



Das Kanalgebiet ist das Hauptfahrgebiet der Tankschiffe der Reederei Christoph Burmester Luxembourg S.A.R.L.



SUT-Archiv

Trend nach Westen

Die zehn Schiffe der Reederei Christoph Burmester Luxembourg S.A.R.L. sind alle in Fahrt und haben in einem stabilen Marktumfeld gut zu tun. Mit den Stamm-Befrachtern laufen die Geschäfte vorbildlich, es sind aber auch einige Sondertransporte dazugekommen.

Das erste Halbjahr war solide und gut, die Tankschiff-Flotte transportierte in letzter Zeit mehr Ethanol und vor allem Biodiesel, die Mineralöle sind dagegen nach wie vor leicht rückläufig. Alles in allem ist das Gesamtbild stabil.

Es konnte einiges an Reparaturen und Wartungsarbeiten erledigt werden, unter anderem zwei Zwischenbesichtigungen und eine große Zehnjahres-Klasse. Das hat zwar die positiven Zahlen geschmälert, andererseits sind diese notwendigen Arbeiten nun gemacht, ohne dass dadurch ein Engpass entstanden ist. Zu dem

zufriedenstellenden ersten Halbjahr des Jahres kamen noch einige Sondertransporte, die sogar für ein erhöhtes Frachtaufkommen mit Destination Berlin sorgten, die eigentlich im Fahrgebiet der Reederei Burmester ansonsten gar nicht vorkommt.

Da mag die Stilllegung von 17 der 36 Anlagen der PCK-Raffinerie in Schwedt (Uckermark) eine Rolle gespielt haben. Diese Stilllegungen erfolgen alle vier Jahre und dienen der Prüfung, Reinigung und gegebenenfalls auch Reparatur der Anlagen. Die Anlagen waren dementsprechend von Mitte April bis Mitte Mai



abgeschaltet. In dieser Zeit konnte das Werk nur gedrosselt weiterproduzieren. Christian Büchting, geschäftsführender Inhaber der Reederei, will aber auch nicht ausschließen, dass die Auswirkungen des Russland-Embargos mitverantwortlich für den erhöhten Transportbedarf von den Seehäfen nach Berlin waren.

Ähnlich verhielt es sich mit der Großrevision der BP-Raffinerie, die ebenfalls im April des Jahres anstand und die alle fünf Jahre ansteht. Während der Abschaltung erfolgen die TÜV-Überprüfungen und -Abnahmen und Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen werden ausgeführt. Zudem wird die Großrevision beziehungsweise der Stillstand genutzt, um in den Anlagen Veränderungen oder Umbauten zu realisieren, die vor allem der Sicherheit, der Energieeinsparung sowie der Wirtschaftlichkeit des Standortes dienen. Um die Ausfälle in Lingen zu kompensieren, nahm die BP zwei Burmester-Schiffe für etwas mehr als zwei Monate in Time-Charter.

Ware verlagert sich in die Westhäfen

Ansonsten liefen die üblichen Relationen von Hamburg und den ARA-Häfen. Wobei ein Schiff fest auf dem Rhein fährt und die anderen überwiegend im Kanalnetz. Doch auch bei diesen Routen stellt Christian Büchting eine schleichende Änderung fest: Die Transporte ab Hamburg haben sich verteuert, weil hier der Produktpreis signifikant gestiegen ist. Das hat eine Verlagerung der Transportgüter auf die Westhäfen zur Folge, weil nun die meiste

Importware über die ARA-Häfen angeliefert wird, sodass der Hauptteil der Burmester-Flotte vermehrt die Westhäfen anfährt. Ausnahme bildet ein festes Time-Charter-Schiff, das vom Hamburger Hafen nach Hannover fährt. Die klassischen Destinationen aus dem Hamburger Hafen, Hannover, Magdeburg, Braunschweig und Salzgitter bedient Burmester derzeit aber eben auch aus den Westhäfen. Das Verlagerungsvolumen betrage derzeit etwa 25 Prozent. Inwieweit diese Entwicklung von Dauer ist, kann Christian Büchting noch nicht abschätzen.

Hamburger Hafen in der Kritik

Allerdings gibt es zu bedenken, dass Hamburg sich den Ruf erarbeitet hat, teuer und unzuverlässig zu sein: „Vieles ist veraltet, es wird nicht investiert, die Infrastruktur funktioniert nicht zufriedenstellend, die Dalben und Spundwände sind marode. Das Schiffshebewerk in Scharnebeck ist schon zum Synonym für Dysfunktionalität geworden. Hinzu kommt, dass wir, wenn wir Hamburg mal längere Zeit nicht angefahren haben, gezwungen sind, einen teuren Hafenlotsen zu nehmen, obwohl das für unsere erfahrenen Schiffsführer nicht nötig wäre. Überhaupt kostet Hamburg zu viel für das, was man am Ende bekommt. Das macht den Hafen Hamburg auch für uns sehr unattraktiv. Hinzu kommt die permanente Überlastung der Verkehrswege rund um den Hafen Hamburg. Von Revierfahrten und den großen Seereedereien will ich gar nicht erst anfangen“, moniert Christian Büchting.

Anzeige

CHRISTOPH BURMESTER

Wir bedanken uns bei unserem Team für die
großartige Arbeit in diesen besonderen Zeiten.





Tank- und Frachtschiffahrt
C. Burmester S.à.r.l.
54A, route de Remich
L-5442 Roedt

info@burmester.lu
Tel. +352 26 20 35 51
Fax +352 26 20 35 52

Mobil: (+49) (0)172 4 03 56 55
Mobil: +352 6 91 89 07 57



Martin Heying

Christian Büchting ist der geschäftsführende Inhaber der Reederei Christoph Burmester Luxembourg S.A.R.L.

der die Entwicklung in Deutschlands selbsternanntem „Tor zur Welt“ sehr bedauert: „Die Realität ist leider, dass Hamburg deutlich hinter die Westhäfen zurückfällt. Jahrelang hatten wir immer noch leichte Steigerungen in Hamburg, doch jetzt fängt es an zu kippen.“

Verkehrsverlagerung mit der Binnenschifffahrt

Auch die Fokussierung der Politik auf die Schiene, wenn es um Verkehrsverlagerung geht, sieht Christian Büchting kritisch: „Ich bleib mal bei den Produkten, die wir fahren, also allen Formen mineralischer Öle. Allein die Menge, die auf der Straße unterwegs ist, kann die Eisenbahn nicht komplett übernehmen. Gerät die Binnenschifffahrt in Schwierigkeiten, ist es auf lange Sicht auch nicht möglich, diese Mengen zu übernehmen. Am besten funktioniert die vernünftige Verteilung auf die Verkehrsträger: hohe Mengen auf das Schiff. Da, wo keine Wasserwege hinführen, läuft

der Transport über die Eisenbahn und auf der letzten Meile per Lkw. So würde die Verkehrsverlagerung funktionieren. Aber dazu bräuchte man einen politischen Willen, dem ein Konzept zugrunde liegt, statt einer nicht nachvollziehbaren Benachteiligung der Binnenschifffahrt“, verdeutlicht er.

Fachkräftemangel und Bürokratie

Die Flotte will Christian Büchting aktuell auch nicht vergrößern, obwohl ausreichend Aufträge da wären, um noch Schiffe in die Flotte aufzunehmen: „Es geht nicht mal um Neubauten. Mir werden immer wieder Schiffe angeboten, aber abgesehen von der widrigen Lage für die Binnenschifffahrt, fehlt dafür schlicht das Fahrpersonal, vor allem Schiffsführer sind Mangelware“, beschreibt Christian Büchting die Situation. Der Versuch über eine Aushilfe per Zeitarbeit verlief auch nicht zu seiner Zufriedenheit.

Eine Schifffahrt per Fernsteuerung, wie sie das Unternehmen Seafar anbietet, findet er auch für sein Unternehmen denkbar. Denn auch die Reederei Burmester ist wahrscheinlich langfristig vom Fachkräftemangel betroffen. Christian Büchting findet aber auch, dass viel bei diesem Problem hausgemacht ist: „Abschlüsse werden nicht anerkannt, wir müssen aufwendig nachschulen oder sogar die komplette Ausbildung neu machen, die Arbeitskräfte kommen zu uns in ein Hochsteuersystem, welches das Einkommen massiv schmälert, die Sprache zu lernen wächst sich zu einer Bürokratie-Schlacht aus statt zu einem funktionierenden Kommunikationsmittel. Da müssen wir uns nicht wundern, wenn gute Arbeitskräfte gar nicht zu uns kommen wollen“, macht er klar, „und diese Form abweisender Bürokratie finden wir auch im Bereich Förderungen. Es macht selbst für mich als Reeder kaum Sinn, mich in die Schlacht um Fördermittel zu stürzen und gegebenenfalls über Monate hinweg Geld und Kräfte zu binden. Denn die Anträge sind enorm aufwendig und werden nicht schnell beschieden“, kritisiert er.

Martin Heying



SUT-Archiv

Die Reederei Burmester ist schon seit Jahrzehnten in der Tankschifffahrt unterwegs. Inzwischen überwiegen die Sunrise-Tanker in der Flotte.