

**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: Claudia Conde

■ Das Nationale Hafenkonzept soll See- und Binnenhäfen besser vernetzen

Neue Partnerschaft

Neben der aktuellen Konjunkturkrise stand auf dem Parlamentarischen Abend des BÖB das kurz vor der Veröffentlichung stehende Nationale Hafenkonzept der Bundesregierung im Zentrum der Debatte. Die Diskutanten nutzten die Gelegenheit, die Forderungen der Binnenhäfen an das Konzept zu bekräftigen, und waren sich einig: Ein Nationales Hafenkonzept bietet große Chancen – wenn es allen Beteiligten Rechnung trägt und gleichermaßen die Binnenhäfen wie die Seehäfen stärkt.

Wenngleich die Inhalte des Nationalen Hafenkonzeptes am 10. Februar noch gar nicht bekannt waren, gab es für die Binnenhäfen doch schon einen großen Erfolg zu feiern: „Noch vor wenigen Jahren wäre ein Nationales Hafenkonzept automatisch ein Nationales Seehafenkonzept gewesen“, sagte BÖB-Präsident Rainer Schäfer. „Inzwischen aber ist es uns Binnenhäfen gelungen, unsere Bedeutung für die deutsche Wirtschaft auch auf bundespolitischer Ebene zu hinterlegen.“

Das Nationale Hafenkonzept ist eine Konsequenz aus dem Masterplan Güterverkehr und Logistik, den Verkehrsminister Tiefensee bereits vorgelegt hat. Bereits dort wird das Ziel formuliert, mehr Verkehr auf Schiene und Binnenwasserstraße zu verlagern. Kombinierte Verkehre sollen gezielt gefördert werden. Was aber im Masterplan noch auf einer abstrakten Ebene stattfindet, soll das Hafenkonzept konkretisieren.

Die Binnenhäfen setzen große Hoffnungen in das Konzept, die Rainer Schäfer auf den Punkt brachte: „Es gibt derzeit eine Vielzahl von staatlichen Hafen- und Verkehrskonzepten, teilweise mit unterschiedlichem Verwirklichungsgrad, unterschiedlicher Stoßrichtung und Wirkungsbereichen. Das Nationale Hafenkonzept bietet



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

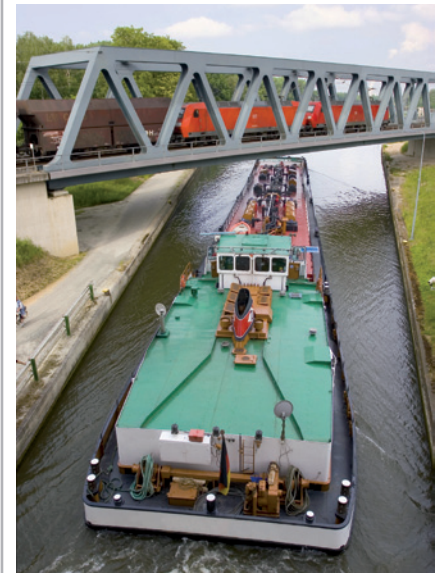
nun die Chance für ein Gesamtkonzept, das alle Beteiligten auf ein gemeinsames Ziel einschwört – die Verlagerung von Sendungsströmen auf umweltfreundliche Verkehrsträger unter Nutzung der Trimodalität der Häfen.“

Das Beste aus den bisherigen Konzepten

Daher sollte nach Ansicht des BÖB das nationale Verkehrskonzept das Beste aus den bereits existierenden Konzepten in sich vereinen und harmonisieren. Zu diesen zählen das KV-Leitszenario für den Schienenverkehr, der Masterplan Hinterlandverkehr der Deutsche Bahn AG, aber auch Konzepte auf Landesebene wie das Wasserstraßen- und Hafenkonzept NRW und das niedersächsische Hafenkonzept.

Eine Forderung war auf dem Parlamentarischen Abend immer wieder zu hören: Die Binnenhäfen dürften im Hafenkonzept nicht gegenüber den Seehäfen benachteiligt werden. BÖB-Präsident Rainer Schäfer sagt dazu: „Ich erwarte keinen eindimensionalen Fokus nur auf die deutschen Seehafenstandorte mit ihrem Hinterland, sondern eine Bestandsaufnahme aus See- und Binnenhäfen.“ Dazu gehörten laut Schäfer auch die ZARA-Häfen Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam. Ziel des Konzeptes solle es sein, das logistische Netzwerk aus See- und Binnenhäfen in Verbindung mit den Landverkehrsträgern Schiene und Straße in Gänze zu betrachten.

Auch warnte Schäfer davor, die Binnenhäfen auf ihre Hinterlandfunktion für die Seehäfen zu reduzieren. „Die Binnenhäfen sind wichtige Knotenpunkte im innerdeutschen und ebenso im innereuropäischen Güterverkehr.“ Großes Potenzial haben dabei die Donau als Wasserstraßenanbindung Richtung Südosten, die Oberelbe als Verbindung nach Tschechien sowie die Kanalnetzanbindung nach Polen. Auch diese Entwicklungspotenziale habe das Hafenkonzept zu berücksichtigen.



Das Nationale Hafenkonzept soll See- und Binnenhäfen sowie deren Verbindung mit den Landverkehrsträgern Straße und Schiene betrachten. (Bild: DB AG/Bartolomiej Banaszak)