



Martin Heying

David Schütz (DBR), Joachim Zimmermann (Bayernhafen), Markus Pecksen (Siemens), Holger Dechant (Universal Transport), Markus Nölke (SPC).

GST per Binnenschiff?

Die meisten Großraum- und Schwertransporte (GST) finden auf der Straße statt. Auch hier könnte die Binnenschifffahrt für Entlastung sorgen. Das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) organisierte zu diesem Thema eine Veranstaltung.

Im Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) in Bonn diskutierten am 21. Juni 2023 rund 100 Gäste aus der Hafenwirtschaft, der Binnenschifffahrt, der Logistikbranche und der verladenden Industrie über die Rolle der Wasserstraße für den GST. Dabei bildete die Logistik für den Ausbau der Windenergie einen Themenschwerpunkt.

Nach der Begrüßung durch den Geschäftsführer des SPC, Markus Nölke, vertrat Susanne Henckel, Staatssekretärin im BMDV, die Position des BMDV: „Es müssen mehr Großraum- und Schwertransporte auf die Wasserstraße und für geeignete Güter auch auf die Schiene verlagert werden. Oft wird die Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers Wasserstraße noch zu wenig wahrgenommen. Um hier die Prozesse noch mal zu erleichtern, haben wir nun eine Datenbank für Umschlagstellen geschaffen“, so Susanne Henckel. Mit der Veröffentlichung der Datenbank der

GST-fähigen Umschlagstellen der Häfen und der WSV und ihrer jeweiligen Infrastruktur setze die Bundesregierung eine erste Maßnahme der „Wind an Land“-Strategie um. In den nächsten Tagen und Wochen werde das BMDV sukzessive qualitätsgesicherte Daten zur Veröffentlichung freigeben. Diese seien unter www.ELWIS.de im GST-Kartenlayer GST-Umschlagstellen zu finden. Ebenso stünden Kurzinformationen und ausführliche Informationen als Open Data in der Mobilithek des Bundes zur Verfügung. Es wurden auch Häfen mit Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV) einbezogen, die GST umschlagen können. Häfen, die noch nicht erfasst sind, können sich weiterhin unter www.gst-umschlagstellen.baw.de für die Erfassung melden.

Zukünftig sollen diese GST-Übergabepunkte auch im Verkehrsmanagement für Großraum- und Schwertransporte (Vemags) genutzt werden. Das BMDV will mit den Bundesländern in einem

weiteren Schritt Mikrokorridore für den Vor- und Nachlauf auf der Straße definieren. Eine Umfrage des BMDV hatte ergeben, dass von 80 befragten See- und Binnenhäfen derzeit 60 See- und Binnenhäfen ein mittleres beziehungsweise hohes Potenzial für den Umschlag von WKA in ihrem Hafen sehen. 38 See- und Binnenhäfen schlagen bereits heute Windenergie-Anlagenteile wie Rotorblätter et cetera und Kabeltrommeln um. Darauf aufbauend können nun Hubs definiert werden. Der Präsident des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen Joachim Zimmermann erklärte dazu: „Die Bereitstellung aktueller Daten über die Kapazitäten im Bereich der Schwergutverladung sowohl in Elwis.de und in der Mobilithek als auch für eine Verwendung im Vemags-System sorgt für mehr Transparenz.“ In diesem Zusammenhang merkte Timo Siebahn von Epas – Ems Ports Agency & Stevedoring an: „Eine Verlagerung auf die Binnenwasserstraßen entbindet die Politik nicht von der Aufgabe, in die Sanierung der Autobahnen und Brücken zu investieren. Vielmehr müssen die Bundeswasserstraßen als ergänzender Faktor betrachtet werden.“ Zur Verlagerung auf die Binnenwasserstraßen gab es gleich mehrere Anmerkungen. So verwiesen mehrere Teilnehmer der Veranstaltung darauf, dass die Binnenschifffahrt durch GST allein nicht existieren kann. Sie forderten eine Unterstützung des Transport-Systems Binnenschifffahrt durch die Politik, damit der für GST nutzbare Laderaum auch zur Verfügung bleiben könne. Sodann kristallisierte sich ebenfalls heraus, dass die Maße der Rotorblätter von Windkraftanlagen inzwischen die 80-Meter-Marke überschritten hätten. Daher sei der Transport von Rotorblättern auf Binnenschiffen, die auf geregelten Wasserstraßen unterwegs sind, zumindest teilweise infrage gestellt. Schlussendlich kritisierte Alexander Am Zehnhoff Söns, der für die AZS Group das Container- und Bulkterminal im Hafen Trier leitet, dass bei einer Sondierung, ob das Terminal respektive der Hafen in Trier für Windkraftanlagen-Umschlag geeignet sei, ohne dass Kontakt mit den Terminal- und Hafenbetreibern stattgefunden habe: „Sprechen Sie mit uns, wir finden einen Weg“, forderte er die Vertreter von Windkraftanlagen-Produzenten auf. „Die Güterschifffahrt entlastet unmittelbar die Straße, beschleunigt indirekt den Ausbau und schont dabei die Umwelt.“ Markus Pecksen von der Siemens Gamesa Renewable Energy GmbH & Co. KG stimmte grundsätzlich zu, gab aber zu bedenken, dass die Entwicklung von schlüssigen

Konzepten dringend notwendig sei, in denen Themen wie die technische Machbarkeit, ein vereinfachter Genehmigungsprozess sowie die Zuverlässigkeit, Risiken und auch Kosten Berücksichtigung fänden.

Holger Dechant von Universal Transport/Gruber Logistics nahm dazu wie folgt Stellung: „Die Logistiker sind bereit, mehr auf Wasserstraße im Hauptlauf zu transportieren, wenn auch die verladende Industrie dazu bereit ist. Der Lkw-Fahrermangel macht uns zu schaffen, sodass die Wasserstraße schon unter diesem Gesichtspunkt mehr genutzt werden muss.“

Martin Heying

Anzeige

20% WENIGER VERBRAUCH!

VOLLE LEISTUNG!



Reesink Schwerstapler GmbH
Im Taubental 9 - 41468 Neuss
+49 2131 405 372 0
www.cvs-ferrari.de



©someone.de