

**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



Container aufs Binnenschiff ist ein Weg, um die Waren aus und für die Seehäfen möglichst rasch und reibungslos weiterzubefördern. Aber auch die Bahn spielt eine wichtige Rolle. (Bild: duisport)

**■ Verkehrsträger**

## Mehr als Binnenschiff: Multimodale Lösungen in Norddeutschland

**Auf dem Parlamentarischen Abend der Initiative Binnenschifffahrt und Logistik stand über weite Strecken die nasse Logistik im Fokus der Beiträge. Dass diese Sicht allerdings häufig zu kurz greift, darauf wies Michail Stahlhut, Mitglied des Vorstands der Osthannoverschen Eisenbahnen AG.**

Die deutschen Seehäfen Hamburg und Bremerhaven werden in den kommenden 20 Jahren ihre Nachfrage nach Transportkapazitäten verdoppeln. Eine Chance für die Binnenschifffahrt? „Ja, aber nicht uneingeschränkt“, sagt Michail Stahlhut. Den immensen Zuwachs könne ein Verkehrsträger allein gar nicht bewältigen. „Der Markt zwingt uns, ganzheitliche oder zumindest bimodale Lösungsansätze zu entwickeln. Nichts wäre falscher, als einzelne Verkehrsträger zu priorisieren oder auszugrenzen“, so Stahlhut. Jeder einzelne Verkehrsträger verfüge dabei über seine eigenen Leistungsmerkmale. Gefragt seien Konzepte, die sich nicht auf Ausgrenzung einzelner Kräfte, sondern auf gegenseitige Ergänzung bis zur maximalen Leistungsfähigkeit konzentrieren.

**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

**Multimodale Ansätze**

Michail Stahlhut richtet seinen Blick vorrangig auf die Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen in Norddeutschland. Vor allem Bahn und Binnenschifffahrt sollten seiner Meinung nach noch intensiver an neuen ganzheitlichen Lösungen arbeiten. Der LKW sei bereits an der Kapazitätsgrenze und die Konzepte im Straßentransport weitgehend optimiert. Binnenhäfen dagegen böten sich als multimodale Umschlagpunkte im Seehafenhinterland an, um seehafennahe Dienstleistungen wie etwa eine Neukonsolidierung ergänzend zu den Leistungen in Hamburg und Bremerhaven anzubieten. „Es ist auch denkbar, wertsteigernde Maßnahmen an den importierten Rohprodukten im seehafennahen Hinterland anzusiedeln“, so Stahlhut. Voraussetzung dafür sei aber die infrastrukturell umfassende Anbindung der norddeutschen Industrie bis zum Großraum Hannover an die Warenströme aus den Seehäfen. Hier steht nach seiner Meinung noch einiges an Arbeit bevor: „Die Wasserstraßen könnten noch viel mehr leisten, wenn die Schleusen größere Kapazitäten hätten. Oder wenn die Binnenschiffe dreilagig mit Containern fahren könnten, was derzeit durch zu niedrige Brückenhöhen nicht möglich ist.“ Und auch bei den Bahnen sei die Lage derzeit noch nicht ideal, wobei der OHE-Vorstand keinesfalls extensive Investitionsgelüste hegt: „Der Ausbau der vorhandenen Nebenbahnstrecken in Norddeutschland muss zwar sein, sollte aber pragmatisch und an den Wachstumsschritten orientiert erfolgen.“

**Über den Tellerrand**

Michail Stahlhut plädierte auf dem Parlamentarischen Abend eindringlich für eine offene, verkehrsträgerübergreifende Diskussion um die künftigen Transportkonzepte. Gerade der „Megaraum“ zwischen Hannover, Bremen und Hamburg verdiene durch seine Funktion als Versorgungspunkt der deutschen Industrie optimal aufeinander abgestimmte Konzepte. Eine Beschränkung auf einzelne Verkehrsträger helfe niemandem, sondern koste nur Zeit, die dann für die der Entwicklung neuer Möglichkeiten fehle.



Kritischer Seitenblick: Michail Stahlhut.

(Bild: H zwei B)