

Parlamentarischer Abend „Priorität für Häfen und Logistik“:

Dreeke: Hängepartie bei Infrastrukturausbau beenden

Berlin, 4. Juni 2014 – „Der Erfolg unseres Hafen- und Logistikstandortes ist kein Selbstläufer. Die Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen brauchen jetzt Top-Priorität bei der Zuweisung von Investitionsmitteln. Der neue Bundesverkehrswegeplan muss die Umsetzung bringen“, appellierte **Frank Dreeke**, Präsidiumsmitglied des Deutschen Verkehrsforums (DVF) und Vorsitzender des Vorstands BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG, beim Parlamentarischen Abend des DVF an die Bundespolitik. Außerdem müsse die „Hängepartie“ bei den Fahrrinnenanpassungen von Elbe und Weser ein Ende haben. Die jahrelange Verzögerung sei mit den Anforderungen an einen weltweit führenden Hafenstandort nicht vereinbar. Im Hinblick auf die politische Zielsetzung, mehr Gütertransport auf die Schiene und das Binnenschiff zu verlagern, forderte Dreeke den Bund auf, konsequenter die Voraussetzungen dafür zu schaffen: „Bei der Wasserstraße reichen die Mittel kaum für den Erhalt des Bestandsnetzes. 30 Prozent der Schleusen sind über 100 Jahre alt. Wir brauchen einen verbindlichen Sanierungsplan mit verlässlichen Finanzierungszusagen“.

„Sowohl in der Vergangenheit als auch aktuell haben die Verkehrsinfrastrukturprojekte im Norden hohe Priorität“, erklärte dazu **Eckhardt Rehberg** **MdB**, Berichterstatter für den Einzelplan Verkehr im Haushaltsausschuss und Maritimer Beauftragter der CDU/CSU-Bundestagsfraktion im Deutschen Bundestag. „So unterstützen wir mit dem Sonderprogramm Seehafenhinterlandverkehr II mit einem Volumen von 300 Millionen Euro zahlreiche Maßnahmen mit kapazitätserhöhender Wirkung im Schienennetz.“ Wert legte Rehberg aber auch auf die effiziente Verwendung der Investitionsmittel: „Von der im Koalitionsvertrag verankerten Überjährigkeit erhoffe ich mir eine Erhöhung der Effizienz und Planbarkeit der Verkehrsinfrastrukturinvestitionen.“ Notwendig sei auch mehr Kostentransparenz, damit Politik und Öffentlichkeit die Gesamtkosten für Verkehrsinfrastrukturprojekte zuverlässiger abschätzen könnten. Schon heute würden Planungs- und Prozesskosten sowie Ausgleichsleistungen wie Lärm- und Umweltschutzmaßnahmen mehr als 30 Prozent der Aufwendungen für Bauprojekte ausmachen.

Das **Deutsche Verkehrsforum** ist die einzige verkehrsträgerübergreifende Wirtschaftsvereinigung in Europa. Unsere rund 170 Mitgliedsunternehmen wollen die Verkehrsbedingungen verbessern sowie die Mobilität in Deutschland und Europa sichern.

Klare Worte zum Thema Priorisierung fand die Sprecherin der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt **Dr. Valerie Wilms MdB**: Die Gesellschaft könne es sich nicht mehr leisten, überall von lokalen Interessen geleitete Projekte neu zu beginnen: „Mobilität und Transport funktionieren nur mit Verkehrswegen, die sorgfältig gepflegt werden. Darum muss sich Politik kümmern und die richtigen Entscheidungen durch sinnvolle Priorisierung der Aufgaben treffen. Dringend nötig ist ein Gesamtkonzept, bei dem endlich die Netzwirkung der Verkehrswege im Vordergrund steht und die Interessen unserer nachfolgenden Generationen auf Erhalt der Umwelt gleichrangig berücksichtigt werden.“

Auch für **Kirsten Lühmann MdB**, verkehrspolitische Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion, spielt die Akzeptanz von Verkehr und Logistik eine entscheidende Rolle: „Wir legen besonderen Wert auf die sinnvolle Vernetzung der Verkehrswege Straße, Bahn, Wasser und Luft. Die notwendige Akzeptanz der Menschen für den Wachstumsmotor Logistik werden wir nur durch rechtzeitige Bürgerbeteiligung auf Augenhöhe und intensiven Nachteilsausgleich z.B. beim Thema Verkehrslärm erreichen.“

Ähnlich argumentierte **Christian Marnetté**, Mitglied der Geschäftsleitung Sales & Marketing KÜHNE & NAGEL (AG & Co.) KG: „Politik und Wirtschaft müssen noch viel besser kommunizieren und die Bürger offensiver über die Wichtigkeit und die positiven Effekte von Infrastrukturprojekten aufklären, um mehr Akzeptanz zu erreichen. Dazu müssen wir auch mehr über die positiven Auswirkungen der Logistik für den Standort Deutschland berichten.“ Wichtig sei, die Bevölkerung über die Folgen maroder Verkehrswege aufzuklären. Bei schlechten Verkehrswegen wählt sich die globale Logistik alternative Routen – die Konsequenz für Deutschland wäre der endgültige Verlust von Verkehren und damit auch der Wertschöpfung.

Auch Lühmann trat für die Stärkung des Logistikstandorts Deutschland ein und betonte die besondere Rolle der Seehäfen: „Wir wollen die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen stärken. Hierzu gehört die Weiterentwicklung des Nationale Hafenkonzept unter Berücksichtigung des Bundesverkehrswegeplans 2015 und die Beseitigung der Engpässe bei der land- und seeseitigen Anbindung deutscher See- und Binnenhäfen.“

Hinsichtlich der Priorisierung im Rahmen der aktuellen Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung gab **Rainer Schäfer**, Geschäftsführer Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG, zu bedenken: „Eine Priorisierung auf wenige große Standorte birgt das Risiko, nicht mehr auskömmlich in der Fläche präsent zu sein. Aber genau diese weit gestreute trimodale Kapazität ist ein Standortvorteil Deutschlands, der nicht wegen Haushaltsproblemen aufgegeben werden darf. Die deutschen Binnenhäfen sind Kerninfrastrukturen, deren Bedeutung für integrierte Logistikketten weiter zunimmt. Deutschland im Zentrum Europas muss für den Güterverkehr der Zukunft vermehrt auf multimodale Verkehrsknoten setzen.“