



Martin Heying

Schulterschluss in Sicht?

Im Februar veranstaltete das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (spc) sein erstes Forum Massengut (Bulk). Die klassischen Massengütermengen sinken und die Energiewende schreitet voran. Zu diesem Transformationsprozess berichteten Vertreter aus Industrie und Wirtschaft.

Der spc-Vorstandsvorsitzende Wolfgang Nowak konnte in der Bonner Dependence des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zum ersten Forum Massengut des spc rund 100 Gäste begrüßen. Er stellte dabei die Bedeutung des Massengüterverkehrs für die Binnenschifffahrt heraus: Über 85 Prozent des Ladungsaufkommens auf den deutschen Binnenwasserstraßen sind trockene oder flüssige Massengüter.

Nun führt die Energiewende zu gravierenden Veränderungen und stellt eine große Herausforderung für die Binnenschifffahrt und Häfen dar. Klassische Ladungsgüter werden an Bedeutung verlieren, neue werden hinzukommen. Ziel des Forums war es hervorzuheben, wie wichtig heute und in Zukunft leistungsfähige Wasserstraßen und Häfen sind, gerade

wegen dieser Veränderungen für den Industriestandort Deutschland.

„Es geht um weit mehr als nur um neue Ladungsmengen für die Binnenschifffahrt“, so Moderator Markus Nölke, der bei diesem Forum letztmalig als Geschäftsführer des spc in Erscheinung trat (lesen Sie dazu auch die Seiten 60 und 61). „Es geht um nicht viel weniger als die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Deutschland. Wir haben in Deutschland Schwerindustrie mit Tausenden von Arbeitsplätzen, die eine zentrale Rolle für die Entwicklung ganzer Regionen spielen und die auf leistungsfähige und zuverlässige Wasserstraßen und die Binnenschifffahrt angewiesen sind. Für diese Unternehmen – beispielhaft aus dem chemischen Sektor, dem Bergbau oder der Stahlindustrie – ist der Lkw keine Alternative zur Binnenschifffahrt. Es gilt



Martin Heying

Wolfgang Nowak.



Martin Heying

Carsten Schmücker, Philipp Möller, Markus Nölke, Fabian Gerdes.

„zudem weiter und noch mehr Güter auf die Wasser- oder Schienenwege zu verlagern“, so Markus Nölke weiter.

Die Verlagerer

Für Carsten Schmücker von der Lanxess Deutschland GmbH, einem Produzenten für Spezialchemie, ist der Transport über das Binnenschiff besonders interessant. Sicherheit und die Reduktion von Treibhausgasen, um ihre grüne Agenda zu erreichen, habe für Lanxess oberste Priorität. Zum einen sei die Fracht seines Unternehmens häufig Gefahrgut und somit auf einem Schiff sicherer als auf einem Lkw. Zum anderen trage der Verkehrsträger Binnenschiff schon heute zur Reduktion von Treibhausgasen bei und biete mehrere Optionen für eine technisch umsetzbare Klimaneutralität. „Die Binnenschifffahrt ist ein wichtiger Faktor für die Wettbewerbsfähigkeit der chemischen Industrie in Deutschland“, sagte Carsten Schmücker im Rahmen seines Vortrags.

Umweltschutz und Nachhaltigkeit stehen auch beim Bergbau im Fokus. Philipp Möller, Vice President Logistics K+S Gruppe, berichtete, dass aufgrund der Lage der Abbaugelände in seinem Unternehmen die Bahn 49 Prozent des anfallenden Massenguts abtransportiert. In der weiteren Logistikkette fallen immerhin gut zehn Prozent auf das Binnenschiff. Allerdings sei keiner der beiden Verkehrsträger problemfrei. So seien bei der Bahn die langsame Umsetzung von Infrastrukturprojekten, die Streichung von Neubauprojekten und Streiks problematisch. In der Binnenschifffahrt gebe es Infrastrukturprobleme, zu wenig Frachtraum und zu wenig Neubauten, vor allem im Bereich kleinerer Binnenschiffe bzw. kanalgängiger Binnenschiffe. Diese Probleme gelte es zu lösen, denn „Binnenschiff und Bahn sind und bleiben ein elementarer Bestandteil unserer Logistikkette. Nicht nur um die Mengen zu bewegen, sondern auch um die CO₂-Ziele nachhaltig zu erreichen“, erklärte Philipp Möller. Sein Fazit war: „Ziel für uns als Bergbauunternehmen

Anzeige








Dienstleistung aus einer Hand
Mit diesem Konzept ist die Hafenverwaltung Kehl in allen wichtigen Bereichen für über 100 Unter-

Umschlag und Lagerei Bündelung der Verkehrsträger Schiff/Bahn/Lkw	Vermietung und Verpachtung Gewerbe- und Industrieflächen
---	--

nehmen im 320 Hektar großen Industriegebiet Rheinhafen Kehl tätig. Kompetent, kundennah und erfolgreich. Wann legen Sie bei uns an?

Versorgung Trinkwasser, Vorhalten der Kanalisation	Beratung Organisation Behördenclearing kundennah, kompetent
--	---

Hafenverwaltung Kehl · Hafenstraße 19 · 77694 Kehl · Telefon: +49 (0)7851 897-0 · E-Mail: info@hafen-kehl.de · www.hafen-kehl.de



Martin Heying

Volker Molz, Markus Nölke, Dirk Gemmer.

wird es auch in Zukunft sein, die Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff optimal in unsere Supply Chain einzubinden. Hierfür bedarf es allerdings einer durchgängigen Verfügbarkeit aller Ressourcen, um weiterhin zusätzliche Mengen auf diese Verkehrsträger zu allokalieren.“

Die Salzgitter Flachstahl GmbH hat das Ziel einer CO₂-neutralen Stahlproduktion. Einen Beitrag dazu leistet die Logistik. Fabian Gerdes, Leiter Kundenlogistik Salzgitter Flachstahl GmbH, hält hierfür „das Binnenschiff unerlässlich für eine nachhaltige und resiliente Transportkette“. Die Herausforderung dabei sei, dass das Güterverkehrsaufkommen bei gleichzeitig sinkenden Kapazitäten drastisch steige – nicht nur auf dem Wasser. Wasserseitiger Grund für die Verknappung des Laderaums sei der Rückgang kleiner deutscher Trockengüterschiffe mit einem Tonnagevermögen von weniger als 1.500 Tonnen bzw. kanalgängigen Trockengüterschiffen, eine Überalterung der Binnenschiffe sowie zu wenig Investitionen in den Neubau der Flotte. „Die Lösung hier liegt in der Zusammenarbeit von Verladern und Schifffahrtsunternehmen, beispielsweise in Form von langfristigen Verträgen“, so Fabian Gerdes weiter. Gleichwohl hält er eine gute Verbindung zwischen allen Verkehrsträgern, also Wasserstraße, Schiene und Straße, für essenziell. Aber ohne die Politik gehe es nicht. Daher wünsche er sich von ihr ein klares Bekenntnis zur Wasserstraße und zur Binnenschifffahrt, Investition in die Infrastruktur und Verlässlichkeit, Förderungsprogramme für Schiffsneubau und private Infrastruktur und Digitalisierungsprojekte sowie eine Imageverbesserung der Binnenschifffahrt.

Die Transporteure

Die Bedeutung der Wasserstraße für Massenguttransporte aus Sicht der Binnenschifffahrt beleuchtete Dirk Gemmer, Geschäftsführer Rhenus Transport GmbH & Co. KG. „In Zukunft wird sich die Binnenschifffahrt noch stärker als umweltfreundlicher und leistungsstarker Verkehrsträger und als Partner der Kundschaft und der Politik einbringen.“ Auch wenn ein Rückgang der klassischen Massengüter zu erwarten ist, so sieht er beispielsweise Hot Briquetted Iron (HBI) und Direct Reduced Iron (DRI) als Ersatz für herkömmliche Eisenerzprodukte, Biomasse und steigende Containertransporte als Wachstumspotenziale für die Binnenschifffahrt. Langfristig

werde sich wieder das auf aktuellem Niveau einpendeln. Rhenus investiert daher in den Neubau von Schiffen genauso wie in die Modernisierung seiner bestehenden Flotte. Zudem fordert Gemmer: „Zur Stärkung der Binnenschifffahrt am Güterverkehrsmarkt brauchen wir eine hohe Verfügbarkeit leistungsfähiger Binnenwasserstraßen, eine moderne, klimaneutrale Binnenschifffahrtsflotte und eine starke Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) mit weiterhin motivierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern – vor allem aber ein klares Bekenntnis der Politik zur Binnenschifffahrt!“

Die Binnenhäfen

Als Beispiel für die Herausforderungen für die Binnenhäfen sprach der Hafenchef des Oberrheinhafens Kehl. Der größte Kunde für Massengut im Hafen Kehl seien die Badischen Stahlwerke (BSW), die per Binnenschiff hauptsächlich Schrott und Kohle umschlagen. Den Kohle-Umschlag werde er noch im Lauf dieses Jahres einstellen, kündigte er an. Um den Wegfall zu kompensieren, müsse eine neue Strategie entwickelt werden: „Der Hafen Kehl steht nicht zuletzt aufgrund seiner geografischen Situation beim Thema Massengut vor großen Herausforderungen und ist in einem Transformationsprozess. Diesem begegnen wir u. a. durch eine Kooperation mit dem gegenüberliegenden Hafen Straßburg“, so Volker Molz, Hafendirektor in Kehl. Hier sei vor allem die gemeinsame Entwicklung der Schieneninfrastruktur von essenzieller Bedeutung. Davon würden am Ende auch die wasserseitigen Transporte profitieren, so Volker Molz.

H₂ als Massengut der Zukunft?

Im zweiten Teil der Veranstaltung ging es um die Frage, ob Wasserstoff als neues Massengut der Zukunft dienen kann. Ist er der Schlüssel zur Energiewende? Er bietet zahlreiche Vorteile wie eine hohe Energiedichte, ist leicht transportierbar und speicherbar. Aber er ist auch Gefahrgut und kann somit nicht überall einfach produziert oder gelagert werden. Zudem wird er, sollte er der Energieträger der Zukunft sein, in sehr großen Mengen benötigt, und muss en gros über Pipelines transportiert werden.

Für die Binnenschifffahrt und die Häfen ist in diesem Fall der Transport und die Lagerung von Wasserstoffderivaten wie



Martin Heying

Daniel Sorger, Markus Banger, Matthias Fett, Steffen Bauer, Markus Nölke.



Ammoniak wahrscheinlich. Davon geht Markus Bangen, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG (duisport) aus und hat mit seinem Team den Hafen als Energie-Hub positioniert. duisport hat schon mit Projekten wie dem Auf- und Ausbau von Tanklagerkapazitäten (Methanol, Ammoniak und CO₂), dem Aufbau einer Terminal-Infrastruktur für grüne Energieträger, der Errichtung eines Elektrolyseurs zur Versorgung u. a. des Straßengüter- und Personenindividualverkehrs sowie dem Aufbau einer Wasserstoff-Bunkerinfrastruktur zur Versorgung der Binnenschifffahrt begonnen. Für Markus Bangen ist klar: „Wasserstoff und die grüne Transformation bieten enorme Chancen für die Binnenschifffahrt.“ Das Fazit seines Vortrages ist: Der prognostizierte Energiebedarf macht Wasserstoff und dessen Derivate zum neuen Massengut der Zukunft. Die Binnenschifffahrt hat dabei das Potenzial, mittelfristig zur tragenden Säule der Energieversorgung der Zukunft zu werden. Hierzu ist der konsequente und kurzfristige Ausbau der Wasserstraßeninfrastruktur, der Infrastruktur in den Häfen sowie der Aufbau von Flottenkapazitäten unmittelbar von entscheidender Bedeutung. Gleichwohl ist für Bangen auch traditionelles Massengut, wie zum Beispiel Baustoffe, Recyclingmaterial, Biomasse, Treibstoffe und Stahl, weiter von großer Bedeutung.

Steffen Bauer, Vorsitzender der Geschäftsführung HGK Shipping GmbH, thematisierte ebenfalls den Ladungsrückgang in der Binnenschifffahrt, auch ohne die Energiewende. Zum Vergleich: Wurden 2015 noch 221 Millionen Tonnen über die bundesdeutschen Wasserstraßen transportiert, waren es 2023 nur noch 180 Millionen Tonnen. Gleichzeitig wurden und werden viele Schiffe aus Altersgründen abgewrackt und rund ein Drittel der Schiffsführer sind über 55 Jahre alt. Die Herausforderungen lägen also nicht nur in der Kompensation des Massengutverlustes und der Frage, ob Wasserstoff diesen ersetzen könne, verdeutlichte Steffen Bauer. Vielmehr müsse sich die gesamte Branche neu und zukunftsfähig aufstellen, beispielsweise durch die Investitionen in moderne, CO₂ reduzierte Schiffe, Niedrigwasser fähige Schiffe und die Digitalisierung. In der Energiewende sieht er Möglichkeiten: „Die Energietransformation schafft neue Gütersegmente und stellt eine Chance für die Branche dar.“ Bauer sieht neue Güter wie Wasserstoff, H₂-Derivate, synthetische Kraftstoffe, Biomasse oder Windkraft als Kompensation für fossile Energieträger wie Kohle oder Mineralöl. Diese neuen Güter benötigten angepasste Supply Chains. Als Redundanz zur Pipeline und insbesondere im Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft entstünden hier Potenziale für die Binnenschifffahrt“, resümierte der Chef der HGK Shipping.

Nicht überall liegt jedoch eine Pipeline oder ein Hafen, an dem der Wasserstoff umgeschlagen werden kann. Hier kommt die Bahn als sinnvolle und umweltschonende Ergänzung ins Spiel. Sie kann in der Fläche durchdacht ergänzen. „Die Rollende Pipeline für Wasserstofftransport auf der Schiene ist in Verbindung mit dem (Binnen-)Schifftransport eine strategisch notwendige Option zur Verteilung an die heterogenen Verbraucher. Pilottransporte heute stellen die Weiche, um das Potenzial dieser Verkehrsträger in Zukunft zu nutzen“, so Daniel Sorger, Manager SRP Consulting AG, und Matthias Fett, Leiter Marktplanung und -entwicklung InfraGO AG.

Wolfgang Nowak lobte abschließend: „Alle Referenten vermittelten eine positive und optimistische Grundstimmung. Es



Martin Heying

Das Bulk Forum des spc war gut besucht.

gab vor allem seitens der Industrie ein klares Bekenntnis, den Schulterschluss mit der Binnenschifffahrt in Bezug auf Vertragslaufzeiten, Mengenzusagen und auch Kooperationen zu suchen.“ Für ihn sei das der richtige Weg, der die Binnenschifffahrt weiterbringen und es ermöglichen werde, den aktuellen Transformationsprozess mit den notwendigen Investitionen in die Flotte zu bewältigen. Politik und Verwaltung seien eingeladen, diesen Prozess gemeinsam zu begleiten und zu gestalten.

Martin Heying

Anzeige

Wer auch immer gerade streikt.
Wir liefern.



GUT. GÜTER. **MSG.**

www.msgeg.de

