

VEREINSZEITUNG DER EUROPÄISCHEN FLUSS-SEE-TRANSPORT UNION e.V.



ERSTU steht für Smart Shipping, Modernisierung und Nachhaltigkeit der Binnenschifffahrt, Fluss-See-Schifffahrt und Short Sea Shipping in Europa

INHALT

EDITORIAL	Seite	1
Zum Geleit - Interview mit dem ERSTU-Präsidenten	Seite	2-4
Geschäftsbericht der ERSTU 2019-2020	Seite	5-9
Marktbeobachtungen zur Binnenschifffahrt in Europa im Jahr 2020 im Zusammenhang mit COVID-19	Seite	10-15
ZKR-Report zum Fluss-See-Transport in Europa	Seite	16-18
Round Table Discussion „River-Sea Transport in Europe“ during the Fifty-sixth session of Working Party on the Standardization of Technical and Safety Requirements in Inland Navigation of UNECE in Geneva	Seite	19-20
The EMMA extension project	Seite	21
Ende der fossilen Brennstoffe! Energiewende auf See – Wie geht das?	Seite	23-24
„Wasserstoffstandort Norddeutschland“ – zweite Zukunftskonferenz für Industrie, Logistik und Häfen	Seite	25
AUTOSHIP	Seite	26-27
18. Europäischer Verkehrskongress in Rostock/Warnemünde	Seite	28-29
OHNE HISTORISCHE KEINE MODERNE SCHIFFFAHRT	Seite	30-37
Weiße Flotte Sachsen: Der Tradition ist die Zukunft gesichert	Seite	30-31
30 Jahre Berlin-Brandenburgische Schifffahrtsgesellschaft e.V.	Seite	31-32
Der Verein Historische Binnenschifffahrt der Schweiz – Wie ein Museumsschiff zum Botschafter für die Binnenschifffahrt wurde	Seite	33-35
Nachruf für Dr. Hilling – Historiker und Förderer der Schifffahrt	Seite	36-37
Circular economy in inland water transport: outcome of the held at the sixty-fourth session of the UNECE Working Party on Inland Water Transport workshop	Seite	38-40
Grenzüberschreitende Zusammenarbeit – Gestalten. Entscheiden. Umsetzen: 20 Jahre Kammerunion Elbe/Oder (KEO)	Seite	41
Niedrigwasser und seine Auswirkungen auf die Schifffahrt – Schlussfolgerungen aus dem ZKR-Workshop vom 26.11.2019	Seite	42-44
Umsetzung des Gesamtkonzeptes Elbe nimmt (nur) langsam an Fahrt auf	Seite	45-46
24. Internationales Oder/Havel-Colloquium	Seite	47-48
Unter neuer Flagge: HGK Shipping investiert in innovative Flottenentwicklung	Seite	49-50
Russland – wichtiger Handelspartner für den Hamburger Hafen	Seite	51-52
Shortseashipping 2021 und darüber hinaus	Seite	53-54
HACKATHON von De Vlaamse Waterweg nv (DVW) über SMART SHIPPING	Seite	55-56
Inland Waterway Transport (IWT) pays an important contribution to deliver the future policy, mobility and climate goals	3. Umschlagseite	

IMPRESSUM

NAVIGATOR

Vereinszeitung der European
River-Sea-Transport Union e.V.
(ERSTU)

HERAUSGEBER:

ERSTU-Präsidium
August-Hirsch-Straße 3
D-47119 Duisburg

Tel.: (0049) (0)30-39 802-662

Fax: (0049) (0)30-39 802-663

Internetseite: www.erstu.com

E-Mail: erstu-ev@t-online.de

REDAKTION:

Dr. Wolfgang Hebenstreit

LAYOUT UND HERSTELLUNG:

LINIE 3, Berlin; linie3@t-online.de

FOTOS TITEL: oben links, MV „AMADEUS TITANIUM“ FOTO: HGK Shipping GmbH; **oben rechts,** Neues und altes
Schiffshebewerk Niederfinow FOTO: IHK Ostbrandenburg; **unten links,** Wasserstraßenkreuz Magdeburg FOTO: Wasser-
und Schifffahrtsverwaltung des Bundes; **unten rechts,** MS „HANSE ECO“ (Modellsimulation) FOTO: ARKON Shipping.

EDITORIAL

Der „ERSTU NAVIGATOR 2020“ gibt Ihnen, unseren Mitgliedern und Partnern der ERSTU, einen Überblick über unsere im Jahre 2019/2020 geleistete Arbeit und unsere künftigen Aktionen bei der Umsetzung der in der „Strategie 2020 plus der ERSTU“ gestellten Ziele.

Da sich die Rahmenbedingungen für die internationale Schifffahrt und die Entwicklung der Binnenschifffahrt, der Fluss-See-Schifffahrt und das Short Sea Shipping in Europa in den letzten Jahren wesentlich verändert haben und die COVID-19 Pandemie im Jahre 2020 einschneidende Veränderungen in der Weltwirtschaft und im Transport verursacht hat, diskutierten die Mitglieder der ERSTU auf ihrer 46. Präsidiumstagung und XXIV. Mitgliederversammlung am 24. September 2020 in Dresden die „Strategie 2020 plus der ERSTU“ und nahmen sie an. Damit wurden die Ziele für die nächsten Jahre bestimmt, die es unter den neuen Rahmenbedingungen konsequent umzusetzen gilt.

Im Interview mit unserem Präsidenten und im Geschäftsbericht 2019/2020 des Generalsekretärs ziehen wir für den Berichtszeitraum Bilanz und geben einen Ausblick auf die künftigen Aufgaben des Vereins. Hier verweisen wir ebenfalls auf Beiträge und Quellen auf der ERSTU-Website www.erstu.com und in den „ERSTU Newslettern“ in deutscher, englischer und russischer Sprache, die alle ebenfalls von der Website heruntergeladen werden können.

Der „ERSTU NAVIGATOR 2020“ steht im Zeichen wichtiger Ereignisse, die unsere Arbeit stark beeinflus-

sen. So haben die Wahlen zum neuen EU-Parlament und zur EU-Kommission eine Neuausrichtung in der europäischen Politik gebracht. Die Wahlen des USA-Präsidenten haben auf die internationale Politik einen wesentlichen Einfluss. Die COVID-19 Pandemie stürzte viele Länder in eine Wirtschaftskrise, die in Europa nur durch die Maßnahmen der EU zur Überwindung dieser wirtschaftlichen Probleme gemildert werden konnte.

Wir berichten über interessante Konferenzen der Branche und deren Ergebnisse. Der Großteil dieser Tagungen musste wegen der COVID-19 Pandemie virtuell durchgeführt werden. Dank der Digitalisierung konnten diese Konferenzen europaweit und in mehreren Sprachen durchgeführt werden.

Wir danken allen Autoren für ihre interessanten Beiträge und ihre Mitarbeit bei der Gestaltung des vorliegenden „ERSTU NAVIGATOR“. Wir werden diese Beiträge der Autoren in Deutsch oder Englisch veröffentlichen, wie in anderen Zeitschriften auch, um dem internationalen Charakter des „ERSTU NAVIGATOR“ gerechter zu werden.

Wir danken ebenfalls unseren Mitgliedern und den Unternehmen, die durch das Schalten von Annoncen zur Finanzierung der Zeitschrift beigetragen haben.

Der vorliegende „ERSTU NAVIGATOR“ soll Ihnen, liebe Leser, zeigen, welche Aufgaben in dieser bewegten Zeit vor uns liegen, die wir gemeinsam mit Ihnen und Ihrer Unterstützung meistern wollen.

Thomas Maaßen
Präsident

Dr. Wolfgang Hebenstreit
Generalsekretär und Pressesprecher

Zum Geleit

Interview mit dem ERSTU-Präsidenten

Das Jahr 2020 ist durch die COVID-19 Pandemie gekennzeichnet. Wie wirkt sich dies auf die Schifffahrt und die Arbeit der ERSTU aus?

Die ausgebrochene COVID-19 Pandemie hat die ganze Welt erfasst und beträchtliche Auswirkungen auf die Gesundheit der Weltbevölkerung, die Wirtschaft, die internationale Zusammenarbeit und das gesellschaftliche Leben in den Ländern verursacht.



Thomas Maaßen
Präsident der ERSTU
Foto: ERSTU

Die Auswirkungen spüren wir auch wieder gerade jetzt, wo wir dieses Interview führen. Wegen der rasant steigenden Infektionszahlen haben Bund und Länder gemeinsam in Deutschland einen „Lokkdown Light“ für den gesamten November 2020 beschlossen. Das gesellschaftliche Leben wird in Deutschland wieder heruntergefahren, um als „Wellenbrecher“ die zweite Welle der COVID-19 Pandemie zu brechen und die Kontakte

zwischen der Bevölkerung drastisch zu reduzieren. Die Maßnahmen sind einschneidend und Jedem bekannt.

Noch schlimmer als Deutschland hat es unsere europäischen Nachbarländer getroffen. Gemeinsam hat die Europäische Kommission und das EU-Parlament Maßnahmen beschlossen, um die Auswirkungen der Pandemie-Krise zu mildern und die Länder zu unterstützen.

Über die Auswirkungen der COVID-19 Pandemie auf die Schifffahrt haben wir als ERSTU über unsere Medien „ERSTU Newsletter“ und auf der ERSTU-Website www.erstu.com sowie durch Sonderberichterstattung regelmäßig informiert.

Auf unserer 46. Präsidiumstagung und der XXIV. Mitgliederversammlung der ERSTU am 24.09.2020 in Dresden haben wir die Lage eingeschätzt, über die Auswirkungen und Maßnahmen zum Gegensteuern diskutiert. Unsere Vizepräsidenten haben über die Lage in ihren Ländern informiert.

Unsere Arbeit wurde durch die COVID-19 Pandemie wesentlich beeinflusst. Viele Aktivitäten, die wir in unserem Arbeitsprogramm für das Jahr 2020 vorgesehen hatten, mussten abgesagt oder auf das Jahr 2021 verschoben werden. Dank des Internets konnten wichtige Konferenzen und Tagungen als Videokonferenzen durchgeführt werden. Auf diesem Gebiet haben wir

alle hinzugelernt. Diese Form wird sicherlich in der Zukunft weiter genutzt werden. In letzter Zeit wurden mehrere Konferenzen als sogenannte Hybrid-Konferenzen durchgeführt, d.h. ein Teil der Teilnehmer ist vor Ort im Tagungsraum und ein zweiter Teil nimmt die Konferenz als virtuelle Konferenz wahr. So waren zum Beispiel bei dem 3. Klimakongress des BDI am 16.09.2020 90 Teilnehmer im Tagungsraum und 1.400 Teilnehmer waren virtuell zugeschaltet. Auch die „57th session of the Working Party on the Standardization of Technical and Safety Requirements in Inland Navigation (SC.3/WP.3)“ und die „64th session of the Working Party on Inland Water Transport (SC.3)“ der UNECE fanden vom 7. bis 9. Oktober 2020 in Genf als „hybrid“ Meeting statt.

Wir sollten überlegen, wann und wo wir diese Form der Beratungen sinnvoll einsetzen können.

Die Reduzierung der Reisetätigkeit sparte zwar viele Reisekosten, aber auch in der Zukunft sind Präsenztage unersetzbar.

Auch unsere 46. Präsidiumstagung und die XXIV. Mitgliederversammlung der ERSTU hatten wir zuerst am 01./02.04.2020 und dann am 16./17.06.2020 geplant.

Entsprechend der Lage der COVID-19 Pandemie in Europa mussten wir entscheiden, dass wir diese Tagungen und das 11. RSSC-Meeting der EBU in Dresden nochmals verschieben. So mussten wir sie auf den 23. und 24. September 2020 verlegen. Leider war für einige unserer Mitglieder die Anreise aus den europäischen Risikogebieten oder durch die Einschränkungen der Dienstreisetätigkeit in den Unternehmen nicht möglich.

Welche wichtigen Ergebnisse konnte die ERSTU im letzten Jahr vor und in der Zeit der COVID-19 Pandemie erzielen?

Eine besonders wichtige Aufgabe ist für mich die Vertiefung der Zusammenarbeit mit den nationalen und internationalen europäischen Schifffahrtsorganisationen und -verbänden. Hier kommt es darauf an, die Kräfte zu bündeln und als ERSTU aktiv an den gestellten Aufgaben mitzuarbeiten. Die ERSTU hat in ihrer auf der 46. Präsidiumstagung und der XXIV. Mitgliederversammlung am 24.09.2020 in Dresden beschlossenen „Strategie 2020 plus der ERSTU“ dieser Zusammenarbeit einen besonders hohen Stellenwert beigemessen.

Hier einige Beispiele für diese Zusammenarbeit:

Zusammenarbeit der ERSTU mit der ZKR

Als eine sehr wichtige Aufgabe, die im Jahr 2019/2020 in der Zusammenarbeit ZKR/ERSTU realisiert wurde, bewerte ich die Erarbeitung des Themen-Reports „RIVER-SEA TRANSPORT IN EUROPE“.

Angefangen von der Abstimmung der Konzeption des Reports auf dem 9. RSSC-Meeting, unserer 44. Präsidiumstagung und der XXIII. Mitgliederversammlung der ERSTU am 08./09.04.2019 in Hamburg, dem ZKR-Workshop „River-Sea-Transport in Europe“, der mit Unterstützung der ERSTU in Vorbereitung auf den Markt-Report der ZKR über die Fluss-See-Schifffahrt am 11.09.2019 im „Haus Rhein“ in Duisburg organisiert worden ist, bis hin zur Veröffentlichung des Reports im Januar 2020 und zur „Round Table-Diskussion“ auf der UNECE-Konferenz „56. Session der Working Party on the Standardization of Technical and Safety Requirements in Inland Navigation“ am 13.02.2020 in Genf war dies ein sehr gutes Beispiel für die Zusammenarbeit der ERSTU mit der ZKR. Beiträge in dieser Ausgabe geben hierzu weitere Informationen.

Durch ein Update des Reports in den nächsten Jahren werden wir diese Zusammenarbeit auf diesem Gebiet fortsetzen, die Marktbeobachtungen aktualisieren und bestehende Lücken schließen.

Wir danken hier dem ZKR-Report-Team mit Laure Roux und Norbert Kriedel für die geleistete Arbeit mit einem für den River-Sea Transport wichtigem konkreten Ergebnis.

Mitglieder der ERSTU und Partner haben ein gedrucktes Exemplar des Reports in Englisch erhalten. Auf der ZKR-Website <https://www.ccr-zkr.org> sind Informationen über den Report in Deutsch, Französisch, Niederländisch und Englisch verfügbar.

Das UNECE-Sekretariat übersetzte den Report auch in Russisch. Der Report wurde als Informelles Dokument ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/5 in Russisch und als ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/6 in Englisch auf der UNECE Website www.unece.org und auch auf der ERSTU Website www.erstu.com veröffentlicht.

Zusammenarbeit der ERSTU mit der UNECE

Ein weiterer Schwerpunkt unserer internationalen Zusammenarbeit war im Jahre 2019/2020 die Zusammenarbeit mit der UNECE.

Die Aktivitäten der ERSTU in der Working Group Inland Navigation der UNECE, die Frau Victoria Ivanova als Se-

kretärin der „Working Party“ und Economic Affairs Officer der Sustainable Transport Division der UNECE organisiert und gestaltet, haben sich in den letzten Jahren ebenfalls verstärkt, was auch in den UNECE Protokollen und Dokumenten sowie in gehaltenen Präsentation der ERSTU auf IWT UNECE-Beratungen zum Ausdruck kommt. Die Teilnahme von Frau Ivanova am ZKR-Workshop und an unserer 45. Präsidiumstagung in Duisburg spricht auch dafür.

Die Beratungen der UNECE geben uns als ERSTU einen wichtigen Input für unsere Vereinsarbeit zur Förderung der europäischen Binnenschifffahrt, Fluss-See-Schifffahrt und Short Sea Shipping. Gleichzeitig können wir unsere Probleme hierbei vorbringen und gemeinsam in diesem Forum nach Lösungen suchen.

Das aktive Auftreten der ERSTU auf den Tagungen der UNECE erhöht den Bekanntheitsgrad der ERSTU, informiert über unsere Aktivitäten und wir können neue Kontakte knüpfen.

Die verschiedenen Präsentationen der Tagungen, der UNECE-Workshops, der „Round-Table-Diskussion“ über den ZKR-Report sind auf der UNECE-Website www.unece.org in der Rubrik „Our work → transport → Inland Water Transport“ zu finden. Diese Wissensquelle sollten wir mehr für unsere Arbeit und Argumentation nutzen.

In unseren Medien „ERSTU Newsletter“ (deutsche, englische, russische Ausgabe) und im „ERSTU NAVIGATOR“ berichten wir ebenfalls regelmäßig über die UNECE-Konferenzen.

Zusammenarbeit der ERSTU mit der EBU

Wichtig für die Zusammenarbeit der ERSTU mit der EBU ist die aktive Unterstützung der EBU-Aktivitäten als Dachverband, insbesondere in der Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission, der ZKR und der ESO sowie die Teilnahme des Präsidenten der ERSTU, des Chairman und Sekretärs des River-Sea Shipping Committee (RSSC) an den Beratungen des „Board of Directors“ (BOD) und den Events der EBU. Wichtig dabei ist die Vermittlung dieses Inputs an die ERSTU-Mitglieder.

Das RSSC berichtet regelmäßig über seine Aktivitäten in den Beratungen des „BOD“ und auch in den Jahresberichten der EBU.

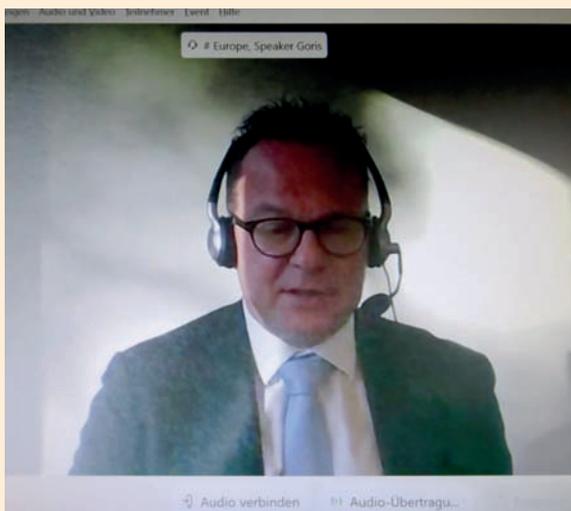
Das jährliche EBU-Event in Brüssel mit Vertretern der EU musste ebenfalls mehrfach verschoben werden und fand nun in Kooperation mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Rahmen der EU-Präsidentschaft Deutschlands als Virtuelle Ministerkonferenz unter dem Titel **“Inland Waterway Trans-**

port – Key to the GreenDeal“ am 20.11.2020 statt. Die Generalsekretärin der EBU, Frau Theresia Hacksteiner, wird in ihrem Beitrag im „ERSTU NAVIGATOR 2020“ über diese Ministerkonferenz berichten.



Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer bei seiner Eröffnungsrede auf der Virtuellen Ministerkonferenz
Foto: ERSTU

Key Speaker Paul Goris, Präsident der EBU
Foto: ERSTU



Bei der Zusammenarbeit ERSTU/EBU möchte ich als Beispiel auf die neu gegründete „European IWT-Plattform“ hinweisen. Diese Plattform leitet Paul Goris ebenfalls als Präsident. Die Europäische IWT-Plattform sollten wir stärker für die Lösung praktischer Fragen für die ERSTU nutzen.

Zusammenarbeit ERSTU-BDB

Wichtig für mich ist ebenfalls die Zusammenarbeit mit unseren nationalen Verbänden. So wurde ich am 3. April 2019 als neuer Vizepräsident in das Präsidium des BDB gewählt. Ich denke, dass dies ein wichtiger Schritt für die Vertiefung der Zusammenarbeit zwischen beiden Verbänden ist.

Beide Verbände arbeiten aktiv an der Umsetzung des Masterplanes Binnenschifffahrt mit und vertreten die Binnenschifffahrt gegenüber den staatlichen Entscheidungsträgern und der EU Kommission. Gemeinsam arbeiten sie auch in der EBU zusammen.

Durch meine Mitarbeit als Vizepräsident des BDB und Präsident der European River-Sea-Transport Union e.V. (ERSTU), verfügt der BDB nun außerdem um eine wertvolle Mehrexpertise in der Fluss-See-Schifffahrt.

Wichtig ist für mich ebenfalls die Zusammenarbeit der ERSTU mit den zahlreichen anderen Verbänden zur Förderung der Binnenschifffahrt, Fluss-See-Schifffahrt und Short Sea Shipping.

So hat sich in den letzten Jahren eine enge Zusammenarbeit mit dem ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC), der Elbe Allianz e.V., Hafen Hamburg Marketing e.V., der Kammerunion Elbe/Oder (KEO), dem Sächsischen Hafen- und Verkehrsverein e.V. (SHV), dem „VEREIN ZUR FÖRDERUNG DES STROMGEBIETES ODER/HAVEL E. V.“ und der Berlin-Brandenburgischen Schifffahrtsgesellschaft e.V. (BBSV) u.a. entwickelt.

Unsere ERSTU-Vizepräsidenten für Ungarn und für Österreich arbeiten sehr eng mit den ERSTU-Partnern und den Verbänden an der Donau zusammen.

Im nachfolgenden Beitrag zum Geschäftsbericht 2019/2020 der ERSTU stellt unser Generalsekretär, Dr. Wolfgang Hebenstreit, die Ergebnisse der Verbandsarbeit der ERSTU vor. Diese zeigen, dass wir die für diesen Zeitraum gesetzten Ziele erreicht bzw. wegen der COVID-19 Pandemie terminlich verschieben mussten.

Wir haben auch in den Jahren 2019/2020 mit den uns zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln und personellen Kräften unsere Strategie Schritt für Schritt trotz veränderter Rahmenbedingungen und den Auswirkungen der COVID-19 Pandemie umgesetzt.

Ich wünsche allen Mitgliedern und Partnern der ERSTU Kraft, Optimismus und viel Erfolg.

Blieben Sie gesund!

**Das Interview führte der Generalsekretär und Pressesprecher der ERSTU,
Dr. Wolfgang Hebenstreit,
am 02.11.2020**

Geschäftsbericht der ERSTU 2019-2020

Im Berichtszeitraum wurden die **44. Präsidiumstagung** und die **XXIII. Mitgliederversammlung der ERSTU** am 09.04.2019 in Hamburg, die **45. Präsidiumstagung der ERSTU** am 12.09.2019 in Duisburg, die **46. Präsidiumstagung** und die **XXIV. Mitgliederversammlung der ERSTU** am 24.09.2020 in Dresden durchgeführt.



Dr. Wolfgang

Hebenstreit

Generalsekretär und
Pressesprecher der ERSTU

Foto: ERSTU

Über diese Tagungen berichteten wir ausführlich in unseren „ERSTU Newslettern“ Nr. 04/2019 (Seiten 3-10), Nr. 09/2019 (Seiten 3-7) und Nr. 09/2020 (Seiten 3-7). All diese „ERSTU Newsletter“ können auf unserer „ERSTU-Website“ www.erstu.com in der Rubrik Aktivitäten → Newsletter und alle Protokolle und Berichte dieser Tagungen in der Rubrik „ERSTU intern“ → Präsidiumstagungen/MV eingesehen werden. Im „**ERSTU NAVIGATOR 2019**“ auf den Seiten 6 bis 8 informierten wir über die im Jahre 2019 durchgeführten Präsidiumstagungen und Mitgliederversammlungen der ERSTU (siehe www.erstu.com Aktivitäten → NAVIGATOR).

Höhepunkte im Leben unseres Verbandes sind die Präsidiumstagungen und Mitgliederversammlungen. Sie dienen uns zum Informations- und Gedankenaustausch.

Gemeinsam mit unseren Mitgliedern konnten wir im Berichtszeitraum die Präsidiumstagungen und Mitgliederversammlungen in Hamburg, Duisburg und Dresden zu interessanten Tagungen gestalten. Wir danken unseren Mitgliedern Hafen Hamburg Marketing e.V., Elbe Allianz e.V., duisport –Hafen Duisburg AG, Rhenus Ports Logistics GmbH & Co. KG, Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) und dem Sächsischen Hafen- und Verkehrsverein e.V. (SHV) für die große Unterstützung bei der Organisation unserer Tagungen. Das gleiche gilt für die ERSTU-Geschäftsstelle in Duisburg.

Ein kurzer Rückblick über die Tagungen im Jahre 2019 soll die Höhepunkte dieser Beratungen in Erinnerung rufen.

44. Präsidiumstagung und XXIII. Mitgliederversammlung der ERSTU in Hamburg

Gastgeber der 44. Präsidiumstagung und XXIII. Mitgliederversammlung der ERSTU am 09.04.2019 in Hamburg war unser Mitglied Hafen Hamburg Marketing e.V.. Alle Teilnehmer der ERSTU und unsere Gäste konnten in der ehrwürdigen Hanse Stadt die Schifffahrt in ihrer Tradition und in der Moderne hautnah erleben.

So konnte der Kontrast zwischen der Führung an Bord der „RICKMER RICKMERS“, die einen guten Einblick in das harte Leben der Seeleute in der Zeit der Segelschiffahrt gab, und zu den an den Terminals liegenden Containerschiffen während der Hafenbesichtigung von Bord der Barkasse „Buenos Aires“ aus unter der sachkundigen Begleitung von Herrn Stefan Kunze, Hafen Hamburg Marketing e.V. und Vorstandsvorsitzender des Elbe Allianz e.V., stärker nicht sein.

Im „HVCC Hamburg Vessel Coordination Center GmbH“ wurde uns Teilnehmern anschaulich die bisher erreichten Fortschritte im Hafen Hamburg durch die Digitalisierung demonstriert, die Möglichkeiten zur besseren Einbindung der Binnenschiffe in die Abfertigungsprozesse der Containerterminals aufgezeigt und weitere Planungen vorgestellt. Das HVCC zeigt wie gut die Vernetzung zwischen unterschiedlichen Unternehmen und Institutionen in Hamburg klappt. Die ERSTU-



„Familien-Foto“ der Teilnehmer und Gäste der 44. Präsidiumstagung und der XXIII. Mitgliederversammlung der ERSTU an Deck der „Rickmer Rickmers“

Foto: ERSTU

Präsidiumstagung und Mitgliederversammlung wurde durch den Vortrag „Port of Hamburg-Development and Position in Europe“ von CEO, Port of Hamburg Marketing, Axel Matern, eröffnet. Im Vortrag ging er hauptsächlich auf die Position des Hafens Hamburg in Europa und seine Hinterlandsentwicklung ein, wobei



CEO, Port of Hamburg Marketing, Axel Matern, und Stefan Kunze bei ihren Vorträgen.

Foto: ERSTU

der Hamburger Hafen mit einem Anteil des Eisenbahnverkehrs von 45,2% im Modalsplit im Container-Hinterlandverkehr der größte Eisenbahnhafen in Europa ist. In der Präsentation „Inland Waterway Transport in the Baltic Sea Region“ stellte Stefan Kunze, Hafen Hamburg Marketing e.V., die Ergebnisse des EMMA-Projektes mit den für die Förderung der Binnenschifffahrt und Fluss-See-Schifffahrt im Ostsee-Raum erarbeiteten Forderungen und Notwendigkeiten vor.

Paul Goris, Präsident der European Barge Union (EBU) und der „European IWT Platform“, informierte die Teilnehmer in seinem Vortrag „INLAND NAVIGATION FOR THE 21th CENTURE“ über die zu lösenden Aufgaben und die Projekte zur Förderung der Binnenschifffahrt in Europa, insbesondere in enger Zusammenarbeit mit der EU und den anderen internationalen Schifffahrtsorganisationen und – verbänden. Ein Ergebnis hierbei ist die Schaffung der „European IWT Platform“, die am 21.01.2019 ihre Arbeit aufgenommen hat. Paul Goris stellte die Ziele, die Organisation und Arbeitsweise dieser Plattform vor und rief auf, diese Möglichkeit zur Förderung der Binnenschifffahrt zu nutzen.

gung von Duisburg und seines Hafens vom Schiff aus. Hier wurden interessante Gespräche geführt, neue Kontakte geknüpft und sich ein Überblick über den Duisburger Hafen vom Schiff aus verschafft.

Am Donnerstag, dem 12.09.2019, wurde die 45. Präsidiumstagung der ERSTU mit den Key Referaten eröffnet.

Das erste Key Referat von Victoria Ivanova, Sekretärin der „Working Party SC.3/WP.3.“ und Economic Affairs Officer der Sustainable Transport Division der UNECE Genf, stellte die Ergebnisse des Workshops „Encouraging the realization of a modern fleet, enhancing navigation safety and fostering innovations“ der „55th session of SC.3/WP.3 of UNECE“ und Gedanken zur weiteren Zusammenarbeit UNECE – ERSTU in der Zukunft vor.

In seinem Vortrag „Die Aufgaben des Projektes EMMA (Teil 2) bei der Umsetzung der Vorschläge des EMMA-Policy Paper“ gab Herr Stefan Breitenbach, Hafen Hamburg Marketing e.V., Leiter des EMMA-Projektes, ei-



Paul Goris, Präsident der EBU und Präsident der „European IWT-Platform“ bei seinem Vortrag
Foto: ERSTU



Die o.g. Präsentationen sind auf der ERSTU-Website www.erstu.com in der Rubrik „ERSTU intern → Präsidiumstagungen/MV → Präsentationen“ einsehbar.

45. Präsidiumstagung der ERSTU in Duisburg

Die 45. Präsidiumstagung der ERSTU fand am 12.09.2019 in Duisburg statt. Tagungsort war der Konferenzraum von Rhenus Ports Logistics GmbH & Co. KG.

Die Tagung begann mit einer gemeinsamen Fahrt mit den Teilnehmern des ZKR-Workshops „River-Sea Transport in Europe“ und des Präsidiums der ERSTU mit MS „Karel Jerres“ am Abend des 11.09.2019 zur Besichti-



Stefan Breitenbach bei seiner Präsentation. Fotos: ERSTU

ne Einschätzung der Ergebnisse des EMMA-Projektes (Teil 1) und stellte die Aufgaben für das EMMA-Projekt (Teil 2) vor.

Die Präsentationen sind auf der ERSTU-Website www.erstu.com in der Rubrik ERSTU intern → Präsidiumstagungen/ Mitgliederversammlungen → Präsentationen einzusehen.

Die ERSTU-Tagungen im Jahre 2020 wollten wir in Dresden und in Basel in der Schweiz durchführen.

Für die 46. Präsidiumstagung und XXIV. Mitgliederversammlung der ERSTU hatten wir Dresden bei der Sächsischen Häfen Oberelbe GmbH (SBO) und dem Sächsischen Hafen- und Verkehrsverein e.V. (SHV) gewählt. Diese Tagungen mussten wir wegen der Corona-Pandemie aber zweimal verschieben und führten sie dann am 23./24.09.2020 in Dresden durch.

An Bord von MS „Karel Jerres“ durch den Duisburger Hafen mit interessanten Gesprächen.

Foto: ERSTU





ERSTU-Präsident
Thomas Maaßen
bei seiner
Berichterstattung
Foto: ERSTU

Die im September 2020 geplante Präsidiumstagung auf dem historische Binnenschiff „Willi“ unseres ERSTU-Mitgliedes „Historischer Verein der Binnenschiffahrt der Schweiz“ in Basel mussten wir auf das Jahr 2021 verschieben.

46. Präsidiumstagung und XXIV. Mitgliederversammlung der ERSTU in Dresden

Am 24.09.2020 führte die ERSTU –Europaen River-Sea-Transport Union e.V.-unter Leitung ihres Präsidenten Thomas Maaßen (Geschäftsleitung/Managing Director Port-Logistics-Rhenus SE & Co. KG) ihre 46. Präsidiumstagung und ihre XXIV. Mitgliederversammlung in Dresden im Alberthafen durch. Gastgeber der Tagungen waren die ERSTU-Mitglieder Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) und Sächsischer Hafen- und Verkehrsverein e.V. (SHV).

Vor den Tagungen nutzten die Teilnehmer die Möglichkeit, den Dresdener Alberthafen unter der sachkundigen Führung von Herrn Frank Thiele, Leiter Vertrieb/ Logistik der SBO, zu besichtigen.

Der Hafen Dresden der Unternehmensgruppe Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) ist ein wichtiger Hafen der sechs eigenen SBO-Häfen entlang der

Oberelbe. Weiterhin zählen die Häfen Riesa, Dessau-Roßlau und Torgau in Deutschland sowie Dčín und Lovosice in Tschechien dazu. Der Alberthafen Dresden-Friedrichstadt ist ein Universalhafen. Die zentrale Lage des Hafens und die unmittelbare Anbindung an die Bundesstraße B6, die Bundesautobahn A4 sowie an das Kernnetz der DB AG stellen optimale Standortbedingungen im trimodalen Verkehr dar.



Herr Thiele erläuterte die im Alberthafen Dresden zur Verfügung stehenden leistungsfähigen Anlagen für den Umschlag von Stück-, Schütt- und Schwergütern sowie Containern.

**Besichtigung des
Dresdener Alberthafens.**
Fotos: ERSTU

Links:

**Spreichergebäude im
Alberthafen Dresden.**

Fotos: ERSTU

Der Hafen wurde wie Lovosice von der SBO zu einem Schwergut-Logistikzentrum ausgebaut. Der im Jahr 2015 in Betrieb genommene mobile Raupenkran LR 1600/2 mit einer Tragfähigkeit bis zu 600 Tonnen bei 11 m Ausladung stellt mit der RoRo-Anlage für die Verladung von Gütern bis zu 370 Tonnen das Herzstück dieses Schwergutzentrums in Dresden dar. Weitere Informationen zur Leistungsfähigkeit der SBO-Unterneh-



mensgruppe können Sie unter www.binnenhafensachsen.de herunterladen.

Auf der Tagung in der Kapitänsmesse des maritim gestalteten Restaurants „Alberthafen“ führte uns Frank Thiele nach der Hafenbesichtigung in seinem Vortrag „Erfahrungen der SBO mit den Niedrigwasser-Perioden der Elbe“ sehr deutlich vor Augen, welche Auswirkungen die Niedrigwasser-Problematik auf die Binnenschifffahrt und die Arbeit der Binnenhäfen an der Elbe haben.

Wie wichtig die schnelle Umsetzung der Maßnahmen zur Unterhaltung und zum weiteren Ausbau der Wasserstraßeninfrastruktur sind, zeigt der Zustand der Elbe, wo die Umsetzung des beschlossenen Gesamtkonzeptes Elbe dringend erforderlich ist. Herr Stefan Kunze, Vorsitzender der Elbe Allianz e.V., zeigte den aktuellen Status bei der Umsetzung des Gesamtkonzeptes und die damit verbundenen Probleme in seinem Vortrag auf.

Die Schlussfolgerungen aus dem ZKR-Workshop zur Niedrigwasserproblematik vom 26.11.2019 hatte Herr Plenkman in seinem Vortrag dargelegt.

ve des BMVI zum „Aktionsplan Niedrigwasser Rhein“. Die ERSTU bewertet diesen Aktionsplan wie andere Verbände und die Industrie sehr positiv. Die ERSTU fordert hier aber, dass diese Maßnahmen für den Rhein auch auf die anderen deutschen Flüsse wie Weser, Elbe, Oder und ihre Nebenflüsse ausgedehnt werden. Die Elbe und auch die Oder haben als internationale Ströme große Bedeutung für unsere Nachbarländer.

Aktuelle Informationen über den Stand der Vorbereitung der Staustufe Dčín und der Anbindung von Nordmähren an die Oder vermittelte uns sehr anschaulich Jurij Aster, KEO-Vize-Präsident.

Dass an der Oder mit den gleichen Problemen wie an der Elbe gekämpft wird, zeigte uns in seinem Vortrag „Die Oder – 200 Jahre und ihre weitere Zukunft“ Guido Noack von der IHK-Ostbrandenburg, Frankfurt/Oder. Er war ebenfalls Moderator des 24. Internationalen Oder/Havel-Colloquium am 17.09.2020 in Eberswalde, wo einerseits die gravierenden Probleme der Binnenschifffahrt östlich der Elbe diskutiert wurden und andererseits das fast fertiggestellte Schiffshebewerk in Niederfinow besichtigt werden konnte.

Die aufmerksamen Tagungsteilnehmer in der Kapitänsmesse

Foto: ERSTU



In seiner Präsentation und in der Diskussion kam die Sorge der Binnenschifffahrt, der Industrie und der Landwirtschaft über die Entwicklung der Wasserstände im europäischen Wasserstraßennetz zum Ausdruck. Die ERSTU muss in ihrer Strategie diesem Problem große Aufmerksamkeit widmen. Das Wassermanagement spielt auch in Deutschland in der Zukunft eine immer größere Rolle. Die ERSTU begrüßt deshalb die Initiati-

Diese Präsentationen können auf der ERSTU-Website www.erstu.com in der Rubrik „ERSTU intern → Präsidiumstagungen/MV → Präsentationen“ eingesehen werden.

In den Berichten des Präsidenten der ERSTU, Thomas Maaßen, des Generalsekretärs und Pressesprechers, Dr. Wolfgang Hebenstreit, wurde die Arbeit des Verbandes

eingeschätzt. Der Entwurf der „ERSTU Strategie 2020 plus“ wurde diskutiert und einstimmig als Richtschnur für die nächsten Jahre angenommen. Maßnahmen zur Umsetzung dieser Strategie wurden im „Mittelfristigen Arbeitsplan 2020-2021 der ERSTU“ festgelegt.

Zur Einschätzung des Status der Erfüllung des „Mittelfristigen Arbeitsplan 2019/2020“ per 24.09.2020 ist festzustellen, dass die für das Jahr 2019 vorgesehenen Aufgaben alle erfüllt wurden. Die Aufgaben im Jahr 2020 bis März 2020 wurden planmäßig umgesetzt. Danach kam es infolge der Corona-Pandemie zu Stornierungen und Terminverschiebungen von Konferenzen, Tagungen und Veranstaltungen. Ein Teil der Programmpunkte wurde als Videokonferenzen durchgeführt.

Mit 42 Aufgaben haben wir uns unter den Bedingungen der Corona-Pandemie und bei den bestehenden humanen und finanziellen Ressourcen, die uns zur Verfügung stehen, einen ambitionierten Arbeitsplan 2020/2021 gestellt.

Als Vize-Präsident Schweiz und neues Präsidiumsmitglied der ERSTU wurde einstimmig Günther Baumgartner, Geschäftsführer der STETRAG AG und Präsident des Vereins der Historischen Binnenschifffahrt der Schweiz, gewählt.

Die 47. Präsidiumstagung und die XXV. Mitgliederversammlung der ERSTU werden am 13./14.04.2021 in Berlin stattfinden. Die 48. Präsidiumstagung der ERSTU ist für den September 2021 in Basel (Schweiz) auf dem historischen Binnenschiff MS „Willi“ des Vereins der Historischen Binnenschifffahrt der Schweiz vorgesehen.

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der ERSTU

Kernstück der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit für die Mitglieder und die ERSTU Partner ist der „ERSTU Newsletter“ in deutscher, englischer und russischer Sprache, die dreisprachige Website und die jährliche Ausgabe des „ERSTU NAVIGATOR“.

Per 31.12.2019 wurden 12 „ERSTU Newsletter“ in deutscher Sprache, je 4 Ausgaben in englischer und russischer Sprache herausgegeben. Per 31.10.2020 wurden 10 „ERSTU Newsletter“ in deutscher Sprache und je 3 Ausgaben in englischer und russischer Sprache veröffentlicht.

Der „ERSTU NAVIGATOR 2019“ wurde im Monat Dezember 2019 veröffentlicht und elektronisch und als Druckexemplare versandt.

Ein wesentlicher Fortschritt in der Medienarbeit des Verbandes ist mit der Modernisierung der neuen strukturellen, inhaltlichen und anwenderfreundlicheren Gestaltung der ERSTU-Website erzielt worden.

Die Website wurde so zu einem wesentlich wirksameren Medieninstrument zur Darstellung der ERSTU und zur Übermittlung von Informationen und Positionen.

Ein Maß für die Wirksamkeit der Website ist die Anzahl der Zugriffe. Diese haben sich zwischen 11.300 und 11.500 Zugriffe pro Monat eingependelt.

Der Pressesprecher ging in seinem Bericht auf der 46. Präsidiumstagung und XXIV. Mitgliederversammlung der ERSTU ausführlich auf die erreichten Ergebnisse der Pressearbeit ein und unterbreitete Vorschläge für die weitere Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit der ERSTU.

Gern nehmen wir Hinweise und Vorschläge unserer Mitglieder und Leser entgegen. Senden Sie diese bitte an die e-mail-Adresse erstu-ev@t-online.de.

In diesem „ERSTU NAVIGATOR 2020“ haben wir interessante Beiträge von unseren Mitgliedern und befreundeten Autoren über zu lösende Probleme unserer Branche, die Marktentwicklungen in der Binnenschifffahrt in Europa, das Projekt EMMA Extension, die Energiewende auf See im Short Sea Shipping, Konferenzen, Studien, Verbandsarbeit und Informationen zu den Entwicklungen in den nächsten Jahren vorbereitet.

Damit alle Teilnehmern der Tagungen Dresden, bekannt auch als Elbflorenz, und seine Schlösser an der Elbe bei Nacht vom Schiff aus erleben konnten, hatten wir mit MS „Gräfin Cosel“ der Sächsischen Weißen Flotte GmbH eine erlebnisreiche „Abendliche Schlösserfahrt mit Pop-Piano“ organisiert.

So konnten wir von unserem exklusiven Salon für die ERSTU im Vorschiff des Oberdecks des MS „Gräfin Cosel“ die Alt-Stadt Dresdens, das „Blaue Wunder“ und Dresdens Schlösser an der Elbe bis Pillnitz bewundern und mit interessanten Gesprächen den Informationsaustausch zwischen den ERSTU-Mitgliedern und Gästen fördern.

Marktbeobachtungen zur Binnenschifffahrt in Europa im Jahr 2020 im Zusammenhang mit COVID-19

Grundlage der Marktbeobachtungen ist der ZKR-Report 2020 (Teil I.) und die Reports der ERSTU-Vizepräsidenten auf der 46. Präsidiumstagung und XXIV. Mitgliederversammlung der ERSTU am 24.09.2020 in Dresden (Teil II.)

In Englisch ist dieser vorliegende Report als „Informal document „IWT in the COVID-19 Crisis“ SC.3 No. 7 (2020) Working Party on Inland Water Transport Sixty fourth session of UNECE, Item 4 (a) of the provisional agenda, transmitted by ERSTU“ auf der UNECE-Website www.unece.org veröffentlicht.

Teil I. ZKR-Report

Der ZKR-Report 2020 wurde am 17. September 2020 veröffentlicht. Im Kapitel „Ausblick“ wird auf die Auswirkungen der COVID-19 Pandemie eingegangen. Die statistischen Daten stammen von Ende Mai 2020.

Quelle: <https://inland-navigation-market.org/chapitre/8-ausblick/?lang=de>

KURZFRISTIGE AUSWIRKUNGEN DER COVID-19-KRISE

Die COVID-19 Krise könnte im Jahr 2020 im Güterverkehr der Binnenschifffahrt zu einem geschätzten Rückgang von 20-25% führen. Die Daten der Donauhäfen für März bis April 2020 zeigten einen Rückgang von 25-35%. In ganz Europa erlebte der Passagierverkehr im ersten Halbjahr 2020 einen nahezu vollständigen Stillstand.

- Die Energiewende, insbesondere das Auslaufen der Kohle, und eine stagnierende oder sogar rückläufige Stahlproduktion in Westeuropa stellen die Binnenschifffahrt in Westeuropa in den kommenden 20 Jahren vor große Herausforderungen. Was den Donauroum betrifft, so wird erwartet, dass die Stahlproduktion aufgrund der aktuell geringeren Stahlintensität in den Donauländern und Aufholeffekten weiter wachsen wird.
- Der Containertransport auf Binnenwasserstraßen hängt stark vom Seecontainertransport und vom Welthandel ab. Seit einigen Jahren wachsen der Welthandel und der Seehandel in einem langsameren Tempo, und dies wird durch die gegenwärtige Pandemiekrise noch verstärkt werden.
- Die Transportkette der Binnenschifffahrt ist/war hauptsächlich von den folgenden vier Faktoren betroffen:
 - Reduzierung des Frachtaufkommens auf allen Ebenen infolge reduzierter / gestoppter Industrieproduktion,
 - erheblicher Rückgang des Frachtaufkommens aufgrund eines starken Nachfragerückgangs,
 - schwerwiegende Störung der Logistikströme, insbesondere durch Grenzkontrollen, Einreiseverbote, Mangel an Besatzung und verfügbare Infrastrukturen,

– dramatischer Rückgang der Passagierzahlen aufgrund des Stillstands im Tourismus.

- Einige Verkehrsegmente waren sofort und mit großer Stärke von der Krise betroffen. Dies war bei der Passagierschifffahrt der Fall (sowohl Flusskreuzfahrten als auch Tagesausflüge und Fährverbindungen). Die Krise wirkte sich auch schnell auf Güterverkehrsegmente aus. Auf Sektoren, die direkt von Lockdown-Bestimmungen betroffen waren (z. B. Bauwesen, Automobilindustrie, Mobilität usw.). Andere Segmente der Binnenschifffahrt waren „verzögert“ betroffen (z.B. Flüssiggüter, Container). Einige Sektoren, die als überlebenswichtig für die Wirtschaft und die Bevölkerung angesehen werden, widerstanden der Krise besser, aber die Trends schwanken von Region zu Region erheblich. Ab Mai 2020 haben sich die Transportmengen in der Binnenschifffahrt zwar stabilisiert, bleiben aber auf einem niedrigen Niveau. Die wirtschaftliche Situation des Sektors bleibt angespannt. Es ist jedoch wichtig anzumerken, dass die Covid-19-Krise nicht der einzige Grund für die im Sektor der Binnenschifffahrt beobachteten Rückgänge ist, die auch durch saisonale Effekte und den Strukturwandel im Energiesektor erklärt werden.
- Für den gesamten Binnenschifffahrtssektor (Güter- und Passagierverkehr zusammen) hängen die finanziellen Verluste stark von der Länge und Intensität der Krise ab, die derzeit nicht vorhergesagt werden können. Solche Umsatzverluste könnten für den Güter- und Passagierverkehr zusammen mindestens 2,2 bis 4,4 Milliarden Euro betragen, wie es aus Szenario-Berechnungen hervorgeht, die auf dem Umsatz im Güter- und Passagierverkehr in der Binnenschifffahrt in der EU basieren.

AUSWIRKUNGEN VON COVID-19 AUF DEN GÜTERVERKEHR IN DER BINNENSCHIFFFAHRT

- Im Güterverkehrssektor sind das Transportvolumen in der Binnenschifffahrt und die Nachfrage seit Beginn der Krise kontinuierlich zurückgegangen. Die drei Hauptsegmente des Güterverkehrs (Trockengüter, Flüssiggüter, Container) sind unterschiedlich betroffen. Basierend auf den bereits im April 2020 verfügbaren Hafendaten (im Vergleich zum gleichen Zeitraum im Jahr 2019) bewegen sich die Schwankungen beim wasserseitigen Verkehr in wichtigen westlichen Binnenhäfen zwischen -18% und -25%. Die Daten der Donauhäfen für März bis April 2020 zeigten einen Rückgang von 25-35%. Trotz dieses allgemeinen Rückgangs wurde im März und April 2020 ein erhebliches Aufkommen an Getreidetransporten von den Häfen der mittleren Donau verzeichnet. Diese Intensität nahm Ende April ab. Nicht alle Hafenumschlagszahlen waren jedoch im April 2020 rückläufig, im Vergleich zu April 2019. Bei RheinCargo

(Neuss, Düsseldorf und Köln) etwa gab es insgesamt keinen Rückgang in diesem Monat.

TROCKENGÜTER

- Das Trockengütersegment war früher und stärker betroffen als die Segmente Flüssiggüter und Container. Insbesondere beim Transport von Kohle, Stahl, Baustoffen und landwirtschaftlichen Erzeugnissen ist ein starker Rückgang des Transportvolumens zu beobachten, obwohl die regionalen Unterschiede bestehen bleiben. In einigen Fällen war es Schiffseignern, die in besonders betroffenen Marktsegmenten tätig waren, möglich, auf den Transport anderer Güter umzusteigen.
- Während in Frankreich beispielsweise der Bausektor besonders betroffen war, konnten einige Schiffseigner Getreide anstelle von Baustoffen transportieren. Im Rheingebiet ist die Nachfrage nach Trockengütertransporten deutlich zurückgegangen, insbesondere aufgrund rückläufiger Umschlagmengen in Seehäfen wie Rotterdam. In einigen Gebieten, beispielsweise in Deutschland, ist ein Anstieg des Transports von Düngemitteln und Baustoffen zu verzeichnen, insbesondere in den Kanalgebieten und auf der Donau. In Frankreich waren die Auswirkungen der Krise zu Beginn stärker (zunächst wurde ein Rückgang des Güterverkehrs um -40% gemeldet, während er derzeit je nach Region zwischen -3% und -15% schwankt).

a) Landwirtschaftliche Erzeugnisse, Nahrungsmittel und Nahrungsmittelerzeugnisse

- o In den Häfen von Straßburg, Mannheim und Basel ist im April 2020 ein Rückgang von 10-11% bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen und Getreide im Vergleich zu April 2019 zu beobachten. Ein starker Rückgang war auch in den Schweizerischen Rheinhäfen im März 2020 zu beobachten, was hauptsächlich darauf zurückzuführen ist, dass Ankünfte aus China und Abfahrten in asiatische Regionen gestoppt oder verzögert wurden.
- o Bei der großen Hafengesellschaft RheinCargo (Häfen von Köln, Neuss und Düsseldorf) waren bei Nahrungsmitteltransporten steigende Zahlen zu verzeichnen.

b) Eisen, Stahl und Nichteisenmetalle

- o Im Allgemeinen war dieses Marktsegment sehr schnell von der Krise betroffen, insbesondere aufgrund der Schließung von Industriestandorten, die auf diese Art von Gütern zurückgreifen. Eisenerz, Stahl und Koks Kohle machen rund 25% aller auf dem Rhein transportierten Mengen aus. Die verfügbaren Hafenzahlen für April 2020 bestätigen, dass dieses Segment stark von der Krise betroffen war. Die Rückgänge schwankten zwischen -30% (z.B. Schweizerische Rheinhäfen) und -60% (z. B. Straßburg). In Deutschland litt der Stahltransport der Binnenschifffahrt unter dem Rückgang in der Automobilindustrie, während einige Stahlwerke in Berlin / Brandenburg einen Anstieg der Nachfrage nach Metallprodukten verzeichneten. In den Schweizerischen Rheinhäfen war der Rückgang des Stahlsektors auch eine direkte Auswirkung der Lockdown-Maßnahmen und der Schließung von Autofabriken in Frankreich und Italien.

c) Sand, Steine, Kies und Baustoffe

- o Mit der Schließung großer Baustellen in ganz Europa und von relevanten Produktionsstätten (z. B. Betonwerke in Frankreich)

wurde das Baustoffsegment stark beeinträchtigt, wie aus den verfügbaren Hafendaten hervorgeht. So verzeichneten die Schweizerischen Rheinhäfen im April 2020 für die Baustoffsegmente einen Rückgang von 35% gegenüber 2019.

- o In Frankreich erlebte dieser Markt im März und April mit der Schließung großer Baustellen eine abrupte Verlangsamung. Die Haropa-Häfen verzeichneten einen starken Rückgang der Aktivitäten in diesem Segment (während es aufgrund des Grand Paris Express-Projekts seit mehreren Jahren auf dem Vormarsch war). Mit der Entscheidung, diese Standorte im Mai schrittweise wieder zu öffnen, wird der Transport von Baustoffen voraussichtlich wieder zulegen.
- o RheinCargo meldete einen Rückgang bei Sanden, Steinen und Kies.
- o Im Straßburger Hafen waren die Auswirkungen ebenfalls schwerwiegend, mit einem Rückgang sowohl im März als auch im April 2020 um etwa 30%. In Deutschland war regional ein Anstieg der Nachfrage nach Baustoffen, insbesondere nach Zement, zu verzeichnen.
- d) Kohle
- o Der Kohletransport stellt einen Sonderfall dar. Während die Covid-19-Krise zu einem deutlichen Rückgang der Stromnachfrage und damit des Kohletransports in Ländern führte, in denen die Stromerzeugung auf Kohle basiert (z.B. in Deutschland), ist der Rückgang des Kohletransports auch strukturell begründet, wie in diesem Bericht mehrfach angedeutet. In Deutschland ist laut Presseberichten die Nachfrage nach Steinkohle zur Stromerzeugung in Deutschland in den letzten Monaten um 44% gesunken, was sich auf den Kohletransport der Binnenschifffahrt auswirkt (Quelle: Agora Energiewende "Winterstürme und Corona prägen das erste Quartal in der Stromerzeugung"). In Karlsruhe beispielsweise ging der Kohletransport im April 2020 gegenüber 2019 um -80% zurück, obwohl dies auch auf den relativ niedrigen Wasserstand im April 2020 zurückzuführen war. Auch in Mannheim wurde im gleichen Zeitraum ein Rückgang von fast 50% beobachtet.

FLÜSSIGGÜTER

- Im Segment der Flüssiggüter blieb die Nachfrage nach Heizöl bislang ziemlich stabil. Beim Transport von Kraftstoffen und chemischen Produkten sind jedoch je nach Region Rückgänge zu beobachten.

a) Mineralölprodukte

- o Der Transport von Mineralölprodukten ist abhängig von langfristigen Trends (Energiewende), saisonalen Mustern (Winter: Heizölnachfrage, Sommer: Kraftstoffnachfrage), dem aktuellen Spotmarktpreis und der zukünftigen Marktsituation (wenn steigende Ölpreise erwartet werden, führt dies zu mehr lagerbezogenen Transporten, wenn jedoch sinkende Ölpreise erwartet werden, führt dies zu weniger Lagerung). Insgesamt blieb die Nachfrage nach Heizöl stabil. Da der Ölpreis Anfang 2020 sehr schnell sank, gab es für einen bestimmten Zeitraum (im März und April 2020) eine zusätzliche Transportnachfrage in der Binnenschifffahrt, da die strategischen Öllager wieder aufgefüllt wurden.

- o Dies führte auch dazu, dass Ölprodukte in Schiffen gelagert wurden (schwimmende Lagerung), wodurch möglicherweise in Zukunft von steigenden Ölpreisen profitiert werden kann. Als diese Lager jedoch gefüllt waren und die Krise andauerte, ging die Transportnachfrage aufgrund nachfragebedingter Faktoren zurück, insbesondere aufgrund einer verringerten Mobilität im Luft- und Straßenverkehr. In der Tat ist der Covid-19-Effekt auf dieses Gütersegment auf die fast vollständige Stilllegung der globalen Luftfahrt und die Beschränkungen für andere Verkehrsträger zurückzuführen.

b) Chemikalien und Düngemittel

- o Die verfügbaren Hafendaten deuten auf einen Rückgang des Transports von Chemikalien im April 2020 hin und nähern sich für die Häfen von Straßburg, Mannheim und Basel einem Minus von 17%. In Karlsruhe wurde ein stärkerer Rückgang (-23%) beobachtet. In Deutschland ist die geringe Nachfrage nach dem Transport chemischer Produkte vor allem auf die Produktionsverluste in der Automobilindustrie zurückzuführen.
- o Bei der Hafengesellschaft RheinCargo stieg das Transportvolumen für Salz (als Teil von Chemikalien) im April 2020 aufgrund besonderer Umstände (Installation neuer Lagereinrichtungen) stark an.

CONTAINER

- Im April und Mai kamen Container aus Asien in reduzierten Mengen in europäischen Seehäfen an, einer Handelsroute, von der das Containersegment stark abhängig ist. Die Situation ist jedoch von Region zu Region und von Hafen zu Hafen sehr unterschiedlich. In Deutschland führten die Auswirkungen der Pandemie ebenfalls zu erheblichen Volumentrübkängen. Solche Rückgänge sind teilweise auf die geringere Aktivität in der Automobilindustrie, aber auch in der Modebranche zurückzuführen. Einige Betreiber beschreiben die Situation jedoch als derzeit äußerst volatil, und einige berichteten, dass die Anzahl der Container- und Schiffstransfers in den ARA-Häfen spürbar gestiegen ist. In der Tat hing der Rückgang des Containervolumens von der Art des Produkts ab, beispielsweise kam die Automobilindustrie – und damit das entsprechende Containervolumen – vollständig zum Stillstand, während das Containervolumen für die Nahrungsmittelindustrie nur geringfügig zurückging.
- Die Zahlen der Hafengesellschaft RheinCargo für April 2020 zeigten einen starken Rückgang beim wasserseitigen Verkehr von Kraftfahrzeugen und Maschinen infolge des Stillstands der Automobilproduktion in Deutschland.
- Im April 2020 blieb der Containertransport in den Schweizerischen Rheinhäfen stabil. Anders war die Situation beim Transport von leeren Containern, einem wesentlichen Segment zur Regulierung und Sicherstellung des Transports zwischen Binnen- und Seehäfen, das sowohl für Importe als auch für Exporte einen gewissen Rückgang verzeichnete.
- In Frankreich meldeten die Haropa-Häfen, dass der Containertransport auf der Seine um 13,5% zurückging und der COVID-19-Effekt ab Mitte März spürbar wurde. Auf der Rhône verringerte sich der Containertransport (in TEU) im März 2020 um 73,7% und im April 2020 um 27,2% gegenüber dem Vorjahr.

Für den Hafen Straßburg war im ersten Quartal 2020 insgesamt ein Anstieg des Containerverkehrs zu verzeichnen, im März und April 2020 wurden jedoch im Vergleich zu 2019 weniger Container umgeschlagen, allerdings nur in begrenztem Umfang.

- Betrachtet man die weltweite Lage im maritimen Sektor, so ist das Containerumschlagvolumen in der Seeschifffahrt seit Februar 2020 rückläufig (im Vergleich zu den Zahlen der Vorjahre), wie aus dem Container-Umschlags-Index des RWI – Leibniz-Instituts für Wirtschaftsforschung und des Instituts für Schifffahrtsökonomie und Logistik (ISL) hervorgeht. Nach dem stärksten jemals beobachteten Rückgang, im Februar 2020, der hauptsächlich auf die damalige Lage in chinesischen Häfen zurückzuführen war, wurde in China im März 2020 eine gewisse Normalisierung beobachtet, als die chinesischen Häfen wieder in den Normalbetrieb zurückkehrten, da die Maßnahmen zur Eindämmung der Krise zurückgefahren wurden. Im Rest der Welt kam es jedoch zu einem weiteren Rückgang des Containerumschlags. Im April 2020 war in den chinesischen Häfen ein Rückgang zu beobachten, nachdem im März 2020 noch in der Krise „übriggebliebene“ Container verladen worden waren. In den Häfen anderer Länder blieb der Containerumschlag wie im März auf einem niedrigen Niveau.

PROGNOSE 2020 FÜR DEN GÜTERVERKEHR

- Insgesamt ist es schwierig, eine Prognose für den Güterverkehr für den Rest des Jahres 2020 zu erstellen und die Auswirkungen der Krise auf die weitere wirtschaftliche Entwicklung des Sektors und das Verbraucherverhalten zu antizipieren. Erstens hängt dies von der Dauer der COVID-19 Pandemie (und der Möglichkeit einer zweiten Welle) auf nationaler Ebene, aber auch auf europäischer und internationaler Ebene, ab. Zweitens wird erwartet, dass sich die Wirtschaft wiederbelebt, sobald das Virus in einigen Teilen der Welt außerhalb Europas kontrolliert werden kann.

Schlussfolgerungen

Für die Binnenschifffahrt wird eine zusätzliche Herausforderung in der Entwicklung der Frachtpreise liegen, die aufgrund von Überkapazitäten erheblich beeinträchtigt werden können und somit zu einer weiteren Verschlechterung der Liquiditätssituation beitragen. Diese Überkapazität ist hauptsächlich auf den strukturellen Rückgang im Sektor zurückzuführen, der insbesondere beim Kohletransport infolge der Energiewende zu beobachten ist. COVID-19 dürfte diesen Trend jedoch weiter verstärken.

Um die wirtschaftlichen Folgen dieser Krise zu bewältigen, müssen verschiedene unterstützende Maßnahmen ergriffen werden. Im Wesentlichen können vier Typen von Maßnahmen identifiziert werden:

- Maßnahmen, die es Binnenschifffahrtsunternehmen ermöglichen, ihre Tätigkeit fortzusetzen. Solche Maßnahmen sollten mehr Flexibilität bei der Anwendung bestehender Vorschriften (Beschäftigung, Arbeitsbedingungen, Mobilität der Besatzung) ermöglichen und die Kontinuität der Schifffahrt ermöglichen (Sicherung der Öffnung der Binnenwasserstraßen, Betrieb der Infrastruktur, gute Bedingungen für die Kraftstoffversorgung von

Schiffen, Zugang zu Seehäfen und Großstädten, Zugang der Besatzungsmitglieder zu Schiffen usw.).

- Umfangreiche und sofortige finanzielle Unterstützung während der Krise, um den Bankrott von Binnenschiffahrtsunternehmen zu vermeiden bzw. sich auf die entsprechenden Folgen vorzubereiten. Die Koordinierung bei der Anwendung und Verfügbarkeit solcher Maßnahmen sollte mit Unterstützung der EU-Entscheidungsträger zum Nutzen aller Unternehmen der Binnenschiffahrt und der gesamten Flotte in Europa sichergestellt werden.
- Kreative, groß angelegte und ambitionierte Maßnahmen zur Wiederaufnahme der Aktivitäten des Binnenschiffahrtssektors nach der Krise. Solche Unterstützungsmaßnahmen sollten den Aktivitätsverlust im Zusammenhang mit dem Abbau der Produktion ausgleichen, die Nachfrage wiederbeleben und die Industrieproduktion unterstützen. Maßnahmen zur Wiederherstellung des Vertrauens der Nutzer, insbesondere in die Passagierschiffahrt, werden hier von wesentlicher Bedeutung sein.
- Kommunikationsmaßnahmen zur Stärkung der Sichtbarkeit des Binnenschiffahrtssektors und zur Hervorhebung seiner grundlegenden Bedeutung während und nach der Krise.

Teil II. Information der ERSTU-Vizepräsidenten über die Auswirkungen der Corona Pandemie und die Entwicklung der Schifffahrt in ihren Mitgliedsländern

Information über die Auswirkungen der Corona Pandemie und die Entwicklung der Schifffahrt in Deutschland

Vom Vizepräsidenten der ERSTU für die Bundesrepublik Deutschland und Vorsitzenden der Sektion Deutsche Binnenschiffahrt (SDB), Wolfgang Nowak

Bereits vor der Corona-Krise sind der Binnenschiffahrt infolge des langanhaltenden Niedrigwassers im Jahr 2018 Gütermengen nachhaltig verloren gegangen. Erschwerend kommt der sukzessive Kohleausstieg hinzu. Im Rheingebiet ist die Transportnachfrage für Massengüter vor dem Hintergrund von Umschlagsrückgängen in den Seehäfen deutlich zurückgegangen. So nahmen beispielsweise in Rotterdam die Umschläge von Kohle bzw. sonstigen Massengütern im ersten Quartal 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal um rund 39,6 Prozent bzw. 14,3 Prozent ab.

Seit März dieses Jahres kommen hierzu noch die Transportrückgänge, die durch die Corona-Pandemie und den damit verbundenen „Lockdown“ vieler wichtiger Wirtschaftszweige entstanden sind. Hieraus ergaben sich rückläufige Frachten, längere Umläufe sowie Liegezeiten sowohl in der Tank- als auch in der Trocken- und Containerschiffahrt.

Die WSV reduzierte ab März 2020 bundesweit die Möglichkeit der Nachtschleusungen. Der Schritt war laut Aussage der GDWS zur Gesundheitsvorsorge der Schichtleiter erforderlich. Dies führte zu Einschränkungen, die vom Gewerbe aber zu bewältigen waren. Lediglich die Einschränkung der Schleusenzeiten am Oberrhein sorgte beim Containertransport für deutliche Behinderungen in Form

von verzögerten Umlaufzeiten. Ein Regelbetrieb wurde ab Mitte Mai wieder weitestgehend umgesetzt.

Teilweise wichen Binnenschiffe, die normalerweise auf dem Rhein tätig sind, in andere Wasserstraßengebiete aus und verstärken dort ebenfalls den Druck auf die Frachtpreise. Andere Unternehmen nutzten die Zeit für Wartungs- und Reparaturarbeiten und nahmen ihre Schiffe aus der Fahrt. Insbesondere freie Partikuliere hatten mit Nachfragerückgängen zu kämpfen, da potenzielle Auftraggeber Beförderungsaufträge vorrangig mit eigenen Schiffen bzw. von vertraglich gebundenen Unternehmen befördern lassen. Auslaufende Verträge für Mietschiffe wurden häufig nicht oder zu deutlich schlechteren Konditionen verlängert.

Nach Einschätzung von Marktteilnehmern und Experten sind Insolvenzen in der Binnenschiffahrt nicht auszuschließen, wobei kleinere Reedereien und Partikulierunternehmen eher betroffen sein dürften als mittlere und größere Unternehmen.

Über die Auswirkungen der Coronakrise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt informiert der Wochenbericht des Bundesamtes für Güterverkehr. Der letzte veröffentlichte Wochenbericht war für die KW 41/ 2020. Siehe Link: [https://www.bag.bund.de/ Shared-Docs/Downloads/DE/ Marktbeobachtung/Sonderberichte/Corona_2020_41.pdf? blob=publicationFile](https://www.bag.bund.de/Shared-Docs/Downloads/DE/Marktbeobachtung/Sonderberichte/Corona_2020_41.pdf?blob=publicationFile)

Weitere Auswirkungen auf die Mengen- und Frachtentwicklung bis zum Jahresende sind derzeit noch nicht abzuschätzen und vom weiteren Verlauf der Pandemie abhängig.

Information zur aktuellen Lage der Binnenschiffahrt in Österreich

Von Vizepräsidenten der ERSTU für die Republik Österreich, Peter Jedlicka

Im Vorjahr wurden auf der österreichischen Donau jeden Tag durchschnittlich 22.941 Tonnen Güter transportiert. So wie in den Jahren zuvor war 2019 der 46 Kilometer lange Streckenabschnitt zwischen Wien und der Staatsgrenze mit der Slowakei jener Donauabschnitt, auf dem Frachtschiffe die größten Mengen befördert haben. Die Gesamtmenge lag auf diesem Donauabschnitt bei mehr als 6,6 Mio. Tonnen und zwar 4,7 Mio. Tonnen stromauf- und knapp 1,9 Mio. Tonnen stromabwärts.

Das Güterverkehrsaufkommen auf Österreichs größtem Fluss zeigt ein deutliches Ost-West-Gefälle. Denn auf den 63 Kilometern zwischen dem oberösterreichischen Aschach und Passau haben die Frachtschiffe 2019 nur knapp 3,5 Mio. Tonnen befördert. Damit übertrifft die über die Ost-Grenze verschiffte Gütermenge jene im Westen um fast das Doppelte.

Die in West-Ost-Richtung verlaufende Wasserstraße entlastet den Verkehr sowohl auf der Westautobahn A1 als auch auf der Westbahnstrecke. Die durchschnittlich auf der Wasserstraße Donau jeden Tag beförderten 22.941 Tonnen, entsprechen 918 LKW zu je 25 Nettotonnen oder 574 Eisenbahnwaggons zu je 40 Nettotonnen.

Die Wasserstände auf der österreichischen Donau im Jahr 2019 lagen im langjährigen Durchschnitt, ohne große Abweichungen in den Hoch- bzw. Niederwasserbereich.

Aufgrund der Corona-Pandemie kam es auf der österreichischen Donau mit Beginn der Krise Anfang März 2020 zu unterschiedlichen Maßnahmen und Beschränkungen. Während der Gütertransport auf der österreichischen Donau ohne Einschränkungen weiterlief, kam es zu behördlichen Stilllegungen und Einschränkungen bei der Personenschifffahrt. Mit Ende Mai 2020 wurden diese Maßnahmen wieder aufgehoben.

Der Markt hat sich aber noch nicht erholt und es ist die Nachfrage nach Binnenschifftransporten zurückgegangen. Dies ist verbunden mit einem um bis 30%igen niedrigerem Frachtgefüge. Die Kabinenschifffahrt ist durch die landseitigen behördlichen Maßnahmen und Beschränkungen extremer betroffen bzw. zum Erliegen gekommen.

Information über die Auswirkungen der Corona Pandemie und die Entwicklung der Schifffahrt in den Niederlanden

Vom Vizepräsidenten der ERSTU für die
Niederlande, Arnold van Thull

Die Corona-Pandemie hatte bis jetzt direkt keine große Folgen gehabt für die Güterbinnenschifffahrt in den Niederlanden. In allen Häfen wurde durchgehend geladen und gelöscht und es entstanden keine Wartezeiten. Auch Schleusen und Brücken waren, im Gegensatz zu Deutschland, normal besetzt.

Indirekt hat die Corona-Pandemie natürlich wohl verursacht, daß das schwache Ladungsaufkommen, welches bereits im IV. Quartal 2019 zu verzeichnen war, im ersten Halbjahr 2020 sich fortsetzte bzw. noch schwächer wurde. In Amsterdam wurden z.B. im ersten Halbjahr 2020 12 % weniger Ladung umgeladen. Extrem war der Rückgang bei dem Kohleumschlag mit einem Minus von 43,6%.

Im Vergleich zu 2019 ist der Gesamtumschlag in Rotterdam im ersten Halbjahr 2020 um 9% gesunken. Der Umschlag von Containern war um 7% rückgängig. Im Vergleich zu den ursprünglich angesagten Zahlen (minus 20 bis 30%) sind diese Zahlen im Vergleich zu unseren Nachbarländern allerdings akzeptabel.

Der Kohleumschlag ging aber mit 34% zurück, Mineralöl blieb gleich. In dieser Zeit mit rückläufigen Ladungsmengen ist es erfreulich festzustellen, daß in einigen Bereichen noch Wachstum möglich ist.

Im zweiten Quartal 2020 wurden über Rotterdam 13,5% mehr Container Richtung China transportiert. Wöchentlich kommen ca. 1.000 40" Container mit Holz über den Rhein nach Rotterdam zum Weitertransport nach China. Das Holz aus dem Schwarzwald, das mit Käfern befallen war, wird in Rotterdam 24-48 Stunden unter Gas gelagert und dann weiter transportiert.

Vor allem die Kreuzschifffahrt ist extrem von der Corona-Pandemie betroffen. An vielen Stellen in den Niederlanden liegen die Schiffe 4 breit nebeneinander und warten auf bessere Zeiten.

Durch das geringe Ladungsangebot ist das Verhältnis zum Schiffsraumangebot unausgeglichen. Die Folge ist, daß die Frachten bis zu 30% herunter gegangen sind. Auslaufende Verträge können nur entweder zu schlechteren Bedingungen oder gar nicht mehr verlängert werden.

Die Konkurrenz ist sehr groß, bemerkenswert dabei ist, daß auch Rheinreedereien Verträge in den Kanälen abschließen. Da die eigenen Schiffe bzw. Hauspartikularen nicht immer für derartige Relationen geeignet sind, werden für diese Transporte sehr oft Niederländische Partikularschiffe eingesetzt. Mit über 5.000 Einheiten ist die Niederländische Binnenschiffsflotte größer wie die gesamte Flotte der Westeuropäischen Länder zusammen.

Die Frachteinnahmen reichen dann in dieser Zeit auch nicht aus, um die Kosten zu decken. Die Niederländische Regierung unterstützt alle Betriebe inklusive die Schifffahrtstreibenden, die nachweisen können, mindestens 20% Umsatzverlust zu haben. Mit der sogenannten "NOW Regelung" wird ein großes Teil der Personalkosten erstattet.

Auch die 4 größten Niederländischen Banken unterstützen die Niederländische Binnenschifffahrt indem dieses Jahr auf die Tilgung der Hypotheken verzichtet wird und nur Zinsen bezahlt werden müssen.

Trotz schwieriger Zeiten gibt es aber noch immer Unternehmer, die in der Binnenschifffahrt investieren. Im Vergleich zu 2019 ist die Anzahl neuer Schiffe in 2020 erheblich niedriger, aber nachwievor wurden in 2020 mehrere neue Kreuzfahrtschiffe, Tanker und Trockenfrachter abgeliefert.

Auch die Niederländische Regierung sieht noch immer eine gute Zukunft für die Binnenschifffahrt und hat für das Jahr 2021 1,3 Milliarden Euro reserviert für den Ausbau der Wasserstraßen.

Information über die Auswirkungen der CORONA Pandemie und die Entwicklung der Schifffahrt in Ungarn bzw. in der Donauregion

Vom Vizepräsidenten der ERSTU für Ungarn
und dem Vorsitzenden der ERSTU Donau Sektion (EDS),
Attila Bencsik

Die Passagierschifffahrt war nach dem traurigen Schiffsunglück in Budapest im Mai 2019 fast das ganze Jahr lahmgelegt. Erst im Herbst hatte der Verkehr langsam wieder zugenommen. Am Jahresende hatte die Auslastung wieder 50% erreicht. Nach dem außerordentlichen Niedrigwasser im Jahre 2018 hatte die Güterschifffahrt das Vertrauen der Kunden im Jahre 2019 einigermaßen zurückgewonnen, so dass das Jahr 2020 mit guten Aussichten begonnen hatte.

Die Maßnahmen zur Bekämpfung der CORONA Pandemie im März 2020 hatten aber die Vorstellungen der Passagierschifffahrt zerbrochen. Die Einfahrt der Kabinenschiffe nach Ungarn wurde verboten. Die Transitfahrt war nur ohne Zwischenstop erlaubt. Die Stadtrundfahrten blieben wegen der Quarantänepflicht ohne Passagiere.

Die Güterschiffe im Transit durften in Ungarn nicht mehr anlegen. Das Anlegen der Schiffe mit Abfahrts- oder Bestimmungshafen in Ungarn war erlaubt, aber der Personalwechsel war verboten. Infolge der Einwände des Ungarischen Schifffahrtsverbandes wurden diese Regelungen im April 2020 erleichtert, so dass der Personalwechsel wieder möglich wurde.

Die Wasserstandsverhältnisse waren im ersten Halbjahr 2020 ziemlich günstig. Im Vergleich zum Jahre 2019 war im I. Halbjahr die in Ungarn geladene und gelöschte Warenmenge nach einem 14% igen Wachstum um weitere 2% gestiegen (insgesamt 3,35 Mio. t Zuwachs). Die Transitmengen sind aber infolge der Beschränkungen im Grenzüberschreitenden Verkehr in die anderen Donauländer im Verhältnis zum I. Halbjahr 2019 um 24% zurückgegangen (insgesamt 1,33 Mio. t).

Der Vergleich der Schifffahrt mit anderen Verkehrsträgern zeigt in Ungarn ein interessantes Bild. Im Eisenbahnverkehr betrug der Rückgang 8% und im Straßenverkehr 9%. Der Gesamtverkehr, inklusive Transitmengen, betrug im I. Halbjahr 2020 139,9 Mio. t und war um 11% niedriger als im gleichen Zeitraum des Jahres 2019.

Der Hafen Constanca hatte in den letzten Jahren eine schöne Entwicklung erreicht. Im Jahre 2019 war er wieder der größte "Getreidehafen" Europas. Im I. Halbjahr 2020 wurden 13,48 Mio. t geladen. Der Gesamtverkehr von Constanca betrug 35,2 Mio. t. Der Anteil der Seeschifffahrt betrug 26,5 Mio. t und der der Binnenschifffahrt 8,7 Mio. t.

Nach Daten von EUROSTAT soll Rumänien mit einem Anteil der Binnenschifffahrt von 27,1% nach den Niederlanden mit 43,2% den zweiten Platz in Europa haben.

Aktuell gilt ab dem 01.09.2020 in Ungarn für alle Nichtungarischen Staatsbürger ein Einreiseverbot. Für Geschäftsreisende mit begründeten Dienstreisen sogenannter "verbundener Unternehmen" und für den Güterverkehr ist die Einreise ohne Quarantäne frei.

Für Schiffe wurde eine obligatorische Grenzkontrolle an der slowakischen Grenze bei Komorn angeordnet. Dies ist erstmals seit dem Beitritt Ungarns in die EU im Jahre 2014. Für die Schiffe gilt eine Halte- und Anlegepflicht. Die Kontrollen dauern mehrere Stunden bis zu einem halben Tag.

Information über die Situation des Binnenschifffahrtsverkehrs in der Slowakei

Vom ERSTU-Vizepräsidenten für die Slowakische Republik,
Juraj Pavelek

Da der Binnenschifffahrtverkehr in der Slowakei bereits in der Vergangenheit eine negative Entwicklung zu verzeichnen hatte, zeigte die Covid-Pandemie nicht so große Auswirkungen. Die Slowakei ist hinter den Donaustaaten von Südosteuropa in der Binnenschifffahrt zurückgeblieben. Während in anderen Staaten der Binnenschifffahrtverkehr positive Zahlen geschrieben hatte, stagniert bzw. sinkt er in der Slowakei.

In den vergangenen 30-40 Jahre wurde in den Schiffsparks praktisch nichts investiert. Selbst die Flotten, die bereits ausgebaut wurden, verkleinerten sich. Die Häfen sind zwar als öffentliche Häfen deklariert, da die Grundstücke dem Staat gehören, aber durch Privatisierung sind sie praktisch in Händen von Privatgesellschaften, die keine Interessen an der Entwicklung von anderen Aktivitäten, als ihre eigenen haben. Der Hafen von Komorn (Komárno) ist praktisch ohne Leistung. Der Hafen von Preßburg (Bratislava) liegt im Interesse von Entwicklungsgruppen, die den aktuellen Stand konvenieren. Die verminderte Leistung des Hafens und die einseitige Nutzung beweisen, dass der Hafen in Preßburg (Bratislava) praktisch nicht benötigt wird.

In Bezug auf die aktuelle Situation wurden natürlich auch alle Hygienemaßnahmen der staatlichen Behörden im Zusammenhang mit der Pandemie auf der Website des offiziellen Verwalters der slowakischen Häfen veröffentlicht. Dies war jedoch die einzige sichtbare Aktivität im Binnenschifffahrtverkehr.

Die Situation in der Passagierschifffahrt ist in der Regel nur geringfügig besser. In den letzten Jahren war Preßburg (Bratislava) eine Station für Kabinenschiffe. Obwohl das Programm der Reisebüros in Preßburg und seiner Umgebung nur wenige Stunden umfasste, war es immerhin ein wichtiger Bestandteil des Tourismus in dieser Region. Zwischen März und Oktober gab es hunderte von Schiffen mit Touristen im Passagierhafen.

Die Pandemie hat auch unsere Passagierschifffahrt Dienstleister voll getroffen. Einer von ihnen gab die Auswirkungen wie folgt an: „Während in den vergangenen Jahren im Sommer etwa hundert Schiffe pro Monat an unseren Pontons anlegten, war es in diesem Jahr in der ersten Jahreshälfte ein Schiff“. Und ich denke, das spricht für alles.

Quelle: Dokumente der 46. Präsidiumstagung und XXIV. Mitgliederversammlung der ERSTU vom 24.09.2020

ZKR-Report zum Fluss-See-Transport in Europa



Der thematische Bericht zum „Fluss-See-Transport in Europa“, welcher in Partnerschaft mit der Europäischen Kommission, der European River-Sea Transport Union e.V., dem River-Sea Shipping Committee der EBU, der Donau Kommission, der ESO und IVR vom Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) erstellt wurde, wurde im Januar 2020 veröffentlicht.

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) veröffentlicht gemeinsam mit der Europäischen Kommission jährliche und zweijährliche Marktberichte zur europäischen Binnenschifffahrt.

Ab 2020 wird pro Jahr außerdem ein thematischer Bericht veröffentlicht. Der vorliegende thematische Bericht zum „Fluss-See-Transport in Europa“ ist der erste in der Reihe dieser thematischen Berichte.

Derzeit gibt es keine gesonderten Studien mit detaillierten Daten zur Fluss-See-Schifffahrt; daher fiel die Entscheidung, einen Bericht diesem spezifischen Thema zu widmen, mit dem Ziel, die Kenntnisse und Informationen über den Fluss-See-Verkehr in Europa zu

verbessern. Da es nur wenige Statistiken zur Fahrgastbeförderung im Fluss-See-Verkehr gibt, konzentriert sich dieser Bericht auf den Fluss-See-Güterverkehr.

Die Kurzfassung des Berichts finden Sie unten. Der vollständige Bericht kann im PDF-Format (in Englisch) heruntergeladen oder direkt online unter: <https://www.inland-navigation-market.org> (in Deutsch, Französisch, Niederländisch oder Englisch) angezeigt werden. Von dem Bericht wurde ebenfalls von der Sustainable Transport Division, United Nations Economic Commission for Europe eine Übersetzung in Russisch angefertigt. Der Report wurde als Informelles Dokument ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/5 in Russisch und als ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/6 in Englisch auf der UNECE Website www.unece.org und auch auf der ERSTU Website www.erstu.com (Russische Seite) in der Rubrik „ERSTU intern → Informationen UNECE“ veröffentlicht.

KURZFASSUNG

Der Fluss-See-Transport besteht aus Transportvorgängen, die teils auf Binnenwasserstraßen und teils auf Seewasserstraßen durchgeführt werden, ohne dass zwischendurch ein Umschlag stattfindet. Der Fluss-See-Verkehr darf daher nicht mit Transportvorgängen verwechselt werden, die Binnen- und Seetransporte zwar verbinden, aber Umschlagsoperationen zwischen den beiden Transportformen erfordern. Der Fluss-See-Transport kann von Seeschiffen oder Binnenschiffen durchgeführt werden. Diese beiden allgemeinen Fälle von Fluss-See-Verkehr sollten im Bericht unterschieden und getrennt analysiert werden.

Fluss-See-Verkehr durch Seeschiffe

In den meisten Fällen wird der Fluss-See-Verkehr (oder See-See-Verkehr in Schweden und Finnland) von kleinen, seetüchtigen Schiffen übernommen (auch als Fluss-See-Schiffe bekannt), die eine IMO-Nummer (Internationale Maritime Organisation) besitzen und sowohl auf bestimmten Strecken der Binnenwasserstraßen als auch auf See fahren können. Dieser Fall stellt die große Mehrzahl des gesamten Fluss-See-Verkehrs in Europa dar. Ein typischer Vorgang im Binnen-See-Verkehr beginnt beispielsweise in einem Binnenhafen (z.B. Duisburg), wird auf einem Fluss fortgesetzt (Rhein), passiert einen Seehafen (Rotterdam) ohne Umschlag, wird in maritimen Gewässern fortgesetzt (die Nordsee) und endet in einem Seehafen oder Binnenhafen eines anderen Landes (z.B. in London).

Fluss-See-Schiffe müssen die technischen und regulatorischen Anforderungen sowohl für die Bereiche von See- als auch von Binnenwasserstraßen erfüllen. Auf dem Rhein gelten außerdem zusätzliche, Rhein-spezifische Bestimmungen.

Was die ökologischen Anforderungen betrifft, gelten nur die Bestimmungen, die auf Seeschiffe anwendbar sind. Jenseits dieser Anforderungen variieren die Bedingungen der Fluss-See-Schifffahrt auch zwischen den Ländern und hängen stark von der geografischen Situation, dem Fahrgebiet, der Wasserstraßeninfrastruktur und den Wetterbedingungen ab. Fluss-See-Schiffe sind daher allgemein für den Betrieb in einem bestimmten Gebiet konzipiert.

Der klare Vorteil der Fluss-See-Schifffahrt liegt sowohl im Wegfall des Umschlags, der die Transportkosten senkt, Zeit spart und das Risiko einer Beschädigung der Güter verringert, als auch in ihrer einzigartigen Reichweite. Während die Vielseitigkeit der Fluss-See-Schifffahrt ein Vorteil ist, hat sie auch einen Nachteil im Vergleich zur Seeschifffahrt, da ihre Funktionsfähigkeit auch von den Schifffahrtsbedingungen auf den Binnenwasserstraßen abhängt.

Eine große Herausforderung für die Fluss-See-Schifffahrt liegt daher in ihrer Fähigkeit, Transportservices das ganze Jahr über und unter allen Wetterbedingungen bereitzustellen. Zusätzlich bieten Fluss-See-Schiffe im Vergleich zu „reinen“ Seeschiffen eine begrenzte Kapazität. Die Fähigkeit Binnenwasserstraßen befahren zu können, macht es für Fluss-See-Schiffe schwerer, Größenvorteile zu erzielen. Derzeit werden fast 90,5 Mio. Tonnen Güter im Fluss-See-Verkehr in Europa befördert. Fluss-See-Schifffahrt findet auf allen wichtigen Flüssen in Europa statt, die eine Verbindung mit der offenen See besitzen.

Das Land mit dem größten Aufkommen vom Fluss-See-Verkehr in Europa ist das Vereinigte Königreich (ca. 47

Mio. Tonnen). London, die Themse, sowie die Mündung des Humber in Nordostengland, der Forth in Schottland und andere Flussmündungen sind wichtige Bereiche für Fluss-See-Transporte. Allgemein verzeichnet der Fluss-See-Verkehr in den letzten Jahren im Vereinigten Königreich einen wachsenden Trend.

Russland und die Ukraine sind zwei Länder mit einem hohen Aufkommen von Binnen-See-Verkehr, aufgrund der überaus günstigen natürlichen Bedingungen. 2018 wurden ca. 25 Mio. Tonnen Fracht von Fluss-See-Schiffen in Russland befördert, das damit der zweitgrößte Markt für diese Verkehrsart in Europa ist.

Der Fluss-See-Verkehr ist auch in Schweden und Finnland gut entwickelt, wo er als See-See-Verkehr auftritt. Hier bilden die Seen (die Seen Vänern und Mälaren in Schweden und der See Saimaa in Finnland) die Binnenkomponente dieser Verkehrsart. Die Hauptproduktgruppen, die hier gehandelt werden, sind Holz und Holzprodukte.

In Westeuropa (Niederlande, Belgien, Deutschland und Frankreich) konzentriert sich der Fluss-See-Verkehr vorwiegend auf die folgenden Bereiche: Niederrhein, untere Schelde, Gent-Terneuzen-Kanal, Maas, Albert-Kanal, Seine und Rhone.

Der Niederrhein ist die Drehscheibe für den Fluss-See-Verkehr in Deutschland und ein wichtiges Gebiet für die Niederlande. Stahl ist das wichtigste Segment für den Fluss-See-Verkehr in der Region, aufgrund der Stahlindustrie in Duisburg, die den Rhein als Exportroute für Eisen, Stahl, Metalle und Metallprodukte nutzt. Ein Großteil dieser Exporte geht in das Vereinigte Königreich und nach Skandinavien.

Stahlabhängige Produkte stellen auch das Hauptgütersegment im Fluss-See-Verkehr in Belgien und den Niederlanden dar. Stahlerzeugnisse werden vom belgischen Hafen Gent vor allem in das Vereinigte König-

MS "WILSON BERGEN"
der Reederei Wilson
Eurocarriers AS in Bergen
(Norwegen)
Foto: Wilson



reich, über den Gent-Terneuzen-Kanal, die Mündung der Schelde und die Nordsee befördert.

Stahlhängige Produkte und Rohstoffe (Erze, Schrott und Metallerzeugnisse) haben auch im gesamten Fluss-See-Verkehr in Frankreich den höchsten Anteil. Wie in Deutschland umfassen Exporte nahezu zwei Drittel der gesamten Beförderungsmenge im Fluss-See-Verkehr in Frankreich. Anders als in Deutschland sind die französischen Binnen-See-Strecken jedoch vor allem mit Ländern am Mittelmeer verbunden (Türkei, Nordafrika).

In Südosteuropa bietet die untere Donau gute natürliche Bedingungen für den Fluss-See-Verkehr. Der in den drei rumänischen Binnen-See-Häfen Galati, Braila und Tulcea registrierte Fluss-See-Verkehr ist seit 2012 recht stabil. Eisen und stahlhängige Produkte sowie Rohstoffe und landwirtschaftliche Erzeugnisse sind die wichtigsten Gütersegmente im Fluss-See-Verkehr in Rumänien.

Fluss-See-Verkehr durch Binnenschiffe

Es gibt auch bestimmte Gebiete in Europa, in denen Binnenschiffe eingeschränkt Fahrten auf See zwischen zwei Häfen desselben Landes durchführen dürfen, vorausgesetzt, sie besitzen die entsprechenden Genehmigungen. Der Erhalt einer solchen Genehmigung ist abhängig von der Erfüllung bestimmter Klassifizierungen und regulatorischen Anforderungen, die auf EU-Ebene nicht harmonisiert sind. Diese Option kann besonders dann wichtig sein, wenn ein See-/Küstenhafen nicht ausreichend mit dem Binnenwasserstraßennetz verbunden ist, vorausgesetzt es liegen ökonomische Gründe vor. In einigen EU-Ländern ist dies derzeit jedoch nicht zulässig.

Diese Art von Verkehr ist beispielsweise in Belgien üblich (auch bekannt als Mündungsverkehr). Hier muss eine begrenzte Strecke auf See von einem Binnenschiff durchfahren werden, um den Hafen Zeebrugge mit dem europäischen Binnenwasserstraßennetz zu verbinden (vor allem über den North Sea Port und den Hafen Antwerpen). Der im Hafen Zeebrugge registrierte Mündungsverkehr mit Gütern belief sich 2018 auf 2,1 Mio. Tonnen.

In Frankreich verfügen einige Binnenschiffe auch über die Genehmigung, in inländischen Seegebieten entlang der Küste zu fahren, um den Containerterminal des Hafens von Le Havre (Port 2000) mit der Seine zu verbinden. Diese Möglichkeit wurde kürzlich auf an-

dere Gebiete in Frankreich ausgeweitet, nach der Annahme einer nationalen Regelung im Oktober 2018. Letztere enthält Bestimmungen, die Binnenschiffe erfüllen müssen, um, abhängig von der jeweiligen Route, die entsprechende Genehmigung zu erhalten.

ÜBER DIE MARKTBEOBACHTUNG UND DAS MARKET INSIGHT

Die Marktbeobachtung und das Market Insight sind jährlich bzw. halbjährlich von der ZKR herausgegebene Publikationen über den Binnenschiffmarkt in Europa. Einmal jährlich erscheint zudem ein thematischer Bericht der ZKR, dessen Thema in Absprache mit der Europäischen Kommission festgelegt wird.

Diese Analysen der wirtschaftlichen Lage sind kostenlos erhältlich und sollen zur strategischen Entscheidungsfindung in diesem Sektor in Europa beitragen, sei es auf gewerblicher und unternehmerischer oder auf verkehrs- und verwaltungspolitischer Ebene.

Die Erhebung und Analyse der entsprechenden Daten durch die ZKR wird seit 2005 von der Europäischen Kommission mitfinanziert. Dank dieser erfolgreichen Zusammenarbeit konnte die ZKR diese Tätigkeit, die sie bereits seit knapp zwei Jahrhunderten durchführte, von der Rheinschiffahrt auf das gesamte europäische Wasserstraßennetz ausweiten.

Der Bericht wurde vom ZKR-Report-Team, von Frau Laure ROUX und Herrn Dr. Norbert KRIEDEL, auf der „56th session of the Working Party on the Standardization of Technical and Safety Requirements in Inland Navigation (SC.3/WP.3)“ am 13.02.2020 in Genf vorgestellt und im Rahmen einer „Round-Table-Diskussion“ durch weitere Vorträge ergänzt und diskutiert. Über die „Round-Table-Diskussion“ berichten wir im nachfolgendem Beitrag des „ERSTU NAVIGATOR 2020“ (siehe auch „ERSTU Newsletter“ Nr. 01/2020 in Englisch).

Die ERSTU dankt dem ZKR-Report-Team und allen an der Erarbeitung des Reports mitgewirkten Experten und den Teilnehmern des Workshops „Fluss-See-Transport in Europa“ am 11.09.2019 im Haus „Rhein“ in Duisburg. Mit dem Report wurde die Grundlage für weitere Analysen dieses Marktes und der Einschätzung der künftigen Entwicklung der Fluss-See-Transporte in Europa geschaffen.

Quelle:

ZKR PRESSEMITTEILUNG | Straßburg, den 12. Februar 2020

Round Table Discussion „River-Sea Transport in Europe“ during the Fifty-sixth session of Working Party on the Standardization of Technical and Safety Requirements in Inland Navigation of UNECE in Geneva

On the 13th of February, 2020 in agenda item 8 of **the Fifty-sixth session of Working Party on the Standardization of Technical and Safety Requirements in Inland Navigation of ITC of UNECE** the „Round Table Discussion“ presented the CCNR-Report about „River-Sea Transport in Europe“ (see also the documents: ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/5, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/6, Informal documents SC.3/WP.3 Nos. 2, 7, 9 and 10 (2020)).

Following the decision at its fifty-fifth session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, para. 17), the Working Party held round table discussions on river-sea transport in Europe, in the morning of 13 February. The moderator was Mr. W. Hebenstreit (ERSTU). The core document was the thematic report “River-sea transport in Europe” that had been prepared by CCNR in partnership with the European Commission, ERSTU, River-Sea Shipping Committee of European Barge Union (EBU), DC, European Skippers Organization (ESO) and International Association for the representation of the mutual interests of the inland shipping and the insurance and for keeping the register of inland vessels in Europe (IVR).

The report was published in January 2020 on the CCNR website in English, French, German and Dutch and was presented at the session. The key speakers were Mr. N. Kriedel and Ms. L. Roux (CCNR), Mr. A. Egorov (Marine Engineering Bureau), Mr. K. Soldatov (Russian Federation), Mr. I. Gladkykh (Ukraine), Ms. E. Lavrenteva (Russian Federation) and the moderator.



Presentation of the Report by Ms. Laure Roux and Mr. Norbert Kriedel, CCNR-Reporting-Team (see from the right side, Ms. Victoria Ivanova, Secretary of SC.3/WP.3 ITC UNECE, Mr. I. Ignatov (Bulgaria), the Chair for fifty-sixth session of the Working Party, Mr. Wolfgang Hebenstreit, Moderator of the Round Table Discussion). Photo: UNECE

All presentations are available at www.unece.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc_2020.html, tab. "Presentations".

Key topics for discussion were:

➤ Current status and the role of river-sea transport in national and international transportation

- Technical standards and regulatory framework for river-sea transport
- Problems and challenges for river-sea fleet
- Greening of the fleet
- Availability of river-sea transport statistics and ways of improvement
- Professional education
- How to facilitate the development of this transport mode.

The Working Party mentioned that, in addition to common advantages of water transport, river-sea transport was advantageous due to the lack of transshipment costs in sea ports, time and cost savings and quality benefits.

SC.3/WP.3 agreed that the existing challenges for this transport mode were:

- Lack of a harmonized terminology and different methodologies for identifying river-sea transport on a national basis.
- No centralized data reporting; data were mainly collected directly from national statistical offices, other national statistical sources and stakeholders.
- Different methodologies for data collection on maritime and inland water transport databases.
- Lack of the necessary information about the availability, status and developments of river-sea fleet in member States:
 - Lack of harmonized requirements for inland vessels to navigate at sea.
 - “Moral” and physical ageing of vessels.
 - Variety of geographical and navigation conditions for river-sea shipping in European countries and the impact of climate change.
- Existing bottlenecks on inland waterways for this vessel type and low water levels.
- Competition with other types of transport, in particular, rail transport.
- Need for special education and training programmes for crew members of this vessel type in some countries.

It was mentioned that the development prospects for river-sea transport included:

- Construction of the most cost-effective vessel types.
- Greening of the fleet, construction of vessels using liquefied natural gas as a fuel and the necessary onshore infrastructure, exchanging best practices of using alternative fuels.
- Construction of river-sea pusher tugs, barges for operation on rapid transshipment complexes.
- Development of river-sea cruises and construction of river-sea cruise passenger vessels which can operate both on “major” river routes and on sea routes.

SC.3/WP.3 highlighted the importance of the report as the first observatory of the river-sea transport sector, highly appreciated the work done by CCNR in cooperation with the partners and stressed the desirability of continuing this work with the purpose of preparing the updated report in two or three years to cover the whole ECE region. The moderator thanked the secretariat for preparing the Russian translation of the report (Informal document SC.3/WP.3 No. 2 (2020)).

Questions and discussion followed. Romania, Russian Federation and ERSTU took part. Romania stressed the importance of developing harmonized prescriptions for river-sea vessels at the international level. The Russian Federation mentioned the work already done by ECE and proposed to continue this work at the ECE level.

SC.3/WP.3 stressed the need for harmonized statistics for this transport mode and invited the Working Party on Transport Statistics to consider ways of improvement of collecting statistics for river-sea transport.

The moderator thanked the speakers for their contributions to the round table discussion and the Secretary of SC3.WP3. ITC UN-ECE for the preparation of the „Round Table Discussion“ about the „River-Sea-Transport in Europe“.

The Report „RIVER-SEA TRANSPORT IN EUROPE“ gives a very good overview about the status and the conditions, the framework and the tasks for the development of this shipping market segment in the future.

In last the chapter „INLAND VESSELS ‚AT SEA‘ OPPORTUNITIES FOR THE FUTURE?“ the report gives some examples for the development of river-sea shipping in Europe.

ERSTU thanks the CCNR Reporting Team

([contact: ccnr@ccr-zkr.org](mailto:ccnr@ccr-zkr.org)):

- Norbert Kriedel (Administrator in charge of market observation, author)
- Laure Roux (Adminstrator in charge of economic issues, author)

➤ Lucie Fahrner (Communication officer)

➤ Sahra Meissner (Project assistant)

for this excellent work done in 2019/2020 and the very good cooperation with ERSTU and the River-Sea Shipping Committee of EBU.

One highlight was the CCNR workshop “River-Sea Transport in Europe” on the 11th of September, 2019 in the “Haus Rhein” in Duisburg.

The discussion about the report and the conclusions for the development of the river-sea shipping in Europe was part of the agenda of the 46th Meeting of the Executive Committee of ERSTU, of the XXIV. General Assembly of ERSTU and the 11th Meeting of the River-Sea Shipping Committee of EBU (RSSC) on the 23rd and 24th of September, 2020 in Dresden.

Many requirements for the improvement of the conditions for the development of river-sea shipping in Europe you can find in:

- „Strategy 2020 plus of the European River-Sea-Transport Union e.V.“;
- „Position-Paper of the River Sea-Shipping Committee of the European Barge Union concerning the development of the European River-Sea and Short Sea Shipping Market“;
- „EMMA-POLICY PAPER STRENGTHENING INLAND NAVIGATION AND RIVER-SEA-SHIPPING IN EUROPE AND THE BALTIC SEA REGION“.

If interested partners, companies, institutions, associations, organisations like to work together with ERSTU for the development of River-Sea Shipping so please contact ERSTU.

Contact: erstu-ev@t-online.de or wolfgang.hebenstreit@online.de.

Source: Report of the Working Party on its fifty-sixth session, „ERSTU Newsletter“ (English) No. 01/2020, page 13-16.

Heidenstecker



Schiffahrt

**Unternehmensberatung Binnenschiffahrt • Handel mit Schiffen und deren Ausrüstungen
Vermittlung von Schiffsfinanzierungen • Schiffsbeteiligungen**

Rheinstraße 227, 50389 Wesseling

Telefon: 0 22 36 / 25 39 · Telefax: 0 22 36 / 5 92 10 · Autotel.: 01 70 / 6 32 35 01

E-Mail: h-schiffahrt@t-online.de

The EMMA extension project



Autor: **Stefan Breitenbach,**
Head of the EMMA-Project

The EMMA extension project is based on the results and recommendations of the precursor project EMMA, which brought inland navigation to a wider national and European agenda, strengthened its voice and successfully demonstrated feasibility of potential inland waterway transport (IWT) services in the Baltic Sea Region. The EMMA Extension focuses on next steps towards further market deployment of IWT by capitalizing on the results and partnership of project EMMA and implementing practical IWT solutions. The project is led by Port of Hamburg Marketing Reg. Assoc. and is implemented together with seven project partners. In the following a short overview on the latest development and achievements achieved:



New inland waterway service started in Lithuania. Source: Lithuanian Inland Waterway Authority.

In August, the workers of Meritaito anchored the last smart buoys in Haponlahti, Saimaa. The buoys are located on South Savo, but they serve traffic to Puhos, Joensuu and Pielinen. Shipping will become safer in Saimaa on the section between North Karelia and South Savo.



Smart buoys ready to be installed. Source: Regional Council of North Karelia. Fotos: Stefan Breitenbach



Installing smart buoys at the Finnish inland waterway. Source: Regional Council of North Karelia.

tainer of the fairway receives information on the location of the buoys, which reduces the risk of an accident if ice or log bundles move the signs. In addition, the buoys communicate with each other, making it easier for ship pilots and captains to observe the fair-

way. Their lights are adjusted according to the lighting conditions, so they would not distract other traffic. Changing the lighting power of signs brings a whole new element to the development of fairways. The pilot can adjust the light output and rhythm of the signs to support the navigation of ships in the dark, fog and storm. When the ship arrives, the lighting can be enhanced.

The EMMA associated partner Meritaito Ltd also has its own project underway, which explores the possibilities for using intelligent signs. Sales Manager, expert Kari Pohjola says that the "intellectualisation" of fairways has only just begun, but positive feedback has already been received on the measures taken in the sea areas.

The EMMA Extension project partner, Regional Council of North Karelia is responsible for the project in Finland in cooperation with associated organizations, Meritaito Ltd and the Finnish Transport Infrastructure Agency.

New bridge clearance devices to be installed end this year in Szczecin, Poland

The implementation of automatic readings of safe clearances under bridges at Odra River in Szczecin (radar sensors and electronic information boards) is on its way. A technical analyses and tender procedure to install the devices has been executed and finalised. Next step is the installation of devices and the telematic connection to the River Information Service which is operated by the Inland navigation Office in Szczecin.

Commercial pilot sailings successfully implemented in Klaipeda, Lithuania

The EMMA Extension project supported inland waterway transport to become an alternative mode of transport in Lithuania. The launch of regular inland waterway routes successfully reduces carbon dioxide emissions and solve traffic problems. Most importantly, the commercial pilot sailings help to show freight carriers that transporting freight via inland waterways is an alternative, cheaper and more efficient way to transport any type of cargoes between Klaipeda and Kaunas region.

The commercial sailings connect Klaipeda seaport and Kaunas inland port. So far three sailings have been organised transporting 1,100 ts containerised cargo between Klaipeda and Kaunas. Oversized cargo deliveries in November and December have been scheduled and contain 152 ts transformers each.

Stay tuned: www.project-emma.eu EMMA and EMMA Extension projects are co-financed by the Baltic Sea Region Programme.

KLIMASCHUTZ SOFORT

Weit vor den gesteckten Klimazielen der IMO ist eine Energiewende auf See technisch und wirtschaftlich umsetzbar.

Die Kurzstreckenseeverkehre und die Binnenschifffahrt in Europa nehmen eine zentrale Position ein bei der zuverlässigen Versorgung der Industrie und der Bevölkerung mit Rohstoffen. Sie sind wichtig für die wirtschaftliche Entwicklung der Gesellschaft und Ökonomie und daher muss es für die Betreiber eine selbstverständliche Verantwortung sein, eine grüne, verlässliche und nachhaltige Schifffahrt an Europas Küsten und auf inländischen Wasserstraßen zu schaffen.

Dazu benötigen wir weiterhin die Verbrennungsmaschine auf dem neusten Stand der Technik, denn nicht sie ist das Problem auf dem Weg in eine Zero – Emission Zukunft sondern der Brennstoff.

Für europäische Short Sea Verkehre ist Methanol optimal weil es:

- massentauglich ist für die europäischen Bestandsflotten von über 20.000 Schiffseinheiten.
- flüssig ist, daher leicht an Land und an Bord zu behandeln.
- die vorhandene Infrastruktur der Öl – und Benzinindustrie nutzen kann.
- einsatzbar ist für alle bestehenden Schiffsdiesel (Nachrüstung Bestandsflotten).
- ausreichend verfügbar ist.
- grau, blau und grün aus Wasserstoff hergestellt werden kann.

Die maritime Energiewende erfordert:

- internationale bzw. EU weite Abstimmung hinsichtlich regulatorischer Vorgaben und Rahmenbedingungen.
- ambitionierter globaler Ausbau der e-Fuel Produktion.
- einen CO2 Preis, damit Power-to-X einen Markt findet.
- über die Wasserstoffstrategien hinaus eine Import-/Kraftstoffstrategie.
- Weichenstellungen in den nächsten 3-5 Jahren.



FAZIT

Es gibt in der gesamten Transportwirtschaft nicht **die** Lösung, **die** Technik, **den** Brennstoff; man muss differenzieren und stets die optimale/bestmögliche Lösung suchen. Für die europäischen Kurzstreckenseeverkehre und Binnenschifffahrt ist Methanol eine schnelle, realistische, ökonomische und ökologische Lösung.

ARKON Shipping GmbH & Co. KG

Boschstraße 16 • 49733 Haren
Tel.: 0 5932 72 78 0
logistic@arkon-shipping.de
www.arkon-shipping.eu



Autoren:
Westphal/Plenkmann
Arkon Shipping GmbH

Ende der fossilen Brennstoffe! Energiewende auf See – Wie geht das?

Und warum wir die Verbrennungsmaschine noch lange brauchen werden und warum sie nicht das Problem ist, sondern ein Teil der Lösung zum

Erreichen der gesteckten Ziele. Antworten darauf finden Sie hier, in einer kritischen Betrachtung über die Ökologisierung der Schifffahrt nach ökonomischen Gesichtspunkten.

Die Kurzstreckenseeverkehre und die Binnenschifffahrt in Europa nehmen eine zentrale Position ein bei der zuverlässigen Versorgung der Industrie und der Bevölkerung mit Rohstoffen. Sie sind wichtig für die wirtschaftliche Entwicklung der Gesellschaft und Ökonomie und daher muss es für die Betreiber eine selbstverständliche Verantwortung sein, eine grüne, verlässliche und

nachhaltige Schifffahrt an Europas Küsten und auf inländischen Wasserstraßen zu schaffen.

Um diese Ziele zu erreichen sollten wir uns Aufgaben /Etappenziele setzen, um am Ende die Zero Emission Schifffahrt realistisch und zeitnah zu erreichen. Z.B. wollen wir in der Seeschifffahrt für Schwerölprodukte nicht

mehr der Abfallentsorger der Raffinerien sein. Von Rechts wegen dürfen die Raffinerien diesen billigen und toxischen Abfall verkaufen, weil die Schifffahrt leider immer noch mit Betreibern im Wettbewerb steht, die sich nicht um Umweltschutz kümmern.

Folglich müssen wir entweder genauso agieren oder die Flagge einholen. Daher kämpfen wir auch für ein Verbot von Schweröl analog der Straße, die in den 80er Jahren verbleites Benzin verboten hat. Wenn wir diese rahmenpolitische Schraube nicht drehen, dann werden alternative Brennstoffe es sehr schwer haben,

sich gegenüber Billigstoff durchzusetzen.

So war die einseitige Entscheidung der Politik für LNG in der Schifffahrt schwer verständlich, aber allemal besser als weiterhin auf Schweröl zu fahren. Aber LNG bleibt ein fossiler Brennstoff und kann daher nur eine Übergangslösung sein, insbesondere für die Großschifffahrt! Auf keinen Fall für Short Sea Tonnage, weil diese Schiffe räumlich nicht in der Lage sind, diese LNG-Technik im Schiff aufzunehmen und die Umbaukosten wirtschaftlich in keinem Verhältnis zum Nutzen stehen und wir letzten Endes nur von einem fossilen Brennstoff in den Nächsten wechseln.

Die Transformation zu einem klimaneutralen Transportwesen wird nur in einem Zusammenspiel aller technischen Möglichkeiten realistisch umsetzbar sein – Zu En-

de gedacht wäre eine Entkopplung von der herrschenden Öl- und Gasindustrie ein Segen für die ganze Welt.

Mit dem Einsatz von E-Mobilität und von emissionsfreien Verbrennungsmaschinen würden wir das Ende der fossilen Brennstoffe beschleunigen und am Ende viele Despoten, Autokraten und Systeme nachhaltig schwächen. Kriege wegen Öl und mit dem Geld aus der Ölgewinnung sind leider die Normalität und das dürfen wir als Gesellschaft nicht länger so hinnehmen, ebenso wenig wie die unendliche Ressourcenverschwendung und Ausbeutung unseres Planeten mit den dramatischen Folgen für unser Klima und damit für die Menschheit.

Wir haben uns auf dem Weg zu Zero Emission 2050 für Methanol als alternativen Fuel entschieden und unsere Ziel-Märkte sind an erster Stelle die Bestandsflotten in Europa.

Dieser Markt umfasst mehr als 20.000 Schiffe. Wenn wir über wirkungsvollen und nachhaltigen Umweltschutz sprechen wollen, müssen wir uns die Bestandsflotten vornehmen, weil Neubauten in der Binnenschifffahrt und der Seeschifffahrt nur marginal stattfinden.

Aus diesem Grund favorisieren wir ein Retrofit-Projekt mit Dual-Fuel Methanol-Diesel-Technik.

Dabei sind wir von weiteren Überlegungen ausgegangen: Retrofit ist bezahlbar und in kürzester Zeit umsetzbar und es trifft die politischen Ziele der EC und Member States. Green Deal – Weißbuch, Modalshift from road to Sea, MoS ... und es passt in die nationale Wasserstoffstrategie der BRD, denn Wasserstoff ist die Basis für die Herstellung von Methanol.

Beide Schiffstypen, See- und Binnenschiffe fahren ähnliche Motoren von den gleichen Motorenherstellern. **Die von uns erbrachte Ingenieursleistung für eine Retrofit-Maßnahme ist unabhängig von einzelnen Motorenherstellern und kann daher über ein großes Marktsegment gespannt werden, was zu niedrigeren Stückkosten führt.**

Das Retrofit erfüllt alle aktuellen Emissionsrichtlinien NOX, SOX & PM.

Alle Hauptmaschinen können auf Dualfuel-Betrieb Methanol/Diesel umgestellt werden und die Treibstoffe in beliebigen Mischungen fahren. Sollten Lieferengpässe entstehen, kann unabhängig mit dem verfügbaren Treibstoff weiter gefahren werden. **Alle Mischformen der einzelnen Sorten aus fossilen Ressourcen und nonfossilen Ressourcen oder als sogenanntes blaues Methanol aus Restwertstoffen wie Kunststoffe oder Altöle, können von dieser Maschinenteknik gefahren werden. Sind die Brennstoffe CO2 neutral hergestellt, können wir sofort klimaneutral und Zero-Emission fahren.**



Torsten Westphal
Geschäftsführender
Gesellschafter
der ARKON Shipping
GmbH & Co. KG.
Foto: ARKON Shipping



Werner Plenkmann
ARKON Shipping
GmbH & Co. KG
Foto: ARKON Shipping
GmbH & Co. KG

Investitionssicherheit für den Reeder schaffen.

Das Schiff, das wir 2022 umbauen, kann 30 Jahre alt sein, es wird in 30 Jahren also 2050 immer noch Zero Emission fit sein ... weniger geht nicht und es kann immer noch wahlweise mit 2 Treibstoffen fahren, vielleicht dann mit synthetischem Diesel aus grünem Strom, was immer noch an neuen Brennstoffen kommt ... auch Ammoniak ist möglich ... wir fahren mit!

Dabei sind allerdings politische/regulatorische Vorgaben und Energiepreise Schlüsselfaktoren für einen erfolgreichen Wechsel in umweltfreundliche Energien und Antriebe.

Die IMO ist dabei mit schlechtem Beispiel vorangegangen und hat in dem IGF-Code, (International Code of Safety for Ships Using Gases or Other Low-Flashpoint Fuels, 2016 Edition) der maßgebend für alle Gas- und Treibstoffe mit niedrigen Flammpunkt ist, Methanol quasi mit LNG gleichgestellt, also auch mit entsprechend hohen Sicherheitsauflagen. Dies behindert nachhaltig, Methanol als alternativen Treibstoff zu Schweröl, MGO und LNG wirtschaftlich einzuführen, leider wieder zu Gunsten der Gas- und Mineralölindustrie.

Bekanntlich mahlen die Mühlen bei der IMO langsam und so wird es sicherlich Jahre dauern, bis diese Sicherheitsbestimmungen realistisch dem Methanol angepasst werden.

In der Binnenschifffahrt liegen keine Regeln dieser Art vor, daher sollte vorausschauend daran gedacht werden, dass final keine Rahmenbedingungen geschaffen werden, die eine wirtschaftliche Anwendung des Methanols erschweren oder verhindern. Dies wird nicht im Sinne der Mineralöl- und Gasindustrie sein, die jetzt schon durch die Coronakrise und der niedrigen Nachfrage hohe Preiseinbußen hin-

nehmen muss und die sich mit hohen Rabatten außerhalb der OPEC-Richtlinien gegenseitig unterlaufen.

Dennoch berücksichtigen wir in unserem Retrofit-Projekt natürlich alle aktuellen Sicherheitsstandards in der Seeschifffahrt und in der Binnenschifffahrt.

Eine erfolgreiche Einführung des Methanols in der Schifffahrt kann auch eine Signalwirkung auf andere Märkte haben, zum Beispiel auf die Automobilindustrie, die sich nach wie vor schwer mit alternativen Antrieben tut und gerne bei den Verbrennungsmotoren bleiben möchte.

Wir fassen zusammen: Methanol ist das Bindeglied zwischen

- recycelbaren Rohstoffen aus Abfall oder Biomasse, grünem Wasserstoff aus Solar- und Windenergie,
- es steht für Umweltschutz und Klimaschutz,
- es bedeutet Transportsicherheit in der Wirtschaft für alle Verkehrsträger
- es ist kompatibel mit der vorhandenen Lager- und Lieferinfrastruktur für Diesel und Benzin
- es steht für bezahlbare Mobilität aller Bürger in der EU
- es kann industriell oder flächendeckend in kleinen und mittelständischen Unternehmen oder kommunal durch städtische Energieversorger hergestellt werden, ähnlich den Windanlagen und Blockkraftwerken
- es trägt somit zur Wertschöpfung in Europa bei
- es macht uns unabhängig von der globalen Gas- und Mineralölindustrie und darf deshalb nicht verhindert werden.

#ArkonShippingGmbH, Haren, den 19.10.2020



ZWISCHEN RHEIN UND OSTEUROPA GRENZENLOS TRANSPORTIEREN

ELBE RIJN LLOYD B.V.

Boelewerf 52
NL-2987 VE Ridderkerk
Telefon: +31(0)180 442255
Fax: +31(0)180 442256



LOGISTIKPARTNER IN:




E-Mail: info@elberijnlloyd.nl
Internet: www.elberijnlloyd.nl

**ELBERIJN
LLOYD**

BINNENSCHIEPVAART • EXPEDITIE • LOGISTIEK

→ MAGDEBURG → HAMBURG → BERLIN → SZCZECIN → WROCLAW
→ AKEN/ELBE → DRESDEN → DECIN → USTI → PRAG → BRATISLAVA

„Wasserstoffstandort Norddeutschland“

Zweite Zukunftskonferenz für Industrie, Logistik und Häfen

Gemeinsam mit Partnern hat Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM) am Donnerstag, den 29. Oktober 2020, die zweite Zukunftskonferenz veranstaltet. Rund 450 Teilnehmer, darunter die ERSTU, nahmen daran teil. Nach dem erfolgreichen Auftakt vor zwei Jahren fand sie aufgrund der aktuellen Situation als Hybridveranstaltung und diesmal zum Thema „Wasserstoffstandort Norddeutschland“ statt.

In seinem virtuellen Grußwort betonte der Erste Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg, Dr. Peter Tschentscher, dass die Wasserstofftechnologie ein entscheidender Faktor für den Klimaschutz und von größter Bedeutung für unseren Wirtschaftsstandort sei: „Wir haben im Norden das technologische Know-how, die Wissenschaft, die innovativen Unternehmen, das große Potenzial der Windenergie und den politischen Willen, eine moderne Wasserstoffinfrastruktur und -wirtschaft aufzubauen.“

Nach einer ebenfalls virtuellen inhaltlichen Einführung erlebten mehrere hundert Teilnehmerinnen und Teilnehmer online eine spannende Veranstaltung der live aus dem Wilhelmsburger Ingenieurwerk übertragenen Face-to-Face-Diskussionen mit hochkarätigen Referenten. Monique Giese, Partnerin KPMG AG, und HHM-Vorstand Ingo Egloff moderierten.

Spannende Themen und Referenten

Thematisch drehte sich die Veranstaltung rund um die Möglichkeiten der Nutzung von Wasserstoff und des Ausbaus der Wasserstoffgewinnung für die Energiewende. Fragen, die alle Referenten gleichermaßen beschäftigten: Welche Chancen und Wertschöpfungspotenziale ergeben sich aus der Wasserstofftechnologie für die Metropolregion Hamburg und Norddeutschland? Und welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein, um die Potenziale heben zu können?

Die Zukunftskonferenz gliederte sich in drei Themenkomplexe. Im ersten diskutierten Philip Hainbach, verantwortlich für Energy Policy & Government Affairs bei der Enapter GmbH, Peter Lindlahr, Geschäftsführer der hySOLUTIONS GmbH, Dr. Stefan Rehm, Development Director der Hypion GmbH und Lars Zimmermann, Commercial Manager Hydrogen, Shell Deutschland Oil GmbH, das Thema „Wasserstoff zwischen Hype und berechtigtem Potenzial“. „Es ist nicht übertrieben, große Hoffnung in Wasserstoff zu setzen“, so Dr. Stefan Rehm. „Aber es muss nachhaltiger Wasserstoff sein und politische Zielvorgaben müssen mit konkreten, technisch und ökonomisch praktikablen Maß-

nahmen untermauert sein.“ Philip Hainbach ist überzeugt: „Deutschland hat die Möglichkeit, sich als Leitanbieter dieser Zukunftstechnologie zu etablieren.“

Das zweite Thema – „Wasserstoff in Hafen, Logistik und Industrie“ – diskutierten Tim Brandt, Geschäftsführer bei Wind2Gas Energy GmbH & Co. KG, Dirk Burmeister, Vorstand der Entwicklungsagentur Region Heide AöR, Karsten Schönwald, Geschäftsführer der Flotte Hamburg GmbH & Co. KG, und Detlev Wösten, Chief Innovation Officer und General Manager der H&R ChemPharm GmbH. Karsten Schönwald erläuterte, dass die Flotte Hamburg ein einzigartiges Modell in der Bereederung öffentlicher Schiffe umsetze und von der Hamburger Bürgerschaft den Auftrag habe, eine „Grüne Flotte“ zu etablieren. „Nachdem wir uns bereits stark um die Reduzierung von Luftschadstoffen gekümmert haben, fokussieren wir uns zunehmend auf die Vermeidung von CO₂-Emissionen“, so Schönwald. „Der Weg dahin geht über die Wasserstofftechnologie“. Dirk Burmeister ist der Meinung, dass es noch intensiverer und koordinierterer Zusammenarbeit zwischen Schleswig-Holstein und Hamburg bedürfe: „Beide Regionen allein bieten nicht den Mehrwert für die Wasserstofftechnologie, den sie gemeinsam geben können mit der Wasserstoffproduktion in Schleswig-Holstein und den Verbrauchern in Hamburg. Darüber hinaus müssen wir in Brüssel absolut aktiv werden.“

INNOVATIV, MODERN UND DYNAMISCH die Norddeutsche Wasserstoffstrategie

Mit dem dritten Thema „Wirtschaftspolitik im Dialog“ rundeten Schleswig-Holsteins Wirtschaftsminister Dr. Bernd Buchholz und Hamburgs Wirtschaftssenator Michael Westhagemann die wirtschaftlich geprägten Diskussionen ab. Dabei betonte Buchholz in seiner Video-Botschaft die bereits bestehende enge Zusammenarbeit von Hamburg und Schleswig-Holstein: Denn vor fast genau einem Jahr haben die Wirtschafts- und Verkehrsministerien der norddeutschen Küstenländer die Norddeutsche Wasserstoffstrategie ins Leben gerufen, „damit Norddeutschland die Chance, die sich da bietet, auch tatsächlich nutzt“. Ziel sei es, die technologischen Entwicklungen auf diesem Gebiet voranzutreiben, so Buchholz, der viele Projekte aus der Praxis nannte. Die norddeutschen Häfen würden für den Import von Wasserstoff eine wichtige Rolle spielen.

Hamburgs Wirtschaftssenator Michael Westhagemann unterstrich ebenfalls die Bedeutung der Norddeutschen Wasserstoffstrategie und sprach sich insbesondere für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit auch mit den Nachbarländern aus. Darüber hinaus forderte er: „Wir müssen schneller werden bei der Regulierung und die Senkung der EEG-Umlage allein reicht nicht aus.“

Hintergrund

Die Veranstaltung wird getragen von KPMG, IFB Hamburg, UMCO GmbH, Hamburg Invest, IVH Industrieverband Hamburg, Hamburg Port Authority (HPA), egeb:Wirtschaftsförderung, Hansestadt Stade, Handelskammer Hamburg, der Stadt Brunsbüttel und Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM). HHM übernimmt hierbei die Koordination.



Quelle: <https://www.hafen-hamburg.de/de/news/wasserstoffstandort-norddeutschland-rund-450-digitale-anmeldungen-bei-zweiter-zukunftskonferenz-fuer-industrie-logistik-und-haefen---36988>;

Foto: HHM/Stefan Breitenbach



AUTOSHIP

Autonomous Shipping Initiative for European water

Das Jahr 2020 verlief völlig anders als erwartet, da viele Unternehmen, auch auf den See- und Binnenwasserstraßen, unter dem Coronavirus leiden. Wenn die Vlaamse Waterweg nv (DVW) aber auf das Jahr 2020 zurückblickt, möchten wir darauf hinweisen, dass auch positive Arbeit geleistet wurde und dass die internationale Zusammenarbeit stärker ist als die Weltpandemie.

AUTOSHIP ist eines dieser positiven Beispiele. AUTOSHIP steht für Autonomous Shipping Initiative for European water. Es ist ein Projekt mit mehreren europäischen Partnern, das von PNO geleitet wird und von der Europäischen Union im Rahmen des Programms Horizon 2020 subventioniert wird. Ziel ist es, zwei Demonstrationen mit Schiffen, die mit Smart Shipping-Technologie ausgestattet sind und sich auf den Wasserstraßentransport konzentrieren, durchzuführen. Eine Demonstration findet in Norwegen statt und behandelt die Kurzstreckenschifffahrt:

ein Schiff der Firma Eidsvaag, das Fischfutter zu mehreren Fischfarmen in Norwegen transportiert, wird mit Kongsberg-Technologie aufgerüstet, damit mit einer reduzierten Besatzung gearbeitet werden kann. Die andere Demonstration findet in Flandern statt und behandelt den Transport auf Binnenwasserstraßen mit einer "Pallet Shuttle Barge" des belgischen Unternehmens Blue Line Logistics.

dem auch Seeschiffe vorbeifahren. Dann folgt "Zulu 4" dem Seekanal nach Süden und muss eine automatisierte Zugbrücke (C) und eine automatisierte Straßenbrücke (D) passieren. E ist eine kleine automatisierte Brücke und von dort ist der Kanal nur noch eine CEMT-Klasse II. F ist ein Yachthafen und G ist die CEMT Klasse II Schleuse Klein-Willebroek. Am Punkt H gibt es das ganze Jahr über eine Fähre für Passagiere und Fahrräder. Sie fährt den ganzen Arbeitstag jede 30 Minuten hin und her. Nach diesem Punkt fährt "Zulu 4" in den Gezeitenfluss Rupel ein, ein Fluss der CEMT-Klasse V. Es werden wieder die Brücken (I und J) passiert und am Ende, wenn die Rupel in die Schelde fließt, gibt es eine weitere Fähre, die ebenfalls jede halbe Stunde hin und her fährt (K).

Progress in 2020

Einfach so den Test anfangen, ist natürlich nicht möglich. Man braucht eine sehr gute Vorbereitung. Der norwegische Partner Kongsberg arbeitet zum Beispiel derzeit am Automatisierungsprozess des Schiffes. Sie untersuchen das Design des Schiffes und die neue Technologie, die benötigt wird. Gemeinsam mit SINTEF und Bureau Veritas erforschen sie, wie alle Technologien so sicher wie möglich funktionieren können. Dies umfasst Situationsbewusstseins- und Kollisionsvermeidungssysteme, Fern- und autonome Navigation, Docking, Integration der Schiffskommunikation, Cybersicherheit, Zustandsüberwachung und intelligente Wartungsstrategien sowie die Technologie für die Interaktion mit Landdienstleistern sowie Hafen- und Wasserstraßenbehörden. Ziel ist es, die gemeinsame Entwicklung von Standards, Tools und Methoden für autonome Systeme zum Nutzen zukünftiger Entwickler zu definieren. Verschiedene Treffen, fast alle online, wurden mit den AUTOSHIP-Partnern und dem Beirat in 2020 abgehalten, um alle Anforderungen weiter zu verfeinern.

Darüber hinaus wurde eine gründliche Risikoanalyse unter der Leitung der University of Strathclyde gestartet, die Ende 2020 abgeschlossen sein wird. Verschiedene Experten, darunter Experten von DVW, haben dazu beigetragen, Risiken zu identifizieren und zu mindern oder aufzulösen, um zu gewährleisten, dass die Sicherheit der autonomen Schifffahrt zumindest genau so sicher sei wie die Navigation von heute.

Die Aufgabe von DVW im Projekt besteht hauptsächlich darin, sicherzustellen, dass der Test in Flandern auf sichere Weise durchgeführt werden kann. Wir haben unser eigenes rechtliches Testverfahren, das befolgt werden muss, und wir werden BLL und Kongsberg bei dem Testantrag unterstützen. Da wir bereits einige Erfahrungen mit Tests mit unbemannten Schiffen haben, sind wir uns



Autorin:
Ann-Sofie Pauwelyn
RIS Projectleider
Smart Shipping
De Vlaamse Waterweg nv
Copyright
échosstatiques Belgium

Lokation der flämischen Demonstration

Das Schiff, mit dem Namen "Zulu 4", wird in einem Gebiet südlich von Antwerpen navigieren (siehe Abbildung 1). Diese Route wird heute auch mit "Zulus" besetzt. Während dieser Demonstration wird keine Besatzung an Bord sein und die volle Kontrolle wird daher über das Landkontrollzentrum organisiert werden.



Flandern Testbereich links mit dem Ort des AUTOSHIP-Tests rechts

Die AUTOSHIP Testroute wird an der Schelde, eine CEMT-Klasse VI und Gezeitenfluss, beginnen (A). Die "Zulu 4" fährt zu Punkt B, der Seeschleuse von Wintam, wo, wie der Name bereits erklärt, nicht nur Binnenschiffe, son-

bereits vieler möglicher Risiken und deren Minderung und Lösung bewusst, sodass wir viele Informationen für die Ausarbeitung der Risikoanalyse und die Arbeiten zur Standardisierung geben können.

Die Vorbereitungen gelten nicht nur für das Schiff, sondern auch für das Land. Da "Zulu 4" während der Tests ferngesteuert wird, ist ein Shore Control Center (SCC) erforderlich. Dieses SCC wird im DVW-Gebäude an der Wintam Sea-Schleuse installiert werden.

Bezüglich der Navigation auf der Teststrecke selbst; helfen wir auch Antworten auf praktische Fragen zu finden, wie zum Beispiel: Welches Netzwerk sollten wir für die Verbindung zwischen dem SCC und dem Schiff verwenden, welche Daten sollten mit dem SCC geteilt werden, ...

Die Demonstration in Flandern sollte bis Ende 2022 stattfinden. Es besteht jedoch die Möglichkeit, dass dieses Datum aufgrund der Verzögerung durch die COVID-19-Krise nicht mehr eingehalten werden kann. Zum Beispiel fiel ein mit Spannung erwarteter Besuch von Kongsberg nach Belgien in diesem Sommer aufgrund der verstärkten Sperrung in Antwerpen aus und so konnte das Schiff nicht besucht werden. Obwohl wir den guten Geist bewahren und uns an das Leben der Teamsprechungen angepasst haben, kann ein realer Besuch nicht virtuell ersetzt werden.

Herausforderung für die Zukunft

Das Endziel des Projekts ist es, die Ergebnisse der beiden Demonstrationen optimal zu nutzen. Schließlich liefern sie uns eine enorme Menge neuer Informationen zur Gesetzgebung, Sicherheit, zu sozioökonomischen Faktoren und zur Cybersicherheit, und diese werden analysiert.

Wir wollen eine Roadmap, Standards und Methoden entwickeln, die von zukünftigen Entwicklern verwendet werden können, und so die Kommerzialisierung automatisierter Schiffe weiter unterstützen.

Wir sind aber noch nicht da und es gibt noch ein paar grosse Herausforderungen. Hier einige Beispiele:

In der Testroute des AUTOSHIP-Tests werden zwei Schleusen passiert. Dies ist nicht nur eine Herausforderung für dieses Projekt, sondern eine Herausforderung für den gesamten Sektor: Wie kann man eine Schleuse sicher passieren, wenn sich keine Personen an Bord des Schiffes befinden? Während der AUTOSHIP-Meetings wurden einige Brainstorming-Sitzungen abgehalten, um die Herausforderung zu lösen. In 2021 machen wir weiter.

Eine weitere Herausforderung ist die Frage, wie Schiffe miteinander kommunizieren können, wenn sich kein Mensch mehr an Bord befindet. Dies führt zu einer weiteren Frage: Wenn die Binnenschifffahrt mehr automatisiert ist, wie sollte sich die Korridorplanung darauf einstellen und wie können wir die Korridorplanung effizienter gestalten? Wie wirkt sich dies denn auf die derzeitige Arbeitsweise einer Binnenschifffahrtsbehörde aus?

Um Lösungen für diese Herausforderung zu finden, hat DVW am 26. und 27. November 2020 ein virtuelles Hackathon organisiert. Teilnehmer von Kanada über China und Norwegen bis nach Südafrika haben sich angeschlossen und über innovative Lösungen nachgedacht. ERSTU war einer der Partner und eine Übersicht über die Gewinnerlösungen finden Sie im **ERSTU-Newsletter vom Dezember 2020**.



AUTOSHIP

Autonomous Shipping Initiative for European Waters



The project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation program under Grant Agreement N°815012.

Europäischer Verkehrskongress in Rostock/Warnemünde

Zehn Jahre nach dem letzten Europäischen Verkehrskongress auf deutschem Boden (2010 in Stuttgart) war die Veranstaltung mit ihrer 18. Auflage vom 12. bis 14. Oktober 2020 wieder einmal zu Gast in Deutschland, erstmals in der Ostseestadt Rostock.

Die wahrscheinlich einzige größere verkehrswissenschaftliche Präsenzveranstaltung des gesamten Jahres 2020 fand in Rostock-Warnemünde statt. Noch vor Beginn der zweiten Covid-19-Welle konnte der 18. Europäische Verkehrskongress, zu dem die DVWG Mecklenburg-Vorpommern e.V. und die EPTS Foundation e.V. gemeinsam eingeladen hatten, sicher und erfolgreich durchgeführt werden.

Unter dem Titel **„Innovative Transport Systems in European Logistic Networks – Chances for Non Metropolitan Regions?“**

diskutierten über 150 Teilnehmer aus Deutschland und ganz Europa vielseitige innovative Konzepte für den Güter- und Personenverkehr, vor allem für Nicht-Metropolitanräume, für ländliche und grenznahe Gebiete. Der zugleich als 17. Baltisches Verkehrsforum fungierende Kongress bot im Kurhaus Warnemünde durchgehend zweisprachig (Englisch/Deutsch) sowohl den rund 100 Präsenzteilnehmern als auch den per Livestream online zugeschalteten Interessenten vielseitige Einblicke in die Thematik.

Führende Verkehrsexperten und Vertreter der Verkehrspolitik diskutierten in mehreren Programmsessions die generellen Perspektiven von Mobilität, Transport und Logistik vor dem Hintergrund gegenwärtiger und künftiger Herausforderungen, zum Beispiel den Fragen der Klimaneutralität, der Dematerialisierung und der Mobilitätskultur.

Zur Begrüßung stimmten Prof. Dr. Sönke Reise als wissenschaftlicher Leiter und Vorsitzender der ausrichtenden BV Mecklenburg-Vorpommern, Prof. Dr. Jan Ninnemann, Präsident der DVWG, Prof. Dr. Janos Toth, Vorsitzender der EPTS Foundation die Teilnehmenden auf das abwechslungsreiche Themenspektrum ein, das durch die Covid-19-Entwicklung nochmals an Bedeutung gewann.

Nicht Ballungsräume scheinen eine höhere Pandemie-Resistenz aufzuweisen und stehen deshalb tagesaktuell sehr stark im Fokus der Öffentlichkeit.

Bundesminister Andreas Scheuer betonte, dass er sein Amt als „Verkehrsermöglichungsminister“ betrachte und nicht eine Strategie der Verkehrsverhinderung betreiben wolle. Zum Thema des auch in der Region Rostock stark betroffenen Flugverkehrs sagte Scheuer: „Wenn die Zahl der Flugpassagiere durch Corona um 80% zurückgeht, dann ist das nicht mein Weg, um die Klimaziele einzuhalten“. Dieses Statement wurde im Auditorium kontrovers aufgenommen. Einen größeren Konsens erreichte man in der Frage der künftigen Relevanz der Digitalisierung im Verkehrsbe- reich. Hier gehe es in erster Linie darum, die Alltagstauglichkeit von Innovationen kritisch zu prüfen, denn diese sei heute noch nicht überall gegeben. Beim Thema der Finanzierung internationaler Bahnverkehre kündigte Scheuer an, sich einer Europa Initiative für eine An-schubfinanzierung eines TEE und Nachtzugnetzes nicht entgegenzustellen. Hier nimmt Deutschland aktuell noch eine Sonderrolle in Europa ein, denn in allen anderen Ländern sind solche Bestellungen von Schienenfernverkehren bereits heute möglich.

Neben Bundesminister Scheuer hielten mit Prof. Dr. Dirk Messner (Präsident des Umweltbundesamtes), Dr. Henrik von Storch (Leiter GoGreen Deutsche Post DHL) und dem Blogger und Publizisten Martin Randelhoff weitere hochkarätige Persönlichkeiten Plenarvorträge mit unterschiedlichem Zugang zum Kongressthema.

Die Diskussionen dazu entwickelten sich zuweilen lebhaft, etwa als es um die Frage ging, ob ein großes Logistikunternehmen wie die Deutsche Post strategisch gut beraten sei, so weitgehend auf den Verkehrsträger Schiene zu verzichten.

Ein Video Grußwort des Landesverkehrsministers Christian Pegel eröffnete den zweiten Kongressteil, in dem in zwei parallelen Sessions (a) auf Einladung und (b) nach einem Call for Paper gearbeitet wurde.

In den Einladungs Sessions konnte zunächst Petros Papagiannakis (CEO der LFP Perthus) das Projekt der grenzüberschreitenden Hochgeschwindigkeitslinie Perpignan (FR) – Figueras (ES) vorstellen.

Prof. Dr. Laurent Guihéryer (Université de Cergy Pontoise) ergänzte dazu passend mit einem Vortrag zu Frankreichs Hafen Hinterland Strategie am Beispiel einer neuen Hochleistungs Güterstrecke zur besseren Anbindung des Atlantikhafens Le Havre.

Am anderen Ende des Spektrums setzte das von Prof. Dr. Heiner Monheim (raumkom Institut) vorgestellte Projekt eines ultraleichten Schienenfahrzeugs für den ländlichen Raum an.



Foto: ERSTU

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer bei seinem Vortrag

Fotos: ERSTU



Die Einladungs Sessions setzte Hans Jürgen Pfeiffer (GF des Zweckverbandes Verkehrsverbund Oberlausitz Niederschlesien) mit profunden Einblicken in die komplexe Praxis des öffentlichen Verkehrs im Dreiländereck Deutschland Polen Tschechien fort. Björn Lehmann Matthaer (GF des FuE Zentrums der FH Kiel GmbH) informierte das Auditorium über die Teststrecke zur Elektrifizierung der Autobahn A1 zwischen Hamburg und Lübeck. Prof. Dr. Matthias Gather (FH Erfurt) beschloss diese Session mit einem Ausblick auf die Folgen der Digitalisierung für den ländlichen Raum.

In den beiden wissenschaftlichen Sessions bildete ein Call for Paper die Grundlage für die Vortragsauswahl. Hier referierte zunächst Prof. Dr. Tomasz Kwarcinski (WZIEU Szczecin) über infrastrukturelle Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit am Beispiel der Wojewodschaft Westpommern.

Ihm folgte Prof. Dr. Ueli Haefeli (Uni Bern) mit einer Untersuchung zur Bedeutung automatisierter Fahrzeuge für den ländlichen Raum in drei Szenarien für die Schweiz. Prof. Dr. Peter Novosath (Uni Budapest) beendete diese erste Session mit einer Darstellung zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in Mittel- und Osteuropa unter dem Aspekt der regionalen Konvergenz.

Die zweite wissenschaftliche Session leitete Gianiti Claresta (ITS Surabaya) mit einer Betrachtung ein, inwieweit die E Navigation den Schiffsverkehr als Stütze interregionaler Konnektivität sicherer und wirtschaftlicher macht. Ihm folgte Prof. Dr. Ondrej Pribyl (CVUT Prag) mit einem Vortrag über die Auswirkungen von vernetzten und automatisierten Fahrzeugen in einer kooperativen Umgebung. Dennis Marten von der heimischen Uni Rostock untersuchte „Künstliche Intelligenz und Verkehrsmanagement“. Mitja Klemencic (Uni Maribor) schließlich präsentierte, inwiefern digitale Technologien zu einem stärkeren Wettbewerb im Eisenbahngüterverkehr führen.

Aufgrund der spannenden Themenfelder und dem regen Interesse der Teilnehmer waren die wissenschaftlichen Sessions trotz anfänglicher technischer Schwierigkeiten ein voller Erfolg.

Die lebhaften Diskussionen im Anschluss an die Vorträge machten einmal mehr deutlich, wie wichtig der fach- und länderübergreifende Austausch in der europäischen Verkehrswissenschaft sind.

Herausragender Schlusspunkt eines ohnehin hochklassigen Tagungsprogramms war der Plenarvortrag von Prof. Dr. Gabriel Felbermayr, Präsident des Institutes für Weltwirtschaft in Kiel, der

sehr anschaulich und faktenreich den Einfluss des Welthandels auf die Innovationsgeschwindigkeit in der globalen und regionalen Verkehrsindustrie darstellte.

Der 18. Europäische Verkehrskongress wurde eingerahmt von einem umfangreichen Programm sozialer Aktivitäten und technischer Exkursionen.

Die ERSTU war auf diesem Kongress durch ihren Generalsekretär vertreten, aber nur virtuell, da kurz vor dem Beginn des Kongresses für Berliner Teilnehmer in Rostock-Warnemünde ein Beherbergungsverbot ausgesprochen wurde, da Berlin zum COVID-19-Risikogebiet erklärt worden war, so dass das Neptun-Hotel die Übernachtung stornieren musste.

Eine Teilnahme an den mit der Schifffahrt verbundenen technischen Exkursionen wie an der Besichtigung der Hybrid Fähre der Scandlines, einer geführten Bus Tour durch den Rostocker Hafen und einer Führung durch das Maritime Simulationszentrum Warnemünde war daher leider nicht möglich.

2021 findet der **19. Europäische Verkehrskongress** vom 06. bis 08.10.2021 in Maribor (Slowenien) statt.

Quelle: „DVWG aktuell“ Oktober 2020, Seiten 2-6.

HAFEN KELHEIM/SAAL UND LÄNDE RIEDENBURG

MULTIMODALES
GÜTERVERKEHRZENTRUM
AN DONAU UND
MAIN-DONAU-WASSERSTRASSE



Hafen Kelheim/Saal
mit Lände Riedenburg



ZWECKVERBAND HÄFEN
IM LANDKREIS KELHEIM

Hopfenbachweg 4, 93309 Kelheim
Tel. 09441/6882-0, Fax 09441/6882-10
E-Mail: post@hafen-kelheim.de
www.hafen-kelheim.de

OHNE HISTORISCHE KEINE MODERNE SCHIFFFAHRT

Weiße Flotte Sachsen Der Tradition ist die Zukunft gesichert

Zum 1. September 2020 hat die United Rivers AG aus Basel die Sächsische Dampfschiffahrts-GmbH & Conti Elbschiffahrts KG (SDS) mit deren 100prozentiger Tochter ElbeZeit GmbH aus der Insolvenz übernommen. Neue Eigentümerin der neun, zwischen 1879 und 1929 gebauten Seitenraddampfer, die als die „älteste und größte Flussdampferflotte der Welt“ gelten, ist nunmehr die neu gegründete „KULTURERBE DAMPFSCHIPPE Dresden GmbH“, wobei das gesamte operative Geschäft durch die „Weiße Flotte Sachsen GmbH“ (WFS) durchgeführt wird, die auch im Besitz der zwei, von der SDS übernommenen großen Salonschiffe ist. Die historischen Seitenraddampfer bleiben damit in ihrer Gesamtheit auf der Elbe in Sachsen und im angestammten Fahrtgebiet zwischen der Sächsisch-Böhmischen Schweiz, Dresden und dem Meißner Weinland im Einsatz.



Autor:
Prof. Dr. Fritz Heinrich

„Wir sind keine Besserwisser und auch keine Investoren; wir sind Schiffsunternehmer“ positionierte Robert Straubhaar, CEO und Mehrheitsaktionär der United Rivers AG sein Unternehmen auf der Pressekonferenz, die am 2. September 2020, wenige Stunden nach Unterzeichnung des notariellen Übernahme-Kaufvertrages, an Bord des Salonschiffes „August der Starke“ stattfand. „Wir können Schiffe. Wir können Elbe. Wir können Niedrigwasser. Was wir nicht können sind Dampfschiffe! Das können aber die hier tätigen Mitarbeiter, die als Fachleute mit Herzblut die Dampfer erhalten.“ Alle Beschäftigten der bisherigen SDS-Unternehmensgruppe wurden übernommen und damit



eine mit Liebe zur Sache und hoher Motivation an die Arbeit gehende Besatzung.

In den vergangenen Jahren war die Sächsische Dampfschiffahrts Gesellschaft besonders durch verheerende Niedrigwasserperioden der Elbe und letztlich in diesem Jahr durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie in wirtschaftliche Schieflage und schließlich in Zahlungsunfähigkeit geraten, weil auch aus beihilferechtlichen Gründen für das als GmbH & Co. KG aufgestellte Unternehmen eine Gewährung von Corona-Hilfen durch Bund und Freistaat Sachsen nicht möglich waren. Das eigenverwaltete Insolvenzverfahren hatte zum Ziel, das Gesamtunternehmen zu erhalten und zukunftssicher aufzustellen. Nach erfolgreicher Umstrukturierung und Sanierung zum 30. August konnte am 1. September 2020 der Kaufvertrag mit United Rivers AG unterzeichnet werden.

Für den Rest der diesjährigen Saison soll sich erst einmal für die Passagiere nichts ändern; der angesichts voller Schiffe bewährte „Corona-Fahrplan“ bleibt in Kraft. Am 3. Oktober 2020 veranstaltete zum 30sten Jahrestag der deutschen Wiedervereinigung die Weiße Flotte Sachsen mit allen ihren Dampf- und Motorschiffen eine große Flottenparade. Bei strahlend blauem Himmel und gutem Was-





serstand der Elbe genossen an Bord der ausverkauften Schiffe die Passagiere aus allen Teilen Deutschlands trotz Corona-Restriktionen die Paradedfahrt von der Dresdner Altstadt bis nach Pillnitz, dem einstigen Sommersitz der sächsischen Könige. Freude bei allen, die sowohl bei flotten Dixieklängen der Bordkapellen auf den Schiffen dabei sein konnten, als auch jenen Tausenden an den Ufern, die an diesem Festtag die paradierenden Schiffe begrüßten. Auch wurde mehrmals euphorisch aus Dank für den durch das Baseler Unternehmen gesicherten Erhalt der einmaligen sächsischen Dampferflotte mit ihren bis zu 141 Jahre alten Schiffen in deren Gesamtheit die Schweizer Flagge geschwenkt!

Schwerpunkte für die Weiterentwicklung des Unternehmens in den nächsten Jahren sind nach Aussage der Geschäftsführer der Weiße Flotte Sachsen GmbH unter der Überschrift „Dampfschiffahrt darf nicht zum Freilichtmuseum verkommen!“ zu verorten. Bei Beibehaltung des angestammten Fahrtgebietes zwischen der Sächsisch-Böhmischen Schweiz sowie den Weinbergen von Meißen und Diesbar-Seußlitz sollen die „tollen historischen Seitenraddampfer“ deutlich präsenter auf dem Elbstrom unterwegs sein. Da es auch in Zukunft Niedrigwasser, Hochwasser sowie für Touristen ausgesprochen unfreundliches Wetter geben wird, ist an Events auf den am Kai liegenden Schiffen gedacht. Dem traditionellen „Abdampfen“ der Schiffe zu Ende der Sommersaison, das am 1. November des Jahres stattfand und eigentlich Auftakt für vielfältige Winteraktivitäten der

Flotte sein sollte, folgte leider ein politisch verfügter Shutdown, der alle Schiffe zunächst für 4 Wochen an die Kette fesselt. Die Fahrpläne und Veranstaltungsfahrten für Dezember 20 und Januar 21 stehen jedenfalls fest. Um die Wirtschaftlichkeit der WFS, die ja die Dampfer von der „Kulturerbe Dampfschiffe Dresden GmbH“ mietet, zu erhöhen, wird in Zukunft auch darüber nachzudenken sein, ob eine Verjüngung der Salon-Motorschiffe mittels Teilverkauf und Neuanschaffung zielführend sein kann.

Erinnert sei daran, dass es in diesem Jahr die zweite Rettung der „weltgrößten und ältesten Raddampferflotte der Welt“ in jüngster Zeit gewesen ist: Es waren rund 350 private Treugeber die nach dem Beitritt der DDR zur Bundesrepublik die Dampferflotte 1992 von der Treuhand erwarben und vor dem Untergang in der Marktwirtschaft retteten. Mit über 35 Millionen DM privat aufgebracht Mittel zur vollständigen Sanierung sowie Rekonstruktion der arg Reparatur bedürftigen und teilweise nicht fahrtauglichen Seitenraddampfer der ehemals subventionierten volkseigenen Flotte wurden diese als Industrie-Kulturgut und als Identifikationsmerkmal Dresdens sowie des Freistaates Sachsen in neu gewonnenem Glanz für die Zukunft erhalten. Ihr sei nunmehr als „Weiße Flotte Sachsen GmbH“ auch unter Corona-Restriktionen, Niedrigwasser der Elbe und anderen Widrigkeiten der Natur allzeit „Volldampf voraus“ und der Geschäftsführung dabei auch das nötige Quantum Glück des Tüchtigen gewünscht.

BBSG e.V.



HISTORISCHER HAFEN BERLIN

30 Jahre Berlin-Brandenburgische Schifffahrtsgesellschaft e.V.

Im Sommer 1990 gründeten Schifffahrtseuropas an Bord des Dampfschleppers „Nordstern“ die Berlin – Brandenburgische Schifffahrtsgesellschaft e.V. Alle Gründungsmitglieder vereinte die Überzeugung, dass in Zeiten wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Veränderungen, welche auch die Binnenschifffahrt erfassten, die letzten Zeugen einer großen Zeit der Fluss – und Kanalschifffahrt nicht für immer verloren gehen dürfen.

Oberstes Ziel war und ist daher die Restaurierung, Erhaltung und der Betrieb von historischen Binnenschiffen, um interessierten Mitbürgern die Arbeits- und Lebensbedingungen der Binnenschiffer in früherer Zeit zu vermitteln.

Seit 1994 wurde der Historische Hafen Berlin an der Mühlen- dammschleuse/ Fischerinsel von dem Verein wiederbelebt und betrieben. Darüber hinaus zeigt die Dauerausstellung, wie eng Berlins kulturelle Entwicklung mit der Binnenschifffahrt und dem Historischen Hafen verbunden ist.

An diesem Ort entstand der erste Hafen, hier entstand die Doppelstadt Cölln-Berlin und wurde von hier weiterentwickelt und

wiederaufgebaut. Die Aussage Berlin ist aus dem Kahn gebaut, kann man hier nachvollziehbar erleben.

Die Berlin-Brandenburgische Schifffahrtsgesellschaft e.V. beschreibt ihre Ziele in ihrer Satzung wie folgt:

- Unterhaltung eines Historischen Hafens im Zentrum von Berlin
- Erwerb, Restaurierung und Erhaltung alter Dampfschiffe und sonstiger Wasserfahrzeuge, die für die kulturgeschichtliche Entwicklung der Kanal- und Flussschifffahrt bezeichnend waren, unter vorrangiger Berücksichtigung denkmalpflegerischer Gesichtspunkte
- Präsentation solcher Schiffe in der Öffentlichkeit und in Publikationen
- Schifffahrtsgeschichtliche Forschung – speziell des Berlin-Brandenburgischen Raumes – mit dem Ziel, diese der Öffentlichkeit zugänglich zu machen
- Beratende Unterstützung privater Schiffer bei der Restaurierung ihrer historischen Binnenschiffe
- Jugendlichen und anderen Interessierten die Mitarbeit bei Betrieb



Das ABDAMPFEN 2020 fand am Tag der Einheit am 03. Oktober 2020 statt. Vom Historischen Hafen ging es mit 8 historischen Schiffen zum Schloss, zur Museums-Insel, zum Bundestag, zum Hauptbahnhof, zum Tiergarten, zum Westhafen und zurück über den Hauptbahnhof in den Heimathafen in den Historischen Hafen. Das

und Erhaltung traditioneller Wasserfahrzeuge zu ermöglichen, sowie Einblicke in die zum historischen Berufsbild eines Binnenschiffers gehörenden Fähigkeiten zu gewähren.

Auf den jährlichen Hafenfesten, dem Andampfen, dem Abdampfen und den zahlreichen Veranstaltungen können interessierte Bürger sich davon überzeugen, wie der Historische Hafen diesem Anspruch gerecht wird.

Aktuell kann man sich über die Aktivitäten, die Schiffe und die Ausstellungen der BBSG auf ihrer Website <http://www.historischer-hafen-berlin.de/> informieren.

Die Website bietet in der Rubrik „Historisches“ weitere Informationen über den Ursprung des Hafens und seine Geschichte. Alte Fotografien und Gemälde zeigen den Historischen Hafen im Wandel der Zeiten.

Die nachfolgenden Fotos zeigen das heutige Gesicht des Hafens und Berlins.“



ANDAMPFEN 2021 findet am 17. April des kommenden Jahres statt. Das ABDAMPFEN wird wie immer am 3.10.2021 organisiert.

Die ERSTU wünscht der Berlin-Brandenburgischen Schifffahrtsgesellschaft e.V. anlässlich des 30jährigen Jubiläum der Gründung des BBSG weiterhin viel Erfolg in ihrer wichtigen Arbeit.

Der Verein Historische Binnenschifffahrt der Schweiz

Wie ein Museumsschiff zum Botschafter für die Binnenschifffahrt wurde



Der Verein Historische Binnenschifffahrt der Schweiz wurde im Jahr 2004 gegründet. In den Statuten wurde festgehalten, dass der Erhalt der Peniche „WILLI“ unter Berücksichtigung des historischen Wertes im Vordergrund steht. Der Verein rettete so „WILLI“ vor der drohenden Verschrottung.

Über diesen Teil der Geschichte und die Aktivitäten des Vereins im Zeitraum 2004 bis 2014 berichteten wir bereits im „ERSTU NAVIGATOR“ September/ 2014, Seiten 23-24.



„WILLI“ bei der historischen Schiffsmühle in Ginsheim/Mainz im Jahre 2015.
Fotos: VHBS

Auf der Website des Vereins <https://www.historische-binnenschifffahrt.com> sind die Geschichte des Vereins, der nun bereits einhundertelf Jahre alten Peniche „WILLI“, die vielen Arbeitsschritte der Wiederbelebung des Schiffes durch die unzähligen **WilliArbeits-WochenEndeTage** (WAWET) der Mitglieder, die vielen Reisen des MS „WILLI“, die Informationen zum Vereinsleben u.a. dokumentiert und im Bild festgehalten. Auf der Website sind ebenfalls die Werftaufenthalte und notwendige Reparaturen aufgeführt. Neben den Beiträgen der Mitglieder ist der Verein für den Unterhalt des Schiffes auf Spenden angewiesen. Die Website informiert hier über die entsprechenden Konto-Nummern.

Im Beitrag „Der Verein Historische Binnenschifffahrt der Schweiz – ein Beispiel wie technisches und kulturelles Erbe gepflegt wird“ berichtete Günther Baumgartner, langjähriger Präsident des Vereins, im „ERSTU NAVIGATOR 2016“ auf der Seite 32 über die Arbeit des Vereins bei der Umsetzung der „Charta von Barcelona“ bei der Renovierung als fahrendes Museumsschiff und die kulturellen Aktivitäten des Vereins mit MS „WILLI“.

Der Verein hatte mit „WILLI“ ein Museumsschiff mit dem Baujahr 1909 übernommen. Unter Befolgung der „Charta von Barcelona“ musste das Schiff als fahrendes Museumsschiff so renoviert werden, dass es der Nachwelt als Zeitzeuge in seinem ursprünglichen Aussehen von 1961 / 1972 erhalten blieb. Dazu gehören z.B. das äus-

serliche Erscheinungsbild und wo immer möglich denselben farblichen Anstrich zu benutzen.

In der „Charta von Barcelona“ ist unter anderem definiert, dass ein maritimes Erbgut nicht zurückgebaut werden muss. Es ist erlaubt und erwünscht, dass das Schiff an die heutigen gesetzlichen Bestimmungen angepasst wird. Wenn etwas geändert werden muss, soll dies klar ersichtlich sein. Im Fall «WILLI» bedeutet dies, alles was genietet und gestrichen ist, stammt von 1909. Was geschweisst und gestrichen ist, stammt aus den Jahren 1961 / 1972. Was geschweisst und mit Klarlack behandelt ist, stammt aus der Neuzeit ab 2004.

Natürlich musste zur Wiederherstellung der Fahrtüchtigkeit, zur Vorbereitung der Reisen und der Nutzung des Schiffes für Veranstaltungen Kompromisse eingegangen werden. Unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorschriften sowie des technischen Fortschritts wurde MS „WILLI“ der technischen Entwicklung angepasst. Das äussere Aussehen wurde dabei weitgehend erhalten.

Mit diesem Museumsschiff kann den interessierten Besuchern, stellvertretend für die gesamte Schifffahrt, genau die technische Entwicklung vom Treidelschiff zu einem Motorschiff, das den heutigen gesetzlichen Vorschriften genügt, 1 zu 1 und mittels alter Fotos verständlich aufgezeigt werden. Dieses Konzept hat sich zum Beispiel 2014 in Trier anlässlich der Einladung des „Stadtmuseums Simeonstift Trier“ zur Sonderausstellung „2000 Jahre Schifffahrt auf der Mo-



Ausstellung „Magic“



Theater „Crazy Show“



Musikabend



MS „WILLI“ im Historischen Hafen in Berlin.

Foto: ERSTU



„WILLI“ in seinem Element der französischen Kanäle. Hier im Canal des Vosges nach Schleuse Nr. 13 Thiléouze 31.07.2019.

© Mirjam Frei

sel zum Anlass des 50. Jahrestags der Eröffnung der Mosel als Grossschiffahrtsstrasse“ bestens bewährt. Von der Museumsleitung erhielt der Verein von kompetenter Seite ein grosses Kompliment über seine authentische Arbeit.

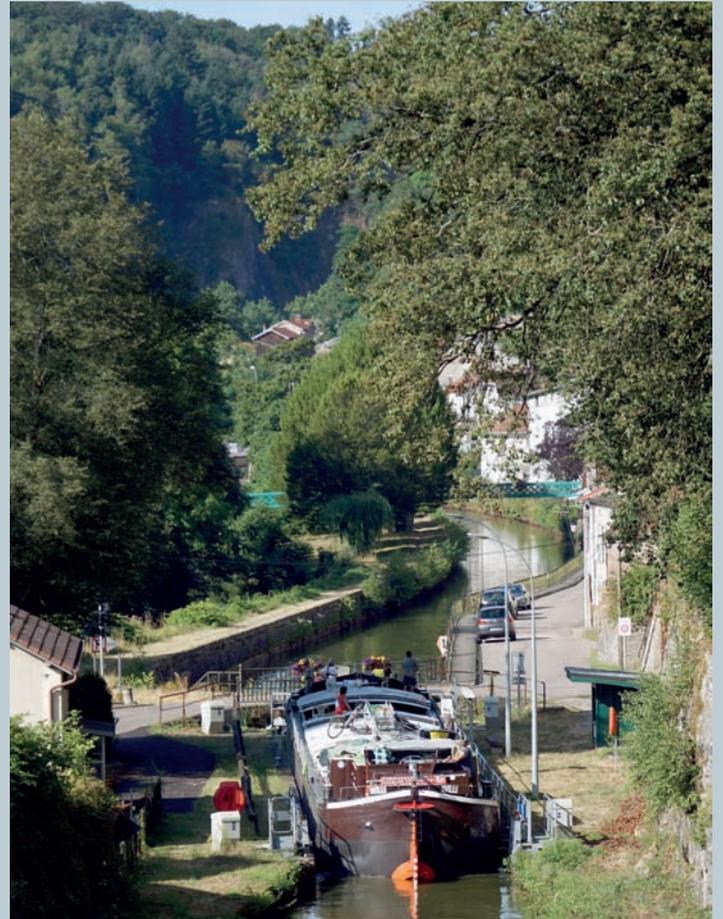
Im Laderaum des „WILLI“ fanden schon diverse Theateraufführungen, zum Beispiel „Die Grazy Show“, statt. Musikdarbietungen hatten ebenfalls ein zahlreiches Publikum. Stellvertretend sei hierfür der Musikabend in Ginsheim mit der Musikschule Mainspitze, der Sopranistin Nina Hetzel und dem Pianisten Charly Nägler mit Musik aus den 1920er, 1930er und 1940er Jahren genannt. Ebenso fanden die Vorführungen von historischem Filmen statt. Auch Lesungen, wie zum Beispiel die Krimilesung „Schandgrab“ durch den Autor Helge Weichmann, fehlten nicht. Mitgliederversammlungen des Vereins wurden ebenfalls an Bord durchgeführt.

Im August 2015 veranstaltete der Verein im geräumten Laderaum das erste Mal eine Bildergalerie der Basler Künstlerin Rosa Lachenmeier mit dem Titel „MAGIC“, die den Basler Rheinhafen zum Thema hat. Somit entstand ein unmittelbarer Zusammenhang mit der Örtlichkeit der Ausstellung.

Die Ausstellung „Bridges-Brücken“ der Galerie Lachenmaier wurde 2016 in Frankfurt/Main und 2018 in Recklinghausen im Laderaum des MS „WILLI“ gezeigt. Die Ausstellungen standen unter der Schirmherrschaft des Schweizer Generalkonsulates in Frankfurt.

Für 2017 war „WILLI“ zur Kulturnacht nach Speyer eingeladen, um eine Ausstellung von Rosa Lachenmeier zu zeigen.

Viele interessante Reisen gab es mit MS «WILLI» von 2007 bis 2020, die auf der Website und in den Jahresberichten des Vereins do-



01.08.2019 Schleuse Nr. 35 Fontenoy-la-Chateau. Hier sieht man gut, dass die Péniche exakt auf die Schleusengröße gebaut ist.

© Mirjam Frei

kumentiert wurden. Die Grundrenovation des MS „WILLI“ für die Fahrbereitschaft dauerte ab 2004 bis Anfang 2007. Die Reisetätigkeit begann im Juli 2007. Um einige der besuchten Städte zu nennen: Mannheim, Karlsruhe, Wien, Regensburg, Passau, Berlin, Hamburg, Kiel, Datteln, Duisburg, Rotterdam, Antwerpen, Nancy, Epinal und Basel. So zum Beispiel die 50. Reise Rotterdam - Wesel - Datteln - Waltrop (Henrichenburg) - Duisburg - Düsseldorf - Köln - Bonn - Koblenz - Mainz - Frankfurt am Main - Erlenbach am Main.

2011 nahm MS „WILLI“ am Hafenfest in Duisburg-Ruhrort sowie auf Einladung des Vereins Berlin-Brandenburgische Schiffsahrtsgesellschaft e.V. (BBSG) am Hafenfest im Historischen Hafen in Berlin-Mitte teil.

Wie die Bilder zeigen, brachten jedes Jahr die Reisen interessante Höhepunkte. Und der für die Verkehre zwischen Deutschland und Frankreich oft eingesetzte „WILLI“ kommt heute hin, wo nicht jedes Binnenschiff hinkommt. Insgesamt war MS „WILLI“ von 2007 bis 2019 526,1 Tage auf Reisen. MS „WILLI“ legte dabei als Museumsschiff insgesamt 36.095 km zurück und passierte 2.182 Schleusen. Dies ist für einen 111 Jahre alten Spitz ein beachtliches Ergebnis.

Wenn der Verein das Schiff weiterhin in Fahrt halten will, ist er auf die Hilfe von Freiwilligen angewiesen. Um Anlässe durchzuführen, benötigt der Verein Helfer. Wenn MS „WILLI“ in Fahrt ist, braucht es mindestens eine patentierte Person plus mindestens eine(n) Matrose/in. Da die Technik von MS „WILLI“ sehr anspruchsvoll und zum Teil anfällig ist, braucht es auch Personen, die sich mit dieser Technik auskennen.



24.06.2017 „WILLI“ vor dem Regensburger Dom, längsseits eines Schiffstyps des König – Ludwig – Kanals, der Kahn heißt auch „Willi“ und gehört dem Arbeitskreis Schifffahrts – Museum Regensburg e. V. © Uwe Müller



14.08.2019 Rhein-Rhone-Kanal, Einfahrt in die Schleusentreppe von Valdieu Nr. 1. „WILLI“ passt gerade in die Schleuse. © Peter Michel

Durch die COVID-19-Pandemie mussten viele Aktivitäten und Reisen des MS „WILLI“ im Jahre 2020 abgesagt werden. Die Reiseplanung für 2021 ist ebenfalls noch ungewiss. So soll zum Beispiel das 7. Treffen des Europäischen Netzwerkes der Flussmuseen (ENoRM) in Wroclaw im Mai 2021 nachgeholt werden. MS „WILLI“ möchte gern daran teilnehmen.

Im September 2020 hatte die European River-Sea-Transport Union e.V. (ERSTU) geplant, ihre 46. Präsidiumstagung der ERSTU an Bord von MS «WILLI» durchzuführen. Diese Tagung musste wegen COVID-19 auf September 2021 verschoben werden. So werden wir die 48. Präsidiumstagung der ERSTU auf MS «WILLI» durchführen.

Die ERSTU ist erfreut, dass der Verein Historische Binnenschifffahrt der Schweiz Mitglied der ERSTU geworden ist, da seine 285 Mitglieder (Stand 31.12.2019) begeistert für die Binnenschifffahrt sind und sich konkret für den Erhalt eines historischen 111 Jahre alten Binnenschiffes einsetzen.

Am 20.02.2018 wurde auf der 42. Präsidiumstagung und XXII. Mitgliederversammlung der ERSTU der „Verein Historische Binnenschifffahrt der Schweiz“ mit Sitz in Muttenz/ Basel Schweiz als Mitglied einstimmig in die ERSTU aufgenommen. Es handelt sich hier um die gegenseitige Mitgliedschaft mit der ERSTU. Die ERSTU freut sich über den Input, den dieser Verein in die Vereinsarbeit einbringt.

Am 23.09.2020 wurde als Vize-Präsident der ERSTU für die Schweiz und als Präsidiumsmitglied der ERSTU auf der 46. Präsidiumstagung und XXIV. Mitgliederversammlung der ERSTU in Dresden Herr Günther Baumgartner, Geschäftsführer der STETRAG AG und Präsident des Vereins Historische Binnenschifffahrt der Schweiz, einstimmig gewählt.



02.08.2019 Tunnelfahrt Saint Albin.

© G. Baumgartner



4.07.2016 Rhein-Marne Kanal nach Lutzelbourg.

© Heiner Amler

Die Leistungen von dem neuen Vizepräsidenten der ERSTU für die Schweiz und des Vereins Historische Binnenschifffahrt der Schweiz für die europäische Binnenschifffahrt beweisen, wie wichtig die Arbeit der historischen Vereine für die moderne Schifffahrt ist. Sie übernehmen durch ihre Öffentlichkeitsarbeit die Rolle eines Botschafters für die Binnenschifffahrt.

Quelle: <https://www.historische-binnenschifffahrt.com/>; Protokoll der 46. Präsidiumstagung und XXIV. Mitgliederversammlung der ERSTU.

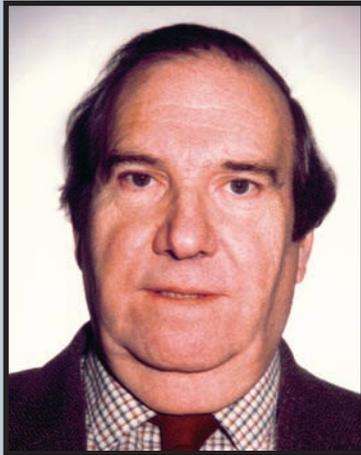


Günther Baumgartner in seinem Element – am Steuer des „WILLI“ und als Präsident des Vereins Historische Binnenschifffahrt der Schweiz

© Veronica Licher

Nachruf für Dr. David Hilling

Historiker und Förderer der Schifffahrt



Dr. David Hilling

MBE FRGS Honorary Fellow Royal Holloway, University of London, Vice President of ERSTU for United Kingdom

STU, Hans-Wilhelm Dünner, an diesem Platz das Leben und Wirken von Prof. Dr. Hilling würdigen, der ein überzeugter Europäer und Freund der ERSTU war und sich sein ganzes Leben für die Förderung der Schifffahrt und die Publizierung ihrer Geschichte einsetzte.

ERSTU-Vizepräsident und SUT Korrespondent David Hilling verstorben

Prof. Dr. David Hilling, MBE, Vizepräsident der ERSTU und SUT-Korrespondent für Großbritannien und Irland, ist am 27. März 2020 im Alter von 85 Jahren in seinem Heim in Berkhamsted/Südengland verstorben. Er hinterlässt seine Gattin Wendy und die beiden Söhne Hugh und Christopher Hilling, denen unser Mitgefühl gilt.

Schon als Schuljunge interessierte sich David Hilling in den 40er und 50er Jahren für Schiffe, Güterumschlag und Hafententwicklung. Ein Studium der Geographie schloss er an der Universität Bristol ab, gefolgt von einer Karriere als Wissenschaftler, Professor und Buchautor zu Schifffahrts- und Hafenthemen.

Seine erste berufliche Station im westafrikanischen Ghana begründete sein besonderes Interesse an den Problemen und Herausforderungen von Hafenumschlag und Hafententwicklung in tropischen Ländern, das ihn in zahlreiche afrikanische, asiatische und karibische Häfen brachte. Nach seiner Rückkehr an die Universität London 1966 wuchs sein Interesse an der Förderung des Binnenschiffstransports, ein in Groß Britannien damals vernachlässigtes Forschungsgebiet. David Hilling startete seine Tätigkeit am Institut für Geographie am Bedford College 1966 und fungierte als amtierender Leiter bei dessen Verlegung auf den Egham Campus des Royal Holloway and Bedford New College im Jahr 1985, einem College der Universität London. Seine Forschung, Lehre und Publikationen konzentrierten sich auf die Geographie des maritimen Transports, Häfen und Wasserwege, und die Geographie der Entwicklung in Afrika. Nach seiner Emeritierung 1996 spielte er weiterhin eine aktive Rolle als Ehrenmitglied des Royal Holloway College.

Diese und die nächsten Seiten des „ERSTU NAVIGATOR“ waren in den letzten Jahren für Beiträge von Prof. Dr. David Hilling, unserem Vizepräsidenten für Großbritannien, über die Geschichte und die moderne Binnen- und Küstenschifffahrt Großbritanniens bestimmt.

Am 27. März 2020 hörte Davids Herz für immer auf zu schlagen und wir werden keine neuen Beiträge aus seiner Feder mehr lesen können. Deshalb wollen wir, die Mitglieder der ERSTU und der erste Präsident der ER-

Die britische Königin Elisabeth II zeichnete David Hilling am 18. Februar 2004 im Londoner Buckingham Palace für seine hohen Verdienste um die britische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen mit dem Verdienstorden MBE (Member of the British Empire) aus. Insbesondere würdigte die Queen Hillings Beitrag bei der Gründung und Leitung des seit Juli 2003 aktiven britischen „Forums Wassertransport“, das mit finanzieller Unterstützung der britischen Regierung den Wassertransport fördert. Mit der Aufnahme in den Orden MBE erfuhren die vielfältigen wissenschaftlichen und praktischen Bemühungen Prof. Hillings zur Wiederbelebung der Binnenschifffahrt in seinem Heimatland prominente Anerkennung.

David Hilling war mehr als 40 Jahre in der Binnenschifffahrtsgruppe Großbritanniens aktiv und ist Autor zahlreicher Veröffentlichungen zur britischen und europäischen Binnenschifffahrt, nicht zuletzt auch von Fachartikeln in SUT und im „ERSTU NAVIGATOR“. Bis kurz vor seinem Tode war David Hilling als Referent und Forscher zu Themen der maritimen Geschichte an der Universität von Greenwich tätig und mit zahlreichen Veröffentlichungen vielfältig bemüht, Politik und Wirtschaft die Vorteile des Gütertransports auf dem Wasser zu vermitteln.

David Hilling wird fehlen.

Hans-Wilhelm Dünner

Prof. Dr. David Hilling und sein Wirken für die ERSTU

Die Biographie von Prof. Dr. David Hilling zeigte sein umfangreiches Schaffen für die Binnenschifffahrt, die Häfen und die Seewirtschaft in den verschiedensten Ländern der Welt.

Die Nachricht vom Tode von Prof. Dr. Hilling macht uns Mitglieder der ERSTU traurig, war er doch ein sehr, sehr guter Mitstreiter in der Sache Küsten- und Binnenschifffahrt. Gerade weil er keinem klassischen Binnenschifffahrtsstaat entstammt, ist sein Lebenswerk besonders hoch einzuschätzen. Für die ERSTU war seine Mitarbeit Segen und Reputation.

Erste Kontakte zu späteren Gründungsmitgliedern der ERSTU hatte Dr. Hilling im Juli 1995 in Rochester/London. Die ERSTU wurde am 24.06.1997 in Berlin gegründet. Auf der III. Vollversammlung der ERSTU am 2.05.2000 auf dem Konferenz- und Seminarschiff „Club of Berlin“ in Berlin wurde Dr. Hilling zum Vizepräsidenten der ERSTU für UK gewählt. Er vertrat seitdem als Vizepräsident der ERSTU die Interessen des Verbandes in UK.



Auszeichnung von Dr. David Hilling durch Queen Elisabeth II. Foto: SUT Archiv



Dr. Hilling in der Niederrheinischen IHK in Duisburg bei der 35. Präsidiumstagung der ERSTU am 15.09.2014.



Dr. Hilling im Rathaus der Stadt Duisburg bei der Eintragung ins „Goldene Buch“
Die Bilder sind nur ein Beispiel für die Mitarbeit von Prof. Dr. David Hilling in der ERSTU. Fotos: ERSTU

Sein Wissen stellte er den Mitgliedern der ERSTU durch Publikationen und auf den ERSTU-Tagungen zur Verfügung.

So veröffentlichte Dr. Hilling zum Beispiel nachfolgende Beiträge in den Jahresausgaben des „ERSTU NAVIGATOR“:

„THE BRITISH NARROWBOAT – A STORRY OF CHANGE“.

„ERSTU NAVIGATOR 2019“, Dezember 2019, S. 46-48

„London – neue Anlegeplätze/Kais für alte“, „ERSTU NAVIGATOR 2018“, Dezember 2018, S. 27-29

„Schiffsgüterverkehr in Großbritannien“, „ERSTU NAVIGATOR 2017“, Juni 2017, S. 32-35

„Die Förderung des Gütertransports auf dem Wasserweg in Großbritannien“, „ERSTU NAVIGATOR 2016“, September 2016, S. 27-29

„Die Küstenschifffahrt Großbritanniens“, „ERSTU NAVIGATOR 2015“, September 2015, S. 14-15

„Die Fluss-See-Schifffahrt Großbritanniens“, „ERSTU NAVIGATOR 2014“, September 2014, S. 16-17

„Der Alte Vater Themse kommt in Schwung“, „ERSTU NAVIGATOR 2013“, September 2013, S. 18-19.

Diese Artikel können auf der ERSTU-Website www.erstu.com in der Rubrik „Aktivitäten → NAVIGATOR“ eingesehen werden.

Er unterstützte die ERSTU nach all seinen ihm zur Verfügung stehenden Kräften und nahm, so lange es ihm seine Gesundheit ermöglichte, an den Tagungen und Konferenzen der ERSTU aktiv teil. Seinen letzten Beitrag konnten wir im „ERSTU NAVIGATOR 2019“ im Dezember 2019 veröffentlichen.

In ihrem Brief vom 06.05.2020 bat uns seine Ehefrau, Wendy Hilling, allen ERSTU-Mitgliedern für die jahrelange, sehr herzliche Zusammenarbeit mit David zu danken.

Wir verlieren mit Prof. Dr. David Hilling einen sehr guten Freund und Mitstreiter der ERSTU.

Wir werden sein Werk bewahren und ihm stets gedenken.

Quelle: „ERSTU Newsletter“ Nr. 06/2020, Seiten 3-6.

Circular economy in inland water transport:

outcome of the held at the sixty-fourth session of the UNECE Working Party on Inland Water Transport workshop



Author:
Victoria Ivanova,
 Economic Affairs
 Officer
 Sustainable Transport
 Division UNECE
 Photo: UNECE

Circular economy in inland water transport: outcome of the workshop held at the sixty-fourth session of the UNECE Working Party on Inland Water Transport.

The existing industrial economy is largely based on a linear model of resource consumption that follows a “take-make-dispose” pattern. From this, the industrial economy incurs significant losses of value and negative effects all along the material supply chain. It is evident that a strong demand exists for a new industrial model – one that is less dependent on primary energy and materials inputs, and able to regenerate natural capital.

als inputs, and able to regenerate natural capital.

The circular economy is based on three principles:

- Preserve and enhance natural capital by controlling finite stocks and balancing renewable flows;
- Optimize resource yields by circulating products, components and materials at the highest utility at all times in the technical and biological cycles;
- Foster system effectiveness by revealing and designing out negative externalities such as water, air, soil and noise pollution.¹

The reverse logistics of technical goods involves four collaborative layers: maintenance, reuse, remanufacture and recycling.

benefit of transitioning to this new business model would be worth more than \$1 trillion in material savings.² Among the benefits are: a reduction in the environmental impact, the economic expansion and creation of new jobs across industrial sectors, through local reverse logistics, and within small and medium-sized enterprises and a reduced risk of raw material supply shocks.³

However, the transition towards the circular economy is still at an early stage in both the world and most of the UNECE region. The Circularity Gap Report presented at the World Economic Forum Annual Meeting 2019 held on 22 to 25 January 2019 in Davos-Klosters (Switzerland) estimated that, at that time, the world was only 8.6 per cent circular.⁴

In recent years, the circular economy has gained in prominence as a solution to some of the world’s most pressing, cross-cutting sustainable development challenges, particularly, to achieve the 2030 Agenda. Under the framework of the ECE activities aimed to promote the circular economy in the transport sector, the Working Party on Inland Water Transport held the workshop “Circular economy in inland water transport” on 7 October 2020 as a part of its sixty-fourth session. The purpose of the workshop was to highlight the main principles of circular economy, its advantages and prospects for the sector, the role of inland water transport in the circular economy supply chains and reverse logistics, the existing business models, recent developments and researches in this field, the role of ports as circular hubs and policies and market mechanisms that can encourage transition to the circular economy.

The secretariat opened the workshop with a brief introductory note. The key speakers were Ms. N. Koch, Chef de Cabinet and Secretary of the Commission, ECE; Mr. H. Van Honacker, European Commission; Ms. A. Bozic Cerar, the Chamber of Commerce and Industry of Slovenia; Mr. F. Ballini, World Maritime University; Mss. M. Mańkowska, University of Management of the University of Szczecin, and I. Kotowska, Maritime University of Szczecin, Poland; and Ms. A. Kirova, Todor Kableshkov University of Transport, Bulgaria.

Ms. Koch started with the background that required a new growth model to ensure the sustainable development while respecting environmental constraints and gave an overview of the circular economy principles. The blueprint for circular economy has been provided in the 2030 Agenda for Sustainable Development and its realization required an improved transboundary collaboration in trade and economic cooperation through esta-



The circular economy promises a range of benefits. The World Economic Forum estimates that the economic



Mr. Hugues VAN HONACKER,
European Commission

Photo: videoconference
UNECE

Ms. Nicola KOCH,
Chef de Cabinet
and Secretary of the
Commission, UNECE

Photo: videoconference
UNECE

blishing a common language to facilitate communication and concerted action, the normative work, including standards and guidelines and coordination of multiple actors across both private and public sectors and national boundaries. Promoting circular economy and the sustainable use of natural resources in the ECE region will be the key topic for the sixty-ninth session of the Commission in April 2021. To this end, the Executive Secretary and the Chair of the Commission had put out a call to action to member States for voluntary commitments in order to prepare a new concerted action towards circularity, and all ECE sectoral committees had been invited to contribute.

Mr. Van Honacker highlighted the activities of the European Commission in the field of circular economy that were relevant for inland water transport: the Communication on the European Green Deal which called for 55 per cent reduction of emissions from engines by 2030 and, in particular, the Circular Economy Action Plan published by the European Commission in March 2020.⁵ In relation to the transport sector, the Action Plan referred to the Comprehensive European Strategy on Sustainable and Smart Mobility to be adopted by the end of 2020, in terms of enhancing synergies with the circular economy transition. The key actions that could be relevant to inland water transport were the revision of the rules on waste shipments by 2021 and the review of the rules on proper treatment of waste oils in 2022. Green and sustainable transport was one of the main pillars of the future strategy and covered the greening of the fleet, the use of sustainable fuels, the waste management and increasing the share of inland water transport in the inland transport modes. This will be developed in the forthcoming NAIADES III programme for 2021-2027, based on Recommendations by the NAIADES II Implementation Expert Group “An Inland Waterway Transport Agenda for Europe 2021-2027” to be adopted in the beginning of 2021.

Ms. Bozic Cerar provided details on the MOVECO project under the Danube Transnational programme INTERREG with sixteen partners from ten Danube countries, aimed to promote transnational cooperation to accelerate the transition to the circular economy, espec-

ally for small and medium-sized enterprises. The project mostly focused on the extended producer responsibility in the field of waste management, in particular, packaging waste, electrical and electronic devices, batteries and accumulators. Among the main outcomes were a collection of best practice solutions in the Danube region, an online platform “Danube goes circular” with the information about extended producer responsibility schemes in the Danube region, a toolbox with information tools, a qualification programme, financing and collaboration tools and a virtual marketplace, the Transnational Strategy to accelerate transition towards a circular economy in the Danube region and an action plan. The most important elements identified were a product-oriented approach, the engagement of all stakeholders, the consideration of the whole product life cycle, digitalization and a renewable energy.

Mr. Ballini gave a presentation on the sustainability and circular economy approach in ports. He highlighted various aspects of the transition from linear to circular economy, the activities and opportunities worldwide and their relevance for the Sustainable Development Goals. The transition to circular economy in ports has been provided in various strategic documents of the sector: the World Ports Sustainability Program launched by International Association of Ports and Harbors (IAPH) in 2018,⁶ the Position Paper on the European Green Deal objectives in ports published by the European Sea Ports Organisation (ESPO) on 19 February 2020,⁷ the study by the European Federation of Inland Ports (EFIP)⁸ and initiatives and strategies for the bio-based economy in several European seaports. The speaker highlighted advantages, opportunities, challenges and potential for circular economy in ports and continued with the energy transition, recycling and reuse of materials as essential elements in this work. In conclusion, Mr. Ballini presented the conclusion and recommendations of the recent case study in Copenhagen-Malmö Port by the World Maritime University, aimed to assess the socio-economic benefit of the implementation of a circular economy model in the port.

Mss. Mańkowska and Kotowska continued with the topic of the circular economy from the seaport per-

1 ECE/CECI/2018/3, para.12.

2 World Economic Forum, in collaboration with the Ellen MacArthur Foundation and McKinsey and Company. Towards the Circular Economy: Accelerating the scale-up across global supply chains. World Economic Forum, Geneva, Switzerland, 2014.

3 OECD (2019), Business Models for the Circular Economy: Opportunities and Challenges for Policy, OECD Publishing, Paris.

4 www.circularitygap.world.

5 <https://eurlex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1583933814386&uri=COM:2020:98:FIN>.

6 www.iaphworldports.org/iaph/wp-content/uploads/publications/Annual_Report_2018-2019.pdf.

7 www.espo.be/media/ESPO%20Green%20Deal%20position%20paper%20Green%20Deal-FINAL_4.pdf.

8 www.inlandports.eu/edia/2016-04-19%20pp%20circular%20economy%20efip%20def.pdf.

spectives and presented the outcome of the study “Seaports as Nodal Points of Circular Supply Chains: Opportunities and Challenges for Secondary Ports”. The object of the study was a seaport transition towards a circular economy model with a focus on the development of seaports as hubs for circular supply chains, opportunities and challenges for secondary ports. The case study has been made for the secondary port of Szczecin, located on the E 30 waterway in the Odra mouth and directly connected with inland waterways. Based on the analysis of six circular supply chains via the port of Szczecin and the engaged production companies, port industry companies and consumers, the study has identified main challenges for (a) the secondary port authorities and (b) stevedores and provided recommendations on how to resolve them.

The **presentation of Ms. Kirova** was dedicated to the circular economy in the development of inland water transport on the Danube. It contained an overview of the blue development concept, the background for introducing the circular economy on the Danube, the water resources management, transport problems and challenges relevant to the circular economy and the Danube SKILLS project.

In the subsequent discussion, it was mentioned that:

- The information delivered by the speakers was very useful for member States in addressing the circular economy issues and could be used as a starting point for introducing this issue as a new activity in the future
- It would be desirable to continue the exchange of information and debate on this issue and to possibly consider a joint work on a web tool on circular economy and ports, including business models
- An efficient way towards a common strategy for ports as elements of circular economy and creating successful business models could be an integrated cross-sectoral work and the nexus approach applied in ECE in collaboration with the ECE Economic Cooperation and Trade Division and would constitute a basis for a future concerted action in this field; an example of such collaboration was the UNDA project “Transport and Trade Connectivity in the Age of Pandemics”
- There is a lack of a uniform system of waste categories, waste streams and extended producer responsibility obligations
- Reuse of waste in ports and port facilities could be a topic for future discussions
- In accordance with the Directive (EU) 2019/904 of the European Parliament and of the Council of 5 June 2019 on the reduction of the impact of certain plastic products on the environment to become effective in 2021,⁹ single-use plastics, including fishing nets and plastic bottles and containers for single use, should be addressed in the near future.

The Working Party took note of the main findings in the case studies as presented by the speakers and some of the conclusions in the presentations:

- The ongoing activities in the sector related to the greening of the fleet, the use of sustainable fuels, waste management, digitalization and transition to renewable energy were directly linked to the circular economy principles
- Focus should be made on decarbonization, improving of environmental performance of inland water transport and building up a future-proof infrastructure compatible with digital and automation developments and resilient to climate change
- For the integration of transport sector to the circular economy, the green supply chain management could be used, where inland water transport could play a key role as more environmentally friendly and energy efficient in comparison to road and rail transport
- The transition to the circular economy in the sector could be facilitated through:
 - Improving collaboration among the key stakeholders
 - Developing the regulatory framework and harmonized safety requirements
 - Disseminating information and increasing of knowledge about value-added applications of waste resources, waste recycling and reuse
 - Promoting innovations
- The deployment of River Information Services (RIS) and other information and communication technologies and their harmonization with other transport modes
- Maritime and inland ports are essential elements of the circular economy as crossing points between transport modes of waste streams with connections to hinterland and onsite industrial activities and nearby urban settings
- The transition process would require a stable and long-term investment
- Energy transition, recycling and reuse of waste were among the essential elements of the “port-ship” interface and could be a good starting point for this work.

The Working Party mentioned that, while some researches, developments and successful business models were already available for seaports, for inland water transport this issue would require a detailed investigation and among the elements of circular economy that could be relevant to inland water transport were material, energy and air pollution. It decided to include this item in the agenda of its sixty-fifth session and asked the secretariat to prepare for its sixty-fifth session a working document on various aspects of circular economy that could be applied on inland water transport in cooperation with the Chair and interested parties.

⁹ <https://eurlex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019L0904>.

GRENZÜBERSCHREITENDE ZUSAMMENARBEIT

Gestalten • Entscheiden • Umsetzen

20 Jahre Kammerunion Elbe/Oder (KEO)

Seit dem 12. April 2000 wuchs wirtschaftlich wieder zusammen, was vor über 70 Jahren auseinandergerissen wurde. Denn vor 20 Jahren beschloss die neu gegründete Kammerunion Elbe/Oder (kurz: KEO) in Berlin, den historisch gewachsenen Wirtschaftsraum zwischen Elbe und Oder als grenzüberschreitende Wirtschaftsregion zu bearbeiten. Mehr als 30 Kammern in Deutschland, Polen und Tschechien entwickelten gemeinsam Konzepte und Initiativen um der Region eine neue, grenzüberschreitende Identität zu geben.



Autorin:
Beatrice Richter,
Kammerunion
Elbe/Oder (KEO)
Foto: KEO

Kernziel der Kammerunion war und ist es, die wirtschaftliche Entwicklung durch Vernetzung zu fördern und gemeinsam die Interessen der regionalen Unternehmen auf nationaler sowie europäischer Ebene zu vertreten. Die KEO dient dabei als Multiplikator zum Erfahrungs- und Informationsaustausch zwischen den Wirtschaftskammern entlang der Flüsse Elbe und Oder.

Grenzüberschreitende Infrastruktur im Fokus

Drei Ausschüsse – Verkehrsausschuss, Tourismusausschuss und der Ausschuss für Fachkräftestrategien und regionale Wirtschaftsentwicklung – zeigen die Schwerpunkte der KEO-Arbeit auf. Besonderes Gewicht liegt auf dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, denn eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung ist nur mit leistungsfähigen Verkehrsnetzen möglich. Diese sind aber infolge

der langjährigen Teilung Europas über Staatsgrenzen hinweg noch immer lückenhaft. Deshalb trieb die KEO beispielsweise die Vernetzung mit dem Orients/East-Med Korridor voran. Er gehört zu den neun multimodalen Kernnetzkorridoren des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V). Beim „Gesamtkonzept Elbe“ vertritt die Kammerunion erfolgreich die Interessen der Wirtschaft. Den Folgeprozess zur Erarbeitung konkreter Maßnahmen begleitet die IHK Magdeburg auf Mandat der KEO.

Auf europäischer Ebene wirkte man im EU-Projekt „EMMA“ (Abkürzung auf Deutsch: „Verbesserung der Frachtmobilität und Logistik in der Ostseeregion durch Stärkung der Binnenschifffahrt und Promotion neuer internationaler Versanddienstleistungen“) mit. Das Projekt wurde im Auftrag der KEO durch die IHK Ostbrandenburg bearbeitet.

Ausgezeichneter Kooperationspartner

Doch auch im Tourismusbereich ist die KEO aktiv. So setzte sie sich für den Elberadweg ein und wurde zusammen mit dessen Koordinierungsstellen bei der Messe International Tourism Berlin 2017 zum Besten internationalen Kooperationspartner ausgezeichnet.

Neben diesen gezielten Aktivitäten wurde durch bilaterale Gespräche, Delegationsreisen und internationale Konferenzen ein leistungsfähiges Netzwerk aufgebaut, das dabei helfen wird, den Wirtschaftsraum an Elbe und Oder noch enger zusammenzuschweißen.

Die geplanten Feierlichkeiten zum 20jährigen Jubiläum der Gründung der KEO mussten wegen COVID-19 bereits mehrfach verschoben werden, um sie dann schließlich am 04.11.2020 als „Hybridveranstaltung“ virtuell durchzuführen.

Die ERSTU gratuliert der KEO zu diesem Jubiläum und wünscht viel Erfolg bei der Umsetzung der gestellten Aufgaben für die nächsten Jahre. Die Zusammenarbeit ERSTU/KEO hat sich in den letzten Jahren sehr gut entwickelt. Es gibt sehr gute Beispiele hierfür. So brachte die Zusammenarbeit im Projekt EMMA, die Aktivitäten bei der Erarbeitung und Umsetzung des Gesamtkonzeptes Elbe, bei der Nutzung der Oder, die gegenseitige Teilnahme an den Tagungen beider Verbände, gegenseitige Unterstützung bei Publikationen und in der Öffentlichkeitsarbeit u.a. eine Win-Win-Situation für KEO und ERSTU hervor.

Diese Zusammenarbeit dient den gemeinsamen Zielen wie der Förderung der Binnenschifffahrt und der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur im Wirtschaftsraum zwischen Elbe und Oder in Deutschland, Polen und Tschechien.



v.l.n.r. Robert Radzimanowski Leiter Fachbereich Wirtschaftspolitik IHK Ostbrandenburg,
KEO-Generalsekretär Gundolf Schülke, Koordinatorin Beatrice Richter, KEO-Präsident
2020/2021 Carsten Christ.
Foto: KEO

Niedrigwasser und seine Auswirkungen auf die Schifffahrt – Schlussfolgerungen aus dem ZKR-Workshop vom 26.11.2019

Bonn, 26. November 2019 – Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat am 26. November 2019 im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in Bonn einen Workshop zum Thema „Niedrigwasser und die Folgen für die Rheinschifffahrt“ veranstaltet.



Autor:
Werner Plenkmann
Präsidiumsmitglied
der ERSTU
Chairman des RSSC
der EBU

Foto: ARKON Shipping
GmbH & Co. KG

Neun Referenten und elf Podiumsglieder tauschten auf dem Workshop ihre Ansichten über Niedrigwasser aus und diskutierten mit den 150 anwesenden Teilnehmern über die Herausforderungen für die Rheinschifffahrt.

Die Zielsetzung des Workshops, die Binnenschifffahrt bei der Bewältigung der Herausforderungen von Niedrigwassern zu unterstützen und die Diskussion über Bewältigungsstrategien anzuregen, wurde durch die aktive Mitwirkung hochrangiger Teilnehmer von Industrie, Verwaltung, Flusskommissionen, Universitäten und Forschungseinrichtungen aus sechs europäischen Ländern sowie Vertretern der Europäischen Kommission rege unterstützt.

Die Vielfalt der Teilnehmer ermöglichte es, die Herausforderungen aus verschiedenen Perspektiven zu beleuchten und bot eine einzigartige Gelegenheit, die Standpunkte aus der Sicht aller wichtigen Akteure der Binnenschifffahrt zu diskutieren.

Barbara Schäfer vom BMVI begrüßte die Teilnehmer im Namen des Präsidenten der ZKR, Herrn Achim Wehrmann. In ihrem Grußwort erinnerte sie an die zweite Jahreshälfte 2018, als zahlreiche Güter- und Fahrgastkabinenschiffe den Rhein in Teilen nicht mehr bzw. nur mit erheblich reduzierter Ladung passieren konnten. Dies führte zu einem Rückgang des Güterverkehrs verbunden mit erheblichen volkswirtschaftlichen Verlusten und Auswirkungen auf die gesamte deutsche Wirtschaft.

Die Logistikketten, insbesondere für Rohstoffe (Eisenerz, Kohle) und Endprodukte der chemischen und petrochemischen Industrie, sowie der Containerverkehr wurden stark beeinträchtigt.

Nach der Niedrigwasserperiode 2018 entwickelte das Bundesministerium den Aktionsplan „Niedrigwasser Rhein“, um zum Beispiel:

- die Wasserstandsvorhersagen zu verbessern,
- aktuelle Informationen über die Tiefe der Fahrrinne bereitzustellen,
- Transportkonzepte und Schiffe anzupassen,
- den Ausbau der Infrastruktur zu beschleunigen und den gesellschaftlichen Dialog zu verbessern.

In seinem Grundsatzreferat stellte Michael Heinz, ZKR Kommissar und Leiter der Abteilung Umwelt, Technik und Wassertourismus in der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, einen Ansatz für eine Analyse des Gesamtsystems Binnenschifffahrt vor.

Er betonte, dass der Rhein im weltweiten Vergleich ein hydrologisch relativ ausgeglichener Fluss sei und daher nicht schlecht geredet werden sollte. Er sei mit Intelligenz, Respekt und Umsicht zum Wohle aller zu nutzen und zu gestalten. Der Rhein hat grundsätzlich kein Kapazitätsproblem, sondern stellt die Schifffahrt vor Nutzungsherausforderungen.

Die Rheinflotte und die Anforderungen an den Verkehrsträger haben sich in den letzten Jahrzehnten signifikant verändert. Sowohl die Schiffsgröße als auch der Tiefgang sind deutlich gestiegen. Daher ist die gesamte Logistikkette, von der Industrie bis zu den Reedereien, anfälliger für Niedrigwasserperioden geworden. Gleichzeitig stellt die Einbindung in industrielle Logistikketten und die damit verbundenen hohen Anforderungen an die Zuverlässigkeit der Transporte eine große Herausforderung für diesen Verkehrsträger dar.

Jörg Uwe Belz, Forscher an der Bundesanstalt für Gewässerkunde in Koblenz und Vertreter der Internationalen Kommission für die Hydrologie des Rheingebietes (KHR), erläuterte in seinem Vortrag die Niedrigwassersituation 2018 in Europa.

Für den Rhein als Fluss mit dynamischer Wasserführung ist eine Niedrigwasserperiode wie 2018 nichts Ungewöhnliches und daher auch in Zukunft zu erwarten. In den letzten 200 Jahren waren 15 Jahre zu verzeichnen, in denen die Schifffahrt auf dem Rhein – gemessen an den heutigen Infrastrukturanforderungen – mindestens an ebenso vielen Tagen behindert gewesen wäre, wobei

die Situation in fünf dieser Jahre noch ausgeprägter war. Diese 15 Jahre liegen jedoch alle vor 1972.

Norbert Kriedel, Referent für Statistikfragen und Marktbeobachtung der ZKR, gab Einblicke in die makroökonomischen Effekte von Niedrigwasserperioden am Rhein und betrachtete dabei insbesondere die negativen Auswirkungen auf die deutsche Industrieproduktion.

Philip Tomaskowicz, Leiter Schifffahrt bei Rhenus Partner Ship, informierte die Workshopteilnehmer über die wirtschaftlichen Folgen aus Sicht eines großen Binnenschiffahrtsunternehmens und die in solchen Situationen zu bewältigenden Herausforderungen.

Wytze de Boer, Senior Projektmanager Schiffe, Transport und Shipping bei MARIN, erläuterte, wie Schiffe in Zukunft angepasst werden sollten, um auch bei sehr niedrigen Wasserständen fahren zu können. Um die Bandbreite möglicher Anpassungsmaßnahmen zu ergründen, laufen derzeit mehrere Projekte und Studien. Schiffe können für einen effizienten Einsatz im Flach- oder Tiefwasser optimiert werden. Letztlich entscheiden jedoch die Reedereien, in welches Optimierungsszenario sie investieren wollen.

Cok Vinke, Geschäftsführer der Contargo Waterway Logistics BV, berichtete über die Flotte des Unternehmens und die Schiffe, die während der Niedrigwasserperiode 2018 noch gut betrieben werden konnten. Contargo habe aufgrund der Erfahrungen aus früheren Niedrigwasserperioden beispielsweise das Heck von vier seiner Schiffe modifiziert, um den Druck auf den Propeller zu erhöhen. Damit können die Schiffe bei Niedrigwasser effizienter fahren. Er wies aber auch auf die Grenzen solcher Anpassungsmaßnahmen hin, z.B. ihre starke Abhängigkeit von der Erfahrung der Besatzungen.

Zwar sollten Binnenschiffe an jede Situation angepasst und vielseitig einsetzbar sein, um wirtschaftlich rentabel zu sein; gut qualifizierte Besatzungen seien jedoch unerlässlich.

Michael Schreuder, Senior Advisor für Binnenschifffahrt bei Rijkswaterstaat, stellte den Informationsbedarf der Branche vor. Er wies auf den Unterschied zwischen strategischen Langzeitinformationen und operativen Kurzzeitinformationen hin und erklärte den Teilnehmern, dass für letztere gute Kenntnisse über die geografischen Gegebenheiten des Fahrtgebiets, Echtzeit-Wasserstände und Kurzzeit-Wasserstandsvorhersagen (3 bis 6 Tage) erforderlich seien, um Verkehrsströme vorherzusagen und die geschätzte Ankunftszeit (ETA) des Schiffes zu berechnen.

Im Hinblick auf die verfügbaren digitalen Werkzeuge skizzierte er derzeit bestehende Einschränkungen wie die Verfügbarkeit von Echtzeitdaten, die Berücksichtigung dynamischer Flussbette und Langzeitvorhersagen des Wasserstands.

Er gab auch einen Ausblick auf neue Entwicklungen wie verbesserte Wasserstandsvorhersagen im Rahmen des europäischen IMPREX-Projekts und erweiterte Tiefeninformationen in elektronischen Binnenschiffahrtskarten (ENCs) sowie Korridormanagementkonzepte wie RIS-COMEX.

Zur Einleitung der ersten Podiumsdiskussion zur Anpassung von Schiffen und Wasserstraßen erläuterte Joachim Schürings, Leiter Transport und Logistik bei der thyssenkrupp Steel Europe AG, wie sich die Niedrigwasserperiode 2018 auf die Aktivitäten von thyssenkrupp auswirkte.

Er wies darauf hin, dass unverzüglich ein Paket von Maßnahmen umgesetzt werden müsse, um die negativen Auswirkungen von Niedrigwasser in Zukunft zu begrenzen.

Solche Maßnahmen wurden von den Podiumsmitgliedern diskutiert, so zum Beispiel:

- technische Maßnahmen zur Verringerung des Tiefgangs der Schiffsflotte,
- Diversifizierung der Flotte,
- Instandhaltung der Infrastruktur,
- Erhöhung der Fahrwasserkapazität
- und Ausbau der Umschlagskapazitäten in den Häfen.

In diesem Zusammenhang wurde mehrfach auf die Notwendigkeit eines intensiveren Dialogs zwischen Industrie, Logistik, Politik und Umweltverbänden hingewiesen, einem wichtigen Treiber für die Organisation dieses Workshops. So sei es unerlässlich, dass diese Akteure ihre Ideen und Visionen für die Zukunft bestmöglich einbringen können, um das richtige Gleichgewicht zwischen Infrastruktur und Flottenentwicklung einerseits und dem Erhalt der biologischen Vielfalt und Gewässerschutz andererseits zu finden.

Zum Auftakt der zweiten Podiumsdiskussion zur Anpassung der Logistikkonzepte an Niedrigwasser zeigte Benoît Blank, Leiter Bulk Operations Europe bei BASF, die zentrale Bedeutung des Rheins und des Einsatzes von Binnenschiffen für die Rohstoffversorgung des BASF-Standorts Ludwigshafen auf.

Die logistischen Ströme und Lieferungen zu diesem Werk wurden durch das Niedrigwasser in der zweiten Jahreshälfte 2018 erheblich gestört. Deshalb rüstet sich BASF bereits heute für die Zukunft und für eine mögliche neue Niedrigwasserperiode, indem sie ihre Logistikketten und Lagerkonzepte anpasst.

Unter den zur Auswahl stehenden Lösungen wurde mehrfach die Digitalisierung genannt, sowohl für die Optimierung des Supply-Chain-Managements als auch für die Bereitstellung genauerer und längerfristiger Wasserstandsvorhersagen für den Rhein.

Wobei eine gute Antizipation ein Schlüsselement für die Anpassung der logistischen Ketten an Niedrigwasserperioden ist. Die Verfügbarkeit modaler Alternativen und die weitere Zusammenarbeit mit anderen Verkehrsträgern – insbesondere dem Schienenverkehr – ist ebenfalls wichtig, um die Versorgung mit kritischen Rohstoffen zu sichern und das Ausmaß der Ausfälle von Binnenschiffen zu kompensieren.

Dazu wäre die Möglichkeit eines schnellen Wechsels auf andere Verkehrsträger an den Ladeterminals erforderlich.

Weitere Maßnahmen, die in der zweiten Diskussionsrunde vorgestellt wurden, waren Schiffsautomatisierung und Wassermanagement, ebenso die Anfälligkeit des Containerverkehrs, der im Vergleich zu Trocken- und Flüssiggütertransporten leichter über Schiene oder Straße abgewickelt werden kann.

In seinen Schlussworten betonte der Vorsitzende, Ivo ten Broeke vom niederländischen Ministerium für Verkehr, öffentliche Arbeiten und Wasserwirtschaft, dass es für die Herausforderungen der Binnenschifffahrt bei Niedrigwasser keine Patentlösungen gebe.

Um sicherzustellen, dass die Binnenschifffahrt ein zuverlässiger Verkehrsträger bleibt, und eine dauerhafte Verlagerung von der Wasserstraße auf andere Verkehrsträger zu vermeiden, **müssen rasch Maßnahmen zur Anpassung der Flotten-, Infrastruktur-, Logistik und Lagerkonzepte sowie zur Einführung digitaler Instrumente ergriffen werden.**

Die erforderlichen Maßnahmen sind bereits bekannt und verfügbar, doch gilt es jetzt, den ersten Schritt zur Umsetzung zu machen.

Die Schlüsselakteure der Binnenschifffahrt sind sich einig, dass dies durch die Bereitstellung von Förder- und Finanzierungslösungen unterstützt werden muss.

Im Anschluss an diesen wichtigen Workshop wird das ZKR-Sekretariat in enger Zusammenarbeit mit den Workshop-Teilnehmern und den Binnenschifffahrtsakteuren einen Bericht über die Herausforderungen und bereits verfügbaren Maßnahmen zur Erhöhung der Widerstandsfähigkeit der Binnenschifffahrt bei Niedrigwasser erstellen. Die deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung hat inzwischen die Verlängerung ihrer Wasserstandsvorhersagen von vier auf zehn Tage für ausgewählte Rheinpegel angekündigt.

Am 17.06.2020 veröffentlichte die ZKR ihr Reflektionspapier **„Act now!“ zum Thema Niedrigwasser und Auswirkungen auf die Rheinschifffahrt**. Das Reflektionspapier kann von der ZKR-Webseite mit nachfolgendem Link:

<https://www.ccr-zkr.org/files/documents/workshops/wrshp261119/ien2006de.pdf>

heruntergeladen werden.

In der **Zusammenfassung des Reflexionspapiers** heißt es auf Seite 3 des Berichtes:

„Neun Referenten und elf Podiumsmitglieder tauschten auf dem Workshop ihre Ansichten über Niedrigwasser aus und diskutierten mit den 150 anwesenden Teilnehmern über die Herausforderungen für die Rheinschifffahrt. Die Zielsetzung des Workshops, die Binnenschifffahrt bei der Bewältigung der Herausforderungen von Niedrigwassern zu unterstützen und die Diskussion über Bewältigungsstrategien anzuregen, wurde durch die aktive Mitwirkung hochrangiger Teilnehmer von Industrie, Verwaltung, Flusskommissionen, Universitäten und Forschungseinrichtungen aus sechs europäischen Län-

dern sowie Vertretern der Europäischen Kommission rege unterstützt. Die Vielfalt der Teilnehmer ermöglichte es, die Herausforderungen aus verschiedenen Perspektiven zu beleuchten und bot eine einzigartige Gelegenheit, die Standpunkte aus der Sicht aller wichtigen Akteure der Binnenschifffahrt zu diskutieren.

Abschließend wurde betont, dass es für die Herausforderungen der Binnenschifffahrt bei Niedrigwasser keine Patentlösungen gebe. Um sicherzustellen, dass die Binnenschifffahrt ein zuverlässiger Verkehrsträger bleibt, und eine dauerhafte Verlagerung von der Wasserstraße auf andere Verkehrsträger zu vermeiden, müssen rasch Maßnahmen zur Anpassung der Flotten-, Infrastruktur-, Logistik und Lagerkonzepte sowie zur Einführung digitaler Instrumente ergriffen werden. Die erforderlichen Maßnahmen sind bereits bekannt und verfügbar, doch gilt es jetzt, den ersten Schritt zur Umsetzung zu machen. Die Schlüsselakteure der Binnenschifffahrt sind sich einig, dass dies durch die Bereitstellung von Förder- und Finanzierungslösungen unterstützt werden muss.“

Das ZKR-Reflexionspapier bietet eine sehr gute Diskussionsgrundlage zur Thematik Niedrigwasser, seine Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt und Maßnahmen, die notwendig sind, dass die Binnenschifffahrt weiterhin ein zuverlässiger Verkehrsträger bleibt.

Diese Diskussion gilt es nicht nur für den Rhein und die Rheinschifffahrt zu führen. Die Problematik Niedrigwasser betrifft alle schiffbaren deutschen und europäischen Flüsse.

Auf der 46. Präsidiumstagung und XXIV. Mitgliederversammlung der ERSTU am 24.09.2020 in Dresden führten wir hierüber die Diskussion über das Niedrigwasser und seine Auswirkungen auf die Güter- und Fahrgastschifffahrt und die Binnenhäfen auf/an der Elbe und Oder.

Die Beiträge der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO), der Elbe Allianz e.V., der Kammerunion Elbe/Oder (KEO) und der IHK-Ostbrandenburg zeigten sehr deutlich die Auswirkungen des Niedrigwassers auf die Schifffahrt und die Binnenhäfen.

Verstärkt wurden die Eindrücke durch die Besichtigung des Alberthafens Dresden der SBO und die Fahrt mit dem Fahrgastschiff MS „Gräfin Cosel“ der Sächsischen Weißen Flotte GmbH auf der Elbe.

Weitere Beiträge im vorliegenden „ERSTU NAVIGATOR“ sind Diskussionsbeiträge zum Thema „Niedrigwasser und seine Auswirkungen auf die Schifffahrt“. Sie zeigen Maßnahmen auf, die schnellstens umzusetzen sind, damit durch ein wirksames Wassermanagement und die Anpassung der Schifffahrt an den Klimawandel die Binnenschifffahrt weiterhin eine Zukunft hat.

Quelle:

Protokoll der 46. Präsidiumstagung und XXIV. Mitgliederversammlung der ERSTU, Dresden, 24.09.2020; Reflexionspapier der ZKR vom 17.06.2020.

Umsetzung des GESAMTKONZEPTE ELBE nimmt (nur) langsam an Fahrt auf

Eine gute Nachricht am Anfang: Seit Ende September erholten sich die Wasserstände auf der Elbe, ab Mitte Oktober standen auf der Strecke ab tschechischer Grenze bis Magdeburg gute Abgabebedingungen zur Verfügung. Ein Zeichen dafür, dass die Einschätzung von Experten über die Entwicklung des Wasserdargebotes realistisch sein dürfte. Diese bezeichneten die letzten schlechten Jahre als übliche Perioden, die sich auch in der Vergangenheit in mehrjähriger Folge ereigneten und damit noch keinen Abwärtstrend für die Zukunft bedeuten.



Autor:
Stefan Kunze
Vorstandsvorsitzender
Elbe Allianz e.V.
Foto: Elbe Allianz e.V.

Gleichzeitig wurde dadurch aber auch das Bottleneck der Elb-Strecke 4 (Bereich zwischen Elster- und Saalemündung) sichtbar. In diesem Bereich stehen etwa 30-40cm weniger nutzbarer Fahrrinnentiefe als auf den restlichen Abschnitten zur Verfügung. Mit der Behebung dieses Engpasses würden sich die Schifffahrtsbedingungen bis Magdeburg deutlich verbessern. Vorgesehen ist die Ertüchtigung dieses Bereiches als Teil der Erosionsstrecke im Gesamtkonzept Elbe (GKE).

Nach einem langwierigem Diskussions- und Abstimmungsprozess wurde das GKE als „Strategisches Konzept für die Entwicklung der deutschen Binnenelbe und ihrer Auen“ unter Beteiligung von Wirtschafts- und Umweltverbänden erarbeitet.

Das von der Bundesregierung vorgelegte „Gesamtkonzept Elbe“ hat der Bundestag am Donnerstag, 22. Juni 2017, auf Empfehlung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Kenntnis genommen und dazu eine Entschließung verabschiedet.

Mit der Entschließung fordert der Bundestag die Bundesregierung auf, im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel das Gesamtkonzept Elbe für die Entwicklung der deutschen Binnenelbe nach näherer Maßgabe der Entschließung zeitnah mit entsprechenden Maßnahmen zu unterlegen und diese umzusetzen.

Siehe:

https://www.gesamtkonzeptelbe.bund.de/Webs/GkElbe/DE/GesamtkonzeptElbe/gesamtkonzeptElbe_node.html

Nach fast 4 Jahren Zeit, einmal Bilanz aus Sicht eines Wirtschaftsvertreters zu ziehen.

Im GKE sind auch parallel laufende Prozesse verankert, wie beispielsweise die wasserwirtschaftliche Maßnahmenplanung der Länder (insbesondere zum Hochwasserschutz), die planmäßig umgesetzt wird. Auch einige ökologische Maßnahmen laufen unter der Federführung der Biosphärenreservatsverwaltung Mittelelbe und verbessern den ökologischen Zustand einiger Bereiche deutlich. Nach dem Motto „ökologischer Transport auf einem ökologischen Verkehrsweg“ sind auch diese Maßnahmen von der Wirtschaftsseite gewollt. Als erstes größeres Projekt des GKE steht das Pilotprojekt Klöden (Elb-km 185,5 bis 196,6) im Bereich in der Erosionsstrecke kurz vor dem Baubeginn. In der 11,1 km langen Maßnahme werden zur Eindämmung der Erosion Deiche rückverlegt, Ablagerungen im Deichvorland abgebaggert, Sohlschwelen eingebaut und die Regelungswirkung von Buhnen durch deren Absenkung erhöht. Nach der Fertigstellung der Maßnahme sollen die Anschlussstrecken in den Bereichen Coswig (Anhalt) und Lutherstadt Wittenberg ebenfalls ertüchtigt werden. Mit der sogenannten Streichlinienkorrektur Coswig würde dann auch der o.g. Engpass beseitigt werden. Mit dem Abschluss der vorgenannten Maßnahmen wäre die Elbe ab tschechischer Grenze bis Magdeburg als Verkehrsweg deutlich zuverlässiger nutzbar.

Nach langer Verzögerung bei der Vergabe eines Untersuchungsauftrages für die Ertüchtigung der Reststrecke zwischen Dömitz und Hitzacker (Elb-km 503 bis 521) findet hier eine deutliche Beschleunigung statt. Da in der öffentlichen Verwaltung des Bundes, der Länder und in den Oberbehörden der Bundesanstalten für Gewässerkunde und Wasserbau umfassende Kenntnisse zur Thematik vorliegen, wurde eine AG Reststrecke mit der Ausarbeitung von Lösungsvarianten zur Gestaltung der Reststrecke unter ökologischen und verkehrlichen Aspekten beauftragt. Diese Vorschläge sollen bereits Ende des Jahres zur Diskussion gestellt werden – eine Diskussion, die sicherlich nicht einfach werden wird. Schließlich wird diese Strecke als naturbelassener Teil der Elbe von Umweltvertretern angesehen, ein Status, der auch an diesem Teil der Elbe nicht mehr besteht. Mit einem Baubeginn ist unter Berücksichtigung der gesetzlichen Planungsabläufe sicherlich erst gegen Ende des Jahrzehnts zu rechnen.





Die Umsetzung des GKE nimmt also langsam an Fahrt auf. Eigentlich zu langsam, nicht nur aus Sicht der Wirtschaft. Um eine Beschleunigung des Prozesses anzustreben, sollten aus Sicht der Wirtschaft auch die vielen kleinteiligen Maßnahmen im Rahmen der normalen und gesteigerten Unterhaltung durchgeführt werden. Diese würden zumindest kleine bis mittlere Verbesserungen nach sich ziehen. In diesem Sinne hat die Wirtschaft vorgeschlagen, für den Engpass im Bereich Coswig eine vorfristige Lösung zu prüfen. Damit wäre eine

deutliche Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse kurzfristiger zu erreichen. Eine Lösung, die nicht nur die Schifffahrt entlasten würde, sondern auch wieder Verkehrsverlagerungen ermöglichen könnte.

Die verladende Wirtschaft wartet auf Alternativen zur Straße und zu den hochbelasteten Haupttrassen der Schiene. Deutlich wurde das in den letzten Wochen, in denen sehr schnell wieder Ladungen auf die Elbe kamen. Der vollabgeladene Koppelverband in Dresden-Kaditz Ende September 2020 beweist das Foto.

Schifffahrt auf der Elbe – Koppelverband bei Dresden-Kaditz

Foto: HHM/Kunze



Wir nehmen die Richtung auf!

Das Ziel ist klar: Zufriedene Kunden. Und darum sind wir in alle Richtungen aktiv. Mit einer starken Flotte auf europäischen Gewässern. Und gerne auch von und nach Übersee, denn wir haben beste Verbindungen in alle Welt. Dieses Know-how wissen unsere Kunden zu schätzen. Dass wir außerdem engagiert und zuverlässig,

flexibel und ideenreich sind, ist für sie fast selbstverständlich. Aus logistischer Kompetenz und vertrauensvoller Zusammenarbeit entstanden so Partnerschaften, bei denen der Handschlag noch was zählt.

Rufen Sie an:

+49 (0) 203 804-0



Rhenus Maritime Services GmbH

Krausstraße 1a · D-47119 Duisburg (Ruhrort) · Telefon: +49 (0) 203 804-0 · Telefax: +49 (0) 203 804-211
E-Mail: info.rms@de.rhenus.com · www.rhenus.com

24. Internationales Oder/Havel-Colloquium

Das 24. Internationale Oder/Havel-Colloquium fand am 17.09.2020 in Eberswalde statt. Das vom Verein zur Förderung des Stromgebietes Oder/Havel e.V. organisierte Colloquium widmete sich dem Thema:

„NEUBAU DES SCHIFFSHEBEWERKS NIEDERFINOW-IMPULS FÜR DIE REGIONALE WIRTSCHAFT UND SCHIFFFAHRT?“

Der Colloquiums-Bericht wurde von Prof. Horst Linde, Technische Universität Berlin, herausgegeben. Die Online-Präsentation des 24. Colloquiums basiert auf den EDV-Präsentationen der gehaltenen Vorträge und auf den sprachlich gestrafften Aufzeichnungen der Diskussionsbeiträge (soweit erforderlich, ins Deutsche übertragen). Die Online-Präsentation ist unter www.oderverein.de als Ganzes oder in Teilen abrufbar.

Das Programm beinhaltete folgende Vorträge, die heruntergeladen werden können:

- ▶ **Schiffshebewerke -Hotspots der Industriekultur**
Dr. Eckhard Schinkel / ehem. Westfälisches Industriemuseum Essen, München
- ▶ **Planung + Bau des neuen Schiffshebewerks Niederfinow**
Rolf Dietrich / Wasserstraßen-Neubauamt Berlin
- ▶ **Potentiale für Güter-+ Personenverkehre über das neue Schiffshebewerk**
Ralf Behrens / Wagener & Herbst Management Consultants GmbH, Potsdam
- ▶ **Fahrzeuge + Schiffsbetreiber + Logistik-Anbieter für relevante Verkehre**
Ralf Maehmel / Reederei Ed-Line, Berlin
- ▶ **Häfen + Güterverkehrszentren für relevante Verkehre**
Juliusz Grabowski / Port Authority Sea-Ports Szczecin-Swinoujscie, Szczecin

Podiumsdiskussion: „Zukunftsperspektiven für die regionale Schifffahrt“ mit:

- ▶ **Guido Noack / IHK Ostbrandenburg, Frankfurt (Oder)-Moderation,**
- ▶ **Martin Bock / FGL Handelsgesellschaft mbH, Fürstenwalde,**
- ▶ **Juliusz Grabowski,**
- ▶ **Torsten Kucklick / Rhenus Partnership GmbH, Berlin,**
- ▶ **Dr. Eckhard Schinkel.**

Die Diskussionen nach den Vorträgen und die Podiumsdiskussion wurden im Colloquiums-Bericht zusammengefasst und sind abrufbar.



Teilnehmer
des Colloquiums
Foto: Oderverein



Rolf Dietrich
bei seinem Vortrag
Foto: Oderverein

In seinem Schlusswort führte der Vorsitzende des Vereins zur Förderung des Stromgebietes Oder/Havel e.V., Gerhard Ostwald, aus:

„Sehr geehrte Damen und Herren,

als Vorsitzender des Oder-Vereins darf ich, wie in den Vorjahren, wiederum das Fazit des Colloquiums ziehen. Der Neubau des Schiffshebewerkes Niederfinow und die zu erwartenden Impulse für die Wirtschaft im Allgemeinen und die Schifffahrt im Besonderen waren das Thema.

Die Einführung von Herrn Dr. Schinkel gab uns einen hoch interessanten Einblick in die Entstehung von Schiffshebewerken und endete mit einem eindrucksvollen Blick auf das Hebewerk am Drei-Schluchten-Damm am Jangtse in China, wo die gleiche Technik wie in Niederfinow eingesetzt wird – allerdings in der Dimension einer rund dreifachen Hubhöhe.

Herr Dietrich hob zu Beginn seines Beitrags die Pläne Polens für den Oder-Ausbau besonders lobend hervor, was ich äußerst wichtig fand. Herr Behrens zeigte einerseits die Entwicklung des Verkehrsaufkommens bis 2030 auf, die eine Halbierung des Aufkommens für die Binnenschifffahrt in Berlin / Brandenburg prognostiziert, andererseits aber den Ausblick auf veränderte Rahmenbe-



Altes und Neues Schiffshebewerk Niederfinow

Foto: Oderverein

dingungen, wie den Klimawandel, erweiterte. Herr Maehmel stellte in seinem Beitrag die Probleme der Binnenschifffahrt den erkennbaren Chancen effektiv gegenüber. Für Herrn Grabowski war die EU-Förderung der Häfen Szczecin und Swinoujscie von besonderer Bedeutung. Bei mir blieb die Tatsache im Gedächtnis, dass Swinoujscie als Containerterminal für 2 Mio. TEU Jahresumschlag ausgebaut wird, eine stolze Zahl.

In der Zusammenfassung des Colloquiums darf der Zusammenhang zwischen dem Neubau des Schiffshebewerks und den polnischen Plänen für den Oder-Ausbau nicht fehlen. Für mich überraschend,



Neues Schiffshebewerk Niederfinow

Foto: Oderverein

„Familien-Foto“
der Teilnehmer
des 24. Internationalen
Oder/Havel-Colloquiums

Foto: Oderverein



wurde hier in den Vorträgen eine Beziehung hergestellt, die ich zunächst so nicht gesehen hatte, und die wir als Oder-Verein nur begrüßen können. Abschließend bleibt mir nur noch ein Gedanke, was nach der Verkehrsfreigabe des neuen mit dem alten Hebewerk geschehen wird. Das alte Hebewerk bleibt vertraglich gesichert in Betrieb – doch was dann? Wäre es nicht möglich, das alte Hebewerk mit dem Binnenschifffahrts-Museum Oderberg zu verbinden und ein Brandenburger Verkehrstechnik-Museum zu schaffen? Darüber sollte noch einmal nachgedacht werden.

Ich danke den Referenten für ihre Beiträge, den Dolmetschern für die schwierige Übersetzungsarbeit, und Ihnen, dass Sie heute als Gäste am Colloquium teilgenommen haben. Über das nächste Colloquium im kommenden Jahr werden wir Sie rechtzeitig informieren. Ich wünsche allen – in diesem Tagen besonders wichtig – gute Gesundheit und nach der Besichtigung des neuen Hebewerks einen guten Heimweg. Ich halte es mit Ingo Zamperoni von den „Tagesthemen“ des ZDF: „Bleiben Sie zuversichtlich!“

Im Anschluss an das Colloquium gab es für die Teilnehmer noch die Möglichkeit zur Besichtigung des neuen Schiffshebewerks in Niederfinow mit Raphael Probiesch vom Wasserstraßenneubauamt Berlin.

Die nachfolgenden Bilder und das Titelbild veranschaulichen sehr deutlich die technische Meisterleistung des Schiffshebewerkes in Niederfinow, wenn auch hier der Zeitplan nicht eingehalten wurde.

Über das Colloquium berichtet ebenfalls Christian Knoll in seinem Artikel „Sorge um die Oder-Schifffahrt“, „Binnenschifffahrt“ Nr. 10/2020, Seiten 53-55. Der Beitrag kann ebenfalls eingesehen werden auf der ERSTU-Website www.erstu.com in der Rubrik Aktivitäten Presseecho.

ERSTU dankt dem Verein zur Förderung des Stromgebietes Oder/Havel e.V. für die Organisation und die Durchführung des 24. Internationalen Oder/Havel-Colloquiums als Präsenz-Veranstaltung in den Zeiten der COVID-19 Pandemie und wünscht dem Neuen Schiffshebewerk Niederfinow eine baldige Inbetriebnahme, einen störungsfreien Betrieb und einen regen Schiffsverkehr.

Quelle:

<http://oderverein.de/category/archiv/24-internationales-oder-havel-colloquium/>



**Schubboot mit Leichtern
der HGK Shipping Flotte**

Foto: HGK Shipping

Unter neuer Flagge: HGK Shipping investiert in innovative Flottenentwicklung

Die HGK Shipping hat es sich zum Ziel gesetzt, den europäischen Binnenschiffmarkt in Zukunft entscheidend zu prägen. Als „First Mover“ investiert sie in die Entwicklung und das Design innovativer Antriebe, zukunftsweiser Schiffstypen und neuer integrierter Logistikkonzepte. Erst Mitte des Jahres hatte die Hafens- und Güterverkehr Köln AG (HGK) das größte Binnenschiffverkehrsunternehmen Europas von Imperial Logistics International übernommen. Der Eigentümerwechsel soll nicht nur die eigene Flotte weiter bringen.

Rund 300 Schiffe – inklusive Partikulieren – fahren für die HGK Shipping auf europäischen Wasserstraßen. Das Transportspektrum reicht dabei von flüssigen chemischen Produkten und verflüssigten Gasen über Trokengüter bis hin zu Breakbulk. Ein Team aus über 900 Mitarbeitern und ein eigenes Design-Center kümmern sich um die aktuellen und die künftigen Herausforderungen der verladenden Wirtschaft. Richtig Fahrt kann die Entwicklung aber erst jetzt aufnehmen, unter den neuen Unternehmensfarben Rot und Weiß, erklärt Steffen Bauer, CEO der HGK Shipping Group. „Mit der HGK als neuer Muttergesellschaft können wir uns wieder entfalten und entwickeln. Unter dem vorherigen Eigentümer war dies nur noch sehr bedingt möglich.“

Nachhaltiger, moderner, agiler

Die Integration der Binnenschiffahrtssparte in die HGK wird noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Die Strategie zur Unternehmensentwicklung beruht dabei auf fünf Säulen, die den Erfordernissen des Marktes begegnen: Differenzierung, Operational Excellence, Employer Branding, Nachhaltigkeit sowie Innovation & Digitalisierung. Generell geht es darum, nachhaltiger, moderner und agiler zu werden. Die Kompetenzen für einzelne Branchen sollen dabei weiter ausgebaut, Kernprozesse optimiert, die Arbeitgebermarke der HGK Shipping gestärkt und Emissionen reduziert werden. Zudem will sich HGK Shipping als innovativer Taktgeber in der Binnenschiffahrtsbranche positionieren, als sogenannter „First Mover“ für Schiffstechnik und Digitalisierung.

Innovationen aus dem eigenen Design-Center

Mit der Übernahme hat die HGK auch ein eigenes Design-Center erhalten, das eine hohe Innovationskraft mitbringt. Ins Leben gerufen wurde diese – für ein klassisches Binnenschiffverkehrsunternehmen – im Markt einzigartige Abteilung für Schiffsdesigns vor rund zwei Jahren von CEO Steffen Bauer. Das Team aus Schiffsbauingenieuren erstellt Konzepte und Designstudien unter anderem für alternative Antriebslösungen und neue Schiffstypen.

Ein Beispiel ist die Entwicklung eines Niedrigwasser-Gastankschiffs mit diesel-elektrischem Hybrid-Antrieb. Das Schiff hat dank optimierter Bauart des Schiffskaskos einen minimalen Tiefgang. So bleibt es auch bei Kleinwasserereignissen auf dem Rhein lange einsatzfähig, kann den kritischen Pegel bei Kaub selbst bei einem Wasserstand von nur 25 Zentimetern passieren und damit auch bei Extremwittersituationen wie 2018 eine Grundversorgung der Warenempfänger sichern. Der Hybridantrieb des Gastankschiffes reduziert die Emissionen.

Ein weiterer Erfolg war der Umbau der ehemaligen „MV Bornholm“ zum Liquid Chemical Tanker „MV Amadeus Titanium“. Die HGK Shipping Group ließ den Dry Bulk Coaster an die spezifischen Anforderungen des Chemieherstellers Covestro anpassen, für den das Schiff inzwischen im europäischen Short-Sea-Verkehr im Einsatz ist. Das Küstenmotorschiff wurde mit vier Spezialtanks ausgestattet und kann jetzt rund 2.000 Tonnen Salzsäure oder Natronlauge transportieren. Im Vergleich zu einem Neubau, der 18 bis 24 Monate in Anspruch nimmt, war dies eine zeiteffiziente und auch ökonomische Lösung.

Ein drittes Projekt ist die Zusammenarbeit mit Ineos. Dieser Kunde hat für die Versorgung seiner eigenen Ethylen-Cracker-Anlage in Köln mit Butan aus dem ARA-Gebiet vier Gasschiffe bauen lassen, die inzwischen von HGK operativ betrieben werden. Das Fleet Management der HGK, in welchem auch das Design-Center organisiert ist, hat Ineos dabei die komplette Organisation rund um den Bau der Schiffe abgenommen: die gesamte Planung und Konzeption der Schiffe inklusive der Ladungsbehälter, die Baubegleitung an den Werften sowie die anschließende Registrierung und Versicherung.



Synthese-12:
Chemietankschiff der
HGK Shipping Flotte

Foto: HGK Shipping

Wasserstoffstrategie für die Binnenschifffahrt

Auch Wasserstoff ist ein zentrales Thema der HGK Shipping. Nicht nur das Design-Center beschäftigt sich dort mit Lösungen rund um den Energieträger der Zukunft. Es wurde eigens ein Kompetenzteam aufgebaut, um die Wasserstoffstrategie des Binnenschiffahrtsunternehmens voranzutreiben und weiterzuentwickeln. Es geht dabei um innovative Brennstoffzellenantriebe, aber auch um Wasserstoff als Transportgut zur Versorgung anderer Industrien. Steffen Bauer ist sich sicher: „Wir müssen jetzt tätig werden, damit wir mit der Industrie auf Augenhöhe bleiben und ihr die passenden Lösungen anbieten können, sobald sie benötigt werden. Das ist die Triebfeder und Motivation hinter unserem Engagement. In jedem Fall sind wir gut aufgestellt und hegen starke Ambitionen, in diesem Bereich die Technologieführerschaft am Markt der Transportdienstleister zu erlangen.“

LRG-Gas 89:
Gastankschiff der HGK
Shipping Flotte

Foto: HGK Shipping

Schon jetzt ist HGK Shipping in unterschiedlichen Wasserstoff-Projekten aktiv, auch in Zusammenarbeit mit Kunden und anderen Unternehmen aus der Binnen-



schifffahrt. Ein Beispiel dafür ist die Mitwirkung an der Entwicklung, Realisierung und Praxiserprobung des Kanalschubbootes ELEKTRA mit emissionsfreiem und lärmschutzorientierten Antriebskonzept, das über die Einspeisung gasförmigen Wasserstoffs und eine Kombination aus Brennstoffzellentechnologie und Akkumulatoren mit der notwendigen Energie versorgt wird. Ein anderes Beispiel ist die Beteiligung an dem Projekt RhZine (Rhine Hydrogen Integration Network of Excellence), das den Aufbau einer Infrastruktur zur Wasserstoffversorgung in den Rheinhäfen zwischen Köln und Rotterdam bis 2030 fördert.

Digitalisierung und Automatisierung

Digitale Projekte haben bei der HGK Shipping ebenfalls eine hohe Priorität. Dabei geht es nicht einfach um Tracking und Tracing, es geht um Transparenz, Optimierung von Prozessabläufen und die Vernetzung entlang der Lieferkette. So arbeitet das Team des Binnenschiffahrtsunternehmens aktuell an der Weiterentwicklung des Transportmanagementsystems und an einer KI-basierten Planung, einer Vorhersage von Wasserpegeln mittels Predictive Analytics sowie an der Visualisierung der kompletten Supply Chain. Dazu zählen Elemente wie Real Time Tracking, ETA Prognose und Loadingslotmanagement. Zudem wird der Einsatz von Wasserdrohnen zur Inspektion von Schiffen weiterentwickelt. Darüber hinaus ist die HGK Shipping an Tests zum teil- und vollautonomen Fahren beteiligt, zum Beispiel im Albert-Kanal oder im Projekt AutoBin im westdeutschen Kanalsystem gemeinsam mit u.a. der DST.

Quo Vadis HGK Shipping?

Die Kölner Muttergesellschaft unterstützt diesen Prozess auf allen Ebenen und schafft damit beste Voraussetzungen für die zukunftsweisende Entwicklung und Positionierung der HGK Shipping. Dabei bietet die Gruppenstruktur selbst einen weiteren Vorteil. Hier ist unter einem Dach alles vertreten, um den Kunden integrierte Logistik aus einer Hand bieten zu können: die Häfen, die Schiffe, die Bahn, der Straßentransport und schließlich der Umschlag und die Logistik-Dienstleistungen. Die Zusammenarbeit der Tochterunternehmen soll in nächster Zeit noch weiter verfeinert werden.

„Wir müssen uns als Unternehmen und generell als Verkehrsträger ein Stück weit neu erfinden, um am Markt und im Wettbewerb mit Bahn und Lkw künftig bestehen zu können“, resümiert CEO Bauer. „Auch als Marktführer können wir nicht alleine bestehen. Wir übernehmen hier gerne die Rolle des ‚First Mover‘. Unsere Konzepte können dabei als zukunftsweisende Trends und Marktstandards dienen. Dennoch müssen alle mitziehen, um die Binnenschifffahrt sicher und erfolgreich in die Zukunft zu führen.“

Russland – wichtiger Handelspartner für den Hamburger Hafen

Hamburg ist in vielerlei Hinsicht mit Russland verbunden – sei es logistisch, politisch oder kulturell. Besonders St. Petersburg spielt für Hamburg eine große Rolle, da sich hier der Haupthandelshafen befindet. Seit 1957 sind die Städte durch eine Städtepartnerschaft verbunden, die auch durch die enge Zusammenarbeit der Häfen freundschaftlich gepflegt wird.



Autor:
Ingo Egloff
Foto: Achim Multhaupt

Hamburg ist für den Verkehr mit Russland eine wichtige Drehschleife. Zwischen dem Hamburger Hafen und Russland verkehren regelmäßig 13 Schifffahrtslinien, die neben St. Petersburg beispielsweise auch Kaliningrad anlaufen. Auf diesen Strecken hat der Verkehr in den letzten Jahren erheblich zugenommen.

Außerdem ist der Hamburger Hafen auch mit dem Hafen von Ust-Luga verbunden, wo der Hamburger Terminalbetreiber Eurogate Anteile besitzt. Auch der neue Hafen Bronka in der Nähe von St. Petersburg wurde mit Hamburger Hilfe geplant und gebaut. Der Hafen Bronka hat im Vergleich zu anderen russischen Terminals einen großen Vorteil durch den direkten Tiefwasserzugang. Zudem liegt er außerhalb des städtischen Gebietes von St. Petersburg, sodass weder Entwicklung noch Betrieb durch infrastrukturelle oder ökologische Faktoren eingeschränkt werden.

Nicht nur auf klassischen Wegen verbunden

Im Jahr 2019 wurden zwischen Hamburg und Russland rund 399.000 TEU (20-Fuß-Standardcontainer) an Ladung transportiert. Russland ist damit der größte Handelspartner Hamburgs im Schiffsverkehr in Europa. Weltweit liegt Russland dabei auf Platz 4 nach China, den USA und Singapur. Darüber hinaus ist Russland im Mas-

Fluessiggutumschlag im Hamburger Hafen

Foto: HHM-Michael-Lindner



sengutbereich ein wichtiger Partner des Hamburger Hafens. Hier liegt die Russische Föderation mit über 12 Millionen Tonnen bei den Hamburger Handelspartnern sogar auf Platz 2. Insbesondere Kohle und Erz, sowie in den letzten Jahren auch Öl, werden über hier umgeschlagen.

Neben der klassischen Verbindung auf dem Seeweg pflegt der Hamburger Hafen auch in anderen Bereichen wichtige Beziehungen mit Russland. Partnerschaften mit Rosmorport, Rosatom, der Admiral Makarow-Universität und weiteren Institutionen, sowie den Häfen Bronka und Wyborg, mit Firmen wie Transcontainer und dem Hafenprojekt in Astrachan PLC Kaspj sind einige Beispiele, wie Hafen Hamburg Marketing sich für die starke Verbindung einsetzt. Darüber hinaus kooperieren auch die Zollverwaltungen Hamburgs und der Russischen Föderation.

Firmen wie Hamburg Port Consulting arbeiten außerdem eng mit russischen Partnern zusammen und unterstützen bei maritimen Projekten wie der Entwicklung des Hafens Bronka oder einem neuen Projekt in Astrachan.

Hamburg ist auch an neuen Projekten interessiert

Das Projekt der nördlichen Seeroute (NSR), die Europa und Asien durch das arktische Meer verbinden soll, ist schon lange ein wichtiges Thema in der internationalen Schifffahrt. Bisher war die Umsetzung klimabedingt nicht möglich. Durch sich verändernde Bedingungen könnte sich das allerdings bald ändern und die Nutzung des Seewegs soll laut Expertenmeinungen bis 2030/2040 ermöglicht werden.

Der Seeweg zwischen Hamburg und Shanghai würde durch die Nordroute auf etwa 14.000 Kilometer verkürzt werden, während der Weg über den Suezkanal etwa 20.000 Kilometer lang ist. Diese Entwicklung wäre für Hamburg besonders spannend, da der Hafen Hamburg der erste in der Nordrange wäre, der auf diesem Wege angefahren werden könnte.

Zuvor gilt es jedoch, sich den neuen Herausforderungen dieses Projektes zu stellen. So werden laut Expertenmeinungen Spezialschiffe mit einer hohen Eisklasse benötigt sowie Eisbrecher zur Begleitung der Konvois. Zudem würde die Größe dieser Schiffe durch die gegebene Wassertiefe begrenzt.

Deshalb ist diese Option zurzeit für viele Reedereien (noch) nicht interessant. Auch Umweltfaktoren spielen hier eine Rolle.

Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM) begrüßt es, dass Rosatom Cargo inzwischen sehr konkret über die Möglichkeiten der Umsetzung einer ständigen Verbindung über die nördliche Seeroute spricht und plant, die Route mit eigenen Schiffen zu befahren. Auch, dass neue Eisbrecher gebaut wurden und weitere geplant werden, stimmt die Marketingorganisation des Hamburger Hafens optimistisch.

Die Umweltproblematik hat Rosatom erkannt und arbeitet aktiv an Lösungen. Für HHM ist die Aussage von Präsident Putin von großer Bedeutung, dass bei der Entwicklung der nördlichen Gebiete die Fragen des Umweltschutzes und der Rechte der Ureinwohner im Fokus stehen und bei allen Maßnahmen berücksichtigt werden müssen.

Der Norden Russlands: Reich an Rohstoffen

Darüber hinaus sind die nördlichen Gebiete Russlands sehr reich an Rohstoffen wie z.B. Gas, Öl und Metallen, deren Abbau mit wärmeren Temperaturen leichter wird. Gleichzeitig werden beim Auftauen von Permafrostböden weitere Probleme auftauchen, beispielsweise die vermehrte Freisetzung von Methan. Diesen Klimaveränderungen kann die Russische Föderation nicht allein entgegenreten und muss daher auf die Unterstützung anderer Staaten, wie Deutschland, setzen. Auch hier sind die vielfältigen Verbindungen zwischen Hamburg und Russland von großer Bedeutung.

Länder, wie Japan, Südkorea und selbst Dubai und China haben die Chancen bei der Förderung von Rohstoffen für sich erkannt, Verträge abgeschlossen oder sich bereits engagiert. So fahren die Tanker von Cosco dort beispielsweise schon LNG (Liquid Natural Gas) ab. Aber es geht nicht nur um die Ausbeutung der Rohstoffe, sondern auch um die Entwicklung der Region und das gemeinsame Lösen von Problemen. Das ist Chance und Herausforderung zugleich. Es kann für alle Seiten eine win-win-Situation daraus entstehen. Und es wäre gut, wenn deutsche Partner dabei wären.

Hamburg und Astrachan

Ein weiteres Projekt, das für Hamburg und Deutschland interessant ist, ist die Entwicklung eines Hafens in Astrachan am Kaspischen

Meer. Auch wenn Hamburg auf den ersten Blick wenig mit Astrachan zu tun hat, ist das Projekt wichtig für den Hafen und eröffnet neue Perspektiven. Erstens könnten Hamburger Firmen mit ihrer Expertise hier helfen, wie die Firma Hamburg Port Consulting (HPC) die schon bei der Realisierung des Hafens Bronka unterstützt hat. Zweitens sind Logistik-Beziehungen und Lieferketten heute global zu betrachten. Drittens kommt eine Bahnlinie ins Spiel, die als Nord-Süd-Verbindung das Kaspische Meer mit Moskau und St. Petersburg verbindet und dabei mehrere wichtige russische Industriegebiete tangiert. Außerdem kann diese Bahnlinie die heute selbständigen ehemaligen Sowjetrepubliken mit anbinden und selbst Verbindungen bis nach Indien einbeziehen. Eine solche Logistikkette ist dann auch für Hamburg interessant, da Hamburg mit seinen weit über 100 Schifffahrtslinien in alle Welt als Hub für Waren agiert, die aus Russland kommen und weiter verteilt werden sollen.

Hinterlandverbindungen und Kombierter Verkehr

Darüber hinaus ist Hamburg als größter Eisenbahnhafen Europas mit mehr als 1300 wöchentlichen Verbindungen in alle Teile Europas auch für den europäischen Landtransport interessant.

Überhaupt sind die Verkehre, die mehrere Transportmöglichkeiten kombinieren, stärker zu betrachten. Auch hier gibt es Unternehmen, die Waren mit der Eisenbahn aus China transportieren und sowohl Grenzkontrollen zur EU als auch das Umspuren der Waggons von der russischen auf die europäische Breite umgehen wollen. Hier werden dann beispielsweise Waren über den Hafen Kaliningrad in Richtung Hamburg oder Rostock verschifft.

Das alles zeigt, dass Hamburg in vielfältiger Weise in die Logistikwege von und nach Russland eingebunden ist.

KREUZFAHRTEN IN RUSSLAND

MOSKAU-ST. PETERSBURG-UGLITSCH-KISCHI-JAROSLAVL-ASTRACHAN-WOLGOGRAD-KOSTROMA


MOSTURFLOT
 COMPANY

TEL. +7 495 2218070 FAX. +7 495 2218069
 MAIL. [INFO@MOSTURFLOT.COM](mailto:info@mosturflot.com) [WWW.MOSTURFLOT.COM](http://www.mosturflot.com)

Shortseashipping 2021 und darüber hinaus

COVID-19 hat uns alle vor ungeahnte Herausforderungen gestellt und Vieles abverlangt. Aber in einer Krise gibt es fast immer auch gute Nachrichten, in diesem Fall: Die Schifffahrt ist auch in dieser Krise ein äußerst zuverlässiges und belastbares System. Passend zu dieser Erkenntnis kann gehofft werden, dass auch die EU-Kommission dem Shortseasektor wieder mehr Bedeutung beimisst, lag das Interesse der Verkehrspolitik der EU-Kommission in den letzten Jahren doch stärker auf den multimodalen Verkehren insgesamt. So wurde beispielsweise 2018 von der seinerzeitigen EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc zum „Year of Multimodality“ erklärt.

Europa

In den 90er Jahren stand der Kurzstreckenseeverkehr weit oben auf der Agenda der europäischen Verkehrspolitik. Im Zuge dieses Interesses bildeten sich die ersten Shortsea Promotion Center (spc), 2001 beispielsweise das deutsche. Das deutsche spc ist Mitglied im European Shortsea Network (ESN), einem Zusammenschluss von momentan 18 Shortsea Promotion Centern. Traditionell wird die Präsidentschaft analog zur EU-Ratspräsidentschaft vergeben. Aktuell liegt dieses Amt beim deutschen spc. Das ESN vertritt die Interessen gegenüber der DG Move der EU-Kommission. Gespannt werden wir verfolgen, was am 09. Dezember 2020 vorgestellt wird, wenn die EU-Kommission ihre „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität“ präsentieren will. Lt. dem DVZ Brief Ausgabe Nr. 47 vom 19. November 2020 werden darin die Zuwachsziele für die Binnen- und Kurzstreckenschifffahrt mit 25 und 50 Prozent benannt. Um den Bahn- und den Schifftransport zu stärken, will die Kommission bis 2030 dafür sorgen, dass diese preislich mit dem Straßengüterverkehr konkurrieren können. Der Bau von multimodalen Umschlagterminals soll mit EU-Fördermitteln und einer Anpassung der Beihilferegeln unterstützt werden. Schon im letzten Weißbuch „Verkehr“ der EU-Kommission wurde die Aussage getätigt, dass 30 Prozent des Straßengüterverkehrs über 300 km bis 2030 auf andere Verkehrsträger wie Eisenbahn und Schiffsverkehr verlagert werden sollten und mehr als 50 Prozent bis 2050!

Rund ein Drittel des innereuropäischen Güteraufkommens wird heute schon über den maritimen Transport bewegt. Für die deutschen Seehäfen liegt der Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs bei rund 60 Prozent am Gesamtumschlag lt. dem Bundesamt für Güterverkehr (BAG).



Foto: Michael Lemvig Olsen



Autor: **Markus Nölke** Foto: Privat
**Geschäftsführer/Managing Director
 Chairman European Shortsea
 Network (ESN)
 ShortSeaShipping Inland Waterway
 Promotion Center (SPC)**

Die Bedeutung zugewiesen werden. Wir sagen, dass der Kurzstreckenseeverkehr Vorreiter und Innovationstreiber ist und davon profitiert schlussendlich die globale Schifffahrt. Die Zeiten einseitiger Antriebsstoffe sind vorbei. War es anfangs der Wind und dann die Kohle, geht auch das Zeitalter des Schweröls vorbei.

Angefangen bei den Emission Control Areas (ECA), die in küstennahen Gebieten liegen und der damit verbundenen Notwendigkeit in neue Technologien für Treibstoffe, Antriebe etc. zu investieren. Alles hat seinen Ursprung im Shortseasektor und findet dort zuerst Anwendung. Schifffahrt braucht einen Energiemix, denn die Anforderungen der Schiffstypen und Fahrtgebiete sind ganz unterschiedlich. Ein RoRo Schiff im Linienverkehr kann je nach Einsatzgebiet gut Hybrid- und Flettner-Technologie einsetzen. Ein Teil der Routen von Scandlines eignen sich beispielsweise dafür und Scandlines nutzt diese Optionen auf der Route Rostock – Gedser, genauso wie die Hybrid-Technologie. „Investition in Flettner-Rotor lohnt sich“. Das ist das Ergebnis der Testphase eines ECOFlettners der seit 2018 auf der „Fehn Pollux“ der EMS Fehn Group im Einsatz ist ebenfalls ein Flettner Rotor eingebaut worden. Wer hätte gedacht, dass der Windantrieb wieder eine wichtige Rolle spielen wird und zwar in doppelter Hinsicht. Als Energieträger für die Produktion von Wasserstoff und als direkter Antrieb (Flettner).

Passend dazu veröffentlichte der Tägliche Hafenbericht (THB) in

seiner Ausgabe vom 02. Dezember 2020, dass der dänische Reederei-Konzern DFDS bis zum Jahr 2027 eine Ro-Pax Fähre in den Dienst stellen möchte, deren Hauptmotoren nur noch mit Antriebsenergie aus der Brennstoffzellen-Technologien erzeugt werden. Der Treibstoff der Zukunft ist dabei „grüner Wasserstoff“, der wiederum dank des mittels gewaltiger Offshore-Wind-



Foto: EMS Fehn Group

Klima

Nicht nur die transportierten Mengen und die Erkenntnis der Krisentauglichkeit des Systems Wasserstraße heben die Bedeutung des Sektors hervor, sondern der Faktor „Klimaschutz“ wird immer bestimmender. Ein Beleg dafür ist das Pariser Klimaschutzabkommen, aber vor allem das am 11. Dezember 2019 von der Präsidentin der Europäischen Kommission Ursula von der Leyen vorgestellte Konzept des „Green Deal“, mit dem Ziel, bis 2050 die Netto-Emissionen von Treibhausgasen auf null zu reduzieren und Europa damit als ersten Kontinent klimaneutral zu gestalten.

Die International Maritime Organization (IMO) sagt, dass Schifffahrt das umweltfreundlichste Transportmittel ist, gemessen an der transportierten Tonnage.

Wohl wahr. Trotzdem: Es ist noch Luft nach oben, denn das Ziel lautet „Zero Emission“. Hier muss dem Kurzstreckenseeverkehr wieder eine gro-

kraft-Anlagen gewonnenen Stroms umweltfreundlich produziert werden kann. Die geplante „Hydrogen Ferry“ soll künftig zwischen den beiden skandinavischen Hauptstädten Kopenhagen und Oslo unterwegs sein, so der THB.

Die vielgepresene LNG Lösung ist gut, aber nicht die einzige und auch nur eine Brückenlösung. Besonders die Coaster in der Trampschiffahrt und vor allem Fluss-See Schiffe sind oft in Regionen unterwegs, in denen die Infrastruktur nicht immer gut ausgebaut ist. Die aktuellen Diskussionen um den Verbrennungsmotor sind irreführend, denn der Verbrennungsmotor ist nicht per se das Problem. Es kommt halt auf den Treibstoff an. Viele andere Projekte der Reedereien im Kurzstreckenseeverkehr sind wie wir gerne sagen im Fluss. Ein weiterer Beleg dafür ist die Order von mittlerweile fünf umweltfreundlichen Schiffen der „Hanse Eco Short Sea Coaster“ von Rhenus-Arkon-Shipinvest (siehe Titelbild). Die Schiffe beruhen auf den neusten Entwicklungen in Bezug auf Umweltschutz, Digitalisierung und Design.

Der Kurzstreckenseeverkehr hat also viele Facetten und daher braucht dieser einen Energiemix. Diese Erkenntnis muss sich auch in der nationalen und europäischen Förderpolitik widerspiegeln. Dann braucht die Schifffahrt jedenfalls keine Bedenken vor dem Ziel „Zero Emission“ haben und kann damit einen Beitrag liefern, die politischen und gesellschaftlichen Klimaziele zu erreichen. „Zero Emission“ ist ein anspruchsvolles, aber realistisches Ziel. Auf jeden Fall ist Shortseashipping als Vorreiter und Pionier dabei!

Corona und die Folgen

Da wir auf eine deutliche Verbesserung der Corona Situation im nächsten Jahr hoffen dürfen, nehmen auch die Diskussionen über die Folgen und Konsequenzen immer mehr Fahrt auf. Bezüglich der möglichen langfristigen Folgen taucht immer wieder die Frage auf, ob sich z. B. Ladungsströme verändern werden. Dazu gibt es mittlerweile einige Einschätzungen. Die jüngste findet sich in der aktuellen Reederstudie von PwC wieder, die Ende November 2020 vorgestellt wurde.

Auszug aus der Pressemitteilung: Corona-Pandemie könnte Handelsströme nachhaltig verändern

Beim Blick in die Zukunft gehen die Entscheider (aus 95 befragten Reedereien) mehrheitlich davon aus, dass Kurzstreckenverkehre wieder zunehmen werden und so regionale Verkehre an Bedeutung gewinnen.

Es ist jedoch umstritten, ob es sich bei der erwarteten Regionalisierung um ein Strohfeuer oder eine nachhaltige Entwicklung handelt. 46 Prozent der Entscheider glauben, dass sich der Trend nach dem Ende der Coronakrise wieder umkehrt. Diese Einschätzung ist vor allem bei Entscheidern größerer Reedereien verbreitet, während Entscheider aus kleineren Reedereien eher mit einer nachhaltigeren Regionalisierung und Verschiebung von Handelsströmen rechnen.

In einer Presseerklärung anlässlich der Vorstellung der Studie sagt Dr. André Wortmann, Leiter des Maritimen Kompetenzzentrums bei PwC Deutschland: „Eine Verschiebung von Handelsströmen würde nicht zwangsläufig mit einem Rückgang der Transportvolumina einhergehen. Es ist aber nicht auszuschließen, dass von einer Verlagerung auf Kurz- und Mittelstrecken eher der Straßen- und Schienen-gütertransport profitieren würde – zu Lasten der Seeschifffahrt. Dennoch kann diese Entwicklung eine Chance für die Reedereien darstellen, die ihren Schwerpunkt im Kurzstreckentransport haben.“

Und dazu sei an dieser Stelle noch einmal an das Ziel der neuen EU-Strategie erinnert.

„Um den Bahn- und den Schifftransport zu stärken, will die Kommission bis 2030 dafür sorgen, dass diese preislich mit dem Straßen-güterverkehr konkurrieren können“. Dann würde die geäußerte Einschätzung von Dr. Wortmann, dass eher Straße und Schiene profitieren würden, nicht eintreten. Aber PwC sieht dies ja auch als Chance für den Shortseasektor. Ich kann das nur unterstützen.

Vielleicht auch ein spannendes Thema für die nächsten ShortSeaShipping Days, auf denen wir dann hoffentlich mit etwas Abstand auf die Auswirkungen der Coronapandemie zurückblicken können. Die für den März dieses Jahres geplanten ShortSeaShipping Days konnten leider aufgrund Corona nicht stattfinden.

Um den Folgen möglichst weit auszuweichen, finden die nächsten ShortSeaShipping Days nun am 23. und 24. März 2022 wieder in Lübeck statt.



Über das spc:

Das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (spc) ist ein nationales Kompetenz-Center zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs und der Binnenschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten. Aufgabenschwerpunkt des spc ist die neutrale Beratung von Verladern und Spediteuren. Im Vordergrund steht dabei die Vermarktung der Potenziale auf den Wasserstraßen. Dadurch soll zum einen ein Beitrag zur Entlastung des Verkehrsträgers Straße geleistet und zum anderen an einer besseren Vernetzung der Wasserstraße in die multimodale Transportkette mitgewirkt werden. Weitere Arbeitsinhalte sind die Unterstützung von Ausbildung und Öffentlichkeitsarbeit. Als Öffentlich-Private Partnerschaft (ÖPP) wird das spc getragen vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), den Bundesländern Baden-Württemberg, Bayern, Bremen, Hamburg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Sachsen-Anhalt und Schleswig-Holstein, den Fachverbänden der Branche sowie Unternehmen aus Schifffahrt, Hafen, Logistik und Verladerschaft. Aktuell zählt das Kompetenz-Netzwerk über 60 Fördermitglieder. ERSTU und spc verbindet eine jahrelange sehr gute Zusammenarbeit.

Vita des Autors Markus Nölke:

Geboren 1969 in Bremerhaven, kam Nölke durch den Beruf seines Vaters, der Kapitän beim Norddeutschen Lloyd und später 25 Jahre Hafenkaptän und Leiter der Hafenbehörde in Bremerhaven war, mit der Schifffahrt in Verbindung. Beruflich zog es Markus Nölke dann nicht an Bord, aber das Umfeld reizte ihn und so erlernte er den Beruf des Speditionskaufmanns. Nach fast zwanzig Jahren im internationalen Speditions-geschäft mit dem Schwerpunkt Übersee-verkehr wechselte Nölke im Juni 2010 als Geschäftsführer zum Verein zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs e.V. dem Träger des ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (spc). Aktuell ist Nölke bis zum 31. Dezember 2020 auch Chairman des European Shortsea Network (ESN).

HACKATHON von De Vlaamse Waterweg nv (DVW) zu SMART SHIPPING



Der Schifffahrt stehen in den nächsten Jahrzehnten wesentliche Veränderungen bevor. Dies betrifft auch die Binnenschifffahrt. Hierfür sind Ideen, Optimismus und Begeisterung gefragt. Damit dies sich in Lösungsansätzen für die vor uns stehenden Aufgaben und in konkreten Projekten widerspiegeln kann, organisierte De Vlaamse Waterweg nv am 26. und 27. November 2020 einen HACKATHON zu SMART SHIPPING.

Das Interesse hierfür war groß. 215 Teilnehmer aus 15 Ländern nahmen an dem HACKATHON teil.

Was ist ein HACKATHON?

Ein Hackathon (Wortschöpfung aus „Hack“ und „Marathon“) ist ursprünglich eine kollaborative Soft- und Hardwareentwicklungsveranstaltung.

Ziel eines Hackathons ist es, innerhalb der Dauer dieser Veranstaltung gemeinsam nützliche, kreative oder unterhaltsame Softwareprodukte herzustellen oder, allgemeiner, Lösungen für gegebene Probleme zu finden. Die Teilnehmer kommen bei Hackathons üblicherweise aus verschiedenen Gebieten und Branchen. Sie bearbeiten ihre Projekte häufig in funktionsübergreifenden Teams. Hackathons haben immer ein spezifisches Thema oder sind technologiebezogen.

Themenstellung des HACKATHONS

DVW organisierte einen „Hackathon“ um Lösungen für die 4 folgenden Probleme zu finden:

1. Wie kann ein automatisiertes Binnenschiff sicher eine Schleuse passieren, wenn sich keine Person an Bord des Schiffes befindet?
2. Welche Kommunikationswege müssen implementiert sein, um eine sichere Navigation zwischen einem automatisierten und konventionellen Binnenschiff zu ermöglichen?

3. Wie kann ein Korridor sowohl für ein automatisiertes und ein konventionelles Binnenschiff geplant werden?
4. Wie sollte der Staat neue Technologien integrieren und ihren Betrieb zu einem optimierten Transportmanagement organisieren?

Hierzu sollten Lösungsansätze gefunden werden, die visionär sind und gleichzeitig in der Praxis umgesetzt werden können. Ziel dabei ist es, das Potenzial von Smart Shipping in der Zukunft besser ausschöpfen zu können.

Der HACKATHON zeigte auch, welchen Stellenwert die Binnenschifffahrt in Belgien, den Niederlande und in vielen anderen Ländern hat. Vielfach wird aber die Rolle der Binnenschifffahrt und ihr Potenzial unterschätzt.

In Flandern gibt es zum Beispiel rund 1000 km schiffbare Binnenwasserstraßen, auf denen jährlich mehr als 70 Millionen Tonnen transportiert werden. Hier ist aber immer noch viel Kapazität verfügbar, die nicht ausreichend genutzt wird, um die Mobilitäts- und ökologischen Transportprobleme in Flandern zu verbessern. Eine der Innovationen, die dieses Potenzial nutzen könnten, ist Smart Shipping.

Unter Smart Shipping, intelligenter Schifffahrt, in der Binnenschifffahrt versteht man sowohl den optimierten als auch den standardisierten Datenaustausch zwischen Schiffen, Infrastruktur und dem Wasserstraßenmanagement für die Navigation mit autonomen/automatisierten Schiffen. Auf dieses letzte Element konzentrierte sich dieser Hackathon.

Wenn wir uns die Automatisierung in anderen Modi des Transports und insbesondere in LKWs ansehen, sehen wir, dass unterschiedliche Anstrengungen unternommen werden, um alles vollständig autonom zu machen. Dieser Trend beruht auf der Tatsache, dass die Effizienz, die durch teilweise automatisierte Aufgaben erzielt wird, im Vergleich zu den zusätzlichen Risiken begrenzt ist (z.B. Aufmerksamkeitsdefizit in halbautonomen Fahrzeugen).

Dies ist im Binnenschifffahrtssektor und im maritimen Bereich völlig anders, da ein enormes wirtschaftliches Potenzial erreicht werden kann, wenn eine Person ein Schiff fernsteuern könnte.

Dies wird die Binnenschifffahrt kostengünstiger machen, was zu einer wettbewerbsfähigeren Position gegenüber Schiene und Straße führen und eine weitere Verlagerung des Verkehrsmodells bewirken würde.

Obwohl dies vielversprechend klingt und in Flandern und Westeuropa bereits verschiedene Tests laufen, stehen noch viele Arbeiten und Diskussionen in „stürmischer See“ bevor. Der HACKATHON soll hier helfen bei einigen Problemen ruhigere Fahrwasser zu erreichen.



Daher forderte „De Vlaamse Waterweg nv“, die „Antwerp Management School“ und „EY“ die Teilnehmer heraus, ihr Talent auf den Tisch zu legen und gemeinsam mit den Teilnehmern aus 15 Ländern das Potenzial von Smart Shipping auszuschöpfen.

Zu den Partnern bei der Organisation, einschließlich ERSTU, zu den teilnehmenden Unternehmen und Universitäten dieses internationalen HACKATHON zu Smart Shipping zählten:

A hackathon is all about bringing together the correct corporations and co-creating the future

Partners	Corporates	Universities

Jury Members

Maes
Operational Director at De Vlaamse Waterweg

Sofie Pauwelyn
Smart Shipping Project Manager at De Vlaamse Waterweg

Robert Cool
CEO at Seafar

Spstaale
Innovation manager at the Port of Antwerp

Sattler
Delegated to the European Commission

van Herzele
Executive Director at EY

Rommens
Global segment Lead Belgium and Luxembourg Google



Jetzt gilt es, über die Ergebnisse des HACKATHON zu informieren und die vielversprechendsten Ideen weiterzuentwickeln sowie diese mit Projekten in der Praxis umzusetzen.

Auf der Website <https://smartshipping-hackathon.com/> sind weitere Informationen erhältlich.

Bei Fragen wenden Sie sich bitte an die RIS/Smart Shipping-Projektleiterin des DVW, Ann-Sofie Pauwelyn, die mit ihrem Team den HACKATHON excellent vorbereitet und durchgeführt hat.



Kontaktdaten:

e-mail: Ann-Sofie Pauwelyn
Ann-Sofie.Pauwelyn@vlaamsewaterweg.be
www.vlaamsewaterweg.be

Im "ERSTU Newsletter" Nr. 04/2020 (Englische Ausgabe) Dezember 2020 wird Ann-Sofie Pauwelyn über die Ergebnisse des HACKATHON zu Smart Shipping informieren.

ERSTU dankt De Vlaamse Waterweg und dem Team RIS/Smart Shipping für die Initiative der Organisation des HACKATHON zu Smart Shipping. Hier wurden Wege aufgezeigt, wie die Junge Generation, gepaart mit dem Erfahrungsschatz der Moderatoren und Experten aus der Praxis, für die Zukunft der Binnenschifffahrt Lösungen erarbeiten kann und diese Ideen in die Praxis umsetzt. Dies bringt Länder, die das Potential, den Elan und den Optimismus der Jungen Generation für die Entwicklung der Binnenschifffahrt nutzen, voran.

Die Praxis zeigt aber auch, welcher steiniger Weg noch vor uns liegt, welche Gesetze und Anordnungen es noch den Innovationen anzupassen gilt, damit die moderne Technik, die Digitalisierung etc. auch in der Binnenschifffahrt überall eingesetzt werden kann.

Die Leistungen der Teams und ihre Begeisterung für die Schifffahrt aus allen Teilen der Welt beim HACKATHON zu Smart Shipping stimmt für die Zukunft der Binnenschifffahrt optimistisch.

Quelle:

<https://smartshipping-hackathon.com/>; Beobachtungen der ERSTU beim virtuellen HACKATHON zu Smart Shipping am 26./27.11.2020

INLAND WATERWAY TRANSPORT (IWT)

pays an important contribution to deliver the future policy, mobility and climate goals

Effect of COVID 19 on the sector

Inland Waterway Transport in 2020 heavily suffered from the consequences of the COVID-19 pandemic. Although the international carriage of goods was not endangered and IWT as vital sector remained providing its services, the passenger- and cruising sector from the beginning of COVID-19 came to a stand still and the other segments are heavily affected by the crisis. This is equally the case in the field of River

Sea Shipping. The socio-economic impact of the crisis is vast and will have a long-term impact on the sector. At the same time inland waterway transport is in full transition to attract new market segments, increasing its modal share and adapt to climate change. This requires a lot of flexibility, creativity and financial effort from the sector.

EBU has been in close and intense contact with the European Commission and the River Commissions to mitigate the consequences of the pandemic for the sector as much as possible

and to allow the sector continuing to sail on European rivers. IWT is considered as vital sector for the supply of the European society and economy. It was therefore crucial to guarantee free movement of goods and crew members in Europe and to support the sector in its recovery after COVID-19.

Recovery and Green Deal

To mitigate the negative impact on the sector EBU called for an EU wide recovery strategy to overcome the economic crisis and to keep up with the future European policies, in particular the Green Deal. EBU previously welcomed the European Commission's Green Deal which aims to reduce transport emissions by shifting a substantial part of the freight carried by road to inland waterway transport (IWT) and rail. IWT has a huge modal shift potential on the entire European network of waterways and already today has very low CO2 emissions compared to road. It can substantially contribute to deliver the Green Deal. The Green Deal however must take into account the huge impact of the crisis on the sector.

EBU therefore welcomed the Recovery and Resilience Facility (RRF) and supports the aim of a new EU Strategy on Sustainable and Smart Mobility. The Inland waterway sector is characterised by small and medium sized enterprises using vessels and engines with a long lifespan, for which access to funding is a barrier. Investments in new technology are very high and dedicated funding schemes for barge owners at European level are lacking. Therefore this new instrument is considered as unique chance for dedicated funding of the IWT sector in combination with national funding programs.

Ministerial Conference under German EU Presidency: "Inland Waterway Transport – key to deliver the Green Deal"

The German Federal Minister of Transport and Digital Infrastructure Andreas Scheuer on 20 November 2020, in cooperation with the European Barge Union, organized a Ministerial Conference to highlight the potential of IWT. He invited Commissioner for Transport Adina Vălean as well as numerous colleagues to support the IWT industry, in particular in the increase of its modal share and greening efforts.

Minister Scheuer and Commissioner Vălean emphasised the important role IWT plays in the entire supply chain of the European society and industry. IWT already today has an excellent sustainability record and is known for its energy efficiency. The European Commission's "Green Deal" will entail major challenges in the years ahead, but also great opportunities for the inland navigation industry and shippers.

The German EU Council Presidency aimed to draw attention to what IWT has already contributed Europe-wide to making freight and passenger transport more climate- and environment-friendly. On the other hand, it became clear that European and national support will be needed to cope with the greening challenges as defined in the EU Green Deal.

Commissioner Vălean in this respect pointed to the European Recovery and Resilience Facility, with a budget of over 500 billion. This should support Member States to support inland waterway transport related investments, both in economic and in environmental interest and contribute to make the sector more resilient to future shocks.

IWT as enabler to deliver the Green Deal

EBU in the coming year will strongly focus on promoting the potential of the IWT and River Sea Shipping (RSS) sector. Shifting higher volumes to inland waterway transport and River Sea shipping can substantially contribute to realise the European Green Deal. The IWT and RSS sector is prepared to take over much higher volumes and to substantially increase its share in the coming years. To materialise the benefits of IWT and RSS in line with the EU and global objectives sector needs a clear strategy, program and concrete implementation instruments are needed.

EBU therefore calls for a dedicated programme as a joint effort by the European Commission, Member States, River Commissions and stakeholders as a follow up of the NAIADES PROGRAMME for 2021-2027. This should be backed by a concrete action program.

To accelerate the development and deployment of greening solutions Member States are expected to support the sector with funding out of the RECOVERY & RESILIENCE FACILITY. The objective should be to come to a win/win situation in which recovery of the IWT sector leads to a sustainable development.

The Inland Waterway Transport sector is ready to deliver the EU Green Deal, however counts on the European Commission Parliament and Member States to support it in the setup of a robust greening programme.

November 2020

The European Barge Union (EBU) is the European association representing the inland navigation freight and passenger carrying industry on a Pan-European level. Its members are the national associations of barge owners and barge operators as well as (international) associations in the field of inland navigation and related areas.

EBU's mission is to contribute to the development of a sustainable and efficient Pan-European transport system via a larger share of inland waterway transport.

www.ebu-uenf.org



Author: **Theresia Hacksteiner**
Secretary General of EBU
Photo: EBU

DEIN HAFEN

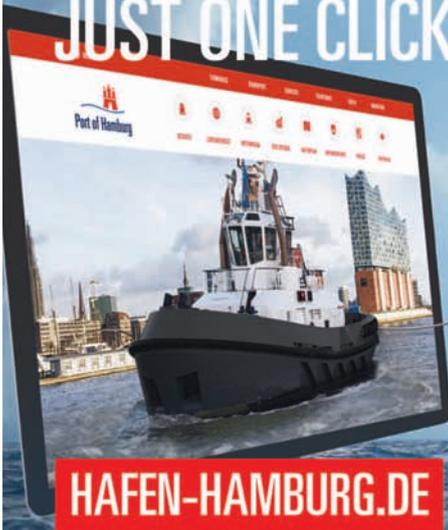
JUST ONE CLICK AWAY.

 PORTOFHAMBURG

 HAFENHAMBURG

 PORTOFHAMBURG

 PORTOFHAMBURG



HAFEN-HAMBURG.DE

Hafen Hamburg Marketing e.V.
Pickhuben 6, 20457 Hamburg, Deutschland
Telefon: +49 40 377 09-0
E-Mail: info@hafen-hamburg.de



Driving Innovation

Say hello to Europe's leading inland shipping company for innovative waterway supply chains for chemical, gaseous and dry products.

HGK
SHIPPING

Follow us



www.hgk.de

