des höheren Liberalisierungsgrades des deutschen Netzes war dies hierzulande deutlich leichter, als in unserem Nachbarland Frankreich, wo die Staatsbahn SNCF sich noch 2003 schlichtweg weigerte, dem Wettbewerbverkehrssystem Häfen/Wasserstraße Ganzzüge für den Containerverkehr in Strasbourg zu stellen.

Mit der sukzessiven Öffnung des französischen Schienennetzes für private Anbieter in jüngster Zeit hat sich dies rasch geändert. Neben regelmäßigen Zugverbindungen zwischen dem Nordseehafen Le Havre und den Rheinhäfen Straßburg und Mannheim verfügt der Hafen Ottmarsheim seit Anfang April ebenfalls über eine Linienzugverbindung nach Antwerpen mit Anschlüssen nach Zeebrügge und Rotterdam. Das weiter westlich gelegene Le Havre steht mit einer Umschlagleistung von 2,2 Mio. TEU im vergangenen Jahr erst am Anfang eines steilen Wachstumspfad. Das Gelände am Tiefwasserhafen PORT 2000 wird stufenweise auf 6 Mio. TEU Umschlagskapazität ausgebaut, so dass bis 2015 zusammen mit den Terminals im alten Hafen 8 Mio. TEU in Frankreichs größtem Containerhafen umgeschlagen werden können. Ein im April geschlossenes Kooperationsabkommen zwischen den Hafengesellschaften von Le Havre und Duisport wird noch in diesem Jahr eine weitere Ganzzugverbindung zwischen beiden Häfen zur Folge haben, womit sich den in Le Havre tätigen Containeroperatoren nicht nur das breit gefächerte Kombizug- und Linienschiffs-Netz von Duisburg ins europäische Hinterland erschließt, sondern den Verladern in Mitteleuropa auch ein Bypass um die unter Verstopfung leidenden Rheinmündungsterminals eröffnet wird. Dass die französische Staatsbahn SNCF mittlerweile erhebliches Interesse an dem Bahn-Wachstumsmarkt Deutschland hat, ist auch in diesem Heft nachzulesen. Mit der Übernahme von Geodis hat die SNCF deutlich gemacht, dass sie einen Spitzenplatz im europäischen Logistikmarkt beansprucht. Die SNCF Kombi-Tochter Naviland hat 2007 bereits 170.000 TEU transportiert und im ersten Quartal 2008 ein Wachstum von 30 % gemeldet. Anders als manchmal immer noch die DB-Tochter Raillion, definiert die Frachtochter Fret SNCF den Markt vom Kunden her, und will im deutsch-französischen Güterverkehr mit einer neuen Leistungsqualität überzeugen. Die deutschen Binnenhäfen und die verladende Wirtschaft wird's freuen, denn Wettbewerb belebt bekanntlich das Geschäft und die Liberalisierung der europäischen Bahnmärkte eröffnet für die Binnenhäfen neue Marktchancen.

*Herzlichst Ihr
Hans-Wilhelm Jünnes*



Impressum

27. Jahrgang ISSN 0936-8396
 Postzeitungs-Nr.: 3993
 Herausgeber SUT SCHIFFFAHRT UND TECHNIK
 und Verlag: 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

Redaktions-
 volontär: Diplom Journalist (FH) Christian Grohmann
 c.grohmann@schiffahrtundtechnik.de
 Redaktion: redaktion@schiffahrtundtechnik.de

Eckhardt-Herbert Arndt, Helmut Betz, Dieter Dattelzwei,
 Jos W. Denis, Dipl.-Ing. Ulrike Domeland, Lutz Ehrhardt,
 Anja Fuchs, Dipl.-Ing. Hermann Garrelmann, Dr. Armin Gewiese,
 Axel Götz-Rohen, Horst Grubert, Sylvia Guddat (Fotos), Prof. Dr.
 Fritz Heinrich, Wolfgang Krause, Sabine Lange M. A., Sebastian
 Mainzer, Dipl.-Ing. Peter Pospiech, Dipl. Kfm. Karl-Michael Probst,
 Stephanie Herms-Ricken, Bernadette Scheurer, Dr. Siegfried Seibt,
 Sigrun Tausche, Dr. oec. habil. Günter Teßmann

Internationale
 Korrespondenten: Wilfried Veldhuijzen, BeNeLux
 Hannu Salonoja, Finnland/Schweden
 Ralf Klingsieck, Frankreich
 Prof. Dr. David Hilling, Groß Britannien
 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
 Oststraße 14, D-53173 Bonn
 Telefon: +49 228/5 38 86 53
 Telefax: +49 228/5 38 86 54
 Mobil: +49/160/4 76 16 46
 anzeigen@schiffahrtundtechnik.de
 Mediadaten auch unter: www.schiffahrtundtechnik.de
 Ab 1. 1. 2008 ist Anzeigenpreisliste Nr. 19 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

Erscheinungsweise: Februar, April, Mai, Juli, August,
 September, November, Dezember 2008

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: E-Mail: redaktion@schiffahrtundtechnik.de
 Presse-
 mitteilungen: 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 ppi Auflösung

Layout: Werbeatelier Conde
 Kreuzweidenstraße 39, 53604 Bad Honnef
 Tel. +49 22 24 / 91 98 408
 Fax +49 22 24 / 91 98 409

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 drucken 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

Kooperation und Wettbewerb im Hinterlandverkehr | 3

MARKT & MELDUNGEN

Persönliches | 6
 Gefahrgut-Statistik 2006 | 9
 GL verleiht Preise für Nachwuchskräfte | 9

VERKEHRSPOLITIK

ERSTU auf Europakurs | 11
 Viertel Fahrt voraus für DB-Privatisierung | 12
 Jahresergebnis der DB AG: Kreative Buchhaltung | 13
 BÖB: NRW-Hafenkonzept als Vorlage für Bund | 14
 BÖB-Mitgliederversammlung im September | 15
 Deutsches Verkehrsforum für Masterplan-Optimierung | 16
 Masterplan wird korrigiert | 17

MESSEN & KONGRESSE

CeMAT 2008: Optimierte Hafenumschlagstechnik | 18
 Programm Hafenforum auf der CeMAT 2008 | 20
 2. Neuss Düsseldorfer Hafentag | 22
 1. Karlsruher Hafenkongress | 23
 Neue Aufgaben für Oberrheinhäfen | 24



3. - 4. Juni 2008



SCHIFFFAHRT & PRAXIS

100 Jahre Schiffswerft Harbisch | 26
 Spezialtransport: Raumschiff per Rheinschiff | 28
 Köln-Düsseldorfer nimmt Familien in den Fokus | 30
 Berliner Stern & Kreis erweitert Programm und Flotte | 31
 Erfolgreiches Jahr für die Sächsische Dampfschiffahrt | 31
 Matheschiff MS WISSENSCHAFT begeistert Jung und Alt | 32

TITELTHEMA | INTERMODALER TRANSPORT IN EUROPA – CHANCEN FÜR HÄFEN, SCHIFF & BAHN

SNCF wird mit Geodis zum Logistiker | 34
 SNCF übernimmt ITL | 36
 Neuer (Binnen-)Schiffahrtsmarkt Russland | 38
 DB Schenker transportiert Rohre für Ostseepipeline | 39
 Interview mit Russland-Botschafter Vladimir Kotonev | 40
 Schweizerische Rheinhäfen: Fusion bestätigt | 42
 Polzug: Am Anfang war der Stau | 44
 Europas vergessene Wasserwege in Großbritannien | 45
 Investitionen bringen Wachstum in Constanza | 46
 EUROGATE: Von Ust Luga bis Tanger | 48
 Bilanzpressekonferenz Duisburger Hafen AG | 50
 Ausbau im Hafen Bonn startet | 52





HAFEN & TRANSPORT INTERMODAL

+++ CONTAINERTICKER +++	54
ECT verkürzt Cargo Opening Time	54
DVWG: Kollaps im Hinterland ist vermeidbar	54
„ConChecker“ beschleunigen Zollabfertigung in Hamburg	55
Binnenschiffe entlasten Straßen im Hamburger Hafengebiet	55
Scatterweb entwickelt lückenlose Containerüberwachung	56
Containerterminal in Heilbronn kann gebaut werden	58
Bahn bremst den LKW in Bremerhaven aus	58
Sennebogen-Umschlagmaschine als Schienenfahrzeug	59
D3T verleiht Duisburg Seehafenstatus	60
Hilgers Stahlbau: Containerbrücken und Schiffselektrik	62
Terex greift nach Umschlagsgeschäft	64

VERLAGSSONDERVERÖFFENTLICHUNG

BÖB THEMENDIENST	67
Editorial: Darum ist es am Rhein so schön	68
Es wird eng im Hafen	70
Duisburg rüstet sich für 2,5 Mio. TEU	72
Maersk Binnenterminal: Nordseehafen Neuss	74
Schwimmenden Mobilhafenkrane: Hilfe naht vom Wasser aus	76
Elbe: Die Ader im Hinterland	78
Hafen Karlsruhe: „Wir wollen die Container aus Marseille“	80
Französische Binnenschifffahrt im Blick	83

HÄFEN & BAHN

CTL beschafft Siemens-Mehrsystemlokomotiven	85
50. Lok für Mittelweserbahn	85
„girls day“ bei MEV	85
Voith EcoPack speichert Bremsenergie	85

TECHNIK & SCHIFFFAHRT

Trockenschiffsneubau GMS VIGILIA eingeweiht	86
Jastram: Vom Antriebsdiesel zur Ruderanlage	91
Stapellauf EILTANK 7 im niederländischen Groningen	93
Neumotorisierung YVONNE K	94
Meidericher Schiffswerft repariert Havaristen	95
ABC Motoren: Schiffs- und Lokmotoren aus Gent	96
Yanmar: Mit japanischen Motoren in die Binnenschifffahrt	97
TMS HORNHAFEN erweitert Tankpartner-Flotte	98
MTU/Tognum an neuem Standort in Hamburg	101
Solarsailor: Segel auch für Binnenschiffe	102

WASSERBAU & INFRASTRUKTUR

Hülskens und Fonteyne bauen Ufereinfassung für logport II	104
---	-----



MARKTPLATZ | BÜCHERMARKT

Marktplatz	10, 92
Stellenmarkt	62, 63, 65, 106
Schiffsbörse, Büchermarkt	107, 108
Einkaufsbörse Buyer's Guide	109-115

Haren/Ems – hier sind Sie richtig!



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



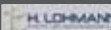
Deymann Rohrbauelemente GmbH & Co. KG
Industriestr. 8b | 49733 Haren
Tel. 0 59 32 - 73 45 31
Fax 0 59 32 - 73 49 03
deymann.rohrbau@ewetel.net



Tischlerei und Alubau
Wessels GmbH
Industriestr. 10 | 49733 Haren
Tel. 0 59 32 - 99 77 -0 | Fax -20
www.wessels.com



Gebr. Klene GmbH
Am Alten Hafen 6 | 49733 Haren
Tel. 0 59 32 - 24 00
Fax 0 59 32 - 56 91
gebr.klene@t-online.de



Schiffs- u. Industriebedarf
Zeppelinstr. 3-6 | 49733 Haren
Tel. 0 59 32 - 73 47 -0 | Fax -30
www.lohmann-haren.de



Langestr. 35/44 | 49733 Haren
Tel. 0 59 32 - 24 46
Fax 0 59 32 - 64 82
info@elektro-jansen.de



Generalvertretung W. Robben
Adenauerstr. 62 a | 49733 Haren
Tel. 0 59 32 - 7 10 10
Fax 0 59 32 - 7 10 11
wilfried.robben@allianz.de

Wir sind davon überzeugt, dass der Aufbau und die Pflege guter Beziehungen sehr viel mit unserem Erfolg zu tun haben – bei Kunden und Mitarbeitern.

Möchten Sie mehr über uns erfahren? Rufen Sie uns an!