



ERSTU - Newsletter

Europäische Fluss – See- Transport Union e.V

Präsident: Thomas Maaßen Generalsekretär: Günter Hartkopf

Westhafenstr. 1 – 13353 Berlin

Tel.: +49(030) 39802662 > Fax:+49(030) 39802663 > Internet: www.erstu.com

E-Mail: erstu-ev@t-online.de

Verantwortlich für den Inhalt: Dr. Wolfgang Hebenstreit, Pressesprecher

>> Ausgabe Nr.02 - Februar 2015 <<



**Bild: Ein Partikulierschiff von MULTINAUT Donalogistik, beladen mit einem Anlagenteil, auf der Donau
Foto: IMPERIAL Shipping Group**

Inhalt

- **Editorial**
- **Verbandsnachrichten**
- **Marktbeobachtungen**
- **Binnenschifffahrt und Wasserstraßen**
- **Seewirtschaft und Fluss-Seeverkehr**

Editorial



In den ersten Tagen des Jahres 2015 stellten viele Unternehmen der Verkehrswirtschaft ihre im Jahr 2014 erreichten Ergebnisse vor und informierten über die Zielstellungen für dieses Jahr. Insgesamt wurde eine positive Bilanz gezogen.

Dies wird im vorliegenden „ERSTU Newsletter“ an den Beispielen der Ergebnisse der Seehäfen Kiel, Rostock, Bremen, des Nord-Ostsee-Kanals und des Hafenverbundes der Binnenhäfen in Dresden, Riesa, Torgau, Decin, Lovosice und Dessau-Roßlau aufgezeigt.

Gleichzeitig wird aber in Pressekonferenzen und geführten Gesprächen sowie auf Parlamentarischen Abenden immer wieder auf die Schwachstellen bei der Erhaltung und Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur hingewiesen. Es wird die Sorge zum Ausdruck gebracht, dass hier in den nächsten Jahren negative Auswirkungen auf die europäische Wirtschaft und die Wettbewerbsfähigkeit einzelner Länder zu erwarten sind. Dies zeigt sich ebenfalls im hochentwickelten Deutschland.

Diese Sorge bringen zum Beispiel die Binnenschiffverkehrsverbände in einer Gemeinsamen Erklärung zur Verbesserung der Schiffbarkeit der Elbe zum Ausdruck.

Welche Anforderungen die Wirtschaft in den nächsten Jahrzehnten an den Handel und die einzelnen Verkehrsträger stellen wird, lässt sich aus dem ITF Transport Outlook 2015 mit seinen Kerngedanken für den Zeitraum bis 2050 schließen. Hierauf muss sich jedes Land vorbereiten. Der Schifffahrt und den Häfen kommt hierbei eine besonders wichtige Rolle zu. Das Internationale Transport Forum 2015 im Mai 2015 in Leipzig wird hierzu sicherlich interessante Ergebnisse bringen.

Für die Häfen wird an dem Nationalen Hafenkonzept gearbeitet. Spätestens bis zur 9. Nationalen Maritimen Konferenz im Oktober 2015 in Bremerhaven soll das Konzept, das die Hafenpolitik des Bundes auf Sicht leiten wird, stehen. Die Vorbereitung auf die 9. Nationale Maritime Konferenz und die Umsetzung der auf der Konferenz gegebenen Empfehlungen wird auch einen wichtigen Platz in unserer Öffentlichkeitsarbeit einnehmen.

Für die Mitglieder der ERSTU, wie auch für die jeden anderen Verbandes, ist es wichtig, konkrete, greifbare Ergebnisse der Arbeit zu sehen. Für uns ist hier der zwischen der IMPERIAL Shipping Group und Banship am 14.01.2015 abgeschlossene Kooperationsvertrag so ein Beispiel. So schlägt sich die im Verein entwickelte vertrauensvolle Zusammenarbeit in ein wirtschaftliches win-win-Ergebnis nieder.

Dabei ist das Engagement all unserer Mitglieder von besonderer Bedeutung, um weitere solche Beispiele zu schaffen. Besonders schätzen wir aber hierbei auch die Arbeit unserer langjährigen Mitglieder, die beginnend mit der Gründungsphase des Verbandes die ERSTU durch ihre Impulse und Erfahrungen vorangebracht haben.

Verbandsnachrichten

Hans-Wilhelm Dünner - 65 Jahre



Das Präsidium und alle Mitglieder der ERSTU wünschen Hans-Wilhelm Dünner zu seinem 65. Geburtstag vor allen Dingen Gesundheit, Freude und Kraft für sein Engagement für die Verkehrswirtschaft, hier insbesondere für die See- und Binnenschifffahrt, und die internationale Zusammenarbeit.

Hans-Wilhelm Dünner ist Mitbegründer und erster Präsident unseres Vereins, der European River-Sea-Transport Union e.V.. Am 24.06.1997 fand auf MS "Pannonia" - mitten auf der Spree - die Gründungsversammlung der ERSTU statt. Damals gründeten 11 Binnen- und Küstenreederei aus 5 Ländern die Europäische Fluß-See-Transport Union e.V. Berlin und wählten

Hans-Wilhelm Dünner, damals Geschäftsführer der Deutschen Binnenreederei GmbH Berlin, zu ihrem ersten Präsidenten. Diese Funktion hatte er bis zum Jahre 2000 inne. Danach unterstützte Hans-Wilhelm Dünner die ERSTU in seinen neuen Aufgabengebieten mit seinem reichen praktischen Erfahrungsschatz und als Publizist mit seiner scharfen Feder.

Sein Leben ist geprägt von vielen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Aktivitäten für die Entwicklung des Verkehrswesens und dessen internationale Kooperation. Dies spiegelt sich in seinem Lebenslauf sehr deutlich wider.

Hans-Wilhelm Dünner wurde am 18.2.1950 in Leverkusen geboren; er stammt aus einem mittelständischen Speditions- und Touristikunternehmen, in dem er schon in jungen Jahren geschäftsführend tätig war; während des Studiums der Betriebs- und Volkswirtschaft und Verkehrswissenschaft an der Universität Münster arbeitete er an Forschungsarbeiten zur Binnenschifffahrt mit; 1981 - 1991 war er Bundesgeschäftsführer des Bundesverbandes der Selbständigen Deutscher Gewerbeverband e.V. und des BDS - Abteilung Binnenschifffahrt e.V., Bonn; 1983 - 1991 Mitbegründer, Herausgeber und Chefredakteur der Zeitschrift „Der Selbständige in der Binnenschifffahrt“; 1992 Direktor der Zentralverwaltung des Provinzialats der Franziskanerinnen von Nonnenwerth, Remagen; 1993 - 2000 Geschäftsführender Gesellschafter der Deutschen Binnenreederei GmbH, Berlin; Gründer und Herausgeber der Binnenschifffahrtszeitung „DBR Aktuell“; Geschäftsführer und Aufsichtsratsmitglied von DBR Tochter- und Beteiligungsgesellschaften in Deutschland, Großbritannien, Niederlande, Polen und Tschechien; 1993 - 2000 Mitglied des Deutsch-Polnischen und des Deutsch-Tschechischen Gemischten Ausschusses für Binnenschifffahrt beim Bundesverkehrsministerium, Bonn/Berlin; 1996 - 2000 Mitglied des Aufsichtsrates der Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft, Berlin; 1997 - 2000 Mitbegründer und Präsident der European River-Sea-Transport-Union e.V. (ERSTU), Berlin; 1998 - 2001 Mitglied des Wirtschaftsbeirates des Germanischen Lloyd AG, Hamburg; 1999 - 2000 Vorsitzender der Vertreterversammlung der Berufsgenossenschaft für Binnenschifffahrt e. G., Duisburg; 1999-2003 Mitglied der Arbeitsgruppe „Integrierte Verkehrspolitik“ im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin; seit 2001 Chefredakteur von SCHIFFFAHRT UND TECHNIK; seit Februar 2003 Herausgeber des Magazins SCHIFFFAHRT HAFEN BAHN UND TECHNIK und Geschäftsführender Gesellschafter der SUT Verlags GmbH, St. Augustin; 2009 Mitbegründung und Gründungschefredakteur der KÖLNER HAFENZEITUNG.

Wir wünschen Hans-Wilhelm Dünner weiterhin viel Erfolg in seinem Wirken, in seiner publizistischen Tätigkeit und uns eine fruchtbare Zusammenarbeit in der ERSTU.

IMPERIAL Shipping Group und Banship schließen Kooperationsvertrag

Die ERSTU-Mitglieder - die IMPERIAL Shipping Holding GmbH, Duisburg, und die Banship Hungary Kft., Budapest, werden von sofort an in ihren jeweiligen Fahrtgebieten kooperieren. Eine entsprechende Vereinbarung unterzeichneten die Partner am 14. Januar 2015 in Duisburg. Federführend für die Kooperation ist die zur IMPERIAL Shipping Group zählende MULTINAUT Donalogistik GmbH mit Sitz in Wien.

„Durch unsere neue Kooperationsvereinbarung ergeben sich für unsere Kunden zahlreiche Synergien, zum Beispiel bei der Schiffsbefrachtung, in den Donau-See-Verkehren und der Logistik in die GUS Staaten“ erklärt Peter Jedlicka, geschäftsführender Gesellschafter bei MULTINAUT Donalogistik. „Das hat besonders den Vorteil, dass Kunden von den Leistungen und Transportkapazitäten des jeweiligen Partners profitieren“ ergänzt Attila Bencsik, geschäftsführender Inhaber von Banship Hungary.

Die IMPERIAL Shipping Group operiert über ihre Tochter- und Schwestergesellschaften in der Binnen- und Küstenmotorschiffahrt vornehmlich in Deutschland, Österreich, Frankreich und den Beneluxländern. Banship, eine im März 2014 gegründete Befrachtungsgesellschaft, operiert in Ungarn, im gesamten Donaugebiet, im Wechselverkehr Main/Rhein/Mosel sowie in der Nordsee, der Mittelmeer- sowie in der Schwarzmeerregion. „Im Rahmen der Kooperation können wir Fahrtgebiet übergreifende Logistikkonzepte abbilden, wobei der Auftraggeber mit nur einem Ansprechpartner zu tun hat“, erklärt Jedlicka weiter. Banship kann auf die Verbindungen von IMPERIAL ins westdeutsche Kanal- und Flusssystem zurückgreifen und IMPERIAL kann für seine Auftraggeber dank der tiefen Marktkenntnis von Banship durchgehende Supply Chains per Binnenschiff, Seeschiff, LKW und Bahn bis in die Fahrtgebiete nordeuropäische Länder, Schwarzmeer, GUS-Staaten, Naher Osten und Nordafrika organisieren. Attila Bencsik bestätigt: „Auch für unsere Kunden wird es im Rahmen der Kooperation mit der IMPERIAL Shipping Group einfacher, komplette Logistikkonzepte einschließlich expeditioneller Dienstleistungen über einen größeren geografischen Raum abzubilden.“

Die **Banship Hungary Kft., Budapest**, wurde im „ERSTU Newsletter“ Nr. 10/2014, S.4-S.5 vorgestellt.

Die **MULTINAUT Donalogistik GmbH** mit Standorten in Wien, Würzburg, Duisburg und Regensburg ist Teil der IMPERIAL Shipping Group. Das Leistungsspektrum umfasst alle Teile der Logistikkette, die reine Carrierfunktion mit Mietschiffen und Partikulieren, ebenso wie die Lösung komplexer Aufgaben in der Kontraktlogistik. 12 Mitarbeiter erwirtschaften einen Jahresumsatz von etwa 30 Millionen Euro. Pro Jahr transportiert das Unternehmen etwa 1,5 Millionen Tonnen trockene Massen- und Stückgüter. Die Flotte besteht aus 38 Schiffen mit einer jeweiligen Tragfähigkeit von 750 bis 2.900 Tonnen. Über den Schwerpunktverkehr Rhein-Main-Donau hinaus transportiert MULTINAUT Donalogistik Güter auch über Nebenflüsse und Kanäle im gesamten europäischen Wasserstraßennetz.

Die abgeschlossene Kooperationsvereinbarung zeigt wie Verbandsarbeit eine effiziente wirtschaftliche Zusammenarbeit unterstützen kann.

Quelle: Pressemitteilung der IMPERIAL LOGISTICS INTERNATIONAL vom 23.01.2015
www.multinaut-dlg.com www.imperial-shipping.com

Marktbeobachtungen

Welthandel: Internationaler Frachtverkehr vervierfacht sich bis 2050

Neue Handelsströme verlängern Lieferdistanzen um 12%, Nordpazifik überrundet Haupthandelsroute Nordatlantik

Einige Kernaussagen aus dem aktuellen ITF Transport Outlook 2015, der am Sitz der OECD in Paris vorgestellt wurde, sind:

- Mit der Verschiebung globaler Handelsströme wird sich das internationale Frachtvolumen bis 2050 um das Vierfache erhöhen (Faktor 4.3). Die Entfernung, die internationale Güterfracht durchschnittlich zurücklegt, wird um 12% steigen.
- Als Folge werden die CO₂-Emissionen durch den globalen Frachtverkehr bis 2050 um 290% steigen. Fracht wird Passagierverkehr als Hauptquelle von CO₂-Emissionen aus landbasiertem Verkehr ablösen.
- Die Nordpazifikroute wird den Nordatlantik als wichtigsten Handelskorridor ablösen, gemessen am Frachtvolumen (in Tonnen-Km). Dort wächst der Güterverkehr um 100 Prozentpunkte schneller als im Nordatlantik. Starkes Wachstum wird auf den Seerouten im Indischen Ozean stattfinden, wo sich das Frachtvolumen vervierfacht.
- Der Binnengüterverkehr wird besonders stark in Afrika (+715%) und Asien (+403%) zunehmen. Hier dominiert bei der Fracht mangels Alternativen der Transport per Straße.
- Erstmals identifiziert wurde der nationale Anteil an internationalen Frachtströmen. Dieser macht 10% der globalen Handelsfracht aus, aber 30% der CO₂-Emissionen. Dies ist wichtig: Hier kann nationale Politik stärker einwirken als international, wo Abkommen nötig sind.

“Die absehbare Zunahme des weltweiten Frachtverkehrs stellt den internationalen Transportsektor vor eine noch nicht dagewesene Herausforderung“, erklärte ITF-Generalsekretär José Viegas bei der Vorstellung des ITF Transport Outlook 2015.

“Zunehmende Kapazitätsengpässe im Frachtverkehr können zur Wachstumsbremse werden“, sagte Viegas weiter. “Eine Vervierfachung der CO₂-Emissionen des globalen Güterverkehrs kann die Durchsetzung der Klimaziele ernsthaft untergraben.”

Viegas wies auf vier Handlungsfelder hin, mit deren Hilfe ein solches Szenario zu verhindern sei:

1. **Verbessertes Kapazitätsmanagement:** Teile der Frachtinfrastruktur sind nicht ausgelastet
2. **In “Missing Links” investieren:** Mehr alternative und multi-modale Verbindungen erhöhen die Effizienz
3. **Auf Mega-Schiffe vorbereiten:** Die Infrastruktur an mehr und größere Frachtschiffe anpassen – auch die Hinterland-Anbindung
4. **Fahrzeug-Auslastung erhöhen:** Entlang der globalen Logistikketten die Lastfaktoren erhöhen und Leerlaufzeiten reduzieren.

Projektionen für unterschiedliche Verkehrsträger (Straße, Schiene, See- und Luftfracht) und für 19 Produktgruppen befinden sich in den Tabellen im Anhang. Verkehr und Handel wird Thema des Gipfeltreffens des International Transport Forum vom 27. bis 29. Mai in Leipzig sein ([Webseite](#)).

Der ITF Transport Outlook 2015 enthält zusätzlich vielfältige Informationen zum Passagierverkehr. Dazu gehören Mobilitätszenarien für Megastädte in China, Indien und Lateinamerika, etwa Projektionen zu CO₂-Emissionen und Gesundheitsauswirkungen von Kfz- wie Nahverkehr-basierten Entwicklungspfaden.

Nach diesen Berechnungen werden die großen Städte in diesen drei Regionen bis 2050 mehr als ein Drittel (38%) aller zusätzlichen Emissionen des Passagierverkehrs erzeugen. Maßnahmen zur Reduzierung des Individualverkehrs und eine Erhöhung des Anteils des öffentlichen Nahverkehrs in Megastädten könnten dieses Wachstum um 30 bis 40% senken. Allerdings müssen Klima- und Gesundheitsschutz zusammen gedacht werden, da einige Maßnahmen zwar CO₂ reduzieren, aber andere Emissionen erhöhen können.

Die **Pressemitteilung zu urbanen Mobilitätsszenarien** für China, Indien und Lateinamerika finden Sie [hier](#) (pdf).

[Hier den ITF Transport Outlook 2015 aus der OECD-iLibrary herunterladen](#)

Quelle: Pressemitteilung des International Transport Forum, Paris, 27.01.2015

Binnenschifffahrt und Wasserstraßen

Gemeinsame Erklärung der Verbände Elbe Allianz e.V., ERSTU, SHV und VHdS zur Verbesserung der Schiffbarkeit der Elbe

Am 22.01.2015 sandten die Vereine der Binnenschifffahrt, die Elbe Allianz e.V., die European River-Sea-Transport Union e.V. (ERSTU), der Sächsische Hafen- und der Verkehrsverein e.V. (SHV) und der Verein zur Hebung der Saaleschifffahrt (VHdS), eine Gemeinsame Erklärung an den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, zur Verbesserung der Schiffbarkeit der Elbe.

Es ist nicht die erste Erklärung die die Verbände der Binnenschifffahrt in den letzten Jahrzehnten an die Bundesverkehrsminister gerichtet haben, um ihre Forderungen und die Interessen der Wirtschaft zum Ausdruck zu bringen.

Auch diese Erklärung ist geprägt von der Sorge um die internationale Wasserstraße Elbe, um ihren Erhalt und die Einhaltung der seitens der Bundesregierung gegenüber der Tschechischen Republik eingegangenen Verpflichtungen. Wir hoffen, dass endlich die für die Verbesserung der Schiffbarkeit der Elbe notwendigen Maßnahmen zeitnah umgesetzt werden und die Wirtschaft, die deutsche und tschechische Binnenschifffahrt klar und verlässlich für die Zukunft planen kann. Praktisch hat dies zum Beispiel für die künftige Entwicklung des in Deutschland einzigartigen länderübergreifenden Hafenverbundes der Binnenhäfen in Dresden, Riesa, Torgau, Decin, Lovosice und Dessau-Roßlau eine enorme Bedeutung.



Bundesminister für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Herrn Alexander Dobrindt
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

22.01.2015

Gemeinsame Erklärung zur Verbesserung der Schiffbarkeit auf der Elbe

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

die Vereine der Binnenschifffahrt, die Elbe Allianz e.V., die European River-Sea-Transport Union e.V. (ERSTU), der Sächsische Hafen- und Verkehrsverein e.V. (SHV) und der Verein zur Hebung der Saaleschifffahrt (VHdS), fordern seit vielen Jahren die nachhaltige Ertüchtigung der Elbe und Saale. Diese Forderungen sind Ihnen und Ihren Vorgängern wohlbekannt.

Das Gesamtkonzept Elbe sollte im Jahr 2015 fertiggestellt und die Projekte im Bundesverkehrswegeplan 2015 verankert werden. Dies hat das Bundesverkehrsministerium erst letztes im Beisein von Vertretern der Regierung der Tschechischen Republik auf der 5. Hauptstadtkonferenz der Kammerunion Elbe/Oder im Oktober 2014 in Aussicht gestellt. Schon ein Jahr später sollte die Umsetzung des Gesamtkonzeptes Elbe mit acht Planfeststellungsverfahren für die betroffenen Streckenabschnitte folgen.

Mit großer Sorge haben wir vernommen, dass sich die Erarbeitung des Gesamtkonzeptes Elbe um zwei weitere Jahre verzögern soll. Auf der Basis des Gesamtkonzeptes Elbe sollen dann erst darauf abgestimmte Maßnahmen des Bundes und der Länder entwickelt werden, die in den Fortschreibungen der Prioritätenliste berücksichtigt werden sollen.

Diese weitere Verzögerung der nachhaltigen Ertüchtigung der Elbe und damit verbunden auch der Saale widerspricht den Interessen der Wirtschaft und der Binnenschifffahrt sowie den internationalen Verpflichtungen gegenüber der Tschechischen Republik.

Die Wirtschaft im deutschen und tschechischen Elbstromgebiet benötigt dringend die Elbe als ganzjährig wirtschaftlich sicher zu befahrende Wasserstraße. Voraussetzung dafür ist die Beseitigung der letzten Engstellen, um eine durchgängige Fahrrinntiefe von mindestens 1,60 Meter an 345 Tagen im Jahr zwischen Dresden und Hamburg und von 1,50 Meter zwischen Dresden und der tschechischen Grenze zu erreichen – ein Unterhaltungsziel, welches schon seit Mitte der 90er Jahre als vereinbart gilt.

Nur mit einer stabilen und durchgängigen Fahrrinntiefe der Mittel- und Oberelbe können die Transportunternehmen und Verloader langfristig planen – und nur so kann der sichere und ressourcenschonende Verkehrsträger Binnenschiff zukünftig verstärkt in Logistikkonzepte eingebunden werden.

Besonders im Elbe-Einzugsgebiet hat sich ein Strukturwandel bei den per Binnenschiff transportierten Gütern vollzogen. In den mitteldeutschen und tschechischen Elbehäfen nimmt der Anteil hochwertiger, sperriger und voluminöser Industriegüter – wie z.B. Generatoren, Transformatoren, Turbinen, Windkraftanlagen, Reaktoren und andere Anlagen des Maschinen- und Anlagenbaus – zu, die nur über die Binnenwasserstraße zu den norddeutschen Seehäfen transportiert werden können.

Wir, die o.g. Verbände, fordern deshalb, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Fertigstellung des Gesamtkonzeptes Elbe im Jahr 2015 durchsetzt und die für die Ertüchtigung von Elbe und Saale wichtigen eingereichten Projekte in den Verkehrswegeplan 2015 aufnimmt.

Mit freundlichen Grüßen



Peter Plewa
Vorstandsvorsitzender

Elbe Allianz e.V.
Adolphsplatz 1
20457 Hamburg



Thomas Maaßen
Präsident

ERSTU European River-Sea-Transport
Union e. V.
Westhafenstr. 1
13353 Berlin



Detlef Bütow
Vorstandsvorsitzender

Sächsischer Hafen- und
Verkehrsverein e.V.
Magdeburger Straße 58
01067 Dresden



Manfred Sprinzek
Präsident

Verein zur Hebung der Saaleschiff-
fahrt e.V.
Domstraße 1
016108 Halle/Saale

Mut zu neuen Wegen

Deutschlands Wasserstraßen befinden sich aus Sicht des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) durch eine jahrelange Unterfinanzierung in einem katastrophalen Zustand. Seit Jahren findet ein kontinuierlicher Werteverzehr statt, der gestoppt werden muss. Auf dem Parlamentarischen Abend des BÖB am 27.01.2015 wurde das Thema Mittelverwendung teils kontrovers mit Parlamentariern des Bundestages diskutiert. Alle waren sich einig, dass dringend etwas getan werden muss.

Der Bundesverband sieht mehrere Entwicklungen, die diese Situation herbeigeführt haben. So sprach Rainer Schäfer, Präsident des BÖB, unter anderem darüber, dass der Verkehrsbereich grundsätzlich unterfinanziert ist. Leider sind die zuständigen Stellen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung aufgrund einer unzureichenden Personalausstattung nicht mehr in der Lage, ihre Aufgaben zeitnah durchzuführen. Schäfer bekräftigt die Forderungen der Wirtschaft: „Mittel für die Wasserstraßeninfrastruktur müssen so aufgestockt werden, dass der Substanzerhalt und nachhaltige Sanierungen dauerhaft möglich sind und perspektivisch Ersatzneubau und zukunftsorientierte Neuinvestitionen realisiert werden können. Eine überjährige Mittelverwendung muss sichergestellt werden, da gerade Wasserstraßenbaumaßnahmen langwierig sind. Vordringlich sind mehr Personalmittel für Ingenieure erforderlich, um zusätzliche Projekte zu realisieren! Wir brauchen aber auch Mut neue Wege zu gehen! Dazu gehören für uns auch funktionale Ausschreibungen und die Einbindung regionaler Planungsgesellschaften.“

Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, gab selbstkritische Einblicke in die Situation beim Unterhalt und Bau von Wasserstraßen. Die nominelle Unterfinanzierung der Wasserstraßen sei in Anbetracht des eingetretenen Personalmangels, insbesondere im Ingenieurbereich, aktuell nicht die größte Herausforderung. Ferlemann betonte, dass sich das Ministerium des anhaltenden Werteverzehrs bewusst ist und verwies auf den bald zur Veröffentlichung anstehenden Infrastrukturbericht.

Staatssekretär Ferlemann: „Der Bundesverkehrswegeplan wird aufzeigen, wie wir die anstehenden Projekte priorisieren wollen. Damit ist und bleibt der Unterhalt prioritär, Ersatz vor Ausbau ist ein Grundprinzip an dem wir festhalten müssen.“ Schonungslos erläuterte er auch den Fachkräftemangel in der WSV: „Uns fehlen insgesamt 500 Stellen, die wir im Schulterchluss mit dem Haushaltsausschuss sukzessive aufbauen wollen. Wir sind zudem offen für die Einbindung von Planungsgesellschaften im Eigentum des Bundes.“

Bettina Hagedorn, Mitglied im Haushaltsausschuss des Bundestages, bestätigte das gemeinsame Engagement: „Der Haushaltsausschuss hat vom BMVI ein Konzept zur außertariflichen Bezahlung von Ingenieuren und Fachkräften angefordert. Wir wollen in diesem wichtigen Punkt mehr Flexibilität und attraktivere Rahmenbedingungen für die Arbeitsplätze in der WSV. Die Umsetzung geht aber nicht von heute auf morgen, das muss uns allen klar sein.“ Frau Hagedorn betonte, „dass die beschlossene Überjährigkeit entscheidend sei, um den Mittelabruf nachhaltig zu verbessern. Gerade Wasserstraßenprojekte sind langwierig. Wie beim Personal wird das nicht von heute auf morgen gehen, aber die entscheidende Weichenstellung ist vollzogen.“

Dr. Valerie Wilms, Mitglied im Verkehrsausschuss des Bundestages, zeigte ihre Skepsis darüber, ob der eingeschlagene Weg ausreichend ist und widersprach Frau Hagedorn darin, dass die veränderte WSV-Reform richtig sei. „Der Gedanke, die WSV als Dienstleister zu entwickeln, ist aufgegeben worden. Die Strukturen sollten so aufgestellt werden, dass nicht

jede Entscheidung von oben abgesegnet werden muss. Es reicht nicht, nur eine Hierarchiestufe herauszunehmen. Die Eigenverantwortung der Ämter muss gestärkt und externe Dienstleister sollten stärker eingebunden werden.“

Am Ende der Diskussion stellte Rainer Schäfer Vorschläge zur Verbesserung der Situation bei Bau und Unterhalt der Wasserstraßen des BÖB in den Mittelpunkt: „Wir sind der Auffassung, dass die Eigenverantwortung der Wasser- und Schifffahrtsämter, als verantwortliche Stellen in Bau- und Unterhaltsfragen, grundlegend gestärkt werden muss. Die WSV sollte sich dabei auf ihre Managementaufgaben bei der Projektsteuerung und -kontrolle konzentrieren. Es muss eine Bündelung von Bauprojekten erreicht und es sollten vermehrt regionale Planungsgesellschaften eingebunden werden.“

Die Vorschläge des BÖB trafen bei allen Teilnehmern auf Interesse. Staatssekretär Ferlemann: „Wir werden die Vorschläge des BÖB intensiv prüfen und in unsere Überlegungen mit einbeziehen. Wir überprüfen die Arbeit der WSV selbstkritisch bei der Ausarbeitung der konkreten Schritte der WSV-Reform. Wir verfolgen dabei unter anderem die Ziele, die Planungen zu beschleunigen, bessere Kostenschätzungen und Kostenfortschreibungen zu erreichen sowie die Vergabeverfahren zuverlässiger zu machen.“

ERSTU war auf diesem Parlamentarischen Abend durch ihren Generalsekretär, Günter Hartkopf, vertreten.

Quelle: Pressemitteilung des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen vom 28.01.2015

Rekordjahr für die Oberelbe-Häfen: Trimodalität zahlt sich aus

Der Hafenverbund der SBO (Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH) hat im Jahr 2014 **das zweitbeste Güterumschlagsergebnis seit 1990** erreicht: Insgesamt wurden **2,85 Millionen Tonnen Güter** umgeschlagen. Das entspricht einem Zuwachs von 181.000 Tonnen bzw. einer Steigerung von 6,8 % gegenüber dem Vorjahr. Der Geschäftsumsatz konnte um 13,6 % auf rund 20 Millionen Euro gesteigert werden. Eine Verschlechterung des Binnenschiffsumschlages aufgrund anhaltend niedriger Wasserstände konnte dank der trimodalen Aufstellung der Oberelbe-Häfen durch ein starkes Wachstum in den Bereichen Bahn und LKW mehr als ausgeglichen werden. Zum Hafenverbund gehören die Binnenhäfen in Dresden, Riesa, Torgau, Decin, Lovosice und Dessau-Roßlau.



Ein Rekordergebnis für sich ist der Umschlag von **41.800 TEU** (Containereinheiten) im Hafen Riesa (siehe Foto) – ein Plus von 4.460 TEU gegenüber 2013. Damit wurde **das beste Ergebnis** seit dem Bestehen des Containerterminals erzielt. Die Container werden zweimal wöchentlich mit der Elbe-Container-Linie ECL2000 und fünfmal wöchentlich mit der Ganzzugverbindung Albatros-Express zwischen Riesa und Hamburg/Bremerhaven transportiert.

Eine **deutliche Steigerung** von 16,4 % (+ 758.000 Tonnen) war beim **Güterverkehr per Eisenbahn** zu verzeichnen. Dabei konnten besonders die Häfen Torgau (+ 55 %), Riesa (+ 25 %), Roßlau (+ 20 %) und Lovosice (+ 20 %) kräftig zulegen. Per Eisenbahn wurden vor allem Container, Getreide, Düngemittel, Kohle und Stahlprodukte umgeschlagen.

Nach dem Hochwasserjahr 2013 hatten die Oberelbe-Häfen im Jahr 2014 mit den anhaltend niedrigen Wasserständen der Elbe zu kämpfen. Mitte des Jahres führten Pegelstände von unter 80 cm fast zur Einstellung der Binnenschifffahrt. Dadurch sank der **Güterumschlag per Binnenschiff** in den Oberelbe-Häfen um 37,6 % auf 311.000 Tonnen. Dennoch konnten die Binnenhäfen in Decin (CZ) und Dresden eine Steigerung des Schiffsumschlages um 95 % (Decin) bzw. 2 % (Dresden) erzielen. Zu den per Binnenschiff transportierten Gütern gehörten Schrott, Getreide, Sojaschrot, Flussspat, Container, Düngemittel, Stammholz und Projektladungen.

Die Häfen Dresden und Lovosice haben sich zu hervorragenden Dienstleistungsstandorten für den **Umschlag von Projektladungen** entwickelt. Im Jahr 2014 wurden wieder zahlreiche hochwertige Industriegüter, wie Turbinen, Transformatoren, Airbusteile, Rotoren, Motoren, Maschinenteile, Plattenbänder, Kisten und Generatoren aufs Binnenschiff umgeschlagen. Zu den Bestimmungsländern der Projektladungen gehörten zum Beispiel Saudi-Arabien, Malaysia, die Vereinigten Arabischen Emirate und Dubai.

Für den **Ausbau des Dienstleistungsangebotes** investierte der Hafenverbund im Jahr 2014 in zwei wichtige Projekte:

- Im **Hafen Riesa** wurde mit dem Umbau eines ehemaligen Wohnhauses zu einem Abfertigungsgebäude für das neu zu errichtende KV-Terminal begonnen. Außerdem erfolgten vorbereitende Maßnahmen für die Errichtung einer Containerservice-Halle. Beide Investitionsmaßnahmen werden aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gefördert.
- Im **Hafen Torgau** erfolgte die Baufeldfreimachung für die geplanten Investitionsmaßnahmen. Dazu wurden das ehemalige Getreidesilo, der Lokschuppen und das alte Wachgebäude abgerissen. Die Investition wird aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gefördert.

Güterumschlag des Hafenverbundes im Jahr 2014

	Binnenschiff	Eisenbahn	LKW	Gesamt
	[t]	[t]	[t]	[t]
SBO GmbH	147.574	643.875	1.227.914	2.019.363
CSP s.r.o.	124.061	57.835	198.537	380.433
IHR GmbH	39.036	56.163	358.528	453.727
Gesamt	310.671	757.873	1.784.979	2.853.523

Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) – Dresden, Riesa, Torgau
 Česko-saské přístavy s.r.o. (CSP) – Děčín, Lovosice
 Industriehafen Roßlau GmbH (IHR) – Dessau-Roßlau

Quelle: Pressemitteilung der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH vom 03.02.2015;
 Foto: SBO

BDB stellt klar:

Aussetzung der Anwendung des Mindestlohngesetzes im reinen Transitverkehr gilt auch für die Binnenschifffahrt!

Bundesarbeitsministerin Andrea Nahles hat die Anwendung des Mindestlohngesetzes für den Bereich des Transitverkehrs vorübergehend ausgesetzt. Allerdings hat die ursprüngliche Erklärung der Ministerin Ende vergangener Woche zu Irritationen geführt, da sie ausschließlich von Transitverkehren im Bereich des Straßengüterverkehrs gesprochen hat.

Dem Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) wurde jedoch auf Nachfrage in Berlin ausdrücklich bestätigt, dass auch die Transitverkehre per Binnenschiff nun bis auf weiteres vom Anwendungsbereich des Mindestlohngesetzes ausgenommen sind. In der Güterverkehrsleistung machte der Transitverkehr auf deutschen Wasserstraßen im Jahr 2013 einen Anteil von über 21 Prozent aus.

Diese Ausnahme gilt ausdrücklich nur für den Transit, nicht jedoch für Güterverkehre, die ihre Quelle oder ihr Ziel in Deutschland haben oder für innerdeutsche Verkehre, die von einem ausländischen Unternehmen durchgeführt werden. Der Grund für die Sonderbehandlung des Transitverkehrs sind die entstandenen Zweifel an der Europarechtskonformität des Gesetzes in dieser konkreten Fallkonstellation.

Auch nach Auffassung des Binnenschifffahrtsgewerbes muss sichergestellt werden, dass das Mindestlohngesetz in Einklang mit dem europäischen Recht steht. Hieran bestehen Zweifel. Der europäische Dachverband für die Binnenschifffahrt, EBU, hat deshalb Beschwerde bei der Europäischen Kommission in Brüssel sowie bei der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) in Straßburg eingelegt und um Überprüfung gebeten.

Quelle: Pressemitteilung des BDB vom 02.02.2015

Seewirtschaft und Fluss-Seeverkehr

Die Ergebnisse des Kieler Hafens im Jahr 2014

Der Kieler Hafen zieht eine positive Bilanz des Jahres 2014. Sowohl der Güterumschlag als auch die Passagierzahlen stiegen im vergangenen Jahr weiter an. Mit einer Umschlagsleistung von 6,43 Mio. Tonnen wurde das Vorjahresergebnis um 1,6 % übertroffen. Die größten Zuwächse im Stückgutumschlag erzielte die Stena Line auf der Linie Kiel – Göteborg. Bei den Passagierzahlen legte die Color Line auf der Linie Kiel – Oslo am stärksten zu. Insgesamt gingen in Kiel 1,98 Mio. Passagiere an oder von Bord eines Fähr- oder Kreuzfahrtschiffes. Dies entspricht einem Plus von 1,9 %. Dr. Dirk Claus, Geschäftsführer der SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG: „Den wachsenden Verkehren nach Skandinavien und einem Anstieg des Massengutumschlages steht ein schwächeres Osteuropageschäft gegenüber. Der Hafen agiert derzeit in einem Umfeld, das durch Ukraine-Krise, schwache russische Währung und neue Umweltauflagen beeinträchtigt ist.“ Während die Fährverkehre von und nach Skandinavien um gut 5 % auf über 2,7 Mio. Tonnen zulegten, verzeichneten die Osteuropaverkehre ebensolche Rückgänge auf nur noch knapp 2,4 Mio. Tonnen.

Wichtiger Wachstumsmotor im Hafen war im Jahr 2014 der Umschlag von Massengütern und hier insbesondere der Umschlag von Baustoffen. Ermöglicht durch eine Ausweitung der Freilagerfläche des Scheerhafens konnten erstmals 370.000 Tonnen Splitt umgeschlagen werden. Dirk Claus: „Kiel ist ideal gelegen, um die Baustoffindustrie in ganz Schleswig-Holstein und bis nach Hamburg zu beliefern. Der Scheerhafen ist von großer regionaler

Bedeutung.“ Auf dem Ostufer der Förde laufen derweil die Arbeiten zur Erweiterung des Kieler Fracht- und Logistikzentrums, des Ostuferhafens. Dort werden 6 Hektar zusätzliche Fläche neu erschlossen. Unter anderem werden eine neue Flächenentwässerung hergestellt, Betonverbundsteinpflaster verlegt, Lichtmasten gesetzt und das Gelände ISPS-konform umzäunt. Dirk Claus: „Wir schaffen dringend benötigte Betriebs- und Freilagerflächen, um weiteres Wachstum etwa im Bereich der Forstprodukte zu ermöglichen.“ Insgesamt investiert die SEEHAFEN KIEL mit Unterstützung des Landes Schleswig-Holstein rund 12 Mio. Euro in den Ostuferhafen. Die Arbeiten werden im Sommer 2015 abgeschlossen sein.

KOMBINIERTER LADUNGSVERKEHR LEGT STARK ZU

An den Kieler Eisenbahnterminals für den kombinierten Ladungsverkehr wurden im vergangenen Jahr 26.450 Einheiten umgeschlagen. Dies entspricht einem Plus von 11,3 %. Dirk Claus: „Der umweltfreundliche Hafenvorlauf auf der Schiene ist ein voller Erfolg, der in Kiel stark an Bedeutung gewonnen hat.“ Um die wachsenden Mengen zeitgerecht abfertigen zu können, hat die SEEHAFEN KIEL in neue Umschlagstechnologie investiert. Nachdem zunächst der Ostuferhafen mit einem leistungsstarken Portalkran ausgerüstet wurde, ist seit Herbst 2014 ein vergleichbares Gerät auch am Schwedenkai im Einsatz.

Im Schienengüterverkehr ist Kiel durch den fünfmal wöchentlich verkehrenden Kombi-Shuttle von und nach Hamburg-Billwerder an das gesamte Netz angeschlossen. Der Wagenpark des Zuges läuft dann weiter nach Duisburg, sodass eine umladungsfreie Verbindung ins Ruhrgebiet besteht. Hierdurch werden zwei bisherige Direktzüge nach Duisburg ersetzt, die zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 eingestellt wurden. Dirk Claus: „Aufgrund der Handelsbeschränkungen gegenüber Russland fehlen derzeit leider die Mengen aus dem Baltikum, um Direktzüge nach Duisburg auszulasten.“

Mengensteigerungen wurden in 2014 insbesondere auf der Relation Kiel - Verona realisiert, die von den Skandinavienverkehren gespeist wird. Dirk Claus: „Um zusätzliche Kapazitäten anzubieten, können die Züge ab sofort um zwei Waggons verlängert werden.“ Durch Anpassungen am Rangierbahnhof Kiel-Meimersdorf sind Zuglängen bis zu 550 m (bisher 500 m) möglich. Größere Zuglängen sollen bereits kurzfristig auf der Direktverbindung Kiel – Verona ausgeschöpft werden, die fünfmal wöchentlich bedient wird. Dirk Claus: „Gerade im Alpentransit hat sich die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bewährt. Auf dieser Relation erwarten wir weiteres Wachstum.“

HERAUSFORDERUNGEN DURCH UMWELTAUFLAGEN

Im Fahrtgebiet Ostsee stellen Umweltvorschriften seit dem 1. Januar neue Herausforderungen an die Reedereien. Um diesen Regelungen zu entsprechen, müssen Schiffe mit Marinedieselloil betrieben oder mit moderner Abgasreinigungstechnologie nachgerüstet werden. Dirk Claus: „Wir begrüßen Maßnahmen zum Schutz der Umwelt. Wenn dadurch bedingte Kostensteigerungen allerdings zu Verkehrsrückverlagerungen auf die Straße führen, dann ist weder den Häfen noch der Umwelt gedient.“ Die Reederei DFDS Seaways hat die auf der Route Kiel – Klaipeda verkehrenden Schiffe bereits mit sogenannten Scrubbern ausgerüstet. Die Fähren der Color Line werden dieser Tage auf einer dänischen Werft entsprechend nachgerüstet. Demgegenüber hat sich die Stena Line entschieden, die „Stena Germanica“ künftig mit dem umweltfreundlichen Kraftstoff Methanol zu betreiben.

Als Beitrag zum Klimaschutz im Hafen ist beabsichtigt, den Norwegenkai mit einem Landstromanschluss zu versehen. Dirk Claus: „Die Planungen sind weit fortgeschritten und ein Förderantrag beim Land Schleswig-Holstein gestellt. Wir können mit der Umsetzung beginnen, sobald das EU-Notifizierungsverfahren abgeschlossen ist. Die reine Bauzeit wird dann sechs Monate betragen.“

KAPAZITÄTEN FÜR KREUZFAHRTSCHIFFE GESCHAFFEN

Kiel wurde in 2014 insgesamt 127-mal (2013: 128 Anläufe) von 25 verschiedenen Kreuzfahrtschiffen mit einer Gesamttonnage von 7,2 Mio. BRZ (2013: 7,8 Mio. BRZ) angelaufen. 354.050 Passagiere (2013: 363.476 Passagiere) gingen an oder von Bord. Dirk Claus: „Wir blicken auf eine Saison zurück, die von der Inbetriebnahme unseres dritten Terminalliegeplatzes für große Kreuzfahrtschiffe geprägt war.“ Anfang Juni wurde im Ostuferhafen der neue Passagierpavillon am Kreuzfahrtliegeplatz Nr. 1 mit einem Anlauf der „Costa Pacifica“ feierlich eröffnet. Neu am Ostseekai ist zudem die „Seafarer’s Lounge“ der Deutschen Seemannsmission, die den Besatzungen der Schiffe zur Verfügung steht.

Mit derzeit 121 Anmeldungen wird die Zahl der Anläufe in 2015 zwar etwas geringer ausfallen, gleichzeitig die durchschnittliche Schiffsgröße aber deutlich ansteigen. Die Gesamttonnage der Kiel anlaufenden Kreuzfahrtschiffe wird in 2015 erstmals auf über 8,4 Mio. BRZ anwachsen. Dies entspricht einer Zunahme von 16,7 %. Auffällig ist dabei die hohe Anzahl von Mehrfachanläufen. An insgesamt neun Terminen werden gleichzeitig drei Kreuzfahrtschiffe im Hafen liegen. An fünf Terminen sollen sogar vier Luxusliner zusätzlich zu den Fähren der Color Line, der Stena Line und von DFDS Seaways an den Terminals festmachen. Dirk Claus: „Unser neuer Kreuzfahrtliegeplatzes Nr.1 steht damit zum richtigen Zeitpunkt zur Verfügung. In diesem Jahr sind bereits 18 Anläufe von Kreuzfahrtschiffen im Ostuferhafen avisiert.“ Von Mai bis September sind die drei großen Terminalliegeplätze an den Samstagen insgesamt zu gut 70 % ausgelastet. Dirk Claus: „In den deutschen Häfen bestehen bereits heute ausreichende Terminalkapazitäten, um dem wachsenden Bedarf der Reedereien auch künftig zu entsprechen.“

Quelle: „PORTnews“ Nr. 02/2015 vom 27.01.2015

Verkehrsbilanz Nord-Ostsee-Kanal 2014

Mit insgesamt 99.107.454 Tonnen transportierter Ladung wurde 2014 im Nord-Ostsee-Kanal (NOK) die 100-Mio.-Tonnen-Marke fast erreicht. Nach den bekannten Beeinträchtigungen im Jahr 2013 in Folge von unerwarteten Reparaturen, Streiks und einer größeren Schiffskollision stabilisierte sich der Schiffsverkehr im Kanal wieder deutlich. Gingen 2013 noch 94,8 Mio. Tonnen Ladung durch den NOK waren es 2014 bereits 4,6 Prozent mehr. Bei nur einem Prozent mehr Schiffe wäre rechnerisch die 100-Mio.-Tonnen-Grenze erreicht worden.

Insgesamt benutzten 32.589 Schiffe den NOK, das sind 4,8 Prozent mehr als im vergangenen Jahr (31.100). Der Schiffsverkehr von und zu den russischen Häfen hat im Vergleich zum Vorjahr um 6 Prozent abgenommen. Jörg Heinrich, Leiter der Unterabteilung „Seeschifffahrt“ in der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS): „Das ist eine erfreuliche Bilanz, vor allem im Hinblick auf die reparaturbedingten Sperrzeiten einzelner Schleusenammern.“

Im Jahr 2014 kam es wegen dringend erforderlicher Reparaturarbeiten an den Torschienen in Kiel-Holtenau und Brunsbüttel zu planmäßigen Sperrungen von einzelnen großen Schleusenammern. Diese dringend erforderlichen Torschienenarbeiten werden in diesem Jahr fortgeführt. Ziel ist es, die Reparatur der Torschienen in Brunsbüttel 2015 abzuschließen. „Die Verkehrszahlen - vor allem im zweiten Halbjahr 2014 - zeigen, dass der NOK nach wie vor eine unverzichtbare Verbindung zwischen den deutschen Nordseehäfen und dem wirtschaftlich starken Ostseeraum ist. An der Attraktivität des Kanals gibt es keinen Zweifel“, so Jörg Heinrich.

Die Bruttoreaumzahl betrug 2014 insgesamt 155.510.620, im Vorjahr lag sie bei 150.339.423 BRZ – ein Anstieg von 3,4 Prozent. Blickt man auf die einzelnen Quartale, so bewegten 2014 insgesamt ca. 8.000 Schiffe mit rund 39.000.000 BRZ knapp 25 Mio. Tonnen Güter pro Quartal. Im reinen Transitverkehr beförderten 24.098 Schiffe mit einer BRZ von 145.007.163 eine Ladungsmenge von 93.074.878 Tonnen durch den Kanal. Pro Monat befahren durchschnittlich 2.008 Schiffe den NOK.

„Es ist zu erwarten, dass die Absenkung des Schwefelgrenzwertes in den SECA-Gebieten (Emissionsüberwachungsgebiete) dem Kanal bereits in diesem Jahr weiteren Aufwind geben wird“, so Jörg Heinrich. Karsten Thode: Leiter des Dezernats Regionales Management in der GDWS in Kiel: „Mit dem Start zweier großer Bauprojekte, dem Bau der fünften Schleusenkammer in Brunsbüttel und dem Beginn des Ausbaus der Oststrecke, investieren wir weiter in die Leistungsfähigkeit und Verlässlichkeit des Kanals.“

Der Teilstreckenverkehr im NOK hat im Vergleich zu den Vorjahren zugelegt und bewegt sich auf dem Niveau des Jahres 2008, dem Jahr des Wirtschaftsbooms. Im Teilstreckenverkehr zu den Häfen im NOK bewegten 2014 8.491 Schiffe mit einer BRZ von 10.503.457 eine Ladungsmenge von 6.032.667 Tonnen. Pro Monat befahren durchschnittlich 708 Schiffe ausschließlich Teilstrecken des Kanals.

Quelle: „PORTnews“ Nr. 02/2015 vom 27.01.2015

Hafen Rostock wächst zweistellig - Mehr Fracht und Passagiere in 2014

Im vergangenen Jahr wurden über die Rostocker Hafenanlagen 26,2 Millionen Tonnen Güter (brutto) umgeschlagen. Das waren drei Millionen Tonnen bzw. 13 Prozent mehr als 2013. Im



Überseehafen Rostock gingen 24,2 Millionen Tonnen Fracht über die Kaikanten. Weitere zwei Millionen Tonnen wurden laut Hafen- und Seemannsamt Rostock im Fracht- und Fischereihafen, Chemiehafen und anderen Hafenanlagen bewegt.

Seit dem 1. Januar 2015 führen Jens A. Scharner als kaufmännischer und Dr. Gernot Tesch als operativ-technischer Geschäftsführer gemeinsam die Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH.

(Bild, Foto: by Rostock Port/Nordlicht)

Starke Zuwächse gab es bei Schütt-, Flüssig- und Fährverkehrsgütern, einen leichten Rückgang bei Stückgütern. „Das erneute kräftige Umschlagplus beim Getreide, aber auch die Rückkehr des Zementumschlags nach Rostock ließen aus einem guten Jahr ein sehr gutes für den Seehafen werden“, so Dr. Gernot Tesch. Leicht rückläufig war dagegen der Umschlag von Stückgütern: 453.000 Tonnen gingen über die Kaikanten und damit 40.000 Tonnen weniger als 2013. „Tonnenintensive Stückgüter werden mehr und mehr durch wertschöpfungsintensive Stückgüter wie Kran- und Windkraftanlagen ersetzt“, ergänzt Dr. Gernot Tesch.

Bei der rollenden Ladung, den Fähr- und RoRo-Gütern, zog dagegen der Umschlag durch die Zuwächse im Fährverkehr erfreulich stark an. Insgesamt stieg die Menge um 1,3 Millionen Tonnen auf 13,6 Millionen Tonnen. Der Anteil rollender Fracht am Gesamtumschlag des Seehafens Rostock betrug damit im vergangenen Jahr 56 Prozent. Im Jahr 2014 rollten 12,3 Millionen Tonnen Fährgüter (+12 Prozent zum Vorjahr) und 1,25 Millionen Tonnen RoRo-Güter (± 0 Prozent) über die Rostocker Kaikanten. Die Zahl der auf den Fähr- und RoRo-

Verbindungen von und nach Nordeuropa beförderten LKW-Einheiten stieg an: von 307.227 im Jahr 2013 auf 317.998 im letzten Jahr. Die beförderten Eisenbahnwaggons von und nach Trelleborg legten kräftig zu: von 7.224 im Jahr 2013 auf 19.007 im vergangenen Jahr. Die Anzahl umgeschlagener Trailer nahm hingegen leicht ab: von 109.638 im Jahr 2013 auf 107.776 im Jahr 2014.

Auf dem im vergangenen Jahr ausgebauten Terminal für den Kombinierten Ladungsverkehr (KV) verkehren derzeit wöchentlich 34 Kombiverkehrszüge. „Die Anzahl der umgeschlagenen Trailer-Einheiten sank von 64.851 im Jahr 2013 auf 62.234 im vergangenen Jahr, nicht zuletzt durch Ausbaurbeiten sowohl auf für uns wichtigen Bahntrassen im Hinterland als auch auf unserem Terminal. Die Aussichten, den KV-Umschlag in diesem Jahr zu erhöhen, sind hingegen positiv. So verstärkt die Reederei Finnlines ihren [Finnland-Dienst](#) seit dem 19. Januar mit einer neuen Linie nach Hanko. Die Reederei Swedish Orient Line (SOL) setzt im Finnland-Verkehr ein weiteres RoRo-Schiff nach Hanko ein und erhöht damit ihre wöchentliche Frequenz auf fünf Abfahrten. Zudem betreibt der Bahnoperateur Kombiverkehr seit dem 12. Januar drei Mal pro Woche eine neue, mit nur acht Stunden Fahrtzeit sehr schnelle [Direktverbindung zwischen dem Ruhrgebiet und der Ostseeküste](#). Auch der stark wachsende Papierimport sollte zu einer verstärkten Nutzung von Kombiverkehrszügen führen“, sagt Dr. Gernot Tesch.

Im vergangenen Jahr gingen 266.550 Tonnen Papier im Seehafen Rostock über die Kaikanten, 20.550 Tonnen mehr als 2013. Die Rostocker UPM-Niederlassung erreichte mit Papierimporten aus Finnland ein Jahresergebnis von 244.000 Tonnen. „Durch die Konzentration des UPM-Papiergeschäfts in der südlichen Ostsee auf den Hafen Rostock ist im Laufe dieses Jahres mit erheblichen Mengensteigerungen zu rechnen“, sagt Joachim Thonagel, Director Logistics Distribution von UPM. Die Rostocker Logistikunternehmen European Cargo Logistics (ECL) und Baltic Lloyd verzeichneten 15.050 bzw. 7.500 Tonnen. ECL betreut die Papierimporte von Billerud aus Finnland. Baltic Lloyd wickelt in Rostock die Papierimporte aus Schweden von Stora Enso ab.

Investitionen und Projekte der Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock

Die Hafen-Entwicklungsgesellschaft investierte 2014 rund 6,2 Millionen Euro in die Infrastruktur des Überseehafens Rostock. Die größten Maßnahmen waren die abschließenden Arbeiten an der Umschlaganlage auf dem KV-Terminal und die Umbauarbeiten am Verwaltungsgebäude der Hafen-Entwicklungsgesellschaft. Zudem wurde auf Pier III eine neue zentrale zweispurige Erschließungsstraße entlang der Kohlebandanlage neu gebaut und auf Pier IV eine 7.000 Quadratmeter große Vorstellfläche geschaffen. Ein großer Entwässerungssammler entstand zwischen den Pachtflächen von EEW Special Pipe Constructions, und im Ölhafen wurde ein altes Brückenbauwerk in Richtung Chemiehafen komplett erneuert. Der Anleger an Liegeplatz 60 wurde an größere Schiffe angepasst und ausgebaut.

Darüber hinaus hat die Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock in enger Zusammenarbeit mit Baulasträgern im Bereich der Autobahnauffahrt aus dem Hafen in Richtung Berlin kurzfristig auf das erhöhte Aufkommen von Sondertransporten am Standort reagiert. Eine noch Ende 2014 beauftragte und bereits realisierte Verbreiterung der Auffahrt macht nun das Befahren von überlangen Transporten auf die Bundesautobahn möglich. Viele der für 2014 geplanten Infrastrukturprojekte standen unter Finanzierungsvorbehalt und werden nach Eingang eines größeren Zuwendungsbescheides zur Verkehrsertüchtigung Ende 2014 nun zügig 2015 weitergeführt. Dazu gehören vor allem die neue Teilanschlussstelle an die Bundesautobahn A 19 und die Erneuerung der Ost-West-Straße im Hafen. Dieses Jahr plant die Hafen-Entwicklungsgesellschaft mit Investitionen in Höhe von rund 20 Millionen Euro.

Zwei weitere Schwerpunkte beschäftigen sich mit Ausgleichsmaßnahmen: Als gesetzlich vorgeschriebene Ausgleichsmaßnahme für Hafeninfrastrukturprojekte hat das Amt für

Stadtgrün der Hansestadt Rostock gegenüber der Hafen-Entwicklungsgesellschaft die Schaffung eines parkähnlichen Areals auf rund 20 Hektar östlich der Werftallee in Groß Klein verfügt. Dieses Grundstück befindet sich im Eigentum der Hafen-Entwicklungsgesellschaft und wird als naturnaher Erlebnisraum bis Ende 2016 aufgewertet werden. Des Weiteren hat die Hafen-Entwicklungsgesellschaft mit der Renaturierung des „Diedrichshäger Moores“ bei Warnemünde begonnen. Sie wird für zukünftige Ausbaumaßnahmen im existierenden Sondergebiet Hafen als naturschutzfachliches Kompensationspotential über ein Ökokonto dem Hafen zur Verfügung stehen. Es ist geplant, die Renaturierung, insbesondere die noch anstehenden umfangreichen Erdbewegungen zur Beseitigung degenerierter Moorböden, weitgehend umweltverträglich bis Ende 2016 umzusetzen.

„Alle anderen Hafenbauinvestitionen müssen durch das von der EU eingeführte Notifizierungsverfahren bestätigt werden. Ein vorzeitiger Maßnahmebeginn ist damit nicht möglich. Durch diese Vorgehensweise besteht das Risiko, dass Investitionen nicht zeitnah umgesetzt werden können. Wir werden uns darauf fokussieren, diese neue Herausforderung gemeinsam mit Bund-, Land- und Stadtpolitik anzugehen, um wieder zu schnelleren Abläufen zu gelangen und die weitere positive Entwicklung des Hafens voranzutreiben“, erklärt Jens A. Scharner.

Quelle: „SPC Newsletter“ vom 26.01.2015

Nationales Hafenkonzert nimmt Gestalt an

Die Leitlinien sind beschlossen, nun werden die genaueren Inhalte des Nationalen Hafenkonzerts erarbeitet. Spätestens bis zur Nationalen Maritimen Konferenz im Oktober 2015 soll das Konzept, das die Hafenpolitik des Bundes auf Sicht leiten wird, stehen. Die Leitlinien bilden damit auch die inhaltliche Grundlage für das für Mitte Juni avisierte Branchenforum „Häfen und Logistik“ zur 9. Nationalen Maritimen Konferenz.

Kernthemen des Hafenkonzerts werden sein:

1. Infrastruktur
2. Koordinierung der Hafenpolitik
3. Sicherheit und Gefahrenabwehr
4. Vernetzung der See- und Binnenhäfen
5. Europäische Hafenpolitik
6. Umwelt- und Klimaschutz, Offshore-Windenergie, alternative Kraftstoffe
7. Ausbildung und Beschäftigung
8. Förderung innovativer Seehafentechnologien

Der ZDS begrüßt es ausdrücklich, dass das Bundesverkehrsministerium eine Leitlinie zu Forschung und Entwicklung in das Konzept aufgenommen hat. Denn der ZDS ist davon überzeugt, dass mit einer Neuauflage des erfolgreichen, kofinanzierten Förderprogramms ISETEC der Beitrag der Seehäfen zur deutschen Wirtschaft insgesamt deutlich gestärkt werden kann.

Aus Sicht des ZDS liegt gerade in diesem Aspekt – Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Hafenwirtschaft und der Wirtschaft insgesamt – der Kern des Nationalen Hafenkonzerts. Es liegt im Interesse Deutschlands, mit einer dauerhaft wettbewerbsfähigen Hafenwirtschaft den deutschen und den europäischen Außenhandel effektiv und wertschöpfend abwickeln zu können. Dieser Gedanke sollte die Fortschreibung des Nationalen Hafenkonzerts maßgeblich leiten.

Richtig ist auch, dass Infrastruktur nun an erster Stelle des Hafenkonzerts stehen wird. Damit Deutschland optimal von den Wachstumsperspektiven des Güterverkehrs auf dem Wasser profitiert, muss die öffentliche Hand umgehend eine zukunftsfähige Infrastrukturpolitik gestalten. Die Leitlinien berücksichtigen zudem, dass etwa die Vernetzung von See- und Binnenhäfen

nicht staatlicherseits vorgegeben werden kann, sondern sich aus dem Markt heraus entwickeln muss. See- und Binnenhäfen sollten sich dort enger vernetzen, wo dies wirtschaftlich sinnvoll ist.

Weiterhin thematisieren wird der ZDS die Prüfung „eventueller Bedenken in Bezug auf die europarechtlichen Beihilfevorschriften“ bei einer anzustrebenden Begrenzung der EEG-Umlage für die Landstromversorgung von Seeschiffen und für die Stromversorgung durch Power Barges.

Die Hafenwirtschaft ist jetzt aufgefordert, sich bei der konkreten Ausgestaltung des Hafenkonzpts einzubringen.

Quelle: „ZDS-Monitor“ Nr. 01/2015 vom 02.02.2015

Bremische Häfen in Berlin: 200 Gäste beim Neujahrsempfang in der Bremer Landesvertretung

Die bremischen Häfen präsentieren sich in Berlin: Etwa 200 Gäste folgten am 29.01.2015 der Einladung von "Via Bremen", TFG Transfracht und bremenports zum Neujahrsempfang in der Bremer Landesvertretung.

Der Empfang der Hafengruppe Bremen/Bremerhaven in Berlin wird seit einigen Jahren zusammen mit dem Partner TFG Transfracht veranstaltet. Das Unternehmen ist Marktführer im containerisierten Seehafenhinterlandverkehr der deutschen Seehäfen. In Berlin sprach Geschäftsführerin Berit Börke zu den Gästen. Auf vielen der aktuell 22 Relationen innerhalb des flächendeckenden AlbatrosExpress-Netzwerkes sind die Frequenzen im vergangenen Jahr erhöht worden. Dadurch sind tägliche Anbindungen der verschiedenen Container-Terminals in den Seehäfen möglich. "2014 haben wir 872.000 TEU bewegt. Dies entspricht einem Wachstum von sechs Prozent", sagte Geschäftsführerin Börke. "Dabei ist ein Container bei uns durchschnittlich circa 600 Kilometer auf der Schiene und unter 30 Kilometer auf der Straße unterwegs." Börke betonte, dass die Transporte, die 2014 über die bremischen Häfen realisiert wurden, mit etwa 11 Prozent überdurchschnittlich gewachsen seien.



Redner beim Neujahrsempfang in Berlin (von links): Alexander Tebbe ("Auerbach Schifffahrt"), Horst Rehberg (bremenports), Berit Börke (TFG Transfracht), Jörg Peters (Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen) und Uwe Will ("Via Bremen") Foto: bremenports

Uwe Will, Geschäftsführer von "Via Bremen", warb in seinen Begrüßungsworten nachdrücklich für den Logistikstandort an der Weser. Er verwies auf die Erfahrung und Kompetenz der hanseatischen Transport- und Logistikwirtschaft mit ihren etwa 1.600 Betrieben, auf die große

Zahl der Aus- und Weiterbildungseinrichtungen und die Qualität der Logistik-Immobilien. "Via Bremen", so Will, könne zu einer Art "Gütesiegel" für die bremische Logistikbranche werden. Man fördere den Dialog zwischen Logistikwirtschaft, Wissenschaft, Politik und Verwaltung nach Kräften. Demografischer Wandel und die Suche nach geeignetem Nachwuchs seien mit großen Herausforderungen für die Branche verbunden: "Wir müssen die jungen Leute an den Schulen abholen", forderte Will.

Jörg Peters, Abteilungsleiter beim Bremer Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, brachte beim Empfang in Berlin den Güterbahnverkehr und die Hinterlandanbindung der bremischen Häfen zur Sprache. Mit jährlich einer Million Containern (TEU) und etwa zwei Millionen Automobilen habe sich Bremerhaven zu einem führenden europäischen Eisenbahnhafen entwickelt, sagte Peters. In absoluten Mengen liege der Standort beim Bahncontainertransport weit vor Rotterdam und Antwerpen.

In wenigen Jahren würden Bremerhaven und Wilhelmshaven zusammen mindestens die gleichen Mengen auf die Schiene bringen wie der Hamburger Hafen, ergänzte Peters. Der Handlungsbedarf bei den Investitionen ins norddeutsche Streckennetz sei deshalb besonders hoch. 2015 gehe es darum, erste Maßnahmen aus dem Seehafenhinterland-Sofortprogramm II umzusetzen. Dabei werde Bremen eng mit der Deutschen Bahn AG zusammenarbeiten.

Horst Rehberg, Geschäftsführer der Hafengesellschaft bremenports, zeigte sich zufrieden mit der Hafenentwicklung. Bremerhaven habe sich 2014 mit 5,8 Millionen TEU als viertgrößter Containerhafen Europas behauptet. Beim Umschlag von Fahrzeugen sei mit 2,3 Millionen Einheiten sogar das bisher beste Jahresergebnis erzielt worden. Die bremischen Häfen seien gut auf weiteres Wachstum vorbereitet, sagte Rehberg. Derzeit investiere die Freie Hansestadt Bremen einen zweistelligen Millionenbetrag in den Ausbau des Hafenbahngleisnetzes in Bremerhaven. Bremen-Stadt komme bei den Investitionen aber nicht zu kurz: "Nachdem zunächst Teile des Industriefhafens vertieft wurden, wird dort 2015 eine Engstelle beseitigt." Das verbessere die nautischen Bedingungen in diesem Hafenbereich erheblich. Wichtigstes Einzelprojekt bleibe der Offshore-Terminal Bremerhaven, der dem Markt 2018/2019 zur Verfügung stehen werde. Ende 2014 hatte bremenports die europaweite Ausschreibung für den Betrieb des neuen Windkrafthafens gestartet.

Ein Gast von der Elbe sprach beim bremischen Hafenempfang zum Schluss über die Gründungsgeschichte der "Auerbach Schifffahrt". Geschäftsführer Alexander Tebbe hatte seine Laufbahn 2002 mit einer Ausbildung zum Schifffahrtskaufmann begonnen, bevor er in London sein Masterstudium (Shipping, Trade and Finance) beendete. Nach weiteren beruflichen Erfahrungen gründete Tebbe zusammen mit Lucius Bunk im Jahre 2010 – mitten in der Schifffahrtskrise – das Start-up "Auerbach Schifffahrt". Die Firma arbeitet mit Partnern an der Entwicklung der nächsten Generation von besonders effizienten Projektladungsschiffen. Aktuell besteht die Auerbach-Flotte aus drei eigenen Schiffen. Außerdem bereedert das Unternehmen seit Anfang 2014 das Segelrotorschiff "E-Ship 1" der Firma Enercon. An Land und auf den Schiffen beschäftigt die junge Firma 33 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Auf dem Neujahrsempfang war die ERSTU mit ihrem Generalsekretär, Günter Hartkopf, und dem Pressesprecher, Dr. Wolfgang Hebenstreit, vertreten.

Quelle: Pressemitteilung der Pressestelle des Senats der Freien Hansestadt Bremen vom 30.01.2015

Redaktionsschluss: 03.02.2015