

„Multimodale Transport- und Logistiklösungen“
ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC)



50 JAHRE GROSSSCHIFFFAHRT AUF DER MOSEL
2. BIS 4. JUNI 2014



Das SPC



- Name:** ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC)
- Träger:** Verein zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs e.V.
- Gründung:** 2001, Hamburg / Dienstsitz im Bundesverkehrsmin. in Bonn
- Rechtsform:** Verein / Öffentlich-Private-Partnerschaft (ÖPP)
- Zweck:** Zweck des Vereins ist die Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs und des Binnenschiffsverkehrs im Rahmen multimodaler Transportketten. Im Vordergrund steht dabei die Verkehrsverlagerung auf wassergebundene Verkehrsträger.
- Ziele:** Beitrag zur Umsetzung des EU-Weißbuchs Verkehr und Aktionsplans Güterverkehr u. Logistik des Bundesverkehrsministeriums.
Erhöhung des Anteils von Wasser- und Schienenwegen an der Transportkette.

Das SPC - Mitglieder



Öffentlich

Bund

Bundesmin. für Verkehr und digitale Infrastruktur

Länder

Baden-Württemberg

Bayern

Bremen

Hamburg

Mecklenburg-Vorpommern

Niedersachsen

Nordrhein-Westfalen

Sachsen-Anhalt

Schleswig-Holstein

Privat

Organisationen

Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V.

Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e. V.

European River-Sea-Transport Union e. V.

IHK Nord e.V. – AG Norddeutscher IHK

Komitee Deutscher Seehafenspediteure im DSLV

Verband Deutscher Reeder

Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe e. V.

Zentralverband Deutscher Schiffsmakler e. V.

Verein zur Förderung des Elbstromgebietes e.V.

Das SPC - Privatmitglieder



Seehafen

Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH
Brunsbüttel Ports GmbH
Seehafen Wismar GmbH
JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG

Seeschifffahrt Container

OPDR GmbH & Co. KG
SACO Shipping GmbH
Samskip GmbH
Unifeeder Deutschland
MSC Deutschland GmbH

Befrachtung Bulk / Container

ARKON Shipping GmbH & Co. KG
EMS Chartering GmbH & Co. KG

Seeschifffahrt RoRo

Scandlines Deutschland GmbH
TT-Line GmbH & Co. KG
DFDS Seaways

EVU / Operator

CTL Logistics GmbH
DB Schenker Rail Deutschland AG

Binnenhafen

Am Zehnhoff-Söns GmbH
Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH

Binnenschifffahrt

H&S Container Line GmbH
Haeger & Schmidt International GmbH
IMPERIAL Shipping Services GmbH
DTG eG
MSG eG

Terminal / Umschlag

Buss Holding GmbH & Co. KG
neska intermodal
Bühler AG

Verlader

K + S Transport GmbH
BASF SE

Multimodal Spedition

Robert Kukla GmbH
JAS Forwarding GmbH

European ShortSea Network (ESN)



📍 = Member of the European Shortsea Network (ESN)

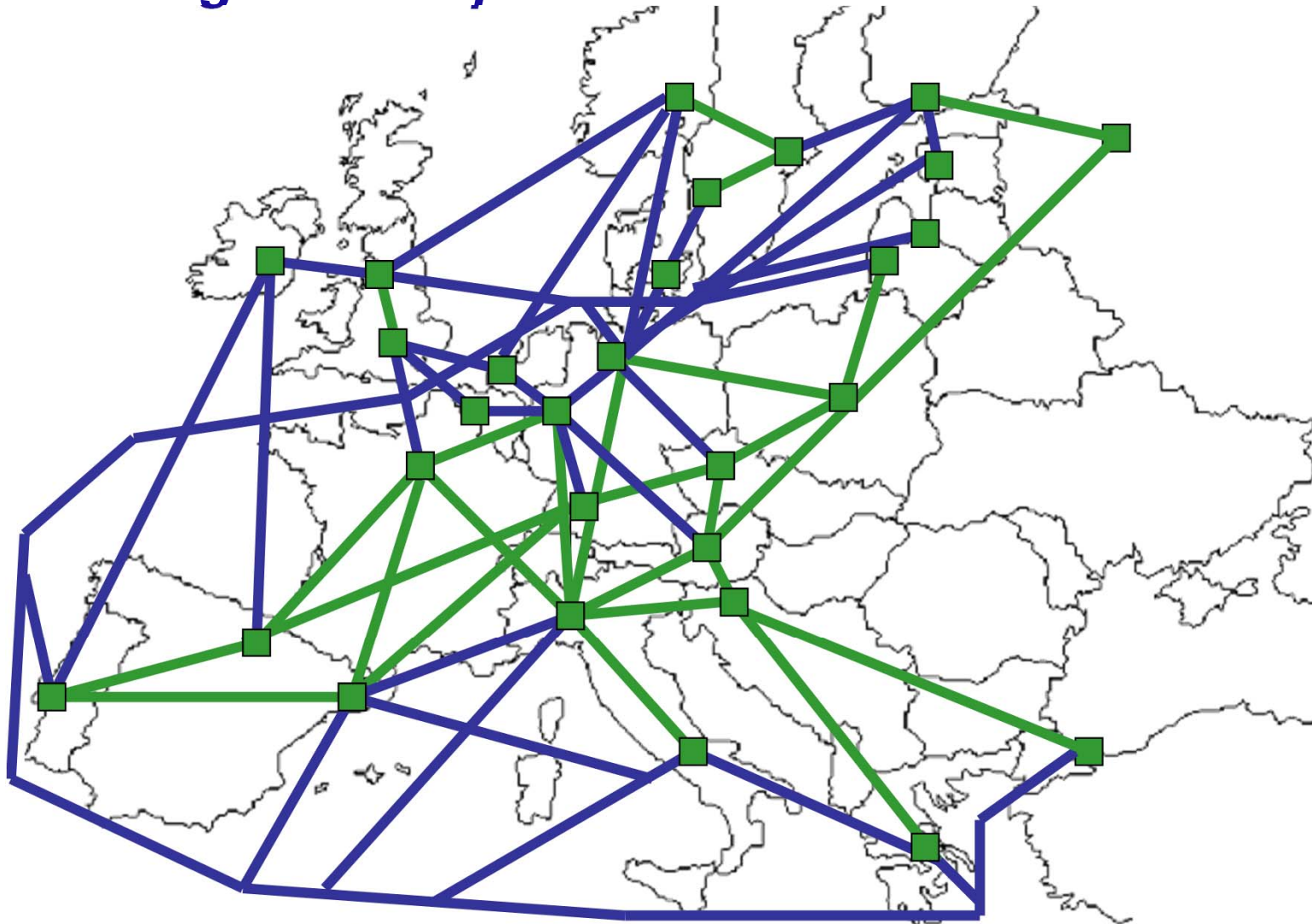
European Shortsea Network

Eine starke Gemeinschaft!

ESN Mitglied	Ansprechpartner	E-Mail	Telefon-Nr.
SPC Belgium	Willy de Decker	willy.de.decker@shortsea.be	+32 32020520
SPC Bulgaria	Georgi Petkov	george.petkov@shortsea.bg	+35 952601011
Intermodal & Shortsea Promotion Centre			
SPC Croatia	Drazen Zgaljic	zgaljic@shortsea.hr	+38 5344252
SPC Cyprus	Panayiotis Agathocleous	agath@cpa.gov.cy	+35 725207124
SPC Denmark	Steen Sabinsky	ssa@maritimecenter.dk	+45 33337488
Maritime Development Center of Europe			
SPC Estonia	Mihkel Utko	m.utko@siport.ee	
SPC Finland	Riitta Pöntynen	riitta.pontynen@shortsea.fi	+35 823338103
SPC France	Jean-Marie Millour	shortsea@shortsea.fr	+33 153895241
SPC Germany			
ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Centre	Markus Heinen	heinen@shortseashipping.de	+49 2283004891
SPC Germany			
ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Centre	Markus Noelke	noelke@shortseashipping.de	+49 2283004890
SPC Greece			
SPC Greece			
SPC Holland	Sander van't Verlaat	shortsea@shortsea.nl	+31 102041888
SPC Ireland	Brian Richardson	brian.richardson@marine.ie	+35 314766500
SPC Lithuania			
Intermodal & Shortsea Promotion Centre	Algirdas Sakalys	algirdas.sakalys@vgtu.lt	+37 052745075
SPC Malta	Charles Abela	charles.l.abela@transport.gov.mt	+35 621222203
SPC Norway	Hans Kristian Haram	shortsea@shortseashipping.no	+47 90562994
SPC Poland	Piotr Waszczenko	piotr.waszczenko@unityline.pl	+48 603 659304
SPC Portugal	Antonio Belmar da Costa	antonioelmar@agepor.pt	+35 1917235262
SPC Romania	Teodor Patrichi	sg@ria.org.ro	
SPC Spain	Manuel Carlier	mcarlier@anave.es	+34 914580040
SPC Sweden			
Sjöfartsforum/Maritime Forum	Anna Hammargren	anna.hammargren@maritimeforum.se	+46 841054046
SPC Turkey	Mehmet Erdem	mehmet.erdem@denizticaretolasi.org	+90 2122520130 (315)
SPC UK/FTA Freight by Water	Christopher Snelling	csnelling@fta.co.uk	+44 1892552245
SPCs not officialy part of the ESN			
Alexander Vasilievich Esipenko	SPC Russia (Urama)	info@urama.ru	
Konstantin Ilnitskiy	SPC Ukraine (Uports Agency)	info@uports.odessa.ua	

System: ShortSeaShipping

Wasserwege = Transportressourcen



Das SPC – Ziele und Kompetenzen

3-Säulen-Strategie

Verkehrsverlagerung / Beratung



Aus- / Weiterbildung



Marketing / PR



Beratungen 2012 / 2013

Shortsea- & Binnenschifffahrt



neptun
FREIGHT SERVICES GMBH



a. hartrodt
TRANSPORT IS OUR BUSINESS

W. Ottinghaus
Schwertransporte



BASF
The Chemical Company



GETREIDE AG



NATCO
International Forwarders and Consultants



ThyssenKrupp Steel Europe



LAWONCE express
logistics



Audi

AM ZEHNHOFF-SÖNS
INTERNATIONAL LOGISTIC SERVICES

NORDFROST



SENIT
Transport und Logistik



HiPP



PILKINGTON
Smart Glass[™]
SOLUTIONS

Ohle & Lau
GmbH

Kukla



Celtic
FORWARDING LIMITED



pro group



LANXESS
Energizing Chemistry



Rigips
SAINT-GOBAIN

PRONATEC

INTERGERMANIA

b&m
technik produktion logistik



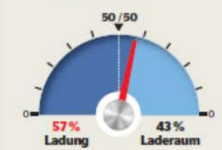
ANZEIGE

**Wir haben
Großes im Sinn!**
Großraum- und Schwer-
transporte, multimodal und
ohne Umladung zwischen
West- und Osteuropa.

XXL TRANS

XXL TRANS GmbH
Mellinkrodtstr. 220 · D-44147 Dortmund
Telefon +49 (0)231 880 598-00
info@xxl-trans.de · www.xxl-trans.de

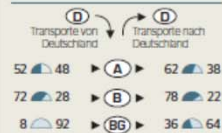
Transportbarometer



Frühjahrsaufschwung
hält zweite Woche an

Die zweite Woche in Folge steigt die Laderaumnachfrage in Europa kräftig an. Ein Plus von 7 Prozentpunkten führt in dieser Woche sogar mit einem Verhältnis Fracht zu Laderaum von 57 zu 43 Prozent zu einem klaren Überhang im Markt. Die Innerdeutschen Verkehre sind weiter stark. (sb)

Anteil der Angebote von Ladung
und Laderaum nach Ländern
in Prozent



Ketchup auf der Wasserstraße

Die Binnenschifffahrt kann sich in der Konsumgüterlogistik neue Märkte erschließen

Für die Hersteller und Vertreiber von Konsumgütern spielt die Binnenschifffahrt als logistischer Partner bisher eine eher untergeordnete Rolle. Gute Gründe sprechen jedoch dafür, dass sich das mittelfristig ändern könnte.

Dabei dürfen die Preise aber nicht in die Höhe schießen und nachhaltig und umweltfreundlich soll der Transport natürlich auch sein. Hier könnte die Binnenschifffahrt ihre Vorteile hinsichtlich Kapazität und Umweltfreundlichkeit ausspielen.

„Leider hat der Handel nur den LKW im Blick.“

Carsten Berger, Leiter des Verkaufs bei der H&S Containerline, Duisburg

von Jan Peter Naumann

Individuelle Lösungen

Das Binnenschiffe direkt an der Rampe des Supermarktes anlegen und mal eben mehrere Tonnen Getränke, Nahrungsmittel und Pflegeprodukte für den täglichen Gebrauch liefern, wird wohl ein Wunschtraum bleiben. Keineswegs utopisch ist jedoch die Vorstellung, dass der Verkehrsträger stärker in die logistischen Ketten der Konsumgüterindustrie eingebunden werden kann. Dazu lieferte eine Veranstaltung des Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW) in der Niederrheinischen IHK in Duisburg Beispiele.

Konsumgüterhersteller und die Handelslogistik bewegten sich in einem komplexen Spannungsfeld, sagte VBW-Präsident Heinz-Josef Joeris zum Auftakt. Die Verbraucher möchten die Ware nicht zuletzt dank des zunehmenden Onlinehandels zügig und rund um die Uhr beziehen können.

Mittelfristig habe der LKW gegenüber dem Binnenschiff jedoch die schlechteren Karten: Zuneh-

mende Engpässe auf den Straßen, Eingeschränkte Fahrzeiten und eine vernachlässigte Infrastruktur (Brücken) kämen dem Verkehrssystem Wasserstraße zu Gute. Zur Verdeutlichung wählte Berger das Beispiel eines Containerfrachters, der im Seehafen 9000 Container ablädt. Um diese Menge abzufahren, wären so viele LKW erforderlich, dass sie aneinander gereiht eine Schlange von 450 km ergeben würden. Das gleiche Transportaufkommen schaffen auch 53 Binnenschiffe, wobei sich deutliche Einsparungen bei den CO₂-Emissionen ergeben.

Schon seit längerem versucht der Soßen- und Ketchuphersteller Heinz für seine in Europa hergestellten und dort auch vertriebenen Produkte eine Transportlösung mit Binnenschiffsanteil zu fin-

den. „Wir haben uns mit der Brauerei Bavaria und Mars Nederland zusammengesetzt und nach Bündlungsmöglichkeiten gesucht“, berichtet Tom Tillemans, verantwortlich für die Distributionslogistik bei H. J. Heinz. Herausgekommen ist eine Lösung, bei dem die Produkte ab Werk in 45-Fuß-Container verladen und per LKW zum nächsten Binnenschiffterminal in den Niederlanden gebracht werden, um dann die Reise auf dem Wasser nach Rotterdam fortzusetzen. Von dort aus findet mit unterschiedlichen Transporten die weitere Verteilung an den Handel in Europa statt. Seit Januar konnten so 10 000 LKW-Fahrten eingespart werden. Bei den zwei Linien soll es nicht bleiben. „Wir befinden uns mit weiteren Partnern in Gesprächen und können uns ein Netz von bis zu zehn Linien vorstellen“, sagte Tillemans.

Das die Binnenschifffahrt ihre Vorteile hinsichtlich Kapazität und Umweltfreundlichkeit ausspielen kann und dem Verkehrsträger damit neue Märkte erschließt, sieht auch Markus Nölke, Geschäftsführer des mit veranstaltenden Short Sea and Inland Waterway Promotion Center (SPC). Die Konsumgüterlogistik wie übrigens auch die Windenergie verspreche neue Geschäftsmöglichkeiten, sagte Nölke.



Referenzprojekte

Leuchtturmbeispiele

Referenzprojekte

Fließt besser: Krombacher prüft „Flaschenzug“

„Das SPC hat uns nicht nur detaillierte Möglichkeiten für den kombinierten Verkehr aufgezeigt, sondern im Rahmen seines Partnermarketing auch einen direkten Ansprechpartner für Ladeanfragen angeboten. Mit dem palettenstabilen Equipment unterstützt sich die Anschaffung zusätzlicher Umschlagkräfte und würde uns eine Reduzierung der Container mit vorhandenen Flurförderfahrzeugen ermöglichen.“

Michael Köhl, Leiter Logistik der Krombacher Brauerei Bamberg-Schönbühl GmbH & Co. KG

„Im Rahmen unserer umfangreichen Recherche haben wir auf Basis bestehender Schienenanleihe in hohem Maße auch Realisierungsmöglichkeiten in Betracht gezogen. Als mögliche Lösungsoptionen standen eine wöchentliche Ganztagstraktion oder Belegfahrten zu bestehenden Containerdienstleistungen auf dem Prüfstand.“

Christian Betsch, SPC-Projektmanager

Scherf analysiert und voraus gedacht
Das SPC, mit dessen Hilfe das Unternehmen die aktuelle Verkehrsstruktur ausloten möchte, steht vor einer umfangreichen Aufgabe: Allein für Deutschland röhrt das SPC-Team auf Dreiecksrouten im Rahmen einer vierstündigen Sendungsroutenanalyse unter die Lupe. Dazu kommen 124 europäische Empfängerorte, insbesondere im südeuropäischen Raum.

Als mögliche Lösungsvarianten stehen eine wöchentliche Ganztagstraktion oder Belegfahrten zu bestehenden Containerdienstleistungen auf dem Prüfstand. Zudem werden auf Wunsch des Kunden auch strategische Überlegungen eingebracht. Mögliches Szenario ist ein eigenes Werkgleis, mit dem Krombacher ohne LKW-Einsatz und Umschlag im Vorlauf einen wirtschaftlichen Anschluss an das Schienennetz hätte.

Wirtschaftlicher durch Konsolidierung
Mit dem größten Einladungsaufräumen und einer Distanz von ca. 550 Kilometern bietet die Relation zwischen Krombach und einem Empfänger im Raum Berlin das deutlichste Ladungspotenzial im kombinierten Transport. Bei Schaffung eines Gemeinschlusses würden zudem LKW-Vorlauf und Containerumschlag als Kostenträger für weitere mögliche Umschlagorte im Raum Nord- und Nord-Ostdeutschland entfallen. Auch im Empfängerort könnten weitere Relationen für die Schiene attraktiv werden. Hier kann das SPC verschiedene interne/externe Destinations als verladungsfähige Potenzialrelationen für Schienen- und Kurzstreckeneinweilungen abschließen.

Viele Paletten zum Kunden, als Leertag zurück: Durch die Vorgehensweise der Verleiher sind die Krombacher Produkte besonders für intermodale Verkehre geeignet. Der Container eignet sich hier als flexible „Kombi-Box“ für den Verleihersträger abgewandelter Transport.

Foto: Krombacher

Referenzprojekte

Erfolgreich gefördert: Verlagerungspotenzial für K+S

Jährlich produziert und vermarktet die K+S AG aus den geförderten Rohstoffen rund sieben Millionen Kali- und magnesiumhaltige Düngemittel und Industrieerzeugnisse, etwa fünf Millionen Tonnen stickstoffhaltige Düngemittel und mehr als 20 Millionen Tonnen Salzprodukte. Die europäischen Standorte des großen Herstellers befinden sich vor allem in Deutschland und den angrenzenden Staaten.

Für den Transport der Massengüter setzt K+S bereits in hohem Maße auf Wasser und Schiene: In 2010 hat der Produzent 4,2 Millionen Tonnen Güter per Binnenschiff und 3,7 Millionen Tonnen per Seeschiff transportiert, zunehmend auch per Container. Mit der Containerzuglinie „Baltic Train“ – ein Produkt der 100prozentigen Tochter K+S Transport GmbH – verfügt K+S über eine Verbindung zwischen Ostseehäfen/Westhäfen und den Überseehäfen Hamburg und Bremerhaven. Auch über die „Börde Container Feeder GmbH“ kommen zwei unternehmenseigene Binnenschiffe für Container und Projektladung zwischen Seehäfen und Hinterland zum Einsatz. Darüber hinaus bietet die „Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH“ effiziente Umschlag- und Dienstleistungen für Container, Wechselbrücken und kanbare Sattelaufzüge.

Ein erheblicher Anteil der Relationen in Europa wird noch per Lkw bedient. Um seine umweltfreundliche Logistik konsequent zu entwickeln, möchte der Produzent diese Straßentransporte auf Verlagerungsfähigkeit prüfen.

Abbau forcieren – auch bei Güterverkehren auf der Straße
Das SPC-Team ermittelt für das Mitglied aus der Verladerschaft alle europäischen Relationen mit einer Jahrestonnage von mehreren tausend Tonnen. Wegen ihres höheren Güteraufkommens sind diese besonders für einen Transport auf Wasser und Schiene geeignet. Unter dieser Prämisse werden insgesamt 24 Relationen in Spanien, Großbritannien, Schweden und Dänemark lokalisiert. Im zweiten Schritt folgt ein Abgleich mit dem Linienleistungsangebot der Shortsea-Anbieter aus dem Mitgliederkreis und dem Netzwerk des SPC.

Verknüpfung von Bahn und Schiff über die Häfen
Sechs der ermittelten Relationen lassen sich unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten auf ökologisch verträglichere Verkehrsträger umstellen: daraus resultiert ein signifikantes jährliches Einsparpotenzial. Für die Vorläufe der palettierten Ladung ab Versandstelle Philippsburg kann der Baltic Train eingesetzt werden, als Dienstleister auf der Wasserstraße werden drei Unternehmen aus dem Mitgliederkreis und dem weiteren Umkreis des SPC erhoben.

K+S setzt in hohem Maße auf Wasserstraße und Schiene. Am 500 Meter langen Kai in Hamburg fertigt der gruppeninterne Logistikdienstleister K+S Transport GmbH pro Jahr rund 500 See- und Binnenschiffe ab. Auf einem Gelände von über 90.000 Quadratmetern unterhält die K+S Transport GmbH Lagerhallen und Silozellen für trockene Schüttgüter mit einer Gesamtkapazität von bis zu 405.000 Tonnen.

Foto: K+S Aktiengesellschaft

„Entsprechend unserer Selbstverpflichtung stehen neben Gewässer- und Naturschutz die effiziente Energienutzung und der Klimaschutz auf unserer Nachhaltigkeitsagenda. Dazu gehört selbstverständlich die wirtschaftliche Verlagerung von Straßenverkehren auf umweltverträglichere Verkehrsträger. Die Recherche des SPC waren für die weitere Realisierung dieses Ziels sehr hilfreich.“

Holger Seifert, K+S AG, Leiter Logistik Einkauf

„Mit dem Produkt „Baltic Train“ und dem „Börde Container Feeder“ bietet K+S bereits einen attraktiven Zugang zu den Überseehäfen Hamburg und Bremerhaven. Wir konnten auf Basis unserer Kenntnisse diese und weitere Hafenstandorte als Verkehrssträger überzeugende Drehscheiben noch stärker einbinden.“

Markus Heinen, SPC-Projektmanager

Referenzprojekte

Verfeinerte Rezeptur: Intermodale Zutaten für Kraft Foods

Kraft Foods, der zweitgrößte Lebensmittelhersteller der Welt, kann seine ergründeten Transportdienstleistungen zentral ein. Dabei können alle Verleihersträger LKW, Bahn, Schiff zum Einsatz, wobei allerdings der überwiegende Teil per LKW Dienstverkehr von den Produktionsstandorten zu den Lagern abgewickelt wird. Das soll sich ändern: Im Rahmen seiner Nachhaltigkeitsziele will Kraft Foods seine Transportkosten durch stärkere Entlastung von Wasser- und Schienenwegen verringern. Zudem sollen durch die Reduktion der bestehenden Verleiher logistische Konsolidierungspotenziale ausgenutzt werden, die zu einer wirtschaftlichen Optimierung beitragen.

Umweltverträgliche Transportalternativen für hochwertige Marken
Konzepte für LKW-Verleiher liegen im Rahmen der jährlichen Transportausweitung bei Kraft Foods bereits auf dem Tisch. Doch der Hersteller erwartet mehr als herkömmliche Angebote auf Basis eingefahrener Strukturen. Auf der Suche nach Alternativen werden sich die Verantwortlichen an das SPC.

„Umwelt schonende und Energie sparende Maßnahmen sind bei der Produktion meist mit umfangreichen Investitionen verbunden. Dagegen lassen sich mit innovativen Transportalternativen Investitionen vermeiden und gleichzeitig oft auch Kosten sparen. Das Ergebnis der SPC-Recherche hat uns gezeigt, dass sich mit hohem Aufwand einiges bewegen lässt.“

Marin Schäfer, Manager Procurement Transportation EMEA, Kraft Foods Procurement GmbH

„Für Kraft Foods konnten wir auf einer Datengrundlage arbeiten, die im Rahmen einer Ausschreibung für LKW-Verleiher bereits vorlag. Damit hat sich für beide Seiten eine zusätzliche Datenanreicherung erwährt. Zum anderen hatte der Kunde einen direkten Vergleich zwischen Straßenverkehren und multimodaler Abwicklung.“

Christian Betsch, SPC-Projektmanager

Portionsgerecht serviert: Zahl Relationen mit Einsparungspotenzial
Tief Bahn- sowie Binnenschiff-Shortsea-Verbindungen konnte das SPC als Alternative zu den Straßentransporten identifizieren. Durch diese zehn verladungsfähigen Relationen können ca. 5.000 LKW-Komplettladungen vermieden werden, das entspricht ca. 30 Prozent des betrachteten LKW-Sendungsvolumens.

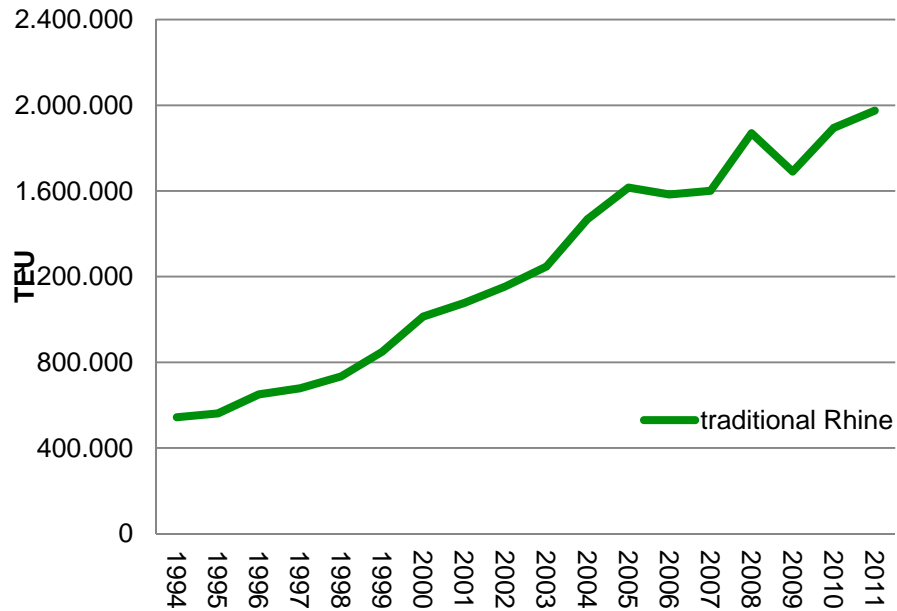
Einsparungspotenziale ergeben sich vor allem durch die Bündelung von Einzelverkehren. Hier können zwei bestehende LKW-Relationen zu einer Bahn- und zwei weitere zu einer Shortsea-Relation konsolidiert werden. Für eine deutliche Erhöhung der Wirtschaftlichkeit sorgt außerdem ein konspezifischer Kundlauf.

Die Relation mit dem größten Ladungsaufkommen wurde von Kraft Foods bereits soweit wie möglich auf die Bahn verlagert. Die übrigen von SPC identifizierten Relationen fließen in eine neue, multimodale Ausschreibung ein. Hier werden konkrete Preise bei entsprechenden Transportdienstleistern erfragt.

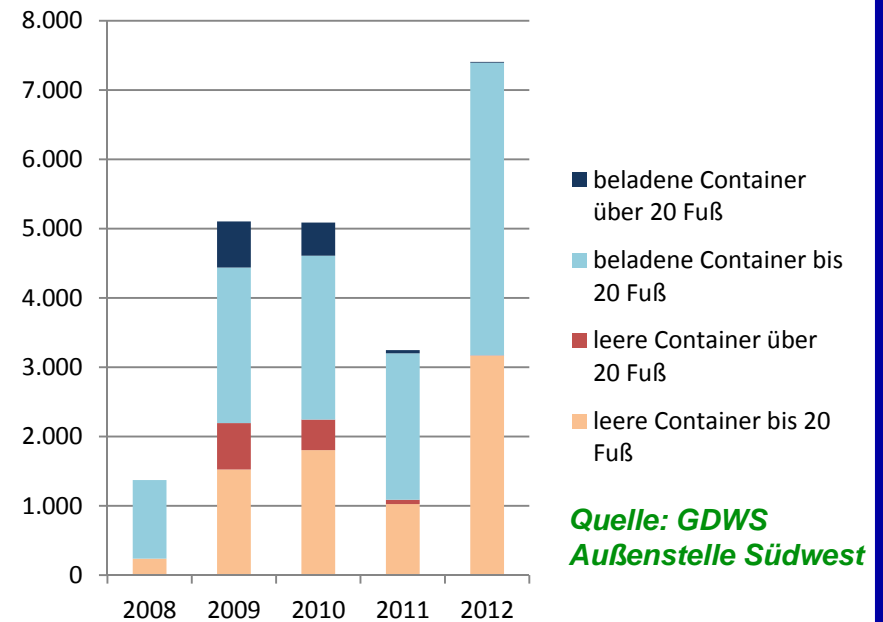
Von der Straße auf die Schiene oder auf Binnenschiff: Über multimodale Transportalternativen erspricht Kraft Foods deutliche Einsparpotenziale und setzt hohe Nachhaltigkeitsziele um.

Foto: Gebhardt Weis

Containerbinnenschifffahrt



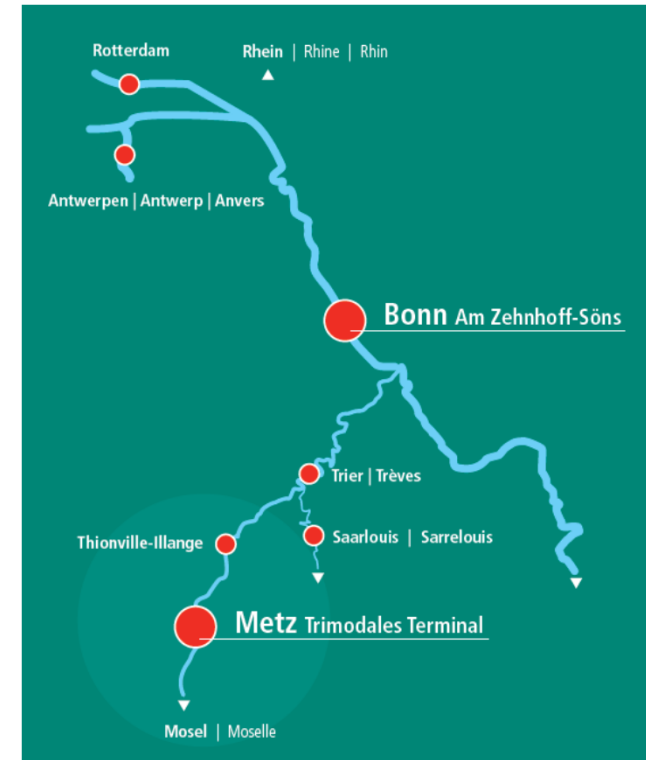
Quelle: destatis.
Traditioneller Rhein
(Schweizerisch-deutsche Grenze bis deutsch-niederländische Grenze)



Quelle: GDWS
Außenstelle Südwest

Moselschifffahrt

Containerverkehre



Veränderungen beginnen im Kopf. Die Zukunft ist multimodal.



Kontakt.

Markus Nölke / Lasse Pipoh

SPC Multimodal Transport Solutions

**c/o Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur**

Robert-Schuman-Platz 1

53175 Bonn

Phone: +49 (0)228-300 4890 / 2

Fax: +49 (0)228-300 807 4890 / 2

E-Mail: noelke@shortseashipping.de

pipoh@shortseashipping.de

Homepage: www.shortseashipping.de

