



▲ GEMEINSAMES HINERLANDKONZEPT „EXTENDED GATE“

Karl-Heinz Ehrhardt (Magdeburger Hafen GmbH), Benjamin Brügelmann (Eurogate) sowie Torsten Schütte (Container Terminal Dortmund GmbH) und Tagungsleiter Prof. Dr. Manfred Zachcial (v. l.).

Veranstaltung, an deren ersten Tag ganz eindeutig die Binnenschiff-Fahrt und deren Potenzial für einen effektiven Containertransport im Mittelpunkt stand. Am zweiten Veranstaltungstag präsentierten schließlich die Vertreter des Schienenverkehrs ihre Visionen eines rationellen Binnenlandverkehrs. Trotz ihrer unbestrittenen Dominanz bei den täglichen Transporten über Land bildeten die Vertreter des klassischen Container-Truckings auf der diesjährigen Veranstaltung eher eine Minderheit, wobei seitens der Veranstalter ganz klar der Wunsch ausgesprochen wurde, bei einer Neuauflage der Konferenz im kommenden Jahr,

nicht zuletzt für eine facettenreichere Diskussion, gerne eine größere Teilnehmerzahl dieser Transportsparte begrüßen zu können. Alle Beteiligten einigt dabei der Wunsch, das gesamte Handling der Container auf Binnenseite deutlich zu verbessern, schließlich besagen Erhebungen, dass lediglich 20 Prozent der Transportkosten auf See anfallen, während die restlichen 80 Prozent an Land anfallen – genügend Potenzial also, die Abläufe deutlich wirtschaftlicher zu gestalten. Das Zauberwort in ebenfalls allen Bereichen heißt denn auch: intelligente Containersteuerung.

Dieser zentrale Ansatz spiegelte sich in praktisch allen Referaten der Kölner Konferenz wieder. Sei es nun die schnellere Handhabung im Terminal, beim Zoll oder der bedarfsgerechten Zustellung beim Kunden und die zeitgenaue Anlieferung an der Kaimauer für den Rücktransport.

Wer investiert wann und wo?

Doch sind genau die damit verbundenen Maßnahmen in praktisch allen Fällen mit mehr oder weniger großen Investitionen verbunden. Die kamen so auf der zweitägigen Veranstaltung auch mehrfach zur Sprache, wobei durchaus grundsätzlich über das Thema diskutiert wurde.

Konkret sprach man das Beispiel Hamburg an, wo, sehr pointiert dargestellt, der Hafen zukünftig den Hafen finanzieren soll – was einem Rückzug öffentlicher Träger bei der Finanzierung von privatwirtschaftlicher genutzter Infrastruktur gleichkäme. Gleichwohl war allen Teilnehmern klar, dass über den Zusammenhang zwischen öffentlich finanzierter Infrastruktur in Deutschland und der vergleichsweise hohen Nutzung durch Transitverkehre gesprochen werden muss. Teilnehmer Jens Elvers von der Hamburger HPA brachte es auf den Punkt: „An der mit öffentlicher Unterstützung erstellten Kaimauer werden privatwirt-



▲ DEUTLICHES AUSBAUPOTENZIAL VORHANDEN

Gerade die Binnengewässer und ihre Hafenanlagen besitzen noch wertvolle Flächen für weiteres Wachstum.