

## **Leitbild**

**Der Verein zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs e.V.**

**Für eine starke Wasserstraße**

### **Allgemeines**

Der Verein zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs ist ein nationales Kompetenz-Center. Zweck des Vereins ist die Förderung des Kurzstreckensee- und Binnenschiffsverkehrs im Rahmen multimodaler Transportketten. Als Öffentlich-Private Partnerschaft (ÖPP) wird der Verein getragen vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), den Bundesländern Baden-Württemberg, Bayern, Freie Hansestadt Bremen, Freie und Hansestadt Hamburg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Sachsen-Anhalt und Schleswig-Holstein, Fachverbänden der Branche, Kammern sowie Unternehmen aus Schifffahrt, Hafen, Logistik und Verladerschaft.

Der Satzungsweg des Vereins soll insbesondere verwirklicht werden durch den Betrieb eines ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center Deutschland (spc) zur Werbung für Shortsea- und Binnenschiffsverkehre im Rahmen multimodaler Transportketten. Im Vordergrund steht dabei einen Beitrag zu leisten, den Anteil wassergebundener Verkehrsträger am Transportaufkommen zu stärken und zur Erreichung der festgeschriebenen Klimaziele beizutragen.

Zu den Aufgaben des spc Deutschland zählen u.a.:

- a) Organisation und Durchführung von Fachveranstaltungen (Messen, Kongresse etc.) in unterschiedlicher Form (Präsenz-, Hybrid- und Digitalveranstaltungen)
- b) Die Teilnahme an Fachveranstaltungen (Messen, Kongressen etc.)
- c) Alle gängigen Aktivitäten der Werbung und des Marketings
- d) Ausbildungs- und Berufswahlaktivitäten
- e) Initiieren, Bearbeiten und Koordinieren von Projekten sowie die Erarbeitung von Handlungsempfehlungen im Hinblick auf die starke Nutzung des Systems Wasserstraße

Ferner sollen u.a. die systemischen Rahmenbedingungen analysiert und in diesem Bereich die Mitglieder, Politik und Verwaltung in beratender Funktion unterstützt werden.

### **Ausgangslage**

Der Güterverkehr ist in den letzten Jahrzehnten stark gewachsen, insbesondere auf der Straße. Die Gründe dafür sind vielfältig: die Größe des Straßennetzes, die Flexibilität und vor allem die niedrigen Frachtraten für LKW-Transporte sind dafür verantwortlich. Die Wahrnehmung des Verkehrsträgers Wasserstraße ist deutlich geringer als die des LKW. Die politischen Entwicklungen im Zuge des Mauerfalls haben zu einer zentraleren Lage Deutschlands in Europa geführt. Aus diesen beispielhaften Gründen resultiert ein einseitiger Modal Split, mit einem Güteranteil von über 70 Prozent auf dem Verkehrsträger Straße, circa 19 Prozent auf der Schiene und rund 8 Prozent auf der Binnenwasserstraße.

Die vorhandene Straßeninfrastruktur ist durch dieses Wachstum an vielen Stellen übermäßig stark belastet, mit der Folge teurer Instandhaltungs- und Neubaumaßnahmen. Dies gilt insbesondere für Brückenbauwerke. Prognosen gehen von einem weiteren Wachsen des Güterverkehrs aus. Klima und Umweltaspekte haben sich zu einem zentralen Grund entwickelt, für eine ausgewogenere Nutzung der Verkehrsträger zu sorgen. Im Gegensatz zu anderen Sektoren steigen die Emissionen im Verkehrssektor weiter an. Mehr Güterverkehr auf den Wasserstraßen und Schienenwegen ist ein nationales und europäisches Ziel der Verkehrspolitik. Mit den Masterplänen Binnenschifffahrt und Schienengüterverkehr auf nationaler Ebene werden Maßnahmen und Ziele beschrieben, wie ein Anteil der Binnenschifffahrt von 12% und der Schiene von 25% am Modal Split zu erreichen ist. Die jüngst veröffentlichte „Sustainable and Smart Mobility Strategy“ der Europäischen Kommission nennt das Ziel bis 2050, die Emissionen im Verkehrssektor um 90% zu reduzieren. Der Anteil der Binnen- und Küstenschifffahrt am innereuropäischen Güterverkehr soll danach im Vergleich zu 2015 bis 2030 um 25% und bis 2050 um 50% steigen. Der Schienengüterverkehr soll im Vergleich zu 2015 bis 2030 um 50% steigen und eine Verdoppelung bis 2050 erreichen. Deutschland verfügt mit einem Wasserstraßennetz von über 7.300 km, leistungsfähigen See- und Binnenhäfen, KV-Terminals und rund 40.000 km Schienennetz grundsätzlich über gute Voraussetzungen für mehr Güterverkehr auf Wasserstraße und Schiene. Schifffahrt ist schon heute, gemessen an der transportierten Tonnage, das umweltfreundlichste Verkehrsmittel. Trotzdem muss die Umweltfreundlichkeit weiter gesteigert werden mit dem Ziel „Zero Emission“.

## **Positionierung / Handlungsfelder / Ziele**

Aufgabenschwerpunkte des spc sind die neutrale Beratung zur Hebung von Potenzialen für die Wasserstraße und die multimodale Transportkette und deren Vernetzung mit dem Gewerbe. Ferner sollen u.a. die systemischen Rahmenbedingungen hinsichtlich der Fragestellung analysiert werden, warum Verlader und Spediteure die Wasserstraße nicht oder wenig nutzen. Auf Basis dessen werden u. a. diverse Netzwerkveranstaltungen organisiert, um dort mit den beteiligten Akteuren dies zu thematisieren. Die gewonnenen Erkenntnisse werden den Mitgliedern, der Politik und Verwaltung im Rahmen der Gremiensitzungen als beratender Beitrag mitgeteilt. Arbeitsinhalte zur Werbung werden über die gängigen Werkzeuge des Marketings und der Promotion umgesetzt. Mit Informationsarbeit soll eine Markttransparenz gewährleistet werden. Ausbildungs- und Berufswahlaktivitäten erweitern das Aufgabenspektrum.

### **Wir wollen eine stärkere Wahrnehmung des Systems Wasserstraße / (multimodale Verkehre)**

Dies soll erreicht werden durch breit gestreute Marketing- und Promotion Aktivitäten (Werbung), die alle Möglichkeiten des modernen Marketings beinhalten und dabei die Vorteile, Chancen und Potenziale der Wasserstraße prägnant hervorheben.

### **Wir wollen, dass der Verkehrssektor seinen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leistet.**

Dies soll durch eine möglichst starke Nutzung des Systems Wasserstraße, für die das spc wirbt, erreicht werden. Das System bietet, insbesondere unter dem Aspekt der transportierten Mengen, eine hohe Effizienz, worauf das spc im Rahmen seiner Aktivitäten hinweist.

### **Wir wollen, dass der Verkehrsträger Wasserstraße gleichberechtigt am Wettbewerb beteiligt wird.**

Dies soll erreicht werden durch eine Stärkung der Akteure des Systems und damit eine gesteigerte Wettbewerbsfähigkeit. Im Dialog mit Branchenverbänden und deren Mitgliedern aus der verladenden Wirtschaft werden Potenziale gehoben und mit dem Gewerbe vernetzt. Ein höherer Anteil des Verkehrsträgers Wasserstraße am Modal Split und eine effizientere Transportkette, die alle Verkehrsträger gleichberechtigt einschließt, soll Emissionen des Verkehrssektors verringern und stark belastete Straßenverkehrsadern entlasten.

### **Wir wollen, dass junge Menschen schon zu Beginn des Berufsweges erfahren, dass das System Wasserstraße leistungsfähig ist.**

Dies soll erreicht werden durch Gastvorträge des spc an Berufs- und Hochschulen sowie Bildungseinrichtungen mit logistischem Bezug über wassergebundene und

multimodale Logistik. Der Verein ergänzt das Bildungsangebot durch eine dauerhafte Bereitstellung einer Praktikantenstelle am Dienstsitz in Bonn.

In den Lehrplänen zur Ausbildung für Spedition und Logistik sollen Inhalte über die Binnen- und Küstenschifffahrt mehr Gewicht erhalten und möglichst prüfungsrelevant werden.

**Wir wollen, dass die Branche im Wettbewerb um die Ressource Personal gestärkt wird.**

Dies soll erreicht werden durch die Beteiligung an Berufswahlmessen zusammen mit Mitgliedern und die jugendaffine Bereitstellung von Informationen über Berufsbilder. Ausreichend qualifiziertes Fachpersonal ist eine Grundvoraussetzung für die erfolgreiche Verlagerung und Durchführung von Transporten auf der Wasserstraße und im multimodalen System.

**Wir wollen, dass die Potenziale des Systems transparent dargestellt werden.**

Dies soll erreicht werden durch eine intensive Informationsarbeit mit dem Verein als zentraler Ansprechpartner für alle Beteiligten an der Transportkette.

**Wir wollen die Akteure der gesamten Transportkette vernetzen.**

Dies soll erreicht werden durch eine intensive Zusammenarbeit mit Branchenvertretern, Verbänden, Institutionen auf Bundes- und Landesebenen sowie Bildungs- und Forschungseinrichtungen. Daher engagieren wir uns mit einer aktiven Mitarbeit auch in Arbeitskreisen, Ausschüssen und Gremien.

### **Umsetzung / Arbeitsweise / Ausblick**

Die Finanzierung des Vereins erfolgt durch Mitgliedsbeiträge und Zuwendungen. Ziel ist es, weitere private und öffentliche Mitglieder zu gewinnen und die erfolgreiche Arbeit fortzusetzen.

Sitz des Vereins ist Hamburg. Am Dienstsitz in Bonn sind derzeit 4 Mitarbeiterinnen- / Mitarbeiter tätig.

Aktuell hat der Verein zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs e.V. rund 60 Mitglieder.

Der Vorstand führt die Geschäfte des Vereins und überträgt die administrative, organisatorische und fachliche Leitung des Teams und der Aktivitäten an den Geschäftsführer.

Das spc ist ein Netzwerk, welches den Anspruch hat, alle Beteiligten an der Transport- und Logistikkette einzubinden, sowohl im Mitgliederkreis als auch in den Aktivitäten.

***VFKSV Verein zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs e.V.,***

***Hamburg***

***spc ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center, Bonn***

---

Kernziele des Vereins sind es, durch die unter Positionierung / Handlungsfelder / Ziele genannten Aktivitäten, einen Beitrag für die Stärkung und eine stärkere Wahrnehmung und Präsenz der Branche des multimodalen Systems Wasserstraße zu leisten.

Die Aufgabenschwerpunkte und Ergebnisse werden im Rahmen von unterschiedlichen Veranstaltungsformaten, wie z. B. Forum Sondertransporte, Themenabende, Fach- und Netzwerkveranstaltungen, ShortSeaShipping Days, Messen etc. präsentiert.

Beschlossen auf der Mitgliederversammlung am 22.Juni 2023