

Kontakt:

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 34 06 08 55 3

presse-boeb@binnenhafen.de

Bilderdownload:

www.binnenhafen.de/presse



Der Lindener Hafen aus der Vogelperspektive. Im Vordergrund links gut zu erkennen: der Gleisanschluss. An den Binnenhäfen verknüpfen sich die drei Verkehrsträger Wasserstraße, Schiene und Straße. (Bild: Hafen Hannover)

■ See- und Binnenhäfen in enger Kooperation **Der Binnenhafen als Hinterlandhub für die weite Welt**

Hamburg, Bremen, Bremerhaven. Die großen deutschen Seehäfen. Dort drehen sich die Ladekräne Tag und Nacht, Container mit Waren aus aller Welt werden angelandet. Was aber passiert danach mit den Gütern? Die Fracht muss weg vom Hafen, hinein ins Land, hin zum Empfänger. Nicht alles passt auf den LKW, nicht immer ist die Bahn der ideale Verkehrsträger. Und: Die Häfen liegen an großen Flussmündungen. Hier kommen die Binnenschifffahrt und die Binnenhäfen ins Spiel. Sie sind als Hauptumschlagbasis (Hub) fürs Hinterland prädestiniert – aber nur dann, wenn sie in die Logistikkonzepte der Seehäfen eingebunden sind.

In Niedersachsen wird genau dies nun vorangetrieben. Das „Niedersächsische Hafenkonzert“ betrachtet erstmalig alle See- und Binnenhäfen unter einheitlichen Gesichtspunkten – eine solide Grundlage für langfristige Investitionen aus Politik und Wirtschaft gleichermaßen.

Das Niedersächsische Hafenkonzert wurde am 28. März 2007 offiziell vorgestellt. Beauftragt wurde die Untersuchung Ende 2005 vom Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr. In knapp einjähriger Arbeit konnte das Ergebnis fertig gestellt werden. „Ausgangspunkt war die Frage, was das Land Niedersachsen tun kann, um die Häfen in ihrer Gesamtheit zu stärken“, berichtet Ministerialrat Wolfgang Weber aus dem Niedersächsischen Wirtschaftsministerium.

Kontakt:

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 34 06 08 55 3

presse-boeb@binnenhafen.de

Bilderdownload:

www.binnenhafen.de/presse

Nach einjähriger Recherche verfügt Niedersachsen nun über vergleichbare und damit belastbare Zahlen der Binnenhäfen und der an Niedersachsen angrenzenden Seehäfen sowie zu deren Zusammenarbeit. „Bislang hatten wir als Datenmaterial nur die Seehafenleitlinien von 1995“, berichtet Weber, der das neue Konzept maßgeblich mit anstieß. „Diese Leitlinien waren aber nicht mehr zeitgemäß, da die Hafenverwaltungen mittlerweile privatisiert worden waren. Vor allem fehlten die Binnenhäfen in den alten Konzepten. Zudem ist ein erneuter Blick, ob die Ergebnisse von vor zehn Jahren noch passen, niemals verkehrt.“ Die Ergebnisse von vor zehn Jahren passten nicht: Die Datenbasis war uneinheitlich, jeder Hafen wurde unter anderen Gesichtspunkten betrachtet, und die dringend erwünschte Verknüpfung von Binnen- und Seeschifffahrt war noch gar nicht auf dem Radarschirm der vorliegenden Planung. Kurzum: Ein grundsätzlicher Neuanfang musste her.

Vergleichbare Datenbasis

Grundlage des neuen Niedersächsischen Hafenkonzeptes war die Beurteilung aller Häfen nach einheitlichen Kriterien. Die beiden Gutachter Planco Consulting (Essen) und LNC (Hannover) nahmen sämtliche Häfen Niedersachsens – die großen Seehäfen und die Binnenhäfen – unter die Lupe. Abgefragt wurde über umfangreiche Fragebögen und Vor-Ort-Interviews die derzeitige Stellung am Markt, die vorhandenen Flächenpotenziale, die technische Ausstattung und die Bedürfnisse der umliegenden Wirtschaft. Aus den Ergebnissen wurden Prognosen über die weiteren Entwicklungsmöglichkeiten und Chancen aufgestellt und darüber hinaus Konzepte entwickelt, wie die Häfen ihre Attraktivität durch Spezialisierung steigern können. Damit sind die Hafenstandorte besser miteinander vergleichbar, Chancen und Risiken besser abschätzbar.

Bis die See- und Binnenhäfen Niedersachsens optimal verzahnt zusammenarbeiten, gilt es allerdings noch viel Aufbauarbeit zu leisten. Das sagt Dr. Wolfgang Faber, Geschäftsführer der Hafen Hannover GmbH: „Das niedersächsische Hafenkonzept ist eine hervorragende Ausgangsbasis, auf der Häfen, Politik und Verbände nun gemeinsam daran arbeiten, den Binnenhafen und seine Potenziale weiter in den Vordergrund zu rücken.“ Für Faber geht es dabei auch um eine Bewusstseinsveränderung: „Der LKW ist auf den Autobahnen täglich sichtbar und damit in der Alltagswelt präsent. Dennoch ist er beileibe nicht das einzige und auch vielfach nicht das optimale Transportmittel.“ Zugleich, so fordert Faber, darf das Binnenschiff nicht isoliert gesehen werden, sondern muss immer als Bestandteil des Systems Wasserstraße betrachtet werden, dem auch die Ressourcen der Binnenhäfen zuzuzählen sind. Die Binnenhäfen bieten durch ihre Trimodalität – der Verbindung aus Wasserstraße, Schiene und Straße – ideale Voraussetzungen, um als Logistikknotenpunkt komplette und komplexe Lieferketten zu steuern. In letzter Konsequenz dieser Zukunftsvision koordinieren die Häfen miteinander die komplette Transportdienstleistung vom niedersächsischen Hinterland bis nach Fernost. Als Netzmittelpunktbetreiber bieten sie Dienstleistungsqualität aus einer Hand. Sie stellen die Kontakte zu den Speditionen und Verladern vor Ort her, beauftragen Reedereien und informieren die Empfänger in Asien – die gesamte komplexe Transportkette wird von einer Stelle koordiniert.



Im Rahmen des „Niedersächsischen Hafenkonzeptes“ wurden die Bedürfnisse von See- und Binnenhäfen zusammengebracht. So kann der Binnenhafen seine Stellung als Hinterlandhub noch besser ausspielen. (Bild: Hafen Hannover)