

SCHIFFFAHRT HAFEN BAHN UND TECHNIK

MAGAZIN FÜR INTERMODALEN TRANSPORT UND LOGISTIK



www.groningen-shipyard.nl



Goodyear zieht in
den Hafen Riesa



Messe SMM
in Hamburg



TITELTHEMA: Groningen Shipyard:
Von Null auf Hundert in drei Jahren

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** 



Schiene voll, Straße dicht - Hoffnungsträger Wasserstraße?

Liebe Int-Leser!

Eine aktuelle Studie des Umweltbundesamtes (UBA) belegt, dass Politik und Bahn den Schienen-Güterverkehr systematisch vernachlässigen. Auf 180 Seiten weist die Studie nach, dass der Bahneigentümer Bund und das Bahnmanagement Milliarden Euro Steuergeld systematisch für Prestigeprojekte im Schienenpersonenfernverkehr in den Sand setzen. Gleichzeitig versäumen sie es, das Schienennetz für den wachsenden Güterverkehr zu modernisieren und für größere Mengenverlagerungen von der Straße fit zu machen. Den verkehrspolitischen Ankündigungen des neuen Verkehrsministers Dr. Peter Ramsauer vom Herbst vergangenen Jahres, den Güterverkehrszuwachs möglichst vollständig auf die Schiene zu bringen, folgten keine Taten. Stattdessen haben weiterhin Megaprojekte wie Stuttgart 21 Priorität. Auch Mehldorn Nachfolger Dr. Rüdiger Grube ist weiter auf Einkaufstour, um sich durch milliarden-schwere Zukäufe von zweifelhafter wirtschaftlicher Substanz wie Arriva als Weltlogistiker zu profilieren. Die Milliardensummen, die Kollege Zumwinkel von der anderen ‚Feldpostnummer‘ im USA-Paketverkehr versenkt hat, sollten Ramsauer eigentlich eine Warnung sein.

Wie sich das verkehrspolitische Desaster bei der Bahn noch vermeiden ließe, steht in dem UBA-Gutachten gründlich beschrieben. Hierzu bedürfte es einer grundlegenden Umgestaltung in der Infrastrukturpolitik, die ‚keinen weiteren Aufschub‘ dulde. So müsse man den Ausbau weiterer Hochgeschwindigkeitsstrecken bis 2030 zurückstellen und stattdessen jedes Investitionsprojekt eingehend kritisch prüfen, „inwieweit es dem Frachtverkehr auf der Schiene dienlich ist“. Ohne „jegliche Legitimation“ seien danach die beiden ICE Strecken von Nürnberg nach Erfurt und Erfurt nach Halle/Leipzig, die ebenso durch den Rost fallen, wie das Projekt Stuttgart 21. Würde der voraussichtliche Bundesanteil an diesen Vorhaben von 11 Mrd. Euro gezielt in die Beseitigung von Engpässen für den Schienengüterverkehr investiert, so ließe sich dessen Leistungsfähigkeit ungefähr verdoppeln.

Begründet wird die Forderung nach einem radikalen Wandel in der Infrastrukturpolitik auch mit der geringen Effizienz der bisherigen Investitionen in das Schienennetz. So seien seit der Bahnreform im Jahr 1994 mehr als 20 Mrd. Euro in Projekte gesteckt worden, die ausschließlich oder überwiegend dem Hochgeschwindigkeitsverkehr dienten, „ohne dass ein nennenswerter Erfolg am Fahrgastmarkt eingetreten ist“, so das UBA Gutachten. Der hohe ökologische Vorteil des Bahnverkehrs gegenüber dem LKW könne nur wirksam werden, wenn ausreichend Trassenkapazitäten vorhanden seien. Das jetzige Netz verkraftet rund 130 Mrd. tkm. Im Boomjahr 2008 wurden davon bereits 116 Mrd. tkm genutzt. Um die Kapazität um weitere 100 Mrd. tkm zu vergrößern, müssen gezielt Engpässe im Schienennetz beseitigt werden. Flaschenhalse liegen vor allem entlang der Magistralen des Netzes, also auf den Strecken von den deutschen, niederländischen und belgischen Nord-seehäfen Richtung Italien, Schweiz, Polen und Osteuropa. 725 km Strecke müssen durch weitere Gleise ergänzt, 817 km elektrifiziert werden. Kostenpunkt: 11 Mrd. EUR, so das UBA-Gutachten.

In wie weit die Vorschläge des Umweltbundesamtes politisch umgesetzt werden, scheint angesichts deren Radikalität zumindest zweifelhaft. Die alternativen Finanzierungsvorschläge des UBA, die 11 Mrd. Euro durch „Verzicht auf unnötige Straßenbauprojekte“ oder „durch Erhöhung der Lkw Maut“ zu erwirtschaften, sind ebenso wenig rea-

listisch. Bedauerlich, aber vom Umweltbundesamt nicht anders zu erwarten, ist der Verzicht auf die Untersuchung der Rentabilität alternativer Investitionen in das Wasserstraßennetz. Hier ist die Zahl der Flaschenhälse und die Länge der auszubauenden Strecken deutlich geringer als bei den Bahnstrecken und der erforderliche Investitionsaufwand ebenso. Der entstehende Kapazitätseffekt würde hingegen ein Vielfaches dessen der Bahn betragen und die bei der Bahn erwarteten zusätzlichen 100 Mrd. tkm bei weitem überschreiten. Hierzu wäre allerdings ein ebenso radikales Umdenken bei den Verkehrspolitikern als auch bei den deutschen Seehafenmanagern vonnöten, die teilweise immer noch nicht begriffen haben, dass die Binnenschifffahrt eine kurzfristig greifbare und kostengünstige Alternative zu verstopften Bahnstrecken und Autobahnen ist.

Statt sich weiterhin durch mit Nichts begründetem Stolz als „Eisenbahnhäfen“ zu verstehen, sollten sich die deutschen Seehafenchefs endlich an dem Beispiel der Kollegen in den Rheinmündungshäfen orientieren. So hat der Rotterdamer Hafenchef Hans Smits realistisch denkend erkannt, dass ein leistungsfähiger Anschluss an die Betuwe Line in Deutschland aufgrund des ‚Gewurstels‘ der regionalen und nationalen Verkehrspolitik noch viele Jahre auf sich warten lässt. Stattdessen hat Smits in den Betreiberverträgen der im Bau befindlichen neuen Containerterminals in der Maasflakte II den Modal-Split derart festschreiben lassen, dass mindestens 65 % der Hinterlandverkehre per Schiene und Wasserstraße abgewickelt werden müssen, 40 % der Gesamtmengen soll das Binnenschiff transportieren.

Durch zügigen Kapazitätsausbau in den Seeterminals und eine realistische Planung der Hinterlandverkehre sind die Rheinmündungshäfen ohnehin besser auf künftige Wachstumsszenarien im Containerverkehr aber auch im Massengutverkehr vorbereitet, als ihre deutschen Kollegen. Während in Rotterdam und Antwerpen neue Containerterminals längst im Bau sind, wird darüber in Hamburg noch gestritten. Die vollmundigen Ankündigungen der deutschen Politik, die Flaute der vergangenen zwei Jahre für zügige Infrastrukturausbauten im Bahnnetz, etwa die von den Seehäfen geforderte Y-Trasse, zu nutzen, waren wieder einmal heiße Luft.

Dass die Binnenschifffahrt auch auf Weser und Elbe beim Einsatz modernen, leistungsfähigen Schiffsraums ihre Transportmengen leicht verdoppeln kann, zeigt ein Bericht über das 260 TEU Schiff AVISO I in diesem Heft (s.S.68). Aber auch der für dieses Einsatzgebiet von Hans Gerd Heidenstecker entwickelte neue Container-Schubleichter CSL 36 eröffnet neue Leistungs- und Wettbewerbspotenziale für die Binnenschifffahrt (s.S. 84). Wollen die deutschen Seehäfen mittelfristig im Wettbewerb mit den Rheinmündungshäfen bestehen, sollten sie so schnell wie möglich den Verkehrsträger Binnenschifffahrt mehr fordern und fördern. Die ohnehin knappen Mittel für den Infrastrukturausbau wären dann in der Wasserstraße bestens angelegt.

*Herzlichst Ihr
Hans-Wilhelm Jünnes*



Impressum

29. Jahrgang
Herausgeber
und Verlag:

ISSN 0936-8396 | 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:
Offizielles Organ:
Chefredaktion:

Dipl.-Vw. Hans-Wilhelm Dünner
Germanischer Lloyd AG, Hamburg
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@schiffahrtundtechnik.de
Diplom Journalist (FH) Christian Grohmann
c.grohmann@schiffahrtundtechnik.de
Diplom Journalist (FH) Michael Nutsch
m.nutsch@schiffahrtundtechnik.de

Redaktion:

Eckhard-Herbert Arndt, Helmut Betz, Eckhard Boecker,
Dieter Dattelzweig, Jos W. Denis, Dipl.-Ing. Ulrike Dömeland,
Lutz Ehrhardt, Dr. Armin Gewiese, Axel Götz-Rohen,
Sylvia Guddat (Fotos), Prof. Dr. Fritz Heinrich, Dipl.-Ing.
Klaus-Peter Hinz, Rüdiger Homberg, Michael Kratzsch-
Leichsenring, Dipl.-Ing. Peter Pospiech, Bernadette Scheurer,
Soenke Schierer, Ass. iur. Anne Schneller, Dr. Wilfried
Schumacher, 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

Luftfotografie:

Modalistics GmbH, Kevelaerer Str. 111
47652 Weeze, E-Mail: duisburg@modalistics.com

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
Mediadaten auch unter: www.schiffahrtundtechnik.de

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

E-Paper:

www.pressekatalog.de

Erscheinungsweise:

Februar, April, Juni, Juli, September, Oktober,
November, Dezember 2010

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:

E-Mail: redaktion@schiffahrtundtechnik.de
Text als doc oder rtf-Dateien

Presse-

mitteilungen:

Fotos: cmyk, 300 dpi als jpg-Dateien
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
Tel. +49 61 72 / 99 63 90 | Fax +49 61 72 / 99 63 91

Druck:

Buersche Druckerei Dr. Neufang KG
Nordring 10, 45894 Gelsenkirchen
Telefon: 02 09 / 93 04-0, Druckverfahren Offset

Der Auftraggeber der Anzeigen trägt die volle Verantwortung für den Inhalt der Anzeigen. Der Verlag lehnt jede Haftung ab. Die Verwendung von Zeichenausschnitten oder -inhalten für die Werbung ist untersagt. Mit Namen der Autoren oder mit einem Signum gezeichnete Artikel dürfen 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

TITELTHEMA

| | |
|--|----|
| Titelbild: Groningen Shipyard | 1 |
| Groningen Shipyard: Von Null auf Hundert in drei Jahren .. | 13 |

EDITORIAL

| | |
|---|---|
| Schiene voll, Straße dicht – Hoffnungsträger Wasserstraße? .. | 3 |
|---|---|

MARKT + MELDUNGEN

| | |
|--------------------|---|
| Persönliches | 6 |
|--------------------|---|

VERKEHRSPOLITIK

| | |
|--|----|
| Wettbewerbsbericht der Deutschen Bahn | 8 |
| Deutsches Verkehrsforum diskutiert Regulierung | 9 |
| BÖB Jahrestagung am 30. September in Berlin | 10 |
| Besuch aus Brasilien beim BÖB | 11 |

MESSEN + KONGRESSE



| | |
|---|----|
| SMM 2010: Chancen für kluge Entwicklungen | 18 |
| VOLVO PENTA: Drei auf einen Streich | 22 |
| SCANIA: Schiffsmotoren seit über 100 Jahren | 24 |

SCHIFFFAHRT + PRAXIS

| | |
|--|----|
| Torque Marine mit neuem Schiffsantrieb auf Kurs | 26 |
| 25 Jahre Sachkundigenausbildung | 28 |
| Branchenforum Schifffahrt Hafen Logistik | 29 |
| Importkohle mit langfristiger Wachstumsperspektive | 30 |
| Deutsche Bahn investiert in Kohleninsel Duisburg | 31 |



| | |
|-----------------------------------|----|
| 90 Jahre Carl Rehder | 32 |
| ZKR Plenartagung in Brüssel | 34 |

RECHT + TRANSPORT INTERMODAL

| | |
|--|----|
| Rechtsschutzversicherung für Binnenschiffer | 35 |
| Juristische Stolperfallen bei der Intermodallogistik | 36 |

REGIO SPEZIAL | TRANSPORT UND UMSCHLAG AN ELBE, OSTSEE + ODER

| | |
|--|----|
| 75 Jahre Reederei Christoph Burmester | 38 |
| Odratrans-Group will in Westeuropa wachsen | 41 |
| Reifen rollen in den Hafen Riesa | 42 |
| 14. Internationales Oderkolloquium | 44 |
| Hafen Königswustershausen: Von der Kohle zur Biomasse .. | 46 |



| | |
|--|----|
| Schleusenkanalscoping an der Saale | 47 |
| Kalmar Kombistapler in Hamburg Altenwerder | 48 |
| KV-Terminal Frankfurt Oder legt zu | 49 |
| Europäische Umschlag-Standards in Kattowitz | 50 |
| PCC erweitert Kapazitäten in Zentralpolen | 51 |
| Neubau der Zerpenschleuse am Finowkanal | 52 |
| Historische Wasserstraßen als Touristenmagnete | 53 |
| DB Schenker investiert in Stettin und Swinemünde | 54 |



| | |
|---|----|
| Zehn Jahre Best Logistics | 56 |
| Viel Getu' ums Wasser im Lande Brandenburg | 58 |
| Neue Radwegbrücke über den Hafen Dresden Pieschen | 59 |
| Ein wenig Panama in Lüneburg | 60 |
| Nadelöhr Schiffshebewerk Scharnebeck | 61 |
| SVA Potsdam beseitigt Provisorium | 62 |

HAFEN + TRANSPORT INTERMODAL

| | |
|--|-------|
| Ziele der European Intermodal Association | 63 |
| +++ CONTAINERTICKER +++ | 64-66 |
| CTA eines der besten Terminals weltweit | 65 |
| Duisburg wächst stark beim Containerumschlag | 65 |
| Mess-Set für Container-Begasungsmittel | 66 |
| AVISO I mit kostbarer Fracht | 68 |



| | |
|---|----|
| Masterplan Hafenkooperation NiederRhein vorgelegt | 70 |
| Seilbahntransportsystem für den Containerumschlag | 72 |
| Ausbau der Verkehrsachse Rotterdam - Genua | 74 |
| ELA-Container | 75 |



| | |
|--|----|
| Felbermayr transportiert Kraftwerkskomponenten | 76 |
| SPC prüft Brauerei-Logistik | 78 |

TECHNIK + SCHIFFFAHRT

| | |
|--|----|
| Sommerkamp: Instandsetzung aller Fabrikate | 79 |
|--|----|



| | |
|---|----|
| MS Überlingen auf dem Bodensee in Fahrt | 80 |
| Triton Werft baut Spezial-Containerschubleichter | 84 |
| ZEPPELIN UND Caterpillar Schiffsmotoren in Duisburg | 86 |
| KIETZ bricht Oder-Eis | 88 |

MARKTPLATZ

| | |
|-------------------------------------|--------|
| Marktplatz | 12 |
| Stellenmarkt | 99 |
| Schiffsbörse | 90, 91 |
| Einkaufsbörse Buyer's Guide | 92-99 |