



Das BÖB-Interview

August 2012

Aus den Augen, aus dem Sinn? Infrastruktur für Wasserstraße und Binnenhäfen

Im Gespräch: Prof. Klaus-Dieter Scheurle,
Parlamentarischer Staatssekretär im Verkehrsministerium,
und BÖB-Präsident Rainer Schäfer

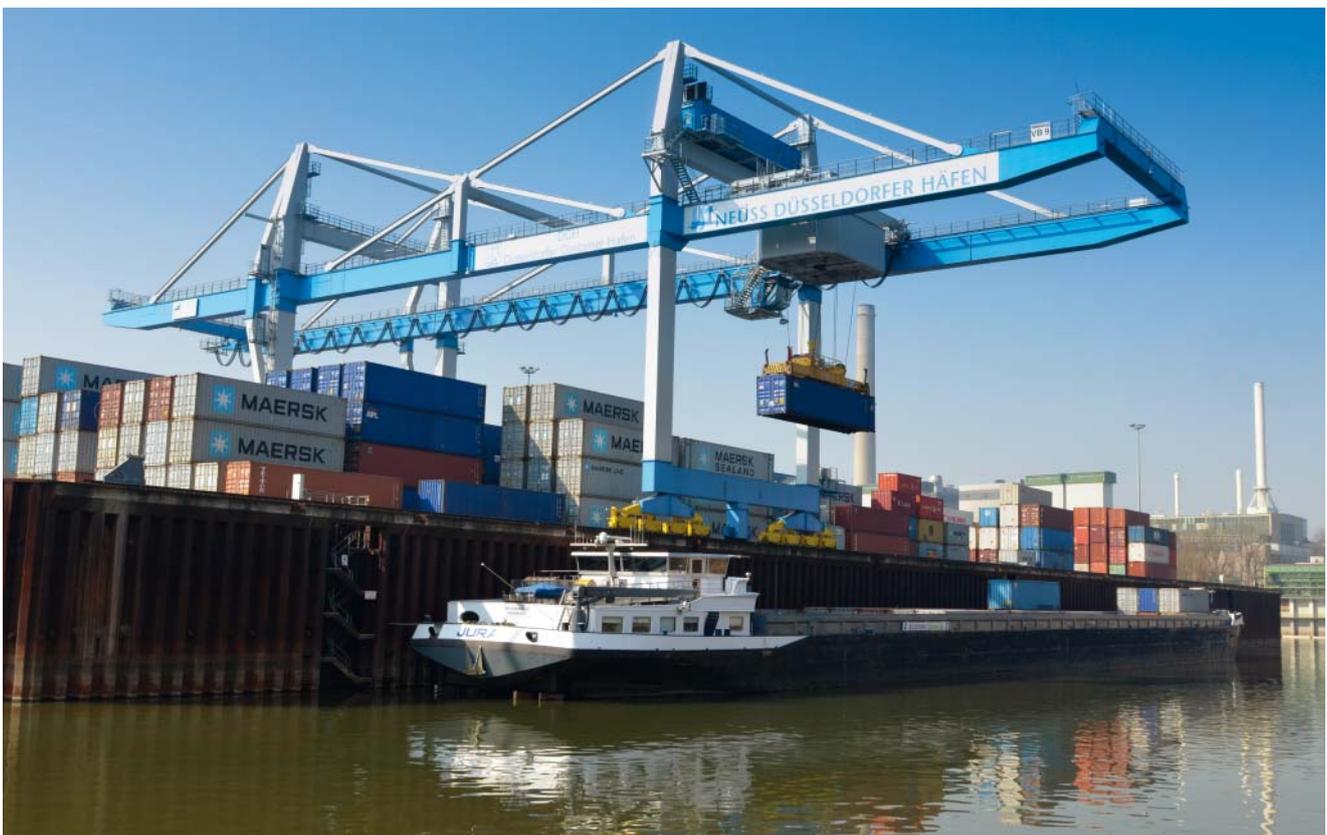


Bild: Neuss-Düsseldorfer Häfen

Verkehrspolitik ist zu großen Teilen Infrastrukturpolitik – und damit abhängig von vielen verschiedenen Faktoren politischer und wirtschaftlicher Art. Für Binnenhäfen ist eine kluge Infrastrukturpolitik in mehrfacher Hinsicht existentiell: Als Häfen benötigen sie zwingend gut ausgebaute und erhaltene Wasserstraßen. Als multimodale Logistikknoten sind sie aber ebenso angewiesen auf eine funktionierende Schienen- und Straßen-

anbindung. Über die Herausforderungen und Chancen der Verkehrsinfrastrukturpolitik diskutiert BÖB-Präsident Rainer Schäfer mit Prof. Klaus-Dieter Scheurle, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS). Zu seinen Zuständigkeiten im Ministerium zählen unter anderem die Eisenbahnpolitik, Wasserstraßen, Schifffahrt und der Straßenverkehr.



Unter welchen Vorzeichen wird derzeit Verkehrsinfrastrukturpolitik gemacht?

Prof. Scheurle: Wir haben hohe Anforderungen aus der Wirtschaft. Mit eigenen Untersuchungen haben wir für den Zeitraum 2004 bis 2025 ein Verkehrswachstum von 70 Prozent prognostiziert. Mit dem Verkehrswegeplan 2015 werden wir diese Prognosen bis 2030 fortschreiben und entsprechend darauf reagieren müssen. Parallel zu stetig zunehmendem Verkehrsmengen kommen andere wichtige Aspekte ins Spiel: Neue Anforderungen im Bereich der Energie, bei der Klimapolitik oder dem Lärmschutz. Und dann kommt dazu als dritte Spitze des Kräfte dreiecks natürlich die Notwendigkeit einer soliden Haushaltsführung. Diese unterschiedlichen Herausforderungen beißen sich häufig. Zudem stehen wir vor einer Situation, in der – Stichwort Konjunkturpakete – sehr viel Geld in den Neubau gesteckt wurde, während der Erhalt der Infrastruktur stiefmütterlich behandelt wurde. Nun müssen wir diese Aufgabe dringend angehen, sind aber



Prof. Klaus-Dieter Scheurle, Staatssekretär im BMVBS

Bild: Bundesregierung/Bernd Kühler

auch angesichts der neuen Lärmschutzanforderungen eigentlich chronisch unterfinanziert.

„Dass Sie aus der Kundenperspektive bei der WSV-Reform Bedenken haben, ist klar. Doch die Stärkung der Dienstleistungsqualität der WSV ist genau das Markenzeichen der Reform.“

Prof. Klaus-Dieter Scheurle

Wie geht Ihr Ministerium diese unterschiedlichen, teils widersprüchlichen Herausforderungen an?

Prof. Scheurle: Wir setzen unseren Schwerpunkt nun ganz klar auf die Erhaltung der Infrastruktur: Von den 21,8 Milliarden Euro, die von 2011 bis 2015 für die Verkehrsinfrastruktur, also für Schiene, Straße und Wasserstraße, vorgesehen sind, werden zwei Drittel in den Erhalt und nur ein Drittel in den Aus- und Neubau gehen. Bei den Mitteln für den Erhalt müssen wir natürlich trotzdem ganz genau hinsehen, wo das Geld am dringendsten benötigt wird. Denn zusammen mit rund 1,5 Milliarden Euro aus EU-Mitteln haben wir 16,5 Milliarden Euro für die Sanierung und erhaltende Maßnahmen für 2011 bis 2015 zur Verfügung – realistisch bräuchten

wir allerdings 20 Milliarden. Wir müssen also priorisieren. Eine solche Priorisierung haben wir bei der Wasserstraße mit einem Kernnetz bereits durchexerziert. Bei der Straße werden wir es ebenso tun.

Schäfer: Diese Notwendigkeit besteht auf jeden Fall. Nur wenn wir Prioritäten setzen, werden wir bei begrenzten Mitteln den größten Effekt erzielen. Die Priorisierung muss nach objektiven Kriterien erfolgen und zukunftsorientiert sein. Ich gebe Ihnen auch absolut Recht, dass wir den über lange Jahre aufgebauten Erhaltungsrückstau dringend auflösen müssen. Wir verzehren aktuell unsere Infrastruktur. Für uns als Binnenhäfen ist der Erhalt der Infrastruktur besonders wichtig, wir sind als multimodale Drehscheiben schließlich äußerst infrastrukturlastig. Deshalb haben wir uns bei der Erstellung des Nationalen Hafenkonzepts und beim Aktionsplan Güterverkehr und Logistik stark eingebracht. Dabei waren wir oft sehr kritisch, die aktuelle Fassung der Karte für das Kernnetz ist aus unserer Sicht eine Verbesserung zur vorherigen.



Rainer Schäfer

Bild: BÖB

Das Ministerium hört also auf die Stimme der Binnenhäfen?

Prof. Scheurle: Natürlich – es ist eine gute Tradition in unserem Haus, dass wir mit der Wirtschaft zusammenarbeiten und ihr immer wieder ein Forum für den Dialog bieten.

Schäfer: Das sehe ich genauso. Wir sind beim Thema Infrastruktur ständig im Gespräch. Natürlich ist eine Prioritätensetzung nicht immer einfach, auch für uns nicht, denn es ist klar, dass es nicht nur Gewinner geben kann. So viel Geld ist schlicht und ergreifend nicht da. Uns ist deshalb wichtig, dass der Fokus auf der intelligenten Entwicklung von Infrastruktur liegt. Dabei spielen die Binnenhäfen als Schnittstellen für verschiedene Verkehrsträger eine immens wichtige Rolle. Und es ist wichtig, dass schnell Geld in die Hand genommen wird, um die schlimmsten Engpässe zu beseitigen, einen Aufschub können wir uns wirklich nicht mehr leisten.

Sie sind als Staatssekretär für Straße, Schiene und Wasserwege gleichermaßen zuständig. Welche Rolle spielen für Sie die Wasserstraße und die Binnenhäfen?

Prof. Scheurle: Die Wasserstraße hat bei uns immer schon einen hohen Stellenwert gehabt. Und die volkswirtschaftliche Bedeutung der Binnenhäfen kann ich gar nicht hoch genug einschätzen. Nur ein Beispiel: Ich war erst kürzlich bei der



Eröffnung des neuen, trimodalen Containerterminals in Heilbronn. Das ist ein ganz wichtiges Zukunftsprojekt, weil es die drei Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße verbindet. Daher wurde es aus Bundesmitteln gefördert.

Schäfer: Solche Maßnahmen sind unbestreitbar sinnvoll. Nehmen Sie als weiteres Beispiel das Förderprogramm Kombiniertes Verkehr: Da sind wir denke ich beide einer Meinung, dass die vorgesehenen 120 Millionen Euro nicht genug sind. Aber es ist ein Anfang, und umso wichtiger ist für uns, dass diese Mittel nicht gekürzt werden. Dabei geht es ja nicht nur um die ständig zunehmenden Containerverkehre, sondern perspektivisch auch um gebrochene Verkehre im Stückgut- und Massengutsektor.

„Mit rund 1,5 Milliarden Euro aus EU-Mitteln haben wir 16,5 Milliarden Euro für die Sanierung und erhaltende Maßnahmen für 2011 bis 2015 zur Verfügung – realistisch bräuchten wir 20 Milliarden.““

Prof. Klaus-Dieter Scheurle

fragen bei Ausbaumaßnahmen und die äußere Erschließung der Standorte. Unsere Häfen liegen in den Ballungsräumen stadtnah, Themen wie wirksamer Lärmschutz werden da genehmigungsrechtlich immer bedeutender. Die Umweltbedingungen im Umfeld der Häfen sind entscheidend für deren Entwicklung – und zunehmend sind es Faktoren wie der Lärmschutz, die Baumaßnahmen erheblich verteuern.

Prof. Scheurle: Dazu fällt mir als gutes Beispiel das Obere Rheintal ein. Dort haben wir für die Planung des Schienenausbaus eigene Gremien für die Bürgerbeteiligung geschaffen. Die Erfahrung daraus zeigt, dass die Lärmschutzwär-

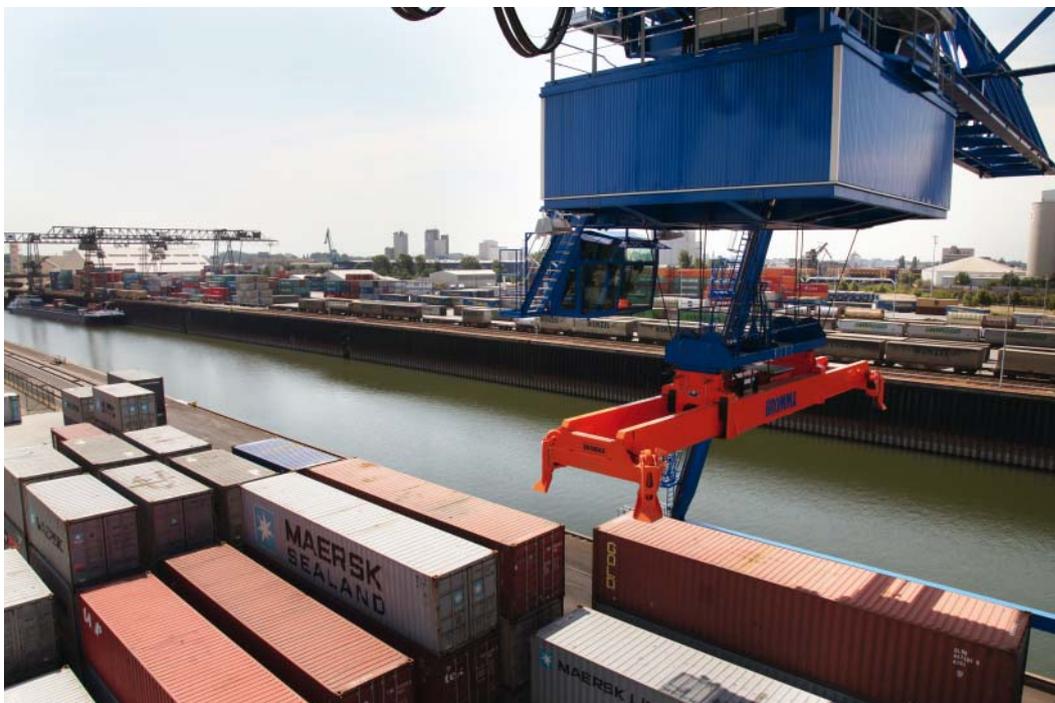


Bild: Neuss-Düsseldorfer Häfen

Container machen einen immer größeren Teil des Umschlags in den Binnenhäfen aus.

Wenn die Politik hier mitgeht und in die Zukunft investiert, freut uns das sehr. Was uns mehr Sorge macht, sind die Probleme, die im Umfeld der Häfen entstehen: Das sind etwa Genehmigungs-

tungen der Menschen erheblich gestiegen sind. Das heißt für uns, dass wir erheblich mehr investieren müssen.

Schäfer: Alles ist letztlich eine Frage der Finanzierung. Deshalb sind wir als BÖB der Meinung, dass alle Einnahmen aus der Verkehrsinfrastruktur auch möglichst 1:1 in die Verkehrsinfrastruktur gesteckt werden müssen – das würde für eine eventuelle Pkw-Maut gelten, heute denke ich dabei an die Lkw-Maut, die dem Gesamtsystem zugutekommen sollte.

Prof. Scheurle: Da gebe ich Ihnen völlig recht, und deshalb haben wir nun auch haushalterisch abgesichert, dass die Einnahmen aus der Lkw-Maut nicht mehr zweckentfremdet

„Bei der Wasserstraße wurde viel zu lang auf Verschleiß gefahren.“

Prof. Klaus-Dieter Scheurle

oder als Deckungsbeitrag einkassiert werden können, sondern 1:1 in die Straße zurückfließen.

Abgesehen von der Finanzierungsfrage: Welche weiteren Herausforderungen sehen die Binnenhäfen in den kommenden Jahren?

Schäfer: Die wichtigste Frage, die für uns noch nicht beantwortet ist, lautet: Wie entwickeln sich die Umfeldbedingungen an den Hafenstandorten? Viele Häfen werden in den kommenden Jahren ausbauen müssen, etwa bei den KV-Terminals. Aber dafür brauchen sie ein leistungsfähiges



Umfeld. Schon ein einziger Flaschenhals auf den Zu- und Abfahrtswegen kann die Leistungsfähigkeit des ganzen Standorts gefährden. Häufig sind die Zuführungsstraßen in Verantwortung des Bundes oder der Länder. Hier sind wir also auch auf Ihre Unterstützung angewiesen, Herr Prof. Scheurle. Erschwerend kommt hinzu, dass es für die Häfen immer weniger Flächen für Erweiterungsmaßnahmen gibt.

Prof. Scheurle: Meine Unterstützung haben Sie. Aber wir haben es hier mit einer Gemengelage aus Bund, Ländern und Kommunen zu tun. Und ich habe den Eindruck, dass sich manches Land und manche Kommune hier etwas schwer tun. Da wird oft noch nicht erkannt, dass wir eine funktionierende Erschließung der Häfen zwingend brauchen, damit diese ihre wichtige volkswirtschaftliche Aufga-

„Einen Aufschub können wir uns wirklich nicht mehr leisten.“

Rainer Schäfer

be auch für die jeweilige Region erfüllen können. Übrigens nicht mehr nur als Hinterlandanbindung für die Seehäfen, sondern umgekehrt auch als Vorsortierer auf dem Weg zu den Seehäfen!

Schäfer: Das können wir bestätigen: Immer mehr große Unternehmen denken über Standorte direkt in den Binnenhäfen nach, um diese trimodale Schnittstelle für ihre Vor- und Nachläufe zu nutzen. Das wird insbesondere für die Exportwirtschaft immer wichtiger. Aber das bedeutet, dass wir dringend neue Flächen in den Ballungsräumen benötigen, sonst können wir diese Funktion nur eingeschränkt übernehmen. Und da geraten wir nicht selten in Konkurrenz zu anderen Nutzungen oder anderen Häfen an den deutschen Grenzen. Das haben wir ja auch im Rahmen des Hafenkonzepts ausführlich diskutiert. Da würden wir uns manchmal einen Häuptling wünschen, der es schafft, die Interessen von Kommunen, Ländern, Bund und Wirtschaft so unter einen Hut zu bringen, dass die Häfen handlungs- und wettbewerbsfähig bleiben. Eigentlich ist die Entwicklung ja sehr positiv: In Düsseldorf und Neuss habe ich zum Beispiel beobachtet, dass die Häfen und ihre wichtige Funktion für die Industrie in den letzten Jahren wiederentdeckt wurden. Schließlich hat die Region die Krisenjahre weitaus besser überstanden, als sie das als reine Dienstleistungsregion vermutlich geschafft hätte. Diesen neuen Hype können und sollten wir nutzen, um für unsere Anliegen zu werben. Dafür ist es aber nötig, Kommunalpolitiker an die Hand zu nehmen und zu überzeugen. Wir sind gerade dabei, aktuelle Daten zur volkswirtschaftlichen Bedeutung der Binnenhäfen zu erheben. Damit haben wir dann aktuelle Zahlen zur Hand, um unsere Argumentation zu stützen.

Prof. Scheurle: Wir werden ebenfalls noch in diesem Jahr ein wissenschaftliches Gutachten zu den Potenzialen der Binnenhäfen als Güterverteilzentren und Hinterland-Hubs veröffentlichen. Und zur Situation der Häfen: Die Zahl der Standorte in Deutschland ist erfreulich hoch – was wir brauchen, ist vor allem eine Perspektive für die Standorte. Dafür wird eine Menge Überzeugungsarbeit vor Ort nötig sein. Wir müssen verständlich machen, dass eine Logistikkette nur so gut ist wie ihr schwächstes Glied. Wenn wir Engpässe nicht beseitigen, läuft die Sache nicht rund. Ich gebe Ihnen völlig Recht, dass wir die Wiederentdeckung der Häfen nutzen müssen, um das Bewusstsein dafür zu schärfen.

Die Binnenhäfen unterscheiden sich aber zum Teil stark in ihrer Größe und den umgeschlagenen Mengen. Kann man da überhaupt von einer gemeinsamen Interessenslage sprechen?

Schäfer: Natürlich sind die Blickwinkel verschieden: Am Rhein ist die Situation eine andere als an Donau, Neckar, Mosel oder der Elbe. Nicht, was die Qualität angeht, aber in der Menge: Der Rhein ist als Wasserautobahn mengenmäßig unangefochten. Da müssen wir genau hinsehen: Sind der Schienenverkehr und die Straße als Zu- und Abführungsweg entsprechend leistungsfähig? An kleineren Standorten an großen Nebenflüssen und Kanälen haben wir andere Herausforderungen.

„Themen wie wirksamer Lärmschutz werden genehmigungsrechtlich immer bedeutender.“

Rainer Schäfer

Aber auch hier müssen wir im Zuge einer vorausschauenden Planung rechtzeitig und sorgfältig prüfen, ob wir auf spätere Mehr-

mengen vorbereitet sind. Wir dürfen keine Türen verschließen, die wir später nicht mehr aufbekommen. Meine Bitte an das Ministerium ist deshalb, Prognosen regelmäßig zu prüfen und Planungen dauerhaft so fortzuschreiben, dass wir keine Chancen vergeben.

Prof. Scheurle: Deshalb aktualisieren wir unsere Prognosen ja auch alle fünf Jahre. Da sind wir inzwischen schlauer geworden: Bei der Wasserstraße wurde viel zu lang auf Verschleiß gefahren. Das ist kein Wunder – was unter Wasser passiert, fällt schließlich nicht so auf wie Schlaglöcher auf der Autobahn. Und dann kommt es so weit, dass die Schleusen plötzlich vor sich hin bröckeln. Deshalb haben wir jetzt bei der Wasserstraße den mit Abstand größten Erhaltungsaufwand von allen Verkehrsträgern.

Schäfer: Aber glauben Sie, dass Sie in diesem Zusammenhang mit der Reform der WSVen die richtige Entscheidung getroffen haben?



Prof. Scheurle: Das glaube ich absolut. Wir wollen die Verwaltung effizienter aufstellen – und zwar einerseits als Dienstleister für die Binnen- und Seeschifffahrt und andererseits für die wichtige Aufgabe des Betriebs und der Unterhaltung sowie des bedarfsgerechten Ausbaus der Bundeswasserstraßen. In der Praxis wurden bisher die meisten Einzelfallentscheidungen auf oberster Ebene getroffen – obwohl das vor Ort vielleicht viel besser hätte geschehen können. Mit der Reform wollen wir Verantwortung dezentralisieren mit Hilfe von flacheren Hierarchien. Das bedingt teilweise eine neue Denkweise, was natürlich nicht von heute auf morgen vonstattengehen wird.

Schäfer: Ich bin da noch nicht so überzeugt. Es gibt qualifizierte Stimmen, die befürchten, dass die Reform zu Qualitätseinbußen in der Verwaltung führt. Wir müssen aufpassen, dass es mit dem Personalabbau keinen Leistungseinbruch gibt, sonst wäre die Reform kontraproduktiv.

Prof. Scheurle: Ich kann Ihre Ängste ein Stück weit nachvollziehen. Aber Veränderung und Anpassung an neue Gegebenheiten muss es immer geben, auch in der Verwaltung. Dass Sie aus der Kundenperspektive bei der WSV-Reform Bedenken haben, ist klar. Aber, nochmal: Unser Ziel ist eine Effizienzsteigerung und eine Neuverteilung der Verantwortung. Die Stärkung der Dienstleistungsqualität der WSV

„Wir dürfen keine Türen verschließen, die wir später nicht mehr aufbekommen.“

Rainer Schäfer

ist genau das Markenzeichen der Reform. Dadurch entstehen übrigens auch für die Beschäftigten neue Perspektiven – und

die Rückmeldungen, die wir darauf von den Beschäftigten erhalten, sind sehr gut. In Zukunft werden wir statt sieben Direktionen nur noch eine Zentrale haben, die steuernden Aufgaben im jeweiligen Revier wollen wir auf die Ämterebene übertragen. Davon versprechen wir uns viel.

Schäfer: Das ist eine sehr große Aufgabe, für die ich Ihnen viel Erfolg wünsche. Uns ist wichtig, dass die Kernkompetenzen erhalten bleiben.

Zum Schluss: Was wünschen Sie sich als Vertreter der Binnenhäfen von der Politik, vom Ministerium?

Schäfer: Uns ist sehr wichtig, dass das Bewusstsein für die wichtige Bedeutung der Binnenhäfen da ist: nicht nur als logistische Schnittstelle für alle Verkehrsträger, sondern auch in der Wertschöpfung. Dazu bedarf es einer verstärkten Abstimmung und der Harmonisierung der unterschiedlichen Interessen von Kommunen, Ländern und Bund.

Prof. Scheurle: Wir bemühen uns hier, wie etwa beim Hafenkonzert, um einen Dialog und haben bereits jetzt



Bild: Neuss-Düsseldorfer Häfen

Bahnverladung in den Neuss-Düsseldorfer Häfen: Multimodalität ist einer der großen Vorzüge der Binnenhäfen.

eine Plattform geschaffen, die zumindest die Abstimmung zwischen Bund und Ländern deutlich vereinfacht. In Planungsfragen haben am Ende die Kommunen die Entscheidungshoheit. Hier müssen wir noch stärker zusammenarbeiten – und die Bedeutung der Häfen und der Wasserstraße noch mehr ins Bewusstsein rücken. Wie etwa beim Erhalt der Infrastruktur: Weil der Verschleiß dort nicht so offensichtlich ist, gab es jahrelang diese Mentalität von „Aus den Augen, aus dem Sinn“. Das müssen wir in Zukunft anders machen.

Impressum

Herausgeber: Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V.
Leipziger Platz 8 · 10117 Berlin
Tel. +49 (0) 30 / 39 88 43 62
Fax +49 (0) 30 / 39 84 00 80
E-Mail: presse-beob@binnenhafen.de
Internet: www.binnenhafen.de
V.i.S.d.P.: Boris Kluge

Realisierung: Wild & Pöllmann PR GmbH