

**Kontakt:**

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53

presse-boeb@binnenhafen.de

www.binnenhafen.de/presse



Bild: H zwo B

■ BEHALA

Trimodal aus Berlin in die Welt

Berlin Westhafen, 12 Uhr Mittag: Noch bevölkern graue Wolken den Himmel über dem Containerterminal, an dem gerade die letzten Container auf das 85 Meter lange Motorschiff Shir Khan geladen werden. Doch pünktlich zum Ablegen um halb eins lichtet sich die Wolkendecke und bei strahlendem Sonnenschein macht sich das Schiff auf den Weg gen Hamburg. Der Sonnenschein ist angemessen, immerhin ist es ein großer Moment für den Binnenhafen: Die MS Shir Khan ist das erste Schiff, das auf der neuen Elbe-Spree-Containerlinie von Berlin nach Hamburg fährt. Das neue Angebot ist nur ein Baustein der trimodalen Logistik der BEHALA am Hafensstandort Berlin.

Für die Befrachtung der Schiffe zeichnet die BEHALA in Kooperation mit der Konrad Zippel Spediteur GmbH verantwortlich. Die MS Shir Khan gehört der Deutschen Transport Genossenschaft Binnenschifffahrt eG (DTG) und wurde von der BEHALA für die Elbe-Spree-Linie gechartert. Möglich wurde die neue Containerlinie auf dem Wasser erst durch eine Baumaßnahme andernorts: Die Eisenbahnbrücke über den Elbe-Havel-Kanal in Genthin wurde ersatzweise neu errichtet und hat nun die nötige Durchfahrts Höhe von 4,50 Metern. Damit kann die Strecke, die bisher nur über die Straße und die Schiene bedient wurde, nun auch auf dem Wasser befahren werden. Die zweilagigen Containertransporte per Binnenschiff sind im Vergleich zu Schiene und Straße zwar nicht so schnell, dafür aber kostengünstiger.

**Kontakt:**

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53

presse-boeb@binnenhafen.de

www.binnenhafen.de/presse

Bis zu 54 Container werden nun pro Woche von Berlin nach Hamburg und umgekehrt transportiert. Damit wird das Containerterminal im City-Güterverkehrszentrum Westhafen, das 2001 eröffnet wurde, zum ersten Mal trimodal bedient. Die neue Möglichkeit der günstigen Containertransporte auf dem Wasser soll das durch die Krise mitgenommene Logistikgeschäft beleben: „Der Zweck der neuen Containerlinie ist nicht das Verlagern von Mengen von der Schiene auf die Wasserstraße, sondern das Generieren zusätzlicher Mengen“, erklärt Peter Stäblein, Geschäftsführer der BEHALA.

Damit sagt er auch: Für die BEHALA liegt die Zukunft der Logistik nicht in der Konkurrenz der Verkehrsträger, sondern in ihrer sinnvollen Kombination und Ergänzung. Das Unternehmen ist schon lange auch mit Linienverkehren auf der Schiene im Geschäft. Dazu zählt der Rhein-Spree-Express, ein Containerzug, der seit Mai 2009 einmal täglich die Verbindung Gerolstein, Hürth, Krefeld, Bönen und Berlin fährt. Ab Krefeld geht es bei Bedarf per Barge weiter zu den ARA-Häfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen. Der Westhafen Berlin verfügt damit über eine schnelle und günstige Anbindung an das Ruhrgebiet und an die Seehäfen und entlastet zusätzlich die Umwelt: Bis zu 400 Lkw werden durch den Zug wöchentlich auf den Autobahnen zwischen Rhein-Ruhr und Berlin eingespart, im Jahr verringert sich der CO₂-Ausstoß um 10.000 Tonnen.

Hoffnung auf Ausbau

Trotz des Erfolgs des Rhein-Spree-Express und der einhelligen Freude über den Start der neuen Containerlinie nach Hamburg ist in Berlin nicht alles eitel Sonnenschein: Die Beteiligten hoffen, dass das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 17, das den Wasserstraßenausbau zwischen Berlin und Hannover vorsieht, zügig vorangetrieben und zum Abschluss gebracht wird.

Denn obwohl die 4,50 Meter hohen Brücken inzwischen eine Durchfahrt der Binnenschiffe ermöglichen, müssen die Schiffe beim Transport leerer Container immer noch zusätzlich Ballast aufnehmen, um die Durchfahrtshöhe zu unterschreiten. Mittelfristig sollen die Brücken durch den Wasserstraßenausbau eine Durchfahrtshöhe von 5,25 Metern erreichen, so dass Binnenschiffe ohne zusätzlichen Ballast passieren können. „Wir hoffen, dass sich hier in Berlin bei den Verantwortlichen etwas bewegt und der überfällige Ausbau endlich angepackt wird“, sagt Peter Stäblein. Damit würden die Containertransporte auf Spree und Elbe wirtschaftlicher – und das trimodale City-Güterverkehrszentrum Westhafen noch ein Stück attraktiver.



Die Shir Khan verlässt den Westhafen Berlin.

Bild: H zwo B