

▼ MEHR TOUREN

Die Elbe-Container-Linie verkehrt künftig drei Mal pro Woche zwischen Hamburg und Riesa.



Binnenhäfen ihre eigenen Vereinbarungen mit Fuhrunternehmen ins Gesamtkonzept ein und gewährleisten so passgenaue Punkt-zu-Punkt-Verbindungen.

Von der Kaikante ab Hamburg werden die Container über das Binnenschiff, die Containerdepots in den Binnenhäfen und anschließend per Lkw bis vor die Haustür geliefert.

Rundum-Service

Und auch in der Gegenrichtung kann der Kunde den Container direkt im eigenen Unternehmen beladen, bevor dieser den Weg nach Übersee antritt. Mehr als 90 Prozent aller Kunden nutzen den Rund-um-Service bei der DBR bereits. Dazu gehören vor allem große Handels- und Industrieunternehmen, Überseereedereien sowie Speditionen.

Für den reibungslosen Ablauf dieser Prozesse in den Binnenhäfen haben die Hafengesellschaften und private Unter-

nehmen viel investiert: Allein in Magdeburg, Halle/Saale, Aken, Roßlau, Torgau, Riesa und Dresden zum Beispiel flossen laut einer Studie der LUB Consulting im Auftrag des Bundesverbands öffentlicher Binnenhäfen e. V. (BÖB) zwischen 1990 und 2006 mehr als 371 Mio. Euro in Verbesserungen der Infrastruktur.

Die Ausstattung der Binnenhäfen ist deshalb inzwischen äußerst containergerecht: In Braunschweig gibt es zwei Containerbrücken, in Hannover, Magdeburg und Dresden je eine; in allen anderen Häfen werden die Schiffe mit Reachstackern oder anderen speziellen Kranen be- und entladen.

Erst am Anfang

Am Hamburger Hafen freut man sich über den Trend, der aber erst der Anfang einer notwendigen Entwicklung sein kann: „Jetzt müssen wir daran arbeiten, diese zarte Tendenz weiterzuentwickeln“, so

Thomas Lütje, Vertriebsleiter der HHLA Container Terminals GmbH. Denn der Anteil des Binnenschiffs am landseitigen Hamburger Modal-Split beträgt immer noch weniger als zwei Prozent. Das ist im Vergleich zu Rotterdam mit fast 40 Prozent, und Antwerpen mit mehr als 31 Prozent, nach wie vor äußerst gering.

Auch Karl-Heinz Ehrhardt, Geschäftsführer der Magdeburger Hafen GmbH dazu: „Im Modal-Split brauchen wir die Binnenwasserstraßen genauso, wie die Kapazitäten von Straße und Schiene. Damit das aber wirtschaftlich sinnvoll geschehen kann, brauchen wir ganzjährig stabile Abladetiefen von mindestens 1,60 m.“

In diesem Zusammenhang stellt auch DBR-Vorstandssprecher Robert Baack fest, „dass wir das erfreuliche Ergebnis des Jahres 2007 zu großen Teilen Mutter Natur zu verdanken haben. Die hat dieses Jahr die Hausaufgaben der Politik gelöst. Ich kann die Beteiligten bei Bund und Ländern nur ermuntern, dies als Signal zu verstehen.“