

len. Zweitwichtigster Kostenbereich sind die Klimakosten (14 Prozent Anteil) gefolgt von den externen Lärmkosten mit 12,1 Prozent und den Kosten der Luftverschmutzung (9,6 Prozent).

Heruntergebrochen ergäben sich so für Lkw externe Kosten von fast 40 Euro pro Tonnenkilometer, während das Binnenschiff mit knapp sieben Euro pro Tonnenkilometer auskommt. Auch im CO₂-Ausstoß liegt das Binnenschiff mit 30 g/t weit vor dem Lkw (122 g/t). Der Verband sieht darin ein gewichtiges, wissenschaftliches Argument für eine stärkere Einbindung der Binnenschiff-Fahrt in die Lösung künftiger Verkehrsprobleme.

Dass das Verkehrsaufkommen steigt, ist nach Ansicht des Vorsitzenden Weege unbestritten. „Je mehr davon die Binnenschiff-Fahrt übernehmen kann, desto besser ist das auch für die Umwelt“, so Weege. Auf der anderen Seite ist gerade das System Wasserstraße vom vorausgesagten Klimawandel besonders stark betroffen. Zwar würden seine Auswirkungen die Binnenwasserstraßen voraussichtlich weniger treffen als die Küstenregionen, doch mittelbar dürften sie als Hinterlandverbindungen der Seehäfen die Veränderungen an der Küste deutlich zu spüren bekommen.

Mahnungen an die Politik

Angesichts zu erwartender Szenarien forderte Weege „ein verändertes Risikobewusstsein von Wirtschaft und Politik“. Die trimodale Anbindung der Binnenhäfen eigne sich bestens für Ersatz- und Ergänzungsverkehre. Sowohl diverse Hoch- und Niedrigwasserperioden der vergangenen Jahre als auch der jüngste Bahnstreik hätten dies bereits bewiesen.

Jubiläen wie das der Arbeitsgemeinschaft taugten freilich nur bedingt zu einer Standortbestimmung, wenn sie lediglich aus reinen Jubelfeiern und gegenseitigem Schulterklopfen bestünden. Mahnungen der Arbeitsgemeinschaft und des übergeordneten Bundesverbandes der öffentlichen Binnenhäfen (BÖB) waren dementsprechend nicht zu überhören. Das versicherte auch der Staatssekretär im Landesministerium für Bauen und Verkehr, Günter Kozlowski, den Zuhörern.

Dabei ging es vor allem um den von der Landesregierung erarbeiteten und in der Branche umstrittenen Gesetzentwurf zur Hafensicherheit. Der sieht – anders als in andern Bundesländern – private Betreiber zur Erfüllung von Sicherheitsaufgaben vor. Nach Ansicht des Verbandes bedeutet dies aber für die Hafenwirtschaft Mehrkosten, welche die Konkurrenzfähigkeit der Standorte gefährden könnten.

VDL Containersystemen BV

Verlässlichkeit zu kaufen
zahlt sich aus

Generalvertretung D, A, CH:
Cargogrip Vertriebs GmbH
Freiherr-vom-Stein-Str. 59
D 65604 Elz

Tel. 0 64 31 / 5 15 51
Fax 0 64 31 / 5 32 62
info@cargogrip.de
www.cargogrip.de



HAFEN HANNOVER

Binnenschiffs- Containerterminal Hannover – Nordhafen (CTH)

- ◆ Binnenschiffs-Containerlinien
- ◆ Containerumschlag
- ◆ Lkw Vor- und Nachlauf
- ◆ Container-Inspektionen,
-Reperaturen,
-Depot / Lager
- ◆ Stuffing & Stripping
- ◆ Kommissionierung,
Lagerung und Distribution
- ◆ Zollabfertigung
- ◆ Value Added Services
- ◆ Vernetzung aller Verkehrs-
träger, speditionelle und
logistische Dienstleistungen



Linienverkehre

Hamburg – Hannover – Hamburg
3 wöchentliche Abfahrten

Bremerhaven – Hannover – Bremerhaven
2 wöchentliche Abfahrten



Städtische Häfen Hannover · HansasträÙe 38 · 30419 Hannover
Telefon: (05 11) 1 68-4 14 07/-44 90 9 · Telefax: (05 11) 1 68-4 50 82
info@hannover-hafen.de · www.hannover-hafen.de