

# BINNENSCHIFFFAHRT KANN TRANSPORTKETTEN GRÜNER GESTALTEN



Welches Potential hat die Binnenschifffahrt als nachhaltiger Transportträger? Neun Studierende des Studiengangs Seeverkehrs- und Hafengewirtschaft haben sich mit dieser Fragestellung auf Anregung von bremenports im Lehrmodul „Maritime Projektstudie“ auseinandergesetzt. Die Ergebnisse sind jetzt Grundlage der neuen Internetpräsenz [project-iwts20.eu](http://project-iwts20.eu).

Ihre Projektergebnisse präsentierten die Elsflether Studierenden im Bremerhavener SailCity dem Geschäftsführer von bremenports, Robert Howe, und dem Leiter internationale Projekte, Dr. Lars Stemmler. Howe: „Das Binnenschiff hat wesentlich mehr Potentiale als es sein momentaner Anteil in der Transportkette ausdrückt. Das Projekt hat viele Ansätze, dies zu verbessern. Dazu passen die Ergebnisse der Projektarbeit hervorragend.“

Fachlich begleitet wurde das Projekt durch Prof. Dr. Falk von Seck, der am Fachbereich Seefahrt und Logistik der Jade Hochschule in Elsflleth die Professur für Nachhaltige Logistik und Transportmanagement innehat: „Für die Studierenden ist es sehr reizvoll und zudem eine enorme Chance, an solch herausfordernden Aufgabenstellungen der Praxis mitwirken zu dürfen: Eine Win-Win-Situation für beide Seiten.“

Die Forschungsergebnisse der Studierenden sind in einer wissenschaftlichen Studie zusammengefasst, die die inhaltliche Basis der neugestalteten Webplattform [project-iwts20.eu](http://project-iwts20.eu) bildet.

Auf dieser Grundlage wurden von den Studierenden zudem zwei Videos erstellt, die die Potentiale der Binnenschifffahrt hervorheben. In persönlichen Interviews kommen hier Entscheider aus der Binnenschifffahrt, der Spedition und Hafenbetreiber zu Wort. Sie machen deutlich, dass die Binnenschifffahrt eine Schlüsselposition einnimmt, um Transportketten „grüner“ zu gestalten. „Diese Vorteile lassen sich allerdings nur realisieren, wenn negatives Konkurrenzdenken der Verkehrsträger abgebaut und insgesamt positive wirtschaftspolitische Rahmenbedingungen geschaffen werden“, erklärt von Seck.

Die Studierenden der Jade Hochschule nahmen für ihre Untersuchungen die Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen als Messlatte. Hierbei wurde deutlich, dass die Binnenschifffahrt ein erhebliches Potential gerade mit Blick auf den Klimaschutz bietet. Eine Verkehrsverlagerung der Transporte vom LKW auf das Binnenschiff bietet sich gerade auf langen Strecken und im Bereich überfüllter Autobahnen an. Binnenschiffe sind zwar langsamer unterwegs, dafür konstanter und beständiger.

Mit 103 Gramm CO<sub>2</sub> pro t/km ist der Ausstoß beim LKW rund zehn Mal so hoch wie beim Binnenschiff. Ein moderner Schubverband mit vier Schubleichtern kann beispielsweise die Ladung von rund 280 LKW mit jeweils 25 Tonnen aufnehmen und transportieren.

Allerdings sind die Arbeitsbedingungen der Binnenschiffer im Vergleich zum LKW weniger optimal: Während im LKW-Transport rechtlich vorgeschriebene Pausen- und Lenkzeiten maßgeblich sind und eine entsprechende Infrastruktur mit verfügbaren Parkplätzen und Sanitäreinrichtungen bedeuten, sieht die Realität in der Binnenschifffahrt anders aus: Bei rund 180 Tagen Dienst an Bord schreibt die Arbeitszeitverordnung vor, dass ein Binnenschiffer an 31 aufeinanderfolgenden Tagen auf dem Schiff arbeiten darf. In dieser Zeit sind Bord-Arbeitszeiten von bis zu 14 Stunden täglich keine Seltenheit. Die Studierenden kommen zu dem Ergebnis, dass mit einer derartigen „Work-Life-Balance“ die Gewinnung von Berufs-Nachwuchs nur schwer möglich ist.

Die Binnenschifffahrt steht zudem vor erheblichen Herausforderungen mit Blick auf Investitionen und Erneuerung der Infrastruktur: Schleusen müssen gewartet, repariert und neue Schiffsgrößen angepasst werden. Brückendurchfahrtshöhen müssen für den Transport von Projekt oder Containerladung angehoben werden. Landstromanschlüsse für Binnen-

schiffe in Häfen und an Anlegestellen sind ebenso nötig wie das Vorhalten von Kranen für Projektladung in den Binnenhäfen. Hier soll der „Masterplan Binnenschifffahrt“ der Bundesrepublik mit seinen Schwerpunkten „Infrastruktur“, „Umweltfreundlichkeit und Flottenstruktur“, „Digitalisierung“ zur Stärkung multimodaler Transportketten beitragen und die Binnenschifffahrt insgesamt zukunftsfähig und attraktiver gestalten.

Das Projekt ist Teil des „Interreg North Sea Region #IWTS 2.0“ Programmes der EU, an dem bremenports beteiligt ist. Ziel dieses EU-Projektes ist die Förderung der Binnenschifffahrt in Nordeuropa.

*Quelle und Foto: bremenports*