

RISING-Industrieforum zeigt Perspektiven und Praxis von Schwertransporten

Datenautobahn beflügelt Wasserstraße



Die Referenten im Hafen Aken: v.l.n.r.: Sven Wiesner, Axel Mattern, Peter Ziegler, Arne Gehlhaar, Wolfgang Draaf, Roland Frindik und Prof. Dr. Frank Arendt | Bild: StadtLandHafen

Am 30. Mai fand im Rahmen des EU-Projekts RISING in Aken (Elbe) auf dem Fahrgastschiff MARCO POLO ein Industrieforum zum Thema „Schwerguttransport per Binnenschiff auf der Elbe – Möglichkeiten zu deren Optimierung“ statt. Ziel des Projektes war die Nutzbarmachung der RIS-Verkehrsinformationen für logistische Anwendungen, d.h. die Transportplanung und -durchführung.

Beim zweiten RISING Industrieforum in Deutschland wurde, nach Einführung und Darstellung des Projekts und seiner allgemeinen Ergebnisse durch das ISL, in sechs Fachvorträgen auf verschiedene Aspekte des Schwerguttransports eingegangen. Das Industrieforum wurde von den RISING-Projektpartnern ISL, Deutsche Binnenreederei und MARLO Consultants mit Unterstützung des Hafenbetriebs Aken und der Zeitung Stadt-Land-Hafen veranstaltet, die insgesamt 66 Teilnehmer vorwiegend aus der Wirtschaft (Verlader und Transportdienstleister) begrüßen konnten.

Arne Gehlhaar vom ISL wies darauf hin, dass die RIS-Dienste den Sprung von der Nutzergruppe Schiffsführer zu den Logistikern als zukünftigen Schritt machen werden. Durch Einbindung der Binnenschiffe in das rechnergestützte Logistikmanagement unter Nutzung von auf dem Flussinformationssystem RIS basierenden Diensten können Transporte transparenter und zuverlässiger werden.

Roland Frindik von dem Beratungsunternehmen MARLO Consultants, der die Konzeption zum Informationsaustausch entwickelt und die Demonstrationen geleitet hat, stellte eine IT-Lösung zur Machbarkeitsprüfung von Schwerguttransporten per Binnenschiff vor. Die Planungssoftware umfasst zunächst die deutsche und tschechische Elbe bis Hamburg und hat die verkehrenden Schiffstypen und Umschlagstellen hinterlegt. Die Arbeitsschritte umfassen Hafenauswahl, Routenauswahl, Eignungstest der Schiffe auf den Ladungstyp und Prüfung, ob die Route mit dem gewählten Schiff machbar ist. Die Dateneingabe ist weitgehend selbsterklärend gehalten. Neben den klassischen RIS-Funktionen sind auch Daten über hafenseitige Bedingungen, insbesondere Kapazitäten der Umschlaggeräte, integriert. Das Werkzeug ist über die Webseite des Elbe Promotion Center ElbPro nach Anmeldung nutzbar.

Der Hafenbetrieb Aken (Elbe) präsentierte seine Dienstleistungen für den Schwerguttransport. Hafenchef Peter Ziegler verwies darauf, dass trotz der hohen Einzelgewichte der Kollis die Leichter und Schwergutschiffe ihre Zuladung nur teilweise ausschöpfen und daher auch bei niedrigeren Wasserständen, auch unter einem Meter, fahren können. So sei das Potenzial der Elbe für industrielle Schwertransporte grundsätzlich hoch.

Für die BSK legte Wolfgang Draaf die Lage beim Schwerguttransport im Straßenzulauf der Häfen dar und stellte Initiativen der BSK vor. Beispielsweise haben Bremen und Kiel eine Begrenzung

auf 80 t im Straßenzulauf. Derzeit werden zunehmend Brücken in Deutschland von der Tragfähigkeit herabgestuft. In Hamburg sei die Innenstadt ein Nadelöhr für die übergroßen und breiten Transporte. Der Elbtunnel ist seit jeher für Schwertransporte nicht zugelassen. Gerade in Hamburg zeige sich ein Kompetenzwirrwarr – Hafenamt und Bezirke sind für die Genehmigung zuständig.

Für Hafen Hamburg Marketing unterstrich Vorstand Axel Mattern, dass die Notwendigkeit der Schwerguttransporte per Binnenschiff aus der Sicht des Seehafens Hamburg auch aus den Problemen an Land folgt. Bei vielen Verladern sei das Binnenschiff noch relativ unbedeutend, da es an der Kommunikation untereinander mangle. Gerade deshalb sei das von der EU finanzierte Entwicklung von RIS-Diensten für die Logistik besonders wertvoll, das die Transparenz im Transport verbessert.

Das Siemens Generatorenwerk in Erfurt zeigte die Erfahrungen und Ansprüche seitens eines Verladers an Schwerguttransporte per Binnenschiff auf. Ohne das Binnenschiff könne man die Waren nicht vom Werk zu den Weltmärkten bringen, so der dortige Projektleiter Sven Wiesner. Da die Landroute der 230-t-Kollis zum Hafen Aken (Elbe) durch mehrere Bundesländer führt, ist der Planungsaufwand enorm. Vor 20 Jahren habe man drei Routen zugesagt bekommen, von denen nur mehr eine – und das nur nachts – genutzt werden könne. Der Landtransport benötigt rund zwei Tage.

In der anschließenden Diskussion wurden Perspektiven zur Förderung der Nutzung der Binnenschifffahrt für Schwerguttransporte näher beleuchtet. Es wurde herausgestellt, dass ein multimodales Schwerguttransportnetz, d.h. seine physische Verfügbarkeit und dessen Zugänglichkeit über Informationssysteme für den Wirtschaftsstandort Deutschland von eminent wichtiger Bedeutung ist.

Roland Frindik berichtet, dass MARLO Consultants Ergebnisse von RISING in das Hafenkonzept des Landes Niedersachsen einbringen konnte. „Hierbei handelt es sich um drei Maßnahmen zur Binnenschifffahrt integrierenden Transportplanung: Machbarkeitsprüfung des Schwerguttransports per Binnenschiff, einheitliche Leistungsbeschreibung von Hafentransportdiensten für die EDV und straßenseitige Transportrelationen zu Häfen für Schwerguttransport.“

www.rising.eu | www.elbpro.com

■ Michael Nutsch