



Fluss- und Seefracht

Moderne Schiffe und Häfen für das Erreichen der Klimaziele

Seite 27 – 30



Digitalisierung

Digitaler Zwilling macht Stückgutumschlag schneller und sicherer

Seite 31



Logistikimmobilien

Wie Logistikanlagen als Energielieferant genutzt werden können

Seite 34

Lieferkettengesetz: KMU aufgepasst!



Kilian Lück, LkSG-Spezialist, Camelot Management Consultants

Am 1. Januar 2023 trat die erste Stufe des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) in Kraft. Es verpflichtet alle Unternehmen mit mehr als 3.000 Mitarbeitenden in Deutschland zu neuen Sorgfaltspflichten in der Lieferkette.

Für die betroffenen Unternehmen bedeutet das einen kräftigen zusätzlichen Aufwand, sowohl inhaltlich als auch administrativ. Aber auch für mittlere und kleine Unternehmen (KMU) der chemischen Industrie wird das Gesetz dieses Jahr schon spürbar werden, obwohl sie noch nicht (> 1.000 und < 3.000 Mitarbeitende) oder gar nicht (< 1.000 Mitarbeitende) direkt unter das LkSG fallen. Denn die Aufgaben, die das LkSG den betroffenen Firmen auferlegt, nämlich Transparenz über die Lieferkette zu schaffen, Präventionsmaßnahmen zu verankern und Abhilfemaßnahmen zu ergreifen, werden bereits an die Lieferanten weitergegeben.

Um Transparenz zu schaffen und Risiken zu identifizieren, verschicken die Unternehmen hauptsächlich generische Fragebögen an ihre Lieferanten. Die Antworten werden automatisch ausgewertet und mit Länder- und Branchenrisiken verknüpft. Mit einmalig erstellten Antwortvorlagen können KMU hier den Aufwand überschaubar halten. Hinzu kommen neue Einkaufsbedingungen, die auch KMU viel stärker in die Pflicht nehmen und geprüft werden müssen. Richtig aufwändig kann es für KMU werden, wenn sie zur Klärung und Prävention von Risiken bei speziellen Produkten oder Lieferketten herangezogen werden oder sogar zur Einführung konkreter Abhilfemaßnahmen bei ihren Lieferanten – oft verbunden mit der Gefahr, das Geschäft sonst zu verlieren.

Jetzt kommt es für KMU darauf an, diese neuen Aufgaben und den damit verbundenen Aufwand besonnen und effektiv anzugehen. Der wichtigste Erfolgsfaktor dabei ist, das LkSG sowie die daraus resultierenden Ansprüche gut zu verstehen. Denn so lassen sich gerechtfertigte Anliegen schnell kanalisieren, bevor der Aufwand aus dem Ruder läuft, und möglicherweise ungerechtfertigte Anliegen erkennen und abwehren. Und selbst wenn die Umsetzung von präventiven oder sogar abhelfenden Maßnahmen nach LkSG erforderlich wird: Es wird sich meist lohnen – für das Geschäft und vielleicht auch für die Menschen, die in der Lieferkette arbeiten.

www.camelot-mc.com

Binnenschifffahrt – Impulse für die Zukunft

Die Stärkung des Systems Wasserstraße ist für das Erreichen der Klimaziele unerlässlich

H GK Shipping, führendes Binnenschifffahrtsunternehmen in Europa, weist einen Flottenbestand von über 350 eigenen und gecharterten Binnenschiffen auf. Das Unternehmen befördert pro Jahr rund 44 Mio. t Fracht – von flüssigen chemischen Produkten und verflüssigten Gasen über Trockengüter bis zu Breakbulk. Vom Fahrtgebiet her liegt der Fokus auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen sowie dem angeschlossenen Kanalsystem, um die wichtigsten Industrieregionen in den Benelux-Staaten, Frankreich und Deutschland zu verbinden. HGK Shipping betreibt ein eigenes Design Center zur Entwicklung neuartiger Schiffstypen und Antriebsarten. Steffen Bauer, CEO von HGK Shipping, stellte sich den Fragen von Birgit Megges zur Modernisierung der Schiffe und zum Thema Zukunft und Förderung des Systems Wasserstraße.

CHEManager: Herr Bauer, warum hat die Entwicklung neuer Schiffstypen eine so hohe Priorität, dass HGK Shipping ein eigenes Design Center betreibt?

Steffen Bauer: Wenn wir Mengen und neue Waren auf das Binnenschiff verlagern wollen, müssen wir die Herausforderungen der Zeit gemeinsam mit unseren Kunden angehen, so wie erst kürzlich im Schiffdesign mit BASF und Covestro. Unser Design Center verleiht uns eine im Markt einzigartige Innovationskraft, um Industrie und Verlagerer auf dem Weg zu mehr Nachhaltigkeit und zu höherer Versorgungssicherheit trotz Klimawandel zu begleiten und zu unterstützen.

Die Forschung und Entwicklung neuer Schiffdesigns ist allerdings personal- und kostenintensiv. Kleine Reedereien und Schifferfamilien, die einen Großteil der Binnenschifffahrtsbranche in Europa ausmachen, können hier aus rein wirtschaftlichen Gründen nicht aktiv werden. Die HGK Shipping wiederum, als größtes Binnenschifffahrtsunternehmen Europas, ist in der Lage, derartige Investitionen zu tätigen. Und wir sind auch willens, für die Branche insgesamt Lösungen zu entwickeln. Dank unserer Neubauten können wir unseren Kunden der chemischen Industrie langfristig die passenden Lösungen anbieten. Dies wird auch für die Zukunft der Binnenschifffahrt insgesamt entscheidend sein.

Um das System Wasserstraße langfristig wettbewerbsfähig zu halten, ist es darüber hinaus notwendig,



Steffen Bauer, CEO, HGK Shipping

die Digitalisierung voranzutreiben. Im Bereich teilautonome Binnenschifffahrt arbeiten wir aktuell mit Seafar und der Reederei Deymann zusammen an einem Testbetrieb auf deutschen Wasserstraßen.

Sie arbeiten bei den Entwicklungen eng mit ihren Kunden aus der Chemieindustrie zusammen. Welche Rolle spielt das Thema Nachhaltigkeit beim Schiffdesign?

S. Bauer: Die Anforderungen unserer Kunden sind hier klar definiert. Als Logistikdienstleister sind wir ein wichtiger Baustein in der Dekarbonisierung der Wertschöpfungskette bis zum Jahr 2050. Nachhaltigkeit ist auch in unserer eigenen Strategie eine tragende Säule. Wir streben eine Dekarbonisierung unseres Unternehmens und unserer Tätigkeiten bereits bis zum Jahr 2035 an.



Die Binnenschifffahrt ist, gerechnet auf den Tonnenkilometer, per se bereits ein sehr umweltfreundlicher Verkehrsträger. Ein durchschnittliches Binnenschiff ersetzt rund 150 bis 180 Lkw, ein Containerbinnenschiff der größten Klasse holt sogar bis zu 500 Lkw von der Straße. Neben Skaleneffekten, der Sicherheit und der Zuverlässigkeit des Systems Wasserstraße ist Nachhaltigkeit eines der Hauptargumente, die für diesen Verkehrsträger sprechen. Auch auf EU-Ebene hat man erkannt, dass die Binnenschifffahrt das Potenzial hat, bei der Dekarbonisierung des Güterverkehrs eine zentrale Rolle zu spielen. Im Rahmen des EU Green

selektische Antriebe, mit denen sich der Ausstoß von CO₂ im Vergleich zu den aktuell genutzten herkömmlichen Antrieben um bis zu 30% reduzieren lässt. Auch der Ausstoß anderer Schadstoffe wird signifikant reduziert, NOx zum Beispiel um 70%. In der Zukunft könnten Wasserstoff oder Wasserstoffderivate eine entscheidende Rolle spielen. Wir engagieren uns hier in mehrfacher Hinsicht: Wir sind in Projekten zur Erprobung von Wasserstoffantrieben aktiv. Unsere Besatzung testet beispielsweise derzeit die „Elektra“, das erste wasserstoffbetriebene Schubboot der Welt, in Fahrt. Darüber hinaus

andere emissionsfreie Antriebstechnologien diese Stelle einnehmen, können wir noch nicht abschließend sagen. Daher konzipieren wir unsere Schiffe technologieoffen – also „Future-Fuel-Ready“. Sie sind unter anderem mit einem Leerraum in den Mittelschiffen ausgestattet, in der Fachsprache ein Void Space, in welchen zukünftig Wasserstoffspeicherlösungen oder auch andere Antriebssysteme installiert werden können.

Ein weiteres hochaktuelles Thema in der Binnenschifffahrt sind die immer häufiger auftretenden Niedrigwasserperioden. Wie stark beeinflusst diese Problematik Ihre Entwicklungen?

S. Bauer: Die Niedrigwasserproblematik beeinflusst unsere Entwicklungen grundlegend. Verlässliche Lieferketten sind die Grundlage für den langfristigen Erfolg des Chemiestandorts Deutschland. Im Sommer 2022 haben wir wieder erlebt, dass die Schiene keine ausreichenden Kapazitäten liefern kann, um die Mengen der Binnenschifffahrt zusätzlich aufzunehmen. Und auch die Kapazitäten auf der Straße sind, von der negativen Klimabilanz mal abgesehen, begrenzt. Dabei sind Schiffe für viele Werke eines der wesentlichen Transportmittel sowohl in der Rohstoffversorgung als auch in der Auslieferung und Verteilung ihrer Produkte. Oft entfallen bis zu 50% der Transporte auf das Binnenschiff. Anhaltende Niedrigwasserperioden gefährden also die Planungssicherheit.

Damit wird deutlich, dass es ein Hauptziel unserer Entwicklungen sein muss, eine möglichst hohe Tragfähigkeit unserer Schiffe auch bei geringem Tiefgang zu erreichen. Unsere jüngsten Neubauten können beispielsweise bis zu einem Pegelstand von 40 cm am Kölner Pegel sowie 25 cm bei Kaub eingesetzt werden und damit selbst bei extremem Niedrigwasser fahren.

Die Niedrigwasserproblematik beeinflusst unsere Entwicklungen grundlegend.

Deal fordert sie einen Zuwachs des Wasserstraßenanteils am Modal Split um 25%, bis 2050 um 50%.

Welche Lösungen sind Ihrer Ansicht nach beim Thema Nachhaltigkeit für die Zukunft am zielführendsten?

S. Bauer: Aktuell setzen wir als Brückentechnologie auf effiziente die-

sind wir an Forschungsprojekten im Rheinland zu diesem Thema beteiligt. Nicht zuletzt arbeitet unser Team im Design Center an Lösungen für den Transport von Wasserstoff, um diesen Energieträger für die Industrie entlang der Wasserstraßen verfügbar zu machen.

Ob reiner Wasserstoff oder Wasserstoffderivate tatsächlich die Energieträger der Zukunft sind oder



Ihre Experten für Tankcontainer

Seit mehr als 30 Jahren vermieten wir Tankcontainer für flüssige Produkte der chemischen und Lebensmittelindustrie. Ob bewährte Standards, spezielle Anforderungen oder maßgeschneiderte Individuallösungen – mit TWS mieten Sie Erfahrung, Qualität und Innovation für Ihren Erfolg.

Mehr Informationen unter: www.tws-gmbh.de | tws@tws-gmbh.de

TWS
RENT-A-TAINER



Binnenschifffahrt – Impulse für die Zukunft

◀ Fortsetzung von Seite 27

Moderne Schiffe benötigen auch eine funktionierende Wasserstraßeninfrastruktur. Wie bewerten Sie diese und welche Maßnahmen sollten Ihrer Meinung nach ergriffen werden, um die Infrastruktur zu stärken?

S. Bauer: Eine leistungsfähige Logistik ist das Rückgrat jeder Industrie. Die Infrastruktur auf Deutschlands Wasserstraßen ist aber tatsächlich an vielen Stellen marode und entspricht nicht mehr den Anforderungen aktueller Güterströme. Veraltete Technik, Schleusen und Anlagen müssen flächendeckend modernisiert werden, um künftige Sperrungen zu vermeiden. Flüsse und Kanäle müssen erhalten und ausgebaut werden, um die steigenden Verkehrsströme auch langfristig aufnehmen zu können. Ein Beispiel ist hier die Vertiefung der Fahrrinnen am Mittelrhein, die auch bei Niedrigwasser einige Abhilfe schaffen könnte.

Nicht zuletzt müssen Binnenhäfen und Hinterland-Hubs modernisiert und trimodal angeschlossen werden, um eine sinnvolle Verkehrsverlage-



rung zu ermöglichen. Auch ein Ausbau schwerlastfähiger Terminals wäre zu begrüßen, denn die Binnenschifffahrt bietet für Großraum- und Schwergüter einen idealen Transportweg. All dies wird bereits lange diskutiert und die Dringlichkeit ist bekannt. Neben den hier notwendigen Investitionssummen fehlen zudem noch immer insbesondere Ingenieure in der Verwaltung, die die entsprechenden Aufgaben zeitnah umsetzen könnten.

An welchen Stellen wünschen Sie sich die Unterstützung von Seiten der Politik?



Das Niedrigwasserschiff „Courage“ verfügt über einen effizienten dieselelektrischen Antrieb, mit dem sich der Ausstoß von CO₂ im Vergleich zu anderen aktuell genutzten Schiffen um bis zu 30 % reduzieren lässt. Auch der Ausstoß von Feinstaub und sonstigen Schadstoffen wird signifikant reduziert. Zudem ist das Schiff H₂- bzw. Future-Fuel-ready, d.h. es kann auf neuartige Antriebssysteme wie Wasserstoff umgerüstet werden, sobald diese marktreif sind.

S. Bauer: Ich würde mir zunächst wünschen, dass die Bundesregierung dem Zusammenspiel aller Verkehrsträger und deren Beitrag zur Dekarbonisierung des Gütertransports in Deutschland – allen voran die Schlüsselrolle der Binnenschifffahrt – die angemessene

Bedeutung zukommen ließe. Bestes Beispiel, dass dies aktuell nicht geschieht, ist die kürzlich veröffentlichte Verkehrsprognose des Bundesverkehrsministeriums. Sie sagt bis 2051 einen deutlichen Anstieg des Güterverkehrs auf der Straße und neue Rekorde für die Schiene voraus, während die Wasserstraße stagniert. Bundesverkehrsminister Volker Wissing drängt auf den Ausbau der Straßeninfrastruktur und nachrangig der Schiene. Die Untersuchung berücksichtigt dabei viele Aspekte wie die vorhandenen Potenziale der Verkehrsverlage-

Der logistische Folgen der Energietransformation und Kreislaufwirtschaft nicht oder nur unzureichend. Das konsequente Ausschließen des Systems Wasserstraße ist für den Wirtschaftsstandort Deutschland fatal. Eine leistungsfähige Industrie benötigt alle Verkehrsträger zur Ver- und Entsorgung. Nicht ohne Grund haben sich große Teile der deutschen Industrie in den Wirtschaftszentren entlang des Rheins, der Donau und des westdeutschen Kanalnetzes angesiedelt. Die Bundesregierung muss aufpassen, dass sie nicht den Niedergang des Systems Wasserstraße einleitet und dann in einigen Jahren feststellt, dass ein wichtiges Kernelement zum Erreichen der Klimaziele fehlt.

Eine zukunftsweisende Ertüchtigung der Wasserstraßeninfrastruktur und eine zielgerichtete Förderung von Innovationen sind wichtige Elemente, um den Verkehrsträger Binnenschifffahrt zu stärken und zu entwickeln. Insofern wäre es wünschenswert, dass die Politik hier möglichst schnell die passenden Rahmenbedingungen schafft. Was wir dabei aber nicht vergessen sollten: Auch die Branche selbst ist

ZUR PERSON

Steffen Bauer steht seit dem 1. August 2020 an der Spitze von HGK Shipping. Zuvor war der Diplomkaufmann mehrere Jahre als Geschäftsführer der Imperial Shipping Holding und Chief Operating Officer der Imperial Shipping Group mit operativer und kaufmännischer Gesamtverantwortung für alle Tochtergesellschaften und Beteiligungen der Gruppe sowie in verschiedenen Positionen bei Lehnkering tätig.

in der Verantwortung, sich neu aufzustellen.

In Ihren Augen ist die Binnenschifffahrt für das Erreichen der Klimaziele also essenziell?

S. Bauer: Absolut. Deutschland und Europa brauchen ein leistungsfähiges System Wasserstraße, um die Klimaschutzziele für 2030 und 2050 zu erreichen. Der Güterverkehr wird steigen, das ist gewiss – und die Wasserstraße hat als einziger Verkehrsträger sowohl freie Kapazitäten als auch den im Vergleich niedrigsten CO₂-Ausstoß pro transportierte Tonne. Selbst wenn im Straßenverkehr vollständig emissionsfreie Lkw und die passende Infrastruktur zur Verfügung stünden, gäbe es nicht ausreichend Fahrpersonal, das die Lkw-Fracht bewegt. Und selbst wenn das Schienennetz auf den wichtigen Strecken zwischen den Seehäfen und dem Hinterland signifikant erweitert werden könnte, wären die Genehmigungsverfahren und Bauarbeiten zu langwierig, um bis zur ersten Klimastufe Ergebnisse liefern zu können. Darüber hinaus müssen die Mengen, die sonst über die Schiene laufen, während der Baumaßnahmen auf andere Verkehrsträger verlagert werden. Auch hier kommt aus Kapazitäts- und Umweltgesichtspunkten nur das System Wasserstraße in Frage.

■ www.hgkshipping.de

Hafen Straubing-Sand

Schiffsgüterumschlag rückläufig – Donausausbau bringt Verbesserungen

Der Hafen Straubing-Sand ist mit einem Gesamtumschlag von knapp 4,2 Mio. t Niederbayerns leistungsstärkstes Güterverkehrszentrum. Mit rund 393.000 t Güterumschlag auf der Bahn (+9%) wurde 2022 eine neue Bestmarke erreicht. Dagegen blieb der Schiffsgüterumschlag mit 552.000 t deutlich hinter den Erwartungen zurück (-17%). Neben

den negativen Auswirkungen des Ukraine-Kriegs auf die Schifffahrt lag der Rückgang insbesondere an extremen Niedrigwasser im Sommer. „Das letzte Jahr hat uns noch einmal gezeigt, wie wichtig eine zuverlässige Erreichbarkeit unseres Hafens bei Niedrigwasser ist“, betont der Vorsitzende des Zweckverbands Häfen Straubing-Sand (ZVH) Landrat

Josef Laumer. Durch den aktuellen Donausausbau zwischen Straubing und Deggendorf sowie der Vertiefung des Hafenbeckens werde die Abladetiefe für Schiffe zum Hafen Straubing optimiert. Ein 135-Meter-Schiff könne so durchschnittlich rund 650 t zusätzlich laden. Neben der Anpassung des Hafenbeckens arbeitet der ZVH an einer wei-

teren Infrastrukturmaßnahme, die zur Verlagerung der Gütertransporte auf umweltfreundliche Verkehrsträger beitragen wird: ein Terminal für kombinierten Verkehr. Seit September 2022 liegt ein Förderbescheid des Eisenbahn-Bundesamtes vor, seit 6. März habe man nun auch Baurecht für das Containerterminal. Baubeginn soll im Herbst 2023 sein. (bm) ■

Entwicklungssprünge von Häfen in Niedersachsen

Niedersachsen Ports investiert in innovative Projekte

Seit Bestehen der Hafengesellschaft Niedersachsen Ports (NPorts) wird 2023 das Jahr mit den größten Investitionen werden. Eingeplant werden rund 175 Mio. EUR für den Bau der Infrastruktur in den Häfen. Bereits im Jahr 2022 hat NPorts mit rund 117 Mio. EUR deutlich mehr als in den Jahren zuvor investiert. Die Investitionen sind der Beitrag der Häfen, Deutschlands Energieversorgung kurzfristig sicherzustellen. „Nie zuvor war die nationale und internationale Bedeutung der Seehäfen in Niedersachsen so präsent wie im Jahr 2022. In den vergangenen Jahren haben wir in unseren Häfen strategische Reserven entwickelt. Damit begegnen wir den großen Herausforderungen. NPorts hat in Wilhelmshaven bewiesen, in kürzester Zeit einen LNG-Anleger realisieren zu können. Auch in Stade werden wir pünktlich abliefen“, erklärt Holger Banik, Geschäftsführer

von NPorts sowie der JadeWeser-Port Realisierung-Gesellschaft. Mit einem Investitionsvolumen von bis zu 300 Mio. EUR entsteht in Stade derzeit ein Anleger für verflüssigte Gase (AVG Stade). Der AVG Stade wird dazu beitragen, die Energieversorgung Deutschlands zu sichern – anfangs über den Import von Flüssigerdgas, im weiteren Verlauf über regenerativ erzeugte Gase, wie Wasserstoff oder Ammoniak.

NPorts setzt zudem wiederholt einen großen Fokus auf die Modernisierung von bestehenden Hafenanlagen. Rund 53 Mio. EUR sind 2023 hierfür eingeplant.

„Wir machen aktuell große Entwicklungssprünge in unseren Häfen, insbesondere in Bezug auf die Themen Energieversorgung und Nachhaltigkeit. Auf diese Weise gestalten wir die Zukunft Deutschlands aktiv mit“, so Banik abschließend. (bm) ■

KOLUMNE: STANDPUNKT



Schiffbruch verhindern

Ständig neue Temperaturrekorde, extreme Unwetter auch in bislang gemäßigten Breiten, monatelange Trockenphasen – der weltweite Klimawandel ist weithin sichtbar. Das gilt auch für die Wasserstraßen in Deutschland. Deren Pegelstände sinken mittlerweile in den Sommermonaten regelmäßig auf tiefste Stände und machen den Gütertransport per Schiff immer wieder zu einer Herausforderung. Vor allem an unseren großen Standorten am Niederrhein werden niedrige Wasserstände, die die Schifffahrt einschränken oder sogar unmöglich machen, immer mehr zu einem logistischen Problem.



Hubert Fink, Mitglied des Vorstands, Lanxess

Niedrigwasser mit Konsequenzen

In den vergangenen zehn Jahren gab es beim Rhein als Europas wichtigster Wasserstraße acht relevante Niedrigwasserphasen. Der Wasserstand war jeweils unter die kritische Marke von 1,60 m gefallen. Das macht den Transport nicht nur wesentlich teurer, er ist dann auch nicht besonders nachhaltig und alles andere als effizient. Teilweise musste die Beladung der Schiffe auf ein Sechstel reduziert und dafür die Zahl der Transporte entsprechend vervielfacht werden. Die Verlagerung auf andere Verkehrsträger ist nur sehr bedingt möglich.

Ein Produktionsstandort wie der von Lanxess in Leverkusen, der 2021 bspw. mehr als 400.000 t Rohstoffe über den Rhein übernommen hat, müsste eine substantielle Alternativlogistik aufbauen, um diesen Herausforderungen zu begegnen. Dafür ist unsere Infrastruktur und die unserer Logistikpartner nicht ausgelegt.

Ein Rechenbeispiel: Wenn wir die 400.000 t Rohstoffe statt mit 200 Frachtschiffen über Straße und Schiene hätten transportieren wollen, wären dafür 7.300 Bahncontainer oder alternativ 16.700 Lkw nötig gewesen.

Vor dem Hintergrund ohnehin extrem eingeschränkter Logistikkapazitäten und einer überlasteten und in Teilen maroden Infrastruktur ist das nur ein theoretisches Szenario.

Aktionsplan „Niedrigwasser Rhein“

Für Lanxess sind funktionierende Wasserstraßen essenziell und daher haben wir uns bereits 2019 dem damaligen Aktionsplan „Niedrigwasser Rhein“ angeschlossen. In acht Punkten sollen zuverlässig kalkulierbare Transportbedingungen am Rhein geschaffen werden. Dazu gehören u.a. die Einrichtung zusätzlicher moderner Umschlagpunkte, die Optimierung von Abstell- und Lagerflächen für Container in den Binnenschiffsterminals sowie eine stärkere Automatisierung und Digitalisierung, einschließlich der Nutzung des 5G-Netzes zur Datenübertragung. Darüber hinaus sollen gezielt Fachkräfte, insbesondere Schiffsführer, gewonnen werden. Schließlich sieht der Plan auch Engstellenbeseitigungen und Sohlenanpassungen am Niederrhein vor, um die Schifffahrt auf dem Rhein verlässlich zu gewährleisten.

Das sind alles valide Punkte, aber die Umsetzung des Aktionsplans verläuft bislang schleppend. Hier brauchen wir dringend mehr Tempo. Wir plädieren dafür, den Aktionsplan „Niedrigwasser Rhein“ zur Ländersache zu machen und bspw. ein Kommission auf Länderebene einzusetzen, die die Umsetzung voranbringt.

Verknüpfung von Schiffs- und Schienenverkehr

Wir müssen davon ausgehen, dass der Rhein in Zukunft immer öfter nur eingeschränkt schiffbar sein wird. Daher gilt es, auch im Sinne einer nachhaltigen Logistik zusätzlich die Schiene als zweitbeste Alternative zur Schifffahrt weiter auszubauen. Das bedeutet zuvorderst: Erneuerung und Ausbau der Schieneninfrastruktur. Wie es um diese bestellt ist, können wir bei Lanxess vor unserer eigenen Haustür besichtigen. Die Kölner Südbrücke liegt zentral auf europäischen Güterverkehrskorridoren, wird gleichzeitig für den Personenverkehr genutzt und ist ein chronisch überlasteter Engpass.

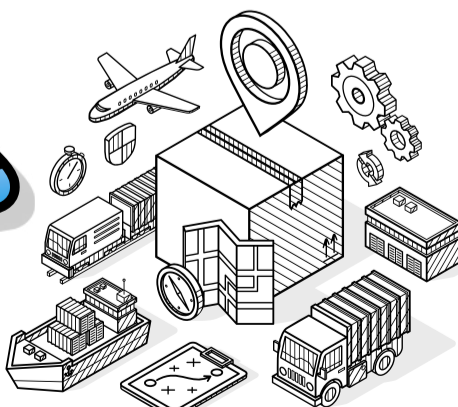
Investitionen in Wasserstraße und Schiene als nachhaltige und effiziente Verkehrsträger müssen Vorrang haben. Wir müssen dabei europaweit denken und Lösungen entwickeln, die Bahn und Schiff miteinander verbinden. Moderne Containerterminals sind dabei nur ein Beispiel. Auch eine optimale Zusammenarbeit der großen Häfen in Rotterdam und Antwerpen wird notwendig sein.

Industriestandorte brauchen für ihre Investitions- und Standortentscheidungen eine klare Perspektive – und eine funktionierende Logistik ist hierbei einer der zentralen Faktoren.

Hubert Fink, Mitglied des Vorstands, Lanxess

■ www.lanxess.com

**Chemie
Logistik**



präsentiert von

CHEManager

<https://www.chemanager-online.com/logistik>