

LOGISTIK + TRANSPORT INTERMODAL

Wendemanöver: Das Containerterminal im JadeWeserPort dreht 2015 auf Wachstum | Bild: EUROGATE



▶ Regio-Spezial: Transport und Umschlag an Ems, Weser + Unterelbe

EUROGATE: Wilhelmshaven und Bremerhaven künftiges deutsches Container-Hub | ACOS und BOBE fordern Ausbau der Mittelweser für 135-Meter-Schiff | HHLA 2014 mit deutlich besserem Betriebsergebnis

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

Allianz Esa:
Kompetent. Flexibel. Innovativ.

www.allianz-esa.de

Allianz  Esa

Zukunft für den JadeWeserPort?

Liebe SuT-Leser!

In den letzten beiden Jahren verging kaum ein Monat, in dem nicht mit Beiträgen in Fachzeitschriften vor den gravierenden negativen Folgen der Einführung niedrigerer Schwefelgrenzwerte für Schweröl in der Nord- und Ostsee zum 1. Januar 2015 gewarnt wurde. Neben Weltuntergangsszenarien mit einer Verlagerung von Gütermengen vom Wasser auf die Straße bei den Transporten zu den baltischen Wachstumsmärkten war auch von positiven Erwartungen der Häfen in der Rotterdam-Hamburg Range zu lesen, die von einer Reduzierung durchgehender Reisen von Großcontainerschiffen zu Ostseehäfen wie Danzig eine Erhöhung der eigenen Schiffsanläufe und der Transshipmentmengen im Feederverkehr oder neuer Bahn- oder Lkw-Mengen ins osteuropäische Hinterland erwarteten.

Seit dem 1. Januar müssen die Dieselmotoren aller Seeschiffe im Bereich der Ostsee, der Nordsee und im Englischen Kanal entweder mit Kraftstoffen betrieben werden, deren Schwefelgehalt bis zu 0,1 Prozent beträgt, oder mit Abgasnachbehandlungsanlagen ausgerüstet sein, die eine entsprechend geringe Emission von Schwefeloxiden sicherstellen. Weltweit ist der Schwefelgehalt in Schiffskraftstoffen gegenwärtig auf 3,5 % festgelegt und soll 2020 auf 0,5 % sinken. Für alle in den SECA-Fahrtgebieten, den sogenannten Schwefelemissions-Überwachungsgebieten (sulphur emission control areas), operierenden Reedereien ergaben sich folgende technische Alternativen, um die geltenden Grenzwerte im Schiffsbetrieb einzuhalten:

- Umstellung des Motorbetriebes von Schweröl auf Gasöl: Die einfachste, aber wegen der Preisdifferenzen teure Lösung: Schweröl kostete Mitte 2014 noch ca. 600 Dollar die Tonne, Gasöl ca. 900 Dollar je Tonne.
- Der Einbau von Abgaswaschanlagen (Scrubbern) in die Abgasführung der Motoren ermöglicht auch weiterhin den Betrieb der Motoren mit preiswertem Schweröl, ist aber teuer und bringt ein Entsorgungsproblem.
- Umstellung der Motoren von Schweröl auf LNG (liquified natural gas): Verlässliche LNG-Technik und Motoren sind verfügbar, bedingen aber hohe Investitionen für den Umbau der Motoren und die Infrastruktur an Bord. Hauptproblem ist derzeit noch die Versorgung mit LNG: In den wichtigsten Nord- und Ostseehäfen ist derzeit nur eine Versorgung mit Tankwagen möglich, aber der Bau von festen Bunkerstationen ist in Vorbereitung.

Die Entscheidung für ein bestimmtes System ist höchst komplex: Sie enthält viele unbekannte Größen, die für die beteiligten Akteure nur schwierig einzuschätzen sind. Welche Lösung auch immer der Reeder wählte, die Auf- oder Umrüstung der Schiffe war mit hohen Investitionskosten verbunden. Da die Branche seit Jahren unter Ertragsproblemen leidet, hat ein Großteil der im Fahrtgebiet der Nord- und Ostsee tätigen Fährreedereien, Feeder- und Kümo-Reeder nicht investiert und von vorneherein angekündigt, durch Umstellung auf Gasöl und kostensparendes Slow-Steaming einen weiterhin wettbewerbsfähigen Schiffsbetrieb zu realisieren.

Der dramatische Verfall des Erdölpreises in der zweiten Jahreshälfte 2014 hat in der Folge auch entsprechende Wirkungen bei den Bunkerpreisen gehabt, sodass es weder zu den befürchteten Preisaufschlägen noch zu nennenswerten Verlagerungseffekten vom Wasser auf Landverkehrsmittel gekommen ist. Nachteile haben eher die mutigen Investoren, denn sie werden aufgrund der gesunkenen Kraftstoffpreise und

Preisdifferenzen nun einige Jahre länger brauchen, um ihre Investitionen zurückzuerzielen. Reedereien, die in LNG-Technik investiert haben, durften dank der rapide sinkenden Diesel- und Schwerölkosten neue Erfahrungen mit den Besonderheiten des Gastreibstoffmarktes machen. So hat sich der von den LNG-Erzeugern behauptete generelle Preisvorteil von 30 % gegenüber Gasöl insofern verflüchtigt, als der LNG-Gasmarkt eigenen Gesetzen unterliegt: Da LNG in einigen Regionen der Welt, beispielsweise Japan, im Winter zum Heizen und zur Stromerzeugung genutzt wird, gibt es in diesen Monaten eine kräftige Nachfrage, die entsprechende Preissteigerungen zur Folge hat. Die LNG-Bunkerpreise für die Schifffahrt lagen deshalb in den letzten Monaten teilweise deutlich über oder nur knapp unter den Gasölpreisen. Aufgrund des saisonal bedingten Überangebotes im Sommer 2014 waren Preisersparnisse für LNG-Bunkermengen zu realisieren, in wie weit dies wegen der Turbulenzen auf dem Ölmarkt auch im Sommer 2015 gilt, mag niemand vorhersagen.

Stattdessen sorgt aber eine andere Entwicklung für strukturelle Änderungen im nordeuropäischen Containertransportmarkt. Der ungebrochene Trend zum Bau immer größer werdender Mega-Containerschiffe hält an. So hat die Reederei Maersk kürzlich zehn 20.000 TEU Schiffe bei asiatischen Werften in Auftrag gegeben. Aufgrund optimierter Rumpfformen und neuer Konstruktions- und Bautechniken sind diese Schiffe bei der Beschaffung und beim Verbrauch günstiger als die kleineren Schiffe der 12.000 oder 16.000 TEU Generation und haben damit deutliche Kostenvorteile. Auch andere Reeder ziehen nach – mittlerweile steht der Bau von Containerschiffen mit Transportkapazitäten von 22.000 TEU kurz vor der Beauftragung.

Hauptproblem der 400 m langen und 60 m breiten 20.000 TEU Schiffe im Verkehr mit Hamburg ist, dass sie auch nach einer weiteren Elbvertiefung nicht voll abgeladen den größten deutschen Seehafen erreichen könnten. Mit Überschreiten der 360 m Grenze gibt es Probleme im Begegnungsverkehr auf der 120 km langen Revierfahrt. Da die Schiffe zwei Lagen mehr Container führen, sind sie höher und windempfindlicher. Ab Windstärke sechs gibt es schon heute für die Megafrachter keine Fahrerlaubnis, was zusätzliche Liegezeitrissen bringt. Derzeit gibt es nur viereinhalb Liegeplätze für Schiffe größer als 16.000 TEU – zu wenig, um diese Schiffe zum Standard-Verkehrsmittel für den Hafen Hamburg werden zu lassen.

Wilhelmshaven und Bremerhaven werden sich mittelfristig zum künftigen Zentrum des deutschen Seecontainerverkehrs entwickeln. Hier gibt es weder Probleme mit Begegnungsverkehr noch mit Wind, die Revierfahrt nach Bremerhaven beträgt 30 Meilen statt 80 Meilen nach Hamburg und diese Schiffe können ihre Ziele in schneller Fahrt direkt erreichen. Das Thema Fahrinnen-Vertiefung spielt zumindest in Wilhelmshaven auch keine Rolle. Die Vorteile der Schwesterhäfen in der Weser- und Jademündung liegen auf der Hand. Der anhaltende Trend zu Megaschiffen beschert dem JadeWeserPort endlich eine Zukunft!

*Ihrer
Diener
Jans-Wilhelm Jünnes*



EDITORIAL

Zukunft für den JadeWeserPort? | 3

MARKT + MELDUNGEN

Verabschiedung des KD-Vorstandes Norbert Schmitz | 6
 Persönliches | 10
 DSLV gründet Arbeitskreis Schienengüterverkehr | 15
 Katamaran feiert Rekord im Jubiläumsjahr 2015 | 15
 Strengere Anforderungen an Abfalltransporteure | 16
 Neue Broschüre „Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung 2014“ . | 16
 Neue Mitglieder für die SGKV e.V. | 16
 IMPERIAL Shipping Group und Benship: Kooperationsvertrag . | 16
 Maritime Research Institute Netherlands und Hafen Wien im VBW . | 16

VERKEHRSPOLITIK

TEN-V: EU-Kommission macht Druck | 17
 ZDS: Langfristig sehr gute Aussichten | 18
 Jahresrückblick und Ausblick des BÖB | 19
 Verbandsarbeit des BDB im Jahr 2014 | 20
 Jahrespressekonferenz der Bauindustrie | 21
 Parlamentarischer Abend des BÖB in Berlin | 22
 Parlamentarische Arbeitsgemeinschaft Oder gegründet | 24
 Maritimer Logistikgipfel in Berlin | 25
 Parlamentarischer Abend Moselausbau | 26



SCHIFFFAHRT + PRAXIS

BAG: Binnenschiffer haben gute Karten | 28
 EU-Forschungsprojekt zur nachhaltigen Agrarlogistik | 30



Fährporträt BERGLAND in Rathen an der Elbe | 32
 Neuer Bunkertanker für NWB Hamburg | 33
 25 Jahre Gefahrgutbeauftragte | 34
 Kostenlose Fortbildung zu Brandbekämpfung an Bord | 36
 Modell des Schiffshebewerkes Niederfinow fertiggestellt ... | 37
 Innovationen an der Donau | 38
 Evangelischer Binnenschifferdienst Duisburg atmet auf | 39

RECHT + TRANSPORT INTERMODAL

Mindestlohngesetz in Deutschland | 40
 Aktuelle Transportrechtsprechung in Deutschland | 42
 Insolvenzanfechtung: Ein bewährtes Instrument in der Kritik . | 44

MESSEN + KONGRESSE



Messe boot 2015 mit innovationen und spannenden Lösungen . | 46



**REGIOSPEZIAL | TRANSPORT UND UMSCHLAG
AN EMS, WESER + UNTERELBE**



EUROGATE: 11 Terminals in Europa | 48
 Erstes VIA BREMEN Fachforum mit guter Resonanz | 51
 FRIEDRICH TIEMANN im Porträt | 52



Dieter Kanning neuer ISH-Vorsitzender | 55
 bremenports: Schwerpunkte in der Hafententwicklung 2015 . | 56
 Griepo Container Service auf Wachstumskurs | 58
 ACOS-Gruppe fordert Mittelweserausbau | 60
 BOBE Spedition in Minden eröffnet neues Leercontainerdepot . | 62
 Harener Schifffahrtsdienstleister bieten bewährtes Netzwerk . | 66
 Bremische Häfen werden mittelfristig CO2-Neutral. | 69
 HHLA präsentiert vorläufige Jahreszahlen für 2014 | 70

Schleswig-Holsteinische Häfen 2014 erfolgreich | 71
 Brunsbüttel 20 % mehr Binnenschiffe | 72
 Kooperation Universal Transport und SCHRAMM group | 73



HAFEN + TRANSPORT INTERMODAL

+++ CONTAINERTICKER +++ | 74 - 79
 Metrans nimmt neuen Terminal in Aussig/Elbe in Betrieb . . . | 75
 Mediterranean Shipping Company MSC tauft MSC OSCAR . . . | 76
 Kalmar gains order for zero-emission RTGs | 76
 Neue Direktverbindung zwischen Rostock und Duisburg . . . | 76
 KV-Terminal Burghausen nimmt Betrieb auf | 77
 CSCL GLOBE ist erstes 19.000-TEU-Schiff in Hamburg | 78
 SGKV: Intermodal: keine Angst vor der Komplexität | 79
 Shuttle zwischen Coevorden, Bad Bentheim und Malmö | 79
 London Gateway port – one year on | 80



Hafen Tanger Med im Porträt | 82
 Railcargo Group im Fokus | 84
 Neuer Betreiber im Hafen Trier | 86
 Hafen Straßburg präsentiert Bilanz | 88
 Hafenverbund HAROPA mit 2014 zufrieden | 89
 Keine Förderung für Transterminal Krefeld | 90
 Rückenwind für Rostock | 91
 PCC eröffnet Terminal in Frankfurt an der Oder | 92
 TEICHMANN KRANE innovativ und leistungsstark | 94



Bayern braucht bald kein Erdöl mehr | 95
 Gerhard Riemann ist mit dem Erreichten sehr zufrieden | 96
 Verpackungsrekord bei dpl | 98
 Rekordjahr bei den Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe . . . | 100
 Hapag-Lloyd mit neuem CEO | 101
 Duisburg: IMPERIAL-Hauptstadt | 102
 Kooperationsvereinbarung Hafen Kehl | 104
 Künz-Containerkrane für Enns | 105
 1000. Hyster Reachstacker aus Nimwegen | 106



Andreas Stöckli neuer CEO von Rhenus Alpina | 108
 Liebherr meldet Rekord | 110
 Güterumschlag im Hafen Mannheim 2014 auf hohem Niveau . . | 111
 Hafen Magdeburg präsentiert Jahresergebnis 2014 | 111
 Güterumschlag 2014 im Dortmunder Hafen weiter gestiegen . . | 111
 Minister Roger Lewentz zu Gast im Andernacher Hafen . . . | 111
 Sennebogen in Twente | 112
 Übergabe des neuen Gewerbegebietes im Fährhafen Sassnitz . . | 113
 Eröffnung der Liefkenshoek-Bahnverbindung in Antwerpen . . | 114

TECHNIK + SCHIFFFAHRT

Motorschiff SCHWABEN in neuem Glanz | 116
 Grünen stellen ZSUK in Frage | 117
 Volvo Penta IPS: Zehn Jahre Innovation | 118

WASSERBAU + INFRASTRUKTUR

Funktionale Ausschreibung | 119
 Unternehmerforum Baunindustrie und GDWS | 120

MARKTPLATZ | BÜCHERMARKT

Stellenmarkt | 41
 Büchermarkt | 2, 35, 36, 45, 93
 Marktplatz | 9
 Schiffsbörse | 123
 Einkaufsbörse | Buyer's Guide | 124 - 131

SUT Vorschau

Unsere nächste Ausgabe erscheint am 30. März 2015

Wir wünschen Ihnen viel Lese-Vergnügen!

www.schiffahrtundtechnik.de