

SUT SCHIFFFAHRT HAFEN BAHN UND TECHNIK 7

33. JAHRGANG | Oktober 2014

Deutschland: 8,50 EUR | Österreich: 9,80 EUR | Schweiz: 16,50 CHF | ISSN 2190-9911 | 3993

2014

LOGISTIK + TRANSPORT INTERMODAL

Bild: Euro Bevrachtung



► Regio-Spezial: Transport und Umschlag an Main + Donau

Shipping Technics Logistics 2014 in Kalkar | Bericht von der SMM 2014 in Hamburg
90 Jahre Hafen Hanau | Innovationsoffensive bei der MSG | 100 Jahre Wessels Haren

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

esa EuroShip:
Kompetent. Flexibel. Innovativ.

www.esa-allianz.de

esa

Seehafen Container-Chaos global?

Liebe SuT-Leser!

Es ist genau zehn Jahre her, dass an dieser Stelle erstmals über Stau-Probleme an den Containerterminals in Rotterdam und Antwerpen berichtet wurde. Mussten Binnenschiffe damals in Antwerpen zwischen 36 und 48 und in Rotterdam 60 Stunden auf Abfertigung warten, so betragen die Abfertigungsrückstände am ECT und EUROMAX Terminal in Rotterdam heute 70 bis 100 Stunden oder auch schon mal fünf Tage. Nahezu alle Containeroperator am Rhein erheben seit dem Anfang August Abfertigungszuschläge zwischen 15 und 20 Euro je Box für leere wie beladene Einheiten. Nutznießer des Abfertigungs-Chaos in Rotterdam sind die Wettbewerbshäfen in Antwerpen und Zeebrügge, auf die regelmäßig Seeschiffe umgeleitet werden.

Waren die Ursachen für die Abfertigungsprobleme vor zehn Jahren unerwartete Mengensteigerungen, Personalmangel während der Urlaubszeit, Probleme mit den Gewerkschaften und die Arroganz der Terminalbetreiber im Umgang mit ihren Kunden, so sind die Probleme 2014 bei ECT und EUROMAX eher hausgemacht. Mit der Fertigstellung der neuen Containerterminals an der Maasvlakte 2 kommen ab Herbst neue Kapazitäten in den Markt, von denen ECT Kannibalisierungseffekte erwartet. Angesichts der Belegung der Containermengen im Sommer dieses Jahres hätten die Terminalbetreiber mit zusätzlichem Personal und Überstunden reagieren können, um die Abfertigungsprobleme in den Griff zu bekommen. Stattdessen hat man sich durch Personalfreistellungen auf die für den Herbst erwarteten Mengenverschiebung zu Gunsten der Terminals an Maasvlakte 2 vorbereitet und die bisherigen Kunden ‚hängen‘ gelassen. Nutznießer der Stau-Probleme in Rotterdam und Antwerpen vor zehn Jahren waren Bremerhaven und Hamburg, die durch zügige Abfertigung, Investitionen in das vollautomatische Terminal Altenwerder sowie Flächenerweiterungen an den EUROGATE Terminals in Hamburg und Bremerhaven auf das Mengenwachstum reagierten, und so erhebliche Mengen aus dem deutschen Hinterland gewinnen konnten. Diese Trendwende hatte auch Folgen für die damals meist bimodal (Schiff/Lkw) genutzten Containerterminals an Rhein, Main und Neckar, denn die Kunden verlangten plötzlich Regelzugverbindungen zu den deutschen Seehäfen, da die Disponenten und Controller bei den großen Verladern verlässliche Alternativen brauchten. Ob das DCH in Düsseldorf oder die Terminals in Frankfurt oder Stuttgart – die Zukunft war plötzlich trimodal.

Völlig anders ist dagegen die Lage 2014: Bereits seit mehr als einem Jahr gibt es an den Hamburger Containerterminals hausgemachte Stau-Probleme. Sie betreffen allerdings vor allem die Lkw-Abfertigung, tangieren auch den Bahnverkehr und den Linienverkehr der Binnenschifffahrt mit dem Hinterland. Seit Jahren ist das Hamburger Straßennetz überlastet und kann die in den vergangenen Jahren gewachsenen Containerzustellverkehre per Lkw nicht verkraften. Bei Störungen im Elbtunnel oder auf der Köhlbrandbrücke bricht immer wieder der Straßenverkehr im gesamten Stadtgebiet zusammen. Seitens der Hamburger Container-Trucker wurde daher seit längerer Zeit gefordert, die Containerzustellverkehre zwischen den Hamburger Terminals auf die Wasserstraße zu verlagern, um die Zustellverkehre von und zu Kunden aus Industrie und Handel zügiger abfahren zu können. Entsprechende Angebote der Hamburger Binnenschiffsbetreiber wurden und werden aber nicht genutzt.

Verstärkt wurden die Abfertigungsprobleme an den Hamburger Seeterminals durch das zunehmende Anlaufen durch Großcontainerschiffe

der 10.000 TEU+ Klasse, deren Anzahl allein im ersten Halbjahr 2014 um 40 % gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres zugenommen hat. Mit stolzgeschwellter Brust verkünden die Hamburger Terminalbetreiber, dass sie durch die Beschaffung neuer Containerbrücken auch Schiffe mit 18.000 TEU abfertigen können. Andererseits sind sie darüber verwundert, dass diese nicht wie gewohnt 4000 bis 6000 sondern auch schon mal 11.000 Boxen bei einem Anlauf ausspucken und wieder aufnehmen wollen. Naturgemäß kommen die Terminals dann schnell an ihre Grenzen, denn die verfügbare Abfertigungsfläche wurde den größeren Schiffen mangels verfügbarer Reserveflächen nicht entsprechend angepasst.

HHLA-Chef Klaus-Dieter Peters erklärte den Sachzusammenhang anlässlich der Podiumsdiskussion zum Thema „Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen“ im Rahmen der Jahrestagung des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen am 17. September in Hamburg hingegen wie folgt: Die Probleme im Hamburger Hafen hätten ihre Ursache in den mit durchschnittlich 96 Stunden deutlich verspäteten Ankünften der Seecontainerschiffe. Die Terminals seien aber nicht als Pufferlager geplant und gebaut – vollautomatische Terminals schalteten bei Überlastung ab. ‚Port congestion‘ sei daher mittlerweile ein globales Problem, von Hamburg über Rotterdam und den USA bis China.

Wie man es in Hamburg gewohnt ist, wird bei Problemen im eigenen Hause bei der Suche nach Lösungen zunächst mal mit dem Finger auf die Partner gezeigt: Hinderlich sei auf der Landseite das Lkw-Fahrverbot am Wochenende, so Peters. Auch gelte es zusätzliche ‚Time-Slots‘ in den Tagesrandzeiten und nachts für die Lkw-Abfertigung zu realisieren. Die Einbindung der Schiene klappe gut, aber es gebe zu wenige Infrastrukturreserve. Die stärkere Unterstützung durch die freien Kapazitäten der Binnenschifffahrt sei seitens der Terminals in Hamburg erwünscht, aber es fehle an der Einbindung in IT-Systeme.

Realität ist hingegen, dass es die Feederleitzentrale in mehr als zwei Jahren nicht fertig gebracht hat, passende IT-Schnittstellen für die Binnenschifffahrt zur Verfügung zu stellen, die bereits seit 15 Jahren eigene IT-Systeme an Bord ihrer Schiffe betreibt. Nach wie vor wird der Verkehrsträger Binnenschifffahrt an den Hamburger Terminals mit Zusatzkosten von 30 bis 150 Euro je Box belegt, was Verkehrsverlagerungen von der Straße auf's Schiff verhindert. Realität ist auch, dass Bauarbeiten im Elbtunnel und auf der Köhlbrandbrücke den Straßenverkehr noch mehrere Jahre behindern werden. Vieles was hier aufgeschrieben ist, war vorauszusehen, weil es von Experten und den Verkehrsträgern schon lange vorausgesagt wurde. Senator Horch hat bei der BÖB-Tagung den Eindruck hinterlassen, dass er die Probleme verstanden hat und um Lösungen bemüht ist. Hoffentlich kann er sich auch auf der nächsten Ebene durchsetzen. Die globale ‚port congestion‘ taugt jedenfalls nicht weiter als Entschuldigung fürs unterlassenes Handeln in Hamburg.



*Ihr
Klaus-Dieter Peters*

SUT-Impressum

33. Jahrgang ISSN 2190 9911 | Postzeitungs-Nr.: 3993
Herausgeber und Verlag: 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
 www.facebook.com/SchiffahrtUndTechnik

Geschäftsführer: Dipl.-Vw. Hans-Wilhelm Dünner
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

Chef vom Dienst: Diplom-Journalist (FH) Michael Nutsch
 m.nutsch@schiffahrtundtechnik.de | Mobil +49/160/4 76 16 46
 redaktion@schiffahrtundtechnik.de

Redaktion: Thore Arendt, Cornelia Arndt, Hanne Bendel M.Sc., Eckhard Boecker, Dieter Dattelzweig, Dipl.-Ing. Ulrike Dömeland, Gwendolyn Dünner M.A., Lutz Ehrhardt, Dr. Armin Gewiese, Axel Götzke-Rohen, Dipl.-Volkswirt Axel Granzow, Dipl.-Jour. (FH) Christian Grohmann, Prof. Dr. Fritz Heinrich, Björn Helmke, Dipl.-Ing. Klaus-Peter Hinz, Dipl.-Volkswirt Manfred Keweloh, Hero Lang, Rainer Mertel, Jens Meyer, Frank Niedermair, Dipl.-Kfm. Karl Michael Probst, Ass. iur. Anne Schneller, Dr. Siegfried Seibt, Dr. Ingo Steller, Nathalie Stey, Sigrun Tausche, Dr. oec. habil. Günter Teßmann

Internationale Korrespondenten: Wilfried Veldhuyzen, 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
 Tim-Oliver Frische, Südeuropa | Schweiz
 Dipl. Ing. Karel Horyna, Tschechien

Manuskripte: Bei Zusendung an die Redaktion wird das Einverständnis zur vollen Veröffentlichung vorausgesetzt. Für unverlangt eingehende Sendungen wird keine Haftung übernommen

Anzeigenleitung: Dipl.-Volkswirt Manfred Keweloh, SUT-Anzeigenleitung
 Bachemer Straße 208, D-50935 Köln
 Telefon: +49 221 569 33 512
 Telefax: +49 221 569 33 506
 Mobil: +49 160 982 780 30
 anzeigen@schiffahrtundtechnik.de

Anzeigenverwaltung: Marianne Fischer SUT Verlags GmbH
 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.schiffahrtundtechnik.de

Mediadaten: Ab 1. 1. 2014 ist Anzeigenpreisliste Nr. 25 gültig

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

E-Paper: www.pressekatalog.de

Erscheinungsweise: Februar, April, Mai, Juli, August, September, November, Dezember 2014
Bezugspreis: 50,00 Euro (+ 7 % MwSt.), Studenten u. Rentner 30,00 Euro (+ 7 % MwSt.) jährlich inkl. Versandkosten

Auslandsabonnement: 65,00 Euro jährlich inkl. Versandkosten per Normalpost (+ 7 % MwSt.), Studenten u. Rentner 40,00 Euro (+ 7 % MwSt.).
 Airmail gegen Mehrkosten.
 Abbestellungen von Abos 6 Wochen vor Ende eines Berechnungszeitraumes.

Anlieferung digitaler Daten: E-Mail: redaktion@schiffahrtundtechnik.de
Pressemitteilungen: 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 Honnef, Inh. Claudia Frost
 Hauptstraße 8 | 53619 Rheinbreitbach
 www.werbeatelier-bad-honnef.de
 Mobil: 0175 - 800 30 80

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

Seehafen Container-Chaos global ? | 3

MARKT + MELDUNGEN

Persönliches | 6
 11,4 % weniger Unfälle in der Binnenschifffahrt | 8
 Vertreter der SPD-Bundestagsfraktion zu Gast in Duisburg | 8
 Lux Werft für herausragende Unternehmensstrategie geehrt ... | 8
 Basler Hafenfest 2014 mit 100.000 Besuchern | 8
 Dobrairdt verleiht Hochschulpreis des BMVI für Logistik an TU Berlin .. | 9
 1. RheinCargo-Hafentag am 27. und 28. Oktober 2014 in Neuss .. | 9

VERKEHRSPOLITIK

BÖB Jahrestagung in Hamburg | 10
 Gerhard Riemann: Binnenschiff als Problemlöser | 13
 Erster Aufruf zum neuen EU-Infrastruktur-Förderprogramm .. | 14
 Irmtraut Tonndorf ist neue ERFA-Präsidentin | 15
 Fürstenwalde: Wasserstraße sichert Lebensstandard | 16
 AGRAVIS Raiffeisen AG: Hauptversammlung 2014 | 16
 BMVI-Gespräch zu den Schleusen Kleinmachnow & Fürstenwalde . | 17
 Wirtschaftstreffen Magdeburg: Globalisierung am Ende? | 18
 BAG Jahresbericht: Binnenschifffahrt hat höchsten Zuwachs .. | 20

SCHIFFFAHRT + PRAXIS

Französischer Reederverband besorgt | 21
 Seminar: LNG in Practice II | 22
 Elbe-Radar: Binnenschifffahrt trifft Seehafen Hamburg | 23
 Fährschiff ALTRHEINFÄHRE SANDHOFEN im Porträt | 24
 Chemielogistik braucht das Binnenschiff | 25
 100 Jahre Tischlerei und Alubau Wessels | 26



RECHT + TRANSPORT INTERMODAL

Vertragsmanagement mittels AGB | 28

MESSEN + KONGRESSE



SMM 2014 in Hamburg | 30
 25. Binnenschifffahrts-Gefahrtguttage in Rotterdam | 35
 Shipping Technics Logistics vom 30.9. bis 1.10. in Kalkar ... | 36

REGIOSPEZIAL | TRANSPORT UND UMSCHLAG AN MAIN + DONAU

Wertschöpfung im Wechselverkehr	41
duisport Kundenkontaktreise nach Wien	42
EU-Forschungsprojekt NEWS	44
Spektakulärer Schwergutumschlag im Hafen Wien	45
Kühne + Nagel Euroshipping ist Donauspezialist	46
bayernhafen Gruppe ist Standortarchitekt	48
Güterumschlag der Donauhäfen stark gestiegen	49
MSG setzt auf Innovationen in der Binnenschifffahrt	50
Felbermayr: Duett der Giganten	52
Würzburger Hafen investiert in Zukunftsfähigkeit	54
Euro Bevrachtung Regensburg verjüngt Flotte	56
Wien Holding meldet starkes Jahr für Hafen Wien	58
Hafen Straubing mit neuen Ansiedlungen	59
90 Jahre Hafen Hanau	60
Neues Inspektionsboot im Hafen Hanau	61



Jahresrückblick Hafen Linz	62
Hafen Linz baut um	63
Kaindl betreibt Ennshafen	64
Moser Agrar investiert auf Lände Riedenburg	65
Danubia Speicherei erfolgreich	66
Benship: Aus Ungarn in die Welt	68
Cargo Center Graz zielt auf Adria	70
Erlenbacher Schiffswerft mit guter Auftragslage	71
Pan-Europäischer Verkehrshub Nürnberg	72
Mierka Donauhafen Krems: Trimodales Tor zur Donau	74
Containerterminal Mahart in Budapest	76
APOLLON-Tankerneubau in Rumänien	76
Fahrgastschiff NEUHAUS auf dem Inn	77
Förderprogramm „Umweltfreundliches Binnenschiff“	77

HAFEN + TRANSPORT INTERMODAL

+++ CONTAINERTICKER +++	78 - 83
Elbe-Container-Linie trotz Niedrigwasser weiter in Betrieb	78
Reachstacker von Terex Port Solutions in Brasilien auf Erfolgskurs	79
Joint Venture von Transbox und United Container Transport	80
IMPERIAL Baris eröffnet neue Linien auf Elbe und Rhein	80
CFL multimodal: neue Kombi-Linie von Bettemburg nach Duisburg	81
Germersheim gehört zur Contargo Rhein-Neckar GmbH	82
LEHNERING Chemical Transport baut Tankcontainerflotte aus	83
SGKV: KV-Marktplattformen: Mit vereinten Kräften	83
Kooperanz der Verkehrsträger	84
24. Niedersächsischer Hafentag in Papenburg	86
Größte Kohleladung bei Rhenus Midgard in Wilhelmshaven	87
Containerzug von Hamburg nach China	88
Lyon renoviert seinen Stadthafen	89



Schweizerische Post startet logistische Komplettlösung	90
BAV: Abstimmungsprobleme zwischen Wagenhalter, EVU, ECM	90
Containertaxi per Binnenschiff im Hafen Antwerpen	92
Schweden an der Spitze der Bahn-Liberalisierung	94
Logistikstandort Ostdeutschland	96
Hafen Hamburg präsentiert Halbjahreszahlen	97
Häfen an der Spree-Oder-Wasserstraße	98
Best Practice im Korridor Rhine-Alpine	100
HILDE für Hinterlandverkehre	102
Australische Fracht im Alberthafen Dresden	102
Cuxhaven als Versorgungshafen für Windparks	103
Spatenstich KV-Anlage in Dortmund	104
Hoher Besuch im Hafen Duisburg	105
Neuer Bahnkran auf logport III in Betrieb	105
Bremer Containerpionier Roland-Umschlag	106
RheinCargo EVU erfolgreich zertifiziert	107
Hafenkooperation Offshorehäfen Nordsee-SH	108
Container Terminal Burchardkai bereit für 18.000-TEU-Schiffe	108

TECHNIK + SCHIFFFAHRT

Ölzustandsdiagnose per Mausclick	111
bremenports: MS Albatros ersetzt zwei alte Arbeitsschiffe	112
Mehrfach-Parallelschaltung mit Fischer Panda i-Generatoren	112
Weltpremiere LNG Hybrid Barge HUMMEL	113
Drei Gongschläge zur Koggen-Taufe	113
Feinstaubdebatte neu entfacht	114
Stellungnahme Partikelfilterhersteller	115

MARKTPLATZ | BÜCHERMARKT

Büchermarkt	72, 73, 93
Stellenmarkt	9
Marktplatz	35
Schiffsbörse	110
Einkaufsbörse Buyer's Guide	116 - 123

SUT Vorschau



Unsere nächste
Ausgabe erscheint am
3. November 2014

Wir wünschen Ihnen viel Lese-Vergnügen!

www.schiffahrtundtechnik.de