

SUT SCHIFFFAHRT HAFEN BAHN UND TECHNIK 7

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

2015

LOGISTIK + TRANSPORT INTERMODAL

Bild: MSG



► Titelthema: Transport und Umschlag an Main + Donau

Verkehrsdebatte zum Bundesetat 2016 | Binnenschiffe in der Frischelogistik | MSG: Qualität und Verlässlichkeit
20 Jahre MAINTANK GmbH | DOMARIN-Brückensanierung mit MS KILIAN | Innovationsträger RHENUS DUISBURG

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

Allianz Esa:
Kompetent. Flexibel. Innovativ.

www.allianz-esa.de

Allianz  Esa

Falscher Kodex

Liebe SuT-Leser!

Die Zeiten ändern sich, die Verhaltensmuster der Mineralölgesellschaften in der Tankschifffahrt nicht. Seit Anfang der Neunzigerjahre haben die großen ‚Majors‘ ihre externen Partner beim Transport und der Lagerung von Mineralölen und Mineralölprodukten mit immer wieder neuen Vorschriften und Überwachungssystemen überzogen. Auslöser für dieses verschärfte Sicherheitsdenken war eine Umweltkatastrophe in den USA, verursacht von dem alkoholisierten Kapitän des Supertankers EXXON VALDEZ am 24. März 1989, bei der 250.000 Barrel Rohöl die Küste des Prince William Sund in Alaska verseuchten. Exxon übernahm die Verantwortung für diese Schiffshavarie und sorgte bis 1992 mit einem Aufwand von 4,3 Mrd. US-Dollar für die Beseitigung der entstandenen Umweltschäden, zahlte Entschädigungen an die Bevölkerung und lokale Unternehmen und Geldbußen an Behörden. Im Internet nennt Exxon diesen Vorfall den ‚Tiefpunkt in der 125-jährigen Geschichte des Unternehmens‘.

Um ähnliche Vorfälle künftig zu vermeiden, unternahmen Exxon und andere Mineralölgesellschaften umfassende Strukturreformen in ihrem operativen Geschäft, zogen sich weitgehend aus dem Transportgeschäft mit eigenen Schiffen zurück und führten weitreichende Überwachungs- und Managementsysteme zur Gewährleistung höchster Sicherheitsstandards bei ihren globalen Vertragspartnern im Transport und der Lagerung von Mineralölprodukten ein.

Mitte der Neunzigerjahre drängten die ‚Majors‘ die in der Tankschifffahrt tätigen Reedereien sowie die Befrachter der Partikuliere zur Zertifizierung ihrer Betriebe und Schiffe nach ISO 9001. Da dies mit erheblichen Kosten verbunden war, wurden den Transportpartnern in der Binnenschifffahrt nach erfolgreicher Zertifizierung höhere Preise in Aussicht gestellt. Da im Jahr darauf die meisten Vertragspartner die neue Auflage erfüllt hatten, konnten die in Aussicht gestellten höheren Frachten nicht durchgesetzt werden, denn irgendeiner machte es dann auch zum alten Preis.

Aber damit nicht genug. Am 1. Juli 1998 nahm das Europäische Binnenschiffs-Informationssystem EBIS seine Tätigkeit auf. Das System wurde von Mineralöl- und Chemiegesellschaften entwickelt, um die Betriebssicherheit von Tankbinnenschiffen zu verbessern. Durch EBIS sollen Risiken minimiert werden, dass ein Tankschiff, das nicht dem allgemeinen Standard entspricht, gechartert oder an den Lade- oder Löschstellen der Mitglieder vorgelegt wird. Das von den Verladern selbst finanzierte EBIS-Kontrollsystem ermöglicht diesen absolute Transparenz über die im Flüssiguttransport eingesetzte Flotte und eröffnet den Mitgliedern weitreichende Sanktionsmechanismen bis hin zum Blacklisten einzelner Schiffe an allen Lade- und Löschstellen.

Ebenso wie die Ursprünge dieses Kontrollsystems kamen auch die Ideen, Binnentanker als Doppelhüllenschiffe zu betreiben und Schiffe, die älter als 30 Jahre sind, von der Beförderung auszuschließen, aus der Seeschifffahrt. Rasch überzeugte die Mineralöl- und Chemie-Lobby den Gesetzgeber vom Erlass neuer Vorschriften, so dass ab dem 1.1.2019 der Einsatz von Einhüllenschiffen in der Mineralöl- und Chemie-Fahrt ausgeschlossen ist. Um die notwendigen Investitionen in den Neubau der kompletten europäischen Tankschiffs-Flotte in etwas mehr als einer Dekade anzuregen, wurden auch hier den Schiffseignern und Reedern bessere Preise versprochen. Einzelne Verloader nannten gar konkrete Termine, ab denen vorzeitig ausschließlich Doppelhüllenschiffe zu

besseren Frachten beschäftigt werden sollten.

Da sich das Gewerbe auf diese wenig verbindlichen und vertraglich nirgendwo dokumentierten Zusagen verließ, verzichtete man dummerweise auf begleitende kapazitätsregulierende Maßnahmen, die im Rahmen des EU-Rechts möglich gewesen wären. In der Folge richtete der Markt die Verhältnisse anders als von den risikobereiten Investoren in neuen Doppelhüllenschiffsraum erwartet. Nach und nach ergab sich eine Überkapazität im Tankschiffmarkt und nicht die höheren Finanzierungs- und Betriebskosten von Doppelhüllenschiffen bestimmten den Marktpreis, sondern die Grenzkosten abgeschriebener Einhüllenschiffe. Nutznießer dieser Marktsituation sind in erster Linie die Verloader, die die Tankfrachten aufgrund der Überkapazität deutlich senken konnten, andererseits mit EBIS über einen Sanktionsmechanismus verfügen, um Schiffe, die aufgrund nicht kostendeckender Frachten die technischen und personellen Mindeststandards nicht halten können, auszusondern. Wie funktioniert die Doppelhüllentankschifffahrt trotz der beschriebenen Marktdaten in der Praxis? So beschäftigt eine in den Niederlanden ansässige Mineralölgesellschaft 40 Doppelhüllentankschiffe in Zeitcharter und zahlt gegenüber früher 3.600 Euro heute 2.000 Euro Tagessatz. Da die Betriebskosten ca. 1.700 Euro pro Tag betragen, bleiben 300 Euro für den Kapitaldienst – zu wenig für Zins oder gar Tilgung. Nun sind Partikuliere bekanntlich erfinderisch und finden auch unter solchen Knebelkonditionen Mittel und Wege, einen Betrieb zu führen. Ein Mittel ist der Verzicht auf die vorgeschriebene Mindestbesatzung, das spart Personalkosten. Der niederländische Wasserschutz weiß das, kontrolliert intensiver und verhängt drastische Bußgelder. Ein anderer Weg ist das Bunkern aus der Ladung. Wenn die Pumpenreste nicht reichen wird auch mal aus den Ladetanks gezapft. Mancher zahlt der Besatzung hierfür Prämien – von 20 Euro und mehr je cbm hört man über Bordfunk. Angesichts des Preisverfalls für Bunkermengen können die Majors Fehlmengen verkraften, Hauptsache der Transportpreis stimmt! Kein Problem gibt es auch damit, dass eine Reihe von Schiffen seit mehr als einem Jahr vom Insolvenzverwalter eingesetzt werden.

Natürlich gibt es auch die anständigen Unternehmer, die solche Praktiken ablehnen und mit einem Mix aus Kontrakt- und Spot-Frachten ihre Unternehmen wirtschaftlich auskömmlich führen. Dennoch scheint es an der Zeit, dass die Mineralölgesellschaften und die Flottenbetreiber über einen neuen Kodex für die Branche nachdenken, mit der Verpflichtung regelgerecht zu fahren und kostendeckend zu bezahlen. Denn ein weiteres Ausbluten der Branche könnte ab 2019, wenn auf einen Schlag 250 Einhüllenschiffe aus dem Markt verschwinden, dazu führen, dass der Marktpreis als Knappheitsrente wieder seit langem unbekannte Höhen erreicht. Ob es dann noch genug Unternehmer und Schiffspersonale gibt, um die ausgedünnten Reihen aufzufüllen, kann bezweifelt werden!



*Hier bleibt Ihr
Hans-Wilhelm Jünnes*

EDITORIAL

Falscher Kodex | 3

MARKT + MELDUNGEN

Persönliches | 6
 Kombi-Allrounder und Truck 'n' Roller Helmut Frank verstorben | 9
 WITTIG: Patenschaft für Duisburger Brunnen „Düsenfeld“ | 10
 Geänderte Vorschriften für den Einbau von AIS-Geräten | 10
 Bremer Acos Gruppe stellt sich neu auf | 10
 Minister Hermann zu Gast bei Rolls-Royce Power Systems | 10
 Hafengesellschaft bremenports setzt auf den Nachwuchs | 11
 Verkehrsträger in Schweiz gleichgestellt | 11
 „Work with Sounds“ am Dortmunder Hafen | 11

VERKEHRSPOLITIK

Verkehrsdebatte zum Bundesetat 2016 | 12
 Maritime Wirtschaftsförderung: Bund unterstützt Binnenschiff | 13
 Niederrheinische IHK: Brücken im Ruhrgebiet marode | 14
 Hafen Halle will Saale-Containerlinie | 15
 Nutzerfinanzierung der Infrastruktur | 16
 Jahresbericht des BAG 2014 | 17
 19. Internationales Oder/Havel-Colloquium 2015 in Berlin | 18

SCHIFFFAHRT + PRAXIS

Jahresbericht der Kohlenimporteure | 20
 Feinstaubbelastung: Binnenschiffe sauberer als gedacht | 21
 Brunsbüttel forciert LNG-Pläne | 22
 Maritime Wirtschaft will Förderung für LNG-Schiffe | 23



EU-Forschungsprojekt Green²: Binnenschiffe in der Frischelogsitik | 24
 HavelPort empfängt Brandenburgs Ministerin Schneider | 26
 Eröffnung der Maasschleuse Ivoz-Ramet | 27
 Rheinfähren der Lux-Werft | 28



Ein Floß für Paris | 30
 Entwicklung der deutschen Binnenschiffsflotte 2014 | 31
 Windows 10: Binnenschiffer fürchten hohe Datenkosten | 32
 50 Jahre Fähre KLEINENSIEL | 33

RECHT + TRANSPORT INTERMODAL

Cargo Claims Management für Logistikdienstleister | 34

MESSEN + KONGRESSE

Binnenschiffahrtsmesse Shipping Technics Logistics | 36
 Van der Velden FLEX Tunnel auf der STL | 38



32. Deutscher Logistikkongress 2015 in Berlin | 41

TITELTHEMA | TRANSPORT UND UMSCHLAG

AN MAIN + DONAU

Hafen Wien investiert in LIEBHERR-Hybridkran | 42
 Historisches Salzschiiff SIEBNERIN für Regensburg | 44
 DWSV: Rhein-Donau-Korridor ist zentrale Verkehrsachse | 46
 Ennschafen meldet gutes Jahr 2014 | 48
 Neues Felbermayr-Schwerlastzentrum in Wien | 49
 Hellmann Worldwide im Hafen Nürnberg | 50
 Neues Logistikzentrum von DB Schenker im Hafen Nürnberg | 50
 MS PRIMADONNA bei Donau-Touristik | 51
 MSG: Auch im 99. Geschäftsjahr ein Erfolgsmodell | 52
 Rekordjahr 2014 im Donau-Hafen Straubing-Sand | 54



MTS Maintank Schiffsahrts GmbH vollzieht Generationswechsel | 56
 Erlenbacher Schiffswerft nach ISO 9001 zertifiziert | 58
 DOMARIN verkürzt Bauzeit für ASFINAG-Brückensanierung | 60



Schreinerei ML aus Erlenbach im Porträt | 63
 Rekordjahr beim Containerumschlag der Linz AG | 64
 Schwertransport auf der Donau | 64
 50 Jahre Fahrgastkabinenschiff THEODOR KÖRNER auf der Donau | 64
 A-ROSA-Schiffe setzen auf Engelhartszell | 64

HAFEN + TRANSPORT INTERMODAL

+++ CONTAINERTICKER +++	65 - 70
Finanzministerium nimmt KV-Förderung unter die Lupe	66
Erstanlauf eines NYK Line Containerschiffes in Danzig	66
TX Logistik verbindet Ludwigshafen und Verona	67
Hans Nagtegaal leitet Containerabteilung des Hafens Rotterdam	68
Liebherr Container Cranes to deliver four ship to Port of Bronka	69
SGKV: Bestmögliche Sicherheit bei Umschlag und Transport (Teil 2)	70
IMPERIAL mit stabilem Ergebnis	71
duisport auf Rang 41 der Welt-Containerhäfen	72
Fünf Jahre Effizienzcluster Logistik Ruhr	73
CES Italy präsentiert Reachstacker mit variablem Radstand	74
Contargo macht IRIS-Quellcode frei verfügbar	75
Neue Wege für die Schüttgutlogistik mit boxX	76
duisport Kundenkontaktreise: Aufbruchstimmung in Norditalien	78



25. Niedersächsischer Hafentag in Oldenburg	80
Spatenstich für Terminal der KSW in Kreuztal	81
Hafen Hannover 2014 mit Rekordergebnis	82
JCB im Porträt	83
Jubiäumsfeier vom 4. bis 6.9.: 120 Jahre Alberthafen Dresden	84
Brunsbütteler Häfen stärken Hinterlandlogistik	85
Rhenania Worms investiert in neuen Kran	86



Konecranes liefert 5000. Schwerlaststapler nach Lübeck	88
Lübeck Nordlandkai: Windkraftanlagen umgeschlagen	89
Hafen Lübeck: Neuer Holzkunde am Nordlandkai	89
Lübeck: Umbauarbeiten am Skandinavienkai in vollem Gange	89
Mit DHL auf der Schiene nach Japan und Korea	90
Logivest-Studie: Ranking für logistische Gewerbegebiete	91
Schwimmende Zwischenlagerung von Gasturbinen	92
Erneut zweistelliges Umschlagplus in den Rostocker Häfen	93
Dortmunder Hafen: Umschlag im ersten Halbjahr 2015 gestiegen	93
RheinCargo: Neues Logistikzentrum in Düsseldorf	93
Terex feiert 3.000. Reachstacker	94
Sennebogen Hybridkran im Hafen Santander	95
SENNEBOGEN Akademie: Technisches Training für Kunden aus Häfen	96
CFL multimodal Gruppe nimmt am Lean & Green Programm teil	96

TECHNIK + SCHIFFFAHRT

Scania erweitert Motorenprogramm	97
Innovationsträger RHENUS DUISBURG geht in Fahrt	98



VSM und BDB fordern Reform der ZSUK	101
MAN: Die flexiblen Diener der Offshore-Industrie	102
Neue Harbisch-Ruderanlage für MS RODEO	104



WASSERBAU + INFRASTRUKTUR

Elbe-Havel-Kanal: Stadtstrecke Genthin ausgebaut	105
Luritec Technologie an der Spree erfolgreich getestet	106

MARKTPLATZ

Marktplatz	40
Schiffsbörse	107
Einkaufsbörse Buyer's Guide	108 - 115

