

SCHIFFFAHRT HAFEN BAHN UND TECHNIK

MAGAZIN FÜR INTERMODALEN TRANSPORT UND LOGISTIK



Bild: LORELEY-LINIE Wehrand GmbH

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** 



Der Fluch der guten Tat

Liebe InT-Leser!

„2008 war eines der besten Jahre für die Tankschifffahrt“, sagte BDB-Präsident Dr. Gunther Jaegers bei der Tankreederversammlung am 16. Juni im Haus Rhein. Auch in der Trockenschifffahrt sowie bei vielen Binnen- und Seehäfen erhält man für das vergangene Jahr trotz der beginnenden konjunkturellen Eintrübung im vierten Quartal Rekordmeldungen. 2009 hat sich die Lage hingegen drastisch verschlechtert. Der Transportbedarf im Massengutverkehr ist bis zu 40 % rückläufig, beim Container werden Einbrüche bis zu 30 % gemeldet. Das Ratenniveau in der Trockenfahrt ist kräftig gesunken und führt zu Liquiditätsengpässen bei den Schifffahrtsunternehmen. Auch in der Tankschifffahrt kam es im zweiten Quartal zu erheblichen Mengen- und Preiseinbrüchen, die auch saisonal begründet werden. Von der Krise besonders betroffen sind die Eigner hochmoderner 135 m Schiffe und Koppelverbände, die vor dem Hintergrund stetig wachsender Frachtraten mit ‚Schönwetter‘-Schiffsfinanzierungen auf Risiko gesetzt haben und nun die Erfahrung machen, dass sich manche Beschäftigungsgarantie von Befrachtern in Krisenzeiten als leere Hülse herausstellt.

In den letzten beiden Jahren verging kaum eine Woche, in der nicht mindestens drei Schiffsneubauten in Europa gefeiert wurden. Bauplätze für Binnenschiffe auf ost- und westeuropäischen Werften waren über Jahre ausgebucht, so dass regelmäßig stapelweise Schiffskaskos aus China in Rotterdam und Antwerpen von Seepontons entladen wurden. Zwar hatte der Bauboom in der Binnenschifffahrt längst nicht das Volumen der Weltseeflotte erreicht, wo in den vergangenen vier Jahren kontinuierlich bis zu 50 % der Gesamtkapazität in den Auftragsbüchern der Werften standen. Dennoch lenkt eine erhebliche Zahl unbeschäftigter Schiffseinheiten die Preisbildung in den Binnenschifffahrtsmärkten aktuell in die Kostenunterdeckung.

Die Gründe für die nun vielfach beklagte Überkapazität sind vielfältig. Da haben einerseits die Verkehrswissenschaftler und Verkehrspolitiker zu Recht gefordert, dass die Binnenschifffahrt einen höheren Anteil an dem Verkehrsmengenwachstum der Zukunft übernehmen müsse. Kapazitätsreserven und kräftig wachsende Investitionsmittel zum Ausbau der Wasserstraßen waren andererseits Anreize, in neuen Schiffsraum zu investieren. Durch Staatsgarantien, Landesbürgschaften, Steuervergünstigungen und mittelstandsfreundliche Finanzierungsprogramme wurde ein Weiteres getan, um die politischen Verkehrsverlagerungsträume durch Schiffsneubauten Wirklichkeit werden zu lassen.

Bei allem Jammern über die Krise in der europäischen Binnenschifffahrt - die Verantwortung für seine Investitionen trägt letztendlich immer der Unternehmer und nicht Staat, Bank oder Politik. Obwohl die Reglementierung der deutschen Verkehrsmärkte seit mehr als 15 Jahren Vergangenheit ist, hat sich mancher Binnenschifffahrtsunternehmer an diesen Tatbestand offensichtlich noch nicht gewöhnt. Wie sonst ist erklärlich, dass der BDS Abteilung Binnenschifffahrt in einem ‚Positionspapier zur Stabilisierung der Partikulierunternehmen‘ die „Festlegung von Mindestfrachten auf den europäischen Hauptwasserstraßen“ oder die „Einhaltung deutscher Steuer-, Arbeits- und Sozialrechtsvorschriften“ durch Kontrolle ausländischer Unternehmen fordert. Auch sollte die Bundesregierung von der EU eine „schwere Marktstörung“ feststellen lassen, um durch Wiedereinführung einer Alt-für-Neu-Regelung „das Verhältnis

zwischen neuem Schiffsraum und alter Schiffsraumtonnage wieder auf einen angemessenen Wert“ zu bringen. Abgesehen davon, dass dies bestenfalls auf künftige Schiffsneubauten gerichtet ist und an der gegenwärtigen Überkapazität nichts ändert, scheint den gerade noch 40 aktiven BDS Partikulieren entgangen zu sein, dass sich die EU Kommission erst kürzlich für die weitere Liberalisierung der europäischen Verkehrsmärkte ausgesprochen hat. Den BDS Forderungen nach erneuten Marktreglementierungen fehlt damit jeglicher Realitätsbezug.

Auch der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) spricht von einer der schwersten Krisen der Binnenschifffahrt in der Nachkriegszeit, die immer mehr Partikulierunternehmen in Zahlungsschwierigkeiten bringe. Nach Ansicht des BDB sind die schrumpfenden Mengen im Güterverkehr sowie die rapide sinkenden Frachtraten aber kein Anzeichen für ein strukturelles Problem in der Binnenschifffahrt, sondern die Folge eines verkehrsträgerübergreifenden konjunkturellen Einbruchs. Der BDB kommt daher zu der Überzeugung, dass die Voraussetzungen einer „schweren Marktstörung“ im Sinne der EU-Richtlinie 96/75/EG derzeit nicht gegeben sind. Denkbare Maßnahmen, wie etwa die Abwrackung von Schiffsraum, würden in der derzeitigen Marktlage kaum einen spürbaren Nutzen zeigen. Der BDB hat sich deshalb gegenüber dem Bundesverkehrsministerium dafür ausgesprochen, auf die Anmeldung einer „schweren Marktstörung“ bei der EU-Kommission zu verzichten.

Wer Unternehmer in der Binnenschifffahrt ist, kennt die immer wieder auftretenden Zyklen in diesem komplizierten Markt. Aufgrund seiner Affinität zu den primären und sekundären Wirtschaftssektoren unterliegt die Binnenschifffahrt unmittelbar konjunkturellen Einflüssen und jeder Unternehmer muss hierfür selbst entsprechende Vorsorge treffen. Dass dies in der Realität auch so ist, mag die Zahl belegen, dass es aktuell bei rund 900 laufenden Finanzierungsprojekten in der deutschen Binnenschifffahrt ca. 60 Anträge auf Stundung von Zins- und Tilgungszahlungen gibt. Die Hausbanken der Partikuliere wissen um die Besonderheiten der Branche und lassen gesunde Schifffahrtsunternehmen nicht im Regen stehen. Auch die Tatsache, dass sich bei einigen Befrachtern und Genossenschaften, die verlässlich mit ihren Hauspartikulieren umgehen, bislang frei fahrende Partikuliere melden und vertragliche Bindungen anbieten, zeigt deutlich, dass es im Markt erfolgreiche Modelle zur Selbstorganisation gibt, die sich auch in der Krise bewähren. Dies gilt ebenso für das Befrachtungsportal Bargelink, das über ungebrochenen Zulauf berichtet.

Der Auftragseingang bei der Deutschen Industrie ist im Monat Juni um 4,5% gestiegen, nach 4,4% Wachstum im Mai. Zwar liegen die Gesamtbestellungen immer noch um 25% unter dem Vorjahresniveau, dennoch scheint die konjunkturelle Sohle durchschritten zu sein. Die Flotte der Binnenschifffahrt wird auch in Zukunft weiter gebraucht. Die Länge der Durststrecke bis zu auskömmlichen Frachten kann keiner abschätzen.

*Herzlichst Ihr
Jens-Wilhelm Jünger*



Impressum

28. 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

Redaktion: redaktion@schiffahrtundtechnik.de
 Dipl.-Journalist (FH) Christian Grohmann
 c.grohmann@schiffahrtundtechnik.de
 Eckhard-Herbert Arndt, Helmut Betz, 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.-Journalist (FH) Sebastian Mainzer,
 Dipl.-Ing. Peter Pospiech, Dipl. Kfm. Karl-Michael Probst,
 Stephanie Herms-Ricken, Bernadette Scheurer, Soenke Schierer,
 Ass. iur. Anne Schneller, Dr. Siegfried Seibt, Sigrun Tausche,
 Dr. oec. habil. Günter Teßmann
 Wilfried Veldhuijzen, 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
 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

Anzeigen: Mediadaten auch unter: www.schiffahrtundtechnik.de
 Ab 1. 1. 2009 ist Anzeigenpreisliste Nr. 20 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

Vertrieb: www.pressekatalog.de

E-Paper: Februar, April, Mai, Juni, August,
 September, November, Dezember 2009

Erscheinungsweise: **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- Text als doc oder rtf-Dateien
mitteilungen: 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 Conde
 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

Der Fluch der guten Tat | 3

MARKT + MELDUNGEN

Persönliches | 6
 Historisches Salzschiiff SIEBNERIN | 8
 Flussschiffahrt: Neue Attraktionen an der Donau | 8
 Tankschiffahrt: 2008 Spitze - Zukunft unsicher | 9
 Harbisch Schiffswerft erhält neue 10-m-Drehbank | 9
 BÖB tagt am 24. und 25. September am Oberrhein | 10

VERKEHRSPOLITIK

Verkehrsetat sinkt ab 2011 | 11
 Binnenhäfen fordern Abschaffung der Kanalabgabe | 12
 Donau: Streit um Monitoring Gruppe | 17

SCHIFFFAHRT + PRAXIS

ZKR beleuchtet Klimawandel-Problematik auf dem Rhein ... | 14
 ITF kritisiert Kreuzfahrtreeder | 15
 Frauen in der Binnenschiffahrt: MdB Renate Blank | 16
 SCHRAMM Group verchartert Schlepper nach Australien | 18



Elbehafen Brunsbüttel wächst im ersten Halbjahr | 19
 Neue Triton Schiffswerft mit neuem Geschäftsführer | 20
 Kohleimporteure: Mengen langfristig stabil | 23
 4. Österreichischer Wasserstraßentag in Linz | 24
 1. Symposium Schiffahrt und Wirtschaft in St. Pölten | 25

RECHT + TRANSPORT INTERNATIONAL

Mail und Telefax hemmen die Verjährung nicht | 26
 12. Mannheimer Tagung Binnenschiffahrtsrecht | 26
 Transport- und Lagerschäden vermeiden: Trockenmittel | 27

TITELTHEMA | TRANSPORT UND UMSCHLAG ZWISCHEN ELBE, OSTSEE UND ODER

SBO-Gruppe bringt Goodyear-Reifenlogistik auf das Wasser .. | 28
 SBO setzt neuen SENNEBOGEN 310 Multihandler ein | 29
 7. Internationaler Workshop des SHV im Litomerice | 30
 Domarin-Wasserbauarbeiten an der Mittelbe | 31
 WSD-Ost-Präsident Thomas Menzel im Interview | 32

EU bewilligt EFRE-Mittel für Hebewerk Niederfinow	33
Güterverkehr auf der Elbe wächst	33
Hafen Haldensleben erhält neue Flächen und Kanalvertiefung	34
Oderstromverein erweitert Handlungsspielraum	35
Ostsee-Pipeline bringt 5 Mio. t in den Hafen Sassnitz	36
CVS-Ferrari: Singlespreader für Rohrlogistik	36
100 Jahre Königslinie Sassnitz-Trelleborg	37
Seehafen Wismar erschließt Multifunktionsfläche	38
Magdeburg erhält Hafenschleuse	39
Hafen Uelzen: Regionalversorger mit Wachstumspotenzial	41
Odratrans-Group wächst in 2008	42
Odra Rhein Lloyd wird Generalagent von ODRATRANS	42
Anhebung der Berliner Ludwig-Hoffmann-Brücke	43
DBR bringt 50.000ste Tonne Zellstoff auf die Elbe	43
Kranunion stärkt Ardel, Kirow und Kocks	44
Neue AquaCabrio-Fahrgastschiffe in Norddeutschland	46
Hafen Tempelhof: Vom Umschlagplatz zum Einkaufszentrum	48
Wassertourismus in Deutschland braucht Gesamtkonzept	49
Diethert Group gründet Schiffswerft in Lubmin	50

HAFEN + TRANSPORT INTERMODAL

+++ CONTAINERTICKER +++	52-54
Antwerpen kürzt Abfertigungszeiten	52
Nosta-Zug verbindet Osnabrück mit Dresden	52
Marseille steigt bei CT Pagny ein	53
Mehr Stückgut im Container	53
Dünkirchen und Charleroi starten Containershuttle	53
Container Transferium entsteht in Alblasserdam	54
Westliche Nordseehäfen melden Halbjahreszahlen	55
Krefelder-Container-Terminal offiziell eröffnet	56
Neuss- Düsseldorf, Köln: HGK und NDH wollen kooperieren	57
Hafen Dortmund: Kossack setzt auf Wachstum	58
5. Hammer Binnenschiffahrtstag zeigt Perspektiven auf	59

95 Jahre Hafen Hamm	59
Schwerlasttransporte reaktivieren Weser	60



TECHNIK + SCHIFFFAHRT

Ex-Dampfschiff GOETHE fährt nun dieselhydraulisch	62
Hydraulikantriebe von Hägglunds Drives	63
Mehrzweckfrachter RUDOLF THEA in Fahrt	66
Neubau LORELEY ELEGANCE geht in Betrieb	70
Kito Ratschenzüge schließen Marktlücke im Schiffbau	73
Betriebssicherheit auf dem Wasser: Klasse, SUK und ZKR	74
Probefahrt mit TMS REGINA-W II	77
Neubau TMS MISTRAL: Doppelschrauber mit Doppelhülle	78
Offshore-Katamaran WIND FORCE 1 abgeliefert	81

MARKTPLATZ | BÜCHERMARKT

Marktplatz	40, 91
Stellenmarkt	7
Schiffsbörse	82, 83
Einkaufsbörse Buyer's Guide	84 - 90
Büchermarkt	91

