

Hafensicherheitsgesetz NRW gefährdet Hafenwirtschaft

Kanalhäfen NRW

Die Landesregierung NRW stellt mit dem vorliegenden Entwurf eines Hafensicherheitsgesetzes die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen als Logistikstandorte im Vergleich zu Standorten, die nicht unter diese Regelungen fallen, auf eine harte Belastungsprobe. Die Fachverbände BÖB, DSLV und VDV lehnen den Entwurf wegen verfassungsrechtlicher Bedenken einhellig ab.

Durch die EU-Richtlinie zur "Verbesserung der Sicherheit in den Häfen" ist NRW – wie andere Bundesländer auch – verpflichtet, zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen in den Binnenhäfen sicherzustellen, wenn diese Seeverkehre abwickeln. Mit dem jüngst vorgelegten Entwurf für ein Hafensicherheitsgesetz in NRW geht die Landesregierung weit über die einzelbetrieblichen Sicherungsmaßnahmen, die jedes gewerbliche oder industrielle Unternehmen sowieso betreibt, hinaus. Vielmehr geht es um die Sicherung der gesamten logistischen Infrastruktur – die der Häfen ebenso wie die ihrer Kunden und selbstverständlich auch der öffentlichen Infrastruktur. Bürokratische Verfahren werden dabei nicht nur offensichtlich als „unvermeidbar“ angesehen, schlimmer noch: Über unterschiedliche, aus Sicherheitsauflagen resultierende Kosten wird die Kundenakzeptanz für einzelne Hafenstandorte "den Bach runtergehen". Völlig verständlich ist, dass die NRW-Landesregierung im Rahmen ihres favorisierten „Eigensicherungsmodells“ den Weg verfolgt, staatliche Aufgaben auf private Unternehmen und Hafenbetreiber abzuwälzen. Der Hafenbetreiber wird verpflichtet, die Hafensicherheit umzusetzen. Dazu müsste er vertieft in die Prozesse seiner Kunden Einblick erhalten und Vorgaben zu zusätzlichen Sicherungsmaßnahmen erzwingen können. „Wir haben dem Ministerium mehrfach dargelegt, dass dies ein Eingriff in die Eigentumsrechte unserer Kunden bedeutet, ein Argument, welches nicht außer Kraft zu setzen ist.“, so der Vorsitzende der Arbeitsgemeinschaft Öffentlicher Kanalhäfen NRW, Friedrich Weege. Ein vertrauensvoller Dialog



Friedrich Weege hält das Hafensicherheitsgesetz NRW für verfassungswidrig

wurde bisher seitens des Ministeriums konsequent „geblockt“, nur kann „der Umgang des Ministeriums mit den Häfen kein Maßstab für den Umgang der Häfen mit ihren Kunden sein!“, so Weege weiter. Die NRW-Landesregierung beschreitet im Vergleich der bundesdeutschen Küstenländer und der angrenzenden Niederlande einen Sonderweg. In den genannten Ländern werden diese Aufgaben zutreffend als hoheitliche Aufgaben angesehen und auf die gemäß EU-Richtlinie zu schaffende jeweilige Behörde für Hafensicherheit übertragen. Die

im NRW Gesetzentwurf vorgesehene Aufgabenverteilung führt damit auch zu einer Benachteiligung der NRW-Häfen gegenüber anderen Hafenstandorten und widerspricht dem NRW Hafenkonzept der Landesregierung.

Selbst wenn es dem Gesetzgeber wider Erwarten gelingen sollte, die Aufgaben der Hafensicherheitsrichtlinie in EU-Richtlinien- und verfassungskonformer Weise auf Dritte zu übertragen,

stellt sich die Frage nach der finanziellen Kompensation. Der Gesetzesantrag übergeht diesen wichtigen Punkt mit der oberflächlichen Aussage, „diese Kosten können auf die Nutzer umgelegt werden“, so Friedrich Weege. Im Gesetzentwurf selbst findet sich keinerlei Regelung zum Ausgleich oder zur Umlage der Kosten, welche den Hafenbetreibern und Hafenanlagenbetreibern entstehen. Zusätzlich wird die Hafenwirtschaft auch noch mit Gebühren für die Amtshandlungen der Hafensicherheitsbehörde belastet.

Wanne-Herne – vom Binnenhafen zum Logistikzentrum

Über ein Jahrhundert war das Ruhrgebiet geprägt durch Kohle- und Stahlproduktion. Dementsprechend waren die Industriestrukturen und die infrastrukturellen Voraussetzungen auf Ver- und Entsorgung großvolumiger Montangüterströme ausgerichtet. Neben einem gut ausgebauten Straßen- und Eisenbahnnetz hatten und haben die Binnenhäfen dabei mit Umschlag und Lagerung die Verfügbarkeit von Massengütern für den Produktionsprozess sicherzustellen. Der Schwerpunkt der Infrastruktur war hierzu auf Flächenkapazität und Umschlagintensität



Tradition und Fortschritt in Wanne-Herne: Rechts der Massengutumschlag am Rhein-Herne-Kanalhafen, links das GVZ mit modernen Lagerhallen und KV-Terminal für die Ganzgüterverladung

ausgerichtet und wurde über zahlreiche Schiffsanlegestellen, Stichhafenbecken, Massengutkrananlagen und Freilagerflächen realisiert. Mit dem Wegbrechen der Montanindustriestruktur im Ruhrgebiet, hat sich für die Binnenhäfen ein gewaltiger Umbruch ergeben. Neue Märkte, der Wandel von regionalen zu globalen Verkehrsströmen und eine neue Dimensionierung von Sendungsgrößen und -aufkommen erfordern neben dem Aufbau globaler Netzwerke, auch eine Anpassung der Hafinfrastruktur.

Belegt wird dieser Trend am Beispiel der Wanne-Herner Eisenbahn und Hafen GmbH. Durch das Verfüllen eines ehemaligen Massenguthafenbeckens entstand in den letzten Jahren ein Güterverkehrszentrum. Neben dem Aufbau eines Logistik-Service Zentrums im Automotive-Bereich konnte ein Container Terminal mit einem Netz internationaler Verbindungen im kombinierten Verkehr etabliert werden. Heute werden Sendungen aus und in das mittlere Ruhrgebiet nach bzw. aus ganz Europa, Asien und Amerika gemanagt. Dabei spielt der Hafen eine immer größere Rolle für den verkehrsübergreifenden Wechsel von Ladeeinheiten zwischen Wasser, Schiene und Straße, ergänzt durch logistische Basisdienstleistungen. Als Schnittstelle zwischen Fern- und Nahverkehr ermöglichen die Binnenhäfen die Konzentration von Transportströmen. Der zunehmende Besatz von logistikaffinen Unternehmen in den sogenannten „grünen Randstandorten“ sowie der zunehmende Bedarf an Integration der einzelnen Verkehrsträger, wird zu einer wachsenden Nachfrage nach Flächen in den Binnenhäfen führen. Durch die Verknüpfung von logistischer Kompetenz und optimaler Flächeninfrastruktur sind die „Kanalhäfen NRW“ die idealen Logistikstandorte im Ballungsraum Ruhrgebiet!

Neuer Ausbildungsgang „Fachkraft für Hafenlogistik“ im Hafen Gelsenkirchen

Im Herzen des Ruhrgebietes präsentiert sich der Hafen Gelsenkirchen als trimodales Verkehrszentrum. 1914 gegründet, passt sich der

Kanalhäfen NRW

Unter dem Logo „Kanalhäfen NRW“ kooperieren bedeutende Hafenstandorte Nordrhein-Westfalens:

- **Mittellandkanal:** Lübbecke, Minden
- **Dortmund-Ems-Kanal:** Dortmund, Münster
- **Datteln-Hamm-Kanal:** Hamm, Lünen
- **Wesel-Datteln-Kanal:** Dorsten
- **Rhein-Herne-Kanal:** Wanne-Herne, Gelsenkirchen, Essen

• **Schleusenkanal (Ruhr):** Mülheim a. d. Ruhr
 Die Kanalhäfen NRW sind auf der Messe transport logistic 2007 v. 12. bis 15. Juni in München vertreten: Halle B4, Stand 225/326
 Weitere Informationen in der Geschäftsstelle der Kanalhäfen NRW, Gerd Lindemann, Hafensstraße 26, Hamm, Tel.: +49 23 81 – 274-13 10
www.kanalhaefen-nrw.de □

Logistikstandort stetig den steigenden Ansprüchen in den Wachstumsmärkten Logistik und Distribution an, die an ein modernes und serviceorientiertes Großverkehrszentrum gestellt werden. Pro Jahr werden per Schiff, Bahn und LKW rund 7,3 Mio. t Güter über den Hafen transportiert. Damit ist Gelsenkirchen der größte Kanalhafen am Rhein-Herne-Kanal und einer der größten Kanalhäfen in Deutschland. Um diese Gütermengen fachgerecht abzufertigen, werden in Gelsenkirchen seit Oktober letzten Jahres „Fachkräfte für Hafenlogistik“ ausgebildet. „Es besteht eindeutig Mangel an ausgebildeten Fachkräften, die im Hafen vielfältig einsetzbar sind“, beschreibt Franz-Josef Grefrath, Prokurist im Hafen, das Problem. Die Abläufe in einem Binnenhafen erfordern

beim Umschlag von Gütern von einem Verkehrsträger auf den anderen das sichere Handling der Ladung mit Hilfe eines Krans oder Gabelstaplers. „Ziel ist es, dass die Fachkraft, die wir hier ausbilden, später in der Lage ist, einen Ladungsvorgang selbstständig abzuwickeln“, erklärt Claudia Strobel, Leiterin des Ausbildungsstandortes. In Gelsenkirchen werden zurzeit 16 junge Männer in drei Jahren im Rahmen einer überbetrieblichen Ausbildung zu Fachkräften für Hafenlogistik ausgebildet. Regelmäßig nehmen Sie an Lehrveranstaltungen im Schiffer-Berufskolleg Rhein und dem Walter Rathenau-Berufskolleg in Duisburg teil. Die Ausbildung schließt Praktika beim Hafen und den Hafenanrainern ein, die den Praxisbezug garantieren. Ziel ist es, dass die jungen Männer bei einem Hafenanrainer eine Anstellung finden. „Und das nicht nur in Gelsenkirchen sondern deutschlandweit, denn die Anforderungen in den Häfen sind vergleichbar“, so Grefrath, der sich zusammen mit Gelsen-Log.-Geschäftsführer Günther Friedrich für die Ausbildung in Gelsenkirchen stark machte: „In erster Linie geht es uns aber natürlich um die Ausbildung für den eigenen Bedarf im Hafen Gelsenkirchen – der ist schließlich groß genug“, so Grefrath. Das



Der große Traum, endlich selber einen Stapler zu fahren (v.l.n.r.): Ibrahim Akca (19), Standortleiterin Claudia Strobel, Ümit Avci (18), und Stefan Kosigk (19) freuen sich schon auf ihren Staplerschein

Bild: Gelsen-log

lässt sich auch an Zahlen belegen: von rund 10.000 Logistikunternehmen in NRW haben 3.000 ihren Sitz im Ruhrgebiet und mit mehr als 330 Mio. t beförderter Güter pro Jahr steht das Logistikkolumen der Region europaweit auf Platz eins. Da auch in der nächsten Dekade mit einer Steigerung des Güterverkehrsaufkommens von rund 60% zu rechnen ist, wird es zu einer Verlagerung der Verkehre von der Straße auf alternative Verkehrsträger kommen. Hierfür ist der Hafen Gelsenkirchen aufgrund seiner optimalen Anbindung an die Verkehrsträger Schiff, Eisenbahn und Straße bestens aufgestellt und kann ab 2009 auch noch auf die frischgebackenen Fachkräfte für Hafenlogistik zurückgreifen, die die vielen Tonnen Güter fachgerecht, sicher und schnell umschlagen können. e. B./Dü □

Nutzen Sie unsere Erfahrung in der Schüttgut-Umschlagtechnik

Schüttgut-Umschlagsilos

können auf jedem befestigten Untergrund aufgestellt werden. Bei SIT-Staub-Abscheidesilos wird durch ein DGM-geschütztes Unterdrucksystem der Umschlag stark staubender Schüttgüter jetzt auch ohne größere Umweltbelastung möglich.

Schüttgut-Verladesilos
 SIT-Verladesilos sind der zentrale Punkt beim Schüttgutumschlag vom Schiff auf LKWs oder andere Fahrzeuge. Die leicht und einfach versetzbaren Silos (z.B. mit vorhandenem Greiferkran)

Staub-Abscheidesilos

SILOBAU-THORWESTEN GmbH · D-59 269 Beckum
 Daimlierring 39 · Telefon 02521/9333-0 · Fax 02521/9333-33
www.thorwesten.com · sit@thorwesten.com

Mit Qualität zum Erfolg

HTAG

Häfen und Transport AG

Bunkerbetrieb

Reederei
Befrachtung

Seeschiffs-agentur

Häfen
Umschlag

Kontraktlogistik

Spedition
Güterbehandlung

HTAG Häfen und Transport AG
 Baumstraße 31 · 47198 Duisburg
 Tel.: +49 (0) 20 66/2 09-0 · Fax: +49 (0) 20 66/2 09-1 92
www.htag-duisburg.de
 Duisburg · Berlin · Emden · Gustavsburg
 Mannheim · Karlsruhe · Rotterdam · Thionville