

SCHIFFFAHRT HAFEN BAHN UND TECHNIK

MAGAZIN FÜR INTERMODALEN TRANSPORT UND LOGISTIK

Bild: Eckhard-Herbert Arndt



▶ Parlamentarischer
Abend BÖB in Berlin

▶ Binnenschiffe nach
Wilhelmshaven

▶ Lehnkering investiert
in Flottenerweiterung

esa: Ihr Spezialist für Schiffsversicherungen

- Rundum-Versicherungsschutz
- 24 Std. Schadenhotline an 365 Tagen im Jahr
- Europaweites Netzwerk an Sachverständigen
- Beratung vor Ort
- Umfangreiche Assistance-Leistungen
- Finanzierung und Leasing von Schiffen
- Expertenteam mit langjähriger Erfahrung

Weitere Informationen erhalten Sie bei Ihrem Allianz-Fachmann
oder unter www.esa-marine.de

esa Schiffs- und Yachtversicherungen

Phone: +49 (0) 71 36 / 9 51 33 13, e-mail: info@esa-marine.de, www.esa-marine.de

Ein Unternehmen der Allianz 



Stau beim Geldabfluss?

Liebe Int-Leser!

Anfang Februar haben Kabinett und Bundestag das größte Konjunkturprogramm seit Bestehen der Bundesrepublik Deutschland verabschiedet. Bei der Bewältigung der gegenwärtigen Wirtschaftskrise setzt die Bundesregierung auf kräftige Investitionen in die Infrastruktur, wobei dem Verkehrssystem See- und Binnenhäfen und den sie verknüpfenden Wasser- und Schienenwegen eine besondere Bedeutung zukommt.

Es ist sicher erfreulich, dass angesichts der Konjunkturkrise plötzlich ausreichend Mittel verfügbar sind, um die jahrzehntelange Vernachlässigung der Instandhaltung unserer Infrastruktur aufzugeben und an die dringend notwendige Modernisierung der Verkehrsnetze zu gehen. Allerdings reagiert die Bundesregierung auf die gegenwärtige Konjunkturdelle nur mit einer kurzfristigen Investitionsbeule und zeigt keine Bereitschaft, die Investitionshaushalte auf dem offenkundig finanzpolitisch möglichen und für eine nachhaltige Wirtschafts- und Verkehrspolitik notwendigen Niveau zu verstetigen.

Mit dem derzeit beratenen nationalen Hafenkonzept deutet die Bundesregierung an, dass eine zukunftsgerichtete Stabilisierung unserer Volkswirtschaft eng mit der Modernisierung und marktorientierten Erweiterung des Verkehrssystems See- und Binnenhäfen verbunden ist. Als bedeutendstes Transitland im Zentrum Europas an der Schnittstelle zwischen den entwickelten Industrieländern im Westen und den wachstumsräftigen Ländern Osteuropas steht Deutschland künftig vor enormen Herausforderungen, um die internationalen Anforderungen der Transport- und Logistikwirtschaft zu erfüllen. Folgt man kritischen Anmerkungen führender Vertreter der Rheinmündungshäfen, so wurde dieser Gesichtspunkt bei den bisher bekannten Strukturen des Hafenkonzeptes noch nicht ausreichend berücksichtigt. Dem Ausbau der Hinterlandverbindungen dieser Häfen auf deutscher Seite kommt die gleiche Bedeutung zu, wie der Verbesserung der Anbindungen deutscher Seehäfen als auch süd- und osteuropäischer Wirtschaftsstandorte.

Die vergangenen Boomjahre haben die Seehäfen vor enorme Herausforderungen gestellt, denen diese mit kräftigen Investitionen in die Umschlagskapazitäten sowie der gezielten Verlagerung von Aufgaben in die Binnenhäfen begegnet sind. Hafen- und Terminalbetreiber in den Seehäfen, wollen die gegenwärtigen Mengenrückgänge dazu nutzen, um die vorgesehenen Investitionen in Ruhe durchführen zu können. Dabei darf es bei der in den vergangenen Jahren erfolgten Annäherung zwischen See- und Binnenhäfen keinesfalls zu einer Atempause kommen. Die Beteiligten sollten hingegen bereit sein, die angefangenen Projekte zu vertiefen und auszuweiten.

Schließlich ist zu fragen, ob die bereitgestellten Investitionsmittel in dem vorgesehenen Zeitraum bis 2011 überhaupt ausgegeben werden können? Zunächst einmal ist festzuhalten, dass die Haushaltsmittel für das Verkehrssystem Binnenschifffahrt und Wasserstraßen gegenüber den ursprünglichen Ansätzen der Haushaltsplanung vom vergangenen Jahr nahezu verdoppelt wurden. Unverhofft kommt oft und der Erfolg hat viele Väter. In diesem Fall sollte eher von Müttern die Rede sein, denn die unermüdliche Arbeit der Bundestagsabgeordneten Annette Faße (SPD) und Renate Blank (CSU) in den vergangenen fünf Legislaturperioden ergänzt durch Michael Goldmann (FDP) in den vergangenen zwei Sitzungsperioden in der parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt hat

die Grundlage zu diesem Erfolg gelegt. Ob Haushaltstitel zur Förderung des kombinierten Verkehrs, der Unterstützung von Ausbildungsinitiativen, der Wiedereinführung des § 6 b EStG oder der Förderung umweltfreundlicher Motoren – die Abgeordneten waren in der Sache einig und haben die Interessen des deutschen Binnenschifffahrtsgewerbes parteiübergreifend vertreten – ob im Verkehrsausschuss oder im Haushalts- und Finanzausschuss.

So erfreulich der Geldsegen für Investitionen in die Wasserstraße auch ist, in der Praxis ergeben sich einige Umsetzungsschwierigkeiten. So zeigen sich in den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen (WSD) unterschiedlich entwickelte Fähigkeiten, die bereitgestellten Mittel in laufenden Investitionsvorhaben zügig zu verbauen. Während sich die sechs Direktionen im Norden, Westen und Süden der Republik über zusätzliche Mittelzuweisungen freuen und deren Inanspruchnahme in Aussicht stellen, hat ausgerechnet die frühere Vorzeige-Direktion WSD-Ost Schwierigkeiten, ihre Planungen und Versprechungen in die Praxis umzusetzen. Allzu oft werden über die Planung von Prestigeprojekten wie das neue Schiffshebewerk in Niederfinow die Instandhaltungsaufgaben an den Flüssen und Kanälen vergessen.

Immer wieder kokettieren leitende Beamte aus der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) mit der angeblichen Personalknappheit, die dafür verantwortlich sei, dass bereitgestellte Mittel nicht schneller abfließen können. Abgesehen davon, dass zahlreiche Aufgaben der WSV von privaten Planungsbüros sowie leistungsfähigen Wasserbauunternehmen kostengünstiger ausgeführt werden könnten, fehlt die vor vier Jahren zu Recht vom Bundesrechnungshof verlangte neue Organisationsstruktur der WSV. Insofern rächt sich bitter, dass nach der letzten Bundestagswahl dieses verwaltungsinterne Reformvorhaben mehr oder weniger zu den Akten gelegt wurde.

Mangels einer von Brüssel genehmigten Richtlinie zur Förderung des kombinierten Verkehrs fällt derzeit der Investitionsbereich, in den am schnellsten Mittel untergebracht werden könnten, völlig aus. Entgegen den Verhältnissen noch vor sechs Monaten, sind derzeit alle Kranbauer und Hersteller von mobilem Umschlaggerät auch kurzfristig lieferbereit. Andererseits ist fraglich, ob bei potentiellen Investoren im Hafenbereich derzeit überhaupt Bereitschaft besteht, das Förderprogramm in Anspruch zu nehmen. So hat die zuständige Genehmigungsbehörde bei der WSD in Münster in der Vergangenheit wohl recht großzügig Fördermittel gewährt, ohne deren Verwendung genauer zu überprüfen. Dies führt mittlerweile auf Drängen des Bundesrechnungshofes zu Mittelrückforderungen in Größenordnungen, was unter den Betroffenen verständlicherweise erhebliche Unruhe ausgelöst hat. Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee muss also im eigenen Hause noch einige Aufräumarbeiten erledigen, bevor es zu den konjunkturpolitisch erwünschten Investitionen in vielen Bereichen kommen kann. Der Stau beim Geldabfluss ist hausgemacht.



*Hier höchst Ihr
Hans-Wilhelm Jünnes*

EDITORIAL

Stau beim Geldabfluss? | 3

MARKT + MELDUNGEN

Persönliches | 6
 HHLA-Vorstand Gerd Drossel im Ruhestand | 7
 Robert Baack leitet Lehnkering Binnenschifffahrtssparte ... | 77
 BEV bereitet Inkrafttreten des Abfallübereinkommens vor ... | 8
 Rhenus übernimmt Bonamare | 8
 GL-Fachtagung Schweißen im Schiffbau | 8

IMPRESSUM..... | 8

MESSEN + KONGRESSE

BÖB präsentiert System Wasserstraße auf der transport logistic . | 9
 6. IVR Kolloquium tagte in Prag | 9
 Fachmesse Construction & Shipping Industry 2009 | 9



VERKEHRSPOLITIK

Detthold Aden: Seehäfen von der Krise nicht bedroht | 10
 Rainer Schäfer: Wachstum wagen | 11
 Helmut Gasser: Netzausbau verstärken | 12
 Dr. Gunter Jaegers: Rückblick und Ausblick | 13
 Infrastrukturausbau kommt voran | 14
 Bauindustrie verfällt nicht in Konjunkturpessimismus | 15



SCHIFFFAHRT + PRAXIS

Wirtschaftskrise hat Binnenschifffahrt erreicht | 16
 Winter auf den Wasserstraßen | 17
 Tarifübersicht mobiles Internet: Surfen auf dem Fluss | 18
 der kommentar: Internet an Bord – ein teures Vergnügen? . | 20
 Erstes Europäisches Treffen zur Fluss-Seeschifffahrt in Paris . | 21
 Frauen in der Binnenschifffahrt: Ingelore Hering | 22

**TITELTHEMA | TRANSPORT UND UMSCHLAG
 ZWISCHEN EMS, WESER + UNTERELBE**

Bremen wächst 2008 um 12,6% | 24
 Seehafen Emden: Mit Projektladung auf Erfolgskurs | 26
 Hafen Hamburg backt kleinere Brötchen | 28
 Staatssekretär Andreas Storm besucht Reederei Deymann. . | 29
 Harener Kompetenznetzwerk optimistisch | 30
 Eurohafen Emsland im Aufwind | 34
 Briese-Gruppe eröffnet Nesse-Werft | 36
 Binnenschiffe für Wilhelmshaven | 37
 Containerförderband Elbe-Seiten-Kanal | 40
 NavConsult liefert ersten Spezialschlepper-Neubau | 42
 NVG im Aufwind | 44
 Hafen Hildesheim rüstet auf | 46
 Lammers Schiffselektronik auf Erfolgskurs | 48
 Windkraft treibt Umschlag in Brunsbüttel an | 49

VERLAGSSONDERVERÖFFENTLICHUNG:

BÖB THEMEDIENST | 50-53
 Parlament. Abend am 10.2. in Berlin: Die Krise als Chance . . | 51
 Neue Partnerschaft zwischen See- und Binnenhäfen. | 52
 BÖB-Forderungen: Investitionen in das System Wasserstraße . . | 53



HAFEN + TRANSPORT INTERMODAL

+++ CONTAINERTICKER +++ | 54-57
 Seehafenumschlag wächst langsamer | 54
 Rotterdam elektrifiziert Betuwe-Anschluss | 55
 SBB Cargo und T.R.W. schließen Dreijahresvertrag | 55
 TX Logistik startet Austria Container Shuttle | 55
 Kombiverkehr erweitert Bospurus-Europe-Express | 56
 Bahn stellt China-Zug auf Abstellgleis | 56
 InterBulk baut Terminal in Duisburg | 57
 Kiel bereitet sich auf Containerverkehre vor | 57
 EU-Studie sieht keine Hindernisse für 25-m-LKW | 57
 LIHH für praxistaugliche Terrorabwehr | 57
 Französische Seehäfen zwischen Reform und Krise | 58
 EU-Projekt ‚Waterslag‘ mit Focus auf die Kanalfahrt | 61



Westhäfen in Benelux für weiteres Wachstum gerüstet	62
Neue Liebherr Containerbrücke in Dortmund	65
DP World Germersheim baut Kapazität aus	66
Russische Seehäfen: Container im Fokus	68
Neuss-Düsseldorf liefert gutes Ergebnis	69
Rheinhafen Krefeld steigert Schiffsumschlag	69
Logistik-Uni startet im Hafen Neuss	69



HÄFEN + BAHN

Veolia Cargo in Deutschland gut aufgestellt	70
---	----

TECHNIK + SCHIFFFAHRT

110 Jahre Schiffswerft Laubegast	72
SUT-Interview: MAN-Motoren für die Binnenschifffahrt	74
LRG GAS 87: Lehnkering investiert in Flottenerweiterung	75
Ostdeutsche Werften vorsichtig optimistisch	78
GMS AQUA LINDA – umbauen statt abwracken	80
Kiebitzberg Schiffswert: Yachten, Fahrgast- und Binnenschiffe	83
BU Drive – eine starke Gruppe	84
MS WAPPEN VON FRANKFURT fit für die neue Saison	85
Mehr als 100 Jahre Carl Baguhn, Hamburg	87
MS ALTE WESER für die Weser	88



MARKTPLATZ | BÜCHERMARKT

Marktplatz	86
Stellenmarkt	30, 64, 82
Schiffsbörse	59, 90, 91, 99
Einkaufsbörse Buyer's Guide	92 - 98
Storck aktualisiert Gefahrgut- und Container-Lektüre	99
Erster Holland Shipbuilding Catalogue erschienen	99

CONSTRUCTION & SHIPPING INDUSTRY

5., 6. und
7. Mai 2009
14.00 - 22.00 Uhr

Während die Fachmesse Construction & Shipping Industry können Unternehmer und (potentielle) Geschäftspartner aus technische, metallverarbeitende und maritime Branche einander treffen.

Bei dieser Fachmesse wird die einzigartige Full-Service-Formel angewendet.

Fragen Sie eine Eintrittskarte an! Kostenfrei!
www.evenementenhalgorinchem.nl

Evenementen HAL Gorinchem

ADRESSE:
EVENEMENTENHAL GORINCHEM
Franklinweg 2, NL-4207 HZ Gorinchem
I: www.evenementenhalgorinchem.nl

KORRESPONDENZ:
EVENEMENTENHAL HARDENBERG
Energieweg 2, NL-7772 TV Hardenberg
T +31 (0)523 28 98 98
E info@evenementenhalhardenberg.nl