



Presseinformation

Vorkehrungen für Niedrigwasserphasen im Rhein

## **bp investiert in Entwicklung neuer Schiffstypen**

*Kooperation mit TankMatch erreicht wichtigen Meilenstein – Investitionen für nachhaltige Logistik*

Bochum, 5. November 2020 – Die BP Europa SE bereitet ihre Logistik auf mögliche Niedrigwasserphasen im Rhein vor. Dazu entwickelt das Energieunternehmen gemeinsam mit dem niederländischen Logistikdienstleister TankMatch neue Schiffstypen, die auch bei niedrigen Wasserständen die Versorgung der Kunden mit Mineralölprodukten sicherstellen. Ein Meilenstein wurde mit dem Tankschiff Isis erreicht, das auch bei sehr niedrigen Pegelständen fahren kann. Seit 2020 gehört es nun zur Flotte von bp in Deutschland. Darüber hinaus investierte bp seit 2018 mehrere Millionen Euro in seine Logistikkette. Damit unterstützt das Unternehmen den mit Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer 2019 vereinbarten Acht-Punkte-Plan, der künftig zuverlässig kalkulierbare Transportbedingungen am Rhein sicherstellen soll.

Aufgrund ihrer speziellen Bauweise ist die TMS Isis bis zu einem Pegelstand von 20 Zentimetern in Kaub, einer zentralen Messstelle im Rhein, in der Lage Transporte weiter sicher durchzuführen. Dafür sorgen die zwei Schiffschrauben mit einem Durchmesser von nur 1,40 Metern. Andere Schiffe müssen ihre Fahrt bereits bei einem Pegelstand von 70 Zentimetern einstellen. Seit Januar gehört das 110 Meter lange und mit acht Ladungstanks ausgestattete Binnenschiff zur unternehmenseigenen Flotte und transportiert überwiegend Mineralölprodukte wie Diesel oder Benzin. Aufgrund der bewiesenen Zuverlässigkeit gibt es bereits Überlegungen für weitere Schiffe des gleichen Typs.

### **bp setzt auf nachhaltige Logistik**

Mit der Entwicklung der neuen Transportschiffe setzt bp konsequent auf die Binnenschifffahrt als umweltfreundlichen und effizienten Verkehrsträger. Die Binnenschifffahrt spielt bei der Versorgung von Tankstellen und Flughäfen eine große Rolle. Moderne Binnenschiffe ersetzen jeweils bis zu 180 Lkw, ermöglichen den Transport unterschiedlicher Güter und sind dabei gleichzeitig ökologisch als auch ökonomisch vorteilhaft. „Wir arbeiten weiter intensiv daran, die Treibhausgasemissionen in der Lieferkette zu reduzieren. Die Binnenschifffahrt ist also nicht nur ökonomisch, sondern auch ökologisch wichtig“, erläutert Niels Anspach, bp Supply Manager Nord-West Europa.



Im Hinblick auf mögliche wiederkehrende Niedrigwasserphasen optimiert bp die Logistik seit 2018 durch vielfältige Maßnahmen. So baut das Unternehmen unter anderem zusätzliche Lagerbestände auf. Im Tanklager Gustavsburg wird dazu die vorhandene Lagerstruktur aufgestockt. Weitere Maßnahmen sind die Erweiterung von Umschlagsmöglichkeiten sowie Vereinbarungen mit Reedereien zu Neubauprojekten für flachgehenden Schiffsraum. Parallel wurden Vorbereitungen für eine Verlagerung von Transporten auf Pipelines und die Schiene getroffen. So investierte bp gut 45 Millionen Euro in die Modernisierung des Stadthafens Gelsenkirchen.

### **Acht-Punkte-Plan weiter vorantreiben**

„Die Versorgungssicherheit mit Kraftstoffen und Vorprodukten für die chemische Industrie ist enorm wichtig. Mit den jetzt getroffenen Maßnahmen sind wir gut auf etwaige Niedrigwassersituationen vorbereitet“, erklärt Anspach weiter. Nun sei die zügige Umsetzung des von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer und den vom Rhein abhängigen Unternehmen unterzeichneten Acht-Punkte-Plans wichtig. Das gilt insbesondere für die Digitalisierung der Schifffahrt und wasserbauliche Maßnahmen wie die Ertüchtigung von Schleusen und Kanälen. Der Prozess müsse – trotz der Herausforderungen durch die Corona-Pandemie – von allen Seiten weiter vorangetrieben werden.

bp betreibt in Deutschland unter anderem Raffinerien in Gelsenkirchen und Lingen. Deren Produkte werden zum Großteil über den Wasserweg transportiert. Auch das Vermarktungsgeschäft in Nord-West Europa ist auf den Schiffstransport angewiesen. Bis zu neun Millionen Tonnen Mineralöl- und Petrochemieprodukte werden pro Jahr über den Rhein und über Wasserstraßen transportiert, die mit dem Rhein verbunden sind. Die Verlagerung von Transporten auf andere Verkehrsträger ist weniger zuverlässig und mit ökologischen und ökonomischen Nachteilen verbunden. „Der Rhein ist unsere Lebensader. Als Transportweg mit dem angeschlossenen westdeutschen Kanalnetz ist er für die Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit unseres integrierten Geschäftes essenziell“, sagt Anspach, stellt aber auch grundsätzlich fest: „Die Wasserstraßen und die Binnenschifffahrt an sich müssen zuverlässig und zukunftsfähig sein, um an Attraktivität gegenüber anderen Verkehrsträgern zu gewinnen.“