

# WICHTIG FÜR WIRTSCHAFT, KLIMA UND BESCHÄFTIGUNG



Eine Reihe von Projekten im Rotterdamer Hafen passt genau zu den aktuellen Herausforderungen der Regierung: Beschäftigung, wirtschaftliche Entwicklung und Nachhaltigkeit. Die Rotterdamer Projekte bieten mindestens 9.000 bis 15.000 strukturelle Arbeitsplätze, einen Beitrag zum BIP von mindestens Euro 7 Milliarden und eine Senkung um mindestens 10 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> in der Atmosphäre. Rebel, ein Finanz- und Strategieberatungsunternehmen, hat die Auswirkungen dieser „Startmotor“-Projekte validiert.

Allard Castelein, Generaldirektor des Hafenbetriebs Rotterdam, erläutert: 'Wir wollen den Hafen nachhaltiger machen und gleichzeitig so schnell wie möglich aus der wirtschaftlichen Talsohle herauskommen. Dies kann durch die möglichst rasche Realisierung dieser Projekte erreicht werden. Die Startmotor-Projekte kurbeln weitere Investitionen an. Wenn die Regierung uns dabei hilft, können wir schneller auf einen nachhaltigen, wirtschaftlich lebenswichtigen Hafen hinarbeiten, der Arbeitsplätze und Wohlstand schafft. In dem Maße, in dem wir darin tatkräftiger als andere auftreten, werden wir mehr Investitionen von internationalen Unternehmen anziehen.'

Die Corona-Pandemie stellt die niederländische Regierung vor die Herausforderung, der wirtschaftlichen Rezession entgegenzuwirken und die steigenden Arbeitslosenzahlen einzudämmen. Gleichzeitig ist es er-

forderlich, die Wirtschaft nachhaltiger zu gestalten, die Klimaziele zu erfüllen und dafür zu sorgen, dass unsere Wirtschaft unseren Wohlstand langfristig stützen kann. Der Hafenbetrieb hat der niederländischen Regierung unter dem Namen „Startmotor“ ein Dutzend Projekte vorgelegt, die diesen Projekten konkrete Gestalt verleihen.

Wichtige Projekte in diesem Bereich sind die Entwicklung eines Wasserstoff-Clusters in Rotterdam, wozu ebenfalls die Produktion von blauem und grünem Wasserstoff und eine Wasserstoff-Transportpipeline gehören, mittels derer die Standorte für Produktion und Nutzung miteinander verbunden werden. Im Anschluss daran ist ein Pipelinebündel zwischen Rotterdam, Chemelot (Geleen) und Nordrhein-Westfalen für den Transport, vor allem von Wasserstoff und CO<sub>2</sub>, geplant. Dadurch kann die Industrie im Hinterland von Rotterdam nachhaltiger gestaltet werden und kann Rotterdam seine Position als Energiedrehscheibe Nordwesteuropas festigen. Ein drittes Kernprojekt ist Porthos, das CCS-Projekt zur Abscheidung und Speicherung von CO<sub>2</sub> aus der Industrie unter der Nordsee. Mit CCS kann man in relativ kurzer Zeit zu relativ geringen Kosten vermeiden, dass viel CO<sub>2</sub> in die Atmosphäre gelangt. Anhand dieser drei Projekte kann: – die Industrie in Rotterdam innovativ und nachhaltiger vorgehen, – der Hafen seine Position als nordwesteuropäische Energiedrehscheibe festigen sowie – der Industriekomplex einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten.

Rebel hat die wirtschaftlichen Auswirkungen der zwölf Startmotor-Projekte anhand eines Quick-Scans untersucht. Die Projekte werden kurzfristig die Beschäftigung, insbesondere im Bausektor, ankurbeln und strukturell mindestens 9.000 bis 15.000 zusätzliche Arbeitsplätze schaffen. Die verschiedenen Projekte führen zu einem Beitrag zum BIP von mindestens Euro 7 Milliarden. Sobald die Projekte vollständig umgesetzt sind, wird es eine stärkere Wiederverwendung von Rohstoffen, weniger Lärm und mehr Sicherheit geben, zum Beispiel durch den Transport anhand von Pipelines. Zusammen können die Rotterdamer Projekte für etwa 25 % der gesamten nationalen Zielsetzung zur CO<sub>2</sub>-Reduktion bis 2030 sorgen.

Rebel benennt eine Reihe von Projekten, die als „Plattform-Investitionen“ bezeichnet werden, wie z. B. eine zentrale Wasserstoff-Pipeline im Hafengebiet. Es wird erwartet, dass eine solche öffentlich-private Erstinvestition zu einer Reihe von Folge-Investitionen von Unternehmen führen wird, da diese an die Pipeline angeschlossen werden. Abgesehen

von der Wasserstoffinfrastruktur haben das CO<sub>2</sub>-Transport- und Speicherprojekt Porthos sowie Projekte in der Kreislaufwirtschaft (chemisches Recycling, Nutzung von CO<sub>2</sub> als Rohstoff, Umwandlung von Abfall in Rohstoff für die chemische Industrie) eine derartige stimulierende Funktion.

Eine für das Rotterdamer Klimaabkommen (2019) durchgeführte Analyse ergab, dass öffentliche Investitionen in Höhe von Euro 1 bis 1,5 Milliarden bis 2030, hauptsächlich in die Energieinfrastruktur, bereits vor 2025 zu privaten Investitionen in Höhe von Euro 4 bis 5 Milliarden führen werden. Das ist ein Multiplikator von etwa vier: Für jeden Euro, den die Regierung investiert, investiert die Wirtschaft vier Euro.

Rebel stellt fest, dass der Hafenbetrieb mit den Startmotor-Projekten aktiv zu den wichtigsten nationalen Zielsetzungen in den Bereichen Klima, Wasserstoff, Kreislaufwirtschaft und Erreichbarkeit beiträgt. Diese sind in der nationalen Groei-agenda (Wachstumsagenda), dem Klimataakkoord (niederländischen Klimaabkommen), der Wasserstoffvision, der Kreislaufwirtschafts-Agenda und dem Havennota (Hafenbericht) enthalten, die wiederum im Einklang mit internationalen Zielsetzungen wie dem Green Deal der EU und dem Pariser Abkommen stehen. Sie sind daher Bestandteil einer internationalen Entwicklung, die auf die Umwandlung und den Aufbau eines neuen Energie- und Rohstoffsystems abzielt.

*Quelle und Foto: Port of Rotterdam*

---

**NUN IST DIE KOOPERATION MIT DEM  
BÖB PERFEKT**



Am 5. Oktober fand die diesjährige Mitgliederversammlung des Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e. V. statt, erstmalig in der Geschichte des Vereins fand die Veranstaltung per Videokonferenz. Auf sein etabliertes Bankett dem jährlichen gesellschaftlichen Höhepunkt der Vereinsarbeit hatte der VBW dieses Jahr wegen der Corona-Pandemie verzichtet.

Kern des inhaltlichen Teils der Mitgliederversammlung bildeten die Beratungen über das Konzept zur vertieften Kooperation mit dem Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB). Nachdem auch der BÖB am 22. September 2020 bei seiner Mitgliederversammlung einstimmig für das Kooperationskonzept beider Verbände abstimmte, haben nun auch die Mitglieder des VBW einstimmig ihr Votum dafür abgegeben. „Wir freuen uns außerordentlich, dass wir nun so richtig mit der gemeinsamen Arbeit loslegen können“, betont VBW-Präsidentin Patricia Erb-Korn (Foto).

Neben der bereits seit Mai eingerichteten gemeinsamen Geschäftsführung ist nun im nächsten Schritt auch eine gemeinsame Ausschussarbeit geplant. Mit einem Fachausschuss für die Digitalisierung von Binnenschifffahrt, Häfen und Wasserstraßen soll ein erster gemeinsamer Ausschuss eingerichtet werden. Entstanden wird dieser Ausschuss aus dem bisherigen Fachausschuss „Telematik“ des VBW, der um weitere Mitwirkende aus der Mitgliedschaft des BÖB ergänzt werden soll.

Dieser Ausschuss wird den digitalen Dialog zwischen Wirtschaft und Verwaltung vorantreiben, den wir noch in diesem Jahr starten wollen. Der

digitale Dialog ist eine Aufgabe die BÖB und VBW übernommen haben, das sich aus dem Masterplan Binnenschifffahrt ableitet. Mithilfe des Dialogs soll eine Roadmap für die Digitalisierung des Systems Wasserstraße erarbeitet werden“, so Erb-Korn weiter. Weitere enge Kooperationen zwischen den Ausschüssen für verkehrswirtschaftliche Fragestellungen und den Rechtsausschüssen werden angestrebt. In der Mitgliederversammlung wurden auch die Vorsitzenden, deren Stellvertreter und die Mitglieder der Fachausschüsse des VBW auf 5 Jahre neu bestellt:

- Michael Heinz, Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Bonn als Vorsitzender des Fachausschusses „Binnenwasserstraßen und Häfen“
- Nils Braunroth, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bonn, als Vorsitzender des Fachausschusses „Telematik“ (künftig Fachausschuss „Digitalisierung“)
- Prof. Dr. Patrick Schmidt, Kanzlei NJP Grotstollen, Duisburg, als Vorsitzender des Rechtsausschusses
- Dr. Wolfgang Hönemann, Port of Rotterdam, als Vorsitzender des Fachausschusses „Verkehrswirtschaft“
- Jens Ley, Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V. (DST), Duisburg

*Quelle und Foto: VBW*

---

## BDB RICHTET APPELL AN DIE BUNDESLÄNDER



Die Bundesregierung beschwört das Chaos im Güterverkehr herauf: Entgegen aller warnenden Hinweise der Transport- und Logistikverbände wird nun auch der Güterverkehr in der neuen Musterverordnung für den Coronaschutz unter den Vorbehalt eines maximal 72stündigen Aufenthaltes in einem Risikogebiet gestellt: Nur bei Aufenthalten von weniger als 72 Stunden und bei Einhaltung angemessener Schutz- und Hygienekonzepte sind Personen, die beruflich bedingt grenzüberschreitend Personen, Waren oder Güter auf der Straße, der Schiene, per Schiff oder per Flugzeug transportieren, von der Quarantänepflicht befreit, heißt es in dem neuen Verordnungstext, der nun von den Bundesländern übernommen werden soll.

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) hatte sich Anfang Oktober noch an das federführende Bundesinnenministerium gewandt und auf die Unsinnigkeit dieser Regelung und die teilweise dramatischen Konsequenzen hingewiesen, die für den Gütertransport per Binnenschiff drohen.

BDB-Präsident Martin Staats (MSG) erklärt hierzu: „Wir richten den dringenden Appell an die Bundesländer, diesen Unfug unter keinen Umständen in ihre Quarantäneschutzverordnungen zu übernehmen. Bei allem Verständnis für das Bemühen der Regierung, die Bevölkerung vor dem Coronavirus zu schützen: Die Regelung für den Güterverkehr ist fern jeglicher Praxis. Binnenschiffe sind regelmäßig länger als 72 Stunden



in Nachbarländern wie etwa den Niederlanden oder Belgien unterwegs. Allein die Wartezeit der Containerbinnenschifffahrt an den Seehafen-Terminals in Rotterdam und Antwerpen beträgt zurzeit drei bis vier Tage. Würde diese Regelung von den Bundesländern übernommen und konsequent umgesetzt, käme der Industrie- und Wirtschaftsstandort Deutschland binnen kürzester Zeit zum Erliegen, da Güterverkehre per Binnenschiff, z.B. in der Chemie-, Stahl- und Mineralölindustrie und im Containertransport, nicht aufrecht zu erhalten wären.

Der Bund verstößt trotz aller Hinweise der Transport- und Logistikwirtschaft gegen die Vereinbarungen zum europäischen Green-lane-Verfahren, das im April 2020 zur Aufrechterhaltung des ungehinderten Güterverkehrs beschlossen wurde. „Wir werden in Brüssel und bei der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Straßburg gegen dieses Vorgehen protestieren“, so Staats weiter.

*Quelle und Foto: BDB, die Containerschifffahrt auf dem Rhein wird massiv behindert, wenn der mehr als 72stündige Aufenthalt in Risikogebieten eine Quarantänepflicht im Güterverkehr auslöst. Dies sieht die Bund-Länder-Musterquarantäneverordnung vor.*

---

## STUDENTEN FORSCHEN FÜR INNOVATIVE BINNENSCHIFFFAHRT



Wie lassen sich die Perspektiven der Binnenschifffahrt mit neuen innovativen Ansätzen künftig verbessern? Mit einer Innovation Challenge zu diesem Thema ist jetzt das EU-Projekt #IWTS 2.0 erfolgreich fortgesetzt worden. Die von bremenports und dem Maritimen Cluster Norddeutschland e.V. (MCN) organisierte Veranstaltung war zugleich Auftakt für zwei weitere online-Seminare im Winterhalbjahr, die sich an Azubis, Studierende und Praktiker richten.

Das Innovation Challenge brachte zwei studentische Gruppen der Universität Bremen auf die virtuelle Bühne. Sechs angehende Wirtschaftsingenieure präsentierten vor rund 70 Teilnehmern ihre Ideen für mehr Innovation in der Binnenschifffahrt. Das Themenspektrum reichte von der Nutzung „antizipatorischer Logistik“ auf Flüssen und Wasserwegen bis hin zu Vorschlägen einer Binnenschiffs-gestützten Stadtlogistik. Antizipatorische, also vorausschauende Logistik bedeutet, Lagerbestände und Verschiffungen auf Basis von intelligenten Vorhersagen auszulösen. Die Studierenden adaptierten dabei das Vorbild des US-amerikanischen Online-Handelsunternehmens Amazon auf die Binnenschifffahrt. Die Einbindung von Binnenschiffen in die urbane Logistik zeigten die Studierenden anhand von Praxisbeispielen u.a. aus Utrecht und Amsterdam in den Niederlanden auf. Für die Stadt Bremen und deren über 40 km lange Uferlinie entlang der Weser können sich daraus interessante Perspektiven für Lieferungen an Endkunden in Flussnähe ergeben. Um Nachhaltigkeit zu verbessern und Intermodalität zu stärken, übernehmen in dem studentischen Modell Fahrradkurier die Sendungen aus Mikrohub, die von Binnenschiffen versorgt werden.

In einem Grußwort zu der Veranstaltung stellte der Europäische Koordinator der „Motorways of the Seas“, Bundesminister a.D. Prof. Kurt Bodewig die Wichtigkeit von verbesserter Intermodalität zwischen den Verkehrsträgern dar. „Die Chancen einer besseren Verknüpfung zwischen Schiff, Schiene und Straße können durch mehr Transparenz in Folge einer Digitalisierung der Datenströme gefördert werden“, so Bodewig. „Die EU stellt dazu mit dem EU Green Deal den politischen Rahmen bereit.“

Die Veranstaltung war Teil des Interreg-geförderten Projekts #IWTS 2.0. Ziel des Projektes ist es, die Binnenschifffahrt als potenten Verkehrsträger auf die mentalen Radarschirme der Logistiker zu bringen. bremenports hat sich hier insbesondere des Logistiknachwuchs angenommen und die Binnenschifffahrt zu Seminarthemen in der Hochschu-



lausbildung gemacht. Dabei wurde den Studierenden die Aufgabe gestellt, den Verkehrsträger aus Ihrer Sicht zu analysieren – ganz offen, aus der eigenen Perspektive, und mit eigenen Ideen. Als Grundlage zur inhaltlichen Vorbereitung diente die im Rahmen des Projektes entstandene Web-Plattform [project-iwts20.eu](https://project-iwts20.eu), die ebenfalls das Ergebnis studentischen Engagements ist.

Die Veranstaltungsreihe wird am 3. Dezember 2020 mit einem „Transport-Lab“ für die Binnenschifffahrt fortgesetzt. Azubis und Studierende sind eingeladen, mit Hilfe von Fallstudien den Verkehrsträger kennenzulernen. Hierzu arbeiten bremenports und MCN mit der Fachhochschule Ober-Österreich zusammen. Am 12. Januar 2021 folgt ein Praxisseminar von gelungenen Beispielen der Verkehrsverlagerung auf das Binnenschiff, die im Rahmen des Projektes #IWTS 2.0 erreicht worden sind. Alle Veranstaltungen sind über die Homepage des MCN buchbar und kostenlos.

*Quelle und Foto: bremenports GmbH & Co. KG*

---

## LAND FÖRDERT STUDIE ZU MIKRO-DEPOTS



Wie der Liefer- und Güterverkehr in Innenstädten nachhaltiger und sauberer werden kann und trotzdem jeder seine Lieferung pünktlich

bekommt, möchte die IHK Mittlerer Niederrhein nun tiefergehend untersuchen. Damit wird die Studie „Entwicklung von Mikro-Depots in kleineren Großstädten am Beispiel der Kommunen Krefeld, Mönchengladbach und Neuss“, fortgeführt und nun die konkrete Umsetzung ausgearbeitet. Das Projekt wird vom Land unterstützt.

Einen Förderbescheid in Höhe von 159.300 Euro übergab Verkehrsminister Hendrik Wüst an Jürgen Steinmetz, den Hauptgeschäftsführer der IHK Mittlerer Niederrhein.

„Weniger Lieferverkehr in der City bedeutet mehr Lebensqualität in unseren Innenstädten. Dazu brauchen wir intelligente Logistik-Lösungen. Die Studie kann eine Blaupause für viele Kommunen und Kooperationspartner sein, wie der Warenverkehr auf der letzten Meile besser werden kann. Deshalb unterstützen wir diese gute Idee“, sagte Verkehrsminister Hendrik Wüst.

Mikro-Depots sind Zwischenstationen für Waren und Güter, damit weniger große Lieferfahrzeuge in die Innenstädte fahren müssen. Kleinere Fahrzeuge können dann die Auslieferung übernehmen und so den Verkehr nachhaltiger machen. Im zweiten Teil der IHK-Studie soll herausgefunden werden, wie die Standorte von Mikro-Depots genau beschaffen sein müssen und welches Betreibermodell geeignet ist. Jürgen Steinmetz, Hauptgeschäftsführer der IHK Mittlerer Niederrhein: „Wir freuen uns sehr über die Folgeförderung unseres Projektes ‚Machbarkeit von Mikro-Depots in kleinen und mittleren Großstädten‘. Durch unsere erste Studie konnten wir aufzeigen, welche vielversprechenden Möglichkeiten es auch für mittelgroße Städte gibt, den Lieferverkehr umweltschonender zu gestalten und Staus und Belastungen zu reduzieren. Jetzt geht es darum, gemeinsam mit unseren Partnern in Neuss, Mönchengladbach und Krefeld die theoretischen Ergebnisse in die Praxis umzusetzen. Diese Konzepte können künftig auch andere Kommunen nutzen, um die Situation in ihren Innenstädten zu verbessern.“

Hintergrund:

Mit der Richtlinie zur Förderung der vernetzten Mobilität & des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM) können seit dem 1. Juni 2019 Kreise, Städte und Gemeinden Landesmittel beantragen für:

- Mobilitätskonzepte und Studien
- Maßnahmen zur Digitalisierung des Verkehrssystems

- Mobilstationen und andere Infrastrukturen
- Maßnahmen des Mobilitätsmanagement

Der Fördersatz beträgt bis zu 80 Prozent. Nicht förderfähig sind reine ÖPNV-Maßnahmen, Straßen- und Radwegebau sowie rein städtebauliche Maßnahmen. Projektanträge können bei den zuständigen Bezirksregierungen gestellt werden. Fragen beantworten auch die regionalen Koordinierungsstellen beim Zukunftsnetz Mobilität NRW.

*Quelle: Verkehrsministerium Nordrhein-Westfalen, Foto: VM/Mark Hermenau*

---

## EIN BUNKER FÜR FLEDERMÄUSE



Ein alter Bunker auf dem Betriebsgelände des Bauhofes der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG (NPorts) im Hafen Norderney ist als Winterquartier für Fledermäuse eingerichtet worden. Das von der NABU -Naturschutzbund Deutschland e.V. Ortsgruppe Norderney initiierte Projekt bietet den Insel-Fledermäusen einen weiteren Unterschlupf im Winter. Die Hafengesellschaft NPorts hat die notwendigen technischen Arbeiten für dieses Umwelt- und Naturschutzprojekt durchgeführt. Der „Wohnraum“ für die Fledermäuse im Hafenbereich ist in enger Zusammenarbeit mit der Ortsgruppe des NABU – auf Norderney verwirklicht worden.

„Nachhaltigkeit ist für uns mehr als ein allgemeines Interesse. Sie wird gelebt und zeigt sich durch Taten. An diesem Projekt wird deutlich, wie wir mit guten Ideen, viel Engagement und wenig Aufwand einen wertvollen Beitrag für das Ökosystem im Hafen leisten können“, erklärt Holger Banik, Geschäftsführer der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG sowie der JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG.

Der im Hafengebiet gelegene Bunker ist innen 25 Meter lang, 3,5 Meter breit und 2,5 Meter hoch. Er hat viele Risse und Spalten und ist daher für die Zwecke der Hafenerhaltung nicht mehr zu gebrauchen. Für die Fledermäuse ist das von Vorteil, sie können sich in diesen Lücken niederlassen. Mit wenigen Maßnahmen, wie der Räumung des Erdreichs im Zugangsbereich, der Sicherung der Böschung am Eingang und dem Einbau einer geeigneten Tür mit Einflugöffnung, wurde der Bunker zu einem sicheren Rückzugsort eingerichtet. Natürliche Feinde können dadurch den Winterschlaf der fliegenden Säugetiere nicht stören. Der Bunker eignet sich zudem besonders als Winterquartier, da er Feuchtigkeit bietet und so geschützt ist, dass es nicht frostet. Dazu sollten es immer mindestens 4°C sein, das reicht den Fledermäusen. Ein wärmeres Sommerquartier für die Aufzucht der Jungen gibt es auf Norderney bereits.

Die seit 2012 auf Norderney bestehende Naturschutzgruppe des NABU engagiert sich seit einigen Jahren für die Realisierung von Natur- und Umweltprojekten, u.a. auch für die Herichtung geeigneter Quartiere für die auf der Insel lebenden, stark gefährdeten acht nachgewiesenen Fledermausarten. Diese unterscheiden sich zum einen von ihrer Herkunft. Einige überwintern auf Norderney, andere kommen nur über den Sommer. Da erst seit 2010 bekannt ist, dass es Fledermäuse auf Norderney gibt, muss jedoch noch weiter geforscht werden, wo genau welche Art herkommt und warum sie Norderney anfliegt. Ein Grund ist laut Experten die Nahrungsvielfalt durch das viele Gewässer. Des Weiteren unterscheiden sie sich durch ihre Größe. Die Zwergfledermaus beispielsweise ist nicht mal so groß wie eine Streichholzschachtel.

Dass Fledermäuse so gefährdet sind, liegt hauptsächlich am Menschen. Neben ein paar natürlichen Feinden wie Katzen, Eulen, oder Ratten, nimmt der Mensch ihnen viel Lebensraum weg. Dächer werden zunehmend abgedichtet, und durch den Klimawandel gibt es immer weniger Insekten, von denen sich die Fledermäuse ernähren könnten. Außerdem halten sie dem hohen Luftdruck nicht stand, wenn sie sich Windkraftanlagen nähern. Somit erreichen viele Fledermäuse nicht mal ihr 10. Lebensjahr,

obwohl sie sogar bis zu 30 Jahre alt werden könnten.

Die Hafengesellschaft Niedersachsen Ports hat eine nachhaltige Unternehmensentwicklung zum Ziel. Das bedeutet, verantwortungsvoll mit knappen Ressourcen umzugehen, CO<sub>2</sub>-Emissionen an Land sowie auf See zu verringern und ein langfristig orientiertes Hafen- und Umweltmanagement zu betreiben.

Mit ihren Häfen agiert die Gesellschaft zwischen Meer und Land. Sie verfolgt den Schutz der Ökosysteme in den niedersächsischen Häfen.

Vielfältige und innovative Lösungen werden an allen Standorten entwickelt und umgesetzt. Dieser Mehrwert, der über die klassischen Leistungen eines Hafens gehen, wird bei Niedersachsen Ports als hafen+ zusammengefasst.

*Quelle und Foto: Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG, Mitarbeiter des NABU im Fledermaus -Bunker*

---

## TFG VERBINDET HÄFEN ANTWERPEN UND ROTTERDAM



Auch die TFG freut sich über das neue Angebot zu den Seehäfen: “Zum 13. Dezember 2020 integriert TFG Transfracht den Westhafen Antwerpen als sechsten Hafen in ihr Netzwerk und baut zudem ihr Portfolio um neue Relationen von und nach Rotterdam aus. Künftig werden die für den

maritimen Sektor wichtigsten Containerterminals in Rotterdam und Antwerpen mit täglichen Verbindungen an die wichtigsten Wirtschaftszentren im Hinterland angebunden. Dafür wird der Rangierbahnhof im niederländischen Kijfhoek als zentrales Hub für die Westhäfen fungieren“, heißt es in einer Pressemitteilung.

“Der Ausbau des täglichen Angebotes für maritime Hinterlandtransporte mit der TFG auf weitere wichtige europäische Seehäfen ist ein zentraler Baustein eines Projektes der DB Cargo zur Stärkung des europäischen Schienennetzwerkes. Der Kern des Projektes von DB Cargo ist eine bisher einmalige Kombination von Einzelwagen-, Ladungs- und kombinierten Verkehren.

“Im Rahmen unserer Strategiewaumsichtung zur Internationalisierung lautet unser neues Kundenversprechen: flexible und hochfrequente Verbindungen mit den Westhäfen – und das täglich. Wir freuen uns, noch mehr Transporte auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern“, erklärt Dr. Bernd Pahnke, Sprecher der Geschäftsführung TFG Transfracht.

Mit dieser internationalen Aufstellung und einem neuen Leistungsangebot der West-, Nord- sowie Südhäfen präsentiert der Spezialist im containerisierten Seehafenhinterlandverkehr täglich internationale Transportlösungen für die Anforderungen seiner Kunden.

TFG Transfracht ist Marktführer im containerisierten Seehafenhinterlandverkehr der deutschen Seehäfen. Mit ihrem flächendeckenden AlbatrosExpress-Netzwerk verbindet die TFG Transfracht täglich die Häfen Hamburg, Bremerhaven, Wilhelmshaven, Koper und Rotterdam mit über 15.000 Orten in Deutschland, Österreich und der Schweiz. TFG Transfracht ist ein Unternehmen der Deutschen Bahn AG mit einem Transportvolumen von über 1.000.000 TEU (2019).“

*Quelle und Foto: TFG Transfracht*

---

## KOOPERATION FÜR BEDROHTEN

# SCHIERLINGS-WASSERFENCHEL



Die Stiftung Lebensraum Elbe hat im Deichvorland bei Kirchwerder 160 Exemplare des bedrohten Schierlings-Wasserfenchels gepflanzt. Die Aktion ist Teil einer von der MSC Foundation unterstützten Renaturierung.

Hamburg. An einem neu angelegten Priel im Deichvorland bei Kirchwerder Sande siedelt die Stiftung Lebensraum Elbe 160 Jungpflanzen des Schierlings-Wasserfenchels an. Weltweit kommt diese bedrohte Art ausschließlich an den Ufern der Tideelbe zwischen Geesthacht und Cuxhaven vor – und findet am neuen Priel ideale Standortbedingungen.

Die Pflanzaktion markiert den Abschluss einer Renaturierungsmaßnahme der Stiftung Lebensraum Elbe: Seit Juli wurden im Deichvorland vor dem Hower Hauptdeich ein Priel und ein Kleingewässer angelegt, die vielen teils bedrohten Arten eine Heimat bieten. Mit dem Projekt möchte die Stiftung Lebensraum Elbe die Elbe wieder besser mit ihrem Vorland verbinden.

Eine Förderung in Höhe von rund 250.000 Euro – rund 20 Prozent der gesamten Projektkosten – hat die MSC Foundation beigesteuert. Mit seiner Stiftung setzt das Unternehmen MSC weltweit Zeichen für den Gewässerschutz und die Wahrung des ökologischen Gleichgewichts.



„Ich danke MSC für dieses vorbildhafte Engagment und wünsche mir, dass viele große Hamburger Unternehmen dem Beispiel folgen und Mitverantwortung für das Ökosystem Elbe übernehmen“, sagt Dr. Elisabeth Klocke, Vorstand der Stiftung Lebensraum Elbe.

„Gern haben wir mit unserer Förderung des Projekts in Kirchwerder den Naturschutz an der Tideelbe unterstützt. Wir sehen es als unsere Pflicht an, vor allem in den Regionen, in denen wir tätig sind, für den Umweltschutz einzustehen“, so Nils Kahn, Geschäftsführer MSC Germany (Cargo) und Christian Hein, Geschäftsführer MSC Cruises.

Die Stiftung Lebensraum Elbe wurde am 11. Mai 2010 durch Beschluss der Hamburgischen Bürgerschaft gegründet. Die Arbeit der Stiftung ist legislatur- und parteiübergreifend.

*Quelle und Foto: Stiftung Lebensraum Elbe, Schierlings-Wasserfenchel im Kirchwerder Deichvorland*

---

## ROTTERDAM EXPANDIERT AUF DEM RDM-GELÄNDE



De Haas Rotterdam (DHR) nimmt seine derzeitige Werft auf dem Gelände RDM West wieder in Betrieb. Neben dem Gelände rund um das (ehemalige) Schiffshebewerk wird auch das in der Nähe befindliche Gelände von ca.

2 ha einer Nutzung zugeführt. Ein neues Schiffshebwerk namens Travelift mit 820 Tonnen wird das alte ersetzen, um die Schiffe trocken-zulegen und zu transportieren. Zu diesem Zweck hat die Werft ein Bereitstellungsabkommen mit dem Hafenbetrieb Rotterdam (HbR) unterzeichnet.

Die Erweiterung der Werft steht im Einklang mit der Politik des HbR, den Kunden entsprechende Schiffsreparaturmöglichkeiten anzubieten. Darüber hinaus möchte der HbR Studenten im technischen Bildungssektor auf dem RDM-Campus dazu ermutigen, sich für einen Arbeitsplatz im maritimen Sektor zu entscheiden.

Seit 2016, das heißt in der Zeit, in der DHR das Schiffshebwerk betrieb, war die Nachfrage nach der Werftanlage sehr groß. Besonders beliebt war das Schiffshebwerk bei der so genannten grauen Flotte (Schleppern, Patrouillenbooten, Lotsentendern, kleinen Pontons). Häufig muss man diese Schiffe zwecks Inspektion, Wartung und Instandhaltung schnell und für einen kurzen Zeitraum trockenlegen können. Vor allem für Schlepper gab es in Rotterdam kaum oder gar keine solche Möglichkeit; daher wichen die Schiffe zu diesem Zweck nach Antwerpen und Hamburg aus.

Nach einem Zwischenfall im April 2018, bei dem das Schiffshebwerk außer Betrieb genommen wurde, beschlossen der HbR und DHR gemeinsam, das Konzept der zentralen Anlaufstelle weiterzuentwickeln, einschließlich einer Erweiterung des Geländes. Mit dem Travelift 820 wird eine andere effizientere Art der Schiffstrockenlegung und des Schiffs-transportes eingeführt. Mit der Erweiterung der Werftanlagen auf dem RDM-Gelände wird es möglich sein, mehrere Schiffe gleichzeitig trocken-zulegen sowie, mittels der neu einzurichtenden Liegeplätze an Pontons im Heysehaven, Schiffe im Wasser zu warten.



Man hat sich für ein völlig neues Schiffshebwerk mit dem Markennamen Travelift entschieden, das eine Kapazität von 820 t aufweist. Die Firma De Haas Maassluis hat auf ihrer Werft in Maassluis bereits gute Erfahrungen damit gesammelt. Das Schiffshebwerk Travelift wird wie ein Portalkran über den Stichhafen des ehemaligen Schiffshebwerks fahren, um die Schiffe so anheben zu können. Zu diesem Zweck werden auf und am Kai des Schiffshebwerks eine Reihe von konstruktiven Änderungen vorgenommen.

Geplant ist die Inbetriebnahme der neuen Anlage für das erste Quartal des Jahres 2022.

Die Firma De Haas Rotterdam wird von De Haas Maassluis (seit 1878) geleitet. Diese Werft ist sowohl auf den Schiffbau als auch auf die komplette Instandhaltung, Reparatur und Renovierung von Patrouillenschiffen, Rettungsschiffen (Save and Rescue, SAR), Unfallbekämpfungsschiffen (Incident Fighting Vessels, IBV) und anderen spezialisierten Schiffen in der Berufsschiffahrt spezialisiert.

*Quelle: Port of Rotterdam, Emile Hoogsteden (Hafenbetrieb Rotterdam), links, und Govert de Haas (De Haas Rotterdam), rechts.*

---

## JOBGARANT FÜR DIE REGION KÖLN



Rund 35.000 Arbeitsplätze sind derzeit in Köln und der Region direkt oder indirekt von den Häfen der Häfen und Güterverkehr Köln AG abhängig. Durch die Geschäfte in und um die Häfen entsteht eine Wertschöpfung, die im Jahr 2019 3,2 Milliarden Euro betrug. Das von den Kölner Häfen abhängige Steueraufkommen betrug im gleichen Jahr rund 250 Millionen Euro, von denen schätzungsweise 43 Millionen Euro bei der Stadt Köln verblieben. Zu diesen Ergebnissen kommt eine umfassende Studie der „PLANCO Consulting GmbH“, in der die „Regional- und gesamtwirtschaftliche Bedeutung der Kölner Häfen“ untersucht wurde.

Köln ist seit je her eine Hafenstadt. Durch den Warentransport auf Europas wichtigster Wasserstraße und dem daraus resultierenden Handel gelangte Köln seit seiner Gründung zu Wachstum und Wohlstand. Auch die spätere industrielle Entwicklung der gesamten Region wäre ohne die Kölner Häfen nicht möglich gewesen. Eine Tatsache, die auch heute noch eine wesentliche Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit wichtiger Industriezweige in der Stadt und der umliegenden Region ist.

Uwe Wedig, Vorstandsvorsitzender der Häfen und Güterverkehr Köln AG, bringt es so auf den Punkt: „Entfallen die Häfen und deren Möglichkeit, sich zu entwickeln, entfallen wesentliche Grundlagen für wichtige Industriezweige und damit Arbeitsplätze in Köln und der Region. Die Kölner Häfen sorgen direkt und indirekt für Arbeitsplätze, Steuereinnahmen und Wertschöpfung in der Region. Ein Prozess, der sich noch verstärken wird, wie die PLANCO- Studie ergab. Wir sind froh, dass wir das nun auch auf der Grundlage fundierter Berechnungen und Erhebungsdaten belegen können.“

Durch die Befragung von Unternehmen mit direktem und indirektem Bezug zu den Häfen kommt die Studie zu dem Ergebnis, dass rund 35.000 Arbeitsplätze von den Kölner Häfen abhängen. Etwa 16.000 Beschäftigte davon sind direkt hafengebunden tätig, arbeiten in Segmenten wie Transport, Umschlag, Logistik oder in der hafengebundenen Industrie. Über die Nachfrage von Investitionsgütern und Vorleistungen bei hafengebundenen Betrieben sind weitere 10.000 Arbeitsplätze indirekt verbunden. Zusätzlich entstehen sogenannte induzierte Beschäftigungseffekte durch die Konsumausgaben der direkten und indirekten Beschäftigten mit rund 7.500 Arbeitsplätzen.

Mit rund 18.000 Arbeitsplätzen entfallen mehr als die Hälfte der Beschäftigungseffekte auf die Stadt Köln. Das heißt: Rund jeder 40. Arbeitsplatz in der Stadt Köln hängt von den Häfen ab. 8.200 hafengebundene Personen sind in den angrenzenden Kreisen der Region Köln-Bonn beschäftigt und rund 8.500 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sind hafengebunden außerhalb der Region tätig. Für die Gutachter von PLANCO steht damit fest, dass ohne die Existenz der Kölner Häfen es zu einer signifikanten Verschlechterung der Wettbewerbsfähigkeit des gesamten Wirtschaftsstandorts käme.

Sie weisen auch darauf hin, dass man diesen Faktor im Wettbewerb der Standorte pflegen und entwickeln muss. „Weitere Einschränkungen oder Reduzierungen der Hafensstandorte in Köln würden sich unmittelbar auf die hafengebundenen Wirtschaftszweige und damit die Arbeitsplätze auswirken“, hebt Gunnar Platz, Geschäftsführer der PLANCO Consulting GmbH hervor. Denn bei ihren Untersuchungen haben die Gutachter auch festgestellt, dass die intensive Verbindung der Kölner Häfen mit der regionalen Industrie zu einer starken hafengebundenen Beschäftigungswirkung führt. Sie ist in Köln und der Region teilweise doppelt so hoch wie an vergleichbaren Standorten.

In diesem Zusammenhang wird auch die Bedeutung der strategischen Entwicklung der HGK deutlich, die über ihre Beteiligung RheinCargo nicht nur Betreiber der Häfen ist, sondern durch weitere Tochterunternehmen optimale, integrierte Logistik- und Transportketten für wichtige Industriezweige in Köln und entlang des Rheins zur Verfügung stellt.

Die hafengebundene Wertschöpfung – also die Gesamtwirtschaftsleistung der hafengebundenen Unternehmen abzüglich der Vorleistungen – betrug im Jahr 2019 rund 3,2 Mrd. €. Die von den Kölner Häfen abhängige

Beschäftigten erzielten 2019 ein Einkommen in einer Höhe von insgesamt 2,3 Mrd. Euro. Mit 1,3 Mrd. Euro entstehen mehr als die Hälfte der Einkommen durch Arbeitsplätze in der Stadt Köln. Das hafenenabhängige Steueraufkommen in der Stadt Köln beläuft sich auf insgesamt 250 Mio. Euro. Immerhin rund 43 Mio. € davon kommen nach den Berechnungen der Gutachter auch direkt bei der Stadt Köln an. Damit sind gut 2 Prozent der Gesamteinnahmen der Stadt Köln aus der Lohn- und Einkommensteuer, Körperschaftsteuer, Umsatzsteuer und Gewerbesteuer hafenenabhängig.

Zurzeit ist die wirtschaftliche Situation in allen Wirtschaftsbereichen stark negativ von den Auswirkungen der Corona-Pandemie geprägt, so auch in den Bereichen Transport und Logistik. Auch in den Kölner Häfen macht sich das durch deutlich geringere Umschlagsmengen bemerkbar. Ungeachtet dessen wird unter Berücksichtigung der auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur prognostizierten Wachstumsraten eine Steigerung des Umschlags in den Kölner Häfen von derzeit 10,9 Mio. Tonnen auf 11,8 Mio. Tonnen im Jahr 2030 erwartet. Ein Wachstumstreiber ist dabei insbesondere der Containerumschlag, der von 1,59 Mio. Tonnen im Jahr 2019 auf 2,15 Mio. Tonnen im Jahr 2030 steigen soll. Ebenfalls wird eine Zunahme beim Umschlag von chemischen Erzeugnissen erwartet.

Die Zahl der von den Kölner Häfen abhängigen Arbeitsplätze wird angesichts der prognostizierten Entwicklung um 3.000 auf rund 38.000 im Jahr 2030 zunehmen. Das hat weitere positive Auswirkungen zur Folge. So steigt die hafenenabhängige Wertschöpfung um rund 600 Mio. € auf rund 3,8 Mrd. € im Jahr 2030. Das von den Kölner Häfen abhängige Einkommen der Beschäftigten steigt um 500 Mio. € auf 2,8 Mrd. € im Jahr 2030.

An dieser Stelle heben die Autoren der Studie hervor, dass durch zusätzliche Flächen, wie sie beispielsweise mit der Hafenerweiterung in Godorf einmal geplant waren, solche moderate Wachstumsraten noch einmal signifikant gesteigert werden könnten. „Die hohe ökologische Qualität der Versorgung über den Rhein ist mit Blick auf die Entwicklung der angrenzenden Industriecluster und die Herausforderungen der Energiewende ein echtes Pfund. Der Engpass sind die industrienahen Umschlagskapazitäten“, erläutert PLANCO-Geschäftsführer Platz eine Perspektive, die zusätzliche Flächenpotenziale in den Häfen für Köln mit sich bringen würde. Andersherum bringen weitere Einschränkungen des Hafenbetriebs, etwa durch heranwachsende Wohnbebauung und damit verbundenen Betrieb-

shindernisse, Be- schäftigungsverluste mit sich.

„Die Studie verdeutlicht, welche außergewöhnliche Bedeutung die Häfen für Wohlstand und Lebensqualität der Stadt Köln und der Region haben. Wir verstehen uns bei der HGK als Architekten der Logistik, wir sind Dienstleister für wichtige Arbeitgeber der Region, die wiederum auf unser Logistik-Knowhow angewiesen sind. Darüber hinaus zeigen die Kennzahlen unsere Funktion als Beschäftigungsmotor. Daher gehe ich auch davon aus, dass allen politischen Kräften bewusst ist, wie wichtig ein-erseits die Absicherung und andererseits die Weiterentwicklung der Häfen und der HGK-Gruppe als Logistikpartner der Industrie ist“, urteilt HGK-Vorstandschef Uwe Wedig.

*Quelle und Foto: HGK*