



Der Hafen Braunschweig ist ein gutes Beispiel für das Potenzial der Binnenschifffahrt. Hier wickelt auch eine „Fast Fashion“-Kette ihre Transporte mit Binnenschiffen ab.



Martin Heying

Unterschätzte Problemlösung

Auf der Informationsveranstaltung „Nachhaltige Binnenschifffahrt im Spannungsfeld zwischen Markt und Politik“ der IHK Braunschweig und Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM) zeigte sich, dass die Potenziale der Binnenschifffahrt ebenso hoch wie unterschätzt sind.

Der Binnenschiffsverkehr ist eine der nachhaltigsten Formen des Transports, diese These machten sich die Zuhörer wie auch die Teilnehmer der Podiumsdiskussion zu eigen. Den Diskutanten ging es vor allem darum herauszustellen, dass diese nicht nur auf Massengüter zutrifft, sondern auch den Containertransport oder die Projektladung, auch diese seien wirtschaftlich, wenn die Rahmenbedingungen stimmen.

Nach der Begrüßung durch den Hauptgeschäftsführer der IHK Braunschweig, Florian Löbermann, und den Leiter der Repräsentanz Deutschland-West der Hafen Hamburg Marketing, Markus Heinen, führte Mathias Schulz, Mitglied der Geschäfts-

leitung, Leitung der Bereiche Marketing, Kommunikation und Strategie des Hafen Hamburg Marketings e.V. kurz in das Thema ein.

Binnenschifffahrt muss präserter werden

Auf der Bühne diskutierten sodann Heike Kammerer, Leiterin der Unterabteilung WS1 (Wasserstraßen) im Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), Stefan Heidler, Leiter Transport & Zoll, New Yorker Fashion Logistics International GmbH & Co. KG, Jens Hohls, Geschäftsführer der Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig mbH, Volker Werner, Direktor Vertrieb, HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG, und René Oloff, Niederlassungsleiter Hamburg der Deutschen Binnenreederei AG.

Schnell stand in der Diskussion die jüngste Verkehrsprognose des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) in der Kritik. Nach dieser Prognose soll der Marktanteil des Binnenschiffs am Transportaufkommen stagnieren, wogegen das Frachtvolumen steigen soll. Die Diskutanten waren sich einig, dass das Potenzial der Binnenschifffahrt in dieser Studie unterschätzt wird. Markus Heinen forderte die Politik auf, die Vorteile der einzelnen Verkehrsträger zusammenzuführen und Synergien zu nutzen. Hier gelte es, die entsprechenden Rahmenbedingungen zu schaffen. „Die Binnenschifffahrt muss viel mehr in der Politik stattfinden“, pflichtete auch René Oloff bei, „das System Wasserstraße muss wenigstens erhalten werden, besser noch man baut es aus, das Geld für die Binnenschifffahrt muss im Haushalt bleiben, sonst vertun wir eine Riesenchance“, so René Oloff weiter. Doch



HHM

Die Zuhörer der Informationsveranstaltung beteiligten sich rege an den Gesprächen und waren am Ende sehr zufrieden.



Die Redner und Diskutanten der Informationsveranstaltung „Nachhaltige Binnenschifffahrt im Spannungsfeld zwischen Markt und Politik“.

der Ausbau und Erhalt der Wasserstraßen werde vernachlässigt. „Wir haben immer wieder mit Streckensperrungen zu kämpfen. Zudem wurden viele Schleusen seit Jahrzehnten nur noch instand gehalten und nicht modernisiert. Das führt häufig zum Ausfall“, monierte René Oloff. Jens Hohl ergänzte: „Ausbau heißt auch Digitalausbau, bislang haben wir nicht einmal volle Mobilfunk-Abdeckung auf dem Elbe-Seitenkanal“, merkte er an.

Gute Planung – verlässlicher Verkehrsträger

Ein Beispiel für die Effizienz und Verlässlichkeit der Binnenschifffahrt gab Stefan Heidler. Ausgerechnet der Transport-Chef einer Fast-Fashion-Kette brach die Lanze für die Binnenschifffahrt, nachdem Versuche mit Lkw und Bahn für ihn unbefriedigend verlaufen waren. Das Binnenschiff sei mit entsprechender Planung zuverlässig und wirtschaftlich. Die scheinbar „schnelleren“ anderen Verkehrsträger scheiterten an der Zuverlässigkeit, die Stefan Heidler erwartet: „Wir setzen Binnenschiffe in unserem schnell drehenden Geschäft erfolgreich ein“, betonte er. Das Potenzial und Leistungsvermögen der Binnenschifffahrt unterstrich auch Jens Hohl: „Das Binnenschiff ist ein klassischer Allrounder. Aufgrund der Fähigkeit, große Gewichte zu transportieren, ist es am wirtschaftlichsten beim Transport von großen Mengen. Das muss kein Massen- oder Schwergut sein. Auch Stückgut lässt sich gut mit dem Binnenschiff transportieren. In unseren Häfen sind wir auch auf solche Ladung gut vorbereitet“, so Jens Hohl weiter.

Hoffnungsträger Binnenschiff

Eigentlich seien besonders Binnenschiffe ein Hoffnungsträger, wenn es um nachhaltigen Transport gehe, war sich die Runde einig. Auch aktuelle Forschungen und Projekte würden dem Verkehrsmittel ein hohes Innovationspotenzial im Bereich der alternativen Kraftstoffe attestieren. Gleichzeitig sei die Binnenschifffahrt für die angrenzenden Wirtschaftsregionen wie Südostniedersachsen von großer Bedeutung. Das bestätigte auch Florian Löbermann: „Die Binnenschifffahrt ist für Unternehmen der Region ein entscheidender Verkehrsträger und damit auch für uns als IHK ein Thema, aktuell beschäftigt uns der Ausbau des Stichkanals in Salzgitter.“ Hilde Kammerer vom BMDV versicherte in diesem Zusammenhang: „Wir werden die Binnenschifffahrt – als umweltverträglichen Verkehrsträger mit Potenzial – im Rahmen unserer Möglichkeiten weiter unterstützen. Dazu gehört die Bereitstellung einer bedarfsgerechten Infrastruktur sowie die

Förderung von Innovationen, Digitalisierung und die Umrüstung auf klimafreundliche Antriebe, aber auch die Förderung der Aus- und Weiterbildung. Deshalb arbeiten wir daran, mehr Mittel für den Sektor zu erhalten.“

Das Binnenschiff ist dabei vielseitig einsetzbar. So verwies Volker Werner darauf, dass Binnenschiffe nicht immer nur auf den klassischen langen Strecken genutzt werden. Im Hamburger Hafen beispielsweise wären viele Containerumfuhren mit dem Lkw überflüssig, wenn hier mehr Binnenschiffe eingesetzt werden könnten. „Mehr Verkehre auf der Wasserstraße führen automatisch zu einer Entlastung der Straße und damit zu weniger CO₂-Ausstoß. Um die wasserseitigen Anbindungen ins Hinterland und im Hafen noch besser koordinieren zu können, sind wir dabei, viele Prozesse zu digitalisieren und zu automatisieren. Unser Ziel ist es, die Binnenschiffe schneller und effizienter abfertigen zu können“, machte er klar.

Alle Teilnehmer lobten am Ende die Veranstaltung, die relativ kurze Einführung, gefolgt von einer lebendigen, teilweise leidenschaftlich geführten Diskussion unter reger Auditoriums-Beteiligung traf den Nerv aller Anwesenden. „Wir konnten einmal mehr die Bedeutung der Binnenschifffahrt herausarbeiten. Bemerkenswert war, dass Teilnehmer aus allen Bereichen, vom Verloader über den Transporteur bis hin zum Hafen oder Terminal, das Binnenschiff als Teil der Problemlösung begreifen, um Verkehr und Klimaschutz gleichermaßen voranzubringen“, sagte Markus Heinen abschließend.

Martin Heying

Anzeige



WWW.WINDWARD-INSURANCE.COM

WINDWARD
INSURANCE BROKER

MARITIM.
PERSÖNLICH.
TRANSPARENT.



SCHIFFSVERSICHERUNGEN
IN PROFESSIONELLEN HÄNDEN.

+49 (0) 40 33 44 376 0

+31 (0) 78 20 84 040

Hamburg – Zwiindrecht – Antwerpen

