

Die Binnenschifffahrt wird künftig wieder eine wichtige Rolle als Verkehrsträger spielen - daran besteht für viele Experten kein Zweifel. Denn zum einen will die Europäische Union (EU) den Anteil alternativer Verkehrsträger bis zum Jahr 2050 um 50 Prozent im Vergleich zu 2005 steigern. Zum anderen stehen viele Großstädte durch die immer weiter steigende Anzahl von Pkw und Lkw auf den Straßen bereits heute kurz vor dem Verkehrskollaps.

Da könnten die Bundeswasserstraßen Entlastung schaffen. Deren Netz umfasst in Deutschland gesamt 7.476 km Binnenwasserstraßen. Das ist ein Bruchteil des Bundesfernstraßennetzes, das dem BMVI zufolge eine Länge von 51.033 km hat (zuzüglich Landes- und Staatsstraßen mit rund 87.000 km). Einen großen Vorteil haben die Wasserstraßen jedoch: Stau gibt es höchstens vor defekten Schleusen.

Das Binnenschiff der Zukunft fährt eigenständig, denn auch die wasserseitigen Verkehrsträger haben ein Zukunftsproblem; es mangelt ihnen ebenso wie den LKW-Fahrern an Nachwuchs. „Wir müssen Binnenschifffahrt neu denken“, betonte Jürgen Alberding, Geschäftsführer der Alberding GmbH, zum offiziellen Start eines Projektes zum autonomen, digitalen Schiffsverkehr auf der Spree-Oder-Wasserstraße (DigitalSOW). Sechs Partner - darunter das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) und die TU Berlin - wollen bis 2023 erarbeiten, wie praktikable, sichere Konzepte zur Versorgung der Städte sowie zur Entsorgung von Abfall aussehen könnten. Gefördert wird das Projekt vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit rund 4,2 Millionen Euro.

Dabei hatte das Land Brandenburg die Spree-Oder-Wasserstraße (SOW) bereits beschrieben. „Im Bundesverkehrswegeplan wird die SOW in der aktuellen Version als Nebenwasserstraße geführt“, be-



KI übernimmt: Autonome Binnenschiffe könnten eine Antwort auf Straßenstaus sein. Christian Masilge (kl. Bild, links) von der Schiffbau-Versuchsanstalt Potsdam (SVA) steuert via Computer einen Prototypen im Becken I des Berliner Westhafens mit schwimmenden Reflektoren zwecks Hinderniserkennung.



SCHIFF, DIGITAL UND INTELLIGENT, SUCHT...

Die Binnenschifffahrt wird zunehmend autonomer. Unter anderem durch Projekte auf der Spree-Oder-Wasserstraße und dem Dortmund-Ems-Kanal werden Transporte mit digital überwachten Verkehrsträgern getestet.

VON ANN-CHRISTIN WIMBER

richtet Robert Schumann, Leiter des Referats für Förderangelegenheiten, Binnenschifffahrt und Logistik am Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg, während des Kick-Offs. Für Nebenwasserstraßen ist kein weiterer Ausbau vorgesehen. Der Grund: Die Schiffe würden immer größer werden, weshalb auch die Schleusen angepasst werden müssten. Das würde sich nach Meinung des Landes nicht rentieren. Schumann freut sich sichtlich über den Start des Projekts auf der angeblich unrentablen Wasserstraße. „Den kleinen, intelligenten Binnenschiffen gehört die Zukunft“, sagt er.

Die Transportschiffe von morgen werden dem Konzept zufolge emissionsfrei unterwegs und deutlich kleiner sein als die heutigen Binnenschiffe. Sie sollen palettierte Waren ebenso zu Kunden bringen wie Güter, die etwa von Fahrradkurieren weiterverteilt werden könnten. Die Konzipierung eines solchen Transportschiffs ist jedoch nur ein Baustein des Testfeldes. Es muss eine Leitzentrale samt Infrastruktur entstehen, die die Schiffe lenkt und die landseitigen Dienste koordiniert. Wichtig sind natürlich auch die präzise Bestimmung der Position des Schiffs sowie Programme zum automatisierten Manövrieren.

„Das dichte Wasserstraßennetz in Berlin-Brandenburg, die Anbindung an rund 20 Logistik-Standorte sowie die direkte Nähe zu Handel und Industrie machen die SOW zu einem idealen Testfeld“, erklärte Marcel Lohbeck, Geschäftsführer des Vereins für europäische Binnenschiffe und Wasserstraßen e.V. Der Verein ist ebenfalls Partner des Projekts. Und Lohbeck ist in Doppelfunktion auch Geschäftsführer des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB). Lesen Sie hierzu auch gern das ausführliche Interview mit Marcel Lohbeck im DVZ Magazin No. 1 / März 2021 auf den Seiten 6 bis 10.

PROJEKT IN NRW

Nicht nur in Berlin-Brandenburg sehen Verkehrsexperten die Zukunft

des Transports auf Wasserwegen. Auch Nordrhein-Westfalen - wo bereits 25 Prozent aller Güter mit dem Binnenschiff transportiert werden - fördert gemeinsam mit dem Bund bereits seit 2019 den Aufbau eines „Versuchs- und Leitungszentrums Autonome Binnenschiffe“ auf dem Dortmund-Ems-Kanal. Federführend ist hier das Duisburger Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme (DST). Zu den Projektpartnern gehören die Universität Duisburg-Essen sowie die RWTH Aachen. Auf dem südlichen Abschnitt des Kanals, vom Dortmunder Hafen bis zur Schleuse Waltrop, soll ab dem kommenden Jahr das automatisierte Fahren getestet werden - also die selbstständige Fahrt eines Schiffs unter Kontrolle einer an Bord anwesenden Person. „Wir unterstützen das Testfeld Rhein-Ruhr, da wir in der Automatisierung der Binnenschifffahrt großes Potenzial sehen, die Wettbewerbsfähigkeit des Systems Wasserstraße zu stärken“, erklärt Matthias Simons, Leiter des Bereichs Verkehr & Logistik an der IHK Niederrhein. Seiner Meinung nach wird das automatisierte beziehungsweise autonome Fahren künftig nicht mehr von den Kanälen wegzudenken sein. „Damit begegnen wir zum einen dem Fachkräftemangel und modernisieren gleichzeitig das Berufsprofil. Zum anderen senkt diese Art des Transports die Kosten - so könnten auch kleinere Gütermengen auf dem Wasserweg zu ihren Bestimmungsorten gelangen.“ Des Weiteren erhöhe das autonome Fahren die Sicherheit auf den Straßen. Es könnten sich durch die digitale Verknüpfung der Häfen sogar neue Dienstleistungen entwickeln. Simons wünscht sich auf allen Binnengewässern mehr autonome oder automatisierte Fahrzeuge. „Binnenschiffe sind die einzigen Verkehrsträger, die noch Kapazitäten haben“, ist er überzeugt. ■

Ann-Christin Wimber ist Fachjournalistin mit Sitz in Barsbek

Autonom auch auf See



„Yara Birkeland“ Das Containerschiff des norwegischen Düngemittelherstellers Yara wurde im Dezember letzten Jahres in der norwegischen Werft Vard Brattvåg fertiggestellt. Das 80 Meter lange, emissionsfreie Schiff soll im küstennahen Verkehr zwischen zwei norwegischen Häfen eingesetzt werden und befindet sich im Testbetrieb.



„Nellie Bly“ Der autonome Schlepper startete am 30. September von Hamburg aus zu einer rund 1.000 Seemeilen langen Testfahrt. Das von der niederländischen Werft Damen Shipyards entworfene und gebaute Schiff wird von der Zentrale von Sea Machines Robotics in den USA überwacht, hat aber noch Personal an Bord.

CAPT in Kiel Das Projekt Clean Autonomous Public Transport will Möglichkeiten für autonome und umweltschonende Fährlinien auf der Kieler Förde entwickeln.

Nachhaltigkeit, Digitalisierung, Nachwuchssorgen und nicht zuletzt Bindeglied in der Lieferkette: Die Binnenhäfen spiegeln die Megathemen der Logistikwelt wider. An ihnen führt kein Weg mehr vorbei.

Nº 5 / NOVEMBER 2021
WWW.DVZ.DE

Hidden Champions Binnenhäfen

