

Themendienst zum Parlamentarischen Abend  
der Initiative Binnenschifffahrt und Logistik  
am 14. Februar in Berlin

#### 04 **Container-Tsunami droht**

Bis 2025 wird die Zahl der Überseecontainer, die in den deutschen und für Deutschland wichtigen Seehäfen eintreffen werden, explosionsartig ansteigen. Besteht Grund zur Sorge? Leider ja

#### 06 **Containertransporte: Eine Frage der richtigen Konzepte**

Die Hinterlandlogistik muss die Seehäfen bei der Abarbeitung der Containermengen unterstützen. Binnenhäfen sind die idealen Kooperationspartner für diese Aufgabe

#### 08 **Bundesinvestitionen in die Wasserstraße: Trendwende geschafft**

Karin Roth, parlamentarische Staatssekretärin im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), schilderte die Positionen und Sichtweisen der Politik

#### 10 **Mehr als Binnenschiff: Multimodale Lösungen in Norddeutschland**

„Der Markt zwingt uns, ganzheitliche oder zumindest bimodale Lösungsansätze zu entwickeln. Nichts wäre falscher, als einzelne Verkehrsträger auszugrenzen.“ Das sagt Michail Stahlhut, Vorstandsmitglied der Osthannoverschen Eisenbahnen AG

#### 12 **Blick in die politische Praxis: Milliarden versenkt?**

Der plötzliche Widerstand gegen einen Ausbau der Wasserstraßen in Berlin gefährdet den wirtschaftlichen Nutzen von Investitionen in das Verkehrsprojekt 17 Deutsche Einheit in Höhe von bislang 2,3 Milliarden Euro

März 2008

#### Impressum

Herausgeber  
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 / 34 06 08 55 3  
E-Mail: info-boeb@binnenhafen.de  
Internet: www.binnenhafen.de  
V.i.S.d.P.: Karl Michael Probst

Alle Artikel und Bilder des Themendienstes können, auch auszugsweise, gerne honorarfrei weiterveröffentlicht werden. Textdateien und offsetdrucktaugliche Bild- daten stehen zum bequemen Download unter [www.binnenhafen.de](http://www.binnenhafen.de) bereit. Wir bitten lediglich höflich um die Zusendung eines Belegexemplares. Vielen Dank.

Realisierung  
H zwo B GmbH, Erlangen  
E-Mail: info@h-zwo-b.de

**Kontakt:**

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53

presse-boeb@binnenhafen.de

www.binnenhafen.de/presse

**■ Editorial: Neue Wege im System Wasserstraße****Liebe Leserinnen und Leser,**

auf den ersten Blick scheinen die Aussichten für die Logistikbranche ideal: Die Konjunktur brummt, die Binnen- nachfrage steigt, und die globalisierten Warenströme sorgen für viel Bewegung bei allen Verkehrsträgern. Woran liegt es also, dass viele Logistiker, gerade die in der nassen Logistik beschla- genen, mit Sorgenfalten in die Zukunft blicken? Das war die Frage auf dem ersten Parlamentarischen Abend der Initiative Binnenschifffahrt und Logistik, den der BÖB zusammen mit den Ver- bänden der Initiative Binnenschifffahrt und Logistik am 14. Februar in Berlin ausrichtete.

Ist Jammern tatsächlich das Jubeln des erfolgreichen (Logistik-)Kaufmanns? Leider nein. Denn so schön die stei- genden Mengen, denen die Logistik ent- gegenseht, auch erscheinen – nur wenn die Kapazitäten da sind, diese auch zu bearbeiten, können logistische Systeme reibungslos funktionieren. Und genau an diesem Punkt sieht es düster aus. Seit der Wiedervereinigung und der EU-Osterweiterung ist Deutschland zur logistischen Drehscheibe des Kontinents geworden – die Infrastruktur aber stößt an ihre Grenzen: Die Seehäfen sind der stetig steigenden Containerflut kaum noch gewachsen. Das Eisenbahnsystem hat – aus verschiedensten Gründen – weder genügend Flexibilität noch aus- reichend Kapazität, um entlastend zu wirken. Das Fernstraßennetz ist ohnehin an seiner Belastungsgrenze, LKW reiht sich an LKW.

Kapazitäten gibt es allenfalls noch auf der Wasserstraße. Allerdings wurden die staatlichen Investitionen in eben die- sen umweltfreundlichen Verkehrsträger in den letzten Jahren stark zurückge- fahren – zusätzlich zu der Tatsache, dass die Wasserstraße ohnehin nur einen sehr geringen Teil der staatlichen Finanzen abbekommt. Immerhin: Dieser unheilvolle Trend wurde nun gestoppt und lange versäumte Ausbaumaßnah- men angegangen.

Das aber genügt noch nicht. Gefragt sind nicht nur Gelder, sondern auch Konzepte. Und die können in einer globalisierten Welt nicht an den Lan- desgrenzen der Nationalstaaten enden – der Wirtschaftsraum Europäische Union hat den Erfolg grenzüberschrei- tenden Denkens längst in der Praxis bewiesen. Sicher: Für die deutschen Binnenhäfen im Seehafenhinterland von Bremerhaven und Hamburg geht der Blick natürlich in erster Linie Richtung Norden. Die Abhängigkeit der gesam- ten Wirtschaft der Bundesrepublik von den deutschen Seehäfen ist Fakt.

Das bedeutet aber nicht, dass die Binnenhäfen ausschließlich Anhängsel des maritimen Systems in Deutschland sind. Sie sind mehr: Ein eigenes, neutrales System Binnenwasserstraße – und offen für viele Partner. Natürlich sind wir exzellent mit den deutschen Seehäfen vernetzt. Das gilt aber ebenso für unsere Verbindung in die Nieder- lande und Belgien: Der Rhein als die



Karl Michael Probst  
BÖB-Geschäftsführer

➔ weiter auf Seite 3

**Kontakt:**

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53

presse-boeb@binnenhafen.de

www.binnenhafen.de/presse

wichtigste deutsche Wasserstraße endet nicht in Emmerich, sondern an den Häfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen. Ähnlich sieht es aus, wenn sich der Blick in andere Himmelsrichtungen dreht: Der Seehafen Marseilles mausert sich derzeit (wieder) zu einem Wirtschaftszentrum par excellence – und die Binnenhäfen im Südwesten Deutschlands arbeiten bereits daran, die bestehenden Zugverbindungen auszubauen und zu optimieren. Geht der Blick nach Osten, fällt er auf die Donau: Die fließt nicht nur durch Deutschland, sondern durch halb Europa ins Schwarze Meer. Weil auch dort das System Wasserstraße funktioniert, wählen mehr und mehr Überseeschiffe mit Waren aus Asien den Weg durch den Suezkanal und legen in den rumänischen und bulgarischen Häfen an. Schließlich unsere Kollegen in den nördlichen und östlichen Binnenhäfen: Auch die blicken längst nicht mehr nur noch gen Hamburg, sondern auch zu ihren osteuropäischen Nachbarstaaten und knüpfen dort Kooperationen. All diese Entwicklungen zeigen das enorme Potenzial des Systems Wasserstraße für Deutschland und Europa.

Die Binnenhäfen stehen bereit, dieses Potenzial zu aktivieren – ohne Scheuklappen, als neutraler Makler und gleichberechtigter Partner in der

Logistikkette. Mit dieser Positionierung gewinnen wir zunehmend Akzeptanz, das zeigt auch die Resonanz auf unseren Parlamentarischen Abend unter Politikern, Verbandsvertretern und Presse. Ich sehe das als ein gutes Zeichen: Die Logistik wird alle verfügbaren Kräfte brauchen, nicht nur die deutschen, um sich fortzuentwickeln und damit letztlich zum wirtschaftlichen Wachstum des Landes und seiner Bevölkerung beizutragen.

Wir haben in dieser Sonderausgabe unseres Themendienstes für Sie nochmals die wichtigsten auf dem Parlamentarischen Abend genannten Thesen und Positionen zusammengetragen. Weitere Informationsunterlagen finden Sie wie gewohnt beim Besuch unserer Internetseite ([www.binnenhafen.de](http://www.binnenhafen.de)). Wenn Sie darüber hinausgehende Informationen benötigen, können Sie bei uns gerne eine CD mit den Vorträgen, Präsentationen und Kurzporträts der Teilnehmer anfordern. Ich würde mich sehr über Ihren Anruf freuen.

Herzliche Grüße aus der Hafenstadt Berlin schickt Ihnen

**Karl Michael Probst**  
Geschäftsführer BÖB

**Kontakt:**

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53

presse-boeb@binnenhafen.de

www.binnenhafen.de/presse



■ Gastbeitrag von  
Sebastian Haberland,  
Düsseldorf/Klagenfurt

Container, so weit das Auge reicht – schon heute.  
Und die Zahl soll bis 2025 kräftig weiter steigen.  
(Bild: digitalvision)

## ■ Prognose

# Container-Tsunami droht

**Auf dem Parlamentarischen Abend der Initiative Binnenschifffahrt und Logistik machte ein drastisches, aber treffendes Bild die Runde: Das vom „Container-Tsunami“. Gemeint ist damit, dass bis 2025 die Zahl der Überseecontainer, die in den deutschen und für Deutschland wichtigen Seehäfen eintreffen werden, explosionsartig ansteigen wird. Nur ein schaurig-schönes Bild – oder vielleicht doch Grund zur Sorge? Leider letzteres: Die bisher verfügbare Zahlen- und Faktenlage bietet keinen Anlass zur Entspannung.**

In den vier großen Häfen Rotterdam, Hamburg, Antwerpen und Bremen/Bremerhaven verdoppelte sich der Containerumschlag in den letzten zehn Jahren. Beispiel Rotterdam: Wurden dort 1997 noch knapp 5,5 Millionen TEU\* Container umgeschlagen, so stieg der Umschlag 2006 auf rund 9,6 Millionen TEU Container. Ähnliche Entwicklungen melden auch Hamburg und Antwerpen. Noch drastischer fallen die Zuwächse in Bremerhaven aus: Dort stiegen die Containerzahlen von 1997 (1,7 Millionen TEU) bis 2006 fast auf das Dreifache (4,45 Millionen TEU).

Seeverkehrsprognosen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) deuten darauf hin, dass diese Entwicklung nicht nur einem kurzzeitigen Boom geschuldet ist. Im Gegenteil: Die Warenströme einer globalisierten Wirtschaftswelt werden weiter steigen. Ein Grund für den Aufschwung der Nord- und Ostseehäfen ist dabei sicher die räumliche Nähe zu den osteuropäischen

\*TEU – diese Abkürzung steht für „twenty feet equivalent unit“. Die TEU ist eine typische Maßeinheit für Lager-, Umschlag- und Transportkapazitäten auf Basis eines 20-Fuß-ISO-Containers. Dieser Container wird in der internationalen Seelogistik wie auch auf Binnenschiffen verwendet.

**Kontakt:**

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53

presse-boeb@binnenhafen.de

www.binnenhafen.de/presse

Wachstumsmärkten. Alleine in deutschen Häfen soll sich im Zeitraum von 2004 bis 2025 der Umschlag von Containern von 10,8 Millionen auf 45,3 Millionen mehr als vervierfachen.

Auch Zahlen aus den Werften stützen die Prognose vom zunehmenden Wachstum. Betrug die Gesamtkapazität der Containerschiffe weltweit 1997 noch 3,1 Millionen TEU, so erhöhte sich diese durch den Neubau von Schiffen bis 2004 um 110 Prozent auf 6,4 Millionen TEU. Derzeit sind die wichtigsten Werften der Welt mit dem Bau weiterer Containerschiffe voll ausgelastet, sodass sich dieser Trend fortsetzen wird.

### Welle schwappt ins Hinterland

Jede Menge Container in den Seehäfen also – aber wo sollen die hin? Damit die Seehäfen unter den Containermengen nicht kollabieren, ist die Frage der Entwicklungsfähigkeit des Hinterlandes und der Verbindungen dorthin entscheidend. Nach Prognosen des BMVBS wird der Hinterlandverkehr in den deutschen Seehafenregionen im Bereich des Containerverkehrs um bis zu 6,3 Prozent jährlich, der Nichtcontainerverkehr um 2,4 Prozent jährlich steigen. Das aber wird nicht genügen. Die Kapazitäten von Straße und Schiene, um die Container wegzuschaffen, sind weitestgehend erschöpft. Allein die Binnenschifffahrt spricht noch von rasch zu realisierenden zusätzlichen Kapazitäten, meint damit aber vorwiegend die Rheinschiene. Dies haben auch die seeverkehrsaffinen Unternehmen bereits erkannt, wie die Ansiedlung der weltweit größten Containerreederei Maersk-Line im Neusser Binnenhafen zeigt. Signalwirkung kommt diesem Schritt vor allem deshalb zu, weil es das erste Engagement einer Seeschiffahrtscontainerlinie in einem Binnenhafen mit einem eigenen Standort ist.

Den norddeutschen Tiefwasserhäfen nutzen die Kapazitäten der Binnenschiffer auf der Rheinlinie freilich nichts. Lösungen müssen daher aus anderer Richtung kommen: Der Hamburger Hafen reagiert auf die kritische Situation mit einer dreiteiligen Prioritätenliste. Punkt Eins ist die Fahrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe. Das zweite Projekt ist der Neu- und Ausbau der sogenannten „Y-Trasse“ im Schienennetz von Hannover nach Hamburg und Bremen. Dritter Punkt ist der Bau der Autobahnquerspange A 252. Daneben werden Ausbaumaßnahmen an der Elbe und die Förderung und Entwicklung von Binnenschiffen mit geringerem Tiefgang diskutiert und angeregt. Der Hamburger Drei-Punkte-Plan bezieht alle drei Verkehrsträger mit ein und zeigt damit Weitblick, denn: Schon heute sind die Beförderungsleistungsgrenze der Bahn und des LKW erreicht. Ob die vom Hamburger Hafen angesprochenen und vom BMVBS teilweise bewilligten Projekte bis 2025 ausreichen werden, um die Containerwelle abzumildern, bleibt abzuwarten. Andernfalls droht nicht nur in den See-, sondern auch in den Binnenhäfen und an anderen Stellen der Logistikkette der Kollaps, da Waren weder zu- noch abfließen können. Deutschland, das auf Import von Nahrungs- und Konsumgütern ebenso angewiesen ist wie auf den Export, wäre von der mangelnden Leistungsfähigkeit der deutschen Häfen schwer in Mitleidenschaft gezogen.



Rund 200 Teilnehmer verfolgten die Referate und Diskussionen auf dem Parlamentarischen Abend der Initiative Binnenschifffahrt und Logistik in Berlin.

(Bild: H zwo B)

**Kontakt:**

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53

presse-boeb@binnenhafen.de

www.binnenhafen.de/presse



Will die Logistikindustrie der Containerflut Herr werden, sind neue Konzepte gefragt. Zum Beispiel auch der verstärkte Einsatz von Binnenschiff-Schubleichtern (hier im Hamburger Hafen) für den Containertransport. (Bild: SPC)

## ■ Best Practise

# Containertransporte: Eine Frage der richtigen Konzepte

**Die Idee ist so alt wie die Menschheit: Was einer allein nicht schafft, können mehrere gemeinsam anpacken und bewältigen. Wenn also Seehäfen den anlandenden Containermengen künftig nicht mehr Herr werden, müssen sie sich Unterstützung aus der Hinterlandlogistik suchen. Die Binnenhäfen sind nach Ansicht von Thomas Löffler, Sprecher der Contargo-Geschäftsführung, die idealen Kooperationspartner für diese Aufgabe. Dies verdeutlichte er an Best-Practise-Beispielen seines Unternehmens.**

Obwohl Seehäfen schon heute über die Containerflut klagen, stagniert die Zahl der auf der Wasserstraße beförderten Container seit 2005. Gleichzeitig war auf dem Parlamentarischen Abend der Initiative Binnenschifffahrt und Logistik wiederholt die Rede davon, dass auf den Binnenwasserstraßen noch ausreichend Kapazitätsreserven liegen. Wie passen diese beiden Fakten zusammen? Thomas Löffler erläuterte die Gründe: „Der Kostenvorteil des Binnenschiffs ist im Schwinden. Also geht das Mengenwachstum des Containermarktes derzeit komplett auf Schiene und Straße. Und, noch schlimmer: Das Binnenschiff verliert wegen sommerlichem Niedrigwasser und Congestion seine Verlässlichkeit.“ Mit „Congestion“ beschrieb Löffler die Tatsache, dass die Binnenschiffer im Seehafen nicht zügig abgefertigt

**Kontakt:**

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53

presse-boeb@binnenhafen.de

www.binnenhafen.de/presse

werden. „Mittlerweile ist es keine Seltenheit mehr, dass ein Binnenschiff bis zu fünf Tage im Seehafen auf die Abfertigung warten muss. Das Schiff kostet in dieser Zeit eine Menge Geld und blockiert den knappen Platz im Hafen. Hier muss unbedingt etwas geschehen.“ Ein Weg ist nach Löfflers Erfahrung die Fortentwicklung von Schiffssystemen. Auch sei eine weiter intensiviertere Kooperation der Binnenschiffahrt untereinander und der Logistikstandorte und -unternehmen notwendig. Funktionierende Beispiele aus dem eigenen Unternehmen hatte Löffler ebenfalls parat: Auf der Rheinlinie beispielsweise bietet Contargo bereits feste Routen und getaktete Fahrpläne – ein im Bereich der Binnenschiffahrt noch weitgehend unbekanntes Szenario. Ergänzt wird dies durch eigene Bahnverbindungen, die ebenfalls auf das System Wasserstraße abstimmt sind – und so auch fallweise gegenseitig füreinander einspringen können. „Diese verknüpften verkehrsträgerübergreifenden Systeme schaffen die Möglichkeit, die jeweils individuellen Vorteile einzelner Verkehrsträger optimal zum Einsatz zu bringen“, so Löffler. „Das Ergebnis sind schon heute schnelle, bezahlbare und verlässliche Containertransporte.“

**Neue Systeme gefragt**

Diese Maßnahmen allein aber werden in Zukunft nicht genügen. Löffler warf daher auf dem Parlamentarischen Abend auch bereits einen Blick in die Zukunft und skizzierte einige Ansatzpunkte. „Ein Konzept könnte beispielsweise die Konzentration von Schiffsverkehren an zentralen Umschlagsplätzen, so genannten Hubs, sein. Contargo konsolidiert die Frachten kleinerer Schiffe im Nordhub in Duisburg oder im Südhub am mittleren Oberrhein.“ Dieses Konzept bietet nach Löfflers Meinung einige Vorteile: Statt zahlloser kleinerer Schiffe steuern weniger, dafür größere Schiffe die Seehafen an. Damit könne auch die Abfertigung in den Seehafenterminals beschleunigt erfolgen und das Problem der Congestion vorübergehend entschärft werden. Zugleich könne an allen Terminals im System Wasserstraße der Umschlag optimiert und damit Kapazitätsreserven erschlossen werden. Und schlussendlich können kleinere Häfen auf den durch Optimierung freiwerdenden Flächen Depot- und Auslagerungsfunktionen übernehmen.

Voraussetzung für eine breite Umsetzung dieser Konzepte sei allerdings, so Löffler, ein deutlicher Ausbau der Hub-Terminals und der verstärkte Einsatz von großen Binnenschiffen und Schiffssystemen wie beispielsweise Großkoppelverbänden mit bis zu 800 TEU. Auch müsse verstärkt über Fahrgemeinschaften und eine operative Zusammenarbeit der Binnenschiffer untereinander nachgedacht werden. Politik und Wirtschaft ermahnte er, den Ausbau der Binnenhafenterminals mit hoher Priorität voranzutreiben, um die Kapazitäten dann zur Verfügung zu haben, wenn sie gebraucht werden. Schließlich appellierte Löffler an alle Beteiligten im System Wasserstraße, kooperativ und ohne Scheu miteinander umzugehen, und schloss in diesen Appell ausdrücklich auch die Seehafenterminals mit ein.



Thomas Löffler, Sprecher der Contargo-Geschäftsführung. (Bild: H zwo B)

**Kontakt:**

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53

presse-boeb@binnenhafen.de

www.binnenhafen.de/presse



Stellen sich der Diskussion (v.l.): Michail Stahlhut, Karin Roth, Heinz J. Schollmeier, Dr. Jan Ninnemann, Georg Waischnor. (Bild: H zwo B)

## ■ Politik

# Bundesinvestitionen in die Wasserstraße: Trendwende geschafft

**Karin Roth, parlamentarische Staatssekretärin im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), schilderte auf dem Parlamentarischen Abend der Initiative Binnenschifffahrt und Logistik die Sichtweise der Politik – und ertete teils zustimmenden Applaus, aber auch kritische Nachfragen. Und das, obwohl die Bundesregierung die Investitionen in Bundeswasserstraßen um 40 Prozent erhöht hat.**

Trotz der Millionen aus den Bundesschatzkassen musste die Staatssekretärin in der Diskussion einräumen, dass die nasse Logistik bei den Bundesinvestitionen noch immer nicht besonders gut wegkommt: Nur rund acht Prozent des Gesamtetats für Infrastrukturerhaltungsmaßnahmen fließen künftig in die Bundeswasserstraßen. Zum Vergleich: Im ersten Halbjahr 2007 erbrachte das Binnenschiff nach Angaben des Statistischen Bundesamtes 13,75 Prozent der gesamten Güterverkehrsleistung. Aber, betonte Roth wiederholt: „Diese rund acht Prozent sind immer noch 40 Prozent mehr als in den vergangenen Jahren. Wir haben in Sachen Investitionsbereitschaft in die nasse Logistik die Trendwende geschafft!“ Politische Erfolgsmeldungen, die auch auf der Erkenntnis gründen, dass die Wasserstraße bei den zu erwartenden Gütermengen schon heute nicht mehr ignoriert werden darf. Die Bedeutung der Binnenschifffahrt konnte Roth auch mit Zahlen belegen: 2006 wurden in den deutschen Seehäfen rund 277 Millionen Tonnen Fracht umgeschlagen, in den deutschen Binnenhäfen 300 Millionen Tonnen.

### Containerflut wird kommen

Dass diese Mengen noch längst nicht das Ende des Booms sind, dass sich im Gegenteil eine Welle an Containern aufbaut, die auf Deutschland in den nächsten Jahren niederzugehen droht – diese Prognosen der Logistikexperten sind auch im

### Schon gewusst? Binnenhäfen schlagen Seehäfen!

Wer hätte das gedacht: In den deutschen Binnenhäfen wurde 2006 mehr Fracht umgeschlagen als in den deutschen Seehäfen. In Zahlen: Binnenhäfen 300, Seehäfen 277 Millionen Tonnen Frachturnschlag.

**Kontakt:**

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53

presse-boeb@binnenhafen.de

www.binnenhafen.de/presse

BMVBS bekannt. Die Staatssekretärin identifizierte drei Bereiche, in denen Handlungsbedarf herrsche: Die Beseitigung von Engpässen im System Wasserstraße, um die Warenströme reibungslos fließen zu lassen, die Frage nach der dafür notwendigen Infrastruktur, und die Diskussion um die Finanzierung der notwendigen Maßnahmen.

Beim ersten Thema, so Karin Roth, sei die Bundesregierung gefragt, und ein erster Schritt sei mit der Aufstockung der Mittel bereits getan. Auch die jahrelange Verschleppung von Erhaltungsmaßnahmen etwa an der Elbe oder an den Neckarschleusen auch nicht ideal gewesen. Die nötigen Schritte würden aber nun zügig angegangen.

Bei der Frage nach der notwendigen Infrastruktur verwies Karin Roth insbesondere darauf, dass die Flächen in den Häfen optimal genutzt werden müssten. In diesem Zusammenhang sprach sich die Staatssekretärin auch explizit gegen eine üppige Umwidmung von Hafenterrassen in Wohnflächen aus. Zudem dürften gerade die Binnenhäfen nicht nur als günstige Zwischenlager für die Seehäfen genutzt werden, sondern müssten vielmehr ausreichend Fläche für eigenes erfolgreiches Wirtschaften sicherstellen. Hier sei die Logistikbranche insgesamt gefragt, die Abläufe zu optimieren. In diesem Zusammenhang erinnerte Roth auch an die Nutzung und den Ausbau von Telematik- und Informationssystemen.

Bei der Frage nach der Finanzierung der notwendigen Maßnahmen nahm die Staatssekretärin auch die Logistikunternehmen in die Pflicht. Zwar seien von Seiten der Politik bereits Schritte unternommen worden – Roth nannte exemplarisch die Summe von 514 Millionen Euro, die den Ausbau von 70 Terminals für den Kombinierten Verkehr investiert wurden, 37 davon für den Kombinierten Verkehr Schiene/Wasserstraße. Das sei viel, aber es sei noch mehr gefragt. Diese Investitionen müssten von den Unternehmen kommen, Roth erinnerte aber auch an die Möglichkeit von Förderanträgen.

In der Summe, so das Fazit von Staatssekretärin Roth, investiere die Bundesregierung bereits heute intensiv in allen Bereichen der Fortentwicklung der Infrastruktur. Auch die Bedeutung der Wasserstraße sei bekannt. Dennoch bleibe es auch vom Engagement der Unternehmen abhängig, die bevorstehenden Aufgaben bewältigen zu können.



Karin Roth, Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. (Bild: H zwo B)

**Kontakt:**

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53

presse-boeb@binnenhafen.de

www.binnenhafen.de/presse



Container aufs Binnenschiff ist ein Weg, um die Waren aus und für die Seehäfen möglichst rasch und reibungslos weiterzubefördern. Aber auch die Bahn spielt eine wichtige Rolle. (Bild: duisport)

**■ Verkehrsträger**

## Mehr als Binnenschiff: Multimodale Lösungen in Norddeutschland

**Auf dem Parlamentarischen Abend der Initiative Binnenschifffahrt und Logistik stand über weite Strecken die nasse Logistik im Fokus der Beiträge. Dass diese Sicht allerdings häufig zu kurz greift, darauf wies Michail Stahlhut, Mitglied des Vorstands der Osthannoverschen Eisenbahnen AG.**

Die deutschen Seehäfen Hamburg und Bremerhaven werden in den kommenden 20 Jahren ihre Nachfrage nach Transportkapazitäten verdoppeln. Eine Chance für die Binnenschifffahrt? „Ja, aber nicht uneingeschränkt“, sagt Michail Stahlhut. Den immensen Zuwachs könne ein Verkehrsträger allein gar nicht bewältigen. „Der Markt zwingt uns, ganzheitliche oder zumindest bimodale Lösungsansätze zu entwickeln. Nichts wäre falscher, als einzelne Verkehrsträger zu priorisieren oder auszugrenzen“, so Stahlhut. Jeder einzelne Verkehrsträger verfüge dabei über seine eigenen Leistungsmerkmale. Gefragt seien Konzepte, die sich nicht auf Ausgrenzung einzelner Kräfte, sondern auf gegenseitige Ergänzung bis zur maximalen Leistungsfähigkeit konzentrieren.

**Kontakt:**

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53

presse-boeb@binnenhafen.de

www.binnenhafen.de/presse

**Multimodale Ansätze**

Michail Stahlhut richtet seinen Blick vorrangig auf die Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen in Norddeutschland. Vor allem Bahn und Binnenschifffahrt sollten seiner Meinung nach noch intensiver an neuen ganzheitlichen Lösungen arbeiten. Der LKW sei bereits an der Kapazitätsgrenze und die Konzepte im Straßentransport weitgehend optimiert. Binnenhäfen dagegen böten sich als multimodale Umschlagpunkte im Seehafenhinterland an, um seehafennahe Dienstleistungen wie etwa eine Neukonsolidierung ergänzend zu den Leistungen in Hamburg und Bremerhaven anzubieten. „Es ist auch denkbar, wertsteigernde Maßnahmen an den importierten Rohprodukten im seehafennahen Hinterland anzusiedeln“, so Stahlhut. Voraussetzung dafür sei aber die infrastrukturell umfassende Anbindung der norddeutschen Industrie bis zum Großraum Hannover an die Warenströme aus den Seehäfen. Hier steht nach seiner Meinung noch einiges an Arbeit bevor: „Die Wasserstraßen könnten noch viel mehr leisten, wenn die Schleusen größere Kapazitäten hätten. Oder wenn die Binnenschiffe dreilagig mit Containern fahren könnten, was derzeit durch zu niedrige Brückenhöhen nicht möglich ist.“ Und auch bei den Bahnen sei die Lage derzeit noch nicht ideal, wobei der OHE-Vorstand keinesfalls extensive Investitionsgelüste hegt: „Der Ausbau der vorhandenen Nebenbahnstrecken in Norddeutschland muss zwar sein, sollte aber pragmatisch und an den Wachstumsschritten orientiert erfolgen.“

**Über den Tellerrand**

Michail Stahlhut plädierte auf dem Parlamentarischen Abend eindringlich für eine offene, verkehrsträgerübergreifende Diskussion um die künftigen Transportkonzepte. Gerade der „Megaraum“ zwischen Hannover, Bremen und Hamburg verdiene durch seine Funktion als Versorgungspunkt der deutschen Industrie optimal aufeinander abgestimmte Konzepte. Eine Beschränkung auf einzelne Verkehrsträger helfe niemandem, sondern koste nur Zeit, die dann für die der Entwicklung neuer Möglichkeiten fehle.



Kritischer Seitenblick: Michail Stahlhut.

(Bild: H zwei B)

**Kontakt:**

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53

presse-boeb@binnenhafen.de

www.binnenhafen.de/presse



Politische Kehrtwende auf der Zielgerade? Die Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft BEHALA warnt davor, die im Rahmen des Verkehrsprojekts 17 Deutsche Einheit geplanten Investitionen in Berlin einzubehalten. (Bild: BEHALA)

## ■ Blick in die politische Praxis Milliarden versenkt?

**Das Verkehrsprojekt 17 Deutsche Einheit ist der Hoffnungsträger für die Hamburger Seehäfen und die von der Wasserstraße abhängige Wirtschaft in Berlin, Brandenburg und Sachsen-Anhalt. Der Ausbau von Spree und Havel verknüpft die Wasserstraßen in Ost und West. Doch nun, nach rund 2,3 Milliarden Euro Investitionen, stößt das Vorhaben plötzlich auf politischen Widerstand: Die Fraktionen von SPD und Die Linke sprechen sich gegen einen weiteren Ausbau der Wasserstraßen in Berlin aus. Sie riskieren damit, dass bislang getätigte Investitionen nutzlos versickern und beschädigt auch die Berliner Wirtschaft.**

Das Verkehrsprojekt 17 Deutsche Einheit (VDE 17) ist eines der Schlüsselprojekte der Infrastrukturentwicklung in Berlin, Brandenburg und Sachsen-Anhalt. Ziel des Projektes ist, eine wirtschaftliche Verbindung der Wasserstraßen im Osten zwischen Magdeburg und Berlin und der Wasserstraßen im Westen zwischen Hannover und Hamburg zu schaffen. „Dadurch erhielte Berlin und die Region einen direkten Zugang zu den Nordseehäfen und zu den Industriezentren im Westen“, erläutert Klaus-Günter Lichtfuß, Logistikleiter der Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft BEHALA. „Die Region Magdeburg und Berlin würden sich einen sicheren, wirtschaftlichen und umweltfreundlichen Verkehrsträger erschließen, mit ausreichenden Kapazitäten für die in den Seehäfen zu erwartenden Containermengen. Dies steht jetzt, nach immensen Anfangsinvestitionen, auf der Kippe.“

Lichtfuß' Sorgen sind begründet: Zwar wurden bis heute rund 2,3 Milliarden Euro in Schleusensanierungen und -neubauten und Ausbau der Wasserstraßen vergraben. Dennoch kann Berlin noch nicht von diesen Investitionen profitieren. Woran

**Kontakt:**

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53

presse-boeb@binnenhafen.de

www.binnenhafen.de/presse

es hapert? In Berlin selbst ist das System Wasserstraße noch nicht an die wirtschaftlichen Notwendigkeiten angepasst. Was fehlt, sind die Vertiefung der Fahrrinne für eine Befahrbarkeit bis 2,80 Meter Abladetiefe und eine Durchfahrthöhe von 5,25 Metern unter Brücken. „Diese Maßnahmen sind im VDE 17 beschlossene Sache“, so Stäblein. Die dafür notwendigen Kosten beziffert der Umweltpolitische Sprecher der SPD-Fraktion, Daniel Buchholz, auf rund 80 Millionen Euro bis zum Jahr 2015 – im Vergleich zum bislang verbauten Geld also eher wenig.

„Es wäre aberwitzig, nach so vielen Jahren und ausgegebenen Milliarden auf der Ziellinie kehrtzumachen“, so die Einschätzung von Karl Michael Probst, Geschäftsführer des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen. „Ein Stopp des Projekts hätte negative Auswirkungen auf die Berliner Wirtschaft und den LKW-Verkehr in der Hauptstadt. Abgesehen davon: Wie ein derartiger politischer Schlingerkurs in der Öffentlichkeit ankommt, kann jedermann derzeit an der Diskussion um das bayerische Nichtrauchergesetz trefflich verfolgen.“

Auch die BEHALA appelliert an die Entscheidungsträger, nun Kurs zu halten: „Der LKW-Verkehr steigt ständig und damit auch die Emissionen und die Beeinträchtigungen für die Bürger. Deshalb sind dringend alternative Verkehrskonzepte auf dem System Wasserstraße gefragt“, so Logistik-Chef Lichtfuß. „Die Entwicklung der BEHALA zu einem zentralen Güterverkehrszentrum und Innenstadt-Hub für alle Verkehrsträger hat Vorbildcharakter für andere Städte. Sollten die fest zugesagten Infrastrukturmaßnahmen wegfallen, führt dies zwangsläufig zu einer Verlagerung der Verkehre auf andere Verkehrsträger. Der Standortvorteil einer direkten Anbindung an die Seehäfen, die ihrerseits auf leistungsfähige Binnenhäfen angewiesen sind, wäre ebenfalls dahin.“