#

**Pressemitteilung**

**Seeschifffahrt braucht leistungsfähige Infrastruktur im Binnenland**

*Erfolgreicher 10. ShortSea- und Binnenschifffahrts-Dialog des SPC im Bonner Hafen*

Bonn, 20.09.2013 – **Die Erwartung an die Leistungsfähigkeit des Hafenhinterlandes mit seinen Binnenhäfen, Binnenwasserstraßen und multimodalen Umschlagseinrichtungen wird in den kommenden Jahren angesichts der ehrgeizigen Verlagerungsziele der Politik zunehmen. Der Anspruch, wassergebundene Verkehre weiter voranzutreiben, verband die etwa 100 Teilnehmer des 10. ShortSea- und Binnenschifffahrts-Dialogs, den das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) in diesem Jahr mit dem Partner Am Zehnhoff-Söns (AZS) auf dessen Betriebsgelände im Bonner Hafen veranstaltete. Einig waren sich die Anwesenden, dass sich das Ansehen der Binnenhäfen als starker Partner in der Logistikkette positiv entwickelt hat.**

„Innerhalb der Supply Chain haben die Binnenhäfen die gleiche Wertigkeit wie die Seehäfen. Denn ohne ihre Leistung lässt sich die Wasserstraßenkette nicht abbilden“, erklärt SPC-Geschäftsführer Markus Nölke, der sich in diesem Jahr bewusst für Bonn als Veranstaltungsort entschieden hat. Denn an diesem Verkehrsknotenpunkt kreuzten sich der Kurzstreckenseeverkehr und die Binnenschifffahrt.

Nach Einschätzung von Achim Wehrmann, Unterabteilungsleiter Schifffahrt im Bundesverkehrsministerium, unterstreicht ein aktuelles Gutachten zur Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen deren Bedeutung für die Logistikkette. „Der Schlussbericht identifiziert die Binnenhäfen mit dem größten Potenzial als Hinterland-Hubs und zentrale Güterverteilzentren für die Seehäfen und die diesbezüglichen Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur. Das Gutachten wird zu einer stärkeren Wahrnehmung der Rolle der Häfen in den Logistikketten führen. Wir sehen auch, dass die Bedeutung der Wasserstraßen insgesamt im Rahmen multimodaler Verkehre steigt“, so Wehrmann.

Dass der Standort Bonn als einer der Hoffnungsträger im kombinierten Verkehr gilt, zeigt auch das Engagement der Bundesregierung, die den Ausbau des Rheinhafens auf der Grundlage der „Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV) finanziell mit 12 Mio. EUR unterstützt hat. Der Eigenanteil von AZS lag bei 5 Mio. EUR. Mit 80 Prozent des Binnenschifffahrtsaufkommens ist der Rhein die Hauptverkehrsachse im Wasserstraßennetz.

Der geschäftsführende Gesellschafter von AZS Gregor Söns sieht sich am Standort Bonn nach dem Ausbau mit einem Kapazitätszuwachs von 180.000 auf 450.000 TEU/Jahr gut auf künftiges Wachstum vorbereitet.

Söns erwartet: „Die Bedeutung der Binnenhäfen wird künftig noch größer werden, wenn es darum geht, dem zunehmenden Verkehrsaufkommen auf unseren Straßen entgegenzuwirken. Bereits heute zeichnet sich ein Verkehrsinfarkt ab, wenn es nicht gelingt, alternative Verkehrswege stärker zu nutzen. Die Binnenhäfen, als verlängerter Arm der Seehäfen, tragen in besonderem Maße zur Güterversorgung unserer Kunden bei und dienen damit schlussendlich allen.“

Die Anstrengungen der Binnenschifffahrt, Volumen auf die Wasserstraße zu lenken, zeigen sich positiv in der Verkehrsbilanz. „Entgegen dem allgemeinen Trend im Gütertransport verzeichnete die Binnenschifffahrt im vergangenen Jahr als einziger Verkehrsträger Zuwächse. Die Transportleistung stieg um 6,3 Prozent auf 58,5 Mrd. Tonnenkilometer“, berichtet Martin Staats, Vorstand der MSG und Vizepräsident des Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB). Er macht aber auch deutlich: „Das klingt gut, kann aber mehr sein.“ Die erforderliche „Infrastruktur“ gleiche angesichts der veralteten Schleusen einer Großbaustelle, die in Angriff genommen werden müsse. Ansonsten lauerten unkalkulierbare Einschränkungen im Netz, bei denen die Verladerschaft auf andere Verkehrsträger ausweiche, folgert Staats.

**Leistungsfähiger Kurzstreckenseeverkehr**

Auf den Kurzstreckenseeverkehr als tragende Säule des Güterverkehrs in Nordeuropa ging Cord Jürgens von der D. Oltmann Gruppe aus Bremen ein. Allein im Intra-Nordeuropa-Verkehr seien aktuell 245 Schiffe in 162 Diensten mit einer Transportkapazität von 215.000 TEU nominell im Einsatz. Deren Gesamtkapazität (one way) lag seinen Berechnungen zufolge 2012 bei 6.225.000 TEU. Doch auch der Kurzstreckenseeverkehr hat wie die Binnenschifffahrt seine Herausforderungen zu meistern. Zu den wichtigsten zählt Jürgens die Schwefelreduzierung in den SECA-Gebieten, dem Nord-Ostsee-Kanal und die zunehmenden Direktanläufe der Überseereedereien in der Ostsee sowie die Gründung eigener Feederdienste.

Das Marktsegment der verlässlich temperaturgeführten Logistiklösungen beleuchtete Dirk Wessels von der Hamburger Container-Linienreederei OPDR in seinem Vortrag. Er erklärt: „Der europäische Reefer-Markt hat sich über die vergangenen Jahre rapide entwickelt und wir erwarten, dass dieser Trend anhält.“

Den Trumpf der Transportsicherheit und –zuverlässigkeit als eine Stärke sowohl in der Küstenseeschifffahrt als auch in der Binnenschifffahrt stärker ausspielen zu können, definiert Nölke abschließend als eine der Herausforderungen, an dem alle an der Transportkette Beteiligten unter Einschluss der Politik mitwirken müssten.

**Über das SPC**

Das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) ist ein nationales Kompetenz-Center zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs und der Binnenschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten. Aufgabenschwerpunkt des SPC ist die neutrale Beratung von Verladern und Spediteuren. Im Vordergrund steht dabei die Vermarktung der Potenziale auf den Wasserstraßen. Dadurch soll zum einen ein Beitrag zur Entlastung der Verkehrsträger Straße und Schiene geleistet werden und zum anderen an einer besseren Vernetzung mit der Wasserstraße mitgewirkt werden. Weitere Arbeitsinhalte sind die Unterstützung von Ausbildung und Öffentlichkeitsarbeit.

Als Öffentlich-Private Partnerschaft (ÖPP) wird das SPC getragen vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), den Bundesländern Baden-Württemberg, Bayern, Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Sachsen-Anhalt und Schleswig-Holstein, den Fachverbänden der Branche sowie Unternehmen aus Schifffahrt, Hafen, Logistik und Verladerschaft. Aktuell zählt das Kompetenz-Netzwerk mit Dienstsitz im Bundesverkehrsministerium in Bonn über 40 Fördermitglieder.

Weitere Informationen unter [www.shortseashipping.de](http://www.shortseashipping.de)

**Bildunterschrift**

Begrüßten die Teilnehmer und –innen (v.l.n.r.): Markus Nölke (Geschäftsführer SPC), Achim Wehrmann (Bundesverkehrsministerium) und Gregor Söns (AZS-Gesellschafter)

Fotonachweis: Sepp Spiegel

**Pressekontakt SPC**

Markus Nölke, SPC-Geschäftsführer

Tel: +49 (0)228 - 300 4890

E-Mail: presse@shortseashipping.de

Stephanie Lützen – Lütpress

Tel: +49 (0)30 – 240 370 65

E-Mail: info@luetpress.de