



Heying

Geht da noch mehr?

Manche Themen sind es wert, sie aus mehreren Perspektiven zu beleuchten. Vor dem Hintergrund unserer aktuellen Klimaziele liegt uns dabei eines besonders am Herzen: Die Verlagerung von Groß- und Schwertransporten (GST) auf die Wasserstraße und Schiene. SUT startet daher erstmals mit einer GST-Serie.

Die Nutzung von Wasserstraßen für GST-Transporte geht mit einer langen Reihe an Vorteilen einher. Denn neben der Entlastung von Straßenlogistikern und -infrastruktur, können auf diesem Weg auch große Mengen an CO₂ eingespart werden. Branchenakteure aus der Binnenschifffahrt verdeutlichen zudem immer wieder, dass die notwendigen Kapazitäten vorhanden seien.

„Warum dann nicht gleich so?“, könnte man sich an dieser Stelle fragen. Obwohl der Wille hin zu einer wasserseitigen Verlagerung und der besseren Vernetzung von Ver-

kehrsträgern da ist, sieht die Realität noch anders aus. Aufwendige Genehmigungsverfahren nehmen im GST-Diskurs genauso viel Raum ein wie der ermüdende Investitionsmangel in eine leistungsfähigere Infrastruktur. Trotzdem sind bereits einige Unternehmen hinterher, neue Konzepte auszutesten – zum Beispiel bei der Etablierung neuer GST-Liniendienste. Die neue GST-Serie bietet Platz für unterschiedliche Blickwinkel, neue Ideen, konkrete Praxisbeispiele, aber auch Kritik. Wir freuen uns darüber, diesen frischen Input mit Ihnen zu teilen.

Sarah Kuhn

Bildquelle: Ull Deckpicture alliance



Lippenkenntnisse

Schiffe zählen zu den umweltfreundlichsten Verkehrsträgern. Ein Umstieg bei Großraum- und Schwerlasttransporten (GST) auf die Wasserstraße ist daher ein wichtiger Baustein, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Außer Ankündigungen und Einzelförderungen passiert bislang nichts.

Zwei Jahre ist es her, dass das Bundeskabinett im Rahmen des Klimaschutz-Sofortprogramms 10 Millionen Euro für die Verlagerung von GST von der Straße aufs Wasser bereitstellte. Angesichts der Größe und der potenziellen Wichtigkeit des Projektes ist das nicht mehr als ein Tropfen auf den heißen Stein. Dass es Potenziale gibt, wissen Praktiker schon lange – bestätigt vom damals veröffentlichten Schlussbericht „Verlagerung von GST von der Straße auf den Wasserweg und Schiene“ der gleichnamigen Arbeitsgruppe. Die wurde vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) ins Leben gerufen und analysierte vor allem drei Handlungsfelder, an denen man ansetzen müsste, um künftig mehr GST auf die schiffbaren Flüsse und Kanäle zu bekommen.

Primär sollten die Genehmigungsverfahren optimiert werden, um Binnenschiffe besser in die Transportketten zu integrieren.

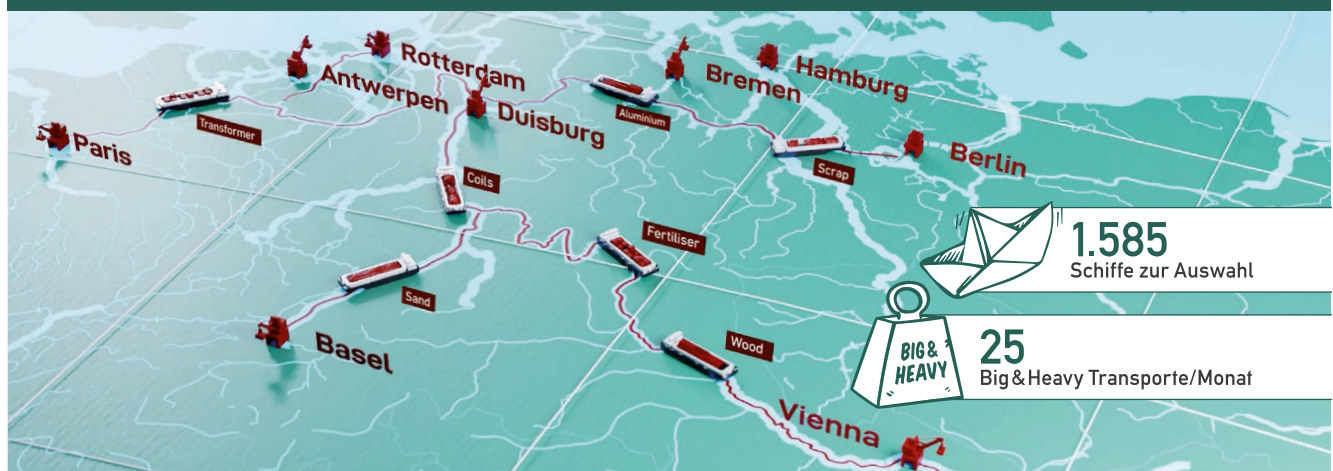
Das sollte passieren, indem Wasserstraßen und Häfen in die Software des Verfahrensmanagements für Großraum- und Schwertransporte (VEMAGS) integriert werden sollten. Bis heute bewegt man sich nicht nur in der Darstellung im Konjunktiv. Passiert ist nicht viel. Fragt man Praktiker, so ist zu vernehmen, dass eben genau diese Praktiker nicht befragt wurden. Statt die dort bereits vorhandenen Daten zu nutzen und zu aktualisieren, gehen das Ministerium bzw. die beauftragten Behörden einen eigenen Weg. VEMAGS ist aktuell noch nicht mal in der Lage die Genehmigung von Straßentransporten im gewünschten Maß zu erleichtern, geschweige denn neue Logistiktösungen zu unterstützen.

Auch vom „multimodalen Routenplaner“, den das BMDV auf den Weg bringen wollte, um mögliche Transportrouten auf Straße, Schiene und Wasser sinnvoll zu verknüpfen, ist wenig

Anzeige


www.bargelink.com


GST GEHÖREN AUF'S WASSER



LEISE, SICHER, ZUVERLÄSSIG, EFFIZIENT UND GENEHMIGUNGS-/BEGLEITUNGSFREI

Fischerstr. 4A, 46509 Xanten, Germany

+49 28 01 - 98 47 30

+31 6 10 02 91 44 (Helpdesk NL)

info@bargelink.com



bayernhafen Passau/M. Ziegler

Indem mehr GST auf die Wasserstraße gebracht wird, kommt man auch den Klimazielen um einiges näher.

in die Praxis umgesetzt. Neben der vereinfachten Genehmigung sollte es zudem finanzielle Anreize geben – „für den Um- oder Neubau von Fahrzeugen, die Schaffung von Shuttleverkehren oder eines digitalen Marktplatzes für Binnenschiffer“, wie das BMDV großspurig ankündigte. Auch da hört man von den Praktikern, dass diese Anreize nicht annähernd so groß wären, als dass man sich ernsthaft Gedanken machen würde, den Verkehrsträger zu wechseln. Und Fakt ist nun mal auch, dass sich Verlagerer den günstigsten Weg suchen. Und der führt aktuell mehrheitlich über die Straße.

Zauberwort Nummer drei bei der gewünschten Verlagerung waren „Mikrokorridore“. Die sollten Standardrouten zu Häfen ausweisen, welche die Transportdienstleister nutzen können. Zudem sollen weitere Umschlagsanlagen an den Wasserstraßen geschaffen und bestehende Infrastruktur des Kombinierten Verkehrs für GST genutzt werden.

Raumgreifende Ertüchtigung notwendig

Der Erfolg des Kombinierten Verkehrs Straße-Wasserstraße steht und fällt mit der Zahl und Leistungsfähigkeit der GST-Übergabepunkte. Es mag ein grundsätzlich guter Ansatz sein, die digitale Datengrundlage zur Integration besagter Übergabepunkte zu schaffen und beispielsweise Binnenhäfen oder RoRo-Rampen ins Verfahrensmanagement zu integrieren. Allerdings wird man schnell an den Punkt kommen, wo man die vorhandenen Defizite erkennt: ohne raumgreifende Ertüchtigung sind nur die wenigsten Standorte tatsächlich für den Umschlag von GST ausgelegt. Man darf zudem nicht vergessen, dass das Binnenschiff nicht ohne Vor- und Nachlauf auf der Straße auskommt – oder kennen Sie einen Windpark mit

Kanalanschluss ...? Und teuer ist der Umschlag und weniger der Transport. Was also sollte einen Verlagerer dazu bewegen, diese Mehrkosten zu tragen? Der Zwang, das Schiff nehmen zu müssen, obwohl andere Lösungen günstiger sind?

Wenn das BMDV also davon spricht, dass „Schwertransporte mit Binnenschiffen sich regelmäßig und gut planbar durchführen lassen, sofern die intermodale Anbindung zur Verfügung steht“, ist das nicht mehr als ein Wunschtraum. In der Sache ist das richtig und käme sicher auch der Erreichung der Klimaziele und einer Entlastung der Straßen zugute. 10 Millionen Euro aus dem Klimaschutz-Sofortprogramm werden dafür aber nicht ansatzweise genügen.

Gerhard Grünig

GST auf Schiff und Bahn

Die Arbeitsgruppe „Verlagerung von GST von der Straße auf den Wasserweg und Schiene“ wurde auf Empfehlung des Masterplans Binnenschifffahrt im September 2019 ins Leben gerufen. Unter Leitung des BMDV haben sich Experten interdisziplinär über Probleme und Lösungen ausgetauscht. Beteiligt waren unter anderem Vertreter von Polizei und Landesbehörden, vom ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC), von DB Cargo AG, der DTG Deutsche Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt und Kühne + Nagel Euroshipping GmbH sowie vom Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB). Eines der Ergebnisse war, dass das BMDV erstmals die Einrichtung von regelmäßigen Linien für Großraum- und Schwertransporte (GST) auf der Wasserstraße fördert. Antragsberechtigt ist jedes Unternehmen in Privatrechtsform mit Sitz oder selbständiger Niederlassung in Deutschland, das den GST-Linien-Verkehr auf Wasserstraßen betreibt. Gefördert werden die Kosten des Transportes auf der Wasserstraße mit einem Anteil von 50 Prozent. Die Anträge werden von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) bearbeitet und bewilligt. Der Förderaufruf wurde am 28. August 2023 im amtlichen Teil des Bundesanzeigers unter www.bundesanzeiger.de bekannt gegeben.

Staatssekretärin Susanne Henckel hat am 21. Mai 2024 im Bundesministerium in Berlin den ersten Bescheid zur Einrichtung einer regelmäßigen Linie für Großraum- und Schwertransporte (GST) auf der Wasserstraße an die Firma Rhenus PartnerShip Regensburg GmbH & Co. übergeben. Die Logistiker bieten künftig einen Shuttleverkehr auf der Relation Bratislava-Zeebrügge an. Dabei übernimmt der Bund 50 Prozent der Kosten des Transportes auf der Wasserstraße. Wie Klaus Keppler, Geschäftsführer der Rhenus PartnerShip Regensburg GmbH & Co. KG ausführt: „Aufgrund hoher Gewichte und Übermaß ist das Binnenschiff für den Transport von Transformatoren, Generatoren und Anlageteilen prädestiniert. Ein Liniendienst wird die Attraktivität dieses Verkehrsträgers im Bereich GST durchaus steigern. Die Regelmäßigkeit von Lade-Slots sollte für die Verlagerer ein Anreiz sein, mehr Ladung auf die Wasserstraße zu verlagern.“

Gerhard Grünig

Schmidbauer treibt im Hafen Kelheim die Energiewende an

Ausbau SuedOstLink in Bayern: Der Donauhafen Kelheim spielt eine entscheidende Rolle für die Energiewende in Bayern, denn er ist ein zentraler Umschlagplatz für den Bedarf, der für den Ausbau der Stromtrasse nötig ist.

ALS EINER DER zentralen Umschlagplätze für die gigantischen Kabeltrommeln, die für die Fertigstellung der SuedOstLink Stromtrasse benötigt werden, ist der Donauhafen Kelheim ein Schlüsselfaktor für die Energiewende in Bayern. Für die in der Nähe von Paris hergestellten Erdkabel ist Kelheim der Bestimmungsort nach ihrer langen Schiffsreise via Seine, Nordsee und schließlich Rhein, Main und Donau. Von hier aus werden die Kabeltrommeln für die unterirdische Verlegung auf Schwerlasttransporter umgeladen.

Was nach einem alltäglichen Vorgang klingt, ist in Wirklichkeit eine große logistische Herausforderung: Die Trommeln sind rund zehn Meter lang, haben einen Durchmesser von über vier Metern und wiegen bis zu 80 Tonnen. Hier sollten also echte Profis Hand anlegen. Deshalb auch deugro Deutschland sowie der Netzbetreiber und der Kabelhersteller den in München beheimateten Schwerlastexperten Schmidbauer als Partner engagiert haben. Ab 2027/28 soll über die 540 Kilometer lange Hochspannungsstrasse SuedOstLink der im Norden und Nordosten Deutschlands günstig produzierte Ökostrom möglichst verlustarm zu den industriellen Zentren im Süden transportiert werden. Bis es so weit ist, gibt es aber noch eine Menge zu tun. Nicht zuletzt für die Experten von Schmidbauer, die unter anderem den Hafen in Kelheim als strategischen und logistischen Knotenpunkt nutzen.

Schmidbauer in Kelheim

Gegenwärtig liegen dort über 100 Kilometer des für den bayerischen Abschnitt erforderlichen Gleichstromkabels bereit, weitere Mengen sind unterwegs. Im September 2024 starten erste Installationsarbeiten, ab dann werden regelmäßig die Schwerlasttransporte über Bayerns Straßen rollen. Die Anbindung



10 Meter lang, 80 Tonnen schwer: Verladung von Kabeltrommeln für die Energiewende durch Schmidbauer

des Kelheimer Hafens ist ideal für derartige Schwer- und Sondertransporte. Und der eingerichtete Schwerlastkai mit einem von Schmidbauer installierten Raupenkran ermöglicht starke Schwerlastumschläge. Konkret handelt es sich um einen TEREX 650-t-Raupenkran sowie ein spezielles mobiles Hubgerüst, mit deren Hilfe die tonnenschweren Kabeltrommeln erst von den Frachtschiffen ins Zwischenlager auf dem Hafengelände und später auf die Schwerlasttransporter verladen werden.

Das 18-köpfige Team von Schmidbauer verantwortet nicht nur die Verladung, sondern auch das Lagermanagement, die Qualitätskontrolle und die Vorbereitung der Kabel für den Weitertransport. Bei den Transporten selbst wirken die Münchner Schwerlastexperten ebenfalls mit. Damit leistet Schmidbauer einen durchaus gewichtigen Beitrag für das Gelingen der Energiewende in Deutschland. www.schmidbauer-gruppe.de



Logistischer Knotenpunkt: Hafen Kelheim