

**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

■ Verbandsarbeit auf den Punkt gebracht

Es wird eng im Hafen

Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB) veranstaltet gemeinsam mit dem Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V. ein gemeinsames Hafenforum auf der Messe CeMAT am 29. Mai 2008 in Hannover. Dr. Rolf Bender, Präsident des Bundesverbands Öffentlicher Binnenhäfen, nimmt Stellung zu drei zentralen Punkten der BÖB-Verbandsarbeit.

BÖB: Binnenschifffahrt und Logistik...

Rolf Bender: ...als integriertes System bieten die besten Chancen für eine nachhaltige Stärkung des Gütertransportes auf Flüssen und Kanälen.

Die Binnenwasserstraßen bieten – auch auf die Zukunft betrachtet – als einziger Verkehrsträger freie Kapazitäten. Gemeinsames Ziel der am System Wasserstraße Beteiligten, also Binnenhäfen, Spedition und Binnenschifffahrtsgewerbe, muss es sein, auf diese Potenziale aufmerksam zu machen. Darüber hinaus gilt es, attraktive, marktgerechte Angebote zu entwickeln, die geeignet sind, den Modal Split der Verkehrsträger zu Gunsten der Wasserstraße zu verändern. Eine wesentliche Rolle spielen meines Erachtens dabei die Speditionen, die heute leider nur zu 20 Prozent Veranlasser von Binnenschifftransporten sind, der Rest beruht immer noch auf Dienstleistungsverträgen mit der verladenden Wirtschaft. Als „Architekten des Transportes“ besteht die Aufgabe der Spediteure darin, durch intelligente Verknüpfung von Transport- und anderen logistischen Leistungen, wie zum Beispiel Umschlag oder Lagerung, Komplettangebote zu konzipieren, durch welche der eigentliche Transport auf dem Wasser eine Aufwertung erfährt.

BÖB: Hafen- und Stadtentwicklung...

Bender: ...stehen heute vielfach im Widerspruch zueinander.

Die öffentlichen Binnenhäfen – in kommunalem oder Landeseigentum – dienen der Ver- und Entsorgung der Städte, sind stadtnahe Standorte für Produktion und Logistik und haben einen entscheidenden Einfluss auf die Beschäftigung vor Ort. Ihre Existenz ist unverzichtbar, gerade vor dem Hintergrund, dass sie anders als Logistikzentren auf der „grünen Wiese“ das Alleinstellungsmerkmal der Trimodalität aufweisen, also sowohl an die Straße als auch an die Schiene und das Wasser angebunden sind. Allerdings geht vielfach der Trend in den Kommunen – im Gegensatz zum Beispiel zur Bundespolitik und teilweise auch zur Politik der Länder – dahin, als störend und umweltschädlich empfundene Hafeninfrastruktur rückzubauen und Flächen umzuwidmen für ein als „schöner“ empfundenes Wohnen und Arbeiten am Wasser. Dabei ist angesichts des dynamisch wachsenden Transportaufkommens schon jetzt klar: Die Übernahme zusätzlicher Transport- und Logistikaufgaben in der Zukunft erfordert die schnelle Weiterentwicklung der Infrastruktur und nicht deren Rückbau. Nach Berechnungen des BÖB werden bis 2025 zusätzlich 325 Hektar Fläche benötigt, davon allein 105 Hektar für den Containerumschlag.



Dr. Rolf Bender, Präsident des Bundesverbands Öffentlicher Binnenhäfen e.V., sieht eine gute Zukunft für das System Wasserstraße. (Bild: HGK)



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



BÖB: Binnenschifffahrt und Klimawandel...

Bender: ...tun sich nicht unbedingt weh.

Der Masterplan Güterverkehr und Logistik, den das Bundesverkehrsministerium zur Ressortabstimmung vorgelegt hat, stellt fest, dass über die zukünftige Integration des Binnenschiffs in die Logistik weiterer Forschungsbedarf bestehe, da „die Binnenschifffahrt am stärksten vom Klimawandel betroffen sei“. Auf Grund dieser Aussage könnte man schließen, dass die Zukunftsfähigkeit von Transporten über die Wasserstraße bei dem prognostizierten Klimawandel in Frage gestellt ist. Dabei ist gerade das Binnenschiff der Verkehrsträger, der das Klima wegen seiner guten CO₂-Bilanz am besten schützt. Nur 0,5 Prozent der CO₂-Emissionen in Europa ergeben sich aus den Leistungen des Verkehrsträgers Wasser. Die Ausweitung des Gütertransportes auf dem Wasser ist deshalb besonders wirksam, wenn es gilt, Schadstoffemissionen mit klimaverändernder Wirkung zu verhindern. Der Klimawandel stellt zwar einen Risikofaktor dar, der in zukünftige Konzepte der am System Wasserstraße Beteiligten einfließen muss, der aber keinesfalls Anlass sein sollte, die Zukunftsfähigkeit des Systems skeptisch zu sehen oder gar anzuzweifeln.

Die Binnenwasserstraßen bieten als einziger Verkehrsträger freie Kapazitäten. Als integriertes System können Binnenschifffahrt und Logistik den Gütertransport auf dem Wasser stärken.

(Bild: HGK)

Spitze beim Umweltschutz

Beim Umweltschutz steht das Binnenschiff an der Spitze aller Verkehrsträger: Je 100 Tonnenkilometer schluckt das Binnenschiff 1,3 Liter Diesel und spuckt gleichzeitig 3,34 Kilogramm CO₂ aus. Bei der Eisenbahn sind es 1,7 Liter Diesel und 4,81 Kilogramm CO₂, beim Lkw sogar 4,1 Liter Diesel und 16,4 Kilogramm CO₂.