

Für die Seehäfen auf aller Welt gilt: Nichts ist so beständig wie die Veränderung. Das gilt für die großen Universalhäfen ebenso wie für mittlere und kleinere Hafenstandorte. Veränderungen in der Ladungsstruktur, aber auch neue Verkehrsströme fordern von den Häfen bauliche Anpassungen an Infra- und Suprastruktur.

Die Steuerberatungs- und Rechtsanwaltskanzlei GSK Stockmann trägt mit einer im nationalen wie auch internationalen Rahmen angebotenen, maßgeschneiderten Veranstaltungsserie, dem „GSK-Hafenforum“, dieser eingangs beschriebenen Entwicklung Rechnung.

Am Mittwoch, den 1. März findet nunmehr die 7. Folge des stets sehr gut besuchten und zudem mit aussagestarken Experten besetzten Hafenforums statt. Der renommierte Hafen-Klub bietet dafür wieder den passenden Rahmen. Die Ausrichter der Fachtagung haben erneut eine vielversprechende Themenabmischung vorgenommen, die unter der bewährten Leitung von Dr. Arne Gniechwitz von GSK Stockmann steht.

So wird **Friedrich Stuhmann, Mitglied der Geschäftsführung bei der Hamburg Port Authority (HPA)**, über den neuen Hafenentwicklungsplan 2040 (HEP) sprechen, der sich derzeit noch im vertieften Diskussionsprozess befindet. Das planerische Rahmenwerk, das sich inzwischen deutlich hinter dem ursprünglich einmal in Aussicht gestellten Umsetzungsfahrplan befindet, wird von der maritimen Verbundwirtschaft, aber auch der auf den Hafen ausgerichteten Industrie, dringend erwartet. Der im Dezember 2022 erfolgte Wechsel an der Spitze der Hamburger Wirtschaftsbehörde, ausgelöst durch den aus gesundheitlichen Gründen erfolgten Rücktritt von Mi-



Zukunftsmodell: Energie, Industrie und Umschlag

Auf dem 7. GSK-Hafenforum dreht sich alles um den Hafen-Cluster von morgen an der Waterkant und im Binnenland

chael Westhagemann (parteilos), führt zu einer weiteren Verzögerung. Denn die neue Wirtschaftsministerin, Melanie Leonhard (SPD), bis dahin für das Sozialressort verantwortlich, muss sich noch in ihr neues Arbeitsgebiet einarbeiten und wird im Zuge der Umsetzung des künftigen HEP 2040 eigene hafenpolitische Akzente setzen wollen.

Unabhängig davon steht aber jetzt schon fest, dass der HEP 2040 für den Hamburger Hafen mit erheblichen Veränderungen einher gehen wird. Künftig soll die vor Ort generierte Wertschöpfung eine größere Rolle spielen als die reine Umschlagmenge. Wie andere Häfen in Deutschland oder auch in der EU spielen in Zukunft „Neue Energien“, allen

voran Wasserstoff, eine zentrale Rolle. Hamburg hat sich hier viel vorgenommen. Da, wo heute noch große Tanklager und ehemalige Ölraffinerie-Cluster sind, soll in Zukunft eine Wasserstoffwirtschaft entstehen. Teile des Massengutsektors, zumal Kohle, werden zur Disposition gestellt.

Zu den Veränderungen in Hamburg gehören auch diese Stichworte: mögliche Abgabe von weiteren, heute noch durch den Hafen genutzten Flächen für die weitere Stadtentwicklung, eine mögliche Neuordnung des Containerumschlags in Hamburg, sollte es zu einer politisch gewollten engeren Zusammenarbeit der norddeutschen Häfen kommen, oder auch die Ansiedlung neuer Industrieunternehmen im Hafen, die einen direkten Zugang zum seeschifftiefen Wasser benötigen. Der Vortrag, den HPA-Geschäftsführer Friedrich Stuhmann unter dem Titel „Der Hafenentwicklungsplan 2040 für den Hamburger Hafen - Weichenstellung für Deutschlands größten Seehafen“ hält, verspricht interessante Aussagen mit dem Sachstand Frühjahr 2023.

Auch im Rostocker Hafen, zugleich Deutschlands größter Universalhafen an der Ostsee, deuten sich interessante Ent-



Gastgeber: Arne Gniechwitz



Gestalter: Friedrich Stuhmann



Visionär: Jens A. Scharner

Universalhafen mit starkem Industriefundament: Hamburg. An der Elbe soll ein Energie-Cluster entstehen



Foto: W. Scheerer

wicklungen an. Darauf geht **Jens Aurel Scharner, Mitglied der Geschäftsführung der Rostock Port GmbH**, in seinem Fachvortrag ein. Das Leitmotiv seines Referates lautet: „Rostock Port - Zukunfts- und Energiehafen an der Ostsee“. Auch an der Ostsee werden in Zukunft Neue Energien bestimmend sein. Wo heute noch das Kohlekraftwerk arbeitet, das 1994 als eines der ersten Großbauwerke im Rostocker Überseehafen nach der Wiedervereinigung in Betrieb ging, wird künftig Wasserstoff eine zentrale Rolle spielen.

Auf dem Gelände des Steinkohlekraftwerks soll bis etwa Mitte der laufenden Dekade eine 100-Megawatt-Produktionsanlage für die Erzeugung von grünem Wasserstoff entstehen. Der Elektrolyseur ist das Herzstück des Projektes „HyTech Hafen Rostock“, das sich auf eine Förderung im Rahmen des IPCEI-Programms (Important Project of Common European Interest) beworben hat. Entwickelt und gebaut werden soll die Anlage von der Rostock EnergyPort Cooperation GmbH, einem eigens dafür gegründeten Konsortium unter Mitwirkung von EnBW Neue Energien GmbH, RheinEnergie AG, RWE Ge-

neration SE und der Rostock Port GmbH.

Der Rostocker Hafen, dessen nautischer Zufahrtsweg, der sogenannte Seekanal, nunmehr - endlich - ausgebaut und vertieft werden kann, wird sich allerdings nicht nur auf das Thema „Energie“ ausrichten. Der Erhalt und auch die Stärkung der Vielseitigkeit, die zudem ein sehr guter Eigenschutz gegenüber Marktschwankungen ist, bleibt für das Hafenmanagement weiter ein Gebot der Stunde. Die Fähr- und Ro/Ro-Verkehre sind und bleiben für Rostock ein Brot- und Buttergeschäft. Dank der Seekanal-Vertiefung wird zudem in Zukunft der Bereich „Agri-Bulk“ profitieren, schließlich ist das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern so etwas wie eine Art Kornkammer für Deutschland. Oder: Der Kreuzfahrtsektor, in den Rostock in den zurückliegenden 20 Jahren umfassend investiert hat, bleibt wichtig und ermöglicht eine ausgeprägte Wertschöpfung. Oder: der Industriestandort Hafen. Mit den beiden Vorzeigeunternehmen Liebherr und EEW wurden nicht nur mehrere Tausend neue Jobs geschaffen. Beide Firmen stärken auch die Loco-Quote.

Beim 7. GSK-Hafenforum berichtet **Uwe Köhn, Geschäftsführer bei der Staatlichen Rhein-Neckar-Hafengesellschaft Mannheim GmbH**, in seinem Vortrag „Der Rhein-Neckar-Hafen Mannheim - mit großer Tradition in die Zu-

häfen gemeinsam rund 13,2 Millionen Tonnen Güter um. Dabei entfielen gut 5,7 Millionen Tonnen auf Ludwigshafen und 7,5 Millionen Tonnen auf Mannheim.

210

Brücken gehören zum Infrastrukturm Kern der Hafen- und Hansestadt Lübeck. Viele Bauwerke sind sanierungsbedürftig

Was die Güterströme betrifft, spielen dabei in Ludwigshafen die chemischen Erzeugnisse die tragende Rolle im Gesamtumschlag, gefolgt von Erdöl, Mineralöl und Mineralölerzeugnissen sowie Industriegasen. In Mannheim wird der höchste wasserseitige Umschlag im Bereich „Feste mineralische Brennstoffe“ erzielt, gefolgt von der Gütergruppe „Andere Nahrungs- und Futtermittel“ sowie „Chemische Erzeugnisse“.

Für Hafenchef Köhn belegen diese wenigen Zahlen bereits „die Bedeutung der Binnenhäfen in der Metropolregion Rhein-Neckar“. Sie seien nicht nur das „Tor zur Welt“ für Import- und Exportgüter. Die Binnenhäfen stünden für Arbeitsplätze, regionale Produktion, Handel und die sichere Versorgung der Menschen in der Region mit Gütern und Energie.



Energieströme: Ein Produktentanker verlässt den Hafen Rostock

Foto: Arndt

kunft“ über den bedeutenden Hafen- und Industriestandort. Nach außen hin ist dabei stets von den „Häfen Ludwigshafen und Mannheim“, deren gemeinsames Lebensband der Rhein darstellt, die Rede. 2022 schlugen die beiden Nachbar-

Wie auch in den Seehäfen soll in Ludwigshafen/Mannheim ebenfalls künftig die Wasserstoffwirtschaft eine wichtige Rolle spielen.

Von der Hafenwirtschaft hin zur Verkehrsinfrastruktur: Auch das ist ein bewährtes

Themenmodul im Rahmen des GSK-Hafenforums. Denn die juristische Begleitung von wichtigen Infrastrukturvorhaben gehört zum Kompetenzkern der Kanzlei.

Ulrike Schölkopf berichtet als Abteilungsleiterin Brückenbau bei der Hansestadt Lübeck in ihrem Vortrag „Wider der Tücke der Lücke in der Brücke - Brückenbau in der Hansestadt Lübeck“. Zur Infrastruktur-Kernsubstanz der „Königin der Hanse“, wie Lübeck auch genannt wird, gehören zahlreiche Brückenbauwerke unterschiedlicher Größe. Als offizielle Zahl werden aktuell 210 Brücken genannt. Wie auch in anderen Landesteilen steht auch Lübeck in den kommenden Jahren vor der großen Aufgabe, zahlreiche Brückenbauwerke zu sanieren. Maßnahmen, die erhebliche Finanzmittel über Jahre hinaus binden werden. Zu den herausragenden Einzelvorhaben gehört dabei die Sanierung der über 120 Jahre alten Mühlen- torbrücke.

Zu den besonderen Stärken der deutschen Seehäfen an Nord- und Ostsee gehört zweifelsohne deren Ausstattung mit einer leistungsstarken Bahninfrastruktur. Hamburg etwa gilt als größter europäischer Eisenbahnhafen. Die Deutsche Bahn AG ist ein wichtiger Partner der Häfen im nationalen und internationalen Seehafen-Hinterlandverkehr. **Frank Erschkat, Vorsitz der TFG Transfracht-Geschäftsführung**, geht in seinem Vortrag auf „Die Bedeutung und Chancen der deutschen Häfen für die Schiene“ ein.

Abgerundet wird das Hafenforum durch den Vortrag von **Dr. Arne Gniechwitz und Dr. Oliver Kooß**, in dem es um den „Ausbau von Häfen und Wasserstraßen“ und damit verbundene aktuelle Rechtsfragen geht.

Wie in der Hafenforumsveranstaltungsreihe üblich spielt neben den Fachvorträgen sowie den sich daran anschließenden Diskussionsgelegenheiten auch das Networking der Teilnehmer untereinander eine wichtige Rolle. Auch dafür bietet der Hafen-Klub den geeigneten Rahmen. Weitere Details sowie die Anmeldung zu der Veranstaltung finden sich auf der Website. Die Anmeldefrist endet am 20. Februar. ■ EHA