



Der Weg für die Zukunft

Einen Reachstacker zu elektrifizieren stellt einen komplexen Vorgang dar. SUT sprach mit Ralf Gowin, Country Manager bei Konecranes für Lifttrucks in Deutschland, über Wege und Ziele einer nachhaltigen Energiewende im Logistiksektor.



Konecranes

Bis zum Jahr 2026 möchte der Reachstacker-Experte Konecranes sein gesamtes Portfolio elektrifizieren.

Der Experte für den Materialumschlag, Konecranes, hat große Ziele für die kommenden Jahre. Bis zum Jahr 2030 strebt das international tätige Unternehmen einen kohlenstoffneutralen eigenen Betrieb an, während anfallende absolute Emissionen um 50 Prozent reduziert werden sollen. Um diese Ziele zu erreichen, elektrifiziert Konecranes bereits bis 2026 sein gesamtes Produktangebot im Segment Port Solutions. Dazu zählen unter anderem Hafenmobilkranen und Reachstacker. Im Fall der mobilen Hafenkrane ist der vollelektrische Betrieb über das Hafenstromnetz in Kombination mit einem On-Board-Batteriepack möglich. Darüber hinaus speist das Rekuperationssystem bei jeder Abwärts- oder Bremsbewegung Strom in den Stromkreis des Krans und sogar ins Hafenstromnetz zurück. Für seine ambitionierten Klimaschutzziele gewann Konecranes zuletzt den Deutschen Nachhaltigkeitspreis 2024 in der Kategorie Hebe- und Fördertechnik. Im Interview mit Ralf Gowin, Country Manager bei Konecranes für Lifttrucks in Deutschland, sprach SUT über die aktuellen Projekte des Umschlagexperten mit Blick auf die kommenden Jahre.

SUT: Herr Gowin, geben Sie mir einen kurzen Einblick in die Entwicklungen des Jahres 2023 und Anfang 2024?

Ralf Gowin: Auch wenn wir hinsichtlich der Marktentwicklungen im Jahr 2023 grundsätzlich etwas verhalten waren, konnten wir mit dem Endspurt zum Jahresende unsere Ziele erreichen.

Das erste Quartal des Jahres 2024 war sehr erfreulich. Mit dem Beginn des zweiten Quartals 2024 nahm die Projektlage wieder spürbar ab. Dass es in der Nachfrage immer auch Hoch- und Tiefphasen gibt, ist ganz normal. Daher sind wir froh, dass wir das erste Quartal so positiv abschließen konnten und uns damit einen guten Puffer geschaffen haben.

SUT: Können Sie mir sagen, womit dieser rückgehende Trend bei den Aufträgen zum zweiten Quartal in Verbindung stehen könnte?

Ralf Gowin: Wir haben eine Abschwächung der gesamten Weltwirtschaft im Allgemeinen. Hinzu kommen Unsicherheiten, die den deutschen Binnenmarkt betreffen, und nach wie vor stagnierende Containerbewegungen. Diese Gemengelage schwächt auch den Markt, egal in welchem Bereich. Ich weiß nicht, ob es richtig ist von einer größeren Krise zu sprechen, aber die Absatzprobleme in vielen Bereichen unserer Wirtschaft sind deutlich spürbar.

SUT: Welche Projekte planen Sie in der nächsten Zeit?

Ralf Gowin: In den See- und Binnenhäfen werden wir in den nächsten fünf Monaten Spezialmaschinen ausliefern, die aus technischer Sicht besonders interessant sind. Zu einem überwiegenden Teil handelt es sich dabei um Reachstacker aus unserer HVT-Serie und damit aus dem Bereich „Eco-Lifting“.

SUT: Es geht dabei um die grüne Transformation der Häfen?

Ralf Gowin: Hundertprozentig, ja. Deutlich mehr als die Hälfte unserer ausgelieferten Reachstacker sind Maschinen mit neuer Antriebstechnologie, mit der wir deutlich an Treibstoff und damit auch CO₂-Emissionen einsparen. Von diesen Maschinen haben wir bereits einige ausgeliefert, aber durch die Aufträge aus dem letzten Jahr ist es so, dass wir nun deutlich mehr dieser Maschinen im Markt platzieren. Und das ist natürlich eine sehr gute Entwicklung.

SUT: Gleichzeitig schreiten Sie im Bereich der Elektrifizierung gut voran. Welchen Plan verfolgen Sie dabei?

Ralf Gowin: Aktuell steht bei Konecranes die Elektrifizierung unseres gesamten Portfolios auf dem Plan. Ganz klare Maßgabe und Ziel ist es, bis Ende 2026 all unsere Produkte elektrifiziert zu haben, inklusive der Großgeräte, wie Reachstacker. Seit rund zwei Jahren haben wir, was Elektrogeräte betrifft, unsere Medium Range mit 10 bis 18 Tonnen am Start. Seit April 2024 haben wir darüber hinaus unsere Geräte bis 25 Tonnen im Grunde so weit fertig, dass wir sie anbieten und verkaufen können. Da auch parallel einiges angepasst werden muss, wie zum





Beispiel Infrastrukturmaßnahmen für optimale Lademöglichkeiten, bewegen wir uns aus unserer Perspektive in einem guten zeitlichen Rahmen.

SUT: Halten Sie sich derzeit dennoch verschiedene Möglichkeiten im Bereich alternativer Antriebe offen und welche Signale senden Ihnen diesbezüglich Ihre Kunden?

Ralf Gowin: Derzeit befinden wir uns in einer Phase, in der wir noch an verschiedenen Stellen mit verschiedenen Möglichkeiten testen. Im Hamburger Hafen zum Beispiel wird das HVO-Thema, also Dieselsersatz in Form von hydriertem Pflanzenöl, stark vorangetrieben. Im Bereich der elektrischen Reachstacker haben wir Anfragen aus allen möglichen Bereichen, die uns motivieren diese Produkte auf den Markt zu bringen. Gleichzeitig ist der Umfang dieser Anfragen noch nicht auf dem Level wie bei den HVT-Geräten. Einen Reachstacker zu elektrifizieren ist eine komplexe Angelegenheit und zu den Herausforderungen, die wir in Deutschland und auch in anderen Ländern haben, zählt die Ladeinfrastruktur. Es benötigt sehr große Kapazitäten an Strom mittels geeigneter Ladestationen, um so große Maschinen wie Reachstacker wirtschaftlich und effizient mit Energie zu versorgen – also eine Aufgabe nicht nur für Gerätehersteller wie uns, sondern auch für Terminalbetreiber. Der Kunde ist an der Stelle also noch verhalten, da diese Technologie auch deutlich mehr Geld kostet. Auf der anderen Seite werden unsere fahrerlosen Transportfahrzeuge so gut wie nur

noch mit Batterietechnologie ausgeliefert, und unsere Hafemobilkrane mit externer Stromspeisung sind immer mehr gefragt. Grundsätzlich ist die Elektrifizierung also der Weg für die Zukunft.

SUT: Wie schreitet das Thema Elektrifizierung aus Ihrer Sicht im Allgemeinen voran?

Ralf Gowin: Um ehrlich zu sein, nicht so schnell, wie wir uns das als Gerätelieferant wünschen würden. Die Maschinentechnologie ist grundsätzlich da, bedingt jedoch die notwendige Ladeinfrastruktur, deren Auf- und Ausbau noch nicht so schnell voranschreitet. In den relevanten Foren und Ausschüssen zum Thema Energiewende diskutieren wir gemeinsam neben der Maschinentechnik vielmehr die Frage: Wie kriegt man die Ladeinfrastruktur auf das Terminal und den Strom in die Maschine.

SUT: Was erachten Sie als größte Schwierigkeit, diese Infrastruktur in die Häfen und Terminals zu bekommen?

Ralf Gowin: Zum einen die Verfügbarkeit der Energie und zum anderen die Tatsache, dass die baulichen Maßnahmen der benötigten Infrastruktur eine riesige Investition sind. Wir sind der Meinung, dass solche Maßnahmen eigentlich nur möglich sind, wenn sie gefördert werden. Die Förderungen sind zuletzt jedoch eher zurück- als hochgefahren. Das ist ein großes Problem, da mittlere und kleine Betriebe bei solchen Investitionen meistens aussteigen.

Sarah Kuhn

Anzeige



Kadlec & Brödlin GmbH

SCHIFFSELEKTRIK | ELEKTRONIK
KOMMUNIKATION | NAVIGATION

**Bis zu 80% Förderung für
automatische Bahnführungssysteme...**



argonics
argoTrackPilot



ALPHATRON
AlphaRiverTrackPilot

...und Brückenanfahrwarnsysteme

Bridgescout®
by SENSORMARITIME

Krausstraße 21
47119 Duisburg
www.kadlec-broedlin.de

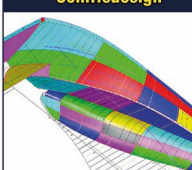
Tel.: +49 (0) 203 / 47 995 -0
Fax : +49 (0) 203 / 47 995 -10
info@kadlec-broedlin.de

VOS Kaiser GmbH & BING Kaiser

east - west connections

+49 (0) 170 35 73 922
info@bingvoskaiser.de
www.bingvoskaiser.de

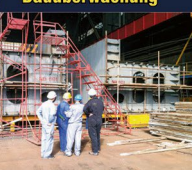
Schiffsdesign
Zeichnungen für Binnenschiffe
Bauüberwachung



Neubau Kaskos für Binnenschiffe



Rohrsysteme



Propellerdüsen



Schiffsausrüstung



