



■ Rainer Schäfer zum Nationalen Hafenkonzept

Sehen, erkennen, verstehen – Trimodalität als Alleinstellungsmerkmal

Es gibt viele politische Konzepte – manche bleiben auf dem Papier stecken, andere werden von der Realität überholt, wieder andere sind nicht finanzierbar und bleiben Projekte. Damit es dem Nationalen Hafenkonzept des Bundes nicht so ergeht, hat sich der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen frühzeitig intensiv in die Erarbeitung eingebracht – gilt es doch, Politik und Öffentlichkeit für die Interessen der Binnenhäfen zu gewinnen. Doch das ist gar nicht so einfach. Oder denken Sie beim Stichwort Hafen sofort an die Städte Braunschweig, Dresden, Mannheim, Neuss oder Regensburg? Nein? Dann haben meine Kollegen im Präsidium noch viel zu tun, denn sie vertreten genau diese Städte. Fragen Sie jedoch Touristen nach den Wahrzeichen von Hamburg, nennen 90 Prozent den Hafen.

Erstmals wird vom Ministerium der ernsthafte Versuch unternommen, See- und Binnenhäfen als wichtige Standortfaktoren für die deutsche Verkehrs- und Wirtschaftspolitik gemeinsam darzustellen. Die Beteiligung des BÖB an der Erarbeitung des Konzeptes zahlt sich aus, wichtige Positionen wurden definiert: 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.

Allerdings ist ein wesentliches Merkmal der Binnenhäfen, ja ein Alleinstellungsmerkmal, die Trimodalität der Binnenhäfen, noch nicht wirklich erfasst. Mit der Feststellung, dass es sich hier um die Verknüpfung der drei Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße handelt ist es nicht getan – Trimodalität muss gelebt werden. Es geht um die Organisation ganzer Logistikketten sowie die Verknüpfung über entsprechende Schnittstellen. Das erfordert

logistische Kompetenz und die Bereitschaft, neue Wege zu gehen. Und es verlangt, Widerstände abzubauen. Wer Lkw, Bahn und Schiff als Gegner versteht, verschenkt erhebliche Potenziale, denn gerade Bahn und Schiff weisen wesentliche Überschneidungen auf. Wirkliche Chancen für die Vernetzung der Systeme entstehen erst, wenn eine übergreifende Potenzialbetrachtung der über die See- und Binnenhäfen entwickelten Schienenverkehrsleistungen erfolgt. Neben dem bundeseigenen Schienennetz steht mit der Öffnung privater Infrastrukturen ein System zur Verfügung, das volkswirtschaftlich noch nicht richtig bewertet wird. Gerade über dieses Netz kann in Zukunft die Entlastung belasteter Trassen ebenso erreicht werden, wie mehr Wettbewerb auf der Schiene durch neutrale Bahnhöfe. Deshalb unterstreicht der BÖB die Forderung nach einer adäquaten Instandhaltungsverpflichtung des Bundes für die gesamte öffentliche Schieneninfrastruktur.

Die beiden Verbände BÖB und ZDS (Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe) sehen sich durch den Masterplan Güterverkehr und Logistik



BÖB-Präsident Rainer Schäfer

und das aktuell vorgelegte Nationale Hafenkonzept bestätigt, die Idee der stärkeren Vernetzung von See- und Binnenhäfen auch organisatorisch konsequent voranzutreiben. Es wurde vereinbart, eine intermodale Logistikkonzeption für See- und Binnenhäfen zur Umsetzung zu bringen. Die Verbände organisieren hierzu eine Projektgruppe, die konkrete unternehmerische Konzepte zur Netzwerkbildung erarbeitet und daraus gemeinsame politische Anforderungen entwickelt. Die Umsetzung des Hafenkonzeptes wird so nicht nur begleitet, sondern stützt die Forderung der Politik, neue Konzepte im System Wasserstraße zu entwickeln.