



Künftige genauere Statistikabfragen zu Gefahrguttransporten

Das geht aus dem Entwurf für ein „Gesetz zur Änderung des Verkehrsstatistikgesetzes und des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes“ (Bundestagsdrucksache 20/6822) hervor, der am 15. Juni erstmals im Bundestag behandelt werden soll. Danach sollen für die Schifffahrtsstatistik in der Binnenschifffahrt künftig bei den transportierten Gütern im Falle von Gefahrgütern auch die UN-Nummer oder Stoffnummer abgefragt werden. Die Bundesregierung begründet den Wunsch damit, dass sich die bisher vorgenommene Differenzierung der Gefahrguteigenschaft in Form einer einfachen Ja/Nein-Abfrage als unzureichend herausgestellt hat. „Insbesondere bezüglich Umweltgefährdung, Unfallvermeidung, der Einschätzung von Unfallfolgen und der Bewältigung von Unfällen auf Binnenwasserstraßen nimmt die Nachfrage nach detaillierten Informationen über die Art der Gefahrgüter und nach Vergleichen mit anderen Verkehrsträgern zu.“ Nennenswerten Zusatzaufwand für die Unternehmer sieht der Bund darin nicht, denn in den Beförderungspapieren zum Gefahrgut seien



Martin Heying

Das Verkehrsstatistikgesetz wird künftig genauere Angaben zu Gefahrguttransporten per Binnenschiff fordern.

sowohl die UN-Nummern und Stoffnummern als auch die Gefahrgutklassen enthalten.

Matthias Roeser

Port Safety Talk am 30. August 2023

Im April wurde die neue Maschinenverordnung im EU-Parlament mit einer großen Mehrheit angenommen. Sie wird damit die bekannte EG-Maschinenrichtlinie ablösen, unter der aktuell rund 700 Normen harmonisiert sind. Zudem werden neue Regelungen bei der wesentlichen Veränderung und dem Betrieb von Maschinen und Anlagen in Kraft treten. Sowohl Hersteller als auch Betreiber von Krananlagen, automatisierten Logistikanlagen und führerlosen Transportsystemen werden sich intensiv mit den Neuerungen auseinandersetzen müssen. Ging es bisher in erster Linie um die funktionale Sicherheit von Maschinen und Anlagen, so rückt nun die Cybersicherheit – bedingt durch den Wandel von geschlossenen zu offenen vernetzten Systemen (CPS) – immer mehr in den Vordergrund. Kritische Infrastrukturen sind infolgedessen ein hohes Gut, welches es zu schützen gilt. Das IT-Sicherheitsgesetz von 2015 fokussiert in erster Linie die IT-Sicherheit, während die neue Maschinenverordnung den Blick auf die Verbindung von IT und OT richtet

und damit den sicheren Betrieb unter anderem auch von Hafenanlagen zum Ziel hat. Die EU-Verordnung muss nicht in nationales Recht überführt werden, sie ist sofort gültig. Schifffahrt und Technik (SUT) bietet dazu in Kooperation mit Phoenix Contact, dem Spezialisten für Komponenten und Systeme im Bereich der Elektrotechnik, Elektronik und Automation, ein Expertengespräch an, das Sie interaktiv in einem eineinhalbstündigen Livestream verfolgen können. Die Themen des Diskurses sind:

- » Sicherer Maschinenbetrieb in Hafenanlagen; safety/security
- » Die neue EU-Maschinenverordnung
- » Pflichten und nötige Handlungsmaßnahmen für Hersteller und Betreiber

Save the Date! Zugangsdaten und die genaue Uhrzeit der Veranstaltung geben wir rechtzeitig bekannt.

hey

Anzeige



UHH
UHH Umschlags- und Handelsgesellschaft Haldensleben mbH

**Vernetzt denken -
intermodal handeln**

Dessauer Straße 39
D-39340 Haldensleben

www.UHH-Haldensleben.de





Hamburg beschließt Hafenentwicklungsplan bis 2040

Das Folgende geht aus dem „Hafenentwicklungsplan 2040“ hervor, den der Hamburger Senat am Dienstag beschlossen hat. Unklar ist, ob damit der gesamte Güterverkehr ins Hinterland gemeint ist oder nur der Containerverkehr. Im Containerverkehr betrug der Anteil der Schiene 2022 gut 50 Prozent, auf das Binnenschiff entfielen rund zweieinhalb Prozent. Im Gesamtverkehr betrug der Anteil des Binnenschiffs 8,5 Prozent, der der Schiene knapp 54 Prozent. Die Lücke zu den angestrebten 70 Prozent ist also geringer.

Im Hafenentwicklungsplan werden die strategischen Leitlinien für die Hafenpolitik der kommenden Jahre festgelegt, die Verfügbarkeit von Flächen für die Hafenentwicklung festgeschrieben und eine strategische Orientierung für die künftige Verwendung dieser Flächen aufgezeigt, teilte die Behörde für Wirtschaft und Innovation mit. Dem Hafenentwicklungsplan zufolge ist perspektivisch von einem moderaten Umschlagwachstum auszugehen. So prognostiziert eine von der Hafenbehörde HPA in Auftrag gegebene Umschlagprognose von 2020 im Basisszenario ein Marktpotenzial von 176,7 Mio. Tonnen für den Gesamtgüterumschlag und 13,1 Mio. TEU für den Containerumschlag bis zum Jahr 2035. Tatsächlich betrug das Volumen des Containerumschlags im Jahr 2022 rund 8,3 Mio. TEU.

Um die Binnenschifffahrt besser einbinden zu können, sollen die Abläufe und Systeme zwischen HPA und anderen Marktteilnehmern – wie beispielsweise dem Hamburg Vessel Coordination Center (HVCC) – durch digitale Vernetzung besser verzahnt werden. Dafür ist unter anderem vorgesehen, die digitale Integration der Binnenschifffahrt in das System Hafen/Wasserstraßen/Logistik durch die Vernetzung der IT-Lösungen von Binnenschiffen, Binnenschiffahrtsunternehmen und Behörden voranzutreiben. Geplant ist auch, definierte Piloträume für (teil-)autonome Hafen- und Binnenschifffahrt zu ermöglichen und dafür entsprechende landesrechtliche Grundlagen zu schaffen. Ferner soll eine Richtungsstudie über die zukünftigen Antriebstechnologien der Binnen- und Hafenschifffahrt in Auftrag gegeben werden.

Um Nachhaltigkeit und Wettbewerbsfähigkeit zu stärken, will Hamburg bei künftigen Planungen hinsichtlich der Nutzung von Flächen im Hafen Nutzungsmöglichkeiten für die Binnenschifffahrt prüfen.

Dies gilt auch für das Potenzial der Wasserwege für die innerstädtische Baustellenlogistik und die Abfallentsorgung. Weiterhin sollen Flächen für weitere Liegeplatz- und Umschlagoptionen der See- und Binnenschifffahrt identifiziert werden. Dabei ist darauf zu achten, dass besonders in unmittelbarer Nähe der Brücken über Nor- und Süderelbe ausreichend Warteliegeplätze bereitgestellt werden. Zudem wird bei städtebaulichen Entwicklungen die Binnenschifffahrt berücksichtigt und die Vereinbarkeit von Wohnen und Binnenschifffahrt sichergestellt.

Um Letzteres zu ermöglichen, ist eine Reduzierung der schiffsbedingten Luftschadstoffemissionen wichtig, damit die Luftqualitäts-grenzwerte auch künftig zum Schutz der menschlichen Gesundheit eingehalten werden.

Hierzu wird der Ausbau der Landstromversorgung vorangetrieben: Der Hamburger Senat strebt bis 2040 die Ausstattung sämtlicher von der HPA betriebenen Warteliegeplätze mit Landzugang mit Landstromanlagen an. Die Umsetzung macht er aber von einer Förderung durch Bundesmittel abhängig.

Um die Auswirkungen des Klimawandels und des damit einhergehenden Meeresspiegelanstiegs auszugleichen, wird darauf hingewirkt, dass bei Brückenneubauten entlang der Süderelbe eine zukunftsgerichtete Durchfahrthöhe (mindestens 5,25 m) durch die jeweiligen Baulastträger eingeplant und umgesetzt wird.

Der Hamburger Senat setzt sich für einen beschleunigten Neubau der Schleuse Lüneburg in Scharnebeck ein, um bestehende Nutzungseinschränkungen zu minimieren und die durchgängige Schifffahrt für moderne Binnenschiffe zu ermöglichen. Weiterhin bekennt sich Hamburg zum Gesamtkonzept Elbe und setzt sich für dessen Umsetzung durch den Bund ein. Damit wird die wasserseitige Anbindung des Hamburger Hafens an das europäische Binnenwasserstraßen-Netz gestärkt.

Im Zuge der Dekarbonisierung der Hafenverkehre sollen Hafenflächen, die für eine multimodale Verkehrsanbindung geeignet sind, gezielt weiterentwickelt und erschlossen werden. Durch verstärkte Nutzung von Bahn und Binnenschiff werden diese Flächen dabei logistisch und in Klimaschutz hinsicht aufgewertet.

roe

Anzeige

REEDEREI JAEGERS

CHEMGAS SHIPPING

Wir gehen für Sie auf Nummer sicher!



www.reederei-jaegers.de

Telefon in Deutschland +49-2066-207-0 und in den Niederlanden für Flüssiggas Transporte +31-10-241-22-22



www.chemgas.nl