

Erfolgreicher 10. ShortSea- und Binnenschifffahrts-Dialog des SPC im Bonner Hafen

# Fachkompetenz vor Ort

Der Anspruch, wassergebundene Verkehre weiter voranzutreiben, verband die etwa 100 Teilnehmer des 10. ShortSea- und Binnenschifffahrts-Dialogs, den das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) in diesem Jahr mit dem Partner Am Zehnhoff-Söns (AZS) auf dessen Betriebsgelände im Bonner Hafen veranstaltete. Einig waren sich die Anwesenden, dass sich das Ansehen der Binnenhäfen als starker Partner in der Logistikkette positiv entwickelt hat.



Herzlicher Empfang durch  
AZS-Gesellschafter Gregor Söns

Shortsea ist für uns ein Heimspiel, konnte Gregor Söns in seiner Begrüßung berichten. „In diesem Jahr haben wir das zehnjährige Jubiläum in dem Bereich.“ Er verwies auf die steigenden Transportmengen im internationalen Seeverkehr und die immer größer werdenden Containerschiffe. Diese Kapazitäten müssten im Hinterland gespiegelt werden. Söns erwartet: „Die Bedeutung der Binnenhäfen wird künftig noch größer werden, wenn es darum geht, dem zunehmenden Verkehrsaufkommen auf unseren Straßen entgegenzuwirken. Bereits heute zeichnet sich ein Verkehrsinfarkt ab, wenn es nicht gelingt, alternative Verkehrswege stärker zu nutzen. Die Binnenhäfen, als verlängerter Arm der Seehäfen, tragen in besonderem Maße zur Güterversorgung unserer Kunden bei und dienen damit schlussendlich allen.“

Markus Nölke überreicht Martin Staats die Mitgliedsurkunde der MSG

Bilder: Nutsch



„Innerhalb der Supply Chain haben die Binnenhäfen die gleiche Wertigkeit wie die Seehäfen. Denn ohne ihre Leistung lässt sich die Wasserstraßenkette nicht abbilden“, erklärt SPC-Geschäftsführer Markus Nölke, der sich in diesem Jahr bewusst für Bonn als Veranstaltungsort entschieden hat. Denn an diesem Verkehrsknotenpunkt kreuzten sich der Kurzstreckenseeverkehr und die Binnenschifffahrt.



Achim Wehrmann vom BMVBS wünscht  
sich von der neuen Regierung mehr Geld  
für Wasserstraßen

Nach Einschätzung von Achim Wehrmann, Unterabteilungsleiter Schiffahrt im Bundesverkehrsministerium, unterstreicht ein aktuelles Gutachten zur Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen deren Bedeutung für die Logistikkette. „Der Schlussbericht identifiziert die Binnenhäfen mit dem größten Potenzial als Hinterland-Hubs und zentrale Güterverteilzentren für die Seehäfen und die diesbezüglichen Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur. Das Gutachten wird zu einer stärkeren Wahrnehmung der Rolle der Häfen in den Logistikketten führen. Wir sehen auch, dass die Bedeutung der Wasserstraßen insgesamt im Rahmen multimodaler Verkehre steigt“, so Wehrmann.

Vor diesem Hintergrund seien die Streiks von Verdi ein Weckruf, der auch durch Verkehrsverlagerungen an die Relevanz der Wasserstraßen erinnert habe. „Da muss man sensibel mit umgehen, denn eine Rückverlagerung auf die Wasserstraße ist schwer.“ Dem Investitionsstau in der Infrastruktur müsse in der neuen Legislaturperiode mit konkreten Beschlüssen gelöst werden. „Das Parlament muss finanziell eine Schippe drauflegen.“ Der Grund für die Versäumnisse: „Infrastruktur ist kein sexy Thema gewesen.“ Deutsche und europäische Interessen und Regularien in Einklang zu bringen sei kein leichtes Unterfangen. Er betonte: „Wir wollen Sie mit einem Netz unterstützen, intelligente Lösungen ermöglichen.“ Auch international gebe es interessante Signale: China sei mit dem deutschen Verkehrsministerium im Kontakt. „Bis 2018 sollen dort 20.000 Binnenschiffe mit LNG fahren.“



Schließlich werden am Standort Bonn Container-Transportfahrzeuge mit spezieller technischer Ausrüstung wie Kippvorrichtung, Kompressor und Zellenradschleuse vorgehalten

### Regelmäßiger Verkehr mit Innerlinern von Wesseling Richtung Bonn

Am Zehnhoff-Söns hat einen Kunden aus der Chemie-Branche für ein Logistik-konzept mit Innerlinern für den Export von Kunststoffgranulate gewonnen. Die Container mit eingehängtem Innerliner werden im Werk mit Spezialkunststoff-Granulat befüllt und per Lkw zum Hafen Bonn transportiert. Aufgrund der hohen Masse kommt nur der KV als Transportweg in Frage. Dort werden sie vor der Reise geprüft und eine letzte Qualitätskontrolle durchgeführt. 800 Container umfasst der Verkehr im Jahr – mit Full Service bis hin zur Verzollung durch AZS. Dieses Konzept sei gewählt worden, da der Spezialkunststoff in deutlich geringeren Mengen produziert wird als andere Granulate und weltweit benötigt wird. Inklusiv der Spezial-Container verlädt der Kunde jedes Jahr knapp 8.000 TEU über den Bonner Hafen und greift auch auf Tautliner von AZS für innerdeutsche Verkehre zurück. „Der Kunde legt einen sehr hohen Wert auf



Pneumatische Befüllleinrichtungen können bei Am Zehnhoff Söns gemietet werden | Bilder: AM Zehnhoff Söns

einen möglichst hohen Schiffs-Anteil seiner Verkehre“, so Gerd Thiebes, General Manager bei Am Zehnhoff Söns. Diese spezielle Form des Container-Typs ist eine Alternative zum konventionellen Silo-Lkw, jedoch vielfältiger und oftmals einfacher einsetzbar. Heute werden vermehrt 20 Fuß-Standard-Container für Bulk-Ladungen im Überseebereich eingesetzt. Der hierfür benötigte „Innerliner“, ein flexibler Kunststoffbehälter für Schüttgüter, wurde von Am Zehnhoff-Söns entwickelt und ist zertifiziert; der Vertrieb erfolgt an alle namhaften Verloader der chemischen Industrie. Nach einmaligem Gebrauch wird der „Innerliner“ recycelt. „Unsere Kunden können somit auf aufwändige und kostenintensive Verpackungen verzichten und gleichzeitig höhere Nutzlasten realisieren“, so Gerd Thiebes. Die Produkte werden unter AZS Aufsicht bei einem chinesischen Partner produziert und nach einer umfassenden Qualitätskontrolle an die Kunden zum Versand gebracht. Standard-Container werden nach einer einfachen und schnellen Montage mit einem Innerliner ausgerüstet und können anschließend mit Schüttgütern und Granulaten befüllt werden. Der Innerliner bietet sicheren Schutz der Ware vor Schmutz und Feuchtigkeit und ermöglicht eine optimale Raumnutzung.

Schließlich werden am Standort Bonn Container-Transportfahrzeuge mit spezieller technischer Ausrüstung wie Kippvorrichtung, Kompressor und Zellenradschleuse vorgehalten. Importe von Kunststoff-Granulaten und Kunststoffpulver im 20 Fuß Container können mit diesen Chassis direkt in Siloanlagen gefördert werden. Eine Entladevorrichtung vor Ort ist nicht notwendig. ■ SUT Verlags GmbH

Dass der Standort Bonn als einer der Hoffnungsträger im kombinierten Verkehr gilt, zeigt auch das Engagement der Bundesregierung, die den Ausbau des Rheinhafens auf der Grundlage der „Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV) finanziell mit 12 Mio. EUR unterstützt hat. Der Eigenanteil von AZS lag bei 5 Mio. EUR. Mit 80 % des Binnenschiffahrtsaufkommens ist der Rhein die Hauptverkehrsachse im Wasserstraßennetz.

Der General Manager von AZS und Prokurist der Bonner Hafenbetriebe (BHB), Gerd Thiebes, sieht sich am Standort Bonn nach dem Ausbau mit einem Kapazitätswachstum von 180.000 auf 450.000

fen in der Bergfahrt und letzter in der Talfahrt in unseren Barge-Verkehren bezogen auf die ZARA-Häfen sind wir auf die Stunde genau planbar und die Transitzeiten sind entsprechend kurz.“ Er präsentierte den preisgekrönten Unternehmensfilm. Als Praxisbeispiele erläuterte er Transporte von teuren Transformatoren zu den Kanaren mit der OPDR. „Stuffing und seemäßige Verpackung übernahm AZS und Aufsicht von Experten von Kunde und Versicherer.“ 30-Fuß-Bulk-Container fahren ab Bonn per Binnenschiff in den Seehafen und ab dort auch per Kümo durch ganz Europa – daher auch der provokante Titel seines Vortrags: „ShortSea aber richtig“, „Kern sei die konsequente Einbindung des Binnenschiffes

## Einfach mehr Hafen Bonn.

Leistungsfähig, modern und erweitert

Der Bonner Hafen leistet einfach mehr: Setzen Sie auf Erfahrung, Kompetenz und komplettes Supply-Chain-Management, wenn es um Ihren Transport geht. Tag für Tag bieten über 200 Mitarbeiter den besten Rundum-Service in der Region – Komplettservice für Ihre Logistikherausforderungen.

**Container Terminal Bonn mit erweiterten Kapazitäten:**

- :: Schiff-Schiff-Umschlag
- :: Beste Bargeanbindungen – mehrmals täglich Antwerpen & Rotterdam, wöchentlich Zeebrügge & Antwerpen-left bank (Kai 1213-1333)

**Weitere Serviceleistungen:**

- :: Containerdepot namhafter Übersee-carrier
- :: Reparatur, Verkauf und Vermietung von Containern
- :: Konventioneller Umschlag – von Stück- bis Massengut

Einfach mehr für Ihren Transport – das große Plus für Ihr Business. Informieren Sie sich online unter [www.azs-bn.de](http://www.azs-bn.de) oder rufen Sie uns an unter 0228 6893 0.

Am Zehnhoff-Söns GmbH International Logistic Services, Hafenstr. 1, 53117 Bonn





Gerd Thiebes präsentiert die Leistungen des Bonner Hafens

in die Transportketten. „Wir müssen dem Lkw Paroli bieten.“ Bei AZS habe er als verlässliche Größe eine feste Rolle im Vor- und Nachlauf.

Auf dem Gelände verfolgten die Gäste interessiert eine Demonstration der Container-Liner und dem Entladesystem, das einen einfachen und kostengünstigen Granulat- und Schüttguttransport ermöglicht.

**Leistungsfähiger Kurzstreckenseeverkehr**

Auf den Kurzstreckenseeverkehr als tragende Säule des Güterverkehrs in Nordeuropa ging Cord Jürgens von der D. Oltmann Gruppe aus Bremen ein. Allein im Intra-Nordeuropa-Verkehr seien aktuell 245 Schiffe in 162 Diensten mit einer Transportkapazität von 215.000 TEU nominell im Einsatz. Deren Gesamtkapazität (one way) lag seinen Berechnungen zufolge 2012 bei 6.225.000 TEU.



Über 95 Jahre Erfahrung haben Zukunft ...

... auch und gerade in der Schifffahrt. So schaffen wir für Sie Verbindungen in EUROPA. Binnenschifffahrt, Schiffsreparaturen, Value Added Services und Bunkerungen aus einer Hand.

Wasserstraßenlogistik von Bayerns Marktführer



MSG eG

Südliche Hafenstraße 15  
97080 Würzburg  
www.MSGeG.de

Besuchen Sie auch unsere Service-Station Würzburg Ihr Bunkerbetrieb im Neuen Hafen Main-km 247,0

und unseren MSG-Schiffsmotoren und Werftbetrieb Dorfprozellen

Doch auch der Kurzstreckenseeverkehr hat wie die Binnenschifffahrt seine Herausforderungen zu meistern. Zu den wichtigsten zählt Jürgens die Schwefelreduzierung in den SECA-Gebieten, dem Nord-Ostsee-Kanal und die zunehmenden Direktanläufe der Überseereedereien in der Ostsee sowie die Gründung eigener Feederdienste. „Ich habe Respekt vor der Bauqualität der Schleusen am NOK. Dass sie trotz Vernachlässigung noch funktionieren, spricht für sich“, so Cord Jürgens.

Als eine Herausforderung, gerade für kleine Shortsea-Reedereien bezeichnete er das effizient Management des Equipments, beispielsweise für die Kabotage. Unpaarige Ladungen machten teure Containerdepots nötig. Ansätze, dem zu begegnen seien Mischkalkulationen, Rundlaufkalkulationen und Leercontainer-Positionierung. Optimal sei ein neutraler Materialpool, in dem verschiedene kleinere Reedereien qualifiziertes Equipment zur Verfügung haben.

Das Marktsegment der verlässlich temperaturgeführten Logistiklösungen beleuchtete Dirk Wessels von der Hamburger Container-Linienreederei OPDR in seinem Vortrag. Er nahm den Vorschlag von Cord Jürgens auf. „Mit ausgewählten Partnern haben wir ein ähnliches Modell im Kleinen. Ein runder Tisch wäre eine gute Idee.“ Er erklärt: „Der europäische Reefer-Markt hat sich über die vergangenen Jahre rapide entwickelt und wir erwarten, dass dieser Trend anhält.“ Erberichtete vom ersten Großauftrag für den britischen Discounter ASDA, der von der Möglichkeit der Wunschtermine nach Eintreffen der Ware im Hafen angetan war. „Wenn die Reefer angeschlossen sind, ist die Ware frei disponierbar.“ Dafür hat ASDA der OPDR den Preis „Logistiker des Jahres“ überreicht.

Vincent van der Wijk von der Bühler AG präsentierte die Leistungen seines Unternehmens rund um energieeffiziente Beladesysteme für Getreide. „Schüttgut statt Container spart Umschlagskosten.“ Das Produkt Bargolink ist ein schneller, materialschonender und staubarmer Schiffs-Belader auf Förderkettenbasis mit einer Leistung von bis zu 300 t in der Stunde.

Die Anstrengungen der Binnenschifffahrt, Volumen auf die Wasserstraße zu lenken, zeigen sich positiv in der Verkehrsbilanz. „Entgegen dem allgemeinen Trend im Gütertransport verzeichnete die Binnenschifffahrt im vergangenen Jahr als einziger Verkehrsträger Zuwächse. Die Transportleistung stieg um 6,3 % auf 58,5 Mrd. tkm“, berichtet Martin Staats, Vorstand der MSG und Vizepräsident des Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB). Er macht aber auch deutlich: „Das klingt gut, kann aber mehr sein.“ Die erforderliche „Infrastruktur“ gleiche angesichts der veralteten Schleusen einer Großbaustelle, die in Angriff genommen werden müsse. Ansonsten lauerten unkalkulierbare Einschränkungen im Netz, bei denen die Verladerschaft auf andere Verkehrsträger ausweiche, folgert Staats.

Den Trumpf der Transportsicherheit und -zuverlässigkeit als eine Stärke sowohl in der Küstenseeschifffahrt als auch in der Binnenschifffahrt stärker ausspielen zu können, definiert Nölke abschließend als eine der Herausforderungen, an dem alle an der Transportkette Beteiligten unter Einschluss der Politik mitwirken müssten. [www.shortseashipping.de](http://www.shortseashipping.de) **Michael Nutsch**



Bilder: Nutsch