

21. September 2015

Im Hafen klemmt es an allen Ecken und Enden

von Nicole de Jong



Meldungen wie „A1 Lübeck–Hamburg im Kreuz Hamburg-Süd behindert in beiden Richtungen eine Tagesbaustelle den Verkehr“ gehören zum Alltag der Hamburger Verkehrsteilnehmer. „Die Situation in und um Hamburg ist immer angespannt“, sagt Frank Wylezol, Geschäftsführer des Verbands Straßengüterverkehr und Logistik Hamburg (VSH). Er selbst fährt tagtäglich über die A25. Seit 20 Jahren ist dort Baustelle. Derzeit wird Flüsterasphalt aufgetragen. „Damit hätte man auch warten können, bis die recht neue Fahrbahndecke wirklich verschlissen ist“, bemängelt er.

Grundsätzlich begrüßt Wylezol jedoch, dass Straßen und Brücken saniert werden. Seiner Ansicht nach gibt es einen Rückstand beim Erhalt der Infrastruktur. „Wir müssen Geld investieren, sonst fliegt uns das Ganze bald um die Ohren“, fügt der Verbandschef hinzu. Seit Jahren drängt der VSH den Hamburger Senat, sich des Themas anzunehmen. Experten rechnen bereits seit langem mit weiter steigenden Transportmengen und damit auch mit mehr Verkehr. Laut Wylezol muss vor allem bei den Brücken dringend etwas getan werden. Er und seine Kollegen merken, dass sich Güterströme bereits verlagern.

„Großraum- und Schwertransporte im Bereich über 80 t wandern in andere Häfen ab, weil der Hamburger Hafen durch Brückenablastungen zunehmend schwerer zu erreichen ist“, erläutert Wylezol. Schwere Teile werden dann woanders verschifft. Nicht nur das, auch kleinere, dazugehörige Bauteile suchen sich einen anderen Weg, folgen also den großen Teilen. „Das macht uns Sorgen, denn an diesen Transporten hängt die fünffache Wertschöpfung im Vergleich zu einem normalen Container“, betont Wylezol. Viele Menschen sind nach seinen Worten in dem Bereich beschäftigt, sie transportieren nicht nur, sondern montieren und verpacken die Teile.

Der Verbandschef weist auf die Köhlbrandbrücke hin, die eine technische Restlebenszeit von rund zehn Jahren hat. Danach lohnt es sich nicht mehr, sie zu sanieren. Wylezol: „Die Planungen einer neuen Brücke – und das haben wir vor fünf Jahren schon gesagt – müssten längst begonnen haben“, sagt er. Und das muss nach seinen Worten unabhängig von der geplanten Hafenuferspanne geschehen, die die A7 und A1 über 9,7 km Länge verbinden soll.

Überholverbot aufgehoben

Dass der Elbtunnel saniert ist, lobt Wylezol. Es war klug, diese Arbeiten vor dem Start der Dekadenbaustelle, des Ausbaus der A7, zu erledigen. Beeindruckt hat ihn außerdem, dass dort zu unkonventionellen Maßnahmen wie der Aufhebung des LKW-Überholverbots in der Baustelle gegriffen wurde. „Das hat zu einer enormen Entspannung in beiden Richtungen geführt“, betont er. Zumal verhindert werden muss, dass der Stau in der Röhre steckt.

Am schlimmsten ist die Verkehrssituation jedoch im Hafen, da hier die nötige Infrastruktur fehlt. Die Mengen nehmen zu – auch wenn der Containerumschlag derzeit ein bisschen zurückgegangen ist. Die Verkehre müssen ins Hinterland abfließen können, sagt Wylezol. Es klemmt an allen Ecken und Enden, und so wundert es auch nicht, dass die Truckunternehmen von ihren Auftraggebern Stauzuschläge gefordert haben. Natürlich lässt sich im Hafen nicht endlos neue Infrastruktur bauen. Daher begrüßt der Verband jeden Ansatz, der hilft, den Verkehr zu entzerren.

„Wir sind schon seit Jahren dabei, das Konzept Port 24/7 auch in die Wirtschaft zu tragen“, unterstreicht Wylezol. Die Verladeanlagen sollten seiner Ansicht nach ihre Pforten länger öffnen und auch in der Nacht arbeiten. „Wenn wir die Straße nicht haben, müssen wir die letztmögliche Dimension nutzen, und das ist die Zeit.“

Neues Infosystem für Trucker

Das geplante Avisierungssystem der Hamburg Port Authority (HPA), das Mitte nächsten Jahres eingeführt werden soll, hält der Verband für ein gutes Tool. Mit dem System sollen LKW-Transporteure über die Ankunft der Container informiert werden, die ihre Fahrer erst dann in den Hafen schicken, wenn die Fracht tatsächlich abholbereit ist. Das soll verhindern, dass parkende LKW Fahrspuren blockieren oder Umwege etwa zur nächstgelegenen Wurstbude gefahren werden. „Alle Akteure müssen mitspielen“, sagt Wylezol.

Auch das Verkehrsleitsystem der HPA hält der VSH für nützlich. Um noch besser vor Staus zu warnen, will der Verband mit Hilfe des Arbeitskreises der Logistik-Initiative Hamburg auf Radiosender einwirken, damit diese die Staus einheitlich melden. „Interessant ist vor allem, wie sich ein 5-km-Stau zeitlich auswirkt“, erläutert er. Nach diesem Prinzip arbeitet auch die von den Behörden entwickelte

A7-App. Fahrer können danach entscheiden, ob sie einen Alternativweg nehmen oder auf der Autobahn bleiben.

Wylezol plädiert für möglichst viele Lösungsansätze, um die Verkehrsbedingungen erträglicher zu machen. Dazu gehört ein Konzept, bei dem ein neuartiges Fahrzeug als schwimmendes Terminal für die Binnenschifffahrt fungieren soll. Die sogenannte Port Feeder Barge soll alle großen Umschlagbetriebe regelmäßig miteinander verbinden. Ziel ist es, die Zahl der LKW-Containertransporte zu reduzieren. „Hier besteht aber leider noch viel Gesprächsbedarf“, so der Verbandschef.

Der VSH wünscht sich, dass das Sonntagsfahrverbot auf der gesamten A7 gelockert wird. Die Idee: LKW sollen schon um 18 statt erst um 22 Uhr losfahren dürfen. Um die Zeit ist auf der Autobahn nichts mehr los, die Fahrer können fernere Regionen besser erreichen. Hier müssten jedoch alle Bundesländer an einem Strang ziehen, was Wylezol zufolge schwierig ist. Im Großen und Ganzen zeigt sich der Verbandschef aber zufrieden. Es habe sich schon viel getan, und der Verband sei nicht müde, seine Ideen in den Ring zu werfen.