



Verladung eines 100 m langen Kranes von Teichmann in Essen für den Hafen Mertert | Bild: Ralf Teichmann GmbH

SPC-Konferenz zu Schwerguttransporten am 8. November in Bonn

Schwergut gehört ins Schiff

Können mehr Schwergut- und Großraumtransporte über Wasserstraßen transportiert werden? Und unter welchen Voraussetzungen kann das besser gelingen? Diesen Fragen widmete sich eine Veranstaltung des ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) am 8. November im Bundesverkehrsministerium in Bonn.

SPC-Geschäftsführer Markus Nölke stimmte die ca. 50 Teilnehmer mit einem Rückblick auf die erste Veranstaltung zum Thema ein. „Im letzten Jahr haben wir herausgearbeitet, dass die Genehmigungsverfahren ein Hindernis sind und dass die Datenlage ausgesprochen unbefriedigend ist“, sagte Nölke.

Zum Thema Daten hatte das SPC darum Wolfgang Severing vom Bundesamt für Güterverkehr (BAG) eingeladen. Severing präsentierte beeindruckende Zahlen. „Von 2010 bis zum September 2018 ist die Gesamtzahl der Großraum- und Schwerguttransporte von 191.390 auf ca. 305.704 gestiegen“, führte Severing aus. Interessant bei den Zahlen sind die Aufschlüsselung nach Verkehrsträgern sowie Datenquellen. In den ersten drei Quartalen des laufenden Jahres wurden 299.653 Genehmigungen für Straßentransporte erteilt. Die Zahlen stammen aus VEMAGS, der Online-Abwicklungsplattform für Antrags- und Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwerguttransporte (GS-Transporte) aller Bundesländer und des Bundes. Für Transporte auf der Schiene dient die Zahl der Machbarkeitsstudien bei der DB Netz AG als Grundlage. Im laufenden Jahr waren das in den ersten drei Quartalen 5.492 Studien.

Beim Binnenschiff gibt es laut Severing nur wenig belastbare Zahlen. So wurden laut BAG in den ersten neun Monaten des Jahres nur 559 GST mit Binnenschiffen durchgeführt. Wobei die Zahl aber wenig aussagekräftig ist. Denn sie beruht auf den abgabepflichtigen Transporten auf Main, Main-Donau-Kanal, Mosel, Neckar und Saar. „Zu solchen Transporten auf den westdeutschen Kanälen und den abgabepflichtigen Wasserstraßen der neuen Bundesländer konnte die Generaldirektion Wasserstraßen keine Angaben machen“, erläuterte Severing. Man könne aber davon ausgehen, dass deutlich mehr Schwergut auf dem Wasserweg transportiert wird.



Markus Nölke, Rainer Fabian, David Schütz, Heinz Rößler und Marcus Sütterlin | Bild: Götze-Rohen

Marcus Sütterlin von „Hessen Mobil“, stellte das System VEMAGS vor. „Hessen Mobil“ ist die Straßenbauverwaltung des Landes Hessen und hat die Gesamt-Projektleitung bei VEMAGS. Das Akronym steht für VERfahrensMANagement für Großraum- und Schwerguttransporte. Nachdem die Antragsteller die Transportdaten in das System eingegeben haben, werden diese auch dort bis zur Genehmigung bearbeitet. Um die Bearbeitungszeiten von oft bis zu fünf Wochen zu verkürzen, verfolgt Hessen Mobil eine so genannte GIS-Strategie. GIS steht für „Geodaten Informations System“. Gemeint ist damit, dass die Streckenführung für GS-Transporte dann über digitale Karten erfolgen soll. „Die weitere Digitalisierung ist der Motor für die Automatisierung der Genehmigungsverfahren. Und jetzt ist damit auch der richtige Zeitpunkt, die Wasserstraßen zu-

gig in das System einzubinden“, betonte Sütterlin. Dazu müssten aber drei Voraussetzungen erfüllt sein: ein „routingfähiges, digitalisiertes Wasserstraßen-Netz, die Übersicht über verfügbaren Schiffsraum und Schnittstellen, sprich Häfen und Umschlagstellen für Schwergut. Den Hinweis aus dem Publikum, dass es mit Barge-link.com bereits eine Plattform für freie Schiffskapazitäten gebe, nahm Sütterlin dankbar auf. Ein solches System könne dann mit VEMAGS verbunden werden, um Antragstellern schnell interessante Alternativen zum Straßentransport aufzuzeigen. In den nächsten Schritten müssten laut Sütterlin eine Integrationsstrategie konkretisiert und mit den Plänen der Wasserstraßenverwaltung und den Wünschen der Wirtschaft synchronisiert werden.

„Die VSW hat die Infrastruktur kaputtgespart“

Klartext sprach Andrea Kowalski von der Siemens AG in Mülheim/Ruhr. „Die Verwaltung und Politik haben die Wasserstraßeninfrastruktur kaputtgespart. Schleusen und Wehre sind marode. Vor über zehn Jahren haben wir mit dem WSA über die Schleuse Raffelberg gesprochen. Geschehen ist seitdem nichts“, beklagt Kowalski. (Die denkmalgeschützte Schleuse an der Ruhr wurde 1928 eröffnet und zuletzt 1999 saniert. Anm. der Redaktion). Aber auch auf der Schiene laufe vieles unrund. Machbarkeitsstudien für Schwerguttransporte dauerten bei der DB Netz AG bis zu zwei Jahre. Genehmigungsverfahren für Straßentransporte gingen schneller, dauerten aber häufig auch sechs Wochen. „Bei geplanten Transporten kann ich damit leben, denn der reine Straßentransport ist dann schneller, als ein gebrochener Verkehr“, sagte Kowalski. Ganz anders sähe das aus, wenn bei einer Havarie in einem Kraftwerk schnell gehandelt werden müsse. „Dann ist der gebrochene Verkehr wieder interessant, weil ja das Genehmigungsverfahren für die Straße entfällt“, erklärte die Siemens-Managerin, die sich abschließend mehr Zusammenarbeit und weniger „Silo-Denken“ bei den Verkehrsträgern wünschte.

Der Umschlag ist teurer als der reine Schifftransport

Heinz Rößler von der Spedition Kübler pflichtete ihr bei. „Die Infrastruktur ist in einem beklagenswerten Zustand. Multimodale Transporte sind häufig zu teuer, weil der Umschlag meist viel teurer ist

Kommentar: Ein Fisch kann nicht singen

Wer einen Fisch nur an der Fähigkeit misst, wie gut er singen kann, muss zu dem Ergebnis kommen, dass diese Spezies ein Fehler in der Evolution sein muss. Heißt übersetzt: wer der Binnenschifffahrt vorwirft, bei Schwerguttransporten zu teuer und zu langsam zu sein, will auch Fische singen sehen. Ein 200 Tonnen Schwergutteil in knapp 48 Stunden von Mannheim in einen Seehafen zu transportieren geht nur mit dem Schiff. Und teuer wird ein solcher Schifftransport vor allem durch den Umschlag. Vielleicht wäre es also ein Ansatz, den Schwergutumschlag in Binnenhäfen zu fördern oder zu subventionieren. Das wäre allemal billiger, als hunderte Brücken für Schwerguttransporte zu ertüchtigen. Und ja, es gibt alte (oder auch nur alt aussehende) Schiffe. Aber gerade in den Niederlanden wurde die Flotte in den letzten zehn Jahren eindrucksvoll modernisiert. Leistungsfähige Schiffe für Schwerguttransporte aller Art gibt es mehr als genug. Man muss nur hinsehen. Richtig ist aber auch, dass die Binnenschifffahrt mehr trommeln (oder singen?) sollte. Dass kein deutscher Verbandsvertreter, dafür aber ein Vertreter von BLN-Schuttee-Ver in Bonn dabei war, spricht leider nicht für das deutsche Gewerbe. **AGR**

als der reine Schifftransport. Rößler betreibt schon seit geraumer Zeit einen Binnenschiffsliniendienst zwischen Mannheim und den ARA-Häfen, der jeden Freitag eine Abfahrt bietet. Roger Schwarz von der Bundesfachgruppe Schwerguttransport (BSK) kritisierte das Fehlen einer „konstruktiven Marktteilnahme“ seitens der Binnenschifffahrt, eine überalterte Flotte und fehlende Informationen über verfügbaren Schiffsraum. Auch hier wurde der Hinweis auf Barge-link wiederholt. Problematisch sei auch, dass die Binnenhäfen die Daten über Umschlagkapazitäten für Schwergut nicht ausreichend aktualisierten. Auf der Website der BSK gibt es unter bsk-ffm.de/umschlagstellen.html eine Suchfunktion für Umschlagstellen. Ob die Daten aber aktuell seien, könne er nicht sagen.

Durch die abschließende Podiumsdiskussion zog sich neben den bereits erörterten Problemen und Lösungen ein thematischer roter Faden: die Binnenschifffahrt zeige nur unzureichend ihre Leistungsfähigkeit, sie sei nicht innovativ genug und zu unflexibel. Zum Schluss zog SPC-Geschäftsführer Markus Nölke doch ein positives Fazit: „Die Zukunft ist multimodal. Die Binnenschifffahrt selbst ist weniger das Problem als die unzureichenden Rahmenbedingungen. Viele kleine Schritte werden die Schifffahrt vorwärtsbringen“, sagte Nölke.

Axel Götze-Rohen



- /// Modernes Multifunktionsterminal für Ro/Ro, Container, Stückgut und Automobillogistik
- /// Shortsea Abfahrten nach Großbritannien, Island, Finnland, Estland und Frankreich
- /// Spezialist für Schwergut und Projektladungen

RHENUS CUXPORT

Cuxport GmbH · Neufelder Schanze 4 · 27472 Cuxhaven · Deutschland
T. +49 (0)4721 748-0 · F. +49 (0)4721 748-122 · info@cuxport.de · www.cuxport.de