

BDB BEGRÜßT INITIATIVE FÜR EINEN NEUSTART



NRW ist bereits heute das „Binnenschiffahrtsland Nr. 1“ in Deutschland: In keinem anderen Bundesland werden so viele Güter über die Flüsse und Kanäle transportiert. Der gut ausgebaute Rhein ermöglicht dabei ein hohes Transportvolumen im Hinterlandverkehr der westlichen Seehäfen.

Hiervon profitieren die Binnenhäfen in NRW ebenso wie die Wirtschaftszentren und Industriestandorte, die längs der Flüsse und Kanäle angesiedelt sind. Die Binnenschiffahrt stellt deshalb nachweislich einen unverzichtbaren Baustein in der Logistik dar, die sich hervorragend in trimodale Verkehrsketten integrieren lässt.

Auf diese Zusammenhänge hat Roberto Spranzi (DTG, Duisburg), Vizepräsident im Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB), im Rahmen einer Expertenanhörung vor dem Verkehrsausschuss des Landtages NRW hingewiesen. Behandelt wurde dort der Antrag der Fraktionen von CDU und FDP, der einen „Neustart der Verkehrspolitik“ zum Gegenstand hat.

Mit über 102.000 gezählten Schiffen wurden im Jahr 2016 rund 150 Mio. Tonnen Güter am deutsch-niederländischen Grenzübergang auf dem Rhein registriert. Mit 40,3 Mio. t Gütern p.a. ist das westdeutsche Kanalge-

biet nach dem Rhein das tonnagestärkste Wasserstraßengebiet im Bund. In NRW befinden sich mit dem Hafen Duisburg und dem Hafenverbund Rhein-Cargo die Hafenstandorte mit dem höchsten wasserseitigen Güterumschlag im gesamten Bundesgebiet. „Die Häfen sind schon jetzt Jobmotoren und Drehscheiben des Logistik- und Transportwesens. Sie sind deutlich erkennbar ein sehr wichtiger Teil der Wertschöpfungskette in diesem Land. Auch aus diesem Grund ist es richtig und sinnvoll, dass die Landesregierung ein besonderes Augenmerk auf die Verkehrsinfrastruktur richtet. Wasserstraßen- und Hafenkonzepte müssen mit Leben gefüllt werden“, erklärte Roberto Spranzi den Mitgliedern des Verkehrsausschusses in Düsseldorf.

„Wir erwarten, dass das Land NRW seine Strategien zur Bewältigung des Güterverkehrs entsprechend auf das System Wasserstraße ausrichtet. Gutachten belegen, dass noch deutlich mehr Güter auf dem Wasser transportiert werden können, wenn die infrastrukturellen Voraussetzungen stimmen. Hierfür ist es wichtig, dass das Land seine Stimme in Berlin erhebt, in der Verkehrspolitik des Bundes mitspricht und sich für einen „Masterplan Binnenschifffahrt“ einsetzt. Weiter müssen wichtige Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans, wie etwa die Fahrrinnenvertiefung des Rheins und die Ausbaumaßnahmen am Wesel-Datteln-Kanal, am Dortmund-Ems-Kanal und am Datteln-Hamm-Kanal nun so schnell wie möglich in Angriff genommen werden!“, lautet die Forderung des Verbandes. Mindestens ebenso wichtig seien allerdings die Erhaltungsmaßnahmen im Bestand. „Die Beseitigung der überalterten und für heutige Binnenschiffe zu schwach dimensionierten Nischenpoller in der großen Schleuse am Wesel-Datteln-Kanal, wo 18 Mio. Tonnen Güter p.a. geschleust werden, sind ein prominentes Beispiel für die marode Infrastruktur an den Wasserstraßen. Hier entsteht ein regelrechtes Nadelöhr für die Schifffahrt und für die Großindustrie im Land“, so Spranzi weiter.

Die Binnenschifffahrt ist nach wie vor der Verkehrsträger mit den geringsten CO₂-Emissionen und deshalb für einen klimafreundlichen Gütertransport geradezu prädestiniert. Es gibt aber noch erhebliches Innovationspotenzial, in der Binnenschifffahrt, das unbedingt genutzt werden sollte. Zu nennen sind etwa Maßnahmen für Schiffsantriebe und innovative Antriebs- und Schiffskonzepte, sowie Assistenzsysteme an Bord, die durchaus Überlegungen in Richtung eines autonomen oder teilautonomen Fahrens von Binnenschiffen zulassen. Gleiches gilt für neue Verkehrsleitsysteme und Schiffsführungssimulationen. „NRW verfügt mit der Schiffbauversuchsanstalt DST mit Sitz in Duisburg über ein hoch

kompetentes Forschungszentrum. Wir regen an, dass die Landesregierung diese Forschungseinrichtung intensiv unterstützt und damit die Vorreiterrolle Nordrhein-Westfalens für Innovationen in der Binnenschifffahrt weiter untermauert“, erklärte Roberto Spranzi den Mitgliedern des Verkehrsausschusses.

NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst (CDU) hat in Düsseldorf den offiziellen Startschuss für das neue „Bündnis für Mobilität“ gegeben. Auch hier steht die Mobilität von Gütern im Fokus, die ein zentraler Faktor für wirtschaftlichen Erfolg und Wachstum im Land ist. Der BDB beteiligt sich, vertreten durch Vizepräsident Roberto Spranzi, aktiv an diesem Bündnis, das neben einer bedarfsgerechten Infrastruktur auch die verbesserte Akzeptanz von Infrastrukturprojekten in der Bevölkerung zum Gegenstand hat.

Quelle: BDB, Foto: RheinCargo

UNTERNEHMERFRÜHSTÜCK STADTHAUS ROTTERDAM



Zahlreiche Zukunftsfragen werden immer häufiger auch als eine gemeinsame Herausforderung angesehen. Für niederländische und deutsche Unternehmer bietet dies neue Chancen, wie Der Präsident der DNHK (Deutsch-Niederländische Handelskammer), Werner Schaurte-Küppers erk-

lärte.

Die DNHK organisierte in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Rotterdam sowie dem Hafendienst Rotterdam zum zweiten Mal ein Unternehmerfrühstück. 120 deutsche und niederländische Unternehmer trafen sich dazu in Rotterdam.

Der Präsident der DNHK, Werner Schaurte-Küppers, sprach bei diesem Event über den Erfolg deutscher und niederländischer Unternehmen sowie des deutsch-niederländischen Handels. Er unterstrich, dass Erfolg nicht selbstverständlich ist und dafür hart gearbeitet werden muss; auch die Randbedingungen müssen stimmen. Der Präsident der DNHK ging deswegen auf die fünf dringendsten Herausforderungen in den Beziehungen zwischen Deutschland und Rotterdam ein: die Energiewende, die Frage der Kohle im Rotterdamer Hafen, den Ausbau der Hinterlandverbindungen in Deutschland, die Verzögerungen beim Containerumschlag auf Binnenschiffe sowie den Brexit.

Ahmed Aboutaleb, Bürgermeister von Rotterdam, erörterte die Rolle der Behörden für die Wirtschaft. Er unterstrich, dass ein starkes Europa und visionäre Leitung notwendig sind. Er unterstrich ebenfalls, dass es wichtig sei, die deutsche Sprache in Schulen wieder zu fördern. Das kommt letztendlich den deutsch-niederländischen Handelsbeziehungen zugute und bietet Jugendlichen Chancen auf dem Arbeitsmarkt. Der Vorstandsvorsitzende des Hafendienstes Rotterdam, Allard Castelein, präsentierte aktuelle Entwicklungen des Hafens im Bereich Energie, zum Beispiel ein geplantes Projekt für CO₂-Lagerung sowie Deutschlands Rolle in Bezug auf den Hafen.

Quelle und Foto: Port of Rotterdam

ERSTES 20.000-TEU-SCHIFF AM TOLLERORT



Hamburg 23-2-2018

Die „COSCO Shipping Aries“ hat als erstes chinesisches Containerschiff mit einer Kapazität von mehr als 20.000 Standardcontainern (TEU) am HHLA-Terminal Tollerort festgemacht.

Dort wurde sie von fünf leistungsstarken Brücken abgefertigt, die die HHLA in den vergangenen Jahren für diese Schiffsgröße errichtet hat.

Am Freitagmorgen gegen 9 Uhr erreichte das neue Flaggschiff der Reederei COSCO Shipping Lines auf seiner Jungfernfahrt den Hamburger Hafen. Hier wurde sie am Großschiffsliegeplatz des HHLA Container Terminal Tollerort (CTT) abgefertigt. Bereits seit 1982 laufen COSCO-Schiffe die Anlage regelmäßig an. Anlässlich des Erstanlaufs der „COSCO Shipping Aries“ würdigten der Senator für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Frank Horch sowie die HHLA-Vorstandsvorsitzende Angela Titzrath im Beisein von Vertretern der Reederei sowie des chinesischen Konsulats in Hamburg die langjährige und bewährte Zusammenarbeit zwischen Unternehmen beider Länder.

Frank Horch, Hamburgs Senator für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, unterstrich die enge Verbundenheit zwischen Hamburg und China. Nahezu jeder dritte Container, der im Hamburger Hafen umgeschlagen wird, kommt aus China oder geht dorthin. Horch nannte insbesondere „Digitalisierung“ und „Nachhaltigkeit“ als zentrale Themen, die in beiden Ländern im Fokus stehen und verwies in dem Zusammenhang auf das Projekt

der Green Shipping Line, bei dem Containerschiffe in Shanghai und Hamburg künftig mit Landstrom versorgt werden sollen.

Horch dankte allen Beteiligten, die den reibungslosen Anlauf der „COSCO Shipping Aries“ ermöglicht haben und zeigte sich zuversichtlich, dass im Laufe des Jahres mit der Erteilung des Baurechts die Fahrriennaanpassung unmittelbar beginnen kann.

Angela Titzrath, Vorstandsvorsitzende der HHLA, erklärte: „Seit über 35 Jahren arbeiten unsere Unternehmen erfolgreich zusammen. Die HHLA hat sich auf den Anlauf von Großschiffen wie der ‚COSCO Shipping Aries‘ langfristig vorbereitet. Wir haben kontinuierlich, wie hier am Tollerort, in unsere Anlagen investiert. Auch künftig wollen wir das Vertrauen unserer Kunden durch Leistung und eine hohe Servicequalität rechtfertigen.“

Titzrath kündigte an, dass die HHLA am Tollerort einen weiteren Liegeplatz für Schiffe mit einer Kapazität von mehr als 20.000 TEU ertüchtigen werde. Zurzeit verfügt die HHLA an ihren Terminals Burchardkai (CT-B) und Tollerort insgesamt über drei Liegeplätze zur Abfertigung dieser Mega-Frachter. Mitte März wird am CTB mit der „CMA CGM Antoine de Saint-Exupéry“ der nächste Erstanlauf eines Schiffes mit mehr als 20.000 TEU erwartet. An den Tollerort wird auch die taiwanesisische Reederei Evergreen ab Mai Schiffe in dieser Größenkategorie schicken.

Drei der fünf 20.000er-Brücken am Tollerort wurden im Herbst 2017 in Betrieb genommen. Ihre beiden baugleichen Pendants sind seit Anfang 2017 im Einsatz. Alle Fünf verfügen über eine Auslegerlänge von 74 Metern und eine Hubhöhe von 51,5 Metern über der Kaimauer. Sie sind für Containerschiffe mit 24 Containerreihen quer ausgelegt und können im Twinbetrieb zwei 20-Fuß-Container gleichzeitig löschen oder laden. Dank der gesteigerten Hubhöhe können bis zu neun übereinander stehende Container an Deck bedient werden. Jede Brücke wiegt 1.500 Tonnen und hat eine maximale Nutzlast von 63 Tonnen. Anders als andere Containerbrücken verfügen die neuen Brücken am CTT über Fachwerkausleger. Dadurch haben sie ein vergleichsweise niedriges Gesamtgewicht.

Die „COSCO Shipping Aries“ wird voraussichtlich bis Sonntagabend gegen 18 Uhr am CTT-Großschiffsliegeplatz abgefertigt. Dieser Liegeplatz selbst erlebte seine Feuertaufe auch mit der Abfertigung eines COSCO-Schiffs: Am 16. Juli 2011 war die „COSCO Glory“ mit ihrer Stell-

platzkapazität von 13.000 TEU das erste Großschiff an der damals neu ertüchtigten Kaimauer. Seither wuchsen die Flaggschiffe der COSCO-Shipping-Flotte erheblich – ebenso wie die CTT-Containerbrücken.

Quelle: HHLA, Foto: HHLA / Dietmar Hasenpusch

TOP PLAYER BEI DER DIGITALISIERUNG



Transport- und Logistikunternehmen zählen mit 61 Indexpunkten im Branchenvergleich zu den digitalen Vorreitern. Die Digitalisierung ist bei 52 Prozent der Unternehmen fester Bestandteil der Strategie des Unternehmens.

Transport- und Logistikunternehmen gehören zu den digitalen Vorreitern unter deutschen Unternehmen. Im Vergleich zum Vorjahr steigerten sie ihren Digitalisierungsgrad um 4 auf 61 Indexpunkte. Dies ist das Ergebnis der zweiten repräsentativen Studie „Digitalisierungsindex Mittelstand“, für die das Marktforschungs- und Beratungsunternehmen techconsult im Auftrag der deutschen Telekom im Sommer 2017 rund 2.000 kleine und mittelständische Unternehmen in ganz Deutschland befragte. Im Branchenvergleich liegt die Transport- und Logistikbranche auf dem dritten Platz von zwölf befragten Branchen – direkt hinter den Finanzdienstleistern und der IT- und Kommunikationsbranche. Zum Vergleich: Branchenweit erreichen mittelständische Unternehmen im Digitalisierungsindex durchschnittlich 54 Punkte.

Immer mehr mittelständische Logistiker erkennen die Bedeutung der Digitalisierung und reagieren entsprechend. Im Vergleich zum Vorjahr ist der Anteil von Unternehmen, die Digitalisierung als einen festen Teil ihrer Geschäftsstrategie betrachten, auf 52 Prozent gestiegen und hat sich damit mehr als verdoppelt. Der Anteil der Firmen, die sich noch nicht mit der digitalen Transformation befassen, hat sich mit einem Wert von mittlerweile 8 Prozent fast halbiert – im Jahr 2016 waren es noch 15 Prozent.

Der Boom in der Logistikbranche führt laut der Studie dazu, dass viele

Unternehmen in die Digitalisierung ihrer Prozesse und Strukturen investieren. Transport- und Logistikunternehmen arbeiten heute dank digitaler Kommunikation zwischen Fahrzeugen und Logistikinfrastruktur effizienter und kostensparender. 83 Prozent aller befragten Unternehmen profitieren nach eigenen Angaben bei der zentralen Verwaltung und Steuerung vernetzter Objekte und Fahrzeuge von einer besseren Umsatzentwicklung. 78 Prozent der Firmen, die Cloud-Lösungen einsetzen, geben an, dass sich diese positiv auf die Verfügbarkeit und Performance der IT-Leistungen auswirken.

Die Studie kann erstmals einen Zusammenhang zwischen digitalem Reifegrad und Unternehmenserfolg nachweisen. Die Umsatzentwicklung der Unternehmen korreliert mit ihrem digitalen Reifegrad. Der Digitalisierungsindex jener Unternehmen, deren Umsatz 2016 gestiegen ist, liegt im Schnitt bei 70 Punkten. Unternehmen mit stagnierenden oder rückläufigen Umsätzen kommen dagegen nur auf einen Indexwert von durchschnittlich 53 Punkten.

Die Studie zeigt auch: Der Digitalisierungsgrad wirkt sich positiv auf die Zufriedenheit mit betriebswirtschaftlichen Kennzahlen wie Absatz, Umsatz oder Neukundengewinnung aus. 89 Prozent der Digital Leader, also jener zehn Prozent der Betriebe mit einem sehr hohen Digitalisierungsgrad, sind mit ihren Umsatzergebnissen zufrieden. Nur 53 Prozent der übrigen Transportunternehmen äußern sich genauso zufrieden. Am deutlichsten zeigt sich der Anstieg der Zufriedenheit bei Unternehmen, die ihre Auftragsabwicklung von der Auftragserteilung bis hin zur Auslieferung digitalisiert haben – hier sind alle Transport- und Logistikunternehmen, die ihre Prozesse digitalisiert haben, durchweg zufrieden.

„Investitionen in digitale Lösungen rentieren sich. Sie tragen dazu bei, den Umsatz zu steigern, Kosten zu verringern und flexibler zusammen zu arbeiten“, sagt Thomas Spreitzer, verantwortlich für den Vertrieb im Bereich kleine und mittlere Unternehmen sowie den Partnervertrieb und das Marketing bei der Telekom Deutschland. „Doch auf der anderen Seite gibt es zahlreiche mittelständische Unternehmen, die nicht einmal über eine Internetpräsenz verfügen, geschweige denn in den sozialen Medien aktiv sind. Für sie ist es das Wichtigste, jetzt mit der Digitalisierung anzufangen.“

Der aktuelle Gesamtstudienbericht sowie zwölf Branchenteilberichte ste-

hen auf der Website digitalisierungsindex.de zum Download bereit. Innerhalb weniger Minuten können interessierte Unternehmen unter benchmark.digitalisierungsindex.de in einem Online-Self-Check ihren persönlichen digitalen Status quo ermitteln.

Quelle: Deutsche Telekom AG, Foto: Pixabay

ONE, OOCL UND SACO SHIPPING NUTZEN DIE BUCHUNGSPLATTFORM EBOOKING



Seit Februar 2018 können auch die Carrier ONE – Ocean Network Express (Europe) Limited und OOCL Orient Overseas Container Line Limited - sowie der neutrale NVOCC Dienstleister SACO Shipping über die Plattform eBooking aus dem Hause DAKOSY die Buchungen der Spediteure empfangen.

Die Rückmeldungen, wie Buchungsbestätigungen, Depotinformationen, Ankunft im Empfangshafen etc. werden ebenfalls elektronisch über die Plattform an die Spediteure zurückgesendet.

Für die Spediteure bringt die Nutzung von eBooking viele Vorteile. Sie realisieren eine EDI-Schnittstelle zur Plattform und erreichen neben ONE, OOCL und SACO auch alle anderen der TOP 10 Containerreedereien

weltweit. Sendet der Spediteur die Buchung direkt aus seinem Speditionssystem, ist der Buchungsprozess immer dann kostenlos, wenn er auch die B/L Instruktionen über DAKOSY schickt. Nutzt er eine Speditionssoftware von DAKOSY, ist der Prozess für ihn noch komfortabler, da eBooking als Modul in die Software integriert wurde. Dadurch können bereits erfasste Sendungsdaten für den Buchungsprozess genutzt werden. Die erneute Dateneingabe und das damit verbundene Risiko der Erfassungsfehler entfallen. Der Prozess verläuft insgesamt sehr viel schlanker.

Quelle: DAKOSY Datenkommunikationssystem AG, Foto: HHM/Dietmar Hasenpusch

FRIGG W GETAUFT



An der Wilhelminakade in Rotterdam wurde jetzt die Frigg W getauft. Sie ist das erste einer Serie von „Mehrzweck“-Schiffen, die im Namen der niederländischen Reederei Cargow zwischen Rotterdam, Norwegen und Reydarfjörður in Island fahren werden.

Die Grundlage für diesen Linienbetrieb bildet das isländische Aluminium, das wöchentlich nach Rotterdam transportiert wird. Es handelt sich dabei um einen jährlichen Güterstrom von insgesamt fast 1 Million Tonnen. Die Schiffe verfügen außerdem über Frachtraum für Projektladungen

und 100 TEU Kühlcontainer.

Die vier neuen Schiffe erweitern die Kapazitäten von Cargow und sind darüber hinaus nachhaltiger als die Schiffe, die sie ersetzen. Sie werden auf der Werft Taizhou Sanfu Ship Engineering Co im chinesischen Taizhou gebaut.

Quelle: Port of Rotterdam, Foto: Danny Cornelissen, die Ehefrauen der vier Eigentümer von Cargow taufen zusammen bei strömendem Regen die Frigg W

KOMBIVERKEHR LEGT IM NATIONALEN VERKEHR ZU



Die Kombiverkehr KG, Europas Marktführer im intermodalen Verkehr, hat das Geschäftsjahr 2017 mit insgesamt 958.299 Lkw-Sendungen (eine Sendung entspricht der Kapazität eines Lastzuges) beziehungsweise 1,91 Millionen TEU abgeschlossen, die von der Straße und dem Seeweg auf die Schiene verlagert wurden.

Im Vergleich zum Vorjahr wurden damit 2,8 Prozent weniger Container, Wechselbehälter und Sattelanhänger transportiert. Nichtsdestotrotz ist die Nachfrage nach Leistungen im intermodalen Verkehr ungebrochen hoch. Dies zeigen vor allem die Entwicklungen in den einzelnen Marktsegmenten des nationalen Verkehrs. In den Verkehren innerhalb Deutschlands steigerte das Unternehmen die im Netzwerk de.NETdirekt+ transportierten Lkw-Sendungen um 4.662 auf insgesamt 207.589, was einer Zu-

nahme um 2,3 Prozent entspricht. Noch positiver entwickelte sich im Geschäftsjahr 2017 der Verkehr zwischen dem Bundesgebiet und den deutschen Ostseehäfen Kiel, Lübeck und Rostock mit Weiterleitung per Fähre von und nach Skandinavien und den baltischen Staaten. Dieser Verkehrsbereich legte um 7.198 Lkw-Sendungen beziehungsweise 3,3 Prozent auf 78.991 Lkw-Sendungen zu. Im internationalen Verkehr (ohne Ostsee) sank die Sendungsmenge auf 671.719 Lkw-Sendungen (-4,9 Prozent), was die Folge verschiedener Ursachen war.

Besonders negativ beeinflusst wurde das Ergebnis im bilateralen Verkehr mit der Schweiz und im Verkehr Deutschland – Italien via Schweiz durch die Auswirkungen der Rheintalsperrung bei Rastatt in der Zeit von Mitte August bis Anfang Oktober 2017. Aufgrund der Streckenunterbrechung und den fehlenden beziehungsweise teilweise eingeschränkten Umleitungsmöglichkeiten verzeichnete das Unternehmen über sieben Wochen hinweg einen deutlichen Rückgang der Sendungsmengen.

Nahezu zeitgleich verschärfte sich die betriebliche Situation auf der Parallelstrecke Deutschland – Italien via Brenner. Unfälle, bauliche Maßnahmen an der Infrastruktur und die immer öfter und länger stattfindenden Zugkontrollen in Raubling und Rosenheim aufgrund der Flüchtlingssituation ließen besonders in der zweiten Jahreshälfte viele Züge wie nie zuvor außer Fahrplan geraten. Planbare Regelverkehre waren in diesem Zeitraum im Kombinierten Verkehr Straße-Schiene kaum noch im Leistungsangebot darstellbar. „Gerade im Italienverkehr, dem wichtigsten Markt für unser Unternehmen mit dem höchsten Aufkommen, beeinflussten externe Faktoren die Weiterentwicklung des Zugangebotes immens. Zu Jahresbeginn bestellte neue Züge und Kapazitätserweiterungen konnten uns aufgrund der betrieblichen Gesamtsituation, die letztlich mehr und mehr zu gravierenden Ressourcenproblemen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen und Terminals führten, schlicht und einfach nicht mehr angeboten werden“, kommentiert Robert Breuhahn, Geschäftsführer der Kombiverkehr KG, die außergewöhnlichen Entwicklungen im Italienverkehr. „Auch wenn wir trotz dieser Umstände im Verkehr via Brenner noch ein Plus in Höhe von 1,5 Prozent erreicht haben, wurden wir in unserem Wachstum auf internationalen Relationen begrenzt, obwohl eine starke Nachfrage nach umweltfreundlichen, intermodalen Angeboten seitens der Spediteure vorhanden war.“

Auswirkungen auf das Leistungsangebot spürte das Unternehmen auch auf anderen europäischen Korridoren, die aufgrund einer alles andere als

zufriedenstellenden Leistungsqualität verschiedener Eisenbahnverkehrsunternehmen die Sendungsmengen in Teilbereichen zurückgehen ließen. Auch Umwelteinwirkungen, wie die Orkantiefs Egon, Xavier und Herwart, die zwar nur für einige Tage in Deutschland wüteten, aber die Zugumläufe über jeweils fast eine Woche aus dem Takt brachten und für Zugausfälle sorgten, trugen obendrein zur Gesamtsendungsbilanz 2017 bei.

Positiv stimmt Kombiverkehr der Ausblick auf das Jahr 2018. Mit einer deutlichen Erhöhung der Abfahrtsdichte im Netzwerk stehen Speditionen und Logistikunternehmen auf ausgewählten Verbindungen wieder mehr Zugabfahrten zur Verfügung, über die neues Sendungswachstum erreicht werden soll. Auf die weiter anhaltende Nachfrage an Verkehren zwischen den Binnenterminals und den Ostseehäfen reagierte der Operateur beispielsweise auf der wichtigen West-Nord-Verbindung Duisburg – Lübeck-Skandinavienkai v.v. mit einer deutlichen Anhebung der Versandtage. Die bereits im Oktober 2017 erweiterte Verkehrsfrequenz auf neun Zugabfahrten pro Woche und Richtung wurde Mitte November des letzten Jahres auf nun insgesamt elf Zugabfahrten pro Woche und Richtung erhöht. Weitere Kapazitätserweiterungen erfolgten zu Beginn des neuen Jahres auf den Verbindungen Neuss – Wels v.v. und Köln – Verona v.v..

Mit ihrem Engagement, Sendungen auf der klimafreundlichen Schiene zu transportieren, haben die Kunden der Kombiverkehr KG im Jahr 2017 die Umwelt um 1,1 Million Tonnen CO₂ entlastet.

Quelle und Foto: Kombiverkehr

NEUER KAI FÜR WEITERES WACHSTUM STENA LINE



Das erneuerte Stena Line Terminal im Europoort wurde offiziell in Betrieb genommen. Neben einem Upgrade des bestehenden Liegeplatzes wurde es um einen neuen Liegeplatz für die Abfertigung der „Roll on-Roll off“-Schiffe ergänzt. Durch den Ausbau ist Stena Line auf den erwarteten, weiteren Anstieg der Frachtvolumen zwischen Rotterdam und dem Vereinigten Königreich vorbereitet.

Insgesamt ist der renovierte Kai mit zwei Liegeplätzen 212 Meter lang. „Wir sind sehr froh über den erneuerten Kai und die Verdoppelung der Liegeplätze“, sagt Annika Hult, Trade Director der Stena Line Noordzee. „Wir glauben an die Zukunft des Europoort als eine starke Frachtdrehscheibe der Nordsee. In den letzten Jahren ist die Anzahl der Abfahrten gestiegen. Darüber hinaus wurde die Schiffskapazität erhöht – noch letzten Januar, als wir drei der vier „Europoortschiffe“ durch größere ersetzt haben. Der zweite Liegeplatz versetzt uns in die Lage, weiter auf die stets wachsende Nachfrage auf unseren Strecken nach Harwich und Killingholme einzugehen. Auch die Änderungen auf dem Gelände bieten Raum für weiteres Wachstum.“

„Mit dem neuen Kai im Beneluxhaven machen wir erneut einen Schritt in Richtung Stärkung des Europoorts als RoRo-Drehscheibe“, erläutert Ronald Paul, COO Hafenbetrieb Rotterdam. „Wir möchten weiteres Wachstum dieses Segments ermöglichen. Im vergangenen Jahr Wuchs der „Roll on-Roll off“-Sektor in Rotterdam durch den Einsatz größerer Schiffe, die Erhöhung der Anzahl der Linienverbindungen und das Wachstum bestehender Linienverbindungen bereits um 6,2 Prozent.“

Paul dankt dem Bauunternehmen Ballast Nedam für die straffe Planung und die rechtzeitige Übergabe. „Und dabei liefen die Terminaltätigkeiten sowohl an der Land- wie auch an der Wasserseite einfach weiter. Eine tolle Leistung, die dank guter gegenseitiger Abstimmung mit allen Partnern zustande gekommen ist.“

Quelle und Foto: Port of Rotterdam

LNG-BETANKUNG DER „SCHELDT RIVER“ DURCH NAUTICOR



Nauticor führte die bis dato deutschlandweit größte LNG-Bebunkerung im Brunsbütteler Elbehafen durch. Bei der truck-to-ship Bebunkerung wurde der Hopperbagger „Scheldt River“ mit insgesamt 85 Tonnen des umweltfreundlichen Treibstoffs bebunkert. Weitere LNG-Bunkervorgänge der Scheldt River im Elbehafen sind geplant.

Der zur Brunsbüttel Ports GmbH gehörende Elbehafen Brunsbüttel hat sich erneut als geeigneter LNG-Bunkerstandort erwiesen. Der unter belgischer Flagge fahrende und zur DEME Group gehörende Hopperbagger „Scheldt River“ wurde durch die Nauticor GmbH & Co. KG mit verflüssigtem Erdgas (Liquefied Natural Gas, LNG) bebunkert. Insgesamt 85 Tonnen LNG, angeliefert mit 5 LKW, hat der rund 116 m lange Saugbagger übernommen.

Die Experten von Nauticor, einem der führenden LNG-Anbieter für Schiffe, nutzen bei der Betankung ein bereits mehrfach erfolgreich eingesetztes Verfahren, bei dem die Betankung eines Schiffes parallel aus zwei LNG-Tankwagen erfolgt und der Betankungsvorgang so erheblich beschleunigt wird.

Mahinde Abeynaike, Geschäftsführer von Nauticor zeigte sich dementsprechend zuversichtlich: „Die Zusammenarbeit zwischen der Mannschaft von DEME, den Mitarbeitern des Hafens Brunsbüttel und unserem Team hat hervorragend funktioniert. Wir zeigen damit erneut, dass die Versorgung von größeren Schiffen mit LNG in Deutschland bereits heute Realität ist. Ab Ende dieses Jahres werden wir unser neues LNG-Betankungsschiff, das noch deutlich schnellere und umfangreichere Betankungen ermöglicht, nutzen können.“

Der Hopperbagger „Scheldt River“ führt derzeit im Auftrag des Wasser- und Schifffahrtsamtes Arbeiten auf der Unterelbe zwischen Cuxhaven und Wedel durch. Weitere LNG-Bebunkerungen des Schiffes im Brunsbütteler Elbehafen sind daher geplant. Damit wird erstmalig ein nachhaltiger Bedarf von LNG als Schiffstreibstoff an der Unterelbe zwischen Brunsbüttel und Hamburg generiert.

In weiten Teilen der Schifffahrtsbranche wird LNG als der Schiffstreibstoff der Zukunft gesehen. Durch die starke Emissionsreduzierung im Vergleich zu konventionellen Schiffstreibstoffen gilt das Flüssigerdgas als besonders umweltfreundlich. Durch den Einsatz von LNG kann eine Vielzahl an Emissionen insbesondere von Schwefel, Stickstoff, Rußpartikeln, sowie Kohlendioxid signifikant verringert werden.

Carsten Lorleberg, Projektleiter LNG der Brunsbüttel Ports betont: „Die Bebunkerung der Scheldt River im Elbehafen zeigt, dass sich LNG zunehmend in der Schifffahrt als alternativer und umweltfreundlicher Treibstoff etabliert und sich die Bunkervorgänge mit LNG zudem ohne Bedenken in den täglichen Hafenbetrieb integrieren lassen. Wir freuen uns, dass wir erneut die idealen Voraussetzungen des Elbehafens für LNG-Betankungen unter Beweis stellen konnten und unterstreichen damit unsere Ambitionen, gemeinsam mit unseren Partnern den Industrie- und Hafenstandort Brunsbüttel als führenden LNG-Standort, sowohl für Betankungen als auch für die industrielle Nutzung, in Deutschland zu entwickeln.“

In der Vergangenheit wurden im Elbehafen Brunsbüttel bereits die erstmalige Befüllung des LNG-Kesselwaggons der VTG sowie die truck-to-ship-Bebunkerung des Zementfrachters Ireland erfolgreich durchgeführt, so dass inzwischen sowohl der Brunsbüttel Ports, als auch dem Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein (LKN) als Genehmigungsbehörde umfangreiche Erfahrungen bei der Planung, Durchführung und Genehmigung von LNG-Verladungen im Elbehafen vorliegen. „Die Zusammenarbeit mit dem LKN bei der Vorbereitung solcher Aktivitäten ist vorbildlich“, betont Lorleberg.

Am Industrie- und Hafenstandort Brunsbüttel konkretisieren sich zudem die Planungen für das erste deutsche LNG-Importterminal. Gasunie LNG Holding B.V., Oiltanking GmbH und Vopak LNG Holding B.V. haben kürzlich das Joint Venture „German LNG Terminal GmbH“ gegründet. Zweck ist der Bau, Besitz und Betrieb eines Import-Terminals für verflüssigtes Erdgas in Norddeutschland. German LNG Terminal fokussiert sich derzeit auf den Standort Brunsbüttel. Die Nähe zum Hamburger Hafen sowie zu den in der Region ansässigen Industrieunternehmen bietet ein attraktives wirtschaftliches Umfeld. Durch den Nord-Ostsee-Kanal, der in Nachbarschaft des geplanten Terminals verläuft, sind die skandinavischen und baltischen Länder gut erreichbar. Das geplante Terminal eröffnet Möglichkeiten für eine Diversifizierung der Gasversorgungsquellen in Deutschland und erleichtert den Zugang zu LNG als emissionsarmer Treibstoffalternative für Schiffe und Lastkraftwagen.

Quelle und Foto: Brunsbüttel Ports und Nauticor

BDB KRITISIERT SPERRUNG DER LIEGESTELLE IN KÖLN



Jetzt meldet sich auch der BDB zu Wort: „Anfang Februar 2018 hat die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) die Festmacheinrichtungen an den Liegestellen am Rheinauhafen ersatzlos und ohne jede Vorankündigung zurückgebaut. Das alarmiert das Binnenschiffahrtsgewerbe ebenso wie die verladende Wirtschaft und die Industrie, denn diese Liegestellen am Rhein sind für die Schifffahrt und deren Kunden von großer Bedeutung: Hier machen durchschnittlich rund 3.500 Binnenschiffe pro Jahr fest.“

„Wir nehmen zur Kenntnis, dass die HGK die Poller und Ringe entfernt hat, weil es zu Beschädigungen an der Anlage gekommen ist, die überalterten Festmacheinrichtungen den Belastungen durch große Binnenschiffe nicht standhalten und eine Erneuerung wohl nicht ohne weiteres möglich ist. Die Beseitigung der Liegestellen stellt jedoch ein die internationale Binnenschiffahrt massiv beeinträchtigendes Problem dar, das weit über die lokale Betroffenheit vor Ort, z.B. für die Chemie- und Mineralölunternehmen im Großraum Köln, ausstrahlt: Rund 80 Mio. Tonnen Güter passieren per Binnenschiff den Raum Köln pro Jahr. Betroffen von der Beseitigung der Liegestelle am Rheinauhafen ist somit nicht nur der Verkehr zwischen Ober- und Niederrhein, sondern letztendlich auch der weitere Schiffsverkehr in andere Wasserstraßen wie etwa Mosel, Main, Neckar und Donau“, erklärt Martin Staats, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB).

„Folgender Vergleich verdeutlicht das Problem: Man stelle sich vor, an den Bundesautobahnen würde über mehrere 100 Kilometer jeder Lkw-Rastplatz ersatzlos geschlossen und den Fahrern jede Gelegenheit zur Pause genommen. Der umweltfreundliche Transport auf dem Wasser wird eine deutliche Verzögerung erfahren und deshalb in den Augen der Kundschaft massiv an Attraktivität verlieren, wenn Fahrtzeiten bereits viele Kilometer vor Erreichen des Fahrtzieles unterbrochen werden müssen, weil schlicht keine Liegestellen zur Verfügung stehen“, so Staats weiter.

Auf die Bedeutung dieser Liegestelle und auf die negativen Auswirkungen für die Industrie weist der BDB nun im Schulterschluss mit dem Verband der Chemischen Industrie NRW, dem Deutschen Seeverladerkomitee im BDI, dem Hafenverband BÖB und dem BDS-Binnenschiffahrt in einem gemeinsamen Schreiben an die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes hin. Gefordert wird, die Liegestellen so schnell wie möglich wieder in einen betriebsbereiten Zustand zu versetzen, ggf. durch das Setzen sog. Dalben an der Kaimauer.

Die Liegestellen am Rheinauhafen in Köln zählen zwischen Rheinland-Pfalz und der deutsch-niederländischen Grenze zu den letzten verbliebenen Möglichkeiten, um die Fahrt des Schiffes zu unterbrechen. In der Binnenschiffahrt gibt es Lenk- und Ruhezeiten, die eingehalten werden müssen. Liegestellen sind notwendig, um die erforderlichen, gesetzlich vorgeschriebenen Besatzungswechsel an Bord zu vollziehen. Auch für Arztbesuche, Einkäufe u.ä. sind Binnenschiffer auf solche Liegestellen angewiesen. Liegestellen sind schließlich wichtig, um Wartezeiten im Zusammenhang mit Be- und Entladeterminen an den Terminals und bei der verladenden Wirtschaft und Industrie zu überbrücken.

Quelle: BDB, Foto: Borutta / RVG