



Podiumsdiskussion mit Hans-Wilhelm-Dünner (ganz links) und Krischan Förster (ganz rechts) als Moderatoren mit: Karl-Heinz Ehrhardt, Helmut Herdt, Heiner Dettmer, Minister Armin Willingmann und Oberbürgermeister Lutz Trümper

Foto: SUT Verlag/Nütsch

## Eine Erfolgsgeschichte an der Elbe

Magdeburg ist nach Hamburg der zweitgrößte Binnenhafen an der Elbe und der zehntgrößte Standort im Bundesgebiet. Die Hafengesellschaft feierte kürzlich ihr 25-jähriges Bestehen – gemeinsam mit der Dettmer Group, ihrem wichtigsten Kunden

Von Krischan Förster

**D**en Magdeburger Hafen gibt es als Handelsplatz bereits seit dem 19. Jahrhundert. Die jüngere Geschichte reicht mittlerweile ein Vierteljahrhundert zurück und beginnt 1992 mit der Gründung der »Transportwerk Magdeburger Hafen GmbH« im Jahr 2 nach der Deutschen Einheit. Grund genug für das städtische Unternehmen, zur Jubiläumsfeier einzuladen – mehr als 400 Gäste kamen in den Hafen.

Der Hafen war und ist eine Erfolgsgeschichte. Mit seinen 625 ha Gewerbefläche und der 6,7 km langen Kaimauer ist er nicht nur der größte Binnenhafen Ostdeutschlands, sondern nach Hamburg der zweitgrößte Hafen an der Elbe.

Rund 4 Mio. t an Gütern wurden im vergangenen Jahr umgeschlagen. Weniger als 2015, aber weit mehr als noch vor drei Jahren (3 Mio. t). Rund 1,2 Mio. t gingen dabei auf die Bahn, der Rest zum größten Teil aufs Schiff. Der Containerumschlag erreicht inzwischen rund 25.000 TEU. Das schlägt sich auch in der Bilanz der Transportwerk Magdeburger Hafen GmbH für 2016 mit einem operativen Jahresergebnis von rund 1,5 Mio. € (vor Steuern).

Dabei profitiert Magdeburg von der besonderen Lage direkt am Wasserstraßenkreuz Rothensee. Über die Sparschleuse ist der Hafen direkt mit dem Mittellandkanal verbunden.

»Es war damals eine für Magdeburg sehr wichtige Entscheidung, dieses Kreuz zu bauen«, sagte Hafen-Chef Karl-Heinz Ehrhardt während der Feierstunde. Dies



Foto: Nütsch / SUT

Karl-Heinz Ehrhardt,  
Magdeburger Hafen-Chef

sei ein ganz entscheidender Schritt in die Zukunft gewesen. 2001 zog sich das Land Sachsen-Anhalt als Gesellschafter zurück, aber darin sieht Ehrhardt bis heute keinen Nachteil. »Damit sind wir noch flexibler geworden.«

Zumal das Land den Hafen weiter als wichtigen Wirtschaftsstandort und -faktor pflegt und bislang mit insgesamt rund 30 Mio. € an Fördermitteln bedacht hat. Erst in diesem Frühjahr überbrachte Wirtschaftsminister Armin Willingmann einen weiteren Fördermittelbescheid über 40 Mio. €. Es ist bereits das zweite große Investitionsvorhaben innerhalb dieses Jahrzehnts.

Vor gut drei Jahren war die neue Niedrigwasserschleuse in Betrieb genommen worden, die seither den Wasserstand konstant bei 4 m hält. So kann der Hafen unabhängig vom Wasserstand der Elbe

ganzjährig von Binnenschiffen angelaufen werden. Seit die Schleuse in Betrieb ist, stieg die Zahl der abgefertigten Schiffe um 20 % auf 3.800. Nun folgen weitere 40 Mio. €, um auch den Industriehafen an das Kanalnetz anzuschließen und von den Auswirkungen möglicher Wetterkapriolen abzukoppeln.

Dazu sollen unter anderem ein neuer Damm und Kaianlagen errichtet sowie ein Trenndamm entfernt werden. Geplant sind zudem die Sanierung des Schrägufers und eine Begradigung des Hafenbeckenbodens (Sohlsprung). Die Hafengesellschaft hat zudem eine 36.000 m<sup>2</sup> große Freifläche am Rand des Hafenbeckens gekauft, um sie Investoren anzubieten. Sie ist ebenso trimodal angebunden wie eine 6000 m<sup>2</sup> große Halle mit Krananlage. Der Großteil der Investition (90 %) kommt von der EU, der Rest wird von Stadt und vom Hafen co-finanziert.

»Mit diesem Ausbau wird die infrastrukturell wertvolle Investition in die Niedrigwasserschleuse ergänzt und damit die künftige Entwicklung mittel- bis langfristig abgesichert«, sagt Hafenchef Ehrhardt. 2020 soll alles fertig sein. Ehrhardt rechnet mit mindestens 10 % mehr Güterumschlag durch den Ausbau. Es ist gleichzeitig sein letztes Projekt vor dem für 2018 vorgesehenen Ruhestand.

Ehrhardt sieht gute Möglichkeiten, das Logistik-Drehkreuz Magdeburg weiterzuentwickeln und neue Ansiedlungskunden und Investoren zu gewinnen. Rund 60 % aller Güter werden vom Hafen aus in die Region bis zu einer Entfernung von 50 km per Lkw weitertransportiert, die restlichen 40 % nehmen weitere Wege.