

SCHIFFFAHRT HAFEN BAHN UND TECHNIK

MAGAZIN FÜR INTERMODALEN TRANSPORT UND LOGISTIK



Bild: Hafen Andernach



Neuer Diesel-
elektrischer Antrieb



Perspektive
Offshore



TITELTHEMA: Andernach eröffnet
KLV-Container-Servicecenter

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** 



BP - Anspruch und Wirklichkeit

Liebe Lesert!

Die Ölkatastrophe im Golf von Mexiko hat der BP als früherem Musterknaben bei höchsten sicherheitstechnischen Anforderungen zur Lagerung und dem weltweiten Transport von Erdöl und seinen Produkten die Maske vom Gesicht gezogen. Seit der Explosion der Bohrplattform Deepwater Horizon am 20. April sind 90 km vor der US-Amerikanischen Küste Millionen Tonnen Öl und Gas unkontrolliert ins Meer geflossen und haben großflächig Flora und Fauna geschädigt. Täglich fließen 8.500 t hundert Grad heißes Öl-Gasgemisch mit einem Druck von 900 bar ins Meer, ohne das ein Ende abzusehen ist. Ursache des Ölunfalls waren nicht nur ein nicht funktionierendes, liederlich gewartetes und mangelhaft dokumentiertes BOP-Sicherheitsventil (Blow Out Preventer) am oberen Ende des Bohrloches sondern auch die Nichteinhaltung von arbeits- und sicherheitstechnischen Vorschriften auf der Bohrplattform, die bei ihrem Untergang elf Mitarbeiter mit in die Tiefe riss. Das Unglück hätte vielleicht verhindert werden können, wenn im entscheidenden Moment 12 bis 15 kreisrunde Abstandhalter (centraliser) zum Stückpreis von 100 \$ auf der Bohrinself vorhanden gewesen wären, um das Bohrloch abzudichten. Der Vorrat betrug aber nur 6 Stück und mit dem Herbeischaffen weiterer Centraliser wollte man keine Zeit vergeuden, so die FAZ in einer detaillierten Analyse des Unfalls am 13. Juli. Auch die Verhältnisse auf den BP Ölplattformen in der Nordsee sind keinesfalls besser. In der norwegischen Zeitung Dagbladet berichteten Arbeiter von verheerenden Zuständen auf den Valhall Bohrinselfen: „Valhall ist als der größte Schrotthaufen in der Nordsee bekannt. Die Pflege der Anlagen ist minimal. BP sucht alle Wege, um die Kosten so niedrig wie möglich zu halten“.

BP war der erste Ölkonzern, der die Verladung seiner Produkte in Einhüllentankern (EHT) und Seeschiffen, die älter als 30 Jahre sind, in einer weltweiten Anzeigenkampagne ablehnte, um sein Image als grüner Saubermann der Branche zu pflegen. 2007 kündigte man ähnliches für die europäische Binnenschifffahrt an. Mit Stichtag 1.1.2008 wollte man nur noch maximal 35 Jahre alte Tankschiffe einsetzen und ab 1.1.2010 ausschließlich Doppelhüllentanker (DHT). Als der Wettbewerb nicht mitzog und man sich höheren Frachtpreisforderungen durch die Betreiber neuer DHT ausgesetzt sah, war die Lust auf Umwelt der grünen BP-Vorreiter 2008 genauso rasch verflogen, wie sie gekommen war und man beschränkte sich – um das Gesicht zu wahren – auf den wenig bedeutenden Transport von Schweröl in DHT.

Die gesamte Mineralölbranche hat sich beim Flüssigtransport mittlerweile auf die vom Gesetzgeber festgelegten Fristen (1.1.2019) zurückgezogen. Wurden zwischenzeitlich für bestimmte Transporte in DHT Frachtzuschläge von einem Euro und mehr gezahlt, um damit nicht nur die höheren Kosten und geringere Ladekapazität dieser Schiffe auszugleichen sondern auch einen Anreiz zum Bau solcher Schiffe zu geben, so hat sich dies mittlerweile wieder gelegt. In den letzten Jahren wurden jährlich 50 bis 60 DHT in Dienst gestellt, die sich im Wettbewerb mit meist abgeschriebenen EHT am Markt um die jährlich rückläufigen Flüssigtransportaufträge balgen. Mittlerweile spricht die Branche von ‚Doppelte Hülle gleich doppelte Sorgen‘ und bittet die Verloader mehr DHT (zu besseren Frachten) einzusetzen. BDB-Präsident Dr. Gunter Jaegers fragt sich, „wer bis zur kompletten Umstellung der Tankflotte auf Doppelhülle im Jahr 2019 den längeren Atem hat – die Eigner von

Einhüllenschiffen oder die Eigner von Doppelhüllenschiffen?“ Angesichts der Marktlage wird der Bau neuer DHT immer mehr zum wirtschaftlichen Vabanque-Spiel. Dennoch scheint die Lust zum Bau neuer DHT trotz bereits jetzt vorhandener Überkapazitäten im Tankschiffmarkt ungebrochen. Da keine entsprechende Einhüllentonnage abgewrackt wird, nutzen die Verloader die entstandenen Überkapazitäten, um die Frachten kräftig zu drücken. Dies gilt mittlerweile auch für das früher oft herbeigesehnte Niedrigwasser, weil auch dann die am Markt vorhandene Tonnage meist ausreicht, um die angebotenen Transportmengen zu bewältigen. Dank rigider Qualitätskontrollen, die auch den Blick in die Buchhaltung der eingesetzten Tankschiffahrtsunternehmer umfassen, stellen die Mineralölunternehmen sicher, dass ihnen aus der Transportabwicklung keine Haftungsrisiken entstehen. Geld wird in der Tankschiffahrt aufgrund der unbefriedigenden Marktlage seit mehreren Monaten nicht verdient. Derzeit hofft alles darauf, dass nach dem Ende der Wirtschaftskrise die runtergefahrenen Bestände in den Tanklagern wieder aufgefüllt werden und der Branche zumindest für einige Monate Beschäftigung zu besseren Frachtkonditionen ermöglicht – wenn es denn die mittlerweile weiter gewachsene Überkapazität zulässt. Eigentlich bräuchte das europäische Tankschiffahrtsgewerbe eine Abwrackaktion, um den Umbau der Flotte auf Doppelhülle bis 2018 ohne Brüche zu bewältigen. Bislang hat sich jedoch noch kein EU-Binnenschiffahrtsland bereit gefunden, bei der EU-Kommission eine ‚schwere Marktstörung‘ anzumelden, um den EU-Krisenmechanismus in Gang zu setzen. Außerdem sind sich die Gewerbevertreter der Tankschiffahrt in Deutschland, Belgien und den Niederlanden keineswegs einig über die richtige Strategie in dieser Frage.

In jedem Fall notwendig wäre ein mutigerer gemeinsamer Auftritt der europäischen Tankschiffahrt gegenüber den Verladern aus der Mineralölbranche, um dort zu verdeutlichen, dass das Festhalten an einem Marktverhalten aus dem frühkapitalistischen Instrumentenkasten langfristig nicht zielführend sein wird. Irgendwann werden vor allem qualifizierte mittelständische Unternehmer die Lust daran verlieren, sich stetig selbst kasteiend, den Mineralölgesellschaften zu Billigstfrachten sicherheitsoptimierte Transportleistungen zu erbringen und dabei auch noch ihr Vermögen zu verschleudern.

Dass man auch als Einzelunternehmen gegen einen Weltkonzern wie BP ein Zeichen gegen Verantwortungslosigkeit und Umweltzerstörung setzen kann, zeigt der Ulmer Motorenöhersteller LIQUI MOLY, der wegen der Umweltkatastrophe im Golf von Mexiko den britischen Mineralölkonzern boykottiert. „Mit sofortiger Wirkung sind BP und alle seine Tochterfirmen von unserer Zuliefererliste gestrichen und unsere Fahrzeuge tanken nicht mehr bei Aral“, so Ernst Prost, Inhaber und Geschäftsführer von LIQUI MOLY in einer Presseerklärung Ende Juni. Prost hat den Unterschied zwischen Anspruch und Wirklichkeit bei BP verstanden.

*Herzlichst Ihr
Jens-Wilhelm Jünker*



Impressum

28. Jahrgang
Herausgeber
und Verlag:

ISSN 0936-8396 | 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@schiffahrtundtechnik.de
Diplom Journalist (FH) Christian Grohmann
c.grohmann@schiffahrtundtechnik.de
Diplom Journalist (FH) Michael Nutsch
m.nutsch@schiffahrtundtechnik.de

Redaktion:

Eckhard-Herbert Arndt, Helmut Betz, Eckhard Boecker,
Dieter Dattelzweig, Jos W. Denis, Dipl.-Ing. Ulrike Dömland,
Lutz Ehrhardt, Dipl.-Ing. Hermann Garrelmann, Dr. Armin
Gewiese, Axel Götz-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. Wilfried Schumacher, 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, Groß Britannien
Kapitän Otto Steindl, Österreich-Donau
Dipl.-Ing. oec. Heike Uhe, Polen
Wilf Seifert, Schweiz

Luftfotografie:

Dipl. Ing. Karel Horny, Tschechien
Modalistics GmbH, Kevelaerer Str. 111
47652 Weeze, E-Mail: duisburg@modalistics.com

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. 2010 ist Anzeigenpreisliste Nr. 21 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:

Februar, April, Mai, Juli, 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.

Antieferung digitaler Daten:

E-Mail: redaktion@schiffahrtundtechnik.de
Text als doc oder rtf-Dateien

**Presse-
mitteilungen:**

Fotos: cmyk, 300 dpi als jpg-Dateien
E-Mail: anzeigen@schiffahrtundtechnik.de

Anzeigen:

PDF-CMYK-Composit-PDF, TIFF-CMYK mit mind. 300 dpi
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

Layout:

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

TITELTHEMA

Titelbild: Neues KLV-Container-Servicecenter Andernach | 1
Erfolgsstory Andernach geht weiter | 28

EDITORIAL

BP – Anspruch und Wirklichkeit | 3

MARKT + MELDUNGEN

Persönliches | 6
Ehemalige BÖB-Hafenchefs in Plochingen | 8
SUT-Redaktionsteam verstärkt PIZ Marine | 8
AGN-Übereinkommen in Österreich ratifiziert | 8
Ronald Schröder im Hafen der Ehe | 11
Leckabwehrtraining nun auch in Duisburg | 86
Wärtsilä schließt Produktion in den Niederlanden | 86
FS Schiffstechnik vertritt Alphatron Marine in Duisburg | 86

VERKEHRSPOLITIK

DB-Geschäftsbericht 2009: Mehr Privat-Konkurrenz | 9

SCHIFFFAHRT + PRAXIS

Tankschifffahrt leidet unter Überkapazität | 10
CDNI: Bunkerzuschlag wird aufgeschoben | 11
AIS-Förderung läuft nur schleppend an | 11
MTU und esa Allianz bringen Service-Versicherungs-Kombipaket . | 12
Einstimmig für den Saaleausbau | 13
56. Schifffertag fordert Planfeststellung für Saaleausbau | 14
140 Jahre Lauenburg-Alslebener Schiffsversicherungs-Verein . | 16

Jürgen Mahnecke vor der ‚Skyline‘ Lauenburgs –
Namensgeber für den LSV



Buchvorstellung: Die Lauenburger Motorschiffe | 17
BiSchi-Netzwerk von Kühne + Nagel tagt in Regensburg | 18
5. Danube Summit diskutiert Donauertüchtigung | 20
Ennshafen eröffnet erweiterten Übergabebahnhof | 21
5. Österreichischer Wasserstraßentag in Krems | 22
Personenschifffahrt Lahnstolz sucht Nachfolger | 23
8. SHV-Workshop: Tschechien hält an Elbe-Staustufe fest ... | 24
ELBPRO soll Informationsdefizit der Elbschifffahrt abbauen .. | 25

RECHT + TRANSPORT INTERMODAL

Vertragsmanagement Teil II | 26

REGIO SPEZIAL | TRANSPORT UND UMSCHLAG AN MITTELHEIN, MOSEL, SAAR + MAAS

KLV-Container-Servicecenter in Andernach eingeweiht | 28
Strabag realisiert Ausbau in acht Monaten | 29
Dritte Baustufe für Kombiterminal Ludwigshafen gestartet ... | 31
Hafen Worms: Modernisiert für das Projektgeschäft | 32
Oliver Schüttler leitet Hafen Worms | 33

| | |
|--|----|
| 25 Jahre Rhine Ro-Ro-Service | 33 |
| Belgien schafft trimodales Containernetzwerk | 34 |
| 100 Jahre Personenschiffahrt Kolb | 36 |
| 90 Jahre Boost-Werft | 37 |
| Luxport spürt Flaute in der Stahlindustrie | 38 |



| | |
|-------------------------------------|----|
| DTG setzt auf Nischenverkehre | 40 |
| Saarhäfen auf Wachstumskurs | 41 |
| 45 Jahre Hafen Trier | 42 |



| | |
|--|----|
| Frankreich diskutiert Nordsee-Mittelmeer-Verbindung | 43 |
| M+E Ludwigshafen nun unter der Leitung von Michael Berrier | 44 |

HAFEN + TRANSPORT INTERMODAL

| | |
|---|-------|
| +++ CONTAINERTICKER +++ | 45-47 |
| Seegüterumschlag in 2009 geschrumpft | 45 |
| Neuer Containerzug zwischen Duisburg und Moskau | 45 |
| Mehr Binnenschiffahrt in Rotterdam | 46 |
| Eurogate testet neue Container-Laschplattform | 46 |
| CTD startet Joint-Venture mit EKB | 47 |
| LIHH bringt Antiterror-Leitfaden | 47 |
| JMB: Offshore-Industrie bringt neue Möglichkeiten | 48 |



| | |
|---|----|
| BLG such Chancen im Windpark-Geschäft | 49 |
| BARD-Gruppe: Offshore-Windkraft aus einer Hand | 50 |
| SMM: Offshore als Schwerpunkt | 51 |
| Maersk eröffnet Neuss Intermodal Terminal | 52 |
| 3. Neuss-Düsseldorfer Hafentag: Güterströme nach der Krise .. | 54 |
| Hafen Krefeld halbiert Defizit | 54 |
| Hafen Linz zieht Jahresbilanz 2009 | 56 |
| HSCL und IFB wollen gemeinsam expandieren | 58 |
| Hafen Kehl erlebt Aufwind im Containerverkehr | 59 |
| 85 Jahre neska | 60 |
| ISETEC II: Forschung macht Seehäfen zukunftstauglich | 62 |

TECHNIK + SCHIFFFAHRT

| | |
|--|----|
| Köln-Düsseldorfer gibt Eventschiff-Neubau in Auftrag | 63 |
| GSYard baut WOTAN für Ludwig Harms | 64 |
| Ausflugsschiff SEETAL auf dem Hallwilersee getauft | 70 |



| | |
|--|----|
| Überführt: Aus RHEINKÖNIGIN wird KAISERIN ELISABETH II | 72 |
| TMS PACO: Erster Neubau für Wieslaw Marcinkowski | 73 |
| AMADEUS ELEGANT: Kreuzfahrt auch auf kleinen Flüssen | 76 |
| Torque Marine IPS entwickelt dieselektrischen Antrieb | 78 |
| KüMo-Gastanker TYPHOON in Duisburg getauft | 80 |
| Bodensee-Fähre LODI geht in Fahrt | 82 |
| Schiffswerft Karcher baut Arbeitsschiff für OHF | 84 |



| | |
|---|----|
| Böning entwickelt System-Steuerpanels | 87 |
| MMS wird Böning-Vertriebspartner in Polen | 87 |

MARKTPLATZ | BÜCHERMARKT

| | |
|-------------------------------------|------------|
| Büchermarkt | 17 |
| Marktplatz | 2 |
| Stellenmarkt | 86, 87, 90 |
| Schiffsbörse | 86, 90-91 |
| Einkaufsbörse Buyer's Guide | 92-99 |