



Bundesverband der Deutschen
Binnenschifffahrt e.V. (BDB)
Dammstraße 15-17, 47119 Duisburg
Verantwortlich:
Jens Schwanen
Tel. (02 03) 8 00 06-61
Fax (02 03) 8 00 06-65
Internet: www.Binnenschiff.de
E-Mail: presse@Binnenschiff.de

12. November 2018

Hafen Hamburg Marketing e.V. wird Mitglied im Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.

Der Hamburger Hafen, vertreten durch den Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM), unterstützt ab sofort das Netzwerk der Binnenschifffahrt in Deutschland. Der Hafen Hamburg ist nicht nur der größte Seehafen Deutschlands, sondern auch der zweitgrößte Binnenschiffshafen. Der Aufnahmeantrag von HHM im Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) wurde am 7. November 2018 in Berlin vom BDB-Vorstand einstimmig angenommen.

Nach den Westhäfen Rotterdam (NL) und Antwerpen (B) kann der BDB somit nun den ersten deutschen Seehafen im Kreis der Mitglieder begrüßen. Hierzu erklärt BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen:

„Es ist das erklärte Ziel des BDB, das Netzwerk zur Unterstützung der Binnenschifffahrt kontinuierlich auszubauen und dabei auch die Kräfte zur Steigerung des Gütertransports auf dem Wasser im Hinterlandverkehr der Seehäfen zu bündeln. Wir haben dabei nicht nur die Interessen der so genannten ZARA-Häfen im Westen Europas im Auge, sondern wollen auch die Warenströme der deutschen Seehäfen verstärkt auf den Flüssen und Kanälen sehen. Deshalb freut uns die Mitgliedschaft von HHM im BDB außerordentlich.“

Im Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens besteht noch erhebliches Potenzial für eine größere Verlagerung von Gütern auf das besonders umweltverträgliche Binnenschiff. Der Transport auf dem Wasserweg hätte nicht nur große ökologische Vorteile, sondern würde zugleich auch den Straßen- und Schienenverkehr in der Region entlasten. Der Modal-Split-Anteil des Binnenschiffs beträgt im Hamburger Hinterlandverkehr über alle Güter betrachtet 11 Prozent, beim Containertransport aktuell aber lediglich 2,2 Prozent. Um den Anteil des Binnenschiffs zu steigern, bedarf es aber nicht nur eines gemeinsamen Willens der am System Wasserstraße Beteiligten. Es müssen auch gezielt die sogenannten Bottlenecks, also Engpässe, in der Infrastruktur beseitigt werden, die eine Verkehrsverlagerung verhindern. Zu nennen ist etwa das Schiffshebewerk Lüneburg Scharnebeck am Elbe-Seitenkanal, das Mitte der 1970er Jahre erbaut wurde und seinerzeit das weltgrößte Doppelsenkrecht-Schiffshebewerk war. Heute, über 40 Jahre später, ist das Hebewerk permanent störanfällig. Hierzu erklärt BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen:

„Nahezu im Wochenturnus stehen Binnenschiffer stunden- oder gar tagelang im Stau, weil der Betrieb des Hebewerks eingeschränkt oder sogar komplett eingestellt ist. Das verträgt sich nicht mit dem Anspruch unserer Kundschaft, Verkehre planbar und verlässlich durchzuführen. Hinzu kommt, dass das Hebewerk mit seinen lediglich 100 Meter langen Trogkammern nicht in der Lage ist, Schiffe mit der heute üblichen Abmessung von 110 Metern Länge aufzunehmen. Der Ersatzneubau ist überfällig. Politik und Verwaltung müssen diesem Vorhaben nun höchste Priorität einräumen, damit die Verlagerung auf das Wasser reibungslos gelingt. Dieses Ziel wollen wir gemeinsam mit unserem Mitglied HHM in Angriff nehmen.“

Große Probleme bereitet den Hamburgern und den Binnenschiffern gleichermaßen die Schiffbarkeit der Elbe. Im Prinzip ist diese Wasserstraße von Geesthacht bis zur tschechischen Grenze prädestiniert für einen die Umwelt und die Bevölkerung schonenden Gütertransport im Zu- und Ablauf des Hamburger Hafens. Problematisch sind jedoch die stark schwankenden Pegelstände der Elbe. Das gemeinsam mit den Natur- und Umweltschutzverbänden entwickelte „Gesamtkonzept Elbe“ soll die Schiffbarkeit der Elbe verbessern, gleichzeitig aber dem Erhalt der Auen- und Naturlandschaft dienen. HHM-Repräsentant Stefan Kunze, der gemeinsam mit dem BDB-Vertreter Karl-Heinz Ehrhardt (BDB-Vorstandsmitglied, Transportwerk Magdeburger Hafen GmbH, Magdeburg) im Beirat des Gesamtkonzeptes als Wirtschaftsvertreter auch an der Umsetzung mitarbeitet, erklärt dazu:

„Es geht nunmehr um eine zügige Umsetzung des Gesamtkonzeptes Elbe. Mit der Bewilligung der 34,5 Planstellen in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ist ein erster Schritt getan. Allerdings muss uns auch klar sein, dass es uns nicht gelingen wird, eine Dürre wie im Jahr 2018 zu kompensieren. Das nicht nur vor dem Hintergrund der Einschränkungen für die Schifffahrt, sondern auch – oder besonders – der Umwelt. Bei einer Bereisung des ersten Ausbaubereiches, dem Projekt Klöden, mussten wir eine Versteppung der schützenswerten Auenlandschaft bereits im Juni zur Kenntnis nehmen. Wir sollten daher auch über ein intelligentes Wassermanagement, auch in Zusammenarbeit mit unseren tschechischen Nachbarn, nachdenken.“

Das Interesse der Mitgliedsunternehmen von HHM begründet Ingo Egloff, Vorstand von HHM:

„Leistungsfähige Hinterlandanbindungen begründen den Erfolg des Hamburger Hafens. Neben der Bahn ist das Binnenschiff der Verkehrsträger mit dem größten Potential zur Bewältigung des sichtbaren Verkehrszuwachses. Über den Elbe-Seitenkanal und dem darüber angebundenen west- und mitteldeutschen Kanalsystem verfügen wir über eine zuverlässige Anbindung per Binnenschiff. Um weitere Potentiale zu erschließen, setzt sich HHM für eine Umsetzung der Infrastrukturvorhaben ein. Durch die Mitgliedschaft im BDB wird sich die Wahrnehmung in der deutschen Verkehrspolitik weiter verbessern.“

Über den BDB e.V.:

Der 1974 gegründete Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) vertritt die gemeinsamen gewerblichen Interessen der Unternehmer in der Güter- sowie der Fahrgastschifffahrt gegenüber Politik, Verwaltung und sonstigen Institutionen. Mitglieder des BDB sind deshalb Partikuliere, Reedereien und Genossenschaften. Auch Fördermitglieder unterstützen die Arbeit des BDB. Der Verband mit Sitz in Duisburg und Repräsentanz in Berlin bezieht Stellung zu verkehrspolitischen Fragen und bringt sich aktiv in die Gestaltung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ein. Seit der Fusion mit dem Arbeitgeberverband (AdB) im Jahr 2013 vertritt der BDB auch die Belange der Verbandsmitglieder in arbeits-, tarif- und sozialrechtlichen sowie personal-, sozial- und bildungspolitischen Angelegenheiten und ist Tarifvertragspartner der Gewerkschaft Verdi. Der BDB betreibt das in Duisburg vor Anker liegende Schulschiff „Rhein“ – eine europaweit einzigartige Aus-, Fort- und Weiterbildungseinrichtung für das Binnenschifffahrtsgewerbe.