

23.01.
2017

Binnenschiffahrts-Projekt EMMA: „Wo eng zusammengearbeitet wird, entstehen weniger Konflikte“

Interview mit Stefan Breitenbach, Leiter der Projektteilung bei Hafen Hamburg Marketing e.V.



In zwei Sätzen: Worum geht es in Ihrem Projekt?

Das EMMA Projekt stärkt die Binnenschiffahrt in Deutschland und Europa und fördert die Verlagerung von Gütern auf diesen Verkehrsträger. Mittels Pilotbetrieben wird die Durchführbarkeit der Transporte per Binnenschiff demonstriert und es werden elektronische Hilfsmittel für eine effizientere Transportgestaltung entwickelt.

Was ist Ihre persönliche Motivation für die Zusammenarbeit an diesem Thema?

Mich persönlich ärgert es, dass die Binnenschiffahrt in der Ostseeregion in der öffentlichen Wahrnehmung eine sehr untergeordnete Rolle spielt. Deutschland etwa hat eines der größten Fluss- und Kanalsysteme mit internationalen Verbindungen, zum Beispiel nach Polen und Tschechien. Die schwedischen Seengebiete bieten enormes Potenzial zur Verkehrsverlagerung, so auch das Seengebiet um Saimaa in Finnland und die Flüsse in Polen und Litauen. Alle Länder versuchen, die Binnenschiffahrt zu stärken. Schweden investiert seit 2015 proaktiv in den Aufbau der Binnenschiffahrt. Dennoch bleibt die Binnenschiffahrt hinter ihren Möglichkeiten zurück, was wir durch gemeinsame Anstrengungen verändern wollen.

Im Hinblick auf aktuelle Verkehrsprognosen, angespannten Haushaltslagen und unter Umweltaspekten sollte die Binnenschiffahrt einen größeren Stellenwert erlangen. Es ist nach wie vor der relativ günstigste und ökologischste Verkehrsträger per Tonnenkilometer im Vergleich zu LKWs und der Bahn.

Was bringt das Projekt EMMA für Ihre Region?

Der Hamburger Hafen ist auf verlässliche und funktionierende Transportketten für den Hinterland-Transport von Gütern angewiesen. Die Wettbewerbsposition eines Seehafens wird zunehmend auch von der Qualität der Hinterland-Anbindungen bestimmt. Zurzeit dominieren der Bahn- und der LKW-transport das Geschehen. Dabei stoßen sowohl Schienen- als auch Straßeninfrastruktur zunehmend an ihre Kapazitätsgrenzen. Ein reibungsloser Zu- und Ablauf von Gütern muss auch zukünftig sichergestellt werden, um die damit verbundenen regionalen Wirtschafts- und Beschäftigungseffekte zu erhalten. Zudem sind die ökologischen Effekte eines vermehrten Einsatzes von Binnenschiffen nicht zu unterschätzen: Sie tragen zur besseren Umweltbilanz des Standorts, aber auch des Verkehrssystems bei. Nicht zu vergessen, dass die externen Kosten des Verkehrsträgers Binnenschiff auch günstiger für die Allgemeinheit sind.



Zwei Binnenschiffe mit Kohle beladen; © Stefan Breitenbach

Warum ist es wichtig, dieses Projekt europäisch umzusetzen?

Die Verkehre, um die es geht, sind überwiegend grenzüberschreitende Verkehre beziehungsweise Teil grenzüberschreitender Verkehrsketten. Die Infrastruktur muss durchgehend den gleichen Standard haben, sonst wird die Kette durch das schwächste Glied eingeschränkt. Ein Beispiel ist die Oder. Deutschland und Polen müssen sich auf gemeinsame Ausbaustandards verständigen, um die Potenziale der Binnenschiffahrt in diesem Korridor zu realisieren und sicherzustellen, so dass keine Investitionen vergeudet werden.

Außerdem: Vor dem Hintergrund steigender Transportmengen und klimapolitischen Zielen in Europa bedarf es eines Umdenkens in Bezug auf Transportwege und -träger. Die Binnenschiffahrt kann einen wertvollen Beitrag zur Verkehrs-Verlagerung leisten. Wirtschaftliche Verkehre sind möglich, wenn Akteure aus Politik, Wirtschaft und Interessensvertretungen gemeinsam verstärkt für die Binnenschiffahrt eintreten und diese aktiv fördern. Zudem sind oftmals spezifische technische Lösungen in

bestimmten Stromgebieten entwickelt worden und dort erfolgreich im Einsatz. In anderen Regionen Europas sind sie aber noch nicht bekannt. Die teilnehmenden Länder stehen vor sehr ähnlichen Herausforderungen- warum also nicht die Kräfte bündeln, um effizientere Logistikkösungen mit dem Binnenschiff zu entwickeln und bekannter zu machen?!

Zusammen ist man stärker und findet zudem mehr Gehör. Insbesondere auch in Brüssel, wo heute viele wichtige Entscheidungen für die Binnenschiffahrt getroffen werden. Auch in diesem Bereich gilt es, die Kräfte zu bündeln und gemeinsam für den Verkehrsträger einzustehen.

Vervollständigen Sie: Wenn das Projekt EMMA gelingt, wird in zehn Jahren

... der Bekanntheitsgrad der Binnenschiffahrt gesteigert, effiziente und wirtschaftliche Lösungen am Markt etabliert und der Anteil der Binnenschiffahrt an der gesamten Transportleistung gestiegen sein. Die Straßen werden entlastet und die Bürger ebenfalls: Weniger Stau und weniger Belastung durch Abgase.

Ihr bislang schönstes Erlebnis im Rahmen des Projektes?

Zu erkennen, wie in schwierigen Zeiten in Europa mittels Projekten wie EMMA die Menschen zusammengebracht werden. Es entsteht Verständnis für die Denkweise der Partner und das ist die Grundlage für eine engere Zusammenarbeit. Die Projekte fungieren als eine Art Plattform, wo man sich auf Arbeitsebene international austauscht.

Sicherlich ist der Beginn manchmal zögerlich, aber mit der fortschreitenden Projektlaufzeit ist zu erkennen, wie das Vertrauen wächst und die Zusammenarbeit die unterschiedlichsten Akteure zusammenschweißt. Wir konnten zum Beispiel einen Binnenreeder aus Nordeuropa mit einem aus Kontinentaleuropa zusammenbringen. Gemeinsame Herausforderungen wurden in den sehr unterschiedlichen Märkten erkannt. Beide konnten und können voneinander lernen und entwickeln in der Zukunft womöglich gemeinsame Projekte. Ein anderes Beispiel: In Polen wird ein Binnenhafen geplant. Nun kommt eine polnische Delegation nach Deutschland, besichtigt einen erfolgreichen Binnenhafen und führt diverse Gespräche mit den Betreibern, um daraus Erkenntnisse für die eigene Hafenentwicklung zu ziehen.

Beispiele, die die Notwendigkeit und den Sinn der Projektarbeit untermauern und neue Ideen und vertiefte Beziehungen sowie Zusammenarbeit entstehen lassen. Und dort, wo eng zusammengearbeitet wird, entstehen auch weniger Konflikte.

Weitere Informationen: <http://www.project-emma.eu/>

Stefan Breitenbach ist Leiter der Abteilung Projektentwicklung bei Hafen Hamburg Marketing e.V. Zusammen mit seinem Team engagiert er sich an verschiedenen nationalen und europäischen Logistik-Projekten, um die europäische Transportpolitik aktiv mitzugestalten.

Binnenschiffahrt, Hafen Hamburg, Nordsee, Ostsee



von Stefan Breitenbach

← zurück

ARCHIV

2017

- März 2017 (2 Einträge)
- Februar 2017 (3 Einträge)
- Januar 2017 (4 Einträge)

2016

- Dezember 2016 (2 Einträge)
- November 2016 (4 Einträge)
- Oktober 2016 (3 Einträge)
- September 2016 (3 Einträge)
- August 2016 (1 Eintrag)
- April 2016 (1 Eintrag)
- Februar 2016 (1 Eintrag)

2015

- Dezember 2015 (3 Einträge)
- November 2015 (2 Einträge)
- Oktober 2015 (3 Einträge)
- September 2015 (3 Einträge)
- August 2015 (2 Einträge)
- Juli 2015 (3 Einträge)
- Juni 2015 (4 Einträge)
- Mai 2015 (2 Einträge)
- April 2015 (2 Einträge)
- März 2015 (4 Einträge)
- Februar 2015 (3 Einträge)
- Januar 2015 (1 Eintrag)

2014

- Dezember 2014 (3 Einträge)
- November 2014 (1 Eintrag)
- Oktober 2014 (3 Einträge)
- September 2014 (2 Einträge)
- August 2014 (3 Einträge)
- Juli 2014 (4 Einträge)

LINKS

Interreg.de

TAG CLOUD

2020 Alpen-Adria-Allianz Alpenraum
 Alter Anpassungsstrategie
 Antragstellung ArL Best Practice
 Bildung Binnenschiffahrt Blog BMVI
 BSH Bundesländer Bürger Bürokratie
 Concept Note Contact Point Davoudi
 Demografische Entwicklung Dialog
 Donauraum Energie
 Energie-Alternative Energiewende
 erneuerbare Energie Entscheidung
 Entwicklung Erdwärme Erfahrung
 ergebnisorientiert ESPON ETZ
 EU-Kommission Europa2020 EUSDR
 EVTZ Finanzierung Future Cities
 Geothermie Governance Grenzen
 Hafen Hamburg Ideen Information
 Infrastruktur Innovation
 intelligente Spezialisierung Interact
 INTERREG B Jubiläum Klimawandel
 KMU Kohäsion Konferenz
 Kooperation Kultur Kulturerbe
 Makroregionen
 maritime Raumordnung Mitteleuropa
 Mobilität nachhaltig Nordsee
 Nordseeraum Nordwesteuropa
 Ostsee Ostseeraum
 Ostseeraum Jahresforum Partner
 Planungsinstrument Prioritäten
 Programme Projektantrag Projekte
 Radverkehr Raum Raumentwicklung
 regenerative Energie
 Regionale Entwicklungsstrategie
 Schnellradweg Stakeholder Technologie
 TU-München Umwelt Vereinfachung
 Verkehr Verwaltung Weser-Emsch
 Wirkungen Wirtschaft
 Wirtschaftsförderung Woltmann
 Workshop Zusammenarbeit

