

**Kontakt:**

Anja Fuchs

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

Fax +49 (0) 30 / 34 06 08 55 3

presse-boeb@binnenhafen.de

**Bilderdownload:**

[www.binnenhafen.de/presse](http://www.binnenhafen.de/presse)



Der Binnenhafen Berlin entwickelt sich für die boomende Wirtschaft in der Hauptstadt zunehmend zu einer wichtigen Logistikdrehscheibe. (Bild: BEHALA)

■ **Der Hafen als Logistikhub**

## **Berlin ist die Drehscheibe des Ostens – und die BEHALA mitten drin**

**„Binnenhäfen erfüllen grundsätzlich zwei Funktionen“, sagt Peter Stäblein, Geschäftsführer der Berliner Hafengesellschaft BEHALA. „Sie können einerseits der Versorgung der Stadt mit Gütern dienen. Und sie können zentraler Hauptumschlagplatz für eine ganze Region sein.“ Für die Berliner Häfen gibt es kein Entweder-Oder. Sie wappnen sich für beide Aufgaben. In ihrer Doppelfunktion verbindet die BEHALA die Weltstadt Berlin mit den globalen Handelsströmen und entlastet zugleich den Verkehr auf den Autobahnen und Stadtstraßen. Damit trägt die Hafengesellschaft der wachsenden Berliner Wirtschaft Rechnung.**

Derzeit verzeichnet die BEHALA einen rapiden Anstieg der Verkehre von Hafenbahn und Binnenschiff. Die Planungen, diese logistischen Herausforderungen zu bewältigen, laufen auf Hochtouren. Die Bauwirtschaft kann sich bald über Aufträge freuen. Das Containerterminal soll ausgebaut werden, außerdem stehen umfangreiche Gleisarbeiten an. Durch den Neubau des Berliner Hauptbahnhofes war der Schienenzugang zum Westhafen stark eingeschränkt worden und nur noch über kosten- und zeitintensive Rangierarbeiten möglich. Abhilfe wird nun ein Ausziehgleis auf dem Gelände des Berliner Großmarktes schaffen. Damit verlängert sich der Rangierbereich auf über 700 Meter. „Das ist nötig, damit wir auch wieder am Hafen Ganzzüge abfertigen können“, sagt Klaus Lichtfuß, Leiter der Abteilung Logistik. Der Gleisbau am Westhafen steht für die BEHALA nicht nur im Zeichen weiteren wirtschaftlichen Wachstums. „Wir tun damit auch etwas für den Umweltschutz. Gegenüber dem LKW bieten Binnenschifffahrt und Schienenverkehr ökologische Vorteile.“

Die Bahnaktivitäten der BEHALA gehen im Übrigen weit über Berlin hinaus. Mit Unna im Ruhrgebiet und den beiden Seehäfen Hamburg und Bremerhaven unter-



In Berlin steigen die Verkehre von Hafenbahn und Binnenschiff derzeit rapide an. (Bild: BEHALA)

**Kontakt:**

Anja Fuchs

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

Fax +49 (0) 30 / 34 06 08 55 3

presse-boeb@binnenhafen.de

**Bilderdownload:**

[www.binnenhafen.de/presse](http://www.binnenhafen.de/presse)

hält die BEHALA mehrmals wöchentlich regelmäßige Zugverbindungen. „Damit stehen fast alle wichtigen norddeutschen Industrieregionen auf unserem Bahnfahrplan“, berichtet Detlef Wruck vom Vertrieb der BEHALA. „Das ist ein wichtiges Kriterium für die Ansiedlung weiterer Industrie- und Handelsunternehmen in Berlin.“ Rund 50.000 Ladeeinheiten jährlich gehen über das Berliner Containerterminal, mittelfristig sollen es bis zu 80.000 werden: Die Planungen für die Bahnanbindung der Ostsee-Seehäfen Lübeck sowie Szczecin und weiterer Städte in Polen sind bereits weit fortgeschritten. Sogar über Zugverbindungen bis in den Mittelmeerraum denken die Berliner nach, um noch mehr Verbrauchs- und Industriegüter ohne LKW-Verkehr auf den Autobahnen direkt in die City zu bringen.

Die Zukunftsaussichten der BEHALA als Schienenverkehrsunternehmen sind vielversprechend. Auch die Binnenschifffahrt hat noch erhebliches Potenzial. Im Mittelpunkt der Aktivitäten stehen dabei die Verbindungen von Berlin nach Hamburg und Szczecin auf den Binnenwasserstraßen. Diese Seehäfen verzeichnen im Containerumschlag zweistellige Zuwächse pro Jahr. Die Straßen ins Hinterland sind indes bereits vielfach überlastet, sodass der LKW seinen Geschwindigkeitsvorsprung vor dem Binnenschiff im Stau liegen lässt. Außerdem sind die Laufzeiten der Binnenschiffe viel kalkulierbarer als Straßentransporte.

Trotz dieser positiven Aussichten gibt es an zahlreichen Baustellen noch viel zu tun, um die hervorragenden Potenziale der BEHALA nutzen zu können. Bei den Gleisanschlüssen beispielsweise. Solange das neue Ausziehgleis nicht fertiggestellt ist, heißt es rangieren und Züge teilen, ehe sie in den Westhafen einfahren können. Die Binnenwasserstraße ab Berlin lässt aus Sicht der Hafentreiber ebenfalls noch einige Wünsche offen. Zwar wurde eines der wichtigsten Projekte, der Neubau des Schiffshebewerkes Niederfinow am Oder-Havel-Kanal Richtung Szczecin, mittlerweile in Angriff genommen. Klaus Lichtfuß ist dennoch nicht ganz zufrieden: „Es gibt etliche Streckenabschnitte rund um Berlin, auf denen die Wasserstraßeninfrastruktur den steigenden Ansprüchen des Containerhinterlandverkehrs längst nicht gerecht wird.“ Vielfach fehlt es an der Durchfahrhöhe unter den Brücken. Schwer beladene Containerschiffe kommen wegen des größeren Tiefgangs dann mit doppelstöckiger Containerbeladung nach Berlin hinein. Mit leeren Containern oder leichten Produkten beladen aber ist der Rückweg nur mit zeittressender Ballastaufnahme möglich. Ein weiteres Problem bei der Anbindung von Berlin an die Seehäfen Hamburg und Szczecin sind die überlasteten Seehafenterminals, an denen die Waren vom Hochsee- aufs Binnenschiff umgeschlagen werden.

Bei allen Widrigkeiten gibt es zum Ausbau des Westhafens keine Alternative, zieht Hafengeschäftsführer Stäblein sein Fazit: „Je mehr über ökologische Nachhaltigkeit nachgedacht wird, desto mehr rückt der Straßenverkehr ins Abseits.“ Güterzug und Binnenschiff sind leistungsstarke Transportmittel, die ökologisch wie ökonomisch sinnvoll sind. Ihrer Rolle als Logistikknotenpunkt für Berlin und Brandenburg können die Berliner Häfen aber nur gerecht werden, wenn der Infrastrukturausbau sowohl auf der Schiene als auch auf der Wasserstraße mit dem nötigen Engagement angegangen wird.



Solange das neue Ausziehgleis für die BEHALA nicht fertiggestellt ist, heißt es rangieren und Züge teilen, ehe in den Westhafen eingefahren werden kann. (Bild: BEHALA)