

ERFOLGREICHE HAFENPARTNERSCHAFT



Für den Hamburger Hafen hat Nordrhein-Westfalen eine hohe Relevanz in der multimodalen Güterverkehrslogistik. Zwischen Hamburg und Nordrhein-Westfalen werden derzeit beispielsweise allein im Containerverkehr rund 500.000 TEU pro Jahr transportiert.

Dabei dominiert der LKW mit rund 400.000 TEU. Aufgrund der stetig wachsenden Gütermengen ist die verladende Wirtschaft Nordrhein-Westfalens auf leistungsfähige Alternativen zum Verkehrsträger Straße angewiesen. Um dieser Entwicklung mit nachhaltigen Logistikkonzepten und Produkten zu begegnen, wurde das Projekt Hamburg-NRWplus ins Leben gerufen, dessen Fortführung im Jahr 2019 bestätigt wurde. Seit dem Projektstart konnten deutliche Erfolge verzeichnet werden. Innerhalb von nur 18 Monaten wurden große Veränderungen im Modal Split auf der Strecke zwischen Hamburg und Nordrhein-Westfalen erreicht. Zu diesem Schwerpunktthema fand jetzt eine Informationsveranstaltung in Warstein statt. Auf dem Abend wurden auch Kerstin und Volker Hahn nach langer und sehr erfolgreicher Arbeit von Freunden und Partnern offiziell aus der HHM-Repräsentanz Dortmund verabschiedet.

Nach dem eindrucksvollen Rundgang und Präsentationen von Peter Himmelsbach, Geschäftsführer Technik, und Ulrich Brendel, Technischer Direktor / Betriebsleiter bei der Warsteiner Brauerei blickte Karin Paulsmeyer, Abteilungsleiterin im Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen zurück auf das erfolgreich abgeschlossene erste Pro-

jekt Hamburg-NRWplus. Dabei betonte sie, dass dieses nicht nur verkehrspolitisch von großer Bedeutung sei, sondern auch wirtschafts- und umweltpolitisch. Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf Schiene und Schiff – ein wesentlicher Aspekt des Projektes – müsse vorangetrieben werden, um die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes NRW zu erhalten. Der Transport eines Containers verursacht auf der Bahn nur 25 Prozent der klimaschädlichen Emissionen wie der Transport mit dem Lkw auf der gleichen Strecke. Daneben ist Nordrhein-Westfalen das Binnenschiffahrtsbundesland Nr. 1 in Deutschland: Keine andere Wirtschaftsregion ist so gut mit Flüssen und Kanälen erschlossen wie NRW. Vorhandene Potentiale in der Binnenschiffahrt heben zu können, setzt voraus, dass die Infrastruktur angepasst wird. Paulsmeyer betonte, dass das verkehrspolitische Ziel der Landesregierung neben der Verlagerung der Verkehre auf Schiff und Bahn die Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsträger sei.

Auch Lutz Birke, Amtsleiter in der Hamburger Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation verwies auf die Klimaschutzziele bei gleichzeitig steigendem Güterverkehrsaufkommen in Deutschland. „Prognosen nach wird insbesondere der Seehafen-Hinterlandverkehr stark ansteigen“, sagte Birke. „Hamburg als bedeutender Logistikstandort und führender Eisenbahnhafen Europas setzt sich bereits für die Etablierung einer nachhaltigen Logistik ein.“ Es sei erfreulich, dass in Hamburg im vergangenen Jahr mit 2,44 Mio. TEU ein neuer Rekord im Seehafen-Hinterlandverkehr auf der Schiene erzielt werden konnte. Damit habe Hamburg nahezu genauso viel Container auf der Bahn, wie die Häfen Rotterdam, Antwerpen und Bremen zusammen. Und das Wachstum geht weiter: Allein im ersten Quartal 2019 wurden weitere 13 Prozent Zuwachs auf der Bahn in TEU gemessen. „Nordrhein-Westfalen ist nicht nur ein bedeutender Partner des Hamburger Hafens, sondern auch ein zuverlässiger Projektpartner, der sich der bestehenden Herausforderungen im Hinterlandverkehr, ebenso bewusst ist wie Hamburg“, so Birke und wies darauf hin, dass in Wahrheit Hamburg das Hub für die Bahnverkehre nach China sei: Hamburg habe neben seinen wöchentlichen 20 Seeverkehrsliniendiensten zusätzlich wöchentlich dreieinhalb Mal so viele Zugverbindungen von und nach China wie Duisburg.

Quelle: HHM, Foto: HHM / Hubertus Struchholz

