

**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

■ Die Position

Intelligent investieren

Auszüge aus der Eröffnungsrede von Rainer Schäfer, Präsident des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB)

Bisher wurden die Prognosen, die bis 2025 eine Verdopplung der Güterverkehrsleistung vorhersagen, nicht revidiert. Grundsätzlich unterstützen wir deshalb die Pläne der Bundesregierung, mit einem entsprechenden Konjunktur(maßnahmen)-Paket die Grundlage für neues Wachstum zu schaffen. Dabei steht für den BÖB nicht die Förderung des Konsums im Vordergrund, sondern nachhaltige Investitionen in die Infrastruktur. Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind ein wesentlicher Beitrag zur Sicherung unserer Mobilität und damit des Wohlstandes, der auf einem arbeitsteiligen Wirtschaften begründet ist. Hier nimmt die Bundesregierung als Exportweltmeister und Transitland eine besondere Stellung ein. Es ist jedoch auffällig, dass bei der Verteilung der Mittel erneut der Verkehrsträger mit den höchsten Kapazitätsreserven und nachweislich mit der höchsten ökologischen Effizienz, die Wasserstraße – ich provoziere – zu kurz kommt.

Es ist mehr als anzuerkennen, dass das Niveau von 780 Millionen (plus Maut-einnahmen von 2009 bis 2012 in Höhe von 130 Millionen) einen historischen Höchststand bedeutet. Allerdings fließen die Gelder in starkem Maße auch in die seewärtigen Zufahrten der Seehäfen, wovon das Wasserstraßennetz nicht profitiert. Ein System ist immer so stark wie seine schwächste Stelle! Zu lange waren die Planer im Bereich der Bundeswasserstraßen politisch behindert. Wenn jetzt ein Bundeshafenkonzept entwickelt wird, das auch den Bedarf an Infrastrukturinvestitionen festschreibt und darüber hinaus sichert, dass die Mittel in die Infrastruktur – gerade der Bundeswasserstraßen – langfristig verstetigt werden, dann kann das Konzept einen wesentlichen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung des Systems leisten. Darauf werden wir achten, daran werden wir das Konzept messen. Dieses Ziel darf auch durch die aktuelle Ausgabenpolitik und die selbst verordnete Schuldenbremse nicht in Frage gestellt werden!

Ressourceneffizienz

Ein weiterer wesentlicher Aspekt der zukünftigen Infrastrukturpolitik liegt in der intelligenten Vernetzung der Systeme. Bereits im Bundesverkehrswegeplan 2003 war inhaltlich die Rolle der Binnenhäfen als Schnittstellen des Verkehrs thematisiert. Bis heute ist es uns gelungen, diese Rolle der Binnenhäfen als moderne Standorte der Logistik verstärkt in das Bewusstsein von Politik und Wirtschaft zu verankern und auf den Effizienzaspekt hinzuweisen. Über 2.000 Unternehmen in den einzelnen Städten mit über 235.000 Beschäftigten wählen die Binnenhäfen als die Standorte nachhaltiger Logistikangebote und gestalten sie selbst mit. Gerade unter dem Aspekt der Ressourceneffizienz kommt den Standorten in Zukunft eine größere Wertigkeit zu, weil sie zentral, multimodal angeschlossen und kostengünstig arbeiten.



Rainer Schäfer, Präsident des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (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



Bild: Hans Wilhelm Dünner

Unsere Aufgabe ist es, dies noch stärker zu vermarkten, damit – und dies im wahrsten Sinn des Wortes – die Chancen nicht durch anderweitige Nutzungen verbaut werden. Die Zukunft des Standorts Deutschland und die Umweltbilanz des Verkehrs werden maßgeblich durch den intelligenten Verbund der Verkehrsträger Wasserstraße, Schiene und Straße beeinflusst. Wesentliche Schnittstellen zwischen diesen Verkehrsträgern sind die Binnenhäfen. Daher sind auch die Landverkehrsträger in das Konzept einzubinden. Um stärker gehört zu werden, wollen wir auf die Leistungen der Binnenhäfen aufmerksam machen, die sich nicht nur in der Partnerschaft mit anderen Unternehmen und Verbänden, zum Beispiel dem BDB, im System Wasserstraße erschöpfen. Die Partnerschaften erstrecken sich über alle Verkehrsträger, gerade im Bereich des Eisenbahngüterverkehrs sind unsere Mitgliedsunternehmen stark engagiert.

Die Zusammenarbeit mit den Verbänden der Landverkehrsträger VDV und DSLV hat bereits zu verschiedenen Fragestellungen gut funktioniert. Deshalb sehe ich ein Bundeshafenkonzept auch weniger als ein Wasserstraßenkonzept, sondern als ein Standortkonzept, welches unterstützend wirkt, wenn es um die Entwicklung der Häfen geht. Hier sind beide, Binnen- und Seehäfen gemeint. Das Hafenkonzept muss ein umfassendes Konzept sein, welches die See- und Binnenhäfen über die logistischen Korridore, vordringlich über die Wasserstraßen und Schienenwege, abbildet. Dabei sollten die umfangreichen privaten Eisenbahninfrastrukturen mit einbezogen werden. Denn all dieser Netze bedienen wir uns, um die Standorte optimal anzubinden und zu entwickeln. Das ist schon heute ein Alleinstellungsmerkmal, welches wir noch viel stärker darstellen wollen. In diesem Zusammenhang besteht auch die Notwendigkeit, den Betreibern der Hafenstandorte, die mittlerweile öffentliche Eisenbahninfrastruktur vorhalten, eine zusätzliche Förderung für diese Infrastruktur zukommen zu lassen.

Wenn Deutschland weiterhin Exportweltmeister bleiben soll, müssen aber auch so wichtige Exportregionen wie Bayern, Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und NRW über ihre Seehäfen, die Häfen Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam, optimal angebunden werden. Ebenso bedeutend ist aus Sicht des BÖB auch die Förderung der kontinental orientierten Standorte. Ein Konzept, welches über das nächste Jahrzehnt Bestand haben soll, darf keine Abgrenzungen vornehmen, sondern muss verbindend wirken.“