

SUT SCHIFFFAHRT HAFEN BAHN UND TECHNIK

30
Jahre

MAGAZIN FÜR INTERMODALEN TRANSPORT UND LOGISTIK



Titelthema: Erfolgreiche Probefahrt des ersten SUNRISE-Tankers



Bild: Toby de Graaff



Regio-Spezial: Transport + Umschlag zwischen Elbe, Ostsee + Oder

esa: erstklassige sicherheit die sich auszahlt

Das esa Versicherungskonzept für Sunrise-Schiffe.

Innovation, Sicherheit, Zuverlässigkeit.

esa EuroShip & Groningen Shipyard: Eine Allianz mit Kompetenz.

Ein Unternehmen der Allianz



Mehr Europa wagen!

Liebe Lesert-Geser!

Die Gründe für die gegenwärtige Euro-Krise liegen eher in zu wenig, denn zu viel Europa. Alles wundert sich, warum Griechenland seinerzeit mit, wie man inzwischen weiß, erheblich gefälschten Statistiken Mitglied der Eurozone wurde. Die Gründe liegen unter anderem darin, dass Deutschland seit Gründung des europäischen Statistikamtes Eurostat 1958 die Einrichtung wirksamer Kontrollmechanismen zur Überprüfung der national erhobenen und nach Brüssel gemeldeten Daten verweigerte, weil die tief sitzende Europaphobie der deutschen Ministerialbürokratie seit Jahrzehnten dafür sorgt, dass keine Kompetenzen von Bonn oder Berlin nach Brüssel wechseln. Im Gegenzug führt dies natürlich dazu, dass die Verwendung der reichlich aus Deutschland in die EU transferierten Finanzmittel nach ihrer Auszahlung als Strukturhilfen für die ärmeren südeuropäischen Staaten und die osteuropäischen Beitrittsstaaten nicht effizient überprüft wird. Schon vor 25 Jahren war es in Brüssel kein Geheimnis, dass ein Großteil der Finanztransfers aus der EU nach Italien auf den Konten der Mafia landete. Dagegen unternehmen konnte die EU allerdings nichts, denn die mächtigen Nettozahler im Norden der EU wussten sehr genau, dass die Einrichtung effizienter Kontrollmechanismen für ganz Europa gelten würde und sich damit auch auf sie selbst beziehen würde.

Mancher hat sich gewundert, warum ausgerechnet Frankreich sich seit Bekanntwerden der griechischen Finanzprobleme so besorgt um dieses wirtschaftlich unbedeutende Land gekümmert hat und die deutsche Bundeskanzlerin zu vielfältigen Rettungsaktivitäten verleitete. In Wahrheit war die Griechenland-Krise eine Frankreich-Krise, denn unsere im Rüstungsgeschäft aktiven Nachbarn hatten über Jahrzehnte die Türkei-Phobie der Griechen mit umfangreichen Rüstungslieferungen bedient, die sie sich mit griechischen Staatsanleihen bezahlen ließen, die wiederum von französischen Banken gekauft werden mussten. Auch den Deutschen, die mit Leopard-Panzer- und U-Boot-Lieferungen hier ebenfalls partizipierten, war längst klar, dass die griechischen Rüstungsausgaben die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit dieses Landes bei Weitem überstiegen. Das waren die wirklichen Gründe, warum Helmut Kohl und Theo Waigel den Beitritt der Griechen zur Eurozone verweigerten. Die Amtsnachfolger Gerhard Schröder und Hans Eichel hatten da weniger Bedenken, denn die Arbeitsplätze in der Werft- und Rüstungsindustrie waren angesichts wachsender Arbeitslosigkeit wichtiger als kleinliche finanzpolitische Bedenken.

Die europapolitische Orientierungslosigkeit Deutschlands hat aber noch eine andere Ursache, die ebenfalls seit Jahrzehnten gepflegt wird. Während die Briten und die Franzosen politische Spitzenkräfte auf allen Ebenen in der EU-Kommission und im Europäischen Parlament platzieren, verfolgt Deutschland bei der Besetzung europäischer Positionen seit langer Zeit das Prinzip: ‚Hast Du einen Opa, schick ihn nach Europa‘. Ob Schmidhuber, Bangemann, Wulf-Mathis, Verheugen oder der amtierende EU Kommissar Günther Oettinger – keiner zählte zum politischen Spitzenpersonal in Deutschland oder er war – wie Oettinger – politisch gescheitert. Ob EU-Kommission, europäische Zentralbank oder Internationaler Währungsfonds, vergeblich sucht man in den Präsidentenämtern nach deutschen Vertretern, dafür findet man Franzosen ungleich häufiger.

Sicherlich liegt auch darin ein Grund dafür, dass sich Rest-Europa den EU-Etat auf verschiedene Weise zur Beute macht. Hätte man noch

Verständnis für Strukturhilfen an südosteuropäische Länder – wenn sie denn zweckentsprechend verwendet würden – so fehlt einem für die jahrzehntelang gepflegte Subvention der Agrarmärkte jegliche ökonomische Einsicht. Nach wie vor fließt ein Großteil der EU-Haushalte in diesen Sektor, dessen Problemlösungen vornehmlich Aufgaben einer nationalen Struktur- und Sozialpolitik wären. Hingegen kommen wir beim wesentlichen Faktor für die Integration der europäischen Wirtschaftsmärkte – dem Ausbau einer europäischen Verkehrsinfrastruktur – seit Jahrzehnten nicht weiter.

Trotz großer und sicher auch sachgerechter Entwürfe für ein trans-europäisches Netzwerk von Straßen, Schienen und Wasserstraßen, scheitert deren Umsetzung immer wieder an nationalen Egoismen. An vorderster Front mit dabei: Das deutsche Bundesverkehrsministerium! Die Einrichtung eines einheitlichen Zugsicherungssystems für den europäischen Bahnverkehr ETCS müsste eigentlich oberste Priorität haben, denn damit könnten erhebliche Verlagerungspotenziale im Güterverkehr aber auch Personenverkehr erschlossen werden. Da die bundeseigene Deutsche Bahn aber kein Interesse daran hat, dass noch mehr ausländische Bahnunternehmen ihr Schienennetz bevölkern und ihr zusätzlich Wettbewerb im Personen- und Güterverkehr bereiten, präferiert sie den Ausbau eines eigenen Zugsicherungssystems und hat das ETCS wegen ‚zu hoher Kosten‘ erst einmal zurückgestellt. Auch die von der EU verordnete Trennung von Netz und Betrieb bei den nationalen Bahnen – eigentlich einmal in Deutschland beschlossen und von hier aus angeregt – wird in Deutschland nicht umgesetzt. Stattdessen lässt sich die Bundesregierung lieber beim europäischen Gerichtshof verklagen.

Ein Stück aus dem Tollhaus ist die jahrzehntelange Weigerung der Fachabteilung aus dem BMV zur Finanzierung des deutschen Wasserstraßennetzes EU-Mittel heranzuziehen. Unter Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) wurde endlich die Parole ausgegeben, auch EU-Mittel zu nutzen, um das marode Wasserstraßennetz zu erneuern. Der Ausbau der zweiten Schleusen an der Mosel ist ein hierzu geeignetes Projekt und die EU-Kommission hat die Förderfähigkeit dieser Baumaßnahmen anerkannt. Mit dem Regierungswechsel zu Minister Ramsauer (CSU) haben sich die Europagegner im Hause wieder durchgesetzt und die Kofinanzierung dieser wichtigen europäischen Infrastrukturmaßnahme beendet. Und so gibt es seit einiger Zeit zwei baureife Moselschleusen, die nicht begonnen werden, weil man sich der EU-Mittel nicht bedient. Stattdessen wurden die Arbeiten am Moselausbau weitgehend eingestellt. Auf eine Anfrage des Saarmagazins hat die Presseabteilung des BMV kürzlich mitgeteilt, dass der Bund derzeit keine Zusage geben kann, in den kommenden 20 Jahren den Bau der Moselschleusen vorrangig vor anderen wichtigen Vorhaben personell und haushaltsmäßig zu bedienen. Wir sollten endlich mehr Europa wagen!

*Herzlichst Ihr
Jans-Wilhelm Jännes*



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, Cornelia Arndt, Eckhard-Herbert Arndt, Hanne Bendel
B.Sc., Eckhard Boecker, Dieter Dattelzweig, Dipl.-Ing. Ulrike Döme-
land, Gwendolyn Dünner B.A., Lutz Ehrhardt, Dr. Armin Gewiese, Axel
Götze-Rohen, Dipl.-Volkswirt Axel Granzow, Dipl.- Jour. (FH) Christian
Grohmann, Sylvia Guddat, Prof. Dr. Fritz Heinrich, Dipl.-Ing. Klaus-
Peter Hinz, Rüdiger Homberg, Dipl.-Volksw. Manfred Keweloh, Dipl.
Ing Schiffbau Dipl. Wi.Ing. Kerstin Klinkenberg, 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
Tim-Oliver Frische, Südeuropa
Dipl. Ing. Karel Horyna, Tschechien
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
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

Anzeigen: Dipl.-Volkswirt Manfred Keweloh
Bachemer Straße 208, D-50935 Köln
Telefon: +49 221/56 93 35 12
khz-anzeigen@schiffahrtundtechnik.de
www.schiffahrtundtechnik.de

Ab 1. 1. 2012 ist Anzeigenpreisliste Nr. 23 gültig

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

Vertrieb: 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

SUT-Vertriebsleitung: www.pressekatalog.de

E-Paper: Februar, April, Mai, Juli, August, September, November, Dezember 2012

Erscheinungsweise: 50,- Euro (+ 7 % MwSt.), Studenten u. Rentner 30,- Euro
Bezugspreis: (+ 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 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

Mehr Europa wagen | 3

MARKT + MELDUNGEN

Persönliches | 6
Harald Schievelbusch verstorben | 7
Hans-Günter Portmann geht in den Ruhestand | 9
Schiff-Simulator 2012 - Binnenschifffahrt erschienen | 10
Buss erhält ISO:9001 Zertifikat vom GL | 10
CDNI-Website online | 10
Fährverband startet neuen Internet-Auftritt | 10
fsh-Inventur mit Jubiläumsfeier | 10
Oudkerk B.V. gründet Beteiligungs-Gesellschaft in Antwerpen . | 11
Das Binnenschiff auf der Heckscheibe – Imagepflege | 11
Nachwuchspreis Spedition und Logistik 2012 | 12
Verein Hamburger Spediteure ehrt Azubis | 12
Fertige Matrosen verlassen Homberger Heimathafen | 12
6. EDINNA-Kongress in Duisburg | 12

VERKEHRSPOLITIK

Etatplanung 2013 bringt Binnenschifffahrt wenig | 13
Interview mit Prof. Dr. Alexander Eisenkopf | 14
Seeverladerkomitee im BDI fordert Infrastrukturausbau | 16
4. IHK-Forum Logistik in Duisburg | 18
Logistikunternehmen sehen Infrastruktur als Hemmschuh .. | 19
NRW informiert über den Stand des CDNI | 20

TITELTHEMA: SCHIFFSSERIE SUNRISE IN FAHRT

esa-Versicherungskonzept für SUNRISE-Schiffe | 22
TMS GEORG BURMESTER in Fahrt | 24



SCHIFFFAHRT + PRAXIS

Qualitätsmanagement hilft bei EBIS-Check | 26
Zu niedrige Strafen für Gefahrgutverstöße | 28
ICE-System hilft länderübergreifend bei Chemieunfällen ... | 30
Tag der offenen Tür in Duisburg | 32
Rheinfähre Linz-Kripp im Porträt | 34
Diskussion um Supply Chains der Schweiz. | 36
50 Jahre Kirchenschiff JOHANN HINRICH WICHERN | 37
Sommerfest der Groningen Shipyard | 38
VBW veröffentlicht Telematik-Umfrage | 39
BMVBS-Antriebsworkshop erarbeitet Zukunftstrends | 40

RECHT + TRANSPORT INTERMODAL

Versicherungsmanagement für Intermodalunternehmer | 42
esa-Allianz Spezialagentur Römer-Trachmann im Porträt | 44

+++ VERLAGSSONDERVERÖFFENTLICHUNG +++

BÖB FachInfoDienst: | 45 - 50
 Europa nachhaltig verbinden | 45
 Brüssels weitsichtige TEN-T-Pläne | 46
 Investitionen in Europas Zukunft | 47
 Visionen für ein nachhaltiges europäisches Verkehrsnetz | 49

MESSEN + KONGRESSE



Stand der Dinge am JadeWeserPort | 51
 Schlepperhafen fertiggestellt | 52
 CeMAT Hafenforum am 10. und 11.9. in Wilhelmshaven | 54
 Binnenwasseranschluss zum JadeWeserPort | 56
 25 Jahre SMM in Hamburg | 58
 Erster Rolls-Royce Gasantrieb für Kreuzfahrtschiffe | 62
 Norwegischer NOx-Fond fördert Schiffsantriebe | 64
 EUROPORT 2013 in Rotterdam | 65

REGIO-SPEZIAL | TRANSPORT UND UMSCHLAG AN ELBE, OSTSEE + ODER

Wachstumsmarkt Elbe-Oder | 68
 Windenergie-Anlagen Großtransport. | 67
 Werft Bolle liefert das 6. Schiff für die Stern und Kreis-Schiffahrt . | 67
 Containerumschlag in Hamburg zu teuer für das Binnenschiff . | 68
 Containerterminal Halle/Saale | 72
 HaBeMa verlagert auf Straße und Schiene | 74
 OECD-Studie bestätigt Wichtigkeit des Hamburger Hafens | 76
 RISING-Industrieforum im Hafen Aken an der Elbe | 77
 Verladertag IHK Dresden | 78
 Hafenkooperation Offshore Häfen | 79
 DB Schenker Rail Polska baut Marktposition aus | 80
 GVZ Berlin Großbeeren: Dynamisch und leistungsstark | 82
 20 Jahre Magdeburger Hafen GmbH | 84
 20 Jahre MUT-Tanklager im Hafen Magdeburg | 86
 EU-Projekt SCANDRIA abgeschlossen | 88
 Bauindustrieverband Berlin-Brandenburg mahnt | 90
 VVWL – Stimme der Wirtschaft in Berlin-Brandenburg ... | 91
 Lohmann auf Woche der Umwelt in Berlin | 92
 7. Schifffahrtsforum Niederelbe | 94
 Schiffbau an der Elbe | 95
 Deutsche Ostseehäfen bieten reiche logistische Möglichkeiten . | 96
 SENNEBOGEN-Mobilkran in Stavanger im Einsatz | 98
 Dreifaches Jubiläum bei der Mitschiffs Werft Berlin | 99
 ITL baut neues Bahnbetriebswerk in Pirna | 100
 Treffpunkt für Logistiker | 100
 Spatenstich für MTU-Werk in Polen | 100

HAFEN + TRANSPORT INTERMODAL

+++ CONTAINERTICKER +++ | 101 - 106
 Liebherr liefert Containerbrücke nach Southampton. | 101
 Kombiverkehr startet Direktzug Kiel-Verona. | 102
 Finanzierungsvereinbarung für Lehrte unterzeichnet | 102
 LongPlex ist Alternative zu Lang-LKW | 102
 Drittes Modul im Umschlagterminal München-Riem in Betrieb . | 103
 CMA CGM will weltweite Terminal-Beteiligungen verkaufen ... | 104
 Zweimal pro Woche Aschaffenburg-Hamburg nonstop. | 104

Neue FH-Kabine von Konecranes | 104
 Die SGKV Kolumne: Anforderungen an das Terminal | 105
 Die Intermodal Kolumne von Rainer Mertel | 106
 Mehr Leistung im Terminal dank Software | 107
 ISETEC II erfolgreich abgeschlossen | 108
 Trimodales Containerterminal Heilbronn eröffnet. | 110



Containerrekord in Dünkirchen. | 115
 Niederländische Seehäfen auf Wachstumskurs | 116
 Logistikriese ThyssenKrupp: Übersee und Hinterland | 118
 100 Jahre Rhenus | 120
 Hochschulwettbewerb ‚Hafen der Zukunft‘ | 122

TECHNIK + SCHIFFFAHRT

Neue DEUTZ-V6/V8 Hauptmaschine für die Binnenschifffahrt . | 123
 JAKOB PREI in Fahrt | 124
 Die Regensburger Kristallflotte feiert eine Doppeltaufe ... | 126
 Veka stellt neue LNG Schiffe vor | 130
 Stahlbau Müller und Werft Oberwinter im Porträt | 132
 Familie Bergmann tauft TMS CHARISMA | 134
 MS SEESHAUPT feierlich in Dienst gestellt | 138
 Innovative A-ROSA SILVA erschließt Reederei neue Märkte . | 142



MARKTPLATZ | BÜCHERMARKT

Marktplatz | 83
 Büchermarkt | 27, 83
 Stellenmarkt | 12, 131
 Schifffsbörse | 133
 Einkaufsbörse | Buyer's Guide | 144 - 151

SUT Vorschau



Unsere nächste Ausgabe erscheint am 14. September 2012

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

www.schifffahrtundtechnik.de