



Lippenkenntnisse

Schiffe zählen zu den umweltfreundlichsten Verkehrsträgern. Ein Umstieg bei Großraum- und Schwerlasttransporten (GST) auf die Wasserstraße ist daher ein wichtiger Baustein, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Außer Ankündigungen und Einzelförderungen passiert bislang nichts.

Zwei Jahre ist es her, dass das Bundeskabinett im Rahmen des Klimaschutz-Sofortprogramms 10 Millionen Euro für die Verlagerung von GST von der Straße aufs Wasser bereitstellte. Angesichts der Größe und der potenziellen Wichtigkeit des Projektes ist das nicht mehr als ein Tropfen auf den heißen Stein. Dass es Potenziale gibt, wissen Praktiker schon lange – bestätigt vom damals veröffentlichten Schlussbericht „Verlagerung von GST von der Straße auf den Wasserweg und Schiene“ der gleichnamigen Arbeitsgruppe. Die wurde vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) ins Leben gerufen und analysierte vor allem drei Handlungsfelder, an denen man ansetzen müsste, um künftig mehr GST auf die schiffbaren Flüsse und Kanäle zu bekommen.

Primär sollten die Genehmigungsverfahren optimiert werden, um Binnenschiffe besser in die Transportketten zu integrieren.

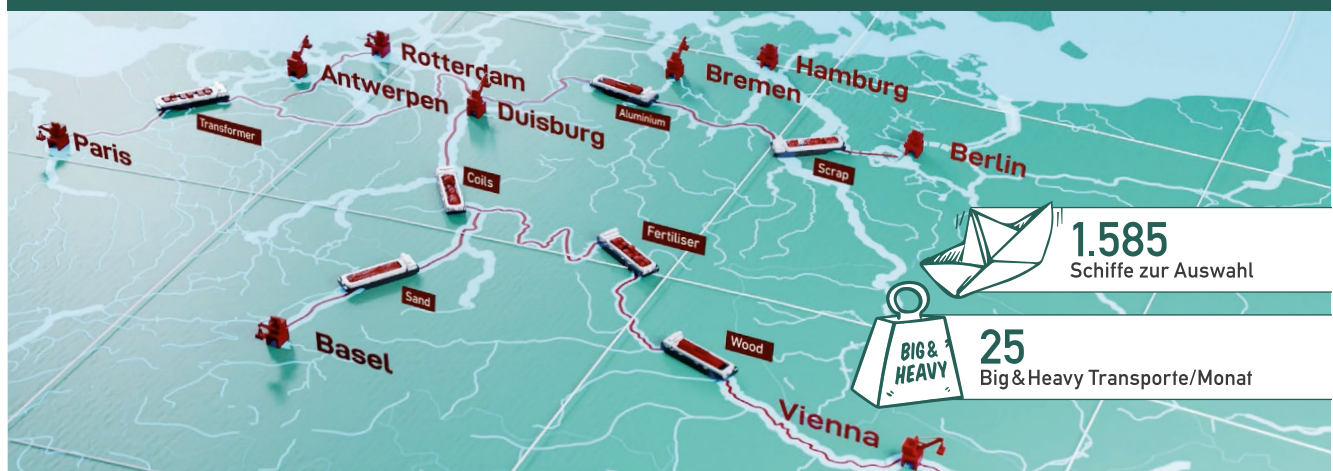
Das sollte passieren, indem Wasserstraßen und Häfen in die Software des Verfahrensmanagements für Großraum- und Schwertransporte (VEMAGS) integriert werden sollten. Bis heute bewegt man sich nicht nur in der Darstellung im Konjunktiv. Passiert ist nicht viel. Fragt man Praktiker, so ist zu vernehmen, dass eben genau diese Praktiker nicht befragt wurden. Statt die dort bereits vorhandenen Daten zu nutzen und zu aktualisieren, gehen das Ministerium bzw. die beauftragten Behörden einen eigenen Weg. VEMAGS ist aktuell noch nicht mal in der Lage die Genehmigung von Straßentransporten im gewünschten Maß zu erleichtern, geschweige denn neue Logistiktösungen zu unterstützen.

Auch vom „multimodalen Routenplaner“, den das BMDV auf den Weg bringen wollte, um mögliche Transportrouten auf Straße, Schiene und Wasser sinnvoll zu verknüpfen, ist wenig

Anzeige


www.bargelink.com


GST GEHÖREN AUF'S WASSER



LEISE, SICHER, ZUVERLÄSSIG, EFFIZIENT UND GENEHMIGUNGS-/BEGLEITUNGSFREI

Fischerstr. 4A, 46509 Xanten, Germany

+49 28 01 - 98 47 30

+31 6 10 02 91 44 (Helpdesk NL)

info@bargelink.com



bayernhafen Passau/M. Ziegler

Indem mehr GST auf die Wasserstraße gebracht wird, kommt man auch den Klimazielen um einiges näher.

in die Praxis umgesetzt. Neben der vereinfachten Genehmigung sollte es zudem finanzielle Anreize geben – „für den Um- oder Neubau von Fahrzeugen, die Schaffung von Shuttleverkehren oder eines digitalen Marktplatzes für Binnenschiffer“, wie das BMDV großspurig ankündigte. Auch da hört man von den Praktikern, dass diese Anreize nicht annähernd so groß wären, als dass man sich ernsthaft Gedanken machen würde, den Verkehrsträger zu wechseln. Und Fakt ist nun mal auch, dass sich Verlagerer den günstigsten Weg suchen. Und der führt aktuell mehrheitlich über die Straße.

Zauberwort Nummer drei bei der gewünschten Verlagerung waren „Mikrokorridore“. Die sollten Standardrouten zu Häfen ausweisen, welche die Transportdienstleister nutzen können. Zudem sollen weitere Umschlagsanlagen an den Wasserstraßen geschaffen und bestehende Infrastruktur des Kombinierten Verkehrs für GST genutzt werden.

Raumgreifende Ertüchtigung notwendig

Der Erfolg des Kombinierten Verkehrs Straße-Wasserstraße steht und fällt mit der Zahl und Leistungsfähigkeit der GST-Übergabepunkte. Es mag ein grundsätzlich guter Ansatz sein, die digitale Datengrundlage zur Integration besagter Übergabepunkte zu schaffen und beispielsweise Binnenhäfen oder RoRo-Rampen ins Verfahrensmanagement zu integrieren. Allerdings wird man schnell an den Punkt kommen, wo man die vorhandenen Defizite erkennt: ohne raumgreifende Ertüchtigung sind nur die wenigsten Standorte tatsächlich für den Umschlag von GST ausgelegt. Man darf zudem nicht vergessen, dass das Binnenschiff nicht ohne Vor- und Nachlauf auf der Straße auskommt – oder kennen Sie einen Windpark mit

Kanalanschluss ...? Und teuer ist der Umschlag und weniger der Transport. Was also sollte einen Verlagerer dazu bewegen, diese Mehrkosten zu tragen? Der Zwang, das Schiff nehmen zu müssen, obwohl andere Lösungen günstiger sind?

Wenn das BMDV also davon spricht, dass „Schwertransporte mit Binnenschiffen sich regelmäßig und gut planbar durchführen lassen, sofern die intermodale Anbindung zur Verfügung steht“, ist das nicht mehr als ein Wunschtraum. In der Sache ist das richtig und käme sicher auch der Erreichung der Klimaziele und einer Entlastung der Straßen zugute. 10 Millionen Euro aus dem Klimaschutz-Sofortprogramm werden dafür aber nicht ansatzweise genügen.

Gerhard Grünig

GST auf Schiff und Bahn

Die Arbeitsgruppe „Verlagerung von GST von der Straße auf den Wasserweg und Schiene“ wurde auf Empfehlung des Masterplans Binnenschifffahrt im September 2019 ins Leben gerufen. Unter Leitung des BMDV haben sich Experten interdisziplinär über Probleme und Lösungen ausgetauscht. Beteiligt waren unter anderem Vertreter von Polizei und Landesbehörden, vom ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC), von DB Cargo AG, der DTG Deutsche Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt und Kühne + Nagel Euroshipping GmbH sowie vom Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB). Eines der Ergebnisse war, dass das BMDV erstmals die Einrichtung von regelmäßigen Linien für Großraum- und Schwertransporte (GST) auf der Wasserstraße fördert. Antragsberechtigt ist jedes Unternehmen in Privatrechtsform mit Sitz oder selbständiger Niederlassung in Deutschland, das den GST-Linien-Verkehr auf Wasserstraßen betreibt. Gefördert werden die Kosten des Transportes auf der Wasserstraße mit einem Anteil von 50 Prozent. Die Anträge werden von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) bearbeitet und bewilligt. Der Förderaufruf wurde am 28. August 2023 im amtlichen Teil des Bundesanzeigers unter www.bundesanzeiger.de bekannt gegeben.

Staatssekretärin Susanne Henckel hat am 21. Mai 2024 im Bundesministerium in Berlin den ersten Bescheid zur Einrichtung einer regelmäßigen Linie für Großraum- und Schwertransporte (GST) auf der Wasserstraße an die Firma Rhenus PartnerShip Regensburg GmbH & Co. übergeben. Die Logistiker bieten künftig einen Shuttleverkehr auf der Relation Bratislava-Zeebrügge an. Dabei übernimmt der Bund 50 Prozent der Kosten des Transportes auf der Wasserstraße. Wie Klaus Keppler, Geschäftsführer der Rhenus PartnerShip Regensburg GmbH & Co. KG ausführt: „Aufgrund hoher Gewichte und Übermaß ist das Binnenschiff für den Transport von Transformatoren, Generatoren und Anlageteilen prädestiniert. Ein Liniendienst wird die Attraktivität dieses Verkehrsträgers im Bereich GST durchaus steigern. Die Regelmäßigkeit von Lade-Slots sollte für die Verlagerer ein Anreiz sein, mehr Ladung auf die Wasserstraße zu verlagern.“

Gerhard Grünig