



---

## Positionspapier

---

### **Zur Initiierung Forum für Binnenschifffahrt und Logistik und des Maritimen Bündnisses**

#### **„Mobilität erhalten, Verkehr gestalten, Wertschöpfung entfalten“**

#### **1. Die Aufgabe - Mobilität erhalten**

Mobilität ist ein wesentlicher Faktor für das effiziente Funktionieren einer Volkswirtschaft und ihrer einzelnen Märkte. Die Handlungsempfehlungen der Mobilitätsoffensive des Bundeskanzlers stellen heraus, dass „die Gewährleistung von Mobilität zu einem immer wichtigeren Faktor für die Stärke des Wirtschaftsstandortes Deutschland (wird)“. Allein die täglich auf dem Gebiet der Bundesrepublik beförderten 10 Mio. t Güter stellen ein wichtiges Indiz hierfür dar.

Diese Verkehre abzuwickeln setzt ein flexibles System von Transport- und Logistikleistungen voraus, das intelligente Angebote für störungsfreie Verkehrsabläufe ermöglicht. Die Flexibilität einzuschränken, heißt Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit aufs Spiel zu setzen. Mobilität ökonomisch und ökologisch am Bedarf ausgerichtet zu organisieren, heißt sie dauerhaft zu sichern und für Wirtschaft und Gesellschaft nutzbringend einzusetzen.

#### **2. Unser Selbstverständnis - Verkehr gestalten**

Das Bild der integrierten Verkehrspolitik setzt auf ein arbeitsteiliges Zusammenwirken aller Partner im Verkehrssektor, bei dem jeder Partner seine spezifischen Stärken einbringt. Die Vernetzung wird aktiv gestaltet und setzt so neue Wertschöpfungsaktivitäten frei. Im Netz der Verkehrsträger werden zunehmend die Schnittstellen zu Kristallisationspunkten für moderne Logistik.

In sich vermehrt bildenden logistischen Kernzentren entfaltet sich Wertschöpfung auf verschiedenen Ebenen. Die Binnenhäfen selbst bilden natürliche trimodale Schnittstellen zunehmend mit eigener Leistungserstellung. Raumordnerisch wünschenswert, entwickeln sie sich zunehmend zu regionalen Güterverkehrszentren und vergrößern ihre Dienstleistungstiefe kontinuierlich. Ausgerichtet an den Anforderungen der Märkte und der verladenden Wirtschaft, passen die Binnenhäfen ihr Angebot permanent an. Damit verstetigen sie ihren Wert als Orte regionaler Wirtschaftsaktivität und gewinnen weiter an Attraktivität für bestehende und neue Kunden. Binnenhäfen sind damit selbst wirtschaftliche Kerngebiete, die Wertschöpfungs- und Knotenpunkte im Rahmen einer integrierten Verkehrspolitik abbilden.

Ihren Wert hat die Politik erkannt. Die Binnenhäfen stellen einen wesentlichen Partner der Politik bei der Verwirklichung einer integrierten Verkehrspolitik und dem Ziel der Stärkung alternativer

Verkehrsträger im Markt dar. Deshalb wollen sich die Binnenhäfen im Forum für Binnenschifffahrt und Logistik und im maritimen Bündnis führend einbringen – eine Zusammenführung dieser Initiativen erscheint mittelfristig sinnvoll.

### **3. Der gemeinsame Ansatz – Forum für Binnenschifffahrt und Logistik**

Eine singuläre Betrachtung des (deutschen) Binnenschifffahrtsgewerbes schränkt den Handlungsspielraum bei der Erarbeitung konkreter Maßnahmen zur Hebung der Potenziale der Binnenschifffahrt ein. Die Binnenschifffahrt muss verstanden werden als Teil einer multimodalen Transportkette, die im Wettbewerb zu anderen Transportketten steht. Der Ansatz muss daher sein, leistungsfähige intermodale Ketten abzubilden, deren Bestandteil zu einem wesentlichen Teil die Binnenschifffahrt ist.

Die dezentrale Vielfalt der Binnenhäfen ist Garant für die zukünftige Leistungsfähigkeit des Systems, denn die öffentlichen Binnenhäfen decken weite Teile Deutschlands ab und liegen im Zentrum ihrer Märkte. Mehr als 200.000 Unternehmen nutzen die Standorte der öffentlichen Binnenhäfen für ihre Wertschöpfungsaktivitäten und die Abwicklung von Verkehren.

Hierbei kommt den Binnenhäfen als logistischen Innovatoren (nah am Kunden) bundesweit eine neue Rolle zu, die sie ausfüllen wollen: Gemeinsam mit den Unternehmen der Binnenschifffahrt sowie Spediteuren und Verladern werden die Häfen zu den Ausgangspunkten intermodaler Logistikkonzepte. Die Binnenhäfen entwickeln sich von der Logistikplattform zum Logistikanbieter. Die Angebotspalette wird hierzu in Zusammenarbeit mit den Kunden und Dienstleistern in Verkehr und Logistik kontinuierlich erweitert, ergänzt und vertieft. Mit eigenen Eisenbahnunternehmen ergänzen die Binnenhäfen beispielsweise die Schienenverkehrsleistungen und treten in den Wettbewerb im sich öffnenden Schienenverkehr ein. Die Angebote liegen im Kurz-, Mittel- und Langstreckenbereich. Damit verfügen die öffentlichen Binnenhäfen über eine überzeugende Angebotspalette.

Die Ansiedlungen von Unternehmen in den Binnenhäfen oder in deren direkter Nachbarschaft ist das entscheidende Instrument für den Verloader, um von den Angeboten im Kombinierten Verkehr verstärkt Gebrauch machen zu können. So ließe sich auch der modal split zugunsten des Binnenschiffs verändern. Auch dort angesiedelte Unternehmen, die zunächst nur die gute Schienenanbindung nutzen, verbessern die Wirtschaftlichkeit des Hafenbetriebes, erhöhen das Potenzial guter Schienenverkehrsbedienung und fördern damit indirekt auch den Hafen selbst.

Erforderlich ist eine „Rückbesinnung“ in der Gewerbeansiedlung auf nasse Standorte. Darüber hinaus sind in ausreichendem Maße Lager- und Logistikflächen vorzuhalten, die die Möglichkeit einer Hub-Bildung fördern – beides braucht die Unterstützung der Bundes-, Landes- und Kommunalpolitik.

#### **Voraussetzungen:**

- landesplanerischer Vorrang für nasse Gewerbebestandorte
- optimierte Anbindung aller Verkehrsträger an die Hafenstandorte
- Sicherung ganzjähriger Transportangebote durch die Verfügbarkeit aller Verkehrsträger

- Aufnahme der Binnenhäfen mit ihren Hinterlandanbindungen in die Bundesverkehrswegeplanung
- erweiterte Förderung des trimodalen Umschlags in den Binnenhäfen
- Förderung modernen, an logistische Anforderungen angepassten Schiffsraums bspw. durch steuerliche Anreize
- keine einseitigen Beeinträchtigungen des Systems Wasserstraße und Häfen durch zusätzlich umweltpolitische Reglementierungen (z. B. FFH-Richtlinie)
- Verzicht auf den Rückbau hafengebundener Grundstückskapazitäten zu Gunsten von Stadtentwicklungsprojekten bei nachgewiesener Gefährdung der Leistungsfähigkeit des Hafens als Logistikstandort
- Gezielter Infrastrukturausbau als Kern einer Wachstumsstrategie für Binnenschifffahrt und -häfen

Entsprechend sollte eine Systematisierung des von Planco vorgelegten Maßnahmenkataloges in Arbeitsfelder erfolgen:

### **Arbeitsaufträge auf Basis des Planco-Gutachtens**

#### Stärkung des Verkehrsträgers Binnenschiff durch

- **Systematische Vernetzung der Infrastruktur**

Darstellung der Entwicklung von Binnenhäfen zu Organisatoren logistischer Gesamtkonzepte als Best Practise (Maßnahme 5)

Einführung eines landesplanerischen Vorrangs für nasse Gewerbestandorte (Maßnahme 3)

Aufstockung des Infrastrukturbudgets für gezielte Engpassbeseitigung im Gesamtsystem (Verringerung der Unterstützungsdiskrepanz gegenüber der DB AG) (Maßnahme 1)

Erweiterte Förderung des trimodalen Umschlags in Binnenhäfen (Maßnahme 4) sowie

- **Schaffung nachfrageorientierten Schiffsraums** zur Stärkung des deutschen Binnenschifffahrtsgewerbes. In der Kooperation mit der verladenden Wirtschaft liegen Potenziale zur Schaffung geeigneten Schiffsraums

Beschleunigte Modernisierung des Schiffsraums deutscher Unternehmen; Festlegung zu fördernden Schiffsraums

Sicherheits- und Umweltvorgaben für die Flottenmodernisierung (Maßnahme 13)

Harmonisierung der Fördermaßnahmen für Investitionen zur Energieeinsparung und Umweltentlastung (Maßnahme 12)

#### **4. Neu Wertschöpfung entfalten - Das maritime Bündnis auf das Binnenland erweitern**

Neben der Sicherung bestehender Transportketten muss ein Ansatz in der Erweiterung des Aktionsfeldes der Binnenschifffahrt liegen. Die Binnenhäfen verfolgen dabei seit langem eine Push-Strategie, erweitern ihr Umfeld ständig. Im nächsten Schritt ist dabei an die Bildung

(strategischer) Allianzen der Binnenhäfen und ihrer Ansiedler mit Binnenschifffahrt, Eisenbahn und maritimer (See-) Wirtschaft zu denken.

Die Wertschöpfungsketten in der maritimen Wirtschaft – das optimierte Zusammenwirken der logistischen Dienstleister (Reeder, Spediteure, Schiene, Straße, Wasserstraße) – haben noch vor dem Luftverkehr, weil dieser die Massenleistungsfähigkeit des Seeweges auch nicht annähernd erreicht, entscheidenden Einfluss auf die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Deutschland. Sie sind Garant für einen starken Außenhandel und die Einbindung in die arbeitsteilige Weltwirtschaft.

Im Wettbewerb zu anderen europäischen Häfen müssen sich die deutschen Seehäfen auch in Zukunft behaupten können, damit Wertschöpfung in Deutschland erfolgen kann. Zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Seehäfen gehören nicht nur die von ihnen bereit gestellten Leistungen selbst, sondern ebenso eine optimale Verkehrsanbindung an das Hinterland.

Dazu zählen vor allem im europäischen Vergleich auch in Zukunft konkurrenzfähige Eisenbahnverbindungen und verbesserte Hinterlandanbindungen per Schiff zur optimalen Nutzung der seegestützten Transportkette. Der Ausbau der wichtigsten Binnenwasserstraßen und der Aufbau der Binnenwasserterminals zu logistischen Dienstleistungszentren spielen dabei die maßgebliche Rolle.

Angesichts des begrenzten Platzangebots – gerade solcher Seehäfen in Stadtnähe – ist für die Strategie der Seehäfen von entscheidender Bedeutung, den Umschlag von der Lagerung der Seecontainer zu entkoppeln. Dies führt zu einer Konzentration auf das Kerngeschäft: auf das Laden und Löschen der Fracht in den Seehäfen, während die Lagerung an strategisch günstigen Orten im Hinterland stattfindet, wo es keine vergleichbaren Platzbeschränkungen gibt – eine Win-Win-Situation mit Vorteilen für den Standort Deutschland insgesamt.

Strategisch günstige Orte können trimodale, zentral gelegene (Mega-) Hubs ebenso sein wie eine Vielzahl von Satelliten (z. B. im Zusammenschluss des InterPorts Promotion Networks IPPN), die näher am eigentlichen Absatzmarkt liegen als die Hafen-Gateways an der Küste. Beispiele lassen sich entlang des Rheins ebenso ausmachen wie im Seehafenhinterland von Lübeck oder Hamburg – z. B. entlang der Elbe oder Bremen/Bremerhaven entlang Weser und Mittellandkanal.

Das Hinterland muss hierzu optimal angebunden sein, um die Container per Binnen-Containerschiff und/oder Blockzug an- und abfahren zu können. Reedereien und ihre Allianzen könnten erhebliche Kostenvorteile erzielen, wenn so die großen Ladungsmengen ins Inland „verlagert“ werden könnten. Pendelverkehre mit Binnenschiff und/oder Blockzug in hoher Frequenz wären erheblich billiger als die gestreute Verteilung vom Empfangshafen per Lkw und damit reizvoll für den Verlagerer.

Eine derartige Organisation der Transportkette hätte große Bedeutung auch für die Verwirklichung einer integrierten Verkehrspolitik, da es gelingen könnte, die Seefracht zügig und in möglichst großen Bündeln umweltschonend auf Bahn- und Schiff (weiter) zu transportieren.

### **Voraussetzungen:**

- Aufnahmefähige Seehafenhinterlandverbindungen (Kapazität der Infrastruktur)
- Bündelung des Ladungsaufkommens über die Seestrecke hinaus

- Gemeinsame Binnenschiffstransporte und/oder Blockzüge nahtlos anschließend an die Seestrecke
- Vermarktung der Intermodal-Verkehrskette zwischen zwei Inland-Hubs
- Weitergabe zusätzlicher Informationen über Absender und Destination der Container
- “door-to-door-Logistik” statt “port-to-port-Transport”

#### **Arbeitsaufträge auf Basis des Planco-Gutachtens**

- Verbesserung der Betriebsabläufe im System durch systematische Vernetzung der Akteure
- Verbesserung Marktbeobachtung (Maßnahme 18)
- Verbesserte Abfertigung von Binnenschiffen in Seehäfen (Maßnahme 7)
- Weiterentwicklung und verstärkte Nutzung der Telematik zwischen allen Beteiligten zur engeren Kommunikation und Kooperation (Maßnahme 6)
- Unterstützung innovativer anwendungsorientierter / nachfrageorientierter Pilotprojekte in der Binnenschifffahrt (Maßnahme 8)
- Institutionelle Technologieförderung der Binnenschifffahrt zur Stärkung der betrieblichen Leistungsfähigkeit (Maßnahme 16)
- Intensivierung und neue Organisationsformen der Fortbildung (Weiterentwicklung der „klassischen“ Speditionsausbildung) (Maßnahme 17)

Berlin, Mai 2004