



## Pressemitteilung

---

### **Binnenhäfen fordern Schutz für Hafenstandorte und integrierten Ansatz für den Güterverkehr**

Berlin, 19.10.2017 (BÖB) – Die Rolle der Binnenhäfen in der Stadt der Zukunft war das tragende Thema der Jahrestagung des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) am 17. Oktober 2017 in Karlsruhe. Binnenhäfen sind in ihrer bedeutenden Funktion als Umschlagspunkte des Güterverkehrs und als Zentren für Industrie, Gewerbe und Handel unverzichtbar. Gleichzeitig suchen Städte nach Räumen für Wohnen und Dienstleistungen und nehmen dabei auch Häfen und ihr Umfeld ins Visier. Nicht immer sind alle gegenseitigen Interessen und Ansprüche einfach auszugleichen.

Rainer Schäfer, Präsident des BÖB, machte in seiner Eingangsrede deutlich: „Wir werden uns immer wieder auf allen Ebenen der Politik für faire Rahmenbedingungen in den Binnenhäfen einsetzen. Die Balance muss wieder hergestellt werden und wo nötig die Häfen den Schutz und Vorrang bekommen, den sie für ihre Funktion benötigen. Dazu gehören auch Perspektiven für eine nachhaltige Entwicklung der alternativen Verkehrsträger und damit Fairplay im Gütertransport.“

Aus der Erfahrung der letzten Zeit formulierte Schäfer die Forderung an Bund, Länder und Kommunen: „Die Bundesregierung sollte in der kommenden Legislaturperiode einen ‚Entwicklungsplan Alternative‘ Verkehrsträger“ verabschieden. Es macht keinen Sinn, Masterpläne für Schienengüterverkehr und Binnenschifffahrt nebeneinander zu fahren und am Ende realisieren zu müssen, dass sich beide Verkehrsträger im Güterverkehr gegenseitig die Gütermengen wegnehmen. Wir wünschen uns einen ernsten, gut überlegten und integrierten Ansatz für die alternativen Verkehrsträger im Güterverkehr inklusive ihrer Knotenpunkte.“

Besondere Sorgen machen den Binnenhäfen die zunehmenden Nutzungskonflikte in den Städten zwischen Häfen und herannahender Wohn- und Bürobauung. Beispielhaft wurde die Neuregelung zu den urbanen Gebieten genannt, die als Bedrohung, insbesondere für innerstädtische Hafengebiete, verstanden wird. Rainer Schäfer betonte in diesem Zusammenhang: „Wir brauchen eine planerische Absicherung für die Häfen auf Länderebene durch homogene und abgestimmte Landeshafengesetze, die die vielfältigen Herausforderungen abdeckt. Wir streben durch einen Grundkonsens mit unseren Kommunen einen entscheidenden Schritt an. Der BÖB kann sich daher ein mit dem Deutschen Städtetag gemeinsam erarbeitetes „Leitbild für Hafen und Stadt“ als Lösungsansatz vorstellen.“

---

BÖB Präsident Rainer Schäfer würdigte auch das vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in Auftrag gegebene und veröffentlichte Gutachten zur Verlagerung von Gütertransporten auf das Binnenschiff im Rheinkorridor. Die vorgeschlagenen Maßnahmen stimmen mit der Erfahrung der Binnenhäfen überein. So sehen auch die Binnenhäfen in der Sicherung und Weiterentwicklung bestehender Hafensareale und deren hafenauffinen Nutzungen sowie der Verkehrsverbindungen von und zu den Häfen entscheidende Ansatzpunkte. Die Häfen unterstützen die Forderung, keine weiteren Eingriffe in die vorhandene Infra- und Suprastruktur aufgrund städtebaulicher Entwicklungskonzepte im Rheinkorridor zuzulassen.

Genauso werten die Binnenhäfen die Digitalisierung der Binnenschifffahrt und strategische Allianzen als Chance, die Stärkung des Verkehrsträgers „Wasserstraße“ mit all seinen Akteuren im Rheinkorridor zu erreichen.

In einer spannenden Podiumsdiskussion mit Experten aus Logistik und Häfen, der Wissenschaft und Industrie wurde neben der Frage, wie sich Häfen an ihren Standorten weiterentwickeln können, auch über grundsätzliche Fragen der Verkehrs- und Wirtschaftspolitik gesprochen.

Jürgen Vogel, stellv. Hauptgeschäftsführer der IHK Pfalz, betonte, dass es eines grundsätzlich neuen und klareren Ansatzes zur Ausweisung und Sicherung von Flächen für Industrie, Logistik und Häfen bedarf. Für das Land Rheinland-Pfalz mahnte Vogel daher ein Logistikflächensicherungskonzept an.

Andreas Kempf, Managing Director bei Contargo Network Service, hob auf die altbekannten Ziele der Verkehrspolitik ab. Das Ziel, den Anteil der Binnenschifffahrt am Modal Split zu erhöhen, wird schon seit vielen Jahren immer wieder verfehlt. Die Politik ist gefordert, endlich tätig zu werden. Kempf sieht allerdings auch die Binnenschifffahrt in der Verantwortung, mehr zu tun.

Prof. Jan Ninnemann, Präsident der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (DVWG), betonte, in den kommenden Jahren der Verkehrspolitik die Wirtschaftlichkeit der Binnenschifffahrt nicht aus dem Auge zu verlieren. Ninnemann mahnte hierzu die Digitalisierung der Schifffahrt und die Unterstützung für kleinere modulare Schiffe ähnlich wie in Belgien an.

Abschließend zog Joachim Zimmermann, Geschäftsführer der bayernhafen Gruppe und Mitglied des BÖB Präsidiums, Bilanz: „Das verkehrspolitische Ziel der Verlagerung von Gütern von der Straße auf die alternativen Verkehrsträger muss wieder in den Vordergrund rücken. Dafür braucht es einen integrierten Ansatz über alle Verkehrsträger. Die Binnenhäfen stehen bereit, diesen Ansatz als Organisatoren des Güterverkehrs und als Standortarchitekten mitzugestalten.“

---

**Ihr Ansprechpartner für Rückfragen:**

**Melanie Wollert**

Öffentlichkeitsarbeit

Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e. V. (BÖB)

Leipziger Platz 8, 10117 Berlin

Tel.: 030 39884362

Fax: 030 39840080

Mail: [presse-boeb@binnenhafen.de](mailto:presse-boeb@binnenhafen.de)

**Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e. V.**

*Die Sicherung einer nachhaltigen Mobilität ist eine wesentliche Voraussetzung für Wirtschaftswachstum und Beschäftigung. Güterverkehr und Logistik gewährleisten die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft und den Wohlstand der Menschen. Die Zukunft des Standorts Deutschland und die Umweltbilanz des Verkehrs werden maßgeblich beeinflusst durch den intelligenten Verbund der Verkehrsträger Wasserstraße, Schiene und Straße. Wesentliche Schnittstellen zwischen diesen Verkehrsträgern sind die Binnenhäfen. Binnenhäfen entwickeln und betreiben leistungsfähige Verkehrs- und Logistikinfrastruktur. Sie sind ideale Standorte für Industrie-, Handels- und Dienstleistungsunternehmen. Das Angebot der Häfen reicht von der Bereitstellung hochwertiger Flächen und Immobilien über den Betrieb von Umschlaganlagen bis zur Organisation effizienter Logistikketten. Über 100 Häfen in Deutschland bilden das Rückgrat des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) mit Sitz in Berlin. Der BÖB ist Mitglied im Europäischen Verband der Binnenhäfen (EVB). Vor Ort ist der BÖB mit regionalen Arbeitsgemeinschaften in allen wichtigen deutschen Wirtschaftsräumen vertreten. Spezielle Fachthemen werden in überregionalen Ausschüssen behandelt. Der BÖB ist kompetenter Ansprechpartner für die Politik auf Kommunal-, Landes- und Bundesebene und kooperiert mit bedeutenden Wirtschaftsverbänden. Er bringt auf diesem Weg die Belange seiner Mitgliedsunternehmen in den politischen Meinungsbildungsprozess ein. Der BÖB erfüllt Aufgaben und verfolgt Ziele in folgenden Bereichen: Politik, Öffentlichkeit, Institutionen, Mitgliedsunternehmen*

**Die Parlamentarische Gruppe Binnenschifffahrt**

*Die Parlamentarische Gruppe Binnenschifffahrt (PG BiSchi) hat sich im Mai 1996 gegründet. Seitdem hat sie sich in jeder Wahlperiode neu mit dem Ziel konstituiert, der Binnenschifffahrt mehr Gehör im parlamentarischen Raum zu verschaffen. Jede im Bundestag vertretene Fraktion hat eine Sprecherin oder einen Sprecher in die PG BiSchi entsandt. Eine einheitliche Position gibt daher jedem Thema deutlich mehr Gewicht, als wenn sich einzelne Abgeordnete für etwas einsetzen. In dieser Wahlperiode sind 85 Abgeordnete des Deutschen Bundestags Mitglied in der PG BiSchi.*

*Die obersten Ziele sind die Förderung der Binnenschifffahrt und der Binnenhäfen, damit mehr Gütern von der Straße auf die Wasserstraße verlagert werden. In dieser Wahlperiode hat sich die Parlamentarische Gruppe intensiv mit verschiedenen Themen, wie den immer drängenderen Problemen an unserer wasserbaulichen Infrastruktur oder die Reform der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes beschäftigt. Diese Themen haben die PG BiSchi bereits über mehrere Wahlperioden begleitet. Andere Fragestellungen, etwa zum Bundesverkehrswegeplan 2030, zu Schiffsemissionen, zur nicht zufriedenstellenden Situation bei der Schiffszulassungsstelle ZSUK, zur weißen und bunten Flotte, oder der Novellierung der Bundesgebühren im Bereich der Binnenschifffahrt, wurden in den letzten drei Jahren immer präsenter.*