

**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 zur Spitze des Michels türmen sich die Container im Hamburger Hafen noch nicht. Aber im Jahr 2025 sollen in Hamburg 28 Millionen TEU umgeschlagen werden. (Bild: Port of Hamburg, Hettchen)

■ Leercontainerlogistik

Die Ader im Hinterland

Die Elbe, drittlängster Fluss Deutschlands, passiert auf ihrem Weg in die Nordsee den größten deutschen Hafen Hamburg – und doch profitiert die Elbschifffahrt davon kaum. Die Elbe bleibt in ihrer Bedeutung als europäische Wasserstraße für den Gütertransport weit zurück. Der Grund: Die mangelhafte Hinterlandanbindung Hamburgs über das System Wasserstraße. Doch gerade hier könnte der Elbe eine wichtige Bedeutung zukommen – bis nach Tschechien, das Hamburg als „seinen“ Seehafen sieht.

Heute werden auf der Elbe gerade einmal 100.000 Container jährlich transportiert. Auf dem Rhein sind es beinahe zwanzigmal so viele. Dabei ist die Elbe auf ihren 727 deutschen Flusskilometern durchgehend schiffbar, an den Gestaden liegen zahlreiche Binnenhäfen. Dazu kommen weitere 367 schiffbare Elbkilometer in der Tschechischen Republik, wo ebenfalls etliche Hafenstädte liegen. Hinzu kommt die Kanalanbindung. Das Wasserstraßennetz, das zum Elbestromgebiet zählt, umfasst 3.400 Kilometer – fast doppelt so lange wie das Rheinstromgebiet – und reicht weit hinein ins Hinterland bis nach Mitteldeutschland: über den Elbe-seitenkanal nach Braunschweig, weiter den Mittellandkanal entlang nach Hannover oder über den Elbe-Havel-Kanal bis Berlin und Brandenburg. „In der Elbe steckt großes Potenzial als Verbindungsglied zwischen dem Hinterland und den Seehäfen“, erklärt Robert Baack, Vorsitzender der Geschäftsführung der deutschen

**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

Binnenreederei, der mit seinem Unternehmen alle genannten Standorte bedient. Die Elbe erschließt sich an ihrem Flusslauf ein Gesamteinzugsgebiet von 148.268 Quadratkilometer, doppelt so groß wie die Fläche Bayerns. Nur: Auf dem Fluss und den Kanälen ist wenig los.

Baack mahnt daher an, dass die Wasserstraße Elbe in ihrem heutigen Zustand nicht bleiben kann. Zwar ist ein zweilagiger Containerverkehr auf der gesamten Elbe größtenteils durchgängig möglich, der wesentlich wirtschaftlichere dreilagige Transport aber funktioniert nur bei nachhaltig gesicherten Wasserständen von mindestens 1,6 Meter an 345 Tagen im Jahr. „Die Binnenschifffahrt müsste sonst also entweder auf lukrative Container verzichten oder ständig auf die Hilfe des Wettergottes hoffen“, sagt Baack.

Als problematisch für den Großgüterverkehr erweist sich auch das Schiffshebewerk Scharnebeck am Elbeseitenkanal, dessen Hebeträge Schiffe nur bis zu einer bestimmten Länge passieren lassen können. „Das ist, was die Schiffslänge angeht, nicht mehr zeitgemäß oder gar auf Zukunft ausgerichtet“, erklärt Baack und fordert: „Flaschenhalse müssen auf dem gesamten Elbestromgebiet beseitigt werden.“

Leercontainer fürs Hinterland entlang der Elbe

Die Notwendigkeit für Planungen zum Elbausbau betont auch Thomas Lütje, Leiter Container Vertrieb der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA): „Unsere Verbindungen ins Hinterland müssen leistungsstärker und flexibler werden.“ Nach Prognosen werden in Hamburg im Jahr 2025 rund 28 Millionen TEU umgeschlagen, mehr als die dreifache Menge gegenüber heute. „Wir brauchen jede Infrastruktur, um das enorme Wachstum der Containermengen in Zukunft bewältigen zu können“, so Lütje weiter. „Das funktioniert nur über eine Stärkung der Elbe als Wasserstraße.“

Für sie hat Logistiker Lütje eine besondere Aufgabe im Sinn: Es geht um die Leercontainer-Schwemme. Weil der Exportweltmeister Deutschland kompakte Technologieprodukte exportiert, aber Volumengüter importiert, stapeln sich im Binnenland Leercontainer, die irgendwann auch als Leergut wieder den Weg zurück in die weite Welt antreten müssen. Im Hamburger Hafen stehen viele Leercontainer nutzlos herum und belegen teure Lagerflächen. Auf einen Hektar lassen sich zwar 1.000 Standardcontainer aufstapeln. „Aber wir brauchen auf unserem begrenzten Hafensareal in Zukunft jeden Quadratmeter unserer Terminals für Leistungen, die an der Wasserseite unbedingt notwendig sind“, erklärt Lütje. Für den Container-Chef des Hamburger Hafens gehört die Lagerung von Leercontainern nur bedingt dazu, auch wenn der Hamburger Hafen mit dem trimodalen Leercontainer-Zentrum Unikai zehn Hektar Fläche und damit Platz für 10.000 Leercontainer zur Verfügung hat. „Aber auch das Areal stößt irgendwann an die Grenzen seiner Kapazitäten“, prophezeit Lütje. Die Leercontainerlogistik kann sich daher zur Spielwiese für die Binnenhäfen an der Elbe entwickeln. Thomas Lütje glaubt: „Wenn alle Akteure am System Seehäfen, Binnenhäfen und Binnenschifffahrt enger zusammenarbeiten, bewältigen wir die drohende Schwemme an Containern, seien sie voll oder leer.“

Elbe schlägt Rhein und Rhein schlägt Elbe

Die Elbe und ihre angeschlossenen Kanäle umfassen 3.400 Kilometer und schlagen damit das Rheinstromgebiet mit 1.900 Kilometer um fast das Doppelte. Aber der Rhein weiß sich gegen die Elbe zu behaupten: 1,7 Millionen zu 100.000 heißt hier das Verhältnis. Gemeint sind Container. Fast zwanzigmal so viele werden per Schiff über den Rhein transportiert wie über die Elbe.