

**Kontakt:**

Thomas Schröter

Tel. +49 (0) 30 / 44 32 30 61

Fax +49 (0) 30 / 44 32 30 62

presse-boeb@binnenhafen.de

Bilderdownload:www.binnenhafen.de/presse

Ungeschlagen: Die Ladekapazität eines Binnenschiffs. (Bild: BÖB)

■ Binnenhäfen im Zentrum der Wirtschaft

Das Gute liegt so nah, man muss es nur erkennen ...

(BÖB) Schon um 55 vor Christus transportierten die Römer Wein, Getreide und Holz mit Schiffen über den Rhein. Doch erst durch die Industrialisierung kam es in Deutschland seit Mitte des 19. Jahrhunderts zum planmäßigen Ausbau eines Wasserstraßennetzes. Heute beträgt der Schiffsgüterumschlag in den im Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) organisierten Häfen über 125 Millionen Tonnen, der dort abgewinkelte Eisenbahngüterverkehr liegt bei 62,5 Millionen Tonnen. Ganz gleich ob Antike, 19. Jahrhundert oder Gegenwart: Die Binnenhäfen liegen seit jeher im Zentrum der Wirtschaft.

„Und das aus gutem Grund“, sagt Dr. Rolf Bender, Vorstandssprecher der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK): „Die Binnenhäfen decken weite Teile Deutschlands ab und liegen im Zentrum ihrer Absatzmärkte.“ Der Beleg: 56 von 74 deutschen Großstadregionen haben Wasserstraßenanschluss. Das Wasserstraßennetz in Deutschland ist 7.472 Kilometer lang. Damit ist Deutschland Europameister. Zugleich gibt es in keinem anderen europäischen Land so viele öffentliche und private Binnenhäfen wie in Deutschland.

Dadurch bietet das System Wasserstraße eine Logistik der kurzen Wege. Beispielsweise befinden sich 50 Prozent der niedersächsischen Industrie im näheren Einzugsgebiet des Mittellandkanals. Das ist aber nicht der einzige Vorteil, den die

Binnenhäfen und Arbeitsplätze

Nach einem von der Bundesregierung beauftragten Gutachten schafft das System Wasserstraße direkt und indirekt rund 400.000 Arbeitsplätze in Deutschland. Dies bestätigen Erhebungen des Bundesverbands Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB). Dessen 109 Mitgliedshäfen beschäftigen selbst zwar nur rund 3.000 Mitarbeiter. Die in den Häfen angesiedelten Unternehmen aus Logistik und Produktion jedoch bieten derzeit rund 235.000 Menschen Arbeit.

**Kontakt:**

Thomas Schröter

Tel. +49 (0) 30 / 44 32 30 61

Fax +49 (0) 30 / 44 32 30 62

presse-boeb@binnenhafen.de

Bilderdownload:

www.binnenhafen.de/presse

Binnenhäfen ihren Kunden heute bieten können. Trimodalität heißt das „Zauberwort“, die Verknüpfung von Wasser, Schiene und Straße zu individuellen Transportpaketen für den Kunden. Dafür errichten die Häfen Lagerflächen und modernste Terminals für den Containerumschlag. Dr. Bender: „Durch ihre Ausstattung und Lage sind die Häfen ganz dicht am Industriekunden und außerdem stadtnah am Verbraucher. Häfen übernehmen eine wichtige Verteilfunktion. Dazu gehört, Städte mit Ware zu versorgen und auf umgekehrtem Wege Abfälle zu entsorgen.“

Nur eitel Sonnenschein für die nasse Logistik?

Die Binnenhäfen mittendrin im Wirtschaftsgeschehen – also läuft alles bestens? „Nicht nur. Weisen die Umschlagszahlen auch stetig nach oben und liefern damit den Beweis für die Leistungsfähigkeit von Binnenhafen, -schiff und Eisenbahn, so sind es politische Versäumnisse, welche die Zukunft der Binnenhäfen ungewiss erscheinen lassen“, weiß der Vorstandssprecher der HGK. Ein großes finanzielles Problem ist die Instandhaltung der Wasserstraßen und deren Ausbau. Die schiffbaren Flüsse müssen regelmäßig von Sand und Treibgut befreit werden. Bei den Kanälen ist eine regelmäßige Kontrolle und Erneuerung der Abdichtungen nötig. Und um das Potential des Systems Wasserstraße weiter ausschöpfen zu können, wäre die Beseitigung von Engpässen, wie etwa an der Donau zwischen Straubing und Vilshofen oder im Bereich der Mittelweser, dringend geboten. Doch regelmäßig stehen schon für den Unterhalt der bestehenden Bundeswasserstraßen zu geringe Mittel zur Verfügung, die Wasserstraße braucht „Entwicklungshilfe“. Im Verteilungskampf um die Haushaltsmittel ist der Schienenpersonenverkehr nach wie vor der große Gewinner.

Auch die Kommunalpolitik verkennt nicht selten die Bedeutung des Systems Wasserstraße. Obwohl sie Eigentümer der Binnenhäfen sind, stellen die Kommunen die Zukunft der Häfen nicht selten selbst in Frage. Bei der Neuausweisung von Gewerbegebieten booten viele Städte den Hafen einfach aus und siedeln neue Unternehmen bevorzugt auf der „grünen Wiese“ an, fernab vom Wasser. Dafür ernten sie im Gegenzug übervolle Straßen, Verkehrslärm und Feinstaub. Zugleich wecken alte Hafenviertel die Begehrlichkeit der Stadtplaner. Wohnen in chicen Lofts am Fluss ist derzeit unter Besserverdienenden sehr angesagt. Auch Medienunternehmen, Werbeagenturen oder Softwareunternehmen siedeln sich gerne in Hafengegenden an, um dort vom so genannten „Charme der Location“ zu profitieren. „Die Städte versprechen sich von einer Umnutzung steigende Gewerbesteuererinnahmen“, sagt Dr. Bender, der aber davor warnt, mit dieser Politik den industriellen Kern zu schwächen: „Viele Unternehmen aus der Stahl- und Chemiebranche sind am Wasser angesiedelt, weil der Transportweg der kostengünstigere ist. Werden diese Unternehmen von den Häfen abgeschnitten, stellt sich für sie schnell die Standortfrage. Von solchen Entscheidungen hängen viele Arbeitsplätze ab – und die chice Werbeagentur am Wasser, die bislang für das Chemiewerk die Werbetrommel rührte, muss sich einen neuen Kunden suchen.“



„Die Binnenhäfen können dazu beitragen, die Klippe des drohenden Verkehrskollaps auf den Straßen zu umschiffen. Das Gute liegt so nah: Politik und Wirtschaft sollten sich auf das konzentrieren, was bereits vorhanden ist – die Binnenhäfen als Partner von Wirtschaft und Verkehr. Und, es muss uns allen immer bewusst sein, dass Entscheidungen, die heute getroffen werden, sich nachhaltig auf die Ökologie und Ökonomie von morgen auswirken.“
Dr. Rolf Bender, Vorstandssprecher der Häfen und Güterverkehr Köln AG und Präsident des Bundesverbands Öffentlicher Binnenhäfen.
(Bild: HGK)