

# SUT SCHIFFFAHRT HAFEN BAHN UND TECHNIK

30  
Jahre

MAGAZIN FÜR INTERMODALEN TRANSPORT UND LOGISTIK

▶ Eröffnung des neuen Containerterminals bei DB Port Stettin



Bild: DB Port Stettin | Micha Niedzielski



▶ Intermodaler Transport in Europa – Chancen für Häfen, Schiff und Bahn

## Die Transport- und Haftpflichtversicherung der esa EuroShip.

**Neu:  
Bis zu € 50 Mio. Deckung**

Das Produkt und die Bedingungen haben wir im letzten Jahr weiter verbessert. Auf Basis dieses umfangreichen Versicherungskonzeptes bieten wir ab sofort für zahlreiche Schiffstypen **Deckungssummen von bis zu € 50 Mio.**

**esa - Immer eine Schiffslänge voraus.** Weitere Informationen bei Ihrem Versicherungsfachmann, per Telefon +49 (0) 71 36. 9513. 313 oder unter: [www.esa-allianz.de](http://www.esa-allianz.de)

Ein Unternehmen der Allianz



# Falsche Bunkermentalität

*Liebe Int-Geser!*

In der europäischen Tankschifffahrt herrscht blanke Not. Die den gestiegenen Sicherheitsbedürfnissen der Politik geschuldete Umstellung der Transportgefäße von Einfachhüllentankern (EHT) auf Doppelhüllentanker (DHT) bis Ende 2018 hat in den vergangenen Jahren zu einem regelrechten Bauboom von DHT geführt, ohne dass parallel eine adäquate Zahl von EHT aus dem Markt genommen worden wäre. Im Ergebnis hat sich eine handfeste Überkapazität an Schiffsraum ergeben, die seit zwei Jahren kräftig auf die Marktpreise drückt, so dass selbst saisonale Mengenschwankungen, wie das Füllen der Tankläger vor der Winterpause oder Niedrigwasser, nicht mehr zu signifikanten Preiserhöhungen führen. Während die Besitzer längst abgeschriebener EHT kaum noch ihre Betriebskosten decken können, reichen die sich am Spotmarkt ergebenden Frachten bei weitem nicht aus, um Zins und Tilgung von DHT-Neubauten zu finanzieren. Der langjährige Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB), Dr. Gunter Jaegers, brachte die gegenwärtige Marktsituation bereits vor zwei Jahren nach dem Motto ‚doppelte Hülle = doppelte Sorgen‘ auf den Punkt: „Es stellt sich die Frage, wer bis zur kompletten Umstellung auf DHT im Jahr 2018 den längeren Atem hat – die Eigner von EHT oder die Eigner von DHT.“

Dass diese Prophezeiung mittlerweile bittere Wahrheit geworden ist, zeigen Beobachtungen aus der Praxis. So ist es bei manchen Schiffseignern heute üblich, ihren Treibstoffbedarf aus der Ladung zu decken. Solange die in Pumpen und Rohrsystem verbliebenen Ladungsreste in den schiffseigenen Kraftstofftank abgefüllt werden, ist dies noch legal, denn alternativ müsste der Ladungsempfänger die Ladungsreste durch einen externen Dienstleister entsorgen lassen, was zusätzlich Geld kostet. Kritisch wird es, wenn sich die Schiffsbesatzung aus dem Ladetank bedient, und auf die branchenüblichen Ladungsdifferenzmargen von 0,2 % setzt. Solche Mengendifferenzen schöpft der eine oder andere dann schon mal gerne ab, und wenn der Kraftstofftank nicht reicht, darf es dann auch ein Spezialtank mit eigenem Belüftungssystem sein, den ein niederländischer Partikulier per Standleitung aus den Ladungstanks befüllte. Bei einer EBIS-Prüfung des DHT fiel der im Kofferdamm vor der vorderen Wohnung platzierte Spezialtank allerdings auf und das Schiff wurde für vier Wochen gesperrt - um dann anschließend von einem anderen Befrachter wieder eingesetzt zu werden. Eine andere Variante sind PKW-Anhänger mit Kunststofftanks auf dem Wohnungsdach, die während des Transports mit Sprit aus der Ladung gefüllt werden, um später Kunden an Land mit Kraftstoff zu versorgen. Auch Trockenfrachtschiffe, die für eine halbe Stunde bei einem Tanker längsseits gehen, sind Abnehmer für kostengünstige Bunkermengen.

Gelegentlich sind die auftretenden Mengendifferenzen aber dann so groß, dass der Verloader die Bezahlung der Fehlmengen einklagt. Dabei fiel einem Richter auf, dass solche Verfahren beim Transport von Mineralölprodukten immer wieder vorkämen, beim Transport von Chemiegütern allerdings so gut wie nie. Manchen der ‚Kraftstoff-Selbstversorger‘ fehlt angesichts der ruinösen Marktfrachten jegliches Unrechtsbewusstsein. So wird offen über Bordfunk oder im Internet berichtet, dass man bereits seit mehr als einem Jahr keine Bunkerstation mehr anlaufen musste. Ein anderer ‚Schwarzhändler‘ begründete seinen florierenden ‚Treibstoffhandel‘ damit, dass er so wenigstens

einen Teil seiner Personalkosten bezahlen könne, die die miesen Frachteinnahmen nicht abdecken. Solche illegalen Praktiken sorgen für weiteren Druck auf die Frachten, was dann auch solche Betriebe mitreißt, für die ein ehrliches Geschäftsgebahren zu den Firmengrundsätzen gehört. Hinweise solcher Schiffseigner an Befrachter mit konkreten Fakten werden meist mit Schulterzucken beantwortet: Man weiß es, aber man spricht nicht darüber.

Mittlerweile geht auch das Gespenst der ‚Kalten Sanierung‘ in der Tankschifffahrtsbranche um. Eigner von DHT können ihre Löhne und Kapitaldienste nicht mehr bezahlen und geben den Betrieb auf. Die Banken verweigern die Finanzierung von Klasseerneuerungen für EHT, da sie die unkalkulierbaren Risiken der ‚Billigmacher‘ im Markt nicht mittragen wollen. Auch hier ist die Betriebsaufgabe oder der Konkurs unmittelbare Konsequenz. Ein sicheres Zeichen für diese Entwicklung ist das plötzliche Überangebot von qualifizierten Schiffspersonalen. Tragisch ist nur, dass manchem älteren Schiffseigner durch diese Marktentwicklung die über viele Jahrzehnte aufgebauten finanziellen Reserven, die meist in seinem Schiff stecken, verloren gehen, so dass seine Altersvorsorge nicht oder nur unzureichend gesichert ist.

Experten wie Dr. Gunter Jaegers haben seit vielen Jahren vor dem Eintreten einer solchen Situation gewarnt. Im Grunde wäre die Politik, die für eine Änderung der technischen Rahmenseetzungen für Gefahrguttransporte in DHT gesorgt hat, von vornherein dazu aufgerufen gewesen, zur Vermeidung ruinöser Marktverhältnisse gleichzeitig für eine Nutzung des EU-Instrumentariums zur Beseitigung schwerer Marktstörungen zu sorgen. Ein weiterer Punkt ist die mittelstandspolitische Verantwortung bedeutender Binnenschifffahrtsländer wie Deutschland oder der Niederlande, denn das Binnenschifffahrtsgewerbe ist traditionell von Kleinbetrieben geprägt, denen nunmehr ohne Not der Garaus gemacht wird. Nachdem die Niederlande mit einem Vorstoß für eine europäische Abwrackaktion bereits vor einigen Jahren in Brüssel erfolglos waren, hat der BDB im vergangenen Jahr mit Unterstützung des Bundesverkehrsministeriums einen weiteren Anlauf in Brüssel unternommen. Gescheitert ist man an der Rechtsauffassung der EU-Kommission, dass eine ‚nachhaltige Marktstörung‘ nicht gegeben sei, da ab 2019 der Einsatz von EHT nicht mehr erlaubt ist.

Angesichts des durch eine künstlich herbeigeführte ruinöse Marktsituation zu beobachtenden Sittenverfalls in der europäischen Tankschifffahrt und unausweichlich folgender Pleiten einer Vielzahl leistungsbereiter und qualifizierter mittelständischer Unternehmen, zeigt die EU eine falsche Bunkermentalität, wenn sie das europäische Binnenschifffahrtsgewerbe auf dem ‚Altar der Nachhaltigkeit‘ opfert. Ein rasches Handeln der EU-Verantwortlichen ist angesagt, denn der absehbare Kahlschlag wird weitere Marktstörungen zur Folge haben, die unabsehbar und wohl kaum beabsichtigt sind.



*Herzlichst Ihr  
Johannes-Wilhelm Jünger*

# Impressum

**31. 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:** Dipl.-Vw. Hans-Wilhelm Dünner  
**Offizielles Organ:** Germanischer Lloyd SE, 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

**Redaktion:** redaktion@schiffahrtundtechnik.de  
Diplom-Journalist (FH) Michael Nutsch  
m.nutsch@schiffahrtundtechnik.de  
Thore Arendt, Eckhard-Herbert Arndt, Eckhard Boecker, Dieter Dattelzweig, Dipl.-Ing. Ulrike Dömeland, Gwendolyn Dünner B.A., Lutz Ehrhardt, Dr. Armin Gewiese, Axel Götz-Rohen, Dipl.-Volksw. Axel Granzow, Dipl.-Jour. (FH) Christian Grohmann, Sylvia Guddat, Prof. Dr. Fritz Heinrich, Dipl.-Ing. Klaus-Peter Hinz, Rüdiger Homberg, Dipl.-Volksw. Manfred Keweloh, Rainer Mertel, Dipl.-Kfm. Karl Michael Probst, Ass. iur. Anne Schneller, Dr. Siegfried Seibt, Nathalie Stey, 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  
Tim-Oliver Frische, Südeuropa

**Manuskripte:** Bei Zusendung an die Redaktion wird das Einverständnis zur vollen Veröffentlichung vorausgesetzt. Für unverlangt eingehende 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  
Dipl.-Volkswirt Manfred Keweloh  
Bachemer Straße 208, D-50935 Köln  
Telefon: +49 221/56 93 35 12  
khz-anzeigen@schiffahrtundtechnik.de  
www.schiffahrtundtechnik.de

**Mediadaten:** Ab 1. 1. 2012 ist Anzeigenpreisliste Nr. 23 gültig

**Vertrieb:** IPS Pressevertrieb GmbH  
Postfach 12 11, 53334 Meckenheim  
Telefon: +49-2225/8801-0  
Telefax: +49-2225/8801-199  
info@ips-pressevertrieb.de

**SUT-Vertriebsleitung:** Marianne Fischer  
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  
www.pressekatalog.de

**E-Paper:**  
**Erscheinungsweise:** Februar, April, Mai, Juli, August, September, November, Dezember 2012  
**Bezugspreis:** 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.

**Antlieferung digitaler Daten:**  
**Pressemitteilungen:** 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 Druck- und Medien GmbH  
Gabelsbergerstraße 4, 46238 Bottrop  
Telefon: 0 20 41 / 74 71-400, 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

Falsche Bunkermentalität ..... | 3

## MARKT + MELDUNGEN

Persönliches ..... | 6  
Schiffervereine tagten in Bonn-Beuel ..... | 9  
Wittig übernimmt Alleinvertrieb Oléus-Außenbordfarbe ..... | 10  
Zwaards übernimmt Pörtner ..... | 10  
Lossprechung in Duisburg ..... | 10  
Strabag übernimmt Brandner Wasserbau ..... | 10  
WSV führt Telematik-Umfrage durch ..... | 11  
Elbschiffer scheitern mit Schadenersatzklage ..... | 11  
Schleuse Niegrapp fit für zweilagigen Containerverkehr ..... | 11

## VERKEHRSPOLITIK

Bundesverkehrswegeplan: Mehr Transparenz gefordert ..... | 12  
5. Weltverkehrsforum in Leipzig ..... | 13  
Schiffshebewerk Scharnebeck: Der Flaschenhals bleibt ..... | 14  
Bilanzpressekonferenz Deutsche Bahn AG ..... | 16  
Logistics Alliance mit starkem Mitgliederzuwachs ..... | 18  
Binnenschifffahrt jenseits des Öls ..... | 19

## SCHIFFFAHRT + PRAXIS

Dettmer Reederei: Signal für Investitionen in die Zukunft ..... | 20  
Henkelhausen 2011 erfolgreich ..... | 23  
Stapellauf TMS GEORG BURMESTER ..... | 25  
Deutsche Binnenreederei in schwierigem Fahrwasser ..... | 26  
Saisonstart der Stern und Kreisschifffahrt ..... | 28  
Interview mit Jürgen Loch ..... | 29  
Angst um Standorte in Ostbrandenburg ..... | 30  
OVB und BfS auf Expansionskurs ..... | 32  
Schiffsfinanzierung in der Krise ..... | 33  
Jahreshauptversammlung deutscher Fährverband ..... | 34  
DTG, MSG und NPRC kooperieren ..... | 36  
Gute Bilanz bei der Köln Düsseldorfer ..... | 38



Bonapart Bunkerindex ..... | 39  
Kooperation in der Schiffsverwertung ..... | 40

## RECHT + TRANSPORT INTERMODAL

Vertragsrisiken beim Intermodalgeschäft ..... | 42  
esa-Spezialagentur Herbert Schmeding im Porträt ..... | 44

**MESSEN + KONGRESSE**



CeMAT: McAllister übernimmt Schirmherrschaft . . . . .	45
Erster Bremer Tag der Logistik übertrifft Erwartungen . . . . .	46
Tag der Logistik bundesweit mit 34.000 Besuchern . . . . .	48
bremenports und ISH beim Tag der Logistik . . . . .	49
3. Internationaler Hafenkongress in Karlsruhe . . . . .	50
Logistikmesse transfairlog 2012 in Hamburg . . . . .	52
SUT-Wissensforum auf der transfairlog . . . . .	52

**TITELTHEMA | INTERMODALER TRANSPORT IN EUROPA: CHANCEN FÜR HÄFEN, SCHIFF + BAHN**

DB Port Stettin eröffnet neues Containerterminal . . . . .	54
Porträt DB Schenker Polska . . . . .	59



DB HHLA trennen Intermodalbeteiligungen . . . . .	60
Internationaler Workshop des SHV 2012 . . . . .	61
Hamburg braucht Short-Sea-Terminal . . . . .	64
Prager Metrans-Terminal ist länderübergreifende Drehscheibe . . . . .	66
4. See-Hafen-Kongress in Hamburg . . . . .	68
20 Jahre Main-Donau-Kanal . . . . .	70
Probelauf am Containerterminal Heilbronn . . . . .	73
Die Donau als serbische Logistikachse . . . . .	74
Hafen Mühlberg (Elbe) besteht Bewährungsprobe . . . . .	76
Elbekonferenz der Bundestagsfraktion der Grünen . . . . .	78
neska stellt sich neu auf . . . . .	80
Ultra-Brag stemmt Schwertransport . . . . .	83
Jahresbilanz der SBB Cargo 2011 . . . . .	84
Rhenus Alpina realisiert große Mengen auf engem Raum . . . . .	86



PCCI ist neuer Betreiber des KV-Terminals Frankfurt (Oder) . . . . .	87
LION-Gruppe fährt Containerzüge in die Ukraine . . . . .	88
90 Jahre Lanfer Logistik . . . . .	90
BLG Logistics Group seit drei Jahren mit WEA-Logistik stark . . . . .	94
EUROGATE erzielt bestes Ergebnis seit 2009 . . . . .	96
Energiewende beschäftigt Logistiker von Rhenus . . . . .	97



Binnenreederei CFT sichert Zukunft mit Investitionen . . . . .	98
Hyster auf Platz 1 bei den Gesamtkosten von Staplertechnik . . . . .	100
SCT Stuttgart mit kompletter Hystertechnik . . . . .	100
2011 ist für Duisburger Hafen ein Rekordjahr . . . . .	101
Pariser Hafen hat große Pläne . . . . .	102
Contargo investiert in Nachhaltigkeit . . . . .	104
Neuer Schifffahrtsverband in Großbritannien . . . . .	105
Duisburg rückt näher an die Türkei . . . . .	106
500 Jahre Gerhard Mercator . . . . .	107

**HAFEN + TRANSPORT INTERMODAL**

<b>+++ CONTAINERTICKER +++</b> . . . . .	108 - 112
Kombiverkehr erhöht Österreich-Kapazität . . . . .	108
Häfen Moerdijk und Rotterdam kooperieren . . . . .	109
Die Intermodal-Kolumne von Rainer Mertel . . . . .	110
Hypac und SNCF Geodis beginnen strategische Partnerschaft . . . . .	111
Contargo übernimmt sechs Terminals von Wincanton . . . . .	111
SGKV: Lang-LKW und KV . . . . .	112
ISETEC II: Steuerungsfähigkeit in Häfen . . . . .	114
Hafenband am Mittellandkanal ohne Fördermittel stark . . . . .	116
Hafen Hamm steigert Umschlag . . . . .	118
Rekordergebnis bei Neuss Düsseldorfer Häfen . . . . .	120

**TECHNIK + SCHIFFFAHRT**

Doppelhülle trotz Explosion . . . . .	121
Bolle liefert Elbfähre ab . . . . .	122
Lux-Werft mit Reparaturen gut beschäftigt . . . . .	125
Fluvius renoviert KV MELANIE . . . . .	126
MS SANS SOUCI mit neuen Maschinen umweltfreundlich . . . . .	128
Familie Arnheiter tauft TMS MY WAY . . . . .	130

**MARKTPLATZ | BÜCHERMARKT**

Marktplatz . . . . .	24, 134
Büchermarkt . . . . .	72
Stellenmarkt . . . . .	24, 79
Schiffsbörse . . . . .	135
Einkaufsbörse   Buyer's Guide . . . . .	136 - 143

## SUT Vorschau

**Unsere nächste Ausgabe erscheint am 30. Juni 2012**

Sie finden uns wieder in jeder gut sortierten Buchhandlung. Wir wünschen Ihnen viel Lese-Vergnügen!

[www.schiffahrtundtechnik.de](http://www.schiffahrtundtechnik.de)