
Innovationen zur Hebung attraktiver Wertschöpfungspotenziale

Bonn / Lübeck, 27. Juni 2018 - Auf den 3. Short Sea Shipping Days präsentierte sich der Kurzstreckenseeverkehr mit vielfältigen High-Tech-Entwicklungen zur Bewältigung aktueller Herausforderungen zukunfts- und wettbewerbsfähig – und als moderner, innovativer Verkehrssektor.

Mit einem weitreichenden Portfolio innovativer Lösungen für Automatisierung, Shipping 4.0 und nachhaltige, emissionsfreie Transporte haben die 3. ShortSeaShipping Days die Vorreiterrolle des Kurzstreckenseeverkehrs in der maritimen Wirtschaft unterstrichen. Rund 340 Vertreter der internationalen maritimen Wirtschaft kamen am 20. und 21. Juni in Lübeck zusammen, um die aktuellen Entwicklungen und Herausforderungen des europäischen Marktes im Bereich Shortseashipping zu diskutieren. „Die ShortSeaShipping Days haben sich als maßgebliche Informations- und Networking-Plattform der Branche etabliert“, urteilt Norbert Brackmann, Maritimer Koordinator der Bundesregierung, der in seinem Grußwort die Bedeutung der maritimen Wirtschaft für den Gütertransport in Europa hervorhob. Angesichts der Herausforderungen durch wachsendes Güterverkehrsaufkommen und gestiegenes Umweltbewusstsein plädierte Brackmann für ein Denken in ganzheitlichen Logistikketten mit stärkerer Berücksichtigung des Kurzstreckenseeverkehrs – und zeigte zugleich die wirtschaftlichen Aspekte auf: „Im Güterverkehr der nächsten Jahrzehnte erschließen Green Shipping und Smart Shipping attraktive Wertschöpfungspotenziale.“

Insgesamt 20 Referenten veranschaulichten in ihren Vorträgen auf den 3. ShortSeaShipping Days den aktuellen Stand bei Green und Smart Shipping vor dem Hintergrund der regulativen Rahmenbedingungen. An den Präsentationsständen des integrierten Marktplatzes, wo 40 namhafte Unternehmen der Branche ihr Leistungsangebot vorstellten, konnten die Teilnehmer darüber hinaus im direkten Informationsaustausch mit den Lösungsanbietern die Themen vertiefen.

Das Spektrum der in den Themenblöcken „Marktentwicklung“, „Innovationen“ und „Logistik“ vorgestellten Tools, Maßnahmen und Konzepte reichte von Retrofit-Projekten und Hybridantrieben über Brennstoff-Alternativen bis hin zu vollautomatisierten, autonom fahrenden Containerschiffen. So stellte Roger Trinterud, Senior Sales Manager des norwegischen Technologie-Unternehmens Kongsberg Maritime AS, mit „Yara Birkeland“ das weltweit erste autonome E-Schiff vor. Das Schiff für bis zu 120 Standardcontainer übernimmt Anfang kommenden

Jahres Kurzstreckenseetransporte für den norwegischen Chemie-Konzern Yara. Nach kurzer Testphase wird das Null-Emissionen-Schiff von 2020 an komplett ohne Besatzung unterwegs sein. „Mit der Yara Birkeland beginnt eine neue Hightech-Ära für die maritime Wirtschaft“, resümiert Trinterud.

Mit Blick auf die Reviere und Streckenlängen, die Investitionskosten für die Reeder sowie der Nutzungsdauer der Schiffe, die im Shortsea Segment bei bis zu 25 Jahren liegt, wird der Umbruch allerdings Übergangstechnologien benötigen. Im Bereich der Brennstoffe und Antriebe verwies Jost Bergmann, Business Direktor für Containerschiffe der DNV GL SE, unter wirtschaftlichen Aspekten dabei vor allem auf verflüssigtes Erdgas (LNG) und elektromotorische Antriebskonzepte. Dafür sei ein zügiger Ausbau der entsprechenden Infrastruktur erforderlich. Auf E-Motoren setzt bereits Scandlines. Sechs der acht RoRo-Fähren, die der Linienbetreiber auf den Strecken Puttgarden-Rodby und Rostock-Gedser führt, sind mit Hybrid-Antrieb ausgestattet. Damit erzielt Scandlines pro Schiff CO₂-Einsparungen von durchschnittlich 3.900 t pro Jahr. Eine geschlossene Abgasdusche bindet überdies 90 Prozent der Schwefel- und Feinstaubemissionen.

Parallel zu den hohen Investitionen für Neukauf und Umrüstung kann jeder Schiffbetreiber mit überschaubarem Mehraufwand bei den Verbrauchskosten „sofort in die Dekarbonisierung einsteigen“, so Tim Busse, Manager des niederländischen Kraftstoffentwicklers Good Fuels Marine. Die von ihm vorgestellten Biokraftstoffe der 2. Generation, die aus altem Speiseöl oder Restprodukten der Papierbranche hydriert werden, ermöglichen beliebige Mixverhältnisse und senken Busse zufolge die SO_x-Emissionen auf Null und den CO₂-Ausstoß um bis zu 90 Prozent.

Neben Innovationen und Nachhaltigkeit ist die Wettbewerbsfähigkeit des Kurzstreckenseeverkehrs geprägt von der Ausrichtung auf die Kundenanforderungen. „Ökologie ist nice to have, aber für die meisten Verlager ist immer noch die Wirtschaftlichkeit entscheidend“, sagt Knut Sander, geschäftsführender Gesellschafter Spedition Robert Kukla. Die Erwartungshaltung wie auch den Wettbewerbsdruck der Verlager skizzierten neben Sander in ihren Referaten Holger Seifart, Vorsitzender Deutsches Seeverladerkomitee im Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) und Andreas Tonke, Direktor Transport Management, BSH Hausgeräte GmbH. Sie appellierten an die Akteure, die weiteren Vorteile von Shortsea- und Binnenschiffsverkehren, wie z. B. die Verfügbarkeit ohne Sonderinvestitionen, Transportpreisstrukturen und die Verlässlichkeit in der Supply Chain, offensiver im Markt zu kommunizieren. Ganzheitliche logistische Konzepte in Kooperation mit Bahn und Lkw böten

angesichts von Fahrermangel und Kapazitätsverknappung enorme Verlagerungspotenziale. Die lägen etwa für BSH bei bis zu einer Verdoppelung des Transportaufkommens auf dem Wasser, unterstrich Tonke.

Bei allen Unterschieden der vorgestellten Optionen: Einig waren sich die Referenten in ihrem Urteil, dass die hohen Entwicklungskosten, die die First Mover für ihre Innovationen aufbringen, durch Anschubfinanzierungen und Fördermittel sowie verlässliche regulative Rahmenbedingungen flankiert werden müssen. Das gilt gleichermaßen für innovative Neuentwicklungen und den Infrastrukturausbau wie auch für grundsätzliche Entscheidungen; etwa im Zusammenhang mit dem für Ende März 2019 bevorstehenden Brexit und den Regelungen für den künftigen grenzüberschreitenden Handel. Der schleppende Verhandlungsverlauf zwischen London und Brüssel führt bei den Akteuren im Shortseashipping zu mangelnder Planungssicherheit bei der Gestaltung der künftigen Logistikketten, ihrer IT-Infrastruktur, Investitionsvorhaben und Kalkulationen.

Paul Brewster, Referent des Irish Maritime Development Office (IMDO), konkretisierte das am Beispiel Irlands. Rund 90 Prozent des irischen Handelsvolumens wird über Reedereien und Häfen abgewickelt. Großbritannien gilt dabei als Landbrücke, die vor allem für den Transport von Fleischprodukten und verderblichen Waren erhalten bleiben müsse. Wenn sie durch einen harten Brexit eingeschränkt würde oder entfiere, könnten die erforderlichen Aufkommensverlagerungen zu Kapazitätsproblemen in den irischen Häfen führen. Daher investieren die Iren gegenwärtig kräftig in Ausbau und Digitalisierung der Hafen- und Netzstrukturen, um etwaige Einschränkungen durch höhere Flexibilität und Effizienz sowie Steigerungen bei Umschlag- und Transportgeschwindigkeit auszugleichen. „Der Verkehrssektor ist robust und wettbewerbsfähig“, fasste Brewster zusammen. „Gleichgültig in welcher Form der Brexit erfolgt, wir werden Lösungen entwickeln. Wichtig ist, dass der bürokratische Aufwand gering gehalten wird.“

„Die nächsten ShortSeaShipping Days sind für 2020 angedacht“, kündigte spc Geschäftsführer Markus Nölke an.



Bilder:

Bildunterschrift 0111

v.l.n.r. Norbert Brackmann (Maritimer Koordinator der Bundesregierung), Knut Sander (spc), Conny Czymoch (Moderatorin), Reinhard Klingen (Bundesverkehrsministerium), Lars Schöning (IHK Lübeck)

Bildunterschrift 0240

v.l.n.r. Lars Schöning (IHK Lübeck), Dr. Bernd Buchholz (Verkehrsminister Schleswig-Holstein), Knut Sander (spc), Markus Nölke (spc)

Bildunterschrift 0034

Rund 40 Unternehmen der maritimen Logistik präsentierten sich auf dem Konferenzbegleitenden Marktplatz

Fotonachweis: Guido Kollmeier – Freier Fotodesigner

Pressekontakt

Pressekontakt spc

Markus Nölke, Geschäftsführer

Tel: +49 (0)228 - 300 4890

E-Mail: presse@shortseashipping.de

Über das SPC

Das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (spc) ist ein nationales Kompetenz-Center zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs und der Binnenschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten. Aufgabenschwerpunkt des spc ist die neutrale Beratung von Verladern und Spediteuren. Im Vordergrund steht dabei die Vermarktung der Potenziale auf den Wasserstraßen. Dadurch soll zum einen ein Beitrag zur Entlastung der Verkehrsträger Straße und Schiene geleistet und zum anderen an einer besseren Vernetzung mit der Wasserstraße mitgewirkt werden. Weitere Arbeitsinhalte sind die Unterstützung von Ausbildung und Öffentlichkeitsarbeit. Als Öffentlich-Private Partnerschaft (ÖPP) wird das spc getragen vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), den Bundesländern Baden-Württemberg, Bayern, Bremen, Hamburg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Sachsen-Anhalt und Schleswig-Holstein, den Fachverbänden der Branche sowie Unternehmen aus Schifffahrt, Hafen, Logistik und Verladerschaft. Aktuell zählt das Kompetenz-Netzwerk über 60 Fördermitglieder.

Weitere Informationen und Registrierung für den wöchentlichen Newsletter (immer mittwochs) unter www.shortseashipping.de / www.shortseashipping-days2018.de

