

# SUT SCHIFFFAHRT HAFEN BAHN UND TECHNIK 5

34. JAHRGANG | Juli 2015 Deutschland: 8,50 EUR | Österreich: 9,80 EUR | Schweiz: 16,50 CHF | ISSN 2190-9911 | 3993

2015

## LOGISTIK + TRANSPORT INTERMODAL

Bild: Hafen Aken

### ► Titelthema: Transport und Umschlag zwischen Elbe, Ostsee + Oder

200 Jahre ZKR | 125 Jahre Hafen Aken | 70 Jahre Lux-Werft | 20 Jahre Elbe-Container-Linie | Hybrid-Schiffs-Konzepte | Länderkonferenz Rhein | Schwarmfinanzierung in der Schifffahrt | Hafenverbund Elbeseitenkanal

**Alles aus einer Hand:**  
Umfassender Versicherungsschutz für  
Kasko, Maschine, Elektronik, Haftpflicht.

**Allianz Esa:**  
Kompetent. Flexibel. Innovativ.

[www.allianz-esa.de](http://www.allianz-esa.de)

Allianz  Esa

# Falscher Korpsgeist

*Liebe SuT-Leser!*

Als Professor Dr. Bernd Scholl von der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich seinen Gesprächspartnern im schweizerischen Verkehrsministerium mitteilte, dass der Anschluss der deutschen Oberrhein-Bahnstrecke an den Gotthard-Basistunnel zu dessen Fertigstellung 2016 in großen Teilen nicht gebaut sein werde, stieß dies auf ungläubige Reaktionen: „Die Deutschen sind doch verlässlich und haben ihre Verträge mit den Nachbarn immer eingehalten!“ Vermutlich wird der Ausbau des Oberrheinnetzes das gleiche Schicksal haben, wie der deutsche Anschluss an die niederländische Betuweroute. Diese Güterverkehrsstrecke ist ebenso wie die Oberrheinbahn und der Gotthard Tunnel Teil des EU-Projektes CODE24, um die steigenden Umschlagsmengen im Hafen Rotterdam umweltfreundlich in das europäische Hinterland bis zum Mittelmeer-Hafen Genua zu befördern und die Autobahnen vom Lkw-Verkehr zu entlasten.

1992 schlossen die Regierungen der Niederlande und Deutschlands den Vertrag von Warnemünde, in dem der Neubau der Betuweroute sowie der dreigleisige Ausbau der deutschen Anschlussstrecke vereinbart wurden. Im April 1994 beschlossen die Niederlande deren Bau, der 1998 begonnen wurde. Am 18. Juni 2007 befuhr der erste Zug die neue Strecke, deren Weiterbau auf deutscher Seite nicht einmal angefangen hatte! Im Januar 2007 vereinbarten Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee und seine niederländische Amtskollegin Karla Peijs, die Anschlussstrecke von Zevenaar über Emmerich nach Oberhausen dreigleisig auszubauen. Im Juli 2013 wurde beim Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung zu diesem Projekt von einem frühesten Baubeginn im Jahr 2015 gesprochen. In der Tat wurden auf Betreiben des nordrhein-westfälischen Verkehrsministers Michael Groschek mittlerweile erste Lärmschutzmaßnahmen entlang der Strecke in Auftrag gegeben, über den genauen Streckenausbau wird wie am Oberrhein noch mit verschiedenen Kommunen verhandelt – Fertigstellung unbekannt. Das Thema „Verkehrsverlagerungen von der Straße auf Schiene und Wasserstraße“ wird in der deutschen Verkehrspolitik auf Bundes- und Landesebene seit Jahrzehnten wie eine goldene Monstranz von den Verkehrspolitikern hochgehalten – nur in der Praxis geschieht bestenfalls wenig. Während die Finanzausstattung der Bahn im vergangenen Jahrzehnt deutliche Verbesserungen erfahren hat und man nach dem Abarbeiten der Langsamfahrstrecken im Bahnnetz nunmehr tatsächlich Ausbaumaßnahmen angeht, sind wir bei den Wasserstraßen von einem solchen Szenario noch weit entfernt.

Zum letzten großen Wasserstraßenprojekt – dem Schiffshebewerk Niederfinow – hat Minister Wolfgang Tiefensee (SPD) 2009 den ersten Spatenstich getan. Hatten wir früher einmal CDU- und CSU-Verkehrsminister wie Werner Dollinger oder Matthias Wissmann, die wegweisende Projekte, wie den Bau des Main-Donau-Kanals fertigstellten oder den Bau der Kanalbrücke über die Elbe bei Magdeburg in Angriff nahmen, so sind die CSU Minister der Neuzeit in Sachen Wasserstraßen-ausbau eine Fehlbesetzung. Die von Minister Peter Ramsauer initiierte WSV Reform erzeugte wegen grottenschlechter Umsetzung durch die Leitung seines Hauses ein Tohuwabohu in den Entscheidungsstrukturen, was dazu führte, dass in den letzten drei Jahren bis zu 50 % der Haushaltsmittel nicht ausgegeben wurden.

Auch die unter Ramsauer vorgenommene Kategorisierung der Wasserstraßen hat zum Stillstand der Bestandspflege in weiten Teilen des

Wasserstraßennetzes, insbesondere in Ostdeutschland geführt. So wurden die Weser-Schleusen zwischen Bremen und Minden für das 135-m-Schiff neugebaut, die Streckenabschnitte zwischen den Schleusen werden hingegen nicht entsprechend hergerichtet, sodass der wirtschaftliche Nutzen der größeren Schiffe durch Einbahnverkehre auf langen Teilstrecken wieder zunichte gemacht wird. Die dringend nötige Anhebung der Kanalbrücken auf den Zufahrten zu den Seehäfen Bremen und Hamburg für den dreilagigen Containerverkehr wurde jüngst mit einer getürkten Kosten-Nutzen-Rechnung durch das BMVI selbst aufgekündigt.

Ein absolutes Trauerspiel ist das verkehrspolitische Schicksal der Elbe, auf der um 1900 mehr Güter als auf dem Rhein transportiert wurden. Nach der Wende wurde die Wiederherstellung des Ausbaustandes der Elbe vor dem 2. Weltkrieg festgelegt mit 1,60 m Tauchtiefe an 345 Tagen im Jahr. Die Bauarbeiten stoppte nach dem Jahrhunderthochwasser 2002 der damalige Umweltminister Trittin und seither ruht die weitere Umsetzung dieser Pläne. Nach der ursprünglichen Einstufung der Elbe als Restwasserstrasse 2011 soll ein ‚Runder Tisch Elbe‘ über die endgültige Ausgestaltung des Schifffahrtsweges entscheiden. Dank der von Minister Ramsauer verfügten Beteiligung der Kirchen in diesem Beratungsgremium liegen dank deren Bremsmanöver die für 2013 erwarteten Ergebnisse bis heute nicht vor.

Seit nunmehr 25 Jahren wird der Wirtschaft in Ostdeutschland der Ausbau von Elbe und Saale versprochen, die Fahrwasserhältnisse haben sich aber seither laufend verschlechtert. Schuld an dieser Misere hat vor allem der Bund, der mit fragwürdigen Entscheidungen, gezinkten Gutachten sowie der Herabstufung der Elbe zur Restwasserstraße den Takt angibt. Aber auch die Elb-Anrainer-Länder waren sich in der Elbefrage bisher nicht einig. Anlässlich einer Schifffahrtstour auf der Oberelbe mit seinem tschechischen Amtskollegen Bohuslav Sobotka hat sich der sächsische Ministerpräsident Stanislaw Tillich erstmals darauf festgelegt, die Elbe als schiffbare Wasserstraße zu erhalten. Gemeinsam müssen die Elbeanrainerländer nunmehr den Bund drängen, kurzfristig entsprechende Schritte zu unternehmen. Denn mehrere namhafte ostdeutsche Industrieunternehmen sind es leid, ständig falsche Versprechungen der Politik zu hören und zunehmende Niedrigwasserrisiken in Kauf zu nehmen. Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt ist gut beraten, die falschen Weichenstellungen seines Hauses aus der Vergangenheit zu korrigieren und dem Wirtschaftsraum Ostdeutschland mehr Aufmerksamkeit zu widmen. Neben leistungsfähigeren digitalen Netzen gehört dazu auch eine leistungsfähige Wasserstraßeninfrastruktur, die der Wirtschaft neue Marktchancen eröffnet und Arbeitsplätze schafft, statt diese zu vernichten. Wir brauchen in Sachen Wasserstraßen-ausbau einen neuen Korpsgeist. Die Elbanrainer Länder haben jetzt einen Anfang gemacht – Dobrindt sollte nachziehen. Verlässlichkeit ist eine Tugend, die den für die Elbe verantwortlichen Politikern gut stehen würde!

*Ihrer höchst  
Johannes-Wilhelm Jünker*





**EDITORIAL**

Falscher Korpsgeist ..... | 3

**MARKT + MELDUNGEN**

Persönliches ..... | 6  
 Alle Kraft voraus: Prof. Dr. Fritz Heinrich 75 Jahre ..... | 8  
 Erfa-Tagung der Allianz Esa Spezialagenturen in Bad Nauheim .. | 9  
 B. Dettmer-Reederei umgezogen ..... | 9  
 Erstes Treffen des „Arbeitskreis Terminal“ der SGKV ..... | 9  
 Reederei Deymann aus Haren verjüngt Flotte ..... | 9  
 Geldbußen in den Niederlanden steigen signifikant ..... | 9  
 Neue Generation von Festmacher sorgt für mehr Sicherheit an Bord | 10  
 Bremische Häfen präsentieren App ..... | 10  
 T & T Salvage jetzt auch in Brunsbüttel ..... | 10  
 Impressum ..... | 10

**VERKEHRSPOLITIK**

Fratzscher-Expertenkommission: Geld für Verkehrswegebau ..... | 11  
 200 Jahre ZKR ..... | 12  
 Länderkonferenz Rhein am 15. Juni in Mannheim ..... | 18



Maritime Zukunft steht auf dem Spiel ..... | 22  
 Parlamentarischer Abend IHK und ZDS ..... | 23  
 Eberswalder Erklärung angekommen ..... | 24  
 Verkehrsministerkonferenz der Länder ..... | 25

**SCHIFFFAHRT + PRAXIS**

HSW Logistics im Porträt ..... | 26



Crowdfunding für Binnenschiffe ..... | 28  
 Schwarmfinanzierung für Umwelttechnik ..... | 29

**RECHT + TRANSPORT INTERMODAL**

25. Münchener Gefahrguttag ..... | 30  
 Klaus Ridder verlässt die Bühne ..... | 31  
 Transportrecht: Stolperfallen in der Intermodallogistik .... | 32  
 Gimmler Logistik Stiftung: 2. Seminar zu Logistikimmobilien . | 34

**MESSEN + KONGRESSE**



Europäisches Forum Binnenschifffahrt am 28. + 29.9. in Kalkar . | 35  
 Messe transport logistic 2015 ..... | 36  
 SUT-Forum auf der transport logistic ..... | 38  
 Maritime Industry 2015 in Gorinchem ..... | 40



**TITELTHEMA | TRANSPORT UND UMSCHLAG  
 ZWISCHEN ELBE, OSTSEE + ODER**

Berlin ist die Hauptstadt der Fahrgastschifffahrt ..... | 42



Starkes Bündnis für Elbe-Seiten-Kanal ..... | 44  
 150 Jahre F. W. Grundt in Berlin ..... | 45  
 Logistikregion Mitteldeutschland im Porträt ..... | 46  
 Fähre MISSUNDE II ist Fernsehstar ..... | 48  
 Reederei Ed Line startet durch ..... | 50  
 125 Jahre Hafen Aken ..... | 52



Seehafen Wismar mit grünem Licht für Ausbau ..... | 55  
 24. Elbfahrt der SBO und Hamburg Hafen Marketing ..... | 56  
 IAPH-Konferenz: Diskussion um Einsatz von Megaschiffen .. | 58  
 Kirow-Ardelt beflügelt Umschlag ..... | 60  
 Quo Vadis Ostsee-Containerverkehr ..... | 61

Hafen Braunschweig investiert in Software	62
INPLAN gewinnt IAPH-Award	65
Konferenz des Hafenverbundes am Elbeseitenkanal	66
Konzept für Mittel- und Oberelbe: KEO mit Resolution	68
Beschluss zur Verbesserung der Oder-Schifffahrt unterzeichnet	70
Liebherr: Hafemobilkranriesen made in Germany	71
IHK beziehen Position zum Wassertourismus	72
Gersbeck bietet Allroundservice für Berlin	73
Brunsbüttel hofft auf LNG-Terminal	74
Maritimer Logistikstandort Rostock	76
20 Jahre Elbe-Container-Linie	78
MS VIKING BEYLA im Fokus	82
GreenPort Magdeburg im Dienst der Industrie	84



**HAFEN + TRANSPORT INTERMODAL**

<b>+++ CONTAINERTICKER +++</b>	86 - 91
Neue Fähre Cuxhaven – Brunsbüttel	87
K-Line eröffnet Depot in Trier	87
Cargo-Plattform für Bahn und Schiff	88
Erste Ultra-Large-Containerschiffsflotte mit LNG-Auslegung	88
Künz liefert Lagererweiterung am CTB in Hamburg	89
ZDS fordert Rechts- und Planungssicherheit bei SOLAS-Umsetzung	90
SGKV: Kombiniertes Verkehr (KV) - Lärm im Fokus	91
Europäischer Schienengüterverkehrsmarkt: Rumänien	92
RailRunner entwickelt Terminals ohne Kräne	93
Hafen Dortmund baut aus	94
Hafen Dortmund präsentiert Jahresbilanz	96
IMPERIAL-Tochter Alcotrans Container Line im Porträt	97
Hafen Andernach feiert fünf Jahre KLV-Terminal	98



Hafen Andernach präsentiert Jahresbilanz	101
Hafen Antwerpen investiert in neues Hafenbecken	102
Südniedersachsen investiert in Oberweser	104
Hafen Minden erweitert SMV-Reachstacker Flotte	106
Regionales Hub Hafen Essen	108
Linzer Hafen 2014 erfolgreich	110
Siemens und duisport kooperieren	111
Hamburg Süd in 2014 mit weniger Umsatz	112
Erfolgreiches Jahr 2014 für die HGK	113
Lyon setzt auf Container	114

**TECHNIK + SCHIFFFAHRT**

70 Jahre Lux-Werft	116
in Innovative Navigation feiert 10hex	121
Hybridschiff ALPENPERLE getauft	122
Arbeitsschiff GEREON beschützt Domstadt Köln	124
Dieselelektrisches Schiff SEEGOLD getauft	126



Bunkerschiff für NWB gebaut	128
Volvo Penta bei Hadag im Einsatz	130
LOIRE PRINCESSE mit Schaufelrädern in Fahrt	132
KVB EL NINO spart 20% Treibstoff	134
Hybrid Ship Propulsion: Umweltfreundliche Schiffsantriebe	135

**MARKTPLATZ | BÜCHERMARKT**

Büchermarkt	76
Stellenmarkt	111
Marktplatz	64
Schiffsbörse	139
Einkaufsbörse   Buyer's Guide	140 - 147

