

Wiederentdeckung der Binnenschifffahrt in Schweden

Fracht statt Marinas

Im südschwedischen Revier zwischen Ostsee und Kattegat mit seinen drei großen Seen Vänern, Vättern und Mälaren sollen in wenigen Wochen erste Binnenschifftransporte starten. Drei namhafte Reedereien gründen AVATAR LOGISTICS.

Durch Vermittlung von Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM) führte SUT am 18. Oktober ein Informationsgespräch mit einem Wegbereiter der Binnenschifffahrt in Schweden. Die letzten Binnenschifftransporte fanden im Königreich in den 1970er Jahren statt. Vor dem Hintergrund der immer weiter steigenden Transportmengen ratifizierte die schwedische Regierung im Dezember 2014 die EU-Richtlinie zur Binnenschifffahrt. In dieser Zeit arbeitete der Gesprächspartner Johan Lantz noch im schwedischen Transportministerium.

Als sich vor dem Hintergrund immer weiter ansteigender Transportmengen, bei gleichzeitiger Überlastung der vorhandenen Infrastrukturen, abzeichnete, dass Schweden eine zusätzliche Alternative zu den vorhandenen Transportträgern sucht, schlug seine Stunde. Als Erster im Königreich ergriff er die Chance, zur Einführung eines neuen Geschäftsmodells mit Binnenschiffen. Dabei bestärkten ihn seine Gesprächspartner in Wirtschaft und Industrie.

In der Folge gründeten drei teilweise weltweit agierende Reedereien das Gemeinschaftsunternehmen AVATAR LOGISTICS, das am 1. August 2015 in das schwedische Unternehmens-Register eingetragen wurde. Als Geschäftsführer wurde Johan Lantz bestellt. Während die familiengeführten Gesellschafter THUNBOLAGEN (140 Mio. Umsatz, 41 Seeschiffe) und AHLMARKS (35 Mio. Umsatz, zehn Seeschiffe) ihren Hauptsitz in Schweden haben, ist der dritte Gesellschafter, die VERENIGTE TANKREDERIJ (VT-Group: 30 Mio. Umsatz, 23 Binnen- und Seeschiffe) seit Jahrzehnten in Rotterdam ansässig.

EMMA steht AVATAR LOGISTICS

als Partner zur Seite: Start in Zone 3 Gut in das schwedische Konzept passte auch, dass sich zeitgleich HHM federführend mit dem EU-Projekt „EMMA“ beschäftigt, welches vorsieht, die Binnenschifffahrt als alternativen Transportträger in den Ostseeanrainerstaaten zu fördern oder – wie in Schweden – überhaupt erst mal einzuführen. Dabei vermittelt HHM nützliche Kontakte zu wichtigen europäischen Operateuren und für das in Schweden noch erforderliche, aber bisher unbekanntes Lobbying zugunsten der einzuführenden Binnenschifffahrt, wobei die schwedischen Ministerien auch in das „EMMA“-Projekt eingebunden sind. Ähnlich wie in Deutschland sind in Schweden die innerstaatlichen Wasserstraßen in



„Da oben in Schweden wollen wir Binnenschifffahrt betreiben“, haben sich CEO Johan Lantz von AVATAR LOGISTICS und Stefan Breitenbach, Leiter der HHM-Abteilung Projektentwicklung fest vorgenommen | Bild: Hinz

Zonen eingeteilt. Während in Zone 1 bis zu zwei Meter Wellenhöhen zu verzeichnen sind, sind das in Zone 3 nur bis zu 0,6 Meter. Deshalb werde man sich in der Startphase auf die Zone 3 konzentrieren, die dem Binnenschiff bessere Einsatzbedingungen bietet.

Einführung der binnenschiffsbasierten City-Logistik in Stockholm

Der Mälarensen nahe Stockholm ist als Zone 3 kategorisiert. In und um Stockholm soll ein großer Anteil des permanent staugeplagten Straßenverkehrs in den nächsten Jahren mit Hilfe eines teilweise neu zu bauenden, dreispurigen Autobahnringes von rund 21 km Länge als Kompletttunnel unter die Erde verbannt werden. Da lag es für die Verantwortlichen über Schwedens derzeit größtes Infrastrukturprojekt nahe, sich guter Beispielprojekte wie etwa der City-Logistik per Binnenschiff in Berlin zu erinnern. Die einzige zu passierende 125 m lange Schleuse zwischen Stockholm und dem Mälarensen soll gleichzeitig mit dem Tunnelbau auf 160 x 25 m vergrößert werden. Derzeit laufen die Bauvorbereitungen. Die reine Bauzeit für den Ringtunnel ist auf zehn Jahre ausgelegt.

Schematische Darstellung der ersten Einsatzgebiete in Südschweden | Grafik: Hinz



Schematische Darstellung der 1. Einsatzgebiete in Südschweden

Gesetzt ist, und das ist neu in Schweden, dass Bodenaushub und Baumaterialien zur Verkehrsreduzierung und Umweltverbesserung per Schiff zu transportieren sind. Immerhin geht es dabei um 8 Mio. t. Vier Umschlagstellen sind für das Ein- und Ausladen vorgesehen. Zu den zwei vorhandenen sollen zwei temporäre neu eingerichtet werden. Das Logistikkonzept von AVATAR geht von fünf Stunden laden, drei Stunden fahren und sieben Stunden löschen mit teilweiser Zwischenlagerung aus. Wegen eventueller Eisperioden ist in der Startphase vorgesehen, im Winter Küstenschiffe und im Sommer Binnenschiffe einzusetzen. Diese Transporte sind derzeit EU-weit ausgeschrieben, wobei sich Lantz gute Chancen ausrechnet. Daneben gibt es im gleichen Stockholmer Umkreis noch ein kleineres Transportprojekt mit einem Volumen von 1,5 Mio. t zur Schaffung eines Verbindungstunnels zwischen zwei bereits existierenden Tunneln. Auch hier ist für den Abtransport des Abraums der Schiffstransport zwingend vorgeschrieben. Besonderheit hierbei ist der felsige Baugrund, so dass im Tunnel teilweise gesprengt und gebrochen werden muss. Um bei der Beladung von größeren und kleineren Felsbrocken in der Nähe des Königspalastes unnötigen Lärm zu vermeiden, muss der Laderaumboden in geeigneter Weise hergerichtet werden. Zwei Schiffe sollen nach Lantz Logistikkonzept über drei Jahre den Abraum jeweils über fünf Kilometer abpendeln. Für beide Stockholmer Projekte soll der Schiffstransport im September 2017 starten.

Und noch eine dritte Projektidee hat Geschäftsführer Lantz im Stockholmer Raum in petto. Derzeit werden täglich 40 Container mit Recycling-Materialien auf überlasteten Straßen aus Stockholm rausgefahren und leer wieder zurückgebracht. Hierfür will Lantz Schubverbände einsetzen. Wegen der erforderlichen Umschlagstelle befindet er sich in einem schwierigen Dialog mit der Stadtverwaltung: „Das muss erst mal in die Köpfe.“ Aber wegen des Dauerstaus ist er guter Hoffnung, „auch wenn die Bevölkerung lieber Marinas in der Nähe haben will“.

Container-Shuttle von und nach Göteborg startet im Dezember 2016

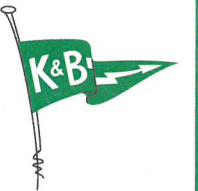
Ein 4. Projekt von Lantz bei Göteborg ist bereits am weitesten gediehen. Hier sollen von Schwedens größtem Containerhafen per Seeschiff angelandete Container vorerst mit einem Potential von bis zu 20.000 TEU für verschiedene Empfänger am Vänernsee von der Straße auf das Binnenschiff verlagert werden. Der Göteborg mit dem Vänern verbindende, 82 km lange kanalisierte Fluss (Göta Älv/Trollhätte-Kanal) mit sechs Schleusen, die einen Höhenunterschied von 44 Metern ausgleichen, ist ebenfalls in Zone 3 eingestuft. Dazu sollen vom 5. bis 10. Dezember 2016 drei Probetransporte, jeweils mit einer durch einen Schlepper gezogenen, beladenen Barge (50 x 13 m), stattfinden. Hier kalkuliert Lantz mit einer Fahrzeit von neun Stunden, wobei die zu passierenden Klappbrücken auch den dreilagigen Containertransport zulassen würden. Sowohl der Seehafen als auch der zur Maersk-Group gehörende Terminalbetreiber APM stünden dem Verlagerungsprojekt positiv gegenüber und unterstützen das Vorhaben, insbesondere, weil der Seehafen zunehmend Probleme in der Lkw-Abfertigung bekommt. Diesem „konkreten Meilenstein des ersten Binnenschifftransportes noch in diesem Jahr“, so Lantz, stehe auch das schwedische Transportministerium sehr interessiert und offen gegenüber. Wenn nämlich die Probetransporte erfolgreich über die Bühne gingen, könne das Ministerium den Nutzen und die Notwendigkeit für die Erweiterung der derzeit nur 89 x 14 Meter messenden Schleusen nachweisen und entsprechend investieren.

Klaus-Peter Hinz

Kadlec & Brödlin GmbH

SCHIFFSELEKTRIK
ELEKTRONIK
NAVIGATION
KOMMUNIKATION

ELECTRIC
MARINE BUILDING
AND
ENGINEERING



- Elektroinstallation**
Elektroinstallationen und Montage für Schiffsneubauten, Umrüstungen und Reparaturen
- Energieerzeugung- und verteilung**
Konstruktion, Fertigung und Montage von Niederspannungsschaltanlagen, Power-Management-Systeme
- Automations- und Visualisierungssysteme**
Entsprechend den schiffsspezifischen Anforderungen
- Navigationssysteme**
Planung, Lieferung, Anschluss und Inbetriebnahme aller für diesen Bereich notwendigen Anlagen
- Kommunikationssysteme**
Für alle anfallenden Kommunikationsaufgaben bieten wir die erforderlichen Produkte und Leistungen
- Inbetriebnahme**
Für alle an Bord befindlichen elektrotechnischen Anlagen und Systeme
- Service**
Kompletter Rundum-Service für die Binnen- und Seeschifffahrt

NEU!



Travel Vision Q7 & Q7-Duo

Vollautomatisch, selbstausrichtende und nachführende Satellitenempfangsanlage.

- 65 cm Empfangspiegel
- 78 cm Gehäusedurchmesser
- 86 cm Gehäusehöhe
- Gewicht ca 22 kg
- 24 Volt DC Betriebsspannung
- Ca. 3-5 Amp. Stromverbrauch
- Empfangbare Satelliten Q7:
- Astra 19.2°, Hotbird 13°, Astra 23.5° und nach Anfrage
- Empfangbare Satelliten Q7-Duo
- Astra 19.2° und Astra 23.5°
- Schutzart IP 55
- Software-Updates via USB-Stick

Krausstraße 21
47119 Duisburg

Tel.: +49 (0) 203 / 47 995 -0
Fax : +49 (0) 203 / 47 995 -10

www.kadlec-broedlin.de

info@kadlec-broedlin.de