



---

## Konzeptpapier

---

**Bericht der Arbeitsgruppe  
von ZDS und BÖB  
zur konzeptionellen Vernetzung  
von See- und Binnenhäfen**

### Die Arbeitsgruppe

|                       |  |
|-----------------------|--|
| Benjamin Brügelmann   | EUROGATE                               |
| Klaus Heitmann        | ZDS                                    |
| Dr. Bernt Mester      | BLG                                    |
| Dr. Sebastian Jürgens | HHLA                                   |
| Heinz Bartels         | Imperial / Neska                       |
| Jens Hohls            | Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig |
| Karl Michael Probst   | BÖB                                    |
| Joachim Zimmermann    | Bayernhafen GmbH und Co. KG            |

Stand 13.04.2010

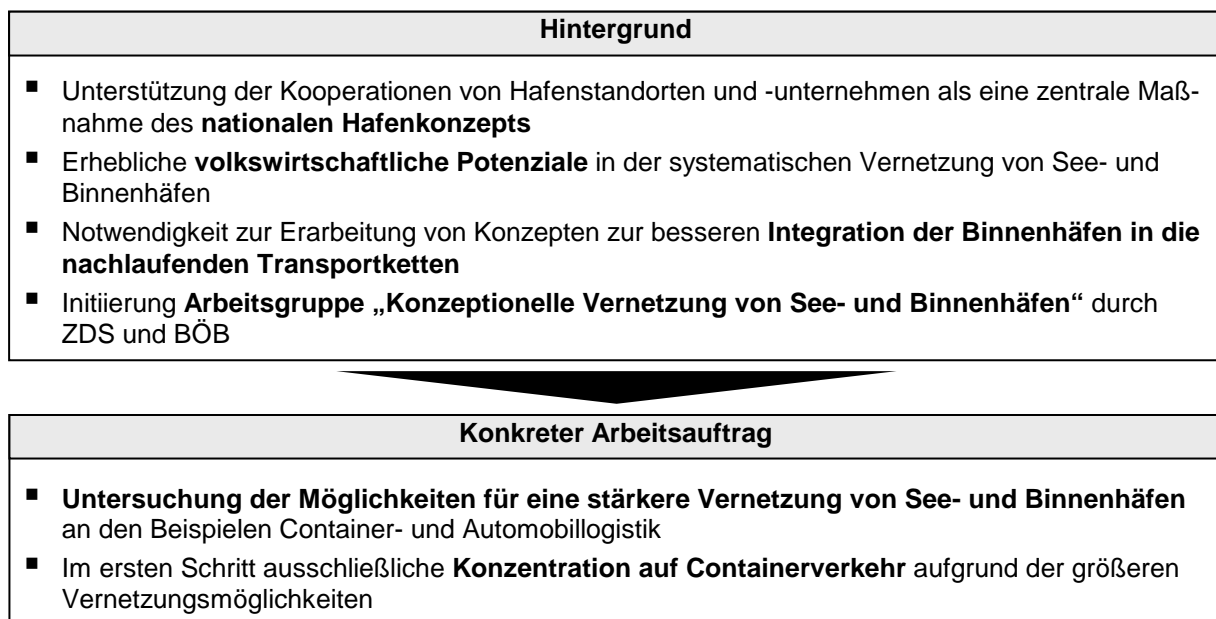
---

## Auftrag der Arbeitsgruppe

Das im Jahr 2009 vorgelegte Nationale Hafenkonzept für See- und Binnenhäfen als politische Grundlage für die Hafenpolitik der nächsten 10 Jahre beschreibt Möglichkeiten zur Steigerung der Effizienz im System von See- und Binnenhäfen.

Das Nationale Hafenkonzept sieht im Rahmen seiner Maßnahmen auch vor, Kooperationen von Hafenstandorten und –unternehmen zu unterstützen (siehe 2.9 Maßnahmenkatalog Nationales Hafenkonzept).

Danach bestehen erhebliche volkswirtschaftliche Potenziale in der systematischen Vernetzung der See- und Binnenhäfen. Zwischen den Betreibern der See- und Binnenhäfen sollten daher Konzepte erarbeitet werden, die die Binnenhäfen besser in die nachlaufenden Transportketten integrieren.



Mit Blick auf das Nationale Hafenkonzept haben der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V. (ZDS) und der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e. V. (BÖB) am 29. März 2009 eine gemeinsame Arbeitsgruppe „Konzeptionelle Vernetzung von See- und Binnenhäfen“ initiiert.

Die Arbeitsgruppe hat über die Präsidien der Verbände von ZDS und BÖB den Auftrag erhalten, Potenziale zur besseren Vernetzung der Systeme See- und Binnenhäfen aufzuarbeiten.

Die Arbeitsgruppe soll das Potenzial für eine stärkere Vernetzung an den Beispielen Container- und Automobillogistik ausloten.

Größere Vernetzungsmöglichkeiten bieten sich vor allem im Containerverkehr. Die Arbeitsgruppe hat sich wegen des größeren Potenzials auf diesen Bereich konzentriert.

## Vorgehen

- Untersuchung der wesentlichen vorhandenen Initiativen zur Verbesserung der Anbindung von See- und Binnenhäfen
- Kombination von systemseitigen Neukonzeptionierungen der Verbindung von See- und Binnenhäfen mit der Bildung von Ad-hoc-Arbeitsgruppen zur operativen Optimierung vorhandener Relationen
- Systematische Herangehensweise an die Umstrukturierung der Hinterlandbeziehungen der deutschen Seehäfen
  - Identifikation von wesentlichen Schienentransportkorridoren zur Verbindung der deutschen Seehäfen mit den Binnenhäfen und den wesentlichen Auslandsmärkten
  - Einarbeitung der Perspektiven und Handlungsnotwendigkeiten für das Binnenschiff im Hinterlandverkehr mit den deutschen Seehäfen
- Exemplarische Auswahl zweier Relationen und Einrichtung von Ad-hoc-Arbeitsgruppen zur Beseitigung operativer Hemmnisse und Offenlegung von systemrelevanten Schwachstellen
- Ausgewählte Schienenrelation: Hamburg / Bremen – Nürnberg v. v.
- Ausgewählte Wasserstraße: Hamburg – Braunschweig v. v.
- Erarbeitung von Empfehlungen der Sicherheitsstrategie in der Logistik
- Erarbeitung von Empfehlungen an die zukünftige KV-Förderpolitik
- Ausblick für die Weiterentwicklung des Arbeitskreises ZDS-BÖB

## Hemmnisse auf der Operativen Ebene bei der Vernetzung von See- und Binnenhäfen

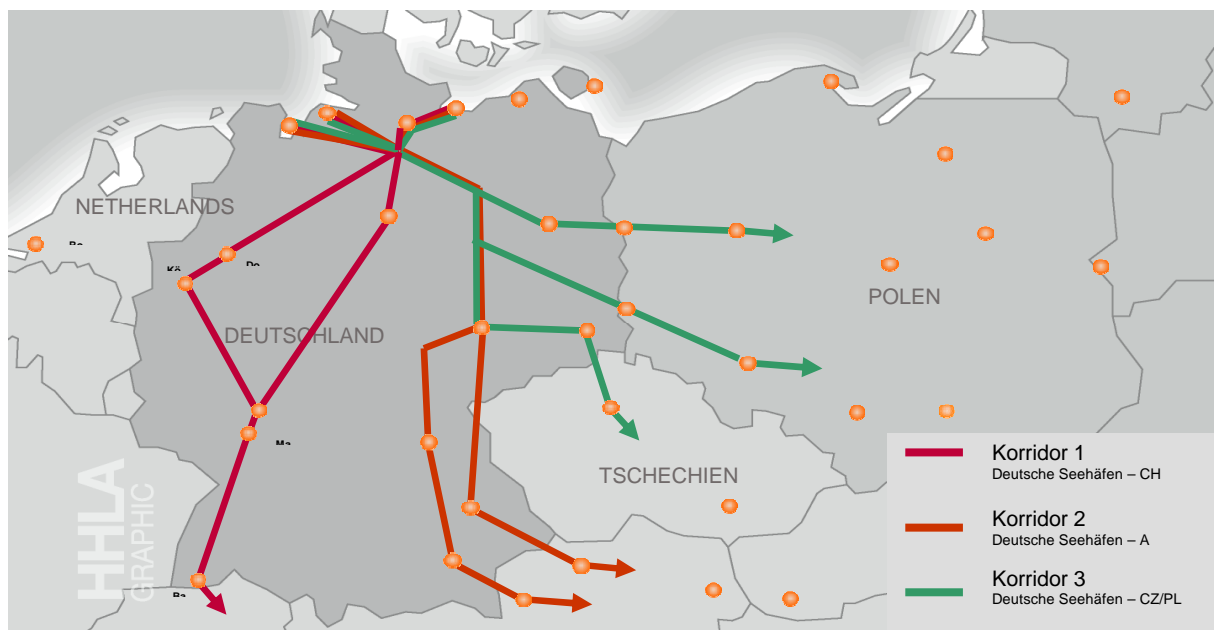
Die Arbeitsgruppe schlägt vor, einen regelmäßigen Austausch unter Beteiligung aller Akteure der Transportkette zu etablieren, um

- gemeinsam die Potenziale aus der Vernetzung und den Transportketten des kombinierten Verkehrs zu realisieren
- eine durchgängige Informationsversorgung (IT) aufzubauen. Erforderlich ist eine Fachdiskussion, wer welche Daten liefert und wem zur Verfügung stellt und wer diese Leistungen bezahlt. Das IT-Thema sollte durch das Bundeswirtschaftsministerium gefördert werden.
- die in den Analysen aufgezeigten Defizite zu beheben.

## Systematisierung zukünftiger Schienenkorridore

- Die Arbeitsgruppe hat sich mit dem Containertransport im Seehafenhinterlandverkehr auf der Schiene befasst und Schienenkorridore identifiziert, auf deren Strecken sich das Ladungsaufkommen konzentriert. Dabei handelt es sich um folgende Korridore von und nach den deutschen Containerhäfen:

### WESENTLICHE SCHIENEN-KORRIDORE IM DEUTSCHEN SEEHAFEN-HINTERLANDVERKEHR



- Zu dem EU-Verordnungsvorschlag zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr hatte der Rat am 17. Juni 2009 eine Politische Einigung getroffen, die im Anhang eine Liste von Haupttruten von Güterverkehrskorridoren vorsieht (siehe ZDS Monitor Nr. 44/09 vom 23. Juni 2009). Danach werden die deutschen Seehäfen Hamburg und Bremerhaven in die vorgesehenen Haupttruten einbezogen

## Verbesserung der Systemleistung des Binnenschiffs im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen

Um die Perspektiven des Binnenschiffs für den Einsatz von und nach deutschen Seehäfen zu verbessern, sind verschiedene Maßnahmen erforderlich. Wesentliche Hebel sind eine Verbesserung der Vermarktung des Binnenschiffes und des Informationsfluss sowie eine bedarfsgerechte Erneuerung des Schiffshebewerks Scharnebeck am Elbeseitenkanal und weitere Infrastrukturen im Hinterland der deutschen Seehäfen.

### Zentrale Anforderungen zur Verbesserung der Perspektiven des Binnenschiffes <sup>1)</sup>

|   | <u>Inhalt/Begründung</u>   |
|---|--|
| <p>Bedarfsgerechte Erneuerung des Schiffshebewerks Scharnebeck am Elbeseitenkanal</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schiffshebewerk Scharnebeck als derzeit größtes infrastrukturelles Hindernis im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen</li> <li>▪ Bau einer Schleuse erforderlich (eine Kammer ausreichend)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kosten: ca. 300 Mio. EUR</li> <li>- Bauzeit: ca. 12 Jahre</li> </ul> </li> </ul> |
| <p>Verbesserung der Vermarktung des Binnenschiffs</p>                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bessere Vermarktung von und nach den deutschen Seehäfen</li> <li>▪ Installation einer eigenen Vermarktungsorganisation</li> </ul>   |
| <p>Verbesserung des Informationsflusses</p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ziel: Aufbau einer durchgängigen Informationsversorgung</li> <li>▪ Fachdiskussion über Informationsflüsse und Kostentragung erforderlich</li> <li>▪ Förderung durch das Bundeswirtschaftsministerium wünschenswert</li> </ul>   |

<sup>1)</sup> Umsetzung der geplanten Maßnahmen zur Verbesserung der nautischen Verhältnisse von Elbe und Weser unterstellt.

## Zugsimulation vom See- bis zum Binnenterminal

In Zusammenarbeit mit den an den Transportketten über das System Schiene Beteiligten wurden in einem ersten Schritt auf der ausgewählten Relation existierende Probleme analysiert und bewertet:

### Systematische Hemmnisse: Beispiel 9

|   | Abschnitt der Transportkette  | Problematik                        | Ansatz                                  | Informationsgehalt                             |
|---|---|------------------------------------|---|--|
| 1 | Löschen im Seehafenterminal   |                                    |   | Statusmeldungen                                |
| 2 | Zwischenabstellung/ Lagerung im Hafendepot                            | Hohe Preiselastizität, Planbarkeit | Verlagerung von Services ins Hinterland | Stellplatzbörse                                |
| 3 | Unschlag auf Warengruppen/Züge in den verschiedenen Seehafenterminals | Kapazität der Terminals            |   | Ladeeinheitennummer mit Wagennummer verknüpfen |

|   | Abschnitt der Transportkette | Problematik                                      | Ansatz                | Informationsgehalt |
|---|------------------------------|--|-----------------------|--------------------|
| 9 | Zulauf zum Hafenbahnhof      | Trassenkapazität, Fürth stellt einen Engpass dar | Gürteltunnel Nürnberg |                    |

### Operative Hemmnisse: Beispiel 12

|    | Abschnitt der Transportkette          | Problematik   | Ansatz  | Informationsgehalt |
|----|---------------------------------------|---|---|--------------------|
| 10 | Hafenbahnhof GVZ bayernhafen Nürnberg | Kapazitäten für die Zwischenabstellung<br><br>Hohe Kosten durch Refinanzierung bei privaten Infrastrukturbetreibern, im Umkehrschluss Wettbewerbsnachteil für EIU und Kunden, Beeinflussung der Produktionskosten | <b>Handlungssphäre bayernhafen:</b> Elektrifizierung des Hafenbahnhofs, Sicherstellung des Informationsflusses zw. Hafenbahnhof/ Terminalleitstelle<br><br><b>Handlungssphäre bayernhafen:</b> Realisierung der Nordanbindung inkl. Elektrifizierung als Ausbauschritt<br><br><b>Handlungssphäre Terminalbetreiber/bayernhafen:</b> Sicherstellung des Informationsflusses zw. Hafenbahnhof/Terminalleitstelle<br><br>Gleichstellung im Sinne der Finanzierung von öffentlichen Infrastrukturen Nichtbundeseigenen Eisenbahnen mit denen der DB |                    |
| 11 | Zustellung der Züge in das Terminal   | Zentrale Koordination verschiedener Rangierdienstleister  | <b>Handlungssphäre Terminalbetrieb:</b> Rangieren als "all in" - Leistung des Terminalbetriebes   |                    |
| 12 | Bereitstellung der Ladeeinheiten      | Spitzenzeitenproblem, maritime und kontinentale Züge im gleichen Zeitfenster,<br><br>Ladeeinheitentyp bleibt unberücksichtigt, Einheitspreis  | <b>Produktunterscheidung (Express, konventionell)</b><br><br><b>Differenzierung im Handling, bei der Lagerung</b>   |                    |
| 14 | Terminalbetrieb                       | Zugverspätungen bringen komplette Umläufe aus der Balance<br><br>Schnittstellen zum Depot verursachen Kosten (Umfahren)   | Integration von Depotleistungen   |                    |

| Abschnitt der Transportkette  | Problematik   | Ansatz  | Informationsgehalt   |
|---|---|---|--|
| 1 Löschen im Seehafenterminal   |   |   | Statusmeldungen  |
| 2 Zwischenabstellung/Lagerung im Hafendepot                             | Planbarkeit   | Überprüfung der Preiselastizität und der Verlagerung von Services ins Hinterland  | Stellplatzbörse  |
| 3 Umschlag auf Wagengruppen/Züge in den verschiedenen Seehafenterminals | Kapazitäten der Terminals<br>Anzahl und Art der gestellten Wagen  | festе Wagengarnituren<br>=> homogenisierter Wagenpark   | Ladeeinheitennummer mit Wagennummer verknüpfen   |
| 4 Hafenhafeninfrastrukturen   | Kapazitäten - Vorstaugruppen, Trassen, Entgeltstrukturen, Abrechnungssystem, Vollkostendarstellung, Anzahl der Rangier-EVUs   | Gleichstellung im Sinne der Finanzierung von öffentlichen Infrastrukturen<br>Nichtbundeseigenen Eisenbahnen mit denen der DB  | Zugposition/-status  |
| 5 Rangieranlagen  | Zugbildung aus verschiedenen Häfen und Hafenterminals   | festе Gruppenbildung zur Minimierung der Zugbildung   |  |
| 6 Rangierfahrten  | Vielzahl von Dienstleistern, Abstimmung unter den Akteuren  | Schaffung einer BLZ mit Befugnissen   |  |
| 7 Traktionswechsel  | Zeit, Kosten, Lokumläufe, Triebfahrzeugstörungen  | Triebfahrzeug (TFZ) Depot im Hafen zur Einsparung von Leerfahrten und Erhöhung der Flexibilität   | Informationen und Weisung  |
| 8 Hauptlauf   | Trassenkapazitäten, Mischung von Güter- und Personenverkehren, Relationen Donauachse, München und Brenner werden derzeit über eine Achse geroutet<br><br>Transportdauer, Verspätungsmanagement, Zugverspätungen bringen komplette Umläufe aus der Balance<br><br>Keine Produktionssteuerung im Hinterland (dispositiver Betrieb) durch fehlenden Informationsfluss von Seehafenkai bis zur Ankunft im Krangleis | Ausbau von Alternativrouten (Ostachse: Magdeburg-Hof-Regensburg)<br><br>Alternativstrecke sollte durchgehend elektrifiziert sein<br><br>Ausbau der EU Transportkorridore  | Statusinformationen<br><br>Estimated Time of Arrival, Verknüpfung von LE mit Wagennummer |
| 9 Zulauf zum Hafenhafen   | Trassenkapazität, Fürth stellt einen Engpass dar  | Güterunnel Nürnberg   |  |
| 10 Hafenhafenbahnhof GVZ bayernhafen Nürnberg                           | Kapazitäten für die Zwischenabstellung<br><br>Hohe Kosten durch Refinanzierung bei privaten Infrastrukturbetreibern, im Umkehrschluss Wettbewerbsnachteil für EIU und Kunden, Beeinflussung der Produktionskosten   | <b>Handlungssphäre bayernhafen:</b><br>Elektrifizierung des Hafenhafenbahnhofs, Sicherstellung des Informationsflusses zw. Hafenhafenbahnhof/Terminalleitstelle<br><b>Handlungssphäre bayernhafen:</b><br>Realisierung der Nordanbindung inkl. Elektrifizierung als Ausbauschritt<br><b>Handlungssphäre Terminalbetreiber/bayernhafen:</b><br>Sicherstellung des Informationsflusses zw. Hafenhafenbahnhof/Terminalleitstelle<br><br>Gleichstellung im Sinne der Finanzierung von öffentlichen Infrastrukturen<br>Nichtbundeseigenen Eisenbahnen mit denen der DB |  |
| 11 Zustellung der Züge in das Terminal                                  | Zentrale Koordination verschiedener Rangierdienstleister  | <b>Handlungssphäre Terminalbetrieb:</b><br>Rangieren als "all in" - Leistung des Terminalbetriebes  |  |
| 12 Bereitstellung der Ladeeinheiten                                     | Spitzenzeitenproblem, maritime und kontinentale Züge im gleichen Zeitfenster,<br><br>Ladeeinheitentyp bleibt unberücksichtigt, Einheitspreis  | Produktunterscheidung (Express, konventionell)<br><br>Differenzierung im Handling, bei der Lagerung   |  |
| 13 Terminalinfrastruktur  | oftmals förderoptimierte Layoutplanung<br><br>Traktionswechsel: Kosten- und Zeitfaktor<br><br>Hohe Kosten durch Refinanzierung bei privaten Infrastrukturbetreibern, im Umkehrschluss Wettbewerbsnachteil für EIU und Kunden, Beeinflussung der Produktionskosten   | Förderung von mehr Abstellspuren unter dem Kran (Orientierung am Terminalbetriebskonzept), Förderung integrierter Ansätze "Extended Gate", Depot<br><br>Prozessorientierte Förderpraxis erforderlich<br><br>Gleichstellung im Sinne der Finanzierung von öffentlichen Infrastrukturen<br>Nichtbundeseigenen Eisenbahnen mit denen der DB  |  |
| 14 Terminalbetrieb  | Zugverspätungen bringen komplette Umläufe aus der Balance<br><br>Schnittstellen zum Depot verursachen Kosten (Umfahren)   | Integration von Depotleistungen   |  |
| 15 Abfertigung  | ein Operateur erfordert drei Anlaufstellen (z.B. TFG, Railion, TFG, TriCon)<br>Prozesszeitverlängerung<br><br>Schnittstelle Operateur: keine standardisierte Datenerfassung, teilweise manuelle Erfassung, zu viel Papier im Einsatz - erschwerte Datenaktualisierung   | Agenturleistungen aus einer Hand  |  |
| 16 Kranung  | Zwischenabstellung, direkte Verladung   |   | Statusmeldung (Lager, LKW, externe Abstellung)   |
| 17 Depot  | "Farbenwechsel" der Container, Optimierungsbedarf in der Steuerung der Leercontainerrepositionierung, Kapazitätsfresser in der Umschlagleistung   | Gleisanschlüsse für Depotbetreiber  |  |
| 18 Trucking   | Vielzahl von Dienstleistern<br><br>keine Produktionssteuerung durch diskontinuierliches Anliefer- und Abholverhalten  | Einbindung in den Informationsfluß, Einflussnahme durch den Terminalbetreiber   |  |
| 19 Zollabwicklung   |   |   |  |

durchgehende Sendungsverfolgung (Tracking &amp; Tracing)

## Binnenschiffssimulation vom See- bis zum Binnenterminal

In Zusammenarbeit mit den an den Transportketten über das System Wasserstraße Beteiligten wurden in einem ersten Schritt auf der ausgewählten Relation existierende Probleme analysiert und bewertet:

|  |   | Abschnitt der Transportkette                                   | Problematik   | Ansatz  | Informationsgehalt |
|--|---|--|---|---|--------------------|
| <b>Systematische Hemmnisse: Beispiel 2</b> |   |  |   |   |                    |
|  | 1   | Bargeabfertigung am Seeterminal                                | a. unsichere Liegeplätze  | Einrichten von Bargeliegeplätzen                |                    |
|  | Abschnitt der Transportkette              | Problematik  |   | Ansatz  | Informationsgehalt |
| 2  | Zollabfertigung im Seehafen               | a) Öffnungszeiten<br>b) Kapazitätsverlust durch Zollgänge      |   | Abschaffen der Freihandelszone in 2011          |                    |
| <b>Operative Hemmnisse: Beispiel 10</b>    |   |  |   |   |                    |
|  | 3   | Fehlende Liegeplätze in Terminalnähe                           | Lange Anfahrtswege/ Zeitverlust   | Einrichtung von Wartepositionen in Terminalnähe |                    |
|  | 4   | Veterinärkontrollen/ Grenzabfertigung                          | Fehlende Kontrollstellen auf de Terminal dadurch erforderliche Umfuhren verhindern eine Verkehrsverlagerung auf die Barge | Einrichtung zusätzlicher Abfertigungsstellen    |                    |
|  | Abschnitt der Transportkette              | Problematik  |   | Ansatz  | Informationsgehalt |
| 10   | Datenaustausch zwischen allen Beteiligten | Zeitverzögerungen durch fehlenden automatischen Datenaustausch |   | Schaffung erforderlicher Schnittstellen         |                    |
|  |   |  |   |   |                    |



|    | Abschnitt der Transportkette                      | Problematik  | Ansatz   | durchgehende Sendungsverfolgung (Tracking & Tracing) | Informationsgehalt |
|----|---|--|--|--|--------------------|
| 1  | Bargeabfertigung am Seeterminal                   | a. unsichere Liegeplätze<br><br>b. Mehrkosten für wasserseitige Handlings<br><br>c. keine Fahrplanteue wegen Terminalhopping<br><br>d. Ausrüstung der Liegeplätze für Seeschiffe | Einrichtung von Barge Liegeplätzen<br><br>Gleichbehandlung aller Verkehrsträger durch Systemförderung KV<br><br>siehe a.<br><br>siehe a. |  |                    |
| 2  | Zollabfertigung im Seehafen                       | a. Öffnungszeiten<br><br>b. Kapazitätsverlust durch Zollgänge  | Abschaffung der Freihafenzone in 2011  |  |                    |
| 3  | fehlende Liegeplätze in Terminalnähe              | lange Anfahrtswege / Zeitverlust   | Einrichtung von Wartepositionen in Terminalnähe  |  |                    |
| 4  | Veterinärkontrollen / Grenzabfertigung            | fehlende Kontrollstellen auf den Terminal<br>dadurch erforderliche Umfuhren verhindern eine Verkehrsverlagerung auf die Barge  | Einrichtung zusätzlicher Abfertigungsstellen   |  |                    |
| 5  | Containerverfügbarkeit                            | Leercontainerstocks werden an Landdepots geführt.<br><br>dadurch erforderliche Umfuhren verhindern eine Verkehrsverlagerung auf die Barge  | Einrichtung von Leercontainerstocks  |  |                    |
| 6  | Schiffsavisierung                                 | 24 Stunden Voravis für Schiffsabfertigungen  |  |  |                    |
| 7  | Beschränkungen durch Abmessungen der Wasserstraße | Größenentwicklung der Schiffe ist begrenzt   |  |  |                    |
| 8  | Schleusenbauwerke                                 | marodes und zu kleines Schiffshebewerk Scharnebeck<br><br>eingeschränkte Öffnungszeiten der Schleusen im Küstenkanal und an der Weser  | zusätzliches Abstiegsbauwerk (Schleuse) mit den Kammerabmessungen wie Uelzen II in Scharnebeck<br><br>nach Bedarf Öffnungszeiten 24 / 7  |  |                    |
| 9  | Öffnungszeiten Binnenterminals                    | eingeschränkte Öffnungszeiten  | nach Bedarf Öffnungszeiten 24 / 7  |  |                    |
| 10 | Datenaustausch zwischen allen Beteiligten         | Zeitverzögerungen durch fehlenden automatischen Datenaustausch   | Schaffung erforderlicher Schnittstellen  |  |                    |

## Sicherheitsstrategie in der Logistik

Die Arbeitsgruppe hat sich auch mit der Sicherheitsstrategie in der Logistik befasst und vier Forderungen aufgestellt, die von ZDS und BÖB gemeinsam vertreten werden.

| Forderung  | Inhalt/Hintergrund   |
|--|--|
| Internationale Abstimmung                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ International einheitlicher Charakter der Sicherheitsvorschriften</li> <li>▪ Wettbewerbsneutralität, Vermeidung einer Konkurrenzsituation zwischen den Märkten</li> <li>▪ Vermeidung unilateraler Maßnahmen</li> </ul>                            |
| Stärkung von Sicherheitsaspekten auf freiwilliger Basis      | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Prüfung, ob alternativ „Soft-Law-Maßnahmen“ sinnvoll sind</li> <li>▪ Vorteil: Erprobungsphase für private Wirtschaft</li> <li>▪ Umfassende Konsultation zwischen staatlichen Organen und der betroffenen privaten Wirtschaft notwendig</li> </ul> |
| Vermeidung von Doppelregelungen und Mehrfachzertifizierungen | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erhebliche Kostenbelastung in der deutschen maritimen Wirtschaft durch Doppelregelungen</li> <li>▪ Wettbewerbsnachteil gegenüber ausländischer Konkurrenz</li> <li>▪ Bestrebungen zum Bürokratieabbau der europäischen Institutionen</li> </ul>   |
| Verstärkte gegenseitige Anerkennung von Sicherheitsaspekten  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zunehmende gegenseitige internationale Anerkennung von Regelungen zur Terrorismusabwehr zwischen den verschiedenen Handelspartnern</li> </ul>   |

Die Sicherheitsstrategie in der Logistik ist ein Projekt der Bundesregierung unter Einbeziehung der Spitzenverbände der Verkehrs- und Logistikwirtschaft, um den zukünftigen Bedarf an Sicherheitsregelungen in der Logistik zu identifizieren und den derzeitigen Sachstand darzustellen.

Das Ergebnis der maritimen Arbeitsgruppe ist ein Dokument zur Bestandsaufnahme und Bewertung der aktuellen Sicherheitsinitiativen im Bereich Schifffahrt und Häfen vom 07.11.2008.

Dieser Bericht enthält im Wesentlichen vier Kernforderungen:

### 1. Internationale Abstimmung

Im Bereich Schifffahrt und Häfen werden Sicherheitsstandards zunehmend auf internationaler Ebene definiert. Den maßgeblichen organisatorischen Rahmen zur Erarbeitung dieser Standards bilden die Weltzollorganisation (WCO), die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO) und die Internationale Organisation für Normung (ISO). Zusätzlich wirken sich auch verschiedene Resolutionen des Sicherheitsrates der Vereinten Nationen (UN) sowie bestimmte Modellvorschriften der UN auf die Sicherheitsarchitektur in der Schifffahrt und in den Häfen aus.

Durch die Verabschiedung internationaler Sicherheitsregeln unter Abstimmung in zwischenstaatlichen Organisationen wird zunächst ein international einheitlicher Charakter der Sicherheitsvorschriften ge-

währleistet und eine weitgehend einheitliche Umsetzung global wirkender Maßnahmen zur Gefahrenabwehr und Terrorismusprävention garantiert. Gleichzeitig wird es durch eine Ausarbeitung von Regelungen zur Gefahrenabwehr durch die Staatengemeinschaft im Rahmen der internationalen bzw. zwischenstaatlichen Organisationen möglich, die Umsetzung entsprechender Maßnahmen dem Wettbewerb zu entziehen. Die so erreichte Wettbewerbsneutralität ist nicht nur förderlich für eine verbesserte weltweite Sicherheitsarchitektur. Wettbewerbsneutralität durch international abgestimmte Maßnahmen ist für die auf internationalen Märkten tätige Maritime Wirtschaft zwingend erforderlich, da so zwischen den Märkten eine Konkurrenzsituation, aber auch eine Negativabweichung einzelner Beteiligter vermieden werden kann.

Eine Umgehung der genannten internationalen Abstimmungsprozesse der Staatengemeinschaft durch unilaterale Maßnahmen einzelner Wirtschaftsräume oder Staaten, die den globalen Seeverkehr und die internationalen Handelsströme beeinflussen, wirkt hingegen ökonomisch kontraproduktiv. Sie ignorieren den internationalen Charakter der heutigen Seeschifffahrt und des Hafenbetriebs, wodurch Negativeffekte wie Wettbewerbsverzerrungen und Verkehrsverlagerungen entstehen. Entsprechend sind unilaterale Maßnahmen zwingend zu vermeiden und internationale Abstimmungsprozesse umfassend zu fördern.

## **2. Stärkung von Sicherheitsgrundsätzen auf freiwilliger Basis**

Vor einer Einführung neuer Sicherheitsgesetzgebung ist immer auch zu prüfen, ob zunächst ein freiwilliger Regelungsansatz durch so genannte „Soft Law-Maßnahmen“ wie etwa Leitlinien oder freiwillige Selbstverpflichtungen der Wirtschaft einen ebenso effizienten Entwicklungsrahmen bilden.

Freiwillige Sicherheitsgrundsätze haben den Vorteil, dass sie der privaten Wirtschaft eine gewisse Erprobungsphase ermöglichen und es erlauben, Erfahrungen mit der praktischen Umsetzung einer Sicherheitsmaßnahme zu sammeln. Diese Erfahrungen können anschließend genutzt werden, um gemeinsam mit der Wirtschaft – soweit nötig – verbindliche Regelungsansätze zu erarbeiten, die den Anforderungen in der Praxis genügen. Entscheidend dabei ist, dass vor dem verbindlichen Erlass von neuen Sicherheitsgesetzen eine umfassende Konsultation zwischen den staatlichen Organen und der betroffenen privaten Wirtschaft durchgeführt wird. Dies kann beispielsweise durch ein verstärktes Engagement in gemeinsamen Forschungsvorhaben erreicht werden.

## **3. Doppelregelungen und Mehrfachzertifizierungen vermeiden**

Doppelregelungen und Mehrfachzertifizierungen in verschiedenen Gesetzeswerken und Regelungsiniciativen sind zwingend zu vermeiden. Doppelregelungen belasten die deutsche Maritime Wirtschaft mit erheblichen direkten und indirekten Kosten, die zu einem unmittelbaren Wirtschafts- und Wettbewerbsnachteil gegenüber konkurrierenden Unternehmen im europäischen und internationalen Ausland führen können. Eine Vermeidung von Doppelregelungen und Mehrfachzertifizierungen entspricht zudem den derzeitigen Bestrebungen der europäischen Institutionen, im Rahmen der so genannten Gesetzesfolgenabschätzung einen Bürokratieabbau zu fördern und eine Entlastung der europäischen Wirtschaft durch eine moderne Gesetzgebung zu schaffen.

#### **4. Verstärkte gegenseitige Anerkennung von Sicherheitsinitiativen**

Eine weitere Priorität zukünftiger Bestrebungen zum Ausbau der Sicherheitsarchitektur in der Logistik ist zudem auf eine zunehmende gegenseitige internationale Anerkennung von Regelungen zur Terrorismusabwehr zwischen den verschiedenen Handelspartnerstaaten zu legen. Dies trifft insbesondere auf eine gegenseitige Anerkennung und Anpassung der AEO-Maßnahmen mit dem amerikanischen C-TPAT-Programm sowie der amerikanischen 24-Stunden-Manifestregelung für den Seeverkehr, der 10-Plus-2-Initiative der europäischen Vorab-Anmeldung vor der Einfuhr und Ausfuhr von Waren im Rahmen der Änderung durch die europäische Zollsicherheitsinitiative zu.

Als nächsten Schritt im Rahmen der Sicherheitsstrategie für die Logistik erarbeiten die beteiligten Ministerien (BMVBS/BMBF/BMI/BMWi) ein gemeinsames Papier zur Prüfung und Bewertung der von den Unterarbeitsgruppen eingereichten Statusberichte zum Sicherheitsniveau in der Lieferkette. Dieses Papier ist derzeit in Vorbereitung und soll auf der nächsten Sitzung des Arbeitskreises „Sicherheitsstrategie in der Logistik“ im 1. Quartal 2010 den Verbänden zur Abstimmung präsentiert werden.

## Förderung des Kombinierten Verkehrs

Die Arbeitsgruppe hat strukturelle und den tatsächlichen Anforderungen des Marktes zuwider laufende Defizite in der KV-Förderung festgestellt und setzt sich dafür ein, den Systemcharakter des Hafen-Hinterlandverkehrs verstärkt in der Förderung zu berücksichtigen.

### Defizite der derzeitigen Förderpraxis

- **Breite Förderung ohne übergreifende Planung**
- **Fehlleitung öffentlicher Mittel** in viele kleine, unwirtschaftliche Anlagen, dadurch **Zersplitterung KV-Landschaft: mangelnde Bündelungsfähigkeit** der Verkehrsmengen
- Layout und Geschäftsmodell der KV-Anlagen in erster Linie an Anforderungen des **klassischen Lkw-Speditionsverkehrs** orientiert („Heben“ und „Senken“ im Fokus)

► **Mengenpotenziale für den kombinierten Verkehr auf der Schiene werden nicht realisiert**

### Empfehlungen an die Förderpolitik

- Entwicklung einer **flächendeckenden Gesamtstrategie** (dafür Gutachten zur Untersuchung der Güterströme sinnvoll)
- Gezielte Errichtung von Systemen aus **großen KV-Hubs** und **kleineren Feeder-Standorten**
- Berücksichtigung der Anforderungen **maritimer Verkehre, integrierte Anlagen Terminals und Depots:**
  - **Ausreichende Containerabstellspuren unter dem Kran und Depotkapazitäten** direkt auf dem Terminal
  - **Ausreichende Umschlag- und Abstell-/Vorstaukapazitäten für Ganzzüge**
  - **Hohe Sicherheitsstandards**
- Kurzfristig: **Nicht abgerufene Mittel** aus BSchWAusbG und Konjunkturpaket in den KV.

Die bisherige Förderung des Kombinierten Verkehrs in Deutschland zielt auf eine breite Förderung ohne übergreifende Planung ab.

Diese Zersplitterung der KV-Landschaft führt zu einer geringen Bündelungsfähigkeit der Verkehrsmengen. Zudem orientieren sich das Layout und Geschäftsmodell der KV-Anlagen in erster Linie an den „kontinentalen“ Anforderungen des klassischen LKW-Speditions-Verkehrs, wobei das „Heben und Senken“ im Fokus steht.

Folglich werden Mengenpotenziale für den Kombinierten Verkehr auf der Schiene nicht realisiert. Die Arbeitsgruppe spricht sich daher für eine flächendeckende Gesamtstrategie aus, bei der die gezielte Errichtung von Systemen aus großen KV-Hubs und kleineren „Feeder“-Standorten zu prüfen ist.

Für die Ableitung der Strategie wird ein Gutachten zur Untersuchung der Güterströme angeregt. Für maritime Verkehre müssen u. a. folgende Anforderungen berücksichtigt werden:

- ausreichende Containerabstellspuren unter dem Kran und Depot-Kapazitäten direkt auf dem Terminal
- ausreichende Umschlag und Abstell- / Vorstaukapazitäten für Ganzzüge
- hohe Sicherheitsstandards.

Angesichts der heterogenen Terminallandschaft in Europa ist es wichtig, die EU-Förderpolitik für Terminal-Investitionen zu harmonisieren, um eine insgesamt leistungsfähige Terminallandschaft in Europa zu schaffen. Ziel muss es sein, die Wettbewerbsfähigkeit intermodaler Systeme zu stärken.

## Nächste Schritte

Die Arbeitsgruppe beabsichtigt ihre Arbeit zu institutionalisieren, um im regelmäßigen Austausch die eigenen Leistungen zu verbessern.

Dabei sollen die Forderungen an die Politik in Bezug auf die Verbesserung der Perspektiven für die Binnenschifffahrt, die Sicherheitsstrategie in der Logistik sowie die Förderung des Kombinierten Verkehrs konkretisiert und umgesetzt werden.

Das Bundeswirtschaftsministerium beabsichtigt, einen neuen Forschungsschwerpunkt im Programm „Mobilität und Verkehr“ mit dem Titel „Logistik für Binnenhäfen und Binnenschifffahrt“ aufzulegen.

Ein Forschungsfeld soll sich mit der Entwicklung der Binnenhäfen zu Hinterlandhubs für die Seehäfen (Bereitstellung von Vorstau- und Pufferfunktionen für die Seehäfen) befassen.

Die Arbeitsgruppe regt an, sich gemeinsam mit Projekten an dem Förderprogramm zu beteiligen, sobald zur Einreichung von Projektskizzen aufgerufen wird.

Im Hinblick auf die Beteiligung externer Stellen an der weiteren Arbeit wird angeregt, folgende Vertreter in die künftige Arbeit einzubeziehen:

- Mitarbeit des BMVBS im Ad-hoc-Arbeitskreis „KV-Förderung maritimer Systeme“
- Mitarbeit der DB AG im Ad-hoc-Arbeitskreis „Schienenrelationen Bremen/Hamburg - Nürnberg“.

Weitere Organisationen werden wie bisher nach Bedarf einbezogen.

Die Arbeitsgruppe schlägt vor, die Ergebnisse durch die Präsidien zu bestätigen und – ggf. gemeinsam mit andern Verbänden – Möglichkeiten der Umsetzung zu schaffen sowie in den politischen Meinungsbildungsprozess einzubringen.

Die Forderungen an die Politik werden durch die Zusammenarbeit geschärft.