

**Kontakt:**

Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V.  
Ernst-Reuter-Haus, Straße des 17. Juni 114  
10623 Berlin  
Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70  
Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53  
presse-boeb@binnenhafen.de  
www.binnenhafen.de

**■ Argumentationspapier****Masterplan „Güterverkehr und Logistik“  
– Chance für die Binnenhäfen****Vorwort**

Globalisierung und zunehmende Arbeitsteilung in der Weltwirtschaft lassen das Transport- und Verkehrswesen boomen. Ehemals optimistisch scheinende Prognosen werden laufend durch die reale Entwicklung überholt, und es ist höchstwahrscheinlich, dass sich dieser Wachstumstrend ungebremst fortsetzen wird. Zweifelsohne bietet in diesem Zusammenhang die Wasserstraße insbesondere in Deutschland die größten Potenziale. Während sowohl der Schienen- als auch der Straßenverkehr an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit stoßen und Kapazitätserweiterungen nur eingeschränkt oder gar nicht möglich sind, gibt es auf den zahlreichen Flüssen und Kanälen in Deutschland noch viel Platz.

Dies gilt es durch die Vermittlung von Lösungskompetenz für logistische Probleme und die Gestaltung entsprechender logistischer Angebote zu verdeutlichen. In diesem Zusammenhang ist es dem Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) und seinen rund 100 Mitgliedshäfen gelungen, das Thema „Binnenhäfen“ als Bestandteil des Systems Wasserstraße bei den Verladern und der Politik neu zu positionieren. Im Verlauf des zurückliegenden Jahres ist deutlich geworden, dass die Bedeutung der Binnenhäfen in einem weltweiten Transport- und Logistiksystem zunehmend erkannt wird und unser gemeinsames Bemühen nach Bestandssicherung und Flächenerweiterung in Politik und öffentlicher Wahrnehmung „angekommen“ ist.

So fordert die EU-Kommission die Raumplanung auf, der Sanierung vorhandener wasserstraßennaher Industriegebiete größeres Gewicht beizumessen. Eine in diesem Sinne auf die Entwicklung von Industriestandorten im Umfeld von Binnenhäfen ausgerichtete Raumentwicklungspolitik liefert gleichzeitig einen wirksamen und nachhaltigen Beitrag zur angestrebten Verkehrsverlagerung. Auch die nationale Politik misst den Binnenhäfen im System Wasserstraße inzwischen eine hohe Wertigkeit bei. Dies zeigt sich in dem Masterplan „Güterverkehr und Logistik“ in der Forderung nach der Schaffung, der Stärkung und explizit dem Erhalt logistischer Knoten. Allen verkehrspolitischen Überlegungen der EU und des Bundes gemeinsam ist das Ziel, die Funktionsfähigkeit der Binnenhäfen als Knoten im Verkehrsnetz und als natürliche Güterverkehrszentren zu sichern und zu stärken.

Wir denken im BÖB, es ist an der Zeit, eine neue Form der Koordinierung bei der Entwicklung der Binnenhafenstandorte zu praktizieren. Nach unserer Auffassung sollte dabei der Bundes- und Landesentwicklungsplanung sowie der Raumordnung in Zukunft eine wichtigere Rolle zuwachsen. Dies lässt sich begründen:

Die öffentlichen Binnenhäfen sind immer auch tragende Akteure für die lokale und regionalwirtschaftliche Entwicklung. Sie sind eng mit der heimischen Wirtschaft verflochten und leisten in ihrer Standortregion direkt und indirekt – über die von

**Kontakt:**

Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V.  
Ernst-Reuter-Haus, Straße des 17. Juni 114  
10623 Berlin  
Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70  
Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53  
presse-boeb@binnenhafen.de  
www.binnenhafen.de

den Häfen getätigten Investitionen – einen wesentlichen Beitrag zur Schaffung und Stärkung von Wirtschaftskraft, Einkommen und Beschäftigung. Ihren sichtbaren Ausdruck finden derartige Verflechtungen zwischen Hafen und Hafenstandort in den drei traditionellen Hafenfunktionen: Binnenhäfen sind nicht nur Orte der Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger (Verkehrsfunktionen), sondern immer auch Standorte von Unternehmen aus der Produktionswirtschaft (Industriefunktion) und des Handels (Handelsfunktion). Zur Erfüllung dieser eng miteinander verzahnten Funktionen benötigen die Binnenhäfen ein ausreichendes Flächenangebot und eine zukunftsorientierte Entwicklungsperspektive. Nur so werden sie in Zukunft ihre Rolle als Wachstumsmotor für ihren Standortraum ausfüllen können.

Über das Flächenangebot entscheiden europäische und nationale Gesetzgebung mit, zum Beispiel durch die Regelungen in den Bereichen des Lärm-, Emissions- und Umweltschutzrechts. Die Ansiedlung von Unternehmen und die Nutzung für logistische und Umschlagszwecke hängt hiervon direkt ab.

An diese Gesetze sind die Kommunen und damit ihre Binnenhäfen gebunden. Die Funktionen der Häfen für die Kommunen stehen damit in Konkurrenz zu dem Problem der Emissionen und deren Bewertung bei der Bevölkerung.

Ihre Bedeutung als Wachstumsmotor für eine ganze Region können die Binnenhäfen vor dem Hintergrund des anhaltenden wirtschaftlichen Strukturwandels nur dann wirksam entfalten, wenn sie auch in Zukunft in der Lage sind, die sich verändernden Anforderungen ihrer Kunden, der verladenden Wirtschaft, zu erfüllen. Dafür benötigen sie nicht nur Planungssicherheit in Form einer Bestandssicherheit, sondern auch weitere Entwicklungsperspektiven im Zuge von Raumordnungs- und Regionalplanungen.

Aus diesem Grund erwachsen für den BÖB durch die Beteiligung an der Erarbeitung eines Masterplan „Güterverkehr und Logistik“ große Chancen.

**Kontakt:**

Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V.  
Ernst-Reuter-Haus, Straße des 17. Juni 114  
10623 Berlin  
Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70  
Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53  
presse-boeb@binnenhafen.de  
www.binnenhafen.de

**Masterplan „Güterverkehr und Logistik“**

Im Koalitionsvertrag von November 2005 ist festgelegt, einen Masterplan „Güterverkehr und Logistik“ zur Verbesserung der Effizienz des Gesamtverkehrsystems zu erarbeiten. Der Masterplan ist eines der herausragenden Projekte zum Logistikstandort Deutschland und findet bereits jetzt im Entwicklungsstadium hohes nationales und internationales Interesse. Der Plan ist komplementär zum „Aktionsplan Logistik“ der Europäischen Kommission, der ebenfalls in Arbeit ist.

Mit dem Masterplan soll ein Konzept für den Logistik- und Wirtschaftsstandort Deutschland entstehen, das den derzeit absehbaren wirtschaftlichen und ökologischen Entwicklungen gerecht werden soll. Dies soll in Form von Handlungsempfehlungen innerhalb bestimmter Handlungsfelder geschehen. Die Handlungsempfehlungen sollen unmittelbar nach dem Erarbeitungsabschluss umgesetzt werden.

Der Erarbeitungsprozess des Masterplans erfolgt im Rahmen eines dynamischen und breit angelegten Prozesses. Dies beinhaltet die Analyse der Situation im Bereich Güterverkehr und Logistik sowie die Identifizierung von Schwachstellen auf Grundlage vorhandener Studien, Gutachten und Prognosen. Parallel dazu wird ein strukturierter Dialog mit der Wirtschaft, der Wissenschaft, der Fachöffentlichkeit, den Bundesländern, der EU sowie den Nachbarstaaten geführt. Dieser Dialog dient insbesondere der Einbindung der Akteure in den Erarbeitungsprozess und soll die Festlegung bedarfsgerechter Handlungsempfehlungen sicherstellen.

Aus dem Arbeitsprozess wurden bisher die Handlungsfelder

- Informations- und Kommunikationstechnologien
- Ausbildung, Weiterbildung und Qualifikation
- Infrastruktur und Vernetzung
- Finanzierung
- Märkte, Marktbedingungen und Deregulierung
- Umweltschutz
- Vermarktung

identifiziert. Diese Handlungsfelder bündeln die Themenschwerpunkte, deren Bearbeitung im Rahmen des Masterplans für notwendig gehalten wird.

Quelle: BMVBS

**Kontakt:**

Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V.  
Ernst-Reuter-Haus, Straße des 17. Juni 114  
10623 Berlin  
Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70  
Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53  
presse-boeb@binnenhafen.de  
www.binnenhafen.de

Die Festlegung von Handlungsfeldern erfordert eine Betrachtung, die die bisherige sektorale Begutachtung zur intramodalen Optimierung zu Gunsten einer systemübergreifenden Logistik ablöst. In sieben Workshop-Einheiten haben Experten unter diesem Ansatz Vorschläge unterbreitet, die frei von politischer Einflussnahme vermerkt wurden. Es gebührt der Arbeit der Experten, dass diese Vorschläge zunächst als objektiv notwendige Maßnahmen anerkannt werden. Für das System Wasserstraße hat der BÖB Stellung bezogen, so dass er die jetzt vorgelegten Zwischenergebnisse nach Relevanz wie folgt bewertet.

**Punkt 3 – Infrastruktur****Ermöglichung mehrlagiger Containertransporte außerhalb des Rheins auf ausgewählten Binnenwasserstraßen-Relationen****Problem/Herausforderung/Ziel**

Das derzeitige Binnenwasserstraßennetz außerhalb des Rheins ist nur begrenzt für den mehrlagigen Containertransport nutzbar. Beschränkungen ergeben sich insbesondere hinsichtlich eingeschränkter Durchfahrtshöhen bei Brücken sowie bei den Abmessungen der Schleusenkammern (zum Beispiel im Elbe-Lübeck-Kanal und bei Kanalstrecken zu Containerterminals in Binnenhäfen).

Nur bei mindestens zweilagigem Containertransport und ausreichenden Schiffsgrößen ist das Binnenschiff im Kombinierten Verkehr gegenüber dem durchgängigen Straßentransport wettbewerbsfähig.

**Vorschläge**

Mit der durchgehenden Realisierung des mehrlagigen Containertransports auf ausgewählten, für den Seehafeninterlandverkehr bedeutsamen Binnenwasserstraßen-Relationen wird die effiziente Nutzung bestehender Kapazitäten im Binnenwasserstraßennetz verbessert.

Überprüfung der Möglichkeiten eines durchgängig mehrlagigen Containertransports auf ausgewählten Bundeswasserstraßen außerhalb des Rheins durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen in Abstimmung mit dem BMVBS und unter Einbeziehung der Wirtschaft, der Seehäfen, der Binnenschifffahrtsunternehmen und der Binnenhäfen:

- Klassifizierung des Wasserstraßennetzes hinsichtlich der Bedeutung für den heutigen und zukünftigen Güterverkehr außerhalb des Rheins.
- Durchführung einer streckenspezifischen Analyse und Ableitung geeigneter Maßnahmen zur Ermöglichung eines durchgängig mehrlagigen Containertransports sowie Bewertung bezüglich ihrer Effekte/Auswirkungen.

Quelle: BMVBS

**Kontakt:**

Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V.  
Ernst-Reuter-Haus, Straße des 17. Juni 114  
10623 Berlin  
Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70  
Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53  
presse-boeb@binnenhafen.de  
www.binnenhafen.de

**Punkt 4 – Infrastruktur****Verkehrsträgerspezifische Strategien für die Bestandserhaltung unter Berücksichtigung der erwarteten Güterverkehrsbelastung****Problem/Herausforderung/Ziel**

Deutschland verfügt über eine im internationalen Vergleich anerkannt gute Verkehrsinfrastruktur. Deren Bestandserhaltung muss deshalb oberste Priorität haben. Eine systematische, am Wachstum des Güterverkehrs ausgerichtete Bestandserhaltungsstrategie sichert eine hohe Verfügbarkeit und Leistungsqualität der Verkehrsinfrastruktur insgesamt. Eine an den tatsächlichen Anforderungen und Belastungen orientierte Instandhaltung der Verkehrsinfrastruktur führt mittel- bis langfristig darüber hinaus zu einer Optimierung des Mitteleinsatzes.

**Vorschläge**

Die Planung der Bestandserhaltung muss strategisch neu ausgerichtet werden; hierbei müssen zunächst Kriterien wie Konzentration der Mittel auf prioritäre Maßnahmen, qualitative Neuausrichtungen erarbeitet werden, um eine Konzentration der Mittel auf die Maßnahmen mit höchster Effizienz für das Gesamtsystem zu erreichen.

- Innerhalb des BMVBS unter Beteiligung der Länder: Überprüfung und gegebenenfalls Erneuerung der Bestandserhaltungsstrategie bzw. der Priorisierung der Investitionsmittel für die Bestandserhaltung für das Bundesfernstraßennetz unter Berücksichtigung der heutigen und zukünftigen Güterverkehrsbelastung sowie des erzielten Fortschritts der Infrastruktur Straße durch Aus- und Neubau und Erneuerungsmaßnahmen.
- Überprüfung und gegebenenfalls Erneuerung der Bestandserhaltungsstrategie für das Schienennetz unter Berücksichtigung der heutigen und zukünftigen Güterverkehrsbelastung durch die DB Netz AG in Abstimmung mit dem BMVBS.
- Überprüfung und gegebenenfalls Erneuerung der Bestandserhaltungsstrategie für das Wasserstraßennetz unter Berücksichtigung der heutigen und zukünftigen Güterverkehrsbelastung durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen in Abstimmung mit dem BMVBS.

Quelle: BMVBS

**Kontakt:**

Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V.  
Ernst-Reuter-Haus, Straße des 17. Juni 114  
10623 Berlin  
Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70  
Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53  
presse-boeb@binnenhafen.de  
www.binnenhafen.de

**Punkt 5 - Infrastruktur****Berücksichtigung der aktuellen und prognostizierten Güterverkehrsentwicklung bei der Überprüfung der Bedarfspläne****Problem/Herausforderung/Ziel**

Bei Projekten, die im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung bereits 1999 und früher einer Bewertung unterzogen worden waren, könnte fraglich sein, inwieweit ihre Ergebnisse den Anforderungen heute noch gerecht werden.

**Vorschläge**

Anlässlich der ab 2009 anstehenden Überprüfung der Bedarfspläne sollte erwogen werden, Projekte des Vordringlichen Bedarfs, die im Jahr 1999 oder früher bewertet wurden, hinsichtlich Bestand und Anforderungen einzeln zu überprüfen und gegebenenfalls einer erneuten Bewertung zuzuführen.

Überprüfung und ggf. neue Bewertung der Bedarfspläne beziehungsweise Investitionsplanungen für die Schiene, die Bundesfernstraßen und die Wasserstraßen durch das BMVBS.

Dabei: Berücksichtigung der aktuellen und prognostizierten Güterverkehrsentwicklung insbesondere bei den Hinterlandbindungen der Flug-, See- und Binnenhäfen, die für den Wirtschaftsstandort Deutschland von großer Bedeutung sind, und der Ergebnisse der Analysen zur Trennung/Entmischung von Güter- und Personenverkehr in hoch belasteten Korridoren des Schienen- und Bundesautobahnnetzes sowie der Analyse zur Schaffung eines durchgängig mehrlagigen Containertransports auf ausgewählten Bundeswasserstraßen außerhalb des Rheins

- Erarbeitung einer geeigneten Methodik,
- Durchführung der konkreten Überprüfung,
- Aktualisierung der Bewertung der Projekte, bei sich zwischenzeitlich wesentliche Abweichungen der Maßnahmenwirkungen ergeben haben.

Quelle: BMVBS

**Kontakt:**

Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V.  
Ernst-Reuter-Haus, Straße des 17. Juni 114  
10623 Berlin  
Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70  
Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53  
presse-boeb@binnenhafen.de  
www.binnenhafen.de

## 1. Fokus Logistik

Der Logistikmarkt in Deutschland wird auf 170 Mrd. EUR geschätzt, für Europa auf 585 Mrd. EUR. Stärken ergeben sich insbesondere aus der Einbindung in den Im- und Export. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass gerade für eine in die internationale Arbeitsteilung so stark integrierte Volkswirtschaft wie die deutsche die reibungslose Abwicklung der Im- und Exportströme eine für die Einbindung in die internationale Wertschöpfungsketten entscheidende Rolle spielt.

Deshalb kommt einer Schnittstellenbetrachtung im internationalen Rahmen über die Seehäfen eine ebenso vordringliche Bedeutung zu wie den Binnenhäfen im nationalen Verkehr. Diese doppelte Drehscheibenfunktion gilt es miteinander zu vernetzen, um eine win-win-Situation für Wertschöpfung und Beschäftigung in Deutschland zu erreichen.

Neben einer solchen neuen beziehungsweise erweiterten Hafenkonzeption zählen zu den drei Prioritäten des Masterplan-Entwurfs die Vermarktung des Logistikstandorts Deutschland sowie eine weitgehende Trennung der Transportabläufe im Personen- und Güterverkehr auf Straße und Schiene. Die Schwerpunkte im Entwurf zum Masterplan „Güterverkehr und Logistik“ konzentrieren sich richtigerweise auf die Bereiche der Infrastruktur sowie der Finanzierung von Verkehrseinrichtungen, die weitere Entwicklung von Informations- und Kommunikationstechnologien zur Prozessoptimierung und Vernetzung in diesem Bereich, die Aus- und Fortbildung von Logistikern sowie die Neuausrichtung von Marktbedingungen für den internationalen Wettbewerb einschließlich neuer Kooperationsformen. Nicht zuletzt geht es um Fragen des Klima- und Umweltschutzes.

### 1.1. Bewertung

Der Masterplan „Güterverkehr und Logistik“ in der jetzigen Form eignet sich als allgemeine Anregung für die politische Diskussion. Insoweit gehen von dem Plan positive Signale aus. Wir vermissen jedoch konkrete Vorstellungen des Bundes, wie und in welchem Zeitraum der Plan umgesetzt werden soll. Es wäre zu begrüßen, wenn der Bund sich hier zum weiteren Vorgehen äußern würde. Dies wäre auch im Hinblick auf die Schnittstelle Bund/Länder hilfreich.

### 1.2. Vorschläge

Dem Grundverständnis folgend, dass der Masterplan „Güterverkehr und Logistik“ gerade auch die Aktivierung volkswirtschaftlichen Kapitals durch die Nutzung vorhandener Infrastrukturen präferiert, stellt sich die Frage, inwieweit deren Weiterentwicklung in Teilen unter einem Tabu stehen darf. Insbesondere das System Wasserstraße leidet unter einer Tabuisierung von Erhaltungs-, Ersatz- und Entwicklungsmaßnahmen zum Beispiel an der Elbe oder an der Donau im Abschnitt zwischen Straubing und Vilshofen, die keinen Ausgleich zwischen ökonomischem Bedarf und ökologischen Anforderungen zulassen.

Es bedürfte gerade unter dem Gesichtspunkt einer nationalen Klimastrategie des Bundes hier Korrekturen hin zu einer stärkeren Aktivierung umweltfreundlicher

**Kontakt:**

Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V.  
Ernst-Reuter-Haus, Straße des 17. Juni 114  
10623 Berlin  
Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70  
Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53  
presse-boeb@binnenhafen.de  
www.binnenhafen.de

Transportalternativen, die bereits in den Masterplan „Güterverkehr und Logistik“ zumindest in Grundaussagen einfließen müssten – anderenfalls scheint der Plan hier bereits in der Phase seiner Entstehung „nicht auf der Höhe der Zeit“.

Des Weiteren bleibt festzuhalten, dass notwendige „Stellschrauben“ nicht beachtet werden. Beispielhaft sei für das System Wasserstraße die Kanalabgabe genannt, die aufgrund einer bekannten Historie auch heute noch Verkehre verhindert, wenn ausschließlich der durch sie verursachte Anteil an den Transportkosten die Nutzung der Wasserstraße als Transportalternative unwirtschaftlich werden lässt.

Gerade unter dem Aspekt eines notwendigen Ausgleichs zwischen Ökonomie und Ökologie stellt sich die Frage, inwieweit eine derartige Abgabe heute noch eine Rechtfertigung haben kann – sie wirkt lenkend zu Ungunsten eines Verkehrsträgers, der seine ökologischen Potenziale beim Transport und insbesondere der Ver- und Entsorgung ganzer räumlicher Gebiete aufgrund unnötiger Kosten nicht vollends ausspielen kann.

Ein Wegfall der Abgabe böte unter anderem im verkehrlich hoch belasteten Rhein-Ruhr-Gebiet die Möglichkeit zur Aktivierung der Wasserstraße und Entlastung der hoch belasteten Straßeninfrastruktur. Es wäre der wissenschaftlichen Überprüfung wert, insofern den volkswirtschaftlich positiven Effekt des Wegfalls der Abgabe zu bestätigen.

**Kontakt:**

Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V.  
Ernst-Reuter-Haus, Straße des 17. Juni 114  
10623 Berlin  
Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70  
Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53  
presse-boeb@binnenhafen.de  
www.binnenhafen.de

## 2. Verkehrsinfrastruktur

Der Entwurf setzt einen Schwerpunkt auf den Bereich Verkehrsinfrastruktur. Dabei wird fast ausschließlich auf Verkehrswege abgehoben. Hierzu hat die Initiative Binnenschifffahrt und Logistik im Vorfeld Eingaben gemacht, die sich nicht explizit im Masterplan „Güterverkehr und Logistik“ wieder finden. Folgende vordringliche Maßnahmen zur Verbesserung der Logistikfähigkeit des Systems Wasserstraße im Masterplan „Güterverkehr und Logistik“ wurden vorgeschlagen:

- Ausbau- und Erhaltungsmaßnahmen an den Flüssen und Kanälen mit dem Ziel der Engpassbeseitigung und der verbesserten Vernetzung
- Leistungsbeschränkende Lücken im Netz der deutschen Wasserstraßen sind gerade auch mit Blick auf die erwarteten Verkehrszuwächse nach der EU-Erweiterung zu schließen und folgende Infrastrukturmaßnahmen vordringlich vorzunehmen:
  - Verbesserte wasserseitige Anbindung des Seehafenhinterlandes, um insbesondere die erfolgreiche Entwicklung der Containerverkehre (bei Steigerungsraten von zwölf bis 15 Prozent p. a.) – bei zeitgleich stetigem Wachstum in den anderen (Massengut-)Bereichen – durch verkehrspolitische Maßnahmen zum Weitertransport der Container ins Hinterland der deutschen Seehäfen zu unterstützen. Da der Abtransport ohne eine stärkere Verlagerung auf die Binnenschifffahrt zukünftig nicht mehr sichergestellt werden kann, muss der Entwicklung der Binnenschifffahrt im Seehafenhinterland durch geeignete Wasserstraßeninfrastruktur hohe Priorität eingeräumt werden.
  - Ausbau der Dortmund-Ems-Kanal-Nordstrecke.
  - Anpassung der Schleusenbauwerke zum Beispiel in Scharnebeck und Minden.
  - Herstellung einer Abladetiefe von 2,50 Meter zwischen Straubing und Vilshofen an der Donau. Diese Engpassstelle im Korridor VII muss mit besonderer Dringlichkeit beseitigt werden. In der vergangenen Legislaturperiode gefasste Bundestagsbeschlüsse über die Art der durchzuführenden Ausbaumaßnahme müssen vor dem Hintergrund des zwischenzeitlich abgeschlossenen Raumordnungsverfahrens an der Donau unverzüglich korrigiert werden.
  - zügiger Abschluss des Projektes 17 Deutsche Einheit.
  - Vollendung des Mainausbaus zwischen Würzburg und Bamberg mit einer Fahrrinntiefe von 2,90 Meter.
  - Bau zweiter Kammern an den Moselschleusen.

**Kontakt:**

Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V.  
Ernst-Reuter-Haus, Straße des 17. Juni 114  
10623 Berlin  
Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70  
Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53  
presse-boeb@binnenhafen.de  
www.binnenhafen.de

- Erhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen an Elbe, Saale, Spree-Oder-Wasserstraße, Havel-Oder-Wasserstraße und am Elbe-Lübeck-Kanal.
- Ausbau der Stichkanäle.
- Aus der Sicht der baden-württembergischen Häfen sollte für die Bundeswasserstraße Neckar vorrangig die Schleusenverlängerung durchgeführt werden. Der Einsatz von 135-Meter-Schiffen anstelle von 105-Meter-Schiffen ergibt eine Kapazitätserhöhung um 40 Prozent. Um rasch eine Erhöhung der Transportleistung auf dem Neckar zu erzielen, was angesichts des wachsenden Güteraufkommens vordringlich ist, sollte die Fertigstellung der Schleusenverlängerungen deutlich vor dem bisher genannten Termin 2025 liegen.

### 2.1. Bewertung

Eine verlässliche Investitionsplanung im Bereich der Wasserstraßeninfrastruktur ist für die verladende Wirtschaft, die Binnenhäfen und das Binnenschiffahrtsgewerbe unerlässlich. Der von der Bundesregierung beabsichtigte „Investitionsrahmenplan von 2006 bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes“, der die mittelfristige Finanzplanung des Bundes im Rahmen der jährlichen Haushaltsberatungen für alle Verkehrsträger anpasst, scheint ein geeignetes Mittel hierfür zu sein, um kurzfristig eine Gleichbehandlung der Verkehrsträger zu erreichen.

### 2.2. Vorschläge

Leider werden keine Aussagen getroffen, wo Verkehre gebündelt, verlagert und Logistik gehandhabt wird. Binnenhäfen als trimodale Güterverkehrszentren werden daher zwangsläufig vermehrt an Bedeutung gewinnen und müssen im Bestand und in der weiteren Entwicklung gesichert und gefördert werden. Binnenhäfen sind somit völlig ungeeignet als Reserveflächen für Wohnbebauung oder ähnliche Umwidmungen.

Ausgehend von den Wachstumsprognosen für die Logistik ist das Angebot der logistischen Infrastruktur den aktuellen und zukünftigen Anforderungen der Nachfrage zu unterwerfen. Dies setzt die zur Verfügungstellung ausreichender Flächen und eine Bestückung mit modernem/modernisiertem Gerät ebenso voraus wie eine ausreichende Rechtssicherheit zur langfristigen Entwicklung der Standorte. Angesichts der zukünftigen Verkehrsentwicklung sind zentrale Standorte mit entsprechend trimodaler Anbindung optimal.

Mit den existierenden Binnenhafenstandorten verfügt die deutsche Volkswirtschaft über ein Portfolio von logistischen Knotenpunkten, die ihre Wertigkeit für das Verkehrssystem über Jahrzehnte bewiesen haben. Entsprechend ihrer Leistungsfähigkeit gilt es, diese Standorte weiter zu entwickeln, statt sie anderweitiger Nutzung zu opfern.

Um den Bedarf nach ökonomisch und ökologisch sinnvoller Wirtschaftsinfrastruktur nachzukommen, setzt die Logistik auf eine nachhaltige Entwicklung der kurzen



**Kontakt:**

Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V.  
Ernst-Reuter-Haus, Straße des 17. Juni 114  
10623 Berlin  
Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70  
Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53  
presse-boeb@binnenhafen.de  
www.binnenhafen.de

Wege. Um einer zusätzlichen Flächenversiegelung vorzubeugen, ist eine Strategie einzuleiten, die existierende Infrastrukturen optimiert und gegebenenfalls revitalisiert.

Die Binnenhäfen sind unter dem Gesichtspunkt optimaler Vernetzungspunkte grundsätzlich in die Raumordnung aufzunehmen, als industrielle Zentren zu charakterisieren und zu führen, um zukünftige Transport- und Verkehrsnetze optimal auf die vorhandene Infrastruktur anzupassen. Die Häfen verpflichten sich im Gegenzug zu gemeinsamen Strategien, ein nachfragegerechtes Angebot zu entwickeln, die Standorte entsprechend ihrer Leistungsfähigkeit zu klassifizieren und so gemeinsam gegenüber der Logistikwirtschaft zu vermarkten.

**Kontakt:**

Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V.  
Ernst-Reuter-Haus, Straße des 17. Juni 114  
10623 Berlin  
Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70  
Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53  
presse-boeb@binnenhafen.de  
www.binnenhafen.de

### 3. Nationale Hafenpolitik

Unter dem Blickwinkel des vorher Gesagten fällt die Bewertung der Idee einer nationalen Hafenpolitik unter Einbindung der Binnenhäfen äußerst geteilt aus. Unter Berücksichtigung der Kernproblematik einer bisher nicht ausreichenden Hinterlandentwicklung und der Tatsache, dass die Binnenhäfen in der Zwischenzeit eine andere Wertigkeit im Verkehrssystem erreicht haben, steht bei der nachfolgenden Betrachtung „das Hinterland im Vordergrund“:

Seehäfen und Binnenhäfen sind die wichtigsten Drehscheiben für den Import und Export im Rahmen des wachsenden internationalen Handels. Der gezielte und koordinierte Ausbau der land- und seeseitigen Zufahrten der Seehäfen sowie deren Verbindung mit den Wirtschaftszentren Deutschlands gehören deshalb zu den zentralen Feldern der deutschen Verkehrspolitik und Verkehrswirtschaft. Es besteht wachsender Bedarf für die Koordinierung und ggf. auch Steuerung einer nationalen Hafenpolitik.

#### 3.1. Vorschläge

##### **Punkt 10 – Nationale Hafenpolitik**

Um diese Herausforderungen gemeinsam bewältigen zu können, sollten Bund und Küstenländer in bewährter Zusammenarbeit die Gemeinsame Seehafenplattform fortschreiben, dabei auch die Strategie für die see- und landseitigen Anbindung der Häfen fortentwickeln (Seehafenkonzeption), sowie die Rolle der führenden deutschen Binnenhäfen berücksichtigen. Daraus sollte das Konzept einer nationalen Hafenpolitik entstehen. Es sollte geprüft werden, inwiefern der Bund hierzu auch die Instrumente der Raumordnung nutzen kann. Inhaltlich gehören dazu folgende Eckpunkte:

- Optimale Vernetzung zwischen den Hafenstandorten und dem Seehafenhinterland.
- Beschleunigte Abfertigung von Binnenschiffen in den Seehäfen.
- Stärkung und Bildung von Hinterlandhubs zur Vermeidung von Engpässen in Seehäfen.
- Förderung einer Leistungssteigerung durch innovative Hafentechnologien.
- Beschleunigung der Abfertigung von Güterzügen in den Terminals (unter anderem durch verbesserte administrative Verfahren).
- enge Bund-Länder-Abstimmung über das Vorgehen in der europäischen Seehafenpolitik.

**Kontakt:**

Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V.  
 Ernst-Reuter-Haus, Straße des 17. Juni 114  
 10623 Berlin  
 Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70  
 Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53  
 presse-boeb@binnenhafen.de  
 www.binnenhafen.de

- Anlässlich der ab 2009 anstehenden Überprüfung der Bedarfspläne – unter Berücksichtigung der aktuellen und prognostizierten Güterverkehrsentwicklung – Überprüfung und ggf. Neubewertung der Projekte, die einer Verbesserung der Hinterlandanbindung der See- und Binnenhäfen dienen sollen. Intensivierung der Förderung Effizienz steigernder Forschungsprojekte, die sich mit der Entwicklung innovativer Seehafentechnologien befassen.
- Analyse der notwendigen administrativen Verfahren in den Terminals und Ableitung geeigneter Maßnahmen zur Nutzung von Verbesserungs-/ Optimierungspotentialen und Bewertung ihrer Auswirkungen.
- Erarbeitung und Umsetzung einer Vermarktungsstrategie „Seaports of Germany“ innerhalb der Vermarktungsoffensive Logistikstandort Deutschland.

Quelle: BMVBS

### 3.2. Bewertung

Zwischen Binnen- und Seehäfen soll/muss es zu einer intensiveren Zusammenarbeit kommen. Der gezielte und koordinierte Ausbau der land- und seeseitigen Zufahrten der Häfen sowie deren Verbindung mit den Wirtschaftszentren des Landes gehören daher zu den zentralen Feldern der deutschen Verkehrspolitik und Verkehrswirtschaft.

Dazu empfiehlt sich der BÖB als überregionaler Sachwalter. Wir sehen große Chancen bei der künftigen stärkeren Vernetzung der See- und Binnenhäfen, wenn diese ohne Vorbedingungen und nicht einseitig zu Gunsten eines Partners geschieht. Ein Netzwerk kann für See-, Binnenhäfen und die Logistikwirtschaft eine win-win-Situation darstellen, wenn die jeweiligen Vorteile der Standorte und der Logistik zusammengebracht werden. Das heißt auch: Die Häfen erklären sich bereit und fähig, logistische Funktionen der Seehäfen zu übernehmen.

- Die Bildung von Hinterlandhubs ist zweckmäßig, um Funktionen aus den See- in die Binnenhäfen zu verlagern, wenn dadurch nachhaltig Kapazitäten im System geschaffen werden – die Gestaltung ist Ausschlag gebend.
- Eine Fokussierung auf Hinterlandhubs (gegebenenfalls aufgrund politischer Anforderungen aus den Seehäfen) darf nicht zu einer Auslösung des Binnenhafennetzwerks führen. Bei den aktuell prognostizierten Güterverkehrszuwächsen besteht die Notwendigkeit zur Aktivierung aller infrastrukturellen und logistischen Kapazitäten im Hinterland.
- Kommen im nächsten Schritt Kapazitäten in den Hinterlandhubs an ihre Grenzen, müssen weitere Kapazitäten aktivierbar bleiben, in dem geeignete Infrastruktur an anderen Binnenhafenstandorten vorgehalten werden.

**Kontakt:**

Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V.  
Ernst-Reuter-Haus, Straße des 17. Juni 114  
10623 Berlin  
Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70  
Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53  
presse-boeb@binnenhafen.de  
www.binnenhafen.de

Die Netzwerkbildung sollte nach Ansicht des BÖB im freien Spiel der Kräfte erfolgen. Eine übergreifende gemeinsame Vermarktung der Aktivitäten mit den Seehäfen erscheint sinnvoll und Ziel führend für die Weiterentwicklung des Gesamtsystems Wasserstraße, bei einer übergeordneten Koordinierung der Aktivitäten werden Marktpotenziale nicht optimal ausgeschöpft.

- Der Anforderung nach einer systematischen Vernetzung der Partner im Seehafenhinterland durch die Seehafenbetriebe einerseits und Reeder andererseits kommen die Verbände mit der Gestaltung der Initiative Binnenschifffahrt und Logistik nach – einer Vermarktung des „Systems Wasserstraße“ als Produkt.
- Das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) kann gemeinsam mit den Mitgliedern (Angebotsseite) intermodale Konzepte zur besseren Vernetzung der Leistungen von See- und Binnenhäfen unter Einschluss von Short-Sea und Binnenschifffahrt zur systematischen Erschließung von Potenzialen gerade auch im Seehafenhinterland entwickeln (gegebenenfalls unter Ergänzung/Einschluss/Vernetzung mit Bahnaktivitäten einzelner Mitgliedsunternehmen).
- Die Initiative Binnenschifffahrt und Logistik kann eine Konzeptionsfunktion übernehmen, Systeme aus dem Hinterland für den Seehafen definieren, logistische Funktionen werden von Unternehmen/Dienstleistern aus dem Hinterland in den Seehafen hineingetragen.

Um hier eine stärkere Koordinierung des Bundes zu erreichen/zu begründen, die im BMVBS angesiedelt sein muss und im besten Fall eine neue Funktion im BMVBS schafft, die die Bereiche Infrastruktur, Raum- und Stadtentwicklung sowie Logistik koordiniert und zum zentralen Ansprechpartner für die Wirtschaft wird, bedarf es im Vorfeld einer

- neutralen Gestaltung von Marktmodellen der Kooperation/Aufgabenverteilung (Koordinierung über den Markt) als Basis für Investitions-/Infrastrukturentscheidungen, Einfluss des Bundes über den PPP-Ansatz sichern – durch Ausbau und Stärkung des SPC-Gedankens.

Insbesondere ist es nach wie vor das Ziel des BÖB, eine „Schirmherrschaft“ der Bundes- beziehungsweise Landespolitik für die Binnenhäfen zu erreichen, um sie kommunalen Interessen, die gegebenenfalls eher dem Städtebau dienen, zu entziehen. Nur so kann eine nationale Hafenpolitik entstehen.

**Kontakt:**

Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V.  
Ernst-Reuter-Haus, Straße des 17. Juni 114  
10623 Berlin  
Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70  
Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53  
presse-boeb@binnenhafen.de  
www.binnenhafen.de

#### 4. Bedarfsgerechte Neukonzeption der KV-Terminalförderung und Weiterentwicklung von Umschlagstechniken

Hintergrund der aktuellen Förderrichtlinie ist der explizite politische Wunsch, Verkehre im Rahmen des kombinierten Ladungsverkehrs zu unterstützen und durch staatliche Beihilfen eine gesunde wirtschaftliche Entwicklung zu ermöglichen.

Die reine Konzentration auf den klassischen kombinierten Verkehr geht unserer Auffassung nach an den Anforderungen der heutigen Zeit vorbei. Angesichts der zunehmenden Belastung der Straßen- und Schieneninfrastruktur sollte die Aktivierung aller Potenziale des alternativen Verkehrsträgers Wasserstraße durch Leistungsentwicklung und Vernetzung Ziel der staatlichen Förderung sein.

Das setzt voraus, dass konventionelle Umschlagsanlagen sowie insbesondere der Erhalt, die Erneuerung und der Ersatz geeigneter Supra- und Infrastruktur wie Kaianlagen und Hafenecken, die Entwicklung von Umschlags- und Lagerflächen ebenso wie Kran- und Umschlagsanlagen in das Förderprogramm integriert werden sollten.

##### **Punkt 6 - Infrastruktur / Technologie**

Bedarfsgerechte Neukonzeption der KV-Terminalförderung und Weiterentwicklung von Umschlagstechniken

##### **Problem/Herausforderung/Ziel**

Seitens der Wirtschaft wird ein leistungsfähiges Verbundsystem zwischen Schiene, Straße und Wasserstraße zur Bewältigung der zukünftigen Transportaufgaben gefordert. Mit einer heute bereits bestehenden überproportionalen Nachfrage nach intermodalen Transporten wird auch zukünftig gerechnet. Die bestehende intermodale Infrastruktur ist bereits heute hoch belastet. Daraus resultiert ein massiver Ausbaubedarf der Terminals im Kombinierten Verkehr (KV). Mögliche Effizienzsteigerungen durch innovative Umschlagstechniken sollten genutzt werden.

##### **Vorschläge**

Aufstockung der Fördermittel und Erarbeitung einer Neukonzeption für die KV-Terminalförderung. Hierbei sollen Kriterien erarbeitet werden, die eine transparente Vergabe von Prioritäten ermöglichen. Durch geeignete Forschungs- und Pilotprojekte sollen innovative Umschlagskonzepte geprüft werden.

- Erarbeitung einer Strategie für eine bedarfsgerechte Konzentration und Intensivierung der Förderung des Ausbaus der intermodalen Infrastruktur unter Einbeziehung intermodaler Operateure, Eisenbahnunternehmen und der Transport- und Logistikwirtschaft.

**Kontakt:**

Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V.  
Ernst-Reuter-Haus, Straße des 17. Juni 114  
10623 Berlin  
Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70  
Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53  
presse-boeb@binnenhafen.de  
www.binnenhafen.de

- Initiierung eines Förderprogramms zur Weiterentwicklung von Umschlagstechniken.

Quelle: BMVBS

#### 4.1. Bewertung

Aufgrund der Laufzeit der Förderrichtlinie „Kombinierter Verkehr“ könnte davon ausgegangen werden, dass nunmehr der Bedarf an Neubauten von KV-Terminals auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland gedeckt ist. Demgegenüber steht die durch den BMVBS beauftragte Studie „KV-Leitszenario 2015“ von HaCon und KombiConsult aus dem Jahr 2006, die einen Bedarf an Terminalerweiterungsinvestitionen (Neubau) von 735 Mio. EUR sieht. Demnach wird der Bedarf an Terminalersatzinvestitionen mit 185 Mio. EUR beziffert, die sich ab dem Jahr 2010 verstärkt bemerkbar machen dürften. Hier gilt es bei der Neuausrichtung der Förderrichtlinie eine praktikable Mischung zwischen Erweiterungs- und Ersatzinvestitionen zu finden. Zur Konkretisierung sollten bei Ersatzinvestitionen für erforderliche Infrastrukturmaßnahmen anhand eines Maßnahmenkataloges Förderprojekte definiert und gleichzeitig auch mit Realisierungszeiträumen hinterlegt werden.

Standorte, die die Verknüpfung aller drei Verkehrsträger ermöglichen, sollten in diesem Zusammenhang verstärkt berücksichtigt werden.

Die aktuelle Förderhöhe von bis zu 85 Prozent, die bei Neu-, Ausbau und Erweiterung von KV-Umschlaganlagen als nicht rückzahlbarer Zuschuss gezahlt wird, hat sich in der bisherigen Praxis bewährt, ist aber aufgrund des gegebenenfalls zu erweiternden Förderspektrums (Fördertatbestände) in Frage zu stellen.

Dabei korrespondiert die Höhe des Eigenmittelanteils mit der Länge des Zeitraums, für den der Antragsteller die Aufrechterhaltung des Terminalbetriebs garantieren muss. Aktuell existieren die Varianten 10 Jahre (Eigenmittelanteil der zuwendungsfähigen Ausgaben > 50Prozent) oder 20 Jahre (Eigenmittelanteil der zuwendungsfähigen Ausgaben < 50Prozent).

Die Verpflichtung zur Aufrechterhaltung des Terminalbetriebs soll den Betreiber in die unternehmerische Verantwortung für die ihm gewährten Fördermittel nehmen. Sie ist von beiden Seiten kontrovers diskutiert worden, es gab sowohl Stimmen, die eine Absenkung der Fristen forderten als auch solche, die den Fördermittelnehmer stärker in die unternehmerische Verantwortung nehmen wollten. Nach Abwägung der Argumente erscheint die heutige Regelung als praktikabel und ausgewogen. Sie sollte daher aufrechterhalten werden.

**Kontakt:**

Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V.  
Ernst-Reuter-Haus, Straße des 17. Juni 114  
10623 Berlin  
Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70  
Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53  
presse-boeb@binnenhafen.de  
www.binnenhafen.de

#### 4.2. Vorschläge

Aufgrund des enormen Wachstums des Kombinierten Verkehrs in den zurückliegenden Jahren werden Vorstaufflächen für die Betriebsabwicklung in KV-Umschlaganlagen immer bedeutsamer, die in der heutigen Förderrichtlinie nicht vorgesehen sind.

Zukünftig sollten auch diese Vorstaufflächen in die evaluierte KV-Richtlinie aufgenommen werden. Dies gilt in besonderem Maße für trimodale Terminals, die einen anderen Betriebsablauf voraussetzen wie reine Schiene/Straße-Terminals.

Aufgrund der vorliegenden Erfahrungen aus der Vergangenheit sollten auch Triebfahrzeuge für den Rangierbetrieb und erforderliche Signalanlagen im KV-Terminal in die Fördertatbestände aufgenommen werden.

Erfahrungen aus der Praxis haben gezeigt, dass es auch oftmals möglich wäre, bereits vorhandene, aber nicht mehr genutzte Eisenbahninfrastrukturen Dritter, für den KV-Umschlag nutzen zu können. Hierbei handelt es sich um Vorbahnhöfe, die nach einer notwendigen Ertüchtigung, einen wesentlichen Beitrag zu einem effizienteren und rationelleren Betriebsablauf des KV-Umschlags leisten können. Unter dem Aspekt des effizienten Einsatz von Bundesmitteln, können so Investitionsvorhaben zeitnah und gezielt realisiert werden. Hierfür sollten die notwendigen Voraussetzungen geschaffen werden.

Bereits bei den bisherigen Evaluierungen der seit 1998 bestehenden Förderrichtlinie „Kombinierter Verkehr“ war der Punkt der Finanzierung Gegenstand der Diskussionen, ohne dass sich hieran im Grundsatz etwas geändert hat. Der Gesamtbeitrag der Fördermittel muss demnach bekanntlich über eine Bankbürgschaft (KEINE Ausfallbürgschaft zum Beispiel einer Kommune, Land etc.) abgesichert werden. Gleichzeitig aber ist dem Fördermittelgeber im Falle einer Insolvenz oder bei Wegfall der Fördervoraussetzungen das Eigentum an dem zu fördernden Grund und Boden zu übertragen.

Im Ergebnis führt dies

- bei dem Antragsteller zu einer wesentlichen Einschränkung bis hin zum gänzlichen Wegfall des Finanzierungsspielraums unter den geltenden Aspekten der Eigenkapitalvorschriften gemäß Basel II,
- zu einer Erhöhung der Finanzierungskosten für das Gesamtvorhaben.

Vor diesem Hintergrund gilt es daher, Lösungen zu finden, die den Finanzierungsspielraums des Antragstellers nicht einengen und praxisgerechter sind.

Damit muss im Ausgleich einhergehen, eine stärkere Eigenverantwortung der Antrag stellenden Unternehmen als Leistung gegenüber der Politik festzuschreiben. Eine stärkere Eigenverantwortung gehört seit längerem zum gemeinsamen Forde-

**Kontakt:**

Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V.  
Ernst-Reuter-Haus, Straße des 17. Juni 114  
10623 Berlin  
Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70  
Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53  
presse-boeb@binnenhafen.de  
www.binnenhafen.de

rungskatalog der Verbände. Die Initiative schlägt einen Fördersatz von 50 Prozent vor. Dies eröffnet – bei Beibehaltung des Fördermittelbudgets – breitere Chancen für zu fördernde Projekte.

- Die jeweiligen Antragsteller müssen für Fördermittel in Einzelnachweisen die Wirtschaftlichkeit der geplanten Maßnahmen darlegen.
- Die im Förderantrag abgegebenen Mengenverpflichtungen werden regelmäßig überprüft und bei gravierenden negativen Abweichungen die Fördermittel zurückgefordert.
- Das wirtschaftliche Risiko für den Antragsteller wird in so weit erhöht, denn: Die Förderpolitik soll die wirtschaftliche Entwicklung einzelner Standorte unterstützen und nicht erst durch Fördermittel die grundsätzliche Wirtschaftlichkeit initiieren.

Eine derartige Erweiterung der Förderbasis lässt sich nach unserem Verständnis mit EU-Recht durchaus vereinbaren, weil die EU selbst von der reinen Konzentration auf den kombinierten Verkehr abgerückt ist und im Rahmen der erfolgreichen Marco-Polo-Programme inzwischen jedwede Verlagerung von Verkehren auf alternative Verkehrsträger begünstigt und fördert. Dies sollte der Bundesregierung als Vorbild für ein entsprechendes Programm auf deutscher Ebene dienen.

Nach unserem Verständnis bedarf es bei der Erstellung eines Masterplans „Güterverkehr und Logistik“ für die Weiterentwicklung des Systems Wasserstraße in einem logistischen Gesamtkonzept notwendiger Konkretisierung und veränderter Priorisierungen, für die wir hier erneut Vorschläge einreichen. Wir sind davon überzeugt, dass diese Vorschläge geeignet sind, das Ziel des Masterplans zu verwirklichen.