

Block 5A: Instandhaltung und Erweiterung von Häfen

Chair: Dr.-Ing. Karl Morgen

Entwicklung des Seehafens Klaipėda - Potentiale und Perspektiven

Unger J.¹, Retzlaff T.¹

¹*INROS LACKNER AG, Wasserbau, Rostock, Germany*

Der Hafen Klaipėda ist der einzige Seehafen Litauens und das wichtigste Transport-Hub des Landes. Bedingt durch die strategisch günstige Lage am nordöstlichen Rand der EU, die geringen Entfernungen nach Russland, Weißrussland oder die Ukraine sowie die ganzjährige Eisfreiheit ist etwa die Hälfte des Gesamtumschlags von ca. 35 Mio. t (2012) Transitcargo. Der vorliegende Beitrag stellt die erfolgten Planungen zur zukünftigen nachhaltigen Entwicklung und kontinuierlichen Erweiterung des Seehafens Klaipėda vor. Im Fokus stehen dabei die Optimierung und Weiterentwicklung der bestehenden Hafeninfrast- und Hafensuprastruktur sowie Vorschläge zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit und der Hafenverwaltung. Aufgrund limitierter Möglichkeiten der territorialen Entwicklung des Hafens (angrenzendes Stadt- / Naturschutzgebiet) wurden ferner verschiedene Standorte an der Ostseeküste Litauens im Hinblick auf eine externe Hafenentwicklung evaluiert. Für die Vorzugsvarianten waren abschließend - im Rahmen einer Machbarkeitsstudie - die technischen Entwicklungspläne zu erstellen, eine finanzökonomische Bewertung durchzuführen, die erforderlichen umweltplanerischen Untersuchungen umzusetzen sowie die umweltrechtlichen Genehmigungen einzuholen.

Hafenkooperation als Schwerpunktthema der aktuellen und zukünftigen Hafenpolitik

Krämer I.¹

¹*Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, Freie Hansestadt Bremen, Referat Hafenwirtschaft, Logistik, Hafeninfraststruktur, Bremen, Germany*

Ein aktueller Blick auf die hafepolitische Agenda der Küstenländer belegt, dass das breite Themenfeld der Zusammenarbeit und Kooperation mehr denn je von Bedeutung ist und vieles spricht dafür, dass sich diese Entwicklung in Zukunft weiter fortsetzen wird. Was aber bedeutet dies konkret? Welche Erwartungen und Befürchtungen sind in den Ländern und bei den Akteuren mit einer länderübergreifenden oder „Nationalen Hafenpolitik“ verbunden? Diese und ähnliche Fragen sollen im Rahmen einer aktuellen Analyse der politischen Landschaft beantwortet werden. Der Autor greift dabei zurück auf mehrjährige Erfahrungen aus der Lenkungsgruppe Hafenkooperation sowie aus der Vorbereitung und Beteiligung am Hafenentwicklungsdialo Deutsche Bucht. Im Vortrag soll aufgezeigt werden, mit welcher Kooperationsstrategie die Westhäfen ihre Wettbewerbsposition stärken und ausbauen, um sodann eine Bewertung aus Sicht der deutschen Seehäfen vorzunehmen. Dabei werden die unterschiedlichen Themenstellungen (Zusammenarbeit im Hinterlandverkehr, im Marketing, in der Infrastrukturentwicklung...) und Akteure (Wirtschaft, Verwaltung, Politik...) betrachtet. Eine Einschätzung zu den Chancen, aber auch zu den Grenzen der Hafenkooperation soll den Vortrag abschließen.

Kooperation norddeutscher Häfen bei der Bewertung von Wasserbauwerken

Pabst C.¹, Wittor C.², Kräbig D.S.³, Freyer M.⁴, Luttermann A.⁵, von Jagow B.⁶

¹*bremenports GmbH & Co. KG, Bremerhaven, Germany*, ²*Rostock Port Hafentwicklungsgesellschaft Rostock mbH, Rostock, Germany*, ³*Hamburg Port Authority AöR, Hamburg, Germany*, ⁴*Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Freie und Hansestadt Hamburg, Hamburg, Germany*, ⁵*Niedersachsen Ports GmbH & Co.KG, Oldenburg, Germany*, ⁶*Lübeck Port Authority, Lübeck, Germany*

Die norddeutschen Hafenstandorte in Hamburg, Niedersachsen, Lübeck, Rostock und Bremen/Bremerhaven sowie der Landesbetriebs Straßen, Brücken und Verkehr in Hamburg haben eine einheitliche Vorgehensweise bei der Bewertung des baulichen Zustands von Wasser- und Ingenieurbauwerken an den Standorten vereinbart. Grundlage hierfür sind die Regelungen der EAU Empfehlung E193 und der Verwaltungsvorschrift des Bundes VVWSV 2101 nach der die Bundeswasserstraßenverwaltung regelmäßige Bauwerksinspektionen durchführt. Auf Basis dieser Vorschriften werden in den Häfen regelmäßige Bauwerksinspektionen, -überwachungen und -kontrollen durchgeführt. Die Schäden werden mit Software *WSV Pruf* sowie auf der Grundlage des *BAW-Merkblattes zur Schadensklassifizierung an Wasserbauwerken* erfasst, beschrieben und mit einer Schadensnote bewertet. Die Ergebnisse werden in Berichtsform dokumentiert und in einer Gesamtnote für den Bauwerkszustand zusammengefasst. Diese einheitliche Dokumentation bildet die Grundlage für ein langfristiges Bauwerksmanagement an den Standorten. Der Vortrag gibt einen Überblick über die bisherigen Erfahrungen bei der Ein- und Durchführung von Bauwerksinspektionen an den verschiedenen Hafenstandorten.

Ausbau des Südhafens Helgoland zum Basishafen für das Offshore-Windcluster HelWin

Hadrych I.¹

¹*HC Hagemann GmbH & Co. KG, Hamburg, Germany*

Helgoland ist auf Grund seiner Entfernung von nur 20 Meilen zum Offshore Cluster HelWin als Basishafen für die Betriebsphase der dortigen Windparks prädestiniert. Planerisch seit 2010 und baulich seit Mitte 2012 erfolgt die Umstrukturierung des Helgoländer Südhafens zum Offshore Basishafen. Zu den land- und wasserseitigen Maßnahmen zählen:

- Herrichtung von 30.000 m² Landflächen einschl. Kampfmittelvolumenräumung
- Erschließungs- und Straßenbaumaßnahmen
- Bau mehrerer Betriebsstätten und einer Helikopterfläche für die Windparkbetreiber - Schaffung von Unterkünften für bis zu 150 Mitarbeiter
- Kampfmittelräumung und Nassbaggerung auf 10.000 m² Wasserfläche
- Rückbau eines Schwerlast-Windkraftfundaments
- Grundinstandsetzung der 200 m langen Südkaje
- Optionaler Bau eines Anlegers für 10 Crew Transfer Vessels

Mit über 100 Jahren Bauerfahrung auf Helgoland bringt sich das Hamburger Bauunternehmen HC Hagemann maßgeblich in alle Bereiche dieser Umstrukturierung ein. Die aufwändige Logistik auf Helgoland, das parallele Arbeiten auf engstem Raum, die Besonderheiten wasserbaulicher Maßnahmen im felsigen Buntsandstein und die enge Verzahnung mit dem Tourismus sind große Herausforderungen und daher Schwerpunkte des Vortrags zum HTG-Kongress.