Pressemitteilung

Hamburg/Bonn, 12. Oktober 2012

Strukturwandel in der Küsten- und Binnenschifffahrt – Experten diskutierten Lösungsansätze auf dem 9. ShortSea-, Feeder- und Binnenschifffahrtsdialog

Volatile Fracht- und Charterraten, hohe Treibstoffpreise, unbeschäftigte Schiffe und die Schiffsfinanzierungsproblematik führen zu einem Strukturwandel in der Küsten- und Binnenschifffahrt. Da sind sich Experten einig. Doch was konkret bedeutet das für die Zukunft der ShortSea-, Feeder- und Binnenschiffsverkehre? Und wie können sich Unternehmen auf den Wandel vorbereiten?

Auf dem 9. ShortSea-, Feeder- und Binnenschifffahrtsdialog am 11. Oktober in der Handelskammer Hamburg wurden auf Einladung vom ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) und Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM) diese und weitere Fragestellungen zu aktuellen Themen im Kurzstreckenseeverkehr und der Binnenschifffahrt diskutiert.

Dr. Bernd Egert, Staatsrat der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg, informierte in seinem Grußwort über das große Engagement Hamburgs zum Ausbau der Transportverbindungen auf Ober- und Unterelbe. „Die nachhaltige Stärkung der Binnenschifffahrt ist uns ein besonderes Anliegen. Ziel des Senats ist es, verlässliche Schifffahrtsverhältnisse zu schaffen und den Binnenschiffsanteil am Modal Split im Bereich Containerverkehre von zwei auf gut fünf Prozent zu erhöhen“, betonte Dr. Egert.

Auch die Feeder- und ShortSea-Reedereien stehen aufgrund des zurzeit wirtschaftlich schwierigen Umfelds vor großen Herausforderungen: Ab 2015 werden

in der Nord- und Ostsee strenge Grenzwertvorschriften für Schwefelemissionen gelten, erste Überseeliniendienste bieten bereits auch Direktanläufe in die Ostseeregion an, im Hinterland herrscht chronischer Leercontainermangel und Handelsungleichgewichte sowie die hohe Volatilität im Feedermarkt erfordern Flexibilität und Agilität der Reedereien. Einen Lösungsansatz stellte Jesper Kristensen, CEO von Unifeeder, auf dem 9. ShortSea-, Feeder- und Binnenschifffahrtsdialog vor: „Durch die Kombination von Feeder- und ShortSea-Verkehren können wir von dem ausgebauten Netzwerk an Transportverbindungen profitieren, größere Kapazitäten schaffen und gleichzeitig sowohl Kostenersparnisse und ökologische Vorteile erzielen“.

Auch die Bildung von Genossenschaften könnte helfen, eine nachhaltige Markterholung in der Küstenschifffahrt zu erreichen, zeigte sich Joachim van Grieken, Geschäftsführer der European Minibulk eG, in seinem Vortrag überzeugt: „Eine Genossenschaft kann nicht alle Probleme der Küstenschifffahrt lösen, sie kann aber genau zu Zeiten des Wandels entscheidende Unterstützung leisten, Expertise bieten und Ideen für eine erfolgreiche Zukunft schaffen“, betonte Grieken. „Es ist wichtig, dass die Reedereien genau jetzt ihre Zukunft aktiv gestalten, um nicht gestaltet zu werden“, ergänzte er.

Die Vorteile von multimodalen Transportlösungen sind unumstritten, besonders vor dem Hintergrund der gesetzten Ziele der EU zur Verminderung der Schadstoffemissionen (Weißbuch zum Verkehr), des zurzeit herrschenden Kraftfahrermangels, Staus, der hohen Treibstoffkosten und des Carbon Footprints der Transportbranche. „Der CO_2-Ausstoß auf dem Weg von Flumeri (Italien) nach Dublin (Irland) kann im Vergleich zum reinen Lkw-Transport um rund 1.300 Kilogramm reduziert werden, wenn multimodale Logistikkonzepte genutzt werden“, erklärt Jens Holger Nielsen, CEO von Samskip Multimodal Container Logistics. Die EU hat daher im Weißbuch zum Verkehr als Ziel erklärt, bis 2030 rund 30 Prozent und bis 2050 mehr als 50 Prozent des Straßengüterverkehrs über 300 Kilometer auf andere Verkehrsträger wie Eisenbahn- oder Schiffsverkehr zu verlagern, um Straßen, Umwelt und Transportbudgets zu entlasten. Michele Nahlop, Trade &

Marketing Manager Germany and Austria von der Seago Line Deutschland freut sich, dass zahlreiche Unternehmen bereits die Vorteile des Seeverkehrs auf Kurzstrecken erkannt haben und vermehrt nutzen. „Der Feederverkehr ist die erste Alternative zum überlasteten Straßennetz und den begrenzten Kapazitäten im Schienenverkehr. Besonders positiv hervorzugeben sind die niedrigere Umweltbelastung gegenüber anderen Transportmitteln sowie eine generelle Reduzierung des logistischen Aufwandes“, so Nahlop.

Unter der Moderation von Hans-Wilhelm Dünner, Herausgeber des Magazins „Schiffahrt Hafen Bahn und Technik“, diskutierten die Referenten im Anschluss an die Vorträge über die Entwicklungen in der Küstenschifffahrt, zu denen der maritime Strukturwandel führt. Dr. Max Johns, Geschäftsführer vom Verband Deutscher Reeder (VDR) verdeutlichte, dass Banken aus regulatorischen Gründen keine Wahl hätten, als sich zum Teil aus der volatilen Schifffahrtsbranche zurückzuziehen und fordert den Einstieg der staatseigenen KfW-Bank zur Schiffsfinanzierung. „Reedereien sollten sich darauf einstellen, Neubauten zukünftig durch Eigenkapitalanteile von mindestens 20 Prozent zu finanzieren. Denkbar ist auch, dass Reeder vermehrt auf dem Anleihemarkt agieren“, prognostizierte Dr. Johns. „Der maritime Koordinator der Bundesregierung, Staatssekretär Otto, hat dem Schifffahrtsmarkt strukturelle Hilfe zugesagt. Damit wird sich die deutsche Schifffahrtsverwaltung schlanker aufstellen können und den Reedern eine Fahrt unter deutscher Flagge erleichtern“, ergänzte er.

Im Fokus des Veranstaltungsnachmittages stand die Binnenschifffahrt. Ein modernes Binnenschiff mit 2.100 Tonnen Tragfähigkeit kann nach Angaben des Instituts für Energie- und Umweltforschung bis zu 105 Lkw mit jeweils 20 Tonnen Tragfähigkeit ersetzen und erzeugt pro Tonnenkilometer gerade mal 33,4 Gramm CO_2. Im Vergleich: Auf einen Eisenbahntransport entfallen durchschnittlich 48,1 Gramm CO_2 pro Tonnenkilometer, der Lkw kommt auf 164 Gramm. Auch aus ökonomischer Sicht spielt das Binnenschiff in der Top-Liga. Mit einem durchschnittlichen Verbrauch von 1,3 Liter Diesel je 100 Tonnenkilometer ist es sehr kosteneffizient. Die Bahn verzeichnet einen vergleichbaren Verbrauch von 1,7 Liter und der Lkw 4,1 Liter.

Hergen Hanke, Geschäftsführer der Börde Container Feeder GmbH und UHH Umschlags- und Handelsgesellschaft Haldensleben mbH, appelliert daher an die verladende Wirtschaft, die Kombination aus Schiff und Hafen stärker zu nutzen. Außerdem fordert er von den Seehäfen eine Gleichbehandlung des Binnenschiffes mit den anderen Verkehrsträgern. „Auch die Terminalbetreiber sollten sich dafür einsetzen, dass die politischen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen für eine Verlagerung der Verkehre auf das Binnenschiff geschaffen werden. Dazu zählen nicht nur ausreichende Wassertiefen in der Oberelbe, sondern auch eine faire Kostenbehandlung“, sagte Hanke.

Dass das Binnenschiff ein unverzichtbarer und sehr lebendiger Verkehrsträger ist, davon ist auch Robert Baack, COO bei der IMPERIAL Shipping Holding GmbH überzeugt: „Die Binnenschifffahrt leistet einen nicht zu unterschätzenden Beitrag zum Verkehrswesen. Die Anforderungen unserer Kunden aus der deutschen Industrie bestätigen uns, dass eine ökonomisch und ökologisch sinnvolle Transportwelt ohne das Binnenschiff nicht funktioniert.“

Für eine stärkere Integration des Binnenschiffes in die multimodalen Transportketten fordert die verladende Wirtschaft aber mehr Verlässlichkeit bei den Vorlauftransporten in die Häfen. Für zuverlässige Binnenschiffstransporte sind zuverlässige Schleusen und Schiffshebewerke in den Kanälen unabdingbar. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) hält die Abstiegsbauwerke instand und modernisiert sie den Marktbedürfnissen entsprechend. Seit 2008 wird unter anderem das Schiffshebewerk Scharnebeck am Elbe-Seitenkanal grundinstandgesetzt. Bis 2016 investiert der Bund rund 47 Millionen Euro in neue Maschinentechnik, Betoninstandsetzung, Hochbau und Gebäudetechnik. Ingelore Hering, Präsidentin der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte, stellte darüber hinaus Planungen zu einer neuen Schleuse in Lüneburg vor, die 50 Meter neben dem Schiffshebewerk entstehen könnte. Mit der neuen Schleuse sollen auch moderne, größere Schiffsflotten für die Transportstrecke durch den Elbe-Seitenkanal eingesetzt werden können. Aktuell besteht aufgrund der baulichen Gegebenheiten des Schiffshebewerks Scharnebeck eine Längenbegrenzung von 100 Metern. Die neuen

und zugleich umweltfreundlicheren Schiffsflotten mit größeren Transportvolumen sind meist 110 oder 135 Meter lang und können heute den Mittellandkanal, aber nicht den Elbe-Seitenkanal passieren. Moderne Koppel- und Schubverbände messen sogar 185 Meter Länge bei 11,4 Meter Breite und müssten in der neuen, geräumigeren Schleuse nicht mehr entkoppelt werden, wodurch sie kostbare Transportzeit sparen könnten. Die Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und Machbarkeitsstudie zeigen, dass der Bau einer Schleuse mit 38 Meter Hubhöhe technisch umsetzbar ist. Die Finanzierung für dieses Projekt ist allerdings noch nicht gesichert.

In der anschließenden Podiumsdiskussion wurden noch einmal die Anforderungen der Verlader an eine moderne Wasserlogistik deutlich: zuverlässige Transportketten, eine funktionierende Infrastruktur, Gleichberechtigung der Binnenschiffe an den Terminals, eine bessere Nutzung der vorhandenen Kapazitäten und attraktivere Kostensysteme. Um diese zu erfüllen, ist Kooperation gefragt – Wenn es Binnenschifffahrtsunternehmen gelingt, durch den Einsatz von größeren Schiffen und Schubverbänden die Containermengen an den Terminals zu bündeln, sinken die Betriebskosten sowohl auf Terminal- als auch auf Reedereiseite. Dadurch könnten letztlich auch attraktivere Preise für die Verlader angeboten werden, größere Volumen transportiert und Schiffsflotten ausgelastet werden sowie weitere Argumente für die Notwendigkeit von Investitionen in den Infrastrukturausbau für die Binnenschifffahrt hervorgebracht werden.

„Mit der Veranstaltung ist es uns gelungen mit rund 160 Teilnehmern aus Wirtschaft, Politik, Verwaltung und Verbänden den Dialog über die Herausforderungen anzustoßen, denen sich ShortSea-, Feeder- und Binnenschiffsverkehre im Kontext weltweiter Transportketten im seeseitigen Außenhandel heute stellen müssen“, freut sich der SPC-Geschäftsführer Markus Nölke. „Die Diskussionen haben gezeigt, wie wichtig die Optimierung multimodaler Transportketten ist. Mit den entwickelten Lösungsansätzen können Straßen, Umwelt und Logistikbudgets entlastet werden“, ergänzt HHM-Vorstandsvorsitzende Claudia Roller.

Hafen Hamburg als Hub für See-, Feeder- und Binnenschifffahrt

Als Überseehafen erfüllt Hamburg eine wichtige europäische Hub-Funktion zur Verteilung von Feederladung in die Nord- und Ostseeregion. Wöchentlich gehen mehr als 150 Feederabfahrten von Hamburg nach Skandinavien, Polen, Finnland, Russland und in die Baltischen Länder sowie nach Großbritannien und Island. Damit weist der Hamburger Hafen in Europa die größte Abfahrtsdichte an Zubringerdiensten auf. In Richtung Binnenland werden im Hamburger Hafen pro Jahr rund 10.000 Binnenschiffe abgefertigt, die ein Ladungsvolumen von rund 10 Millionen Tonnen transportieren.

Über Hafen Hamburg Marketing
Der Hafen Hamburg Marketing e.V., kurz HHM, übernimmt als privatrechtlicher Verein das Standort-Marketing für den Hamburger Hafen, die Partner und Häfen entlang der Transportkette sowie für die Mitgliedsunternehmen des Vereins. Satzungsgemäß sind die Aktivitäten innerhalb Hamburgs unternehmens- und wettbewerbsneutral. Weltweit sind HHM-Hamburg und die Repräsentanzen für Fragen zum Hamburger Hafen die ersten Ansprechpartner.
Weitere Informationen unter www.hafen-hamburg.de

Über das SPC
Das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) ist eine Öffentlich-Private Partnerschaft (ÖPP). Ziel der neutralen Beratung ist es, Industrie, Handel und Speditionen für die Verkehrsträger mit Schwerpunkt Wasser, aber auch Schiene, zu sensibilisieren. Dazu entwickelt das SPC gemeinsam mit Verladern und Dienstleistern multimodale Logistikkonzepte. Die seit der Gründung 2001 erzielten Reduzierungen summieren sich auf über eine Milliarde Tonnenkilometer und 60.000 t CO_2-Emissionen, wobei nur „Erstverlagerungen“ erfasst werden.
Träger ist der Verein zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs (VFKSV). Aktuell zählt die Plattform zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs und der Binnenschifffahrt mit Sitz in Bonn über 40 Fördermitglieder. Zu dem Kompetenz-Netzwerk gehören das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), die Bundesländer Baden-Württemberg, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen sowie Sachsen-Anhalt, Reedereien, Spediteure, Hafenumschlagbetriebe, Häfen, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Schiffsmakler und Verbände.
Weitere Informationen unter www.shortseashipping.de

Pressekontakt HHM
Hafen Hamburg Marketing e.V.
Sabine Zilski, Pressestelle
E-Mail: zilski@hafen-hamburg.de
Telefon: 040 37709 112
Web: www.hafen-hamburg.de

Pressekontakt SPC
Markus Nölke, SPC-Geschäftsführer
Tel: +49 (0)228 - 300 4890
E-Mail: presse@shortseashipping.de
Stephanie Lützen – Lütpress
Tel: +49 (0)30 – 240 370 65
E-Mail: info@luetpress.de