

Pressemitteilung

Veranstaltungsrückblick

Die Bedeutung der Binnenschifffahrt für Europa

Norddeutschland, 22. März 2021 – Der Binnenschiffsverkehr ist Teil eines effizienten und ressourcenschonenden Verkehrssystems – so stellt es auch die Europäische Kommission in ihrem Weißbuch zum Verkehr dar. Doch wie gelingt es, den Binnenschiffsverkehr weiter zu modernisieren, dauerhaft leistungsfähig aufzustellen und stärker ins Bewusstsein der Verlager und Entscheidungsträger*innen zu rücken? Fragestellungen, die auf Einladung des Maritime Cluster Norddeutschland e. V. (MCN) gemeinsam mit der Fachhochschule Oberösterreich/Logistikum (FHOÖ), bremenports, dem Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V. (DST) und PIANC Deutschland, ausgewiesenen Expert*innen und über 80 Teilnehmenden aus Wissenschaft, Politik und Wirtschaft am 16. März angeregt in der Veranstaltung „Die Bedeutung der Binnenschifffahrt für Europa“ diskutiert wurden.



©EurA AG

Nach einleitenden Worten des Vorsitzenden des MCN, Knut Gerdes, der noch einmal die Notwendigkeit der zielgerichteten Zusammenarbeit der maritimen Branche betonte, um sich fit für die Zukunft zu machen, startete Herfried Leitner, Geschäftsführer der TTS (Transport Trade Services) SA, mit einem Impulsvortrag zum Thema „[Die Bedeutung der Binnenschifffahrt für Europa](#)“. In dessen

Mittelpunkt stand die zentrale Fragestellung welche Punkte erfüllt sein müssen, um die Binnenschifffahrt attraktiv zu gestalten. Mit den folgenden Antworten lieferte Herr Leitner Anknüpfungspunkte für die anschließenden Diskussionen an den Thementischen:

Von staatlicher Seite müsse eine intakte Infrastruktur gewährleistet werden, denn ohne diese können auch die besten Schiffe ihre Leistung nicht erbringen. Des Weiteren müsse die Binnenschifffahrt einen Ausweg zur Reduzierung und Abhängigkeit von Massengütern finden. Binnenschiff und Eisenbahn sind komplementär zueinander und sichern ganze Industriestandorte im Landesinneren. Daher sollten sich diese im fairen Wettbewerb zueinander befinden, um Entwicklungen voranzutreiben und Konkurrenz zu gewährleisten. Die Industrie muss für Terminals, Häfen und Umschlagsplätze sorgen, die on demand oder 24/7 verfügbar sind, um Kosten zu senken und Effizienz zu steigern. Und nicht zuletzt müsse die Attraktivität des Berufs des Binnenschiffers erhöht werden. Ohne eine intakte Binnenschifffahrt, wird der Green Deal und die Klimaneutralität bis 2050 – im Verkehrssektor – nicht zu erreichen sein.

Rege Diskussionen an den Thementischen

Um den Teilnehmenden, die Vertiefung einzelner Themen zu ermöglichen, wurden an sechs virtuellen Tischen die folgenden Schwerpunkte gesetzt:

Innovationen

Dr. Lisa-Maria Putz von der FHOÖ, Herfried Leitner von TTS, Jonas zum Felde und Cyril Alias, beide vom DST, stellten Innovationen wie alternative Antriebe, niedrigwassertaugliche Schiffe, Automatisierung sowie neue Anwendungsfelder wie City-Logistik und intermodale Transportkonzepte auf der Wasserstraße vor. Mit den Besuchern des Thementischs wurden diese Innovationen diskutiert und hinsichtlich ihres Reifegrads bewertet, wobei alternative Antriebe als zukunftssträftig gesehen werden, wenn auch – je nach Kraftstoff – in (derzeit) unterschiedlichem Reifegrad. Die Teilnehmenden waren sich einig, dass vor allem die neuesten Entwicklungen rund um den Elektroantrieb bekannter werden müssten, da sie enormes Potenzial für die Binnenschifffahrt bieten. Flachgehende Schiffe werden eher als räumlich und zeitlich eingrenzbare Phänomene wahrgenommen, während große Erwartungen an innerstädtische Transportkonzepte mit dem Binnenschiff, wie sie etwa im Forschungsprojekt DeConTrans entwickelt werden, geknüpft werden.

Bewusstsein & Ausbildung

Dr. Lars Stemmler (bremenports) und Gerlinde Leblhuber (FHOÖ) berichteten, dass die Binnenschifffahrt von Ausbildungsinitiativen, wie beispielsweise freiwilligen Wahlmodulen einer Duisburger Berufsschule oder der online Lernangebote der Fachhochschule Oberösterreich und im Rahmen des INTERREG-geförderten Projektes #IWTS 2.0 profitiert. Diese sind unter <http://www.rewway.at> bzw. project-iwts20.eu erreichbar. Insgesamt wurde von den Teilnehmenden des Thementisches gewünscht, die Öffentlichkeit vermehrt über den Verkehrsträger zu informieren. Es gilt, ein transparentes Bild über die derzeitige Nutzung und die Möglichkeiten der Binnenschifffahrt zu transportieren: Wieviel Binnenschiff steckt z. B. in unseren Lebensmitteln?

Infrastruktur

Nach einem Initialvortrag von Herrn Thomas Gross (Vorsitzender der Bundesfachabteilung Wasserbau beim Hauptverband der deutschen Bauindustrie) zum Vorschlag der zukünftigen Finanzierung der Wasserstraßeninfrastruktur durch die Initiative System Wasserstraße (ISW) kam eine rege Diskussion über die konkrete Umsetzung der bevorstehenden Aufgabe der deutschen Verwaltung auf. Leider gibt es keine gesetzliche Verankerung einer langfristigen Leistungs- und Finanzierungsperspektive, wie sie die „Initiative System Wasserstraße“ fordert. Darüber hinaus wurde der, aus Sicht von Planern, Juristen und der Bauindustrie, beschwerliche Weg der Ausschreibung und Vergabe thematisiert. Hier besteht das Bestreben eine Bewertung weicher Faktoren, wie zum Beispiel der technischen Leistungsfähigkeit einzubeziehen, um nicht die günstigste, sondern die wirtschaftlichste Lösung für ein Projekt zu finden. Die jüngsten Erfahrungen zeigen, dass es einige Bewegungen gibt, um den zum Teil verhärteten Umgang zwischen Bauherren und Auftragnehmern durch eine frühzeitige Einbindung in den Planungsprozess z.B. in Form einer Reaktivierung von partnerschaftlichem Bauen aufzubrechen. Ein Prozess, der noch am Anfang steht, jedoch kontinuierlich weiterverfolgt werden sollte.

Leistungsfähigkeit

Wie auch am Tisch „Bewusstsein und Ausbildung“ waren sich die Tischmoderatoren Tobias Engels (Deutsche Transport Genossenschaft eG) und Dr. Susanne Neumann (Maritimes Cluster Norddeutschland e. V.) sowie die Teilnehmenden darüber einig, dass die Öffentlichkeitsarbeit dringend ausgeweitet werden müsse, um die Allgemeinheit darüber aufzuklären, wieviel „Binnenschifffahrt“ in den alltäglichen Dingen des Lebens steckt. Auch das Thema „Infrastruktur der Wasserstraßen“ wurde noch einmal aufgegriffen und die Notwendigkeit der Instandhaltung und des Ausbaus dieser herausgestellt.

Binnenschiff 4.0

Dr. Rainer Henking und Marvin Natz von der EurA AG berichteten über das Innovations-Netzwerk „Binnenschifffahrt 4.0“, das sich zum Ziel gesetzt hat, gemeinsam Innovationstechnologien im maritimen Umfeld umzusetzen.

Beobachtet wurde, dass das Interesse an LNG aufgrund der fehlenden Infrastruktur und hoher Sicherheitsstandards abnimmt. Elektrische Antriebe gewinnen zunehmend an Bedeutung, da die Strombereitstellung auf unterschiedliche Weise, zum Beispiel durch Dieselgeneratoren, Brennstoffzellen oder Batterien, erfolgen kann. Für die Anwender steht eine einfache Handhabung des Treibstoffs sowie eine überschaubare Infrastruktur, auch an Bord, im Mittelpunkt. Für die Etablierung alternativer Antriebe sei eine Umstrukturierung notwendig, die auch Schulung von Personal, die CO₂-Bilanz der gesamten Prozesskette und die Herstellung der Treibstoffe berücksichtige.

Digitalisierung

Am Thementisch mit Martin Pieper (Elmar Hertzog und Partner Management Consultants GmbH) und Eva von Soosten (GreenShipping Niedersachsen/Maritimes Cluster Norddeutschland e. V.) wurde deutlich, dass mit der Entwicklung des Verkehrsträgers Binnenschiff hinsichtlich der Erreichung der Klimaziele und einer wachsenden Bedeutung innerhalb der Verkehrswirtschaft große Potentiale verknüpft werden. Allerdings bleibt der Verkehrsträger trotz großer Anstrengungen von Politik, Wissenschaft, Hafeninfrastukturanbieter und Reeder hinsichtlich der Digitalisierung hinter anderen Verkehrsträgern zurück. Die möglichen Hintergründe hierfür sind unzureichende Rahmenbedingungen, dezentrale Organisation von Verantwortung und die Größenstruktur der Unternehmen, deren Finanzkraft sowie das Mind Set im Bereich der Partikuliere.

Dr. Susanne Neumann, Geschäftsstellenleiterin Niedersachsen des MCN e. V.: „Diese Veranstaltung hat gezeigt, dass ein großes Interesse an dem Thema Binnenschifffahrt besteht. In den Diskussionsrunden wurden viele Fragen bearbeitet, an denen wir mit unseren Kooperationspartnern anknüpfen und weitere spannende Veranstaltungen in diesem Bereich ableiten können. Die vielfältigen Herausforderungen für die Binnenschifffahrt zu adressieren – das erreichen wir am besten gemeinsam.“

Pressekontakt

Kristin Bube, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
040 227019-498, kristin.bube@maritimes-cluster.de

Maritimes Cluster Norddeutschland e. V.
Wexstraße 7
20355 Hamburg
www.maritimes-cluster.de

Projektkontakt:

Dr. Susanne Neumann
Geschäftsstellenleitung Niedersachsen MCN e. V.
04404 98786-15, Susanne.neumann@maritimes-cluster.de

Eva von Soosten
Projektmanagement GreenShipping Niedersachsen / MCN e. V.
04404 98786-17, eva.von-soosten@maritimes-cluster.de

Über das Maritime Cluster Norddeutschland

Das Maritime Cluster Norddeutschland (MCN) fördert und stärkt die Zusammenarbeit in der norddeutschen maritimen Branche. Es ermöglicht Plattformen des Dialogs der Akteure untereinander und fördert Innovation und Schnittstellen zu anderen Branchen. Mit Geschäftsstellen in Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein ist das MCN präsent und kooperiert mit den Akteuren vor Ort. Es unterstützt unter anderem bei der Suche nach Innovationspartnern, informiert zu Förderprogrammen und vermittelt Kontakte in die maritime Branche. Mehr als 350 Unternehmen und Institutionen aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik sind Mitglied im MCN. Insgesamt zehn Fachgruppen koordiniert das MCN zu den Themen Innovationsmanagement, Maritime Informations- und Kommunikationstechnologien, Maritimes Recht, Maritime Sicherheit, Maritime Wirtschaft Offshore Wind, Personal und Qualifizierung, Schiffseffizienz, Unterwasserkommunikation, Yacht- und Bootsbau sowie Clusterfunk.

Das Maritime Cluster Norddeutschland wurde 2011 gegründet. Zunächst arbeiteten die Länder Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein in dem länderübergreifenden Cluster zusammen, im September 2014 kamen auch Bremen und Mecklenburg-Vorpommern hinzu. Seit 2017 agiert das MCN als Verein. www.maritimes-cluster.de