

SCHIFFFAHRT HAFEN BAHN UND TECHNIK

MAGAZIN FÜR INTERMODALEN TRANSPORT UND LOGISTIK



transport
logistic

Frauen in der Binnenschiff-
fahrt: Martina Klink

Kalmar stößt in weitere
Marktnischen vor

Mehdorns Kartenhaus

Liebe Lesert!

Hartmut Mehdorn hat's geschafft. Rechtzeitig bevor die Wirtschaftskrise die DB niederzieht, verkündete er zeitgleich mit rekordverdächtigen Abschlusszahlen für das Jahr 2008 seinen Abschied. Aber wie sooft, seit Hartmut Mehdorn das Bahnzepter führt, klaffen Schein und Wirklichkeit krass auseinander. Um das Ziel des Bahn Börsengangs 2008 zu erreichen, hat das Bahnmanagement bereits in den vergangenen Jahren jede sich bietende Grauzone des Bilanzierungsrechts genutzt, um die nach wie vor bestehenden dunklen Seiten des Unternehmens hinter glänzenden Fassaden zu verstecken. So haben zahlreiche Bahntöchter wie die S-Bahn Berlin in den vergangenen Jahren über Rückstellungen Gewinne gebunkert, die nun in die Konzernbilanz 2008 einfließen. Andererseits wurden die dem Unternehmen zur Verfügung stehenden Monopole schamlos genutzt, um Staat und Bürger für weltweite Einkaufstouren und Logistikexperimente zur Kasse zu bitten.

Eine vom Netzwerk Privatbahnen in Auftrag gegebene Analyse der DB-Bilanz 2008 kommt zu überraschenden Erkenntnissen. So ist das Jahresergebnis der DB 2008 um 20 % und das EBIT um 10 % zurückgegangen. Auch wurden die Konzernumlagen so umgestellt, dass ein großer Teil davon in die Kasse der neu gegründeten DB Mobility Logistics AG fließt, die Mehdorn eigentlich vergangenes Jahr privatisieren wollte. Zahlmeistemummer Nr. 1 des DB-Konzerns sind die Infrastrukturgesellschaften der Bahn. Die DB-Netz AG zahlt mit 10 % ihres Umsatzes nicht nur die höchste Konzernumlage, sondern erzielt auch noch das beste Ergebnis ihrer Geschichte. Hinter dieser an sich erfreulichen Meldung verbirgt sich allerdings ein Skandal. Zum einen handelt es sich bei der Schieneninfrastruktur um ein natürliches Monopol, das der DB AG vom Bund anvertraut wurde, um die im Grundgesetz geregelten gemeinwirtschaftlichen Ziele der Daseinsvorsorge zu erfüllen. Zum anderen braucht die DB AG auf Jahre hinaus eine wirksame Entgeltregulierung nicht zu befürchten und kann ihre überhöhten Schienennutzungsgebühren zur Gestaltung eigener Preisdumping-Attacken zulasten der privaten Konkurrenz nutzen. Gute Zahlen der Infrastrukturgesellschaften bedeuten nichts anderes, als dass der Konzern dort kräftig zugelangt hat, wo die Kunden keine Alternative haben: Der Konzern lebt von seinen Monopolgewinnen.

Ähnliche Verhältnisse herrschen bei DB-Regio: Der regionale Schienenpersonen Verkehr wird von der DB mit ca. 90 % Marktanteil dominiert. Entsprechend traumhaft fallen die Ergebnisse aus: Im massiv aus öffentlichen Kassen bezuschussten Regionalverkehr werden Umsatzrenditen von über 12 % erzielt. „Ohne die rücksichtslose Ausnutzung ihrer Monopole ist die DB mit ihren weltweiten, eisenbahnfremden Engagements gar nicht lebensfähig“, stellt daher zu Recht der Geschäftsführer des Netzwerks Privatbahnen, Arthur-Iren Martini, fest.

Weist die Bahnbilanz für 2008 immer noch einen Gewinn aus, so wird das Jahresergebnis 2009 eklatant anders aussehen. Im Güterverkehr auf der Schiene hat die DB derzeit Umsatzrückgänge von 30 bis 40 % zu verkraften. Traditionell verfügt die DB über einen hohen Fixkostenblock, der ihr im laufenden Jahr trotz Kurzarbeit voraussichtlich kräftige Verluste bescheren wird. Mit Rücksicht auf das wegen der Abhör-affäre gespannte Verhältnis zu den Gewerkschaften und den bevorstehenden Wahlen dürfte Mehdorns Nachfolger Rüdiger Grube zunächst einmal Schwierigkeiten haben, an Personalfreistellungen überhaupt zu denken.



Im Güterverkehr leidet die DB darüber hinaus unter einem ‚Fluch der bösen Tat‘ Hartmut Mehdorns. Mit Billigung des Aufsichtsrats schmiedete Mehdorn durch Zukäufe von Schenker und Bax Global und unter dem Schutzschirm staatlicher Garantien einen internationalen Logistikonzern mit Transportaufträgen in der ganzen Welt. Während des konjunkturellen Höhenflugs der vergangenen Jahre hat dieses Geschäft den Konzern zusammen mit DB-Regio ernährt und den schwächelnden Personenfern- und Güterverkehr der Bahn mitfinanziert. Nunmehr ist es der Personennahverkehr, der die unter der weltweiten Wirtschaftskrise leidenden Logistiker und den Bahngüterverkehr mitfinanzieren muss.

Trotz eindeutiger Warnungen führender Vertreter des Speditionsgebietes, die Güterbahn Raillion mit dem Logistiker Schenker zusammenzuführen, weil damit die Neutralität der Bahntochter verloren ginge, hatte Mehdorn genau dies getan. Während private Unternehmen die Krise ohne Kurzarbeit managen können, ist DB-Schenker Rail deutlich stärker von den Transportmengeneinbrüchen betroffen. Nunmehr sucht DB Schenker Rail verstärkt die Zusammenarbeit mit der Spedition, um den Einzelwagenverkehr zu stützen, so kürzlich Dr. Klaus Kremper, Vorsitzender der Geschäftsführung. Rund 35.000 Güterwagen seien immer noch abgestellt. „Das ist für ein fixkostenlastiges Unternehmen suboptimal“, stellte Kremper fest. Ob die Spediteure dem Werben Kremper folgen werden, muss bezweifelt werden. Denn nach wie vor haben diese berechnete Zweifel, ob nicht die Daten ihrer an DB Schenker Rail gegebenen Bahntransportaufträge bei der Logistikonzernschwester landen. Auch im Güterverkehr hat Mehdorn damit alles getan um die eigene Marktposition zu schwächen.

Aber auch im Personenverkehr droht Mehdorns Nachfolger Ungemach. Die in der Vergangenheit erzielten üppigen Renditen bei DB-Regio haben sich nämlich mittlerweile am Markt herumgesprochen und der Staatskonzern gewinnt im Nahverkehr, den die Länder ausschreiben, immer weniger Aufträge. Viele Auftraggeber sind darüber hinaus die völlig überholten Verhaltensweisen der ‚Behördenbahn‘ mit uralten Waggons, schlechtem Service und unzuverlässigen Fahrplänen leid. Auch in diesem Bereich bieten sich den kundenorientiert arbeitenden privaten Wettbewerbern künftig weitere Chancen.

Hartmut Mehdorn hat seinem Nachfolger Rüdiger Grube ein Kartenhaus hinterlassen. Für die falschen Weichenstellungen der Vergangenheit ist Mehdorn allerdings nicht allein verantwortlich: Die vermeintlichen Experten in den Aufsichtsgremien haben daran kräftig mitgewirkt. Dass deutsche Aktienrecht bietet ausreichend Möglichkeiten, die Verantwortlichen für das sich abzeichnende Bahndesaster zur Rechenschaft zu ziehen. Eine lückenlose Aufklärung der Abhör- und Bespitzelungsaffäre, wie von Grube kürzlich versprochen, sollte der Anfang sein – strafrechtliche Konsequenzen für die Verantwortlichen auf der Entscheidungsebene eingeschlossen.

*Herzlichst Ihr
Hans-Wilhelm Jünnes*

EDITORIAL

Mehdorns Kartenhaus | 3

MARKT + MELDUNGEN

Persönliches | 6
ZPS bietet länderübergreifenden Service | 8
Neue Liegeplätze für Binnenschiffe an der Maasvlakte | 8
Baufortschritt an der Deggendorfer Eisenbahnbrücke | 8
EUROGATE ist UmweltPartner der Stadt Hamburg | 9
Alphatron Marine kommt nach Deutschland | 9



MESSEN + KONGRESSE

Rheinland-Pfalz lädt zum Binnenschifffahrtstag | 11
Fünfter Hammer Binnenschifffahrtstag | 11
LEMAG richtet Marine Day 2009 aus | 11
transport logistic 2009 | 12

VERKEHRSPOLITIK

6. Nationale Maritime Konferenz in Rostock | 14
EU-Förderung Marco Polo II bietet neue Chancen | 15
Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals forcieren | 16
Initiative Maritimer Standort Nordwest fordert Ausbau | 18

SCHIFFFAHRT + PRAXIS

Krisenreport: Branche leer auf Talfahrt | 19
Frauen in der Binnenschifffahrt: Martina Klink | 20
Bonner Personenschifffahrt startet in die 80. Saison | 22



KLIWAS soll Auswirkungen des Klimawandels feststellen | 24
Mehr Azubis in der Binnenschifffahrt | 26
Solartanker bei Jugend forscht | 26
Bildungsnetzwerk EDINNA gestartet | 26
Sozialprojekt MS TRAISEN abgeschlossen | 26
Zwischenbilanz Seehafen-Qualifizierungsprogramm | 27
ZPS stiftet Schulungsmotor | 27
Schifffahrtsschule erhält UN-Auszeichnung | 27
Regina Winterberg promoviert über Schiffferverband | 27
BfS Berlin: Rückblick und Ausblick | 28
Köln-Düsseldorfer startet in neue Saison | 29
Wolfgangseeschifffahrt setzt auf neue Konzepte | 29
HTAG veranstaltet Partikuliertreffen | 29
Dritte IHK-Eignungsprüfung für Partikuliere beendet | 29

RECHT + TRANSPORT INTERMODAL

WSD West: Häfen sollen KV-Fördermittel zurückzahlen | 30
Transportrecht: Mitverschulden des Verladers | 31

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

esa bietet Komplett-Versicherung Logistics Package | 32
Greencat Software optimiert Terminal | 35
40 Jahre Transfracht | 36



Logport II mit Gateway-Terminal und OWX-Shuttle gestartet | 38
Kalmar stößt in weitere Nischen vor | 40
Kalmar liefert Lademaschinen für Vestas | 41
Straßenzulassung für Zugmaschinen | 41
SGKV: Wirtschaftskrise zum Luftholen nutzen | 42
Rickmers spürt härteren Wettbewerb bei Projektladung | 44
IMOLET-Ladeeinheit vereinfacht Logistik | 45
Acos kooperiert mit Eurogate-Tochter | 46



Bayernhafen-Gruppe wächst per Bahn | 48
Duisport präsentiert Jahresbilanz 2008 | 51
Neues KV-Terminal in Bamberg | 52
Polzug: Erster deutsch-polnischer Bahnoperator im Porträt | 53
CVS-Ferrari trotz Krise mit Innovation | 54
Hafen Hannover: Häfen als Wirtschaftsfaktor | 58
HHLA erreicht 2008 Rekordergebnis | 60
Bisher größtes Containerschiff im Hafen Hamburg | 61

HAFEN + TRANSPORT INTERMODAL

+++ Verlagssondereveröffentlichung +++

BÖB Themendienst | 62 - 87
Editorial | 63
Trimodalität als Alleinstellungsmerkmal | 64
Hafen Braunschweig als Warendrehscheibe für Mode | 65
Die Ölmühle Brökelmann im Hafen Hamm | 67
Neues Zugerfassungssystem in Karlsruhe | 70

RheinPorts vorgestellt	72
Der Liniendienst ETS	73
Immobilienentwicklung im Hafen Emmerich	75
Archivdienste und Krankenhauslogistik im Hafen Ludwigshafen	77
Neusser Eisenbahn managt Hafenhafen mit neuer Software	79
Verbundprojekt MAEKAS im Ruhrgebiet	80
Hafen Trier interaktiv	82
Schwertransporte: Die Münchner Erklärung	84
transport logistic Forum: Wenn schwer nicht mehr gut geht	86
transport logistic: Vernetzung von See- und Binnenhäfen	87

+++ CONTAINERTICKER +++	88 - 91
MSC BEATRICE läuft Antwerpen an	88
Delta Shipping erweitert Liniendienst um Göteborg	88
Unifeeder eröffnet 45'-Container-Depot in Ludwigshafen	88
Neue Richtlinie zur KV-Förderung	89
Betuwe-Express verkehrt werktäglich	90
CMA CGM und Veolia beenden Kooperation	90
Schwergut-Super-Racks als zusätzliches Deck	90
UES Intermodal bietet Vollkasko für Ladungsträger	90
HHLA setzt Euro5-LKW ein	90
Häfen Baden-Württemberg	92
Liebherr forciert Umschlaggeräte	94
Gottwald legt Jahresbilanz 2008 vor	95
HGK zufrieden mit Jahresergebnis 2008	96
SBO-Häfen toppen Umschlag 2007	98



HÄFEN + BAHN

HSL etabliert sich in Rostock	100
Aldi Schweiz setzt auf Kombiverkehrslösung	101
Umfirmierung DB Schenker Rail	101
Rotterdam testet Hybridlok	101

TECHNIK + SCHIFFFAHRT

Schiffsoptimierungen im System planen	102
Aqua-Cabrio auf der Ostsee	103
DER FLIEGENDE HOLLÄNDER auf Berlins Wasserstraßen	104
Kufra liefert FGS ALLEGRA für Hafen Hamburg	106
Schwimmbagger-Neukonstruktion für WSA Eberswalde	108
Triebhersteller REINTJES im Porträt	110

WASSERBAU + INFRASTRUKTUR

Baubeginn des neuen Schiffshebewerks Niederfinow	112
--	-----



MARKTPLATZ | BÜCHERMARKT

Marktplatz	10, 56
Stellenmarkt	7, 106
Schiffsbörse	114, 115
Einkaufsbörse Buyer's Guide	116 - 122
Büchermarkt	123

IMPRESSUM	123
------------------------	-----

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:

www.esa-allianz.de Telefon: +49 (0) 71 36. 9 51 33 13

Ein Unternehmen der Allianz

