

## Emma sucht Innovationen für den Ostseeraum



Johan Lantz von Avatar Logistics (am Rednerpult) stellt den geplanten Binnenschiffs-Shuttle auf dem schwedischen Fluss Göta Älv vor. (Foto: Naumann)

11. Mai 2017 aktualisiert am 19.05. 11:41h

Mit Binnenschifffahrt in Europa verbindet man in erster Linie die Verkehrskorridore Rhein, Donau, Elbe, Seine oder Rhone. Doch abseits davon gibt es auch in Polen, Litauen, Finnland oder Schweden schiffbare Wasserwege, die nicht so im Fokus stehen. Das Potenzial dieser alternativen Transportrouten zum LKW-Verkehr zu ermitteln und an praktischen Beispielen zu zeigen, dass Verlagerungen möglich sind, ist das Ziel des Programms Emma (Enhancing freight Mobility and logistics in the Baltic Sea Region by strengthening inland waterway and river sea transport and proMoting new internAtional shipping service) mit der Hafen Hamburg Marketing als federführendem Partner.

In einem Zeitraum von 2016 bis 2019 werden im Ostseeraum verschiedene Binnenschifffahrtswege untersucht. Dafür steht ein Gesamtbudget von 4,42 Mio. EUR zur Verfügung, davon ERDF-Mittel (European Regional Development Fund) des Ostseeprogramms von 3,45 Mio. EUR. Im Rahmen von Emma sollen Ideen für eine bessere Integration in Transportketten entwickelt werden. Im nördlichen Teil Deutschlands wird vor allem an einer besseren Verkehrsplanung durch eine digitale Schifffskarte gearbeitet, die über Störungen im Transportbetrieb oder Wartezeiten an den Schleusen informiert.

### Innovation in Schweden

Am weitesten ist man mit Innovationen in Schweden. Auf dem Göta Älv, der die Hafenstadt Göteborg mit dem Binnensee Vänern verbindet, ist im März der erste Binnenschiffsshuttle für Container gefahren. Hinter der Initiative, die zu einem Regelverkehr mit einem aus den Niederlanden gecharterten Motorgüterschiff führen soll, steht Avatar Logistics.

Das Gemeinschaftsunternehmen der Reedereien Thun, Ahlmarks (Schweden) und VT (Niederlande) hat den Probeverkehr noch mit einem Schubverband absolviert. "Wir wollen mit dem Verkehr auf der und 90 km langen Wasserstrecke eine Alternative zum LKW bieten", sagte Avatar-Geschäftsführer Johan Lantz am Donnerstag auf der Veranstaltung

"Emma – Enhancing Waterways" in München, das vom Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) organisiert wurde. Es sei allerdings nicht einfach, ein solches Projekt aufzusetzen. "Die Binnenwasserstraße wurde jahrelang in den logistischen Überlegungen hierzulande vernachlässigt, deshalb fehlt das Bewusstsein", so Lantz. Außerdem müssen bestimmte Regularien wie die Lotsengestellung und die Gültigkeit von Patenten angepasst werden. Sie verteuern den Transport.

So kostet der Lotse für eine Fahrt von Göteborg zum Hafen Vänersborg 5000 EUR. Die Basisladung für den Shuttle besteht aus Waren für die Bekleidungskette Dressman, die in Vänersborg ein großes Lager eröffnet hat.

Auch in Finnland gibt es Binnenschiffstransporte. Sie führen von der Ostsee durch den Saimaa-Kanal in das gleichnamige Seengebiet. Befördert wird vor allem Forstprodukte, Chemikalien und Bergbauerzeugnisse. Die Absicht von Emma ist es, die nautischen Bedingungen des Kanals zu verbessern, der auf knapp 20 km durch russisches Gebiet führt. Vor allem soll dafür Sorge getragen werden, dass hier neue Tonnage gebaut wird, denn Schiffe, die den Kanal passieren können sind rar. Die Schleusen (82,5 m lang, 12,6 m breit) und der Tiefgang (4,35 m) geben die Maße vor. Es besteht Bedarf für 20 neue Schiffe.

Auf der anderen Seite der Ostsee in Polen und Litauen wird gerade untersucht, ob die 440 km lange Weichsel von Gdansk bis Warschau nicht stärker für Transporte mit Binnenschiffen genutzt werden kann. In Litauen hat das Projekt Emma sich dem Fluss Nemunas (Memel) gewidmet und prüft inwieweit Schwergüter und auch Container aus dem Seehafen Klaipeda in das Hinterland (bis Kaunas) gebracht werden können. (jpn)

• SPEDITEUR  
• ADRESSBUCH  
• ONLINE

Deutschlands **größte**  
**Suchmaschine** für  
**Transport und Logistik**  
FINDEN

Schreiben Sie uns Ihren Kommentar!