Hafen Hamburg Marketing legt INTERREG Projekt „EMMA" auf

Pro Binnen- und Küstenschifffahrt

Das titelgebende Binnenschiff EMMA | Bild: S. Werner

Das EU-geförderte Projekt EMMA hat mit 21 Projektpartnern aus fünf Ostsee-Anrainerstaaten insbesondere die „Stärkung der europäischen Binnen- und Küstenschifffahrt im Ostseeraum" zum Ziel.

HHM-Projektleiter Stefan Breitenbach | Bilder: HHM

In Europa werden mit den INTERREG-Programmen grenzüberschreitende Lösungen für vielfältige Herausforderungen gefördert. Die Programme der transnationalen Zusammenarbeit richten sich u.a. an öffentliche Behörden, Dienstleister, Hochschulen, Verbände, Nichtregierungsorganisationen und Unternehmen aus verschiedenen Ländern und Regionen. Diese erarbeiten zusammen als Partner im Rahmen von Projekten neue Strategien, Dienstleistungen und Konzepte. Dabei profitieren sie auch vom gegenseitigen Erfahrungsaustausch. So können Entwicklungen und Investitionen angestoßen werden, die lange über die Projektlaufzeit hinauswirken. Die leitende Projektsteuerung wird von sogenannten Lead Partnern übernommen, die die organisatorische, inhaltliche und finanzielle Gesamtverantwortung für das Projekt tragen. Mittels Kooperationsvereinbarungen überträgt der Lead Partner bestimmte Rechte und Pflichten auf seine Projektpartner.

So auch beim Projekt EMMA, das bereits Ende 2015 seitens der EU akzeptiert wurde, wobei nebenbei bemerkt, nur mit viel Phantasie das gewählte Akronym EMMA mit dem vollständigen Bandwurm-Projektnamen „Enhancing freigt Mobility and logistics in the Baltic Sea Region by strengthening inland waterway and river sea transport and proMoting new internAtional shipping services" in Verbindung gebracht werden kann. Sinnbildlich für den Projekttitel ziert denn auch das Vorschiffsfoto eines Binnenschiffes namens EMMA die Projektunterlagen. Lead Partner von EMMA ist Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM), die sich für die Projektkoordinierung und das Finanzwesen die PLANCO Consulting GmbH unterstützend an Bord holte. Die 21 Projektpartner, die Eigenmittel beisteuern, kommen aus Deutschland, Finnland, Litauen, Polen und Schweden. Mit dabei sind weitere 48 assoziierte Partner aus acht europäischen Ländern. Die Implementierungsphase läuft über drei Jahre. An EU-Fördermitteln stehen 4,4 Mio. Euro zur Verfügung. Mit etwa 75 bis 85 % des geplanten Budgets ist das eine relativ hohe EU-Förderung. Zwar sei dieser Betrag „nur ein Tropfen auf dem heißen Stein, aber trotzdem freuen sich die internationalen Partner über diesen finanziellen Zuschuss, da sie sowieso die Thematik auf der Agenda haben", sagt Stefan Breitenbach, Leiter Projektentwicklung von HHM.

Gegenüber SUT erklärte Breitenbach: „Vor dem Hintergrund steigender Transportmengen und den klimapolitischen Zielen in Europa bedarf es eines Umdenkens hinsichtlich der Transportwege und Transportträger. Deshalb müssen insbesondere die politisch Verantwortlichen endlich ihre Transportverlagerungs-Versprechungen durch verstärkte Investitionen in die Wasserwege einlösen und gemeinsam mit der verladenden Wirtschaft und den zuständigen Interessenvertretungen aktiv werden." Projektschwerpunkte seien die Identifikation von Verlagerungspotentialen sowie die Analyse und der Aufbau von wirtschaftlichen und konkurrenzfähigen Transportlösungen für das Binnenschiff. Dazu sollen ein „digital gestütztes Flottenmanagement für Binnenreedereien, der Aufbau neuer Liniendienste in der Ostseeregion und ein digitales Informationssystem für die europäische Binnenschifffahrt" beitragen.

Vorerst konzentrieren sich die nationalen Projektpartner auf fünf Pilotprojekte:

- Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie für eine Container-Transportkette über die Weichsel vom polnischen Ostseehafen Gdansk (Danzig) in das Hinterland.
- Herstellung einer Schwerlastverbindung vom litauischen Ostseehafen Klaipeda über die Memel in das Hinterland, wo etwa 120 km wasserstraßenseitig nutzbar seien.
- Verlagerung von insbesondere Straßengefahrguttransporten auf die Seenkette der Mälaren, die über den Södertälje-Kanal, die Hammarby- und die Slussen-Schleuse sowie den Norrström mit der Ostsee verbunden ist.
- Schaffung eines maßgeschneiderten Informationssystems für den optimierten Transport von Holzprodukten, Mineralien und Metallen über den finnischen Saimaa-Kanal in die Ostsee.
- Entwicklung eines IT basierten Prototypen zur Effizienzsteigerung von Binnenschiffstransporten durch Verknüpfung von AIS- mit Verkehrsinfrastrukturdaten insbesondere für die Binnenwasserstraßen MLK, ESK, Weser, Elbe, EHK, SOW und HOW.

Durch die „Untersuchung der regionalen Herausforderungen, die eine stärkere Einbindung des Binnenschiffs in die Transportketten hemmen", sollen mit den jeweiligen Interessenvertretungen aus Industrie, Verwaltung und Gewerbe Lösungsansätze erarbeitet werden, die zu den von den nationalen Gesellschaften gewünschten Transportverlagerungen auf diesen umweltfreundlichen Verkehrsträger führen. Das deutsche Pilotprojekt soll neben einem öffentlichen einen passwortgeschützten benutzerbezogenen Bereich, insbesondere für Binnenreedereien und Binnenhäfen, bereitstellen. Im öffentlichen Bereich sollen Informationen über Wasserstände, Brückendurchfahrtshöhen, Binnenhäfen mit Servicefunktionen, Liegeplätzen, temporären Ladestellen etc. dargestellt werden. Die Bereitstellung und Pflege des Systems soll nach der dreijährigen Projektphase weiter durch HHM sichergestellt werden. „Gerade bei uns im Hafenbereich" sagt Breitenbach, „ist es oftmals ja so, dass die IT-Systeme der Binnenreedereien nicht mit den Terminalsystemen so verknüpft sind, wie man sich das wünschen würde." Vor etwa drei Jahren sei ein Prozess eingeleitet worden, wo es um die Schnittstellengestaltung gehe, etwa zur digitalen Übertragung von Lade-/Löschlisten. Aber da sei noch viel mehr möglich. EMMA solle dabei helfen weiter voranzukommen. „Unsere Partner aus der Wirtschaft, den jeweiligen Transportministerien und Schifffahrtsverwaltungen helfen uns bei den Umsetzungsmaßnahmen."

So planten etwa die schwedischen Behörden ein eigenes, mit den EU-Regeln kompatibles, Binnenschiffssystem aufzubauen. Entweder sollen dazu Binnenschiffe auf dem Kontinent gekauft oder, wenn es sich rechne, auch eigene Schiffe gebaut werden. Auch in Polen seien insbesondere die Regionalverwaltungen sehr bestrebt, an Weichsel, Oder und Kurischer Nehrung die Binnenschifffahrt stärker zu etablieren. Überlegungen gingen sogar soweit, etwa „in der Nähe von Elblag (Elbing) einen Kanal zur Ostsee zu buddeln". Im Projekt EMMA aber liege die Konzentration infolge des zunehmenden Containeraufkommens in Gdansk (Danzig) auf der Weichsel. Der offizielle Startschuss für das Projekt sei am 1. März 2016 gefallen. Derzeit würden die Vorbereitungen für ein Arbeitstreffen im Juni in Warschau laufen. Partner sei auch die IHK Ostbrandenburg, die im Projekt die Kammerunion Elbe/Oder vertritt. Damit solle deutlich gemacht werden, dass es neben dem Rheinstromgebiet auch ein östlicher gelegenes Fahrtgebiet gibt und dass es Sinn mache, auch dieses infrastrukturell weiter zu ertüchtigen. „Daran haben wir als großer See- und Binnenhafen Hamburg ein ureigenes Interesse."

Am Rande des Treffens war von Schifffahrtsexperten zu hören: „Wenn die Containermengen wieder so ansteigen wie 2006/2007, wird auch parallel der wirtschaftliche Druck auf die heiligen Führungen der Hamburger Container-Terminals wieder so groß, dass diese sich zwangsläufig wieder intensiver mit der Binnenschiffsproblematik beschäftigen müssen". Dazumal sollen auf den Terminalschreibtischen fix und fertige neue Schnittstellenpläne gelegen haben, die seit dem mit der Krise verbundenen Rückgang der Containermengen wieder in den Schubladen versenkt wurden.

Klaus-Peter Hinz

Übersichtskarte des Ostsee-Programmraums