

BINNENHÄFEN FORDERN SCHUTZ FÜR STANDORTE



Die Rolle der Binnenhäfen in der Stadt der Zukunft war das tragende Thema der Jahrestagung des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) in Karlsruhe. Binnenhäfen sind in ihrer bedeutenden Funktion als Umschlagspunkte des Güterverkehrs und als Zentren für Industrie, Gewerbe und Handel unverzichtbar.

Gleichzeitig suchen Städte nach Räumen für Wohnen und Dienstleistungen und nehmen dabei auch Häfen und ihr Umfeld ins Visier. Nicht immer sind alle gegenseitigen Interessen und Ansprüche einfach auszugleichen.

Rainer Schäfer, Präsident des BÖB, machte in seiner Eingangsrede deutlich: „Wir werden uns immer wieder auf allen Ebenen der Politik für faire Rahmenbedingungen in den Binnenhäfen einsetzen. Die Balance muss wieder hergestellt werden und wo nötig die Häfen den Schutz und Vorrang bekommen, den sie für ihre Funktion benötigen. Dazu gehören auch Perspektiven für eine nachhaltige Entwicklung der alternativen Verkehrsträger und damit Fairplay im Gütertransport.“

Aus der Erfahrung der letzten Zeit formulierte Schäfer die Forderung an Bund, Länder und Kommunen: „Die Bundesregierung sollte in der kom-

menden Legislaturperiode einen ‚Entwicklungsplan Alternative‘ Verkehrsträger“ verabschieden. Es macht keinen Sinn, Masterpläne für Schienengüterverkehr und Binnenschifffahrt nebeneinander zu fahren und am Ende realisieren zu müssen, dass sich beide Verkehrsträger im Güterverkehr gegenseitig die Gütermengen wegnehmen. Wir wünschen uns einen ernstesten, gut überlegten und integrierten Ansatz für die alternativen Verkehrsträger im Güterverkehr inklusive ihrer Knotenpunkte.“

Besondere Sorgen machen den Binnenhäfen die zunehmenden Nutzungskonflikte in den Städten zwischen Häfen und herannahender Wohn- und Bürobebauung. Beispielhaft wurde die Neuregelung zu den urbanen Gebieten genannt, die als Bedrohung, insbesondere für innerstädtische Hafengebiete, verstanden wird. Rainer Schäfer betonte in diesem Zusammenhang: „Wir brauchen eine planerische Absicherung für die Häfen auf Länderebene durch homogene und abgestimmte Landeshafengesetze, die die vielfältigen Herausforderungen abdeckt. Wir streben durch einen Grundkonsens mit unseren Kommunen einen entscheidenden Schritt an. Der BÖB kann sich daher ein mit dem Deutschen Städtetag gemeinsam erarbeitetes „Leitbild für Hafen und Stadt“ als Lösungsansatz vorstellen.

BÖB Präsident Rainer Schäfer würdigte auch das vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in Auftrag gegebene und veröffentlichte Gutachten zur Verlagerung von Gütertransporten auf das Binnenschiff im Rheinkorridor. Die vorgeschlagenen Maßnahmen stimmen mit der Erfahrung der Binnenhäfen überein. So sehen auch die Binnenhäfen in der Sicherung und Weiterentwicklung bestehender Hafenable und deren hafenaffinen Nutzungen sowie der Verkehrsverbindungen von und zu den Häfen entscheidende Ansatzpunkte. Die Häfen unterstützen die Forderung, keine weiteren Eingriffe in die vorhandene Infra- und Suprastruktur aufgrund städtebaulicher Entwicklungskonzepte im Rheinkorridor zuzulassen.

Genauso werten die Binnenhäfen die Digitalisierung der Binnenschifffahrt und strategische Allianzen als Chance, die Stärkung des Verkehrsträgers „Wasserstraße“ mit all seinen Akteuren im Rheinkorridor zu erreichen.

In einer spannenden Podiumsdiskussion mit Experten aus Logistik und Häfen, der Wissenschaft und Industrie wurde neben der Frage, wie sich Häfen an ihren Standorten weiterentwickeln können, auch über grundsätzliche Fragen der Verkehrs- und Wirtschaftspolitik gesprochen.

Jürgen Vogel, stellv. Hauptgeschäftsführer der IHK Pfalz, betonte, dass es eines grundsätzlich neuen und klareren Ansatzes zur Ausweisung und Sicherung von Flächen für Industrie, Logistik und Häfen bedarf. Für das Land Rheinland-Pfalz mahnte Vogel daher ein Logistikflächen-sicherungskonzept an.

Andreas Kempf, Managing Director bei Contargo Network Service, hob auf die altbekannten Ziele der Verkehrspolitik ab. Das Ziel, den Anteil der Binnenschifffahrt am Modal Split zu erhöhen, wird schon seit vielen Jahren immer wieder verfehlt. Die Politik ist gefordert, endlich tätig zu werden. Kempf sieht allerdings auch die Binnenschifffahrt in der Verantwortung, mehr zu tun.

Prof. Jan Ninnemann, Präsident der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (DVWG), betonte, in den kommenden Jahren der Verkehrspolitik die Wirtschaftlichkeit der Binnenschifffahrt nicht aus dem Auge zu verlieren. Ninnemann mahnte hierzu die Digitalisierung der Schifffahrt und die Unterstützung für kleinere modulare Schiffe ähnlich wie in Belgien an.

Abschließend zog Joachim Zimmermann, Geschäftsführer der bayernhafenen Gruppe und Mitglied des BÖB Präsidiums, Bilanz: „Das verkehrspolitische Ziel der Verlagerung von Gütern von der Straße auf die alternativen Verkehrsträger muss wieder in den Vordergrund rücken. Dafür braucht es einen integrierten Ansatz über alle Verkehrsträger. Die Binnenhäfen stehen bereit, diesen Ansatz als Organisatoren des Güterverkehrs und als Standortarchitekten mitzugestalten.“

Quelle: BÖB

INNOVATION EXPO 2018 IN ROTTERDAM



Wirtschaft, Forschungseinrichtungen, gesellschaftliche Organisationen und Behörden treffen sich am 4. Oktober 2018 im RDM Onderzeebootloods in Rotterdam.

Dann findet nämlich die Innovation Expo 2018 statt, eine Initiative der niederländischen Regierung, die das Ziel verfolgt, Innovationen zu fördern, Durchbrüche zu realisieren und damit zur Bewältigung der gesellschaftlichen Herausforderungen beizutragen, vor denen wir in unserem Land und in der Welt stehen.

Das Thema der Innovation Expo 2018 lautet: Global challenges, Dutch solutions. Es wird erwartet, dass 3.000 bis 6.000 Fachleute aus dem In- und Ausland zu der Veranstaltung nach Rotterdam kommen werden, um ihre Expertise zu teilen und über „State-of-the-Art“-Anwendungen und Lösungen zu sprechen. Der Tag steht im Zeichen neuer Begegnungen sowie konkreter Deals und Vertragsabschlüsse. Alle Besucher arbeiten an dem Tag gemeinsam an der Beschleunigung von Innovationen.

Die Tatsache, dass die Innovation Expo nächstes Jahr im RDM Rotterdam stattfindet, darf nicht als Zufall bezeichnet werden. Der ehemalige Standort der Rotterdamsche Droogdok Maatschappij ist das Innovationssauhängeschild des Rotterdamer Hafengebiets und fungiert als Katalysator für Innovation. In den vergangenen Jahren wurde die ehemalige Schiffswerft der Rotterdamsche Droogdok Maatschappij (RDM) zum innovativen Cluster neuentwickelt. Hier, mitten im Hafen, arbeiten Bildungseinrichtungen, Forscher und Unternehmen gemeinsam an der Gestaltung des neuen verarbeitenden Gewerbes für den Hafen und die Stadt.

NEUER KNOW-HOW-TRÄGER IM BINNENHAFEN



Wenn Mechanik, Elektronik und Informationstechnologie zusammenwachsen und eine Hochschule als Innovationsmotor diese Entwicklung frühzeitig aufgreift, dann entsteht – im besten Fall – ein neues Institut: Die Technische Universität Hamburg (TUHH) hat gemeinsam mit der Dr. Friedrich Jungheinrich-Stiftung das Institut für Technische Logistik (ITL) offiziell eröffnet.

Damit wird die an der TUHH bereits stark ausgeprägte Logistikforschung um ein Institut mit ingenieurwissenschaftlicher Ausrichtung reicher.

Technologien wie Robotik, 3D-Druck, vernetzte Systeme, Deep Learning und das Internet der Dinge eröffnen der Technischen Logistik ganz neue Möglichkeiten für flexiblere und schnellere logistische Abläufe. Zusammen mit der Informationstechnologie bildet daher die Technische Logistik heute eine entscheidende Voraussetzung für das Konzept der Industrie 4.0. „Es geht dabei um die Digitalisierung und die Vernetzung von Prozessen und Maschinen. Diese Lösungen sind so zu realisieren, dass sie für den Menschen – sei es als Mitarbeiter oder als Kunde – tatsäch-

lich einen Mehrwert darstellen“, sagte ITL-Leiter Professor Jochen Kreuzfeldt: „Ziel ist es, das ITL zu einem nachgefragten Know-how-Träger und Logistik-Treffpunkt für Forschung, Lehre und Technologietransfer zu entwickeln.“

Im Team des Instituts, das sich mit einer Versuchshalle, Laboren, Werkstätten und Büroräumen in einem neuen Gebäude im Harburger Binnenhafen befindet, arbeiten wissenschaftliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fachrichtungen Informatik, Maschinenbau und Physik zusammen. Unter ihnen wurde eine Start-up-ähnliche Struktur etabliert, um Raum für flexible Entwicklungsmöglichkeiten zu schaffen.

„Bildung sichert die Fortentwicklung unserer Gesellschaft und die Prosperität der deutschen Wirtschaft“, sagte Hans-Georg Frey, Vorsitzender des Vorstandes der Jungheinrich AG und Mitglied im Kuratorium der Dr. Friedrich Jungheinrich-Stiftung, welche die Gründung des ITL wesentlich unterstützt hat. Die Stiftung widmet sich in enger Zusammenarbeit mit Hochschulen und Forschungseinrichtungen der Förderung von Bildung, Wissenschaft und Forschung in den Bereichen Elektronik, Elektrotechnik, Maschinenbau und Logistik: „Die sogenannte vierte industrielle Revolution lässt sich nur mit qualifiziertem Nachwuchs verwirklichen. Für diesen müssen wir gemeinsam sorgen.“

Die am Institut bearbeiteten Felder wie Autonome Systeme, Augmented Reality, Simulation und Blockchain werden über die Logistik hinaus zudem für weitere Anwendungsgebiete wie Produktion und technischen Service interessant sein.

„Ich freue mich, dass es mit Unterstützung der Dr. Friedrich Jungheinrich-Stiftung gelungen ist, die ingenieurwissenschaftliche Logistikforschung an der TUHH zu stärken“, sagte TUHH-Präsident Garabed Antranikian: „Am ITL werden Studierende, Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler sowie Akteure aus Industrie und Dienstleistung zusammenkommen, um sich über Ideen auszutauschen, Experimente durchzuführen, Prototypen zu konzipieren und hieraus neue technische Lösungen zu entwickeln.“

Dr. Rolf Bösing, Staatsrat der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, fasste die Bedeutung des neuen Know-how-Trägers in seiner Rede wie folgt zusammen: „Genauso individuell wie die Unternehmen der Logistikbranche sind auch die jeweiligen Herausforderungen und Lö-

sungsansätze. In diesem Kontext ist der Austausch von Wirtschaft und Wissenschaft essentiell. Die Eröffnung des Instituts für Technische Logistik ist ein weiterer großer Schritt für den Logistik-Standort Hamburg, um mit innovativen Ideen diese wichtige Branche nachhaltig zu verändern.“

Erste Einblicke unter: twitter.com/ITL_TUHH

Quelle und Foto: TUHH

AUFGABEN FÜR DIE LEGISLATURPERIODE



Die aktuelle Legislaturperiode des Bundestages hatte aus Sicht der Deutschen Binnenhäfen erfreuliche Ergebnisse. Dazu gehören der Investitionshochlauf, der Bundesverkehrswegeplan, die begonnene Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, das Nationalen Hafenkonzepts und viele weitere Schritte für Häfen, Schifffahrt und Bahn.

Für die kommende Legislaturperiode sind allerdings weitere Weichenstellungen für die Zukunft der Binnenhäfen und des Systems Wasserstraße notwendig. Dabei sieht der BÖB vier Schwerpunktbereiche, die in den

Mittelpunkt der kommenden Legislaturperiode rücken sollten:

- Sicherung von Hafenstandorten im Konflikt mit der Stadtentwicklung
- Ausbau und die Entwicklung der Hafenstandorte
- Anbindung der Häfen an die Verkehrsnetze
- Zukunftsausrichtung der Häfen

Für die Binnenhäfen geht es um ihre Zukunft. Sie leisten einen großen Beitrag für einen nachhaltigen Güterverkehr und sichern Standorte von Industrie, Logistik und Gewerbe. Die Weichenstellungen der kommenden Legislaturperiode dienen dazu die Binnenhäfen für die kommenden Jahrzehnte zukunftsicher auszurichten. Hierzu hat der BÖB seine wichtigsten Themen in einem Positionspapier zusammengefasst.

Das Positionspapier gibt es [hier](#).

Quelle: BÖB, Foto: Bayernhafen Gruppe

125 JAHRE AUSBILDUNG FÜR BINNENSCHIFFER



An Duisburg kommt die Binnenschifffahrt in Deutschland und Europa nicht vorbei. Hier steht das bundesweit einzige Kompetenzzentrum für die Ausbildung der Branche, das heutige Schiffer-Berufskolleg RHEIN.

Seit 125 Jahren lernen hier Auszubildende ihr Handwerk, um anschließend gut gerüstet ihren Beruf auf allen Wasserstraßen Europas zu verrichten.

Zum offiziellen Festakt kamen die rund 100 geladenen Gäste aus Politik, Verwaltung, Ministerien und selbstverständlich viele Vertreter der Branche in das Binnenschiffmuseum nach Duisburg-Ruhrort. Die Kulisse beeindruckte und bot einen würdigen Rahmen für die Ehrung eines Berufsbildes, das mit Duisburg und dem größten Binnenhafen eng verbunden ist. Ohne die regelmäßige Belieferung mit Kohle und Erz durch die Binnenschiffahrt wäre die Produktion von Stahl in Duisburg nicht denkbar. Auch der Wandel des Standortes zur Logistik-Drehscheibe profitiert ganz wesentlich von der hervorragenden Anbindung an das Wasserstraßennetz.

„In Duisburg-Homberg ausgebildet und in Europa zu Hause“, sagte Manfred Wieck, Schulleiter des Schiffer-Berufskolleg RHEIN, in seiner Einführungsrede. Bundesweit ist dieses Berufskolleg damit einzigartig. Neben den Betrieben aus Deutschland schicken auch Reedereien aus der Schweiz, Österreich und Luxemburg ihre Auszubildenden einmal jährlich für 13 Wochen zum Schulblock nach Duisburg.

Die Anforderungen an Auszubildende haben sich dabei in den letzten 125 Jahren mehrfach gewaltig verändert und werden aufgrund einer geplanten EU-Richtlinie sich in den nächsten fünf Jahren weiter deutlich verändern.

Moderne Steuerhäuser von Binnenschiffen lassen nichts mehr von der Romantik eines Paul Dahlke zu Zeiten der Fernsehserie „MS Franziska“ erinnern, sondern ähneln vielmehr dem Cockpit eines Flugzeuges. Entsprechend haben sich die Anforderungen an die Kompetenzen des Schiffspersonals enorm verändert. Das Schiffer-Berufskolleg RHEIN ist daher beispielsweise mit einer großen Motorenhalle, einem Flachwasserfahrsimulator und einer Tankschiffsektion ausgestattet.

Genau diese Besonderheiten hoben auch allesamt die Redner des Festaktes hervor: Duisburgs Oberbürgermeister Sören Link, hob beispielsweise die Bedeutung des Standortes Duisburg hervor und die Unterstützung der Stadt Duisburg als Schulträger. Der Homberger Bundestagsgeordnete Mahmut Özdemir unterstrich anschließend die Bedeutung des Schiffer-Berufskolleg RHEIN sowohl ganz lokal in Duisburg-Homberg als

auch europaweit. Der stellvertretende Hauptgeschäftsführer der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer, Matthias Wulfert, bedankte sich für den unverzichtbaren ehrenamtlichen Einsatz des gesamten Kollegiums als Prüfer im bundesweiten Leitkammer-Ausschuss. Für den Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt und als Leiter der Unterkunft der Auszubildenden während des Block-Unterrichtes in Duisburg, dem „Schulschiff Rhein“, hob Volker Müßig die besonders enge und gute Kooperation zwischen Berufskolleg und Schulschiff hervor. Torsten Stuntz, Vorsitzender des Bundesverbandes der Selbständigen Abteilung Binnenschifffahrt, schließlich bedankte sich im Namen seiner Mitglieder für die Mitarbeit der Schulleitung auf nationaler und europäischer Ebene, um möglichst viele Interessen der Dualen Ausbildung auch in der angekündigten EU-Richtlinie und deren untergeordnete Regelwerken zu wahren.

Durch das Programm führten die Auszubildenden Farina Croy und Nico Reichert. Sie interviewten weitere Schüler, um dem Publikum das Berufsbild aus ihrer Sicht zu erläutern. Im Vorfeld hatte eine Schülergruppe bereits ein Video über den Alltag während eines Schulblockes in Duisburg gedreht, der ebenfalls präsentiert wurde.

Nach einer Alliteration durch das „schiffige“ Alphabet vom Kollegium des Schiffer-Berufskolleg RHEIN und einem musikalischen Ausklang durch die Schülerband des Franz-Haniel-Gymnasiums boten die Binnenschiffer-Auszubildenden den Gästen am Morgen selbst erstellte Canapés bei Sekt und Selters an. Das uneingeschränkte Lob der Gäste hatten sie auf ihrer Seite.

Quelle und Foto: Schiffer-BK RHEIN

BOMBA: DEUTSCHLAND MUSS SCHNELLER PLANEN



„Seit dieser Legislaturperiode haben wir mehr Mittel für die Infrastruktur gesichert als jemals zuvor“, sagte Rainer Bomba, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, beim DVF-Lenkungskreis Schienenverkehr.

„Mit unseren Rekordmitteln können wir alle vordringlichen Projekte des neuen Bundesverkehrswegeplans 2030 umsetzen beziehungsweise beginnen. Das Nadelöhr sind nicht mehr die Finanzen, sondern die Planungen. Die Prozesse sind oftmals langwierig und kompliziert. Der BVWP darf aber nicht daran scheitern, dass Planfeststellungsverfahren misslingen. Das Ziel lautet: Schneller planen, um zügiger zu bauen – mit einem modernen und bürgerfreundlichen Planungsrecht. Wir werden die Digitalisierung vorantreiben, die Verfahren vereinfachen und den Umweltschutz praktikabel gestalten. So können wir den Investitionshochlauf noch effizienter einsetzen“, so Bomba. Deshalb sei es so wichtig, alle 12 Maßnahmen der Strategie zur Planungsbeschleunigung umzusetzen und in der nächsten Legislaturperiode ein Planungsbeschleunigungsgesetz zu verabschieden.

Die politische Strategie für eine Planungsbeschleunigung habe Verkehrsminister Dobrindt im Mai 2017 gemeinsam mit Ronald Pofalla, Vorstand Infrastruktur, Deutsche Bahn AG, öffentlich vorgestellt. Als Vorsitzender des Lenkungskreises Schienenverkehr erläuterte Pofalla die wesentlichen Inhalte dieser Strategie und ihre hohe Bedeutung für die Entwicklung der Schieneninfrastruktur. Darüber hinaus informierte er über die Implementierung von Building Information Modeling (BIM) bei

der DB AG: „Ab 2020 wird die Deutsche Bahn AG alle Baumaßnahmen nur noch digital planen. Damit wird es möglich, mehr zu bauen und zugleich durch die digitale Planung die Auswirkungen komplexer Bauvorhaben auf den laufenden Verkehr so gering wie möglich zu halten“, sagte Pofalla. Eine wichtige Maßnahme sei zudem, dass die sogenannte Bedarfsplanungsvereinbarung schnell zum Abschluss komme und der DB ermögliche, unter anderem Planungspersonal auf einem stabilen Niveau einzustellen.

Stephan Krenz, DVF-Präsidiumsmitglied und Vorsitzender der Geschäftsführung, Abellio GmbH, erläuterte welche Aktivitäten angegangen werden, um das Baustellenmanagement zukünftig stärker fahrgastorientiert zu organisieren: „Seit Jahresbeginn arbeiten Vertreter des Fernverkehrs, des Schienengüterverkehrs und des Personennahverkehrs an neuen Anreizstrukturen, um das Bauen auf der Schiene zu optimieren und den Fahrgästen bessere Bedingungen anzubieten. Das ist wichtig, um die Attraktivität des Gesamtsystems Schiene zu steigern, unsere bisherigen Fahrgäste zu halten und auch neue Kunden, trotz der notwendigen Bautätigkeiten zu gewinnen.“ Ergebnisse der Expertenrunde würden Ende 2017 erwartet.

Quelle: DVF, Foto: HHM

WETTBEWERBSFÄHIG DURCH KOOPERATION



Wettbewerbsdruck, infrastruktureller Ausbaubedarf und die Frage nach

alternativen Energielösungen für Transport und Industrie – die Herausforderungen der Häfen entlang der Unterelbe sind vielseitig und erstrecken sich über die Grenzen der Bundesländer. Wie diese über die Hafenkooperation an der Unterelbe bewältigt werden können und wie der gemeinsame Wirtschaftsraum attraktiv gestaltet und gesichert werden kann, waren die Themen des Informationsabends im Elbehafen Brunsbüttel.

Rund 100 Gäste folgten der Einladung der Brunsbüttel Ports GmbH und Hafen Hamburg Marketing e.V. zum gemeinsamen Hafenabend. Die Veranstalter informierten über aktuelle Aktivitäten an der Unterelbe und über die Weiterentwicklung der Hafenkooperation in dieser Region. Hauptaugenmerk lag auf der Verkehrsachse zwischen Hamburg und Brunsbüttel, ihrer Stärkung und der Förderung der Verkehrsträger Bahn und insbesondere Binnenschiff zur Entlastung der strapazierten Straßentransporte. Axel Mattern, Vorstand von Hafen Hamburg Marketing, eröffnete die Veranstaltung und betonte die Bedeutung der partnerschaftlichen Aktivitäten über die Kooperation Elbe Seaports generell und die zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein im Speziellen.

In der von Melanie Graf, charakter PR, moderierten Podiumsdiskussion bestätigte Andreas Rieckhof, Staatsrat der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Hansestadt Hamburg: „Die Brunsbütteler Häfen gehören genauso wie die weiteren Häfen der Unterelbe zur Metropolregion Hamburg. Diese Tatsache ist gerade im internationalen Umfeld von hoher Relevanz. Natürlich ist der Hamburger Hafen ein Universalhafen, aber in Ergänzung mit den Stärken der kooperierenden Hafenstandorte gewinnt „universal“ eine neue Bedeutung.“ Neben einem breiten Umschlagangebot prägt die vorhandene Infrastruktur die Unterelberegion. Ob Straße, Schiene oder Wasser – es besteht Handlungsbedarf. Aufgrund der zu erwartenden Verkehrssituation rund um Hamburg im Zuge der Bauarbeiten auf der A7 in den kommenden Jahren, sind alternative Transportlösungen mehr denn je gefragt.

Der stellvertretende Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein, Kurt-Christoph von Knobelsdorff, konkretisierte: „Der Wettbewerb findet in Europa statt, die Kunden sind international, deswegen müssen die norddeutschen Häfen sich als eine Einheit positionieren.“ In seiner Funktion als Brunsbüttel-Koordinator der Landesregierung unterstrich er

die Bedeutung des Hafen- und Industriestandortes als Drehscheibe für die Schleswig-Holsteinische Industrie. Dessen trimodale Ausrichtung und das Handling jeder Art von Gütern seien entscheidende Kriterien für weitere Ansiedlungen und für die Abwicklung der wachsenden Verkehrsströme. Große Chancen lägen für Brunsbüttel darüber hinaus in den Themen Flüssiggas (LNG) und Energiewende.

Die Diskussionsteilnehmer waren sich darüber einig, dass der Erfolg der Verkehrsträger Bahn und Schiff maßgeblich von der Auslastung und den damit verbundenen Preisen abhängt. Aktuell bietet noch der Lkw vor dem Hintergrund der derzeitigen Dieselpreise auf der Vergleichsstrecke Hamburg – Brunsbüttel attraktivere Frachtraten. Perspektivisch jedoch seien sowohl Transporte per Binnenschiff als auch per Bahn wirtschaftlich und konkurrenzfähig und vor allem ökologischer. „Die Potenziale des Binnenschiffes sind noch nicht ausgeschöpft. Die Gütermengen werden steigen, die Straßen erreichen ihre Kapazitätsgrenzen, deshalb arbeiten wir zurzeit an der Aufnahme eines Binnenschiff-Shuttles für Container an der Unterelbe. Ausgehend von Brunsbüttel können wir hier die Verkehrsträger Schiene und Binnenschiff optimal miteinander verknüpfen“, erklärt Frank Schnabel, Geschäftsführer der Brunsbüttel Ports GmbH. Stefan Kunze, Leiter der Hafen Hamburg Marketing Repräsentanz Dresden und Vorsitzender der Elbe Allianz ergänzt: „Bereits heute sind die Häfen der Unterelbe gut über das Binnenschiff mit dem Hamburger Hafen verbunden. Das wird durch die Entwicklung im letzten Halbjahr unterstrichen. In diesem Zeitraum stieg die transportierte Gütermenge zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein um rund 35 Prozent. Potenziale sehen wir im Bereich Containerverkehre sowie beim Transport in das Binnenland. Voraussetzung ist eine Verbesserung der Infrastruktur, wie z.B. der Elbe oberhalb von Lauenburg und der Neubau der Schleuse Lüneburg. Dadurch würde der Einsatz leistungsfähigerer Binnenschiffe möglich werden.“

Weiterhin sieht Frank Schnabel auch den Modernisierungsbedarf für die norddeutsche Schieneninfrastruktur. So ist der Hafen Brunsbüttel mit dem größten zusammenhängenden Industriegebiet Schleswig-Holsteins bisher nur eingleisig angebunden und nicht mit elektrischer Traktion erreichbar. Bernhard Schmid, Hafenbeauftragter der DB Netz AG, sieht zwischen der Bahn und dem Binnenschiff keine Konkurrenz, sondern eine sinnvolle Ergänzung zum Verkehrsträger Straße. „Wirtschaftlich attraktiv wird der Bahntransport in der Regel über eine Strecke von mehr als 300 km, also wenn es sich um Verkehre über Hamburg hinaus ins deutsche

Hinterland handelt“, so Schmid.

Abschließend gelte es, die vorhandenen Herausforderungen in Chancen umzuwandeln und die Potenziale des gemeinsamen Wirtschaftsraums zu heben. Damit verweist Frank Schnabel auf die Energiepolitik und den Treibstoffbedarf in Schifffahrt und Industrie: „Der Industriestandort verzeichnet eine hohe Nachfrage nach einer dauerhaft gesicherten Energieversorgung. LNG stellt dabei eine echte Alternative zum regulären Pipelinegas dar. Es ist darüber hinaus eine Lösung für die Bebung von Schiffen sowie zusätzlich eine Möglichkeit, die Gasbezugsquellen der Bundesrepublik weiter zu diversifizieren. Von der Errichtung eines LNG-Importterminals an diesem Standort würde somit die gesamte Region profitieren.“ Die Trimodalität spielt in diesem Szenario genauso wie bei anderen Industrieansiedlungen eine wichtige Rolle; sie sichert die Erreichbarkeit des Untereelberaums und die erfolgreiche universale Ausrichtung.

Einen Wunsch äußert Schnabel noch: „Absehbar sollte sich der Untereelberaum unter der Dachmarke „Ports of Hamburg“ vermarkten. Damit hätten wir international eine noch bessere und deutlichere Wahrnehmung.“

Quelle und Foto: Brunsbüttel Ports GmbH

WACHSTUM ZWISCHEN ÖSTERREICH UND HAMBURG



Verschubbahnhof Kledering Wien

Auf der umweltfreundlichen Schiene wurden zwischen dem Hamburger Hafen und KV-Terminals in Österreich 2015 rund 295.000 TEU (20-Fuß-Standard-container) transportiert. Das ist ein Plus von 9,26 Prozent und im Seehafenhinterlandverkehr Hamburgs mit Österreich ein neuer Rekord.

Der Anteil der auf dieser Relation per Eisenbahn transportierten Container liegt über 90 Prozent und macht die Eisenbahn zum führenden Verkehrsträger. „Österreich ist eine Paradedestination im effizienten und umweltfreundlichen Hinterlandtransport über den Hamburger Hafen. Aktuell verkehren wöchentlich circa 40 Container-Ganzzüge zwischen Hamburg und Wien. Insgesamt verbinden mehr als 80 Containerzüge jede Woche KV-Terminals in Österreich mit Deutschlands größtem Hafen“, sagt Alexander Till, Leiter der Hafen Hamburg Marketing-Repräsentanz in Wien.

Die Hafen Hamburg Repräsentanz in Wien und die enge Zusammenarbeit mit dem Partner Hafen Wien fördert die Kooperation mit den Verkehrsunternehmen und Verladern in Österreich. Das ist in dem durch starken Wettbewerb geprägten österreichischen Markt von großer Bedeutung für den Hamburger Hafen, der die Position als führender Containerhafen für die österreichische Wirtschaft einnimmt. Die im Norden gelegenen Containerhäfen Bremerhaven und Rotterdam folgen auf den Plätzen zwei und drei. Südhäfen an der Adria, wie Koper und Venedig, waren bisher weniger bedeutend. „Auch wenn die Südhäfen im Umschlag mit Wien bis-

lang noch nicht aus ihrer eher untergeordneten Rolle herauswachsen konnten, sind besonders in anderen Teilen Österreichs sowie in Ungarn, Tschechien und der Slowakei deutliche Steigerungen der Containertransporte über den Hafen Koper in Slowenien zu erkennen. Nach der im Jahr 2026 geplanten Fertigstellung des Semmering-Basistunnels wird auch die alpenquerende Anbindung der Südhäfen an die österreichische Hauptstadt verbessert. Passend dazu investieren die Südhäfen in ihre Gleisanbindung ins europäische Binnenland und in größere Terminalkapazitäten“, erläutert Till. Die Planung einer verstärkten Kooperation zwischen den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) und der Slowenischen Eisenbahn (SŽ) wurde zudem vor kurzem verkündet, um Transportzeiten zwischen Häfen und Terminals zu verkürzen sowie die Nutzung des Schienennetzes zu verbessern. „Die geographisch günstigere Lage der Südhäfen für Fernost-Verkehre lässt vermuten, dass Hamburg und die anderen Nord- und Südsee-Häfen in den kommenden Jahren Marktanteile verlieren werden. Das ist aber nur auf den ersten Blick der Fall, denn eine immer noch geringe Anzahl an direkten Schiffsanläufen in diesen Häfen erfordert Transshipment für einen Großteil der Ladung. Am Ende sind über die komplette Transportkette gerechnet die durchschnittlichen Reisezeiten über Nord- und Südhäfen gleich und der etwas längere Seeweg nicht von Bedeutung. Mit gutem Service, pünktlichen Verkehren und günstigen Transportraten positioniert sich der Hamburger Hafen auch langfristig erfolgreich im Markt“, ergänzt Till.

Till ist überzeugt, dass Hamburg auch weiterhin im Bereich der Containerverkehre der wichtigste Hafen für die österreichische Wirtschaft bleiben wird: „Der Hafen Hamburg ist seit über 30 Jahren im Bereich der containerisierten Ladung der umschlagstärkste Hafen für die österreichische Wirtschaft. Hamburg verfügt über eine hohe Zahl an weltweiten direkten Schiffsdiensten und Österreich ist auf der Schiene ausgezeichnet an Hamburg angebunden. Die Strecke Hamburg – Wien ist um circa 150 km kürzer als vergleichsweise zu den Westhäfen Rotterdam oder Antwerpen. Dadurch sind die Raten für den Vor- oder Nachlauf zum Hamburger Hafen für unsere österreichischen Hafenkunden preislich sehr attraktiv.“

Um die Stärken des Hamburger Hafens stetig zu verdeutlichen, ist die Beziehungspflege mit Speditionen, Hafenbetreibern und Verladern im österreichischen Markt besonders wichtig. So lud Hafen Hamburg Marketing (HHM) in der zweiten Februarwoche gemeinsam mit dem Hafen Wien zu einem Informationsabend in die Hafen-Lounge des Wiener Hafens ein.

Zahlreich folgten Kunden und Partner der beiden Häfen sowie viele HHM-Mitglieder aus Deutschland und Österreich der Einladung. Die Gastgeber, die Geschäftsführer des Wiener Hafens, Mag. Doris Pulk-er-Rohrhofer, und Mag. Friedrich Lehr, sowie HHM-Vorstand Axel Mattern und sein Kollege Alexander Till, empfingen ihre Gäste mit kurzen Grußworten. Mag. Dieter Pietschmann, Marketing- und Kommunikationsleiter des Wiener Hafens, führte als Moderator durch den Abend. Jens Meier, Vorsitzender der Geschäftsführung der Hamburg Port Authority, informierte die Gäste über aktuelle Entwicklungen und geplante Ausbaumaßnahmen im Hamburger Hafen. Die immer größeren Containerschiffe bringen neben den durch die Reeder erhofften Economies-of-Scale gleichzeitig große Herausforderungen für die Hafenbetreiber und Terminals aufgrund von nur begrenzt erweiterbarer Infrastruktur. In seiner Präsentation brachte Jens Meier Lösungsansätze insbesondere im Bereich der Digitalisierung, mit Hilfe derer beispielsweise die intelligente Verkehrssteuerung weiter optimiert werden könne. Ziel ist es laut Meier, die Effizienz des Hamburger Hafens noch weiter zu steigern. Als Schlüssel zur Lösung der aktuellen und zukünftigen Herausforderungen sieht Jens Meier den offenen Dialog mit allen Hafenakteuren sowie eine verstärkte Zusammenarbeit auf internationaler Ebene.

Quelle: Hafen Hamburg Marketing, Foto: © ÖBB / krischanz.zeiller

LNG PLATTFORM UND DAS SPC KOOPERIEREN



Die Maritime LNG Plattform und das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (spc) haben eine Partnerschaft zur Zusammenarbeit vereinbart. Die stellvertretende Geschäftsführerin der Plattform, Tessa Rodewaldt, und spc Geschäftsführer Markus Nölke sehen in einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit konstruktive Möglichkeiten, um Innovationsprozesse in der Schifffahrt zu unterstützen und voranzubringen.

Die Plattform hat sich zum Ziel gesetzt, durch den Einsatz von LNG (Liquefied Natural Gas, Flüssigerdgas) zu einer deutlichen Reduktion der durch die Schifffahrt erzeugten Emissionen, wie Schwefeloxide (SO_x), Stickoxide (NO_x), Kohlenstoffdioxid (CO₂) sowie Feinstaub, zu gelangen und somit eine nachhaltigere See- und Binnenschifffahrt zu fördern.

„Wir sehen Fortschritte bei der Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Nutzung von LNG im maritimen Sektor: Die Politik ist aktiv auf die maritime Wirtschaft zugegangen, um die notwendigen Schritte einzuleiten. Gerade deswegen brauchen wir nun verstärkt Fürsprecher, um die Markteinführung von LNG weiter voranzutreiben. Das über Jahre gewachsene Kompetenznetzwerk des spc bietet unserer Plattform viele zusätzliche Möglichkeiten, um mit dem Markt in einen Dialog zu treten“, erläutert Tessa Rodewaldt.

„Der Kurzstreckenseeverkehr hat bei der Erfüllung neuer Umwelttrichtlinien und den damit verbundenen Innovationsprozessen für die Schifffahrt eine Vorreiterrolle eingenommen“, erklärt spc-Geschäftsführer Markus Nölke. „Heute schon stellt die Schifffahrt gemessen an der transportierten Tonnage das umweltfreundlichste Transportmittel dar, muss aber aufgrund verschärfter Umweltvorschriften, insbesondere in den ECA-Zonen Alternativen für eine langfristige Treibstoffversorgung und Ölunabhängigkeit suchen. Hier hat LNG als Alternativkraftstoff eine zentrale Bedeutung, nicht nur für die See- sondern auch für die Binnenschifffahrt“, so Nölke weiter.

Im Rahmen der partnerschaftlichen Zusammenarbeit sind neben Vernetzungsaktivitäten auch der inhaltliche Austausch sowie die gegenseitige Unterstützung im Veranstaltungsbereich geplant. So wird sich die Maritime LNG Plattform im Rahmen der 2. ShortSeaShipping Days präsentieren, die am 22. und 23. Juni 2016 in Lübeck stattfinden.

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 der Verkehrsträger Straße und Schiene geleistet werden und zum anderen an einer besseren Vernetzung mit der Wasserstraße 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, 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 50 Fördermitglieder. Weitere Informationen unter www.shortseashipping.de .

Die Maritime LNG Plattform setzt sich für die Nutzung von LNG (Liquefied Natural Gas, Flüssigerdgas) als alternativen Kraftstoff in der See- und Binnenschifffahrt sowie als Energieträger in der Landstromversorgung ein. Dabei verfolgt die Plattform das Ziel, die Rahmenbedingungen für die Nutzung von LNG im maritimen Sektor positiv und marktgerecht zu gestalten. Als Zusammenschluss von mittlerweile über 80 Akteuren aus dem maritimen Sektor, unter ihnen Häfen, Reedereien, Motorenhersteller, Logistikunternehmen, Infrastrukturbetreiber, Gaslieferanten, Technologiekonzerne, Klassifizierungsgesellschaften, Werften sowie Schifffahrts- und Umweltverbände, ist die Plattform ein wichtiger Ansprechpartner für die Politik, der die Positionen der Wirtschaftsakteure bündelt und kommuniziert: So ist die Plattform Partner des BMVI bei der Entwicklung einer LNG-Strategie für den maritimen Sektor in Deutschland. Die Plattform versteht sich hierbei als konstruktiver und pragmatischer Partner der Politik auf allen Ebenen. Sie ist in den relevanten Gremien auf Bundes- und EU-Ebene vertreten und kooperiert mit anderen Initiativen aus dem In- und Ausland. Weitere Informationen unter: www.lng-info.de

Quelle: LNG Plattform und sic, Foto: Tanja Pickartz

MARITIMES FRÜHSTÜCK 2016 MIT REKORDTEILNAHME



Bereits zum siebten Mal in jährlicher Folge trafen sich auf Einladung des Gesamtverband Schleswig-Holsteinischer Häfen GvSH und der IHK Schleswig-Holstein rund 60 Gäste, darunter 23 Bundestagsabgeordnete, zum frühmorgendlichen Dialog und Informationsaustausch im Grand Hyatt Hotel Berlin.

Damit konnten die Veranstalter des Maritimen Frühstücks eine Rekordteilnehmerzahl vermelden. Insbesondere die hohe Anzahl an Bundestagsabgeordneten unterstrich das Interesse an der Veranstaltung.

Die maritime Branche und die Häfen sind integrale Bestandteile Schleswig-Holsteins. Ihre Betätigungsfelder reichen von der Seeschifffahrt über den Schiffbau und die Zulieferindustrie, die Meerestechnik, die maritime Forschung und Entwicklung bis hin zur Offshore-Windenergie. Sie ist jedoch nicht nur für Schleswig-Holstein von großer Bedeutung. Vielmehr kommt ihr auch eine tragende Rolle für die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands zu. Der deutsche Außenhandel und die Versorgung mit Rohstoffen wären ohne die maritime Branche und deren Häfen als logistische Drehschleibe und Wertschöpfungstreiber undenkbar.

Reinhard Meyer, Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technolog-

gie des Landes Schleswig-Holstein, hob die Bedeutung des Landes als logistische Drehscheibe hervor. Er erinnerte daran, dass Häfen nur als ein Gesamtsystem aus leistungsfähigen Umschlagseinrichtungen, guten Anbindungen und möglichst großen Industrieflächen funktionieren. In diesem Zusammenhang dankte er den Bundestagsabgeordneten für deren Engagement beim Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals. „Sie haben maßgeblich dazu beigetragen, dass etwa die Hälfte der notwendigen Baumaßnahmen von insgesamt rund anderthalb Milliarden Euro im Bundeshaushalt abgesichert wurde.“ Allerdings dürfe man jetzt nicht auf halber Strecke stehen bleiben, so Meyer, auch der Rest müsse in der Bundesverkehrswegeplanung und zu gegebener Zeit im Haushalt berücksichtigt werden.

Mit Blick auf die Entwicklung der schleswig-holsteinischen Umschlagszahlen im vergangenen Jahr sagte der Minister: „Auch wenn die Umschlagsmengen in den Häfen nach den ersten vorliegenden Daten im Jahr 2015 ein ähnliches Niveau haben wie 2014, so rechne ich mittel- und langfristig wieder mit deutlich wachsenden Zahlen, woraus sich auch weitere Ausbaubedarfe ergeben könnten.“ Er versicherte, dass die Landesregierung weiterhin bereit sei, mit Fördermitteln in den Ausbau der Hafeninfrastuktur zu investieren. Er sei in diesem Zusammenhang auch zuversichtlich, dass die komplizierten und teils bremsenden EU-Beihilfenkontrollen Anfang 2017 wieder reibungsloser laufen, wenn die geplante Erweiterung der so genannten Gruppenfreistellungsverordnung umgesetzt sei. 2

Von großer Bedeutung für das Land und den Standort Brunsbüttel sei zudem das Thema LNG als wichtigster Schiffstreibstoff der Zukunft. „Es ist bundesweit von Interesse, durch den Bau eines nationalen LNG-Importterminals die Abhängigkeit von Importen zu verringern. Brunsbüttel, am Schnittpunkt der Welt-Wasserstraßen Elbe und Nord-Ostsee-Kanal ist hier-für der logischste Standort“, sagte Meyer.

Peter Michael Stein, Hauptgeschäftsführer der IHK Schleswig-Holstein, setzt sich für den Erhalt und der Ausbau der Infrastruktur in Schleswig-Holstein ein und betont den Stellenwert einer belastbaren Hafenhinterlandanbindung: „Es ist die zentrale Herausforderung der kommenden Jahre, unsere Infrastruktur – insbesondere für den maritimen Bereich – fit für die Zukunft zu machen.“ Die maritime Branche habe eine tragende Aufgabe für die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands, so Stein. Die Häfen und die Schifffahrt gewähr-leisteten den Warenaustausch unserer außenhandelsorientierten Wirtschaft. Stein appelliert

an die Abgeordneten, die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen wie den Weiterbau der A 20 mit der festen Unterelbquerung sowie die Sanierungs- und Ausbaumaßnahmen des Nord-Ostsee-Kanals und der Schleusen ganz oben auf die politische Agenda zu setzen. „Eine starke maritime Branche – technologisch wie logistisch – benötigt die richtigen politischen Rahmenbedingungen!“

Frank Schnabel, Vorstandsvorsitzender des GvSH, wies hinsichtlich der großen Vielfältigkeit der schleswig-holsteinischen Seehäfen auf deren Leistungsfähigkeit sowie Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Deutschland. „Mit Blick auf unsere Häfen sind wir gut und vor allem breit aufgestellt. Ob RoRo-Häfen, Universalhäfen, Stückgut- und Schwerlasthäfen, Offshorehäfen, Inselversorgungshäfen, Fischerei- oder Tourismushäfen. Durch die Vielseitigkeit der Hafenstandorte an Ost- und Westküste werden Güter jeglicher Art in unseren Häfen umgeschlagen. Die Häfen haben sich dadurch zu Knotenpunkten im internationalen Handel entwickelt, wodurch auch die Wettbewerbsfähigkeit der angebotenen Wirtschafts-räume gesteigert wird.“ Den Blick in die Zukunft gerichtet führt Schnabel weiter aus: „Damit unsere Häfen auch langfristig wettbewerbsfähig sind, müssen rechtzeitig die Weichen gestellt werden!“ Schnabel präsentierte im Zuge dessen den aktualisierten und fortgeschriebenen Forderungskatalog des GvSH, der aus Sicht des Verbandes die dringlichsten Handlungsforderungen aus den Themenfeldern „Hafen hinterlandanbindungen und Hafeninfrastruktur“, „umweltrelevante Maßnahmen“ sowie „Genehmigungsverfahren“ für die Häfen Schleswig-Holsteins aufzeigt. „Wir haben durch eine Priorisierung der vorrangigsten Themen die Voraussetzung für zügiges politisches und konkretes Handeln geschaffen. Nun muss die Umsetzung folgen“, erläutert Schnabel die Entwicklung des Forderungskatalogs.

Insbesondere im Themenfeld „Hafen hinterlandanbindung und Hafeninfrastruktur“, fordert der Verband die Umsetzung von bedeutenden Infrastrukturmaßnahmen, verteilt auf wasserseitige Baumaßnahmen sowie die Optimierung bestimmter Schienen- und Straßenanbindungen. Der gesamte Forderungskatalog ist auf der Homepage des GvSH (www.haefen-sh.de) abrufbar.

Quelle und Foto: Gesamtverband Schleswig-Holsteinischer Häfen e. V., v.l.n.r.: Frank Schnabel, Reinhard Meyer und Peter Michael Stein