

**Kontakt:**

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 34 06 08 55 3

presse-boeb@binnenhafen.de

**Bilderdownload:**

www.binnenhafen.de/presse

■ **Vermarktungsaktivitäten für das System Wasserstraße**

## **Die Kraft des Wassers**

**„Stell' dir vor, die Wasserstraße hat eine Menge Potenzial – und keiner weiß es.“ So beurteilt Christian Betchen, Project Manager beim „ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center“ (SPC) die Situation der deutschen Wasserstraßen und deren Reputation bei großen Teilen der verladenden Wirtschaft. Das soll sich ändern – auch und gerade mit Hilfe des SPC.**

Das „ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center“: Warum der englische Name? „Der Exportweltmeister Deutschland verdankt seinen Status einer leistungsfähigen und grenzüberschreitenden Logistik – und Binnenschifffahrt ist nun mal häufig grenzüberschreitend“, erläutert Christian Betchen. Zu der leistungsfähigen Logistik gehört auch das SPC. Das SPC ist ein Public Private Partnership des Bundes und sechs Bundesländern sowie 24 Institutionen und Unternehmen aus den Bereichen Schifffahrt und Häfen, eingebunden in das European Shortsea Network, ein europäisches Netzwerk an Promotion Centern. Viele beteiligte Stellen also, die womöglich den Brei verderben könnten? Nein, sagt Christian Betchen entschieden. Einerseits steckt hinter dem SPC ein kleines, schlagkräftiges Team – andererseits hat das SPC über die zahlreichen Träger auch Zugriff auf einen großen Pool an Fachwissen. Allein der BÖB als Gründungsmitglied repräsentiert 81 Häfen mit 109 Standorten. Seit der Gründung 2001 hat das SPC bereits einige Großprojekte gestemmt. Insgesamt wurden über 290 Millionen Tonnenkilometer Fracht von der Straße auf die Wasserstraße verlagert. In 2006 wurde das Ergebnis der fünf Vorjahre sogar verdoppelt, ein deutlicher Beleg der größeren Personalressourcen des SPC.

Bei seinen Aktivitäten setzt das SPC auf Praxisnähe und harte Fakten, berichtet Christian Betchen: „Ein Beispiel: Wir haben für das nordrhein-westfälische Umweltministerium ein Konzept erstellt, wie die Sturmschäden in den nordrhein-westfälischen Wäldern nach dem Orkan Kyrill schnellstmöglich beseitigt werden könnten.“ Schlüsselbaustein des Konzeptes war die Verknüpfung der Verkehrsträger Wasserstraße, Schiene und Straße. Betchen: „Industrie- und Handelsunternehmen fordern immer öfter eine größere Verkehrsträgernetzung. Genau das voranzutreiben ist einer der Schwerpunkte unserer Arbeit. Wir vom SPC konnten beim Kyrill-Projekt unter Beweis stellen, dass wir wissen, wovon wir sprechen, wenn wir die Wasserstraße und deren stärkere Einbindung in die Transportketten promoten.“

### **Stärkere Integration der Wasserstraße in bestehende Transporte**

Genau diese zunehmende Integration und Verzahnung der unterschiedlichen Verkehrsträger steht auch 2007 im Mittelpunkt der Aktivitäten des SPC. Im Rahmen eines Drei-Stufen-Konzeptes werden namhafte Großverlader und Logistikunternehmen zusammengebracht. In diesen Gesprächsrunden sollen Wünsche abgefragt und Konzepte erarbeitet werden, um das System Wasserstraße noch stärker in die bestehenden Transportketten einzubinden. Betchen: „Die bestmögliche Ausnutzung

Das „ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center“ (SPC), betrieben vom Verein zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs e.V., Hamburg, ist ein Public Private Partnership des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), der Bundesländer Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Schleswig-Holstein sowie Reedereien, Spediteuren, Hafenumschlagbetrieben, Häfen, Schiffsmaklern und der Binnenschifffahrt. Ziel des SPC ist, Industrie, Handel und Spedition für die europäische Küsten- und Binnenschifffahrt zu sensibilisieren und gemeinsam mit Verladern und Dienstleistungsunternehmen intermodale Logistikkonzepte zu entwickeln. Das SPC verfolgt keine kommerziellen Interessen und ist zu strikter Neutralität verpflichtet.

### **Wortweiser**

Tonnenkilometer: transportierte Masse in Tonnen (t) mal zurückgelegte Wegstrecke in Kilometern (km)

**Kontakt:**

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 34 06 08 55 3

presse-boeb@binnenhafen.de

**Bilderdownload:**

[www.binnenhafen.de/presse](http://www.binnenhafen.de/presse)

der Systemvorteile und Ressourcen aller Verkehrsträger ist auch als Reaktion auf die anhaltende Laderaumknappheit unaufschiebbar.“

Flankierend dazu tritt das SPC auch für die Fort- und Weiterbildung von Logistikern ein: Bereits im Jahr 2006 wurden an verschiedenen deutschen Bildungseinrichtungen für zukünftige Logistikfach- und Führungskräfte Vortragsreihen über den nassen Verkehrsträger organisiert. „Verkehrsträger-übergreifendes Fachwissen kommt in der Fort- und Weiterbildung noch zu kurz“, meint Betchen. „Im vergangenen Jahr haben wir viel Zuspruch auf unsere Vortragsreihe erhalten. Dieses Jahr geht es weiter.“ Ein weiterer Schwerpunkt: die Aktivitäten des SPC mit den Industrie- und Handelskammern. Auch den dortigen Verkehrsausschüssen sind die Vorteile des Systems Wasserstraße vielfach noch unbekannt. „Vor dem Hintergrund der aktuellen Umweltschutzdiskussion ist es natürlich wichtig, dass die Logistik auf der Wasserstraße als Alternative stärker in den Fokus rückt“, so Betchen. „Ich bin zuversichtlich, dass wir mit unserer Mischung aus praxisrelevanten Informationen und lösungsorientierten Konzepten viel für die Häfen und die Binnenschifffahrt tun können.“



Hinter dem SPC steckt ein kleines schlagkräftiges Team (v.l.) Christian Betchen, Georg Waischnor, Karim Tönnes. (Bild: SPC)

**Aus der Praxis: Aufräumarbeiten nach Kyrill**

Der Orkan Kyrill fällte im Januar 2007 allein in Nordrhein-Westfalen zwölf Millionen Kubikmeter Holz – die durchschnittliche Jahresholzernte in NRW liegt bei etwa 4,5 Millionen. Jede Menge Holz, das nun rasch raus muss aus den sturmgebeutelten Wäldern, andernfalls drohen Borkenkäferbefall und Fäulnis. Das Problem: Die vorhandenen Transportkapazitäten reichen längst nicht aus, um das Sturmholz wegzuschaffen. Das SPC entwickelte im Auftrag des nordrhein-westfälischen Umweltministeriums ein Lösungskonzept. Wichtigster Baustein darin: die Kapazitäten der Binnenhäfen und Wasserstraßen.

Erster Schritt des Konzeptes ist, die Baumstämme aus den am stärksten betroffenen Gebieten herauszuholen. Dies soll möglichst rasch geschehen, bevor der Borkenkäfer zu nagen beginnt. Die Bäume werden zu den am nächsten gelegenen Binnenhäfen transportiert und dort – zweiter Schritt – produktgerecht gelagert und für den Weitertransport per Binnenschiff oder Bahn vorbereitet.

„Um überhaupt der Menge des Sturmholzes Herr zu werden, müssen alle Verkehrsträger in den Abtransport eingebunden werden“, berichtet Christian Betchen. Als Knotenpunkt für die Verkehre boten sich die Binnenhäfen aus verschiedenen Gründen an: Zum einen laufen dort alle Verkehrsträger zusammen. Weiterhin ist am Hafen in der Regel ausreichend Entwicklungsfläche, um das ganze Holz produktgerecht zu lagern. Das war nötig, da auch die Binnenschifffahrt nicht die freien Kapazitäten hat, um auf einen Schlag zwölf Millionen Kubikmeter Holz wegzutransportieren.

„Das Beispiel Kyrill zeigt, dass bei derart großen Projekten nur ein Zusammenspiel aller Verkehrsträger erfolgversprechend ist“, so Betchen. „Die manchmal unterschätzten Binnenhäfen und Wasserstraßen können in diesen ganzheitlichen Konzepten ihre Stärken – Kapazität, Lagerung und problemlose Massenguttransporte – voll ausspielen.“