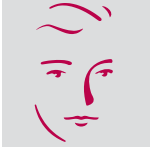


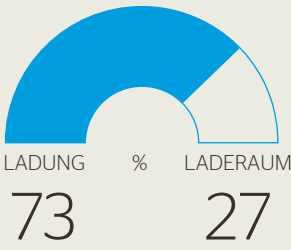
ANZEIGE



MBS
LOGISTICS

www.mbslogistics.com

Transportbarometer



LADUNG % LADERAUM
73 27

Noch kein Sommerloch

Auch in der letzten Europameisterschafts-Woche bleibt Laderaum auf der Frachtenbörse Timocom gefragt. Sowohl innerhalb Deutschlands (76:24) als auch europaweit (73:27) kommen weiter etwa drei Ladungsangebote auf einen freien Lkw. Beide Werte liegen zudem um 8 Prozentpunkte über dem Vorjahr. Es bleibt abzuwarten, ob sie Vorboten einer anspruchsvollen Konjunktur sind. (loe)

Anteil der Angebote von Ladung und Laderaum nach Ländern in Prozent

Transporte von Deutschland

Transporte nach Deutschland

25	75	A	62	38
24	76	B	60	40
14	86	BG	32	68
16	84	CH	23	77
21	79	CZ	71	29
76	24	D	76	24
6	94	DK	22	78
26	74	E	16	84
53	47	F	37	63
22	78	GB	20	80
25	75	H	26	74
27	73	I	52	48
27	73	NL	66	34
34	66	PL	75	25

Die Werte basieren auf den bei TIMOCOM eingestellten Ladungs- und Laderaumangeboten.

TIMOCOM

LIT arbeitet an Sea/Air-Netz

SPEDITION Die LIT-Gruppe setzt ihre Ankündigung, das See- und Luftfrachtengagement auszubauen, nicht nur in Übersee um, sondern auch in Europa. So hat das Braker Unternehmen Anfang Juli eine Niederlassung in Nürnberg eröffnet. Bereits seit dem 1. Juni ist die Sparte in Istanbul präsent, schon seit dem ersten Quartal auch in Amsterdam und Düsseldorf. „Mit den neuen Standorten schaffen wir Sprungbretter für eine globale Expansion“, sagt Michael Borowski, Geschäftsführer der LIT Air & Sea GmbH. Ziel sei es, ein weltweites LIT-Netzwerk zu spannen. Kürzlich hatte LIT eine neue Gesellschaft in Singapur gegründet. Vorgehen sind ferner eine Dependence im Shenzhen sowie eine Beteiligung in Busan. Weitere Engagements sind in Bangalore (Indien), den USA, Vietnam sowie Mexiko geplant. (la)

Zweite Chance für den ELK

Lübecker Hafenwirtschaft: Der **Elbe-Lübeck-Kanal** muss dringend revitalisiert werden

Von Nicole de Jong

Obwohl das Binnenschiff bei Preis, Zuverlässigkeit und Umweltfreundlichkeit überzeugt, ist es ein vernachlässigtes Verkehrsmittel. „Seine Wachstumsaussichten hinken denen von Straße und Schiene deutlich hinterher“, sagte Rüdiger Schacht, stellvertretender Hauptgeschäftsführer der IHK zu Lübeck, kürzlich auf der IHK-Veranstaltung „Binnenschifffahrt: Transport mit Zukunft“. Gastgeber war die Unternehmensgruppe Lehmann, größter privater Terminalbetreiber im Lübecker Hafen – dem einzigen deutschen Ostseehafen mit trimodaler Anbindung an das europäische Binnenwasserstraßennetz.

Das Verbindungsstück, der Elbe-Lübeck-Kanal (ELK), ist Teil des TEN-T-Orient/East-Med-Korridors, der große Teile Mitteleuropas mit den Häfen der Nord- und Ostsee, des Mittelmeers sowie des Schwar-

zen Meers verbindet. Der ELK ist daher von zentraler Bedeutung für das europäische Transportnetz und hat nach wie vor eine wichtige Funktion im Hinterlandverkehr des Lübecker Hafens.

Die knapp 62 Kilometer lange Wasserstraße von Lauenburg an der Elbe bis Lübeck stellt die Verbindung zwischen Elbe und Ostsee dar. Der Dienstleister Lehmann wickelt im Vor- und Nachlauf für seine Kunden im europäischen Raum jährlich noch etwa 130.000 Tonnen Schüttgut ab, die Lübeck über den ELK erreichen, berichtet Sven Lohse, Geschäftsführer der Unternehmensgruppe. Seit dem Jahr 2000 sind die Transportmengen rückläufig, allein von 2022 auf 2023 gingen sie um rund ein Drittel zurück.

„Infrastruktur und Flotte sind leider stark veraltet, Schleusen sind für moderne Schiffe zu klein und werden teilweise noch von Hand bedient“, moniert Lohse. Doch der Bund hat den geplanten rund

850 Millionen Euro teuren Ausbau bereits vor zwei Jahren gestoppt, da andere Vorhaben höhere Priorität haben – obwohl ein 80-Meter-Schiff 40 Lkw auf der Straße ersetzt.

Die Folgen des Nichtausbaus des Kanals liegen für Lohse auf der Hand: Die Kosten pro transportierter Ladung werden weiter steigen, weil die am Markt einsetzbare Flotte begrenzt ist. Straße und Schiene, die heute ohnehin schon teilweise überlastet sind, drohen chronisch zu verstopfen. „Die Politik muss Anreize für Reeder und Verlagerer

schaffen, um Verkehre wieder auf den ELK zu verlagern“, fordert Lohse. Sie müsse den Ausbau und die Modernisierung wieder in den Fokus des Bundesverkehrswegeplans 2030 rücken, denn der ELK sei die einzige deutsche Anbindung des europäischen Binnenwasserstraßennetzes an den Wirtschaftsraum Ostsee.

Der Hafenstandort Lübeck würde gerne mehr Ladung umschlagen. „Das Dilemma ist, dass die Bahn kaum noch freie Kapazitäten hat“, erklärt Guido Kaschel, Leiter der Lübeck Port Authority (LPA). „Die Rolle des ELK wird unterschätzt“, betont er. Die Mindestforderung der LPA an die Politik lautet daher, die maroden Schleusen und Brücken so schnell wie möglich zu sanieren, damit der Kanal wieder attraktiv wird.

In der Zwischenzeit sind Kompromisslösungen gefragt. Die Idee, kleinere, autonom fahrende Schiffe einzusetzen, wie sie derzeit unter anderem im Projekt BinSmart erforscht werden, könnte weitere Probleme lösen. „Wie überall nimmt auch in der Binnenschifffahrt der Fachkräftemangel seit Jahren zu“, erläutert Kaschel. Autonom fahrende Schiffe könnten die Situation entschärfen.

Mit diesem Thema beschäftigt sich das Fraunhofer CML in einer Studie. „Unser Konzept sieht vor, einen autonomen Shuttleservice zu betreiben, der ausschließlich auf dem ELK unterwegs ist“, sagt Julius Kühle vom Fraunhofer CML in Hamburg. Da die Schiffe von einer Fernleitstelle aus überwacht werden, ist an Bord niemand mehr. „Das ermöglicht eine hohe Geschwindigkeit und Frequenz sowie einen 24-Stunden-Betrieb.“ Die Schiffe fahren eigenständig in die Schleusenkammer und wieder heraus. Manko: Die manuellen Schleusen müssen rund um die Uhr bedient werden.

„Weiterhin ist es möglich, Ladung zu konsolidieren“, erläutert Kühle. Schiffe könnten auf beiden Seiten des Kanals warten, bis sie vollständig beladen sind, und so für eine hundertprozentige Auslastung sorgen. Für das Konzept spricht außerdem, dass nur eine Behörde für den ELK zuständig ist, die Genehmigungen erteilt. Auch der Einsatz von autonomen Schubgleitern in Kopplerverbänden könnte aus Sicht des Fraunhofer CML das Potenzial für den ELK heben. Allerdings gibt es für den Betrieb vollautonomer Schiffe auf deutschen Gewässern noch keinen klaren Rechtsrahmen. (jpn)



Der Frachter „Tukan“ auf dem ELK. Das 80-Meter-Schiff war früher häufiger Gast. Inzwischen fährt es auf anderen Kanälen.

FOTO: NICOLE DE JONG

FMC schickt Gemini in die Extrarunde

US-Schifffahrtsaufsicht hat weitere Fragen zur geplanten Allianz von Maersk und Hapag-Lloyd

LINIENSCHIFFFAHRT Maersk und Hapag-Lloyd müssen länger auf grünes Licht aus Washington zu ihrer geplanten Allianz Gemini warten als ursprünglich gedacht. Hintergrund: Die dort ansässige US-Schifffahrtsaufsicht Federal Maritime Commission (FMC) braucht weitere Informationen, um die möglichen Auswirkungen der Kooperation auf den Wettbewerb zu prüfen. Das schreibt die Behörde in einer Mitteilung vom Freitag.

Die beiden Carrier hatten ihr Vorhaben am 31. Mai dieses Jahres bei der FMC angemeldet. Ohne Rückfragen wäre die Kooperationsvereinbarung vonseiten der Amerikaner innerhalb von 45 Tagen in Kraft getreten. Das wäre der 15. Juli

gewesen, also der Montag dieser Woche.

Die FMC gibt generell nicht bekannt, welche Informationen sie im Rahmen des nun angestoßenen Request for Additional Information – kurz RFAI – anfordert. Insofern ist nicht klar, wo die Kartellwächter im aktuellen Fall noch Nachbesserungsbedarf sehen. Allerdings wird sie mit der eigentlichen Prüfung des Vorhabens erst beginnen, wenn die Carrier alle erforderlichen Informationen beigebracht haben. Dann startet erneut die 45-Tage-Frist, innerhalb derer die FMC die Kooperation unter die Lupe nimmt.

Auf den für das erste Quartal 2025 geplanten Start der Kooperation wird die Extrarunde bei der

FMC aber wohl keine Auswirkungen haben. Denn bis dahin ist noch Zeit. Entsprechend äußern sich auch Hapag-Lloyd und Maersk in einer Stellungnahme gegenüber der DVZ. Darin heißt es: „Es handelt sich um einen recht normalen Vorgang, dass die FMC bei solch einem Verfahren weitere Informationen anfordert. Wir erwarten dadurch aber keine

45

Tage Zeit nimmt sich die FMC zur Prüfung nach Eingang aller Informationen.

Quelle: FMC

Verzögerung des für Februar 2025 geplanten Starts des Gemini-Netzwerkes und arbeiten weiter zusammen mit der FMC an den nötigen Unterlagen.“

Und wie steht es um eine mögliche Prüfung der Allianz durch die EU-Kommission? Die DVZ hatte dazu vor kurzem eine Anfrage an die europäischen Wettbewerbsbehörden gestellt und wollte etwa wissen, ob die EU-Kommission mit den beiden Reedereien zu Gemini im Austausch ist und welche inhaltlichen Aspekte es möglicherweise gibt. Die Antwort fiel allerdings sehr knapp aus. Der Kommission sei bekannt, dass die Allianz geplant sei, hieß es. Weitergehend wolle man sich aber nicht äußern. (sr)