

SUT SCHIFFAHRT HAFEN BAHN UND TECHNIK

30
Jahre

MAGAZIN FÜR INTERMODALEN TRANSPORT UND LOGISTIK



Bild: VHS



Chemie-Industrie ist auf
Saale-Ausbau angewiesen



Carsten Taucke
im Porträt



150 Jahre Bolle-Werft
in Neuderben

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** 



Haushaltssanierer Ramsauer

Liebe SuT-Leser!

Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer konnte in der Haushaltsdebatte im Bundestag stolz verkünden, zusätzlich 1 Mrd. Euro für Verkehrsinvestitionen lockergemacht zu haben und man seiner Forderung nach zusätzlich 4 Mrd. entgegen gekommen sei. Sowohl der Minister als auch seine Staatssekretäre wurden seit längerer Zeit nicht müde zu versichern, dass man bei der Erhebung neuer Verkehrsabgaben zu deren Finanzierung sehr kreativ sein werde. Dabei müssten die Verkehrsträger ihre Investitionen aus eigenen Abgaben selbst finanzieren. Während bei der Straße mit der LKW-Maut und Einführung einer PKW-Maut die Erreichung dieses Ziels in greifbare Nähe rückt, sind Schiene und Wasserstraße davon noch weit entfernt.

Bei der Schiene hat der Staat keinen Zugriff auf die Netzentgelte, da das Netz Teil des Konzernvermögens der DB ist und die kräftig sprudelnden Gewinne von DB Netz an die DB AG fließen. Die von Ramsauer für Schieneninvestitionen vorgesehene Gewinnabführung in Höhe von 500 Mio. Euro jährlich hat jetzt der Finanzminister kassiert - ein erster Hinweis, dass die Nutzerfinanzierung vom Bundesfinanzminister anders interpretiert wird.

Der 3. Bericht des BMVBS zur WSV-Reform enthält erstmals konkrete Hinweise für die Eigenfinanzierung der Wasserstraßen: „Im Jahre 2010 erzielte der Bund aus der Nutzung der Wasserstraßeninfrastruktur Einnahmen in Höhe von insgesamt 65 Mio. Euro, denen allein für den Bau und Betrieb der Bundeswasserstraßen Ausgaben in Höhe von ca. 1,5 Mrd. Euro gegenüberstehen. Die Einnahmen aus den Befahrensabgaben werden haushalterisch zwar im Kapitel 1203 (Wasserstraßen) vereinnahmt, fließen aber aufgrund des Non-Affektationsprinzips den allgemeinen Deckungsmitteln des Bundeshaushaltes zu. Befahrensabgaben werden ausschließlich auf den künstlichen und staugeregelten Bundeswasserstraßen sowie in sehr geringem Umfang pauschal für die wassersportliche Nutzung der Infrastruktur erhoben. Die Nutzung von Rhein, Elbe und Oder erfolgt tlw. aufgrund internationaler Vereinbarungen unentgeltlich. Das bestehende Gebührensystem diene historisch der Förderung des Bahnverkehrs gegenüber der Binnenschifffahrt. Auf Wasserstraßenrelationen, die von der Eisenbahn erschlossen waren, wurden „bahnaffine“ Gütertransporte auf der Wasserstraße mit erheblichen Abgaben belastet, um Güterverlagerungen vom Schiff auf die Eisenbahn zu erreichen. Auch wenn diese Zweckbestimmung heute nicht mehr besteht, so ist das bestehende Gebührensystem auch heute noch hochkomplex und folgt keinen einheitlichen Bemessungsgrundlagen. Die Einnahmen liegen jedoch im Einzelnen und in der Summe deutlich unterhalb einer Vollkostendeckung. Aktuell wird das Bundesgebührenrecht novelliert. Die Gebührenerhebung des Bundes soll zukünftig nach einheitlichen Kriterien aufgrund eines Bundesgebührengesetzes erfolgen. Danach soll die die Gebührenbemessung zukünftig das Vollkostenprinzip deutlich gestärkt werden. Für die Nutzung der „gebührenpflichtigen“ Bundeswasserstraßen hätte dies z.T. erhebliche Erhöhungen der Befahrensabgaben zur Folge. Das BMVBS hat deshalb - exemplarisch für den Nord-Ostsee-Kanal - eine Studie über die volkswirtschaftlichen Auswirkungen entsprechender Gebührenerhebungen in Auftrag gegeben. Auch für die übrigen gebührenpflichtigen Wasserstraßen sind entsprechende Überlegungen in Kürze beabsichtigt. Unabhängig davon ist die entscheidende Voraussetzung für den Einstieg in eine stärkere Nutzerfinanzierung, die Einrichtung eines Finanzierungskreislaufes. Nur wenn die zusätzlichen Einnahmen auch der Infrastruktur unmittelbar

zu Gute kommen, dürfte eine gewisse Akzeptanz für höhere Entgelte bei allen Betroffenen erreichbar sein. Zur Verbesserung der Einnahmen aus den Befahrensabgaben sollte überlegt werden, internationale Vereinbarungen über die entgeltfreie Nutzung bestimmter Bundeswasserstraßen entsprechend anzupassen“. Soweit der höchst interessante Wortlaut des WSV Berichtes.

Endlich weiß das Gewerbe nun, dass die Wasserstraßenabgaben zum Schutz der Deutschen Bahn eingeführt wurden und keinesfalls nach einheitlichen Kriterien erhoben werden. Genau dies steht mit der in Arbeit befindlichen neuen Gebührenordnung ins Haus, wobei man mit einer Anhebung des Mittelvolumens dem Ziel der Kostendeckung näher kommen will. Für die an künstlichen Wasserstraßen ansässigen Häfen und Verloader steht also in nächster Zeit eine kräftige Erhöhung der Transportkosten ins Haus, was zu Verkehrsverlagerungen auf Bahn und Straße führen wird.

Auf den bislang abgabefreien Flüssen Rhein, Elbe, Oder und Donau sollen nach Verhandlungen mit den anderen Anliegerstaaten ebenfalls Wasserstraßenabgaben eingeführt werden. Im Gegenzug muss damit gerechnet werden, dass diese Staaten ebenfalls Wasserstraßenabgaben für deutsche Schiffe einführen werden, was der deutschen Grundstoffindustrie Transportkostensteigerungen bescheren wird, die sich über die Nabelschnur Rhein mit Rohstoffen aus den Rheinmündungshäfen versorgt und über diese einen Großteil ihrer Produkte auf die Weltmärkte liefert. Allein die deutsche Stahlindustrie transportiert rund 50 Mio. t per Binnenschiff, bei der chemischen Industrie dürfte das Transportvolumen 70 Mio. t jährlich überschreiten, die Kraftwerkswirtschaft ist mit mehr als 30 Mio. t dabei. Gelingt die Vollkostendeckung aus Wasserstraßenabgaben, so kämen auf die deutschen Verloader alleine aus deutschen Wasserstraßenabgaben im Schnitt 6 Euro je transportierte Tonne zu (1,5 Mrd. Euro Gesamtbudget dividiert durch 250 Mio. Jahrestonnen = 6 Euro/t). Hinzuzurechnen wären die Wasserstraßenabgaben auf ausländischen Strecken.

Ein weiteres Ziel Ramsauers ist die Beseitigung der Mineralölsteuerbefreiung für die Binnenschifffahrt. Damit würde jedoch die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Verkehrsträgern empfindlich beeinträchtigt, da Binnenschiffe aufgrund mäandernder Flüsse bis zu 30 % längere Wegstrecken als LKW und Bahn zurücklegen müssen.

Angesichts der Mehrbelastungen für die deutsche Wirtschaft sollte sich Minister Ramsauer nochmal überlegen, ob er seiner Kreativität in der Erfindung neuer Abgaben weiter freien Lauf lässt. Ramsauer hat durch Einführung der Fluggastabgabe und die Gewinnabführung der DB dem Bundeshaushalt jährlich 1,5 Mrd. Euro Mehreinnahmen besorgt. Die Mehrausgaben von 1 Mrd. Euro teilen sich auf 500 Mio. Euro für das Haushaltsjahr 2012, der Rest wird bis 2017 gestreckt. Der eigentliche Auftrag Ramsauers bei seinen Erfindertouren ist offensichtlich die Haushaltssanierung. Ob dabei das Binnenschifffahrtsgewerbe oder die Standortvorteile der deutschen Industrie auf der Strecke bleiben, scheint den in Berlin politisch Handelnden egal zu sein.

*Herzlichst Ihr
Johannes-Wilhelm Jünnes*



Impressum

30. 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
John C. Albrecht, Eckhard-Herbert Arndt, Christian Betschen,
Eckhard Boecker, Dieter Dattelzweig, Dipl.-Ing. Ulrike Döme-
land, Gwendolyn Dünner B.A., Lutz Ehrhardt, Dr. Armin Gewiese,
Axel Götzke-Rohen, Axel Granzow, Dipl.- Jour. (FH) Christian
Grohmann, Sylvia Guddat, Prof. Dr. Fritz Heinrich, Dipl.-Ing.
Klaus-Peter Hinz, Rüdiger Homberg, Michael Kratzsch-Leichsen-
ring, Rainer Mertel, Dipl.-Kfm. Karl Michael Probst, Bernadette
Scheurer, Soenke Schierer, Ass. iur. Anne Schneller, Dr. Siegfried
Seibt, 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
Dipl. Ing. Karel Horyna, Tschechien

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

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

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

Vertrieb: 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
www.pressekatalog.de

E-Paper:
Erscheinungsweise: Februar, April, Mai, Juli, August, September, November, Dezember 2012
Bezugspreis: **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:
Presse-
mitteilungen: E-Mail: redaktion@schiffahrtundtechnik.de
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

Haushaltssanierer Ramsauer | 3

MARKT + MELDUNGEN

Persönliches | 6
Keine Steuererhöhung in der Personenschifffahrt | 8
TWIN CITY LINER | 8
Bayerisches Hafen-Forum feiert 25-jähriges Jubiläum | 8
Ab Jahresbeginn 2012 wird der Transponder verpflichtend ... | 8
Binnenschifffahrt steigert Umsatz 2010 um 4,1 % | 8
SUT Verlag spendet Fachbuchreihe an Schulschiff Rhein | 9
Fahrgastrekord auf den Bodensee Katamaranen | 9
Neuer Ruderhausstuhl für die Binnenschifffahrt | 9

VERKEHRSPOLITIK

3. BMV-Bericht zur WSV-Reform | 10
Bundesrechnungshof zur WSV-Flotte | 12
SUT-Interview: BDB und BÖB mit gemeinsamer Stimme | 14
Nationale Konferenz Güteverkehr und Logistik | 16
VBW Mitgliederversammlung 2011 in Mannheim | 18
Haushaltsdebatte zum Verkehrsetat | 19

SCHIFFFAHRT + PRAXIS

Porträt Imperial Geschäftsführer Carsten Taucke | 20
Rolls-Royce in der Binnenschifffahrt | 24



10 Jahre FLUVIUS | 26
Harbisch Werft tauft neues Schwimmdock | 28
Binnenschifffahrts-Gefahrtguttage in Mannheim | 30
Umweltprojekt Schiffs-Waschsystem | 32
Berufsschüler zu Gast an der Marineschule | 33
2. Statuskonferenz KLIWAS | 34
Autotransporte auf der Seine | 35
Duisburger Ball der Schifffahrt 2011 | 36
Bertgen versorgt die Moselschifffahrt | 37
Lehrgangsprogramm Schulschiff Rhein 2012 | 38
Valerie Wilms bei der MSG Dorfprozelten | 41

RECHT + TRANSPORT INTERMODAL

Grenzen der Mitarbeiterüberwachung | 42

+++ VERLAGSSONDERVERÖFFENTLICHUNG +++

BÖB Themendienst | 44 - 51
Inhalt BÖB Themendienst | 44
Editorial: Mit Ökologie und Ökonomie punkten | 45
EFIP-Charta: Intelligente City-Logistik | 46
EU-Weißbuch Verkehr | 48
Europäische Güterverkehre harmonisieren | 50

MESSEN + KONGRESSE  **EUROPORT 2011**
connecting the maritime world

Berichte von der EUROPORT Rotterdam | 52
3. Internationaler Hafenkongress Karlsruhe | 55
transfairlog | 56

**REGIO-SPEZIAL | TRANSPORT UND UMSCHLAG
AN MOLDAU, ELBE + SAALE**

Thomas Webel: Standortfaktor Schiffstransport | 57
Erste positive Signale für die Saale | 58
Saale-Umfrage: Jugend fürchtet um ihre Zukunft | 59



Solvay Chemie: Trimodalität als Erfolgsfaktor | 60
Chemiestandort Leuna: Saale als Wachstumshemmnis. | 62
Karina Fischer: Saalausbau existenziell für die Wirtschaft . . . | 64
Mitgliederversammlung Oderstromverein | 65
150 Jahre Werft Bolle | 66
Kali+Salz und SPC überprüfen Verkehrsströme | 68
HTAG Niederlassung in Hamburg | 69
Hamburger Hafenabend in Berlin | 70
DBR: Umsatzverluste wegen Scharnebeck | 71
Schwergutlogistik vom Feinsten | 72
Erster Rammschlag Riesa | 75
SBO: Mehr Bahnverkehre zur Oberelbe | 76
Ed Line investiert in Eisbrecher | 78
SET-Zweigstelle Genthin gut aufgestellt | 79
Tschechische Reeder fordern Elbausau | 80

HAFEN + TRANSPORT INTERMODAL

+++ CONTAINERTICKER +++ | 82 - 85
Frankfurt Intermodal heißt jetzt Contargo | 82
SGKV-Kolumne zum KV im EU-Weißbuch | 83
Die Intermodal-Kolumne: Keine Panik. | 84
HGK darf in Niederlande fahren | 85
ISETEC II, Teil 13: Ressourcen besser nutzen | 86
Duisport erwartet Rekordumschlag | 88
Neue Perspektiven für Fluss-See-Schiffe | 90
NEA-Studie: Effizienter Norden | 93
Von Duisburg in die Antarktis | 94
Cuxport realisiert KV in Neuwagenlogistik | 97
Eurohafen Haren erfolgreich | 98
Enercon baut im Eurohafen | 99
Neue Liegeplätze im Hafen Haren | 100



Bernd Lenz schafft modernes Logistikzentrum | 102
BME: Aussichten für intermodalen Transport | 105
Addicks & Kreye: All around the container | 106
Spitzenduo propagiert Rheinschifffahrt. | 108
Lothar Weis - vom Stift zum Direktor | 110
CTA erneut Spitze | 112

HÄFEN + BAHN

100 Jahre Industriebahn Zons-Nievenheim | 113

TECHNIK + SCHIFFFAHRT

SYNTHESE-16 getauft | 114
LADY ANNA getauft | 117



Lehnkering tauft Gastanker LRG 88 und 89 | 118
KRISTALLKÖNIGIN in Fahrt | 121

MARKTPLATZ

Marktplatz | 22
Stellenmarkt | 40, 59, 71, 122
Schiffsbörse | 40, 122
Einkaufsbörse | Buyer's Guide | 124 - 131