

30.10.2018 / <https://binnenschifffahrt-online.de/2018/10/schifffahrt/5107/bayernhafen-will-flexiblere-schiffsladung-durch-schuettgutcontainer>

bayernhafen will Flexibilisierung durch Schüttgutcontainer

Neuer Ansatz zur Flexibilisierung von Schiffsladung



Ein Revolver-Spreader von RAM SMAG zur Optimierung von Schüttgutumschlag von Bahn auf Schiff
Foto: RAM SMAG Lifting Technologies

Beim 2. Bayerischen Verladertag Binnenschifffahrt hat die Hafengruppe bayernhafen einen neuen Ansatz zur Flexibilisierung der Schiffsladung bei Wasserstandsänderungen präsentiert: Schüttcontainer, die automatisiert durch Horizontaldrehung entleert werden können.

In Schweinfurt stellte Klaus Hohberger, Mitglied der Geschäftsleitung bei der Bayernhafen GmbH & Co. KG, neue Möglichkeiten leistungsfähiger Knotenpunkte bei der Vernetzung von Transportlösungen vor. In seinem Vortrag zeigte er Praxisanwendungen auf, wie sich die Vorteile von Bahn (Geschwindigkeit) und Schifffahrt (Preis) zu einem integrierten Transportkonzept entwickeln lassen, um limitierende Faktoren zu reduzieren.

Dabei ließ sich anschaulich nachvollziehen, wie ab Passau im Westverkehr der Donau in einem exakt aufeinander abgestimmten Umlaufsystem sowohl die volle Abladung in der Schiffskapazität als auch die Geschwindigkeit der Bahn zu einem wirtschaftlichen Gesamttransport verknüpft werden können. Damit lassen sich auf der Strecke interessante und zuverlässige Alternativen vor dem Hintergrund der Niedrigwasser-Problematik auf der Donau anbieten. Zentraler Faktor für diese neuen Möglichkeiten ist ein erheblicher Entwicklungssprung in der Umschlagtechnologie. Bayernhafen schafft dies z.B. durch neue Krananlagen mit 120 t Tragkraft und der Entwicklung einer automatisierten Traverse. Aber auch durch automatisierte Lager, die Bahn, LKW und Schiff ähnlich einem Umsteigebahnhof effizient verbinden.

Einen völlig neuen Ansatz zur Flexibilisierung der Schiffsladung bei Wasserstandsänderungen zeigte Hohberger mit dem Einsatz von Schüttcontainern auf, die automatisiert durch Horizontaldrehung entleert werden können. Abladebezogene »Übermengen« bei Niedrigwasser oder bei aneinandergrenzenden Ausbaustandards der Wasserstraßenklasse können darin platzsparend und witterungsgeschützt gelagert, in gemischter Ladungskombination und verkehrsträgerübergreifend z.B. per Bahn weitertransportiert werden. Eine Rückladung von Bahn auf das Schiff an passender Stelle ist damit schnell und wirtschaftlich darstellbar.

Interessant wird dies laut bayernhafen u.a. wenn der Main bis Aschaffenburg auf 3,10 m Abladetiefe ausgebaut sein wird und der Hafen dort eine neue Funktion als Kopfhafen erhält. »Man muss sich den heute restriktiven Rahmenbedingungen auf der Wasserstraße nicht tatenlos fügen. Investitionen in neue Technologielösungen können zu einer Frischzellenkur auch für traditionelle Transportlösungen führen«, so sein Credo.

Eingeladen zum Verladertag hatten der Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau (DWSV) in Kooperation mit der IHK Würzburg-Schweinfurt. In verschiedenen Praxisvorträgen wurden Anforderungen und Erfahrungen der industriellen Verlager und Logistikdienstleister aufgezeigt sowie Perspektiven und Grenzen beim Gütertransport auf der Wasserstraße (Main, Main-Donau-Kanal, Donau) dargestellt. Als ein gelungenes Beispiel für einen Schwertransport über die Wasserstraßen verwies Dr. Fraas, Vorsitzender DWSV, auf den Transformatoren-Transport der Siemens AG. Den Transport von Rekord-Trafos von Nürnberg nach China stellte Stefan Strobel, Kaufmännischer Leiter Siemens AG Transformatorenwerk Nürnberg, in seinem Vortrag vor.