



Stellungnahme

Zum Entwurf einer Mitteilung der Europäischen Kommission zur Förderung der Binnenschifffahrt in der EU

Der Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen e. V. begrüßt, dass die europäische Kommission beabsichtigt, eine Mitteilung über die Förderung der Binnenschifffahrt in der EU vorzulegen. Das Programm soll Aktionen und Maßnahmen zur Förderung der Binnenschifffahrt in verschiedenen Bereichen umfassen. Unter dem Gesichtspunkt einer systematischen Einordnung des Themas in die aktuelle europäische Verkehrspolitik und insbesondere zur Stärkung der Logistikfähigkeit nimmt der BÖB wie folgt Stellung:

Angesichts des prognostizierten Güterverkehrswachstums verbunden mit seinen negativen ökonomischen und ökologischen Auswirkungen in Folge von Staus, damit verbundenen Wertschöpfungsverlusten und Umweltbeeinträchtigungen, stellt die stärkere Nutzung der Wasserstraße eine gesamtwirtschaftlich wünschenswerte Alternative dar. Eine Einbindung des Systems Wasserstraße und der entsprechenden Partner kann nur bei einer Gesamtbetrachtung der Transportketten gelingen. Insofern bedarf es aus Sicht des BÖB einer Erweiterung des Betrachterfeldes über die eigentliche Binnenschifffahrt (Gewerbe) hinaus.

Wir schlagen eine Priorisierung der Maßnahmen vor, um die Logistikfähigkeit des Systems Wasserstraße nachhaltig zu stärken.

- Verbesserung des Images und der Zusammenarbeit

Grundsätzlich ist richtig, dass es entscheidenden Einfluss auf die Leistungsfähigkeit des Systems Wasserstraße hat, in wie weit sich die einzelnen Partner gegenüber der verladenden Wirtschaft vermarkten. Hier bestehen derzeit erhebliche Defizite. Dabei kommt es weniger auf eine Imageverbesserung, als vielmehr auf eine konzertierte Aktion der Beteiligten an, der verladenden Wirtschaft ein logistisches Gesamtangebot zu erstellen. Da letztlich die verladende Wirtschaft über die Verkehrsverlagerung und damit ggf. entstehende Kosten entscheidet, bedarf es eines Zusammenwirkens aller Partner der Transportketten bei der Schaffung neuer Geschäfts- und Marktmodelle.

Die deutsche Regierung hat im Jahr 2004 ein FORUM BINNENSCHIFFFAHRT UND LOGISTIK gegründet, bei dem sich Vertreter des Gewerbes, der Binnenhäfen und Spedition mit Vertretern der verladenden Wirtschaft, der Gewerkschaften und Umweltverbände über zukünftige Modelle für das System Wasserstraße abgestimmt haben. Kern der Ergebnisse ist die Verpflichtung zur Etablierung einer gemeinsamen Initiative Binnenschifffahrt und Logistik. Dieses Verbandsnetzwerk übernimmt das Marketing für die Verbreitung der Leistungen des Systems Wasserstraße bei der verladenden Wirtschaft. Ziel ist es, die Leistungen der einzelnen Partner zusammenzuführen, um ein multimodales logistisches

Gesamtangebot darstellen zu können und somit den Bekanntheitsgrad, die Leistungsfähigkeit des Systems und die Beratung des Verladers systematisch zu erhöhen.

Der BÖB schlägt deshalb vor, ein entsprechendes Forum/Initiative auch auf europäischer Ebene zu etablieren. Gemeinsam gelingt es den Partnern am System Wasserstraße dann wesentlich effizienter, für das System zu werben, wie es die Kommission unter Punkt 4 vorsieht.

- Bereitstellung einer angemessenen Infrastruktur

Einen wesentlichen Beitrag zur Vermarktung der Wasserstraße liefert unter anderem die Sicherstellung der Wasserstraßeninfrastruktur. Derzeit bestehen seitens der verladenden Wirtschaft angesichts infrastruktureller Engpässe Zweifel, ob und in wie weit die Binnenhäfen und Binnenschifffahrt bedarfsgerecht und zuverlässig arbeiten können. Ein entscheidendes Kriterium für die Leistungsfähigkeit ist deshalb Erhalt und Ausbau der entsprechenden Wasserstraßeninfrastruktur sowie der bedarfsgerechte Ausbau der Verkehrswege und der trimodalen Schnittstellen „Häfen“.

Wie von der Kommission ausgeführt, hält das System Wasserstraße mit den Binnenhäfen in Europa ein multimodales Netzwerk vor, das noch Kapazitäten bereithält. Allerdings sind durch Engpässe an Schleusen sowie Brücken bzw. mangelnde Abladetiefen Einschränkungen gegeben, die die Logistikkfähigkeit des Gesamtsystems nachhaltig behindern können.

Vordringliches Ziel muss es unter dem Gesichtspunkt des volkswirtschaftlichen Gesamtnutzens deshalb sein, Infrastrukturengpässe kurzfristig zu beseitigen und Kapazitäten durch entsprechende Maßnahmen in Häfen, an Brücken und Schleusen sowie durch entsprechende Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen an den Wasserstraßen zu erhöhen.

Einen wesentlichen Beitrag zur logistischen Leistungsfähigkeit des Systems bilden die Schnittstellen. Es ist deshalb ausdrücklich zu begrüßen, dass die TEN-V insbesondere auf die Binnenhäfen fokussieren. Die Binnenhäfen in Deutschland bieten eine bedarfsgerechte Infrastruktur zur Gestaltung multimodaler Transportalternativen. Wesentlich wird sein, die Binnenhäfen und ihr Umfeld als Industrie- und Gewerbestandorte attraktiv zu gestalten. Entsprechend ist darauf hinzuwirken, dass wieder Ansiedlungen an der Wasserstraße unterstützt werden und weitere Flächenreduzierungen durch städtebauliche Maßnahmen unterbleiben. Die für die Staaten des Erweiterungsgebietes genutzte „brown field economic redevelopment initiative“ ist insofern konsequent auf die Binnenhäfen der Gemeinschaft anzuwenden. Durch entsprechende fiskalische Unterstützung können Industrie und damit verbundene Transporte von der „grünen Wiese“ zurück Richtung Wasserstraße gelenkt werden.

Das von der Kommission geplante River Information System (RIS) bietet im Idealfall die Möglichkeit der technischen Verknüpfung der Leistungen aller am System Wasserstraße Beteiligten. Für die deutschen Binnenhäfen ist die Einführung eines RIS nur unter dem Gesichtspunkt sinnvoll, dass es kostenneutral geschieht. Insofern stimmen wir der Idee einer Überwachungsfunktion des RIS zu, lehnen jedoch jegliche verpflichtende Einführung von RIS zur Stärkung der Verkehrsfunktion ab. Der Wettbewerb der Systeme hat hier bisher zu effizienteren Lösungen geführt. Ziel sollte es deshalb sein, die existierenden Systeme kostengünstig zu verknüpfen.

Den weiteren von der Kommission geplanten Maßnahmen räumt der BÖB eine ebenfalls hohe Wertigkeit ein, weist allerdings darauf hin, dass die oben genannten Maßnahmen Priorität haben müssen, um zu einer nachhaltigen Stärkung der Logistikfähigkeit des Systems zu kommen. Sie sind Voraussetzung zur sinnvollen Umsetzung weiterer Ziele. Der BÖB geht davon aus, dass bei konsequenter Ausgestaltung eines intermodalen Netzwerkes durch die Beteiligten und die Schaffung eines geeigneten infrastrukturellen Rahmens Vorgaben für das System gemacht werden, die letztlich den größten Einfluss auf die

- Schaffung von günstigen Bedingungen für Dienstleistungen inklusive technischer Infrastrukturen
- Stimulierung der Flottenmodernisierung und -innovation
- Förderung von Arbeitsplätzen und Berufsqualifikation
- Verbesserung des institutionellen Rahmens

haben werden. Wir bitten deshalb, diesen für die Logistik entscheidenden Maßnahmen höchste Dringlichkeit einzuräumen.

Berlin, 5. August 2005