



**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 CO<sub>2</sub> 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](http://www.tws-gmbh.de) | [tws@tws-gmbh.de](mailto:tws@tws-gmbh.de)



transport logistic München  
9.-12. Mai, 2023  
B4, Stand 217.318, ITCO Village