



### ▲ „FAST GERÄUSCHLOSE LOGISTIK“

*Der AÖK-Vorsitzende Friedrich Weege sieht die Entwicklung der Binnenhäfen positiv.*



### ▲ DIE HÄFEN BOOMEN

*Trotzdem sind Hafenstandorte mitunter von der Umwidmung in Wohn- und Büroflächen bedroht.*

## Offene Ohren im Land

Die Landesregierung hatte sich zum Ziel gesetzt, so Kozłowski weiter, die bestehenden EU-Richtlinien so umzusetzen, dass die Häfen ihre künftigen Sicherheitsaufgaben so effizient und mit so wenig Mehrbelastung wie möglich erfüllen könnten. Der Staatssekretär sicherte in diesem Zusammenhang zu, den Dialog mit den Betroffenen weiter fortzuführen, um eine für alle Seiten akzeptable Lösung auf schnellem und unbürokratischem Wege zu erreichen. „Die Konkurrenzfähigkeit unserer Häfen wird unter gar keinen Umständen an den EU-Richtlinien scheitern“, so Kozłowski.

Versöhnliche, konstruktive Töne wie diese schien es in der Vergangenheit über die Medien eher nicht gegeben zu haben. Denn auch Friedrich Weege hatte in seiner Rede kurz zuvor den Fehdehandschuh Hafensicherheit noch einmal aufgenommen. „Schließlich“, so Weege, „gebe es notfalls auch noch eine Gerichtsbarkeit, welche über die strittigen Fragen bei der Umsetzung der EU-Richtlinien ein endgültiges Urteil fällen könnte.“ Umso überraschter und versöhnlicher zeigten sich die Sprecher der Arbeitsgemeinschaft und Bundesverband über die weiterhin ausgestreckte Hand der Politik.

## Gefahr aus den Kommunen

Einen weiteren Streitpunkt mit der Politik sehen die Binnenhäfen allerdings auch in Sachen Flächenentwicklungsplanung. „Die deutschen Binnenhäfen sind zunehmend von Plänen der Stadtentwickler bedroht“, so Friedrich Weege. Obwohl das Hafengeschäft boome, seien immer mehr Standorte angesichts der gewachsenen Begehrlichkeit nach Wohnen und Arbeiten am Wasser gefährdet. Für die Kommunen scheint die Aufgabe des Logistik-Standorts Hafen mithin nicht unrentabel.

Zum einen entfallen Probleme mit Lärmemissionen und Sicherheitsmaßnahmen, zum anderen spült die Vermarktung von Wohn- und Büroflächen zumindest kurzfristig Geld in die knappen Gemeindekassen. „Dies jedoch schadet direkt dem System Wasserstraße, also auch der Binnenschiff-Fahrt und Logistik, mittelfristig setzt eine Verlagerung auf den Straßengüterverkehr ein, der bereits jetzt an seine Kapazitätsgrenzen stößt“, so Weege. Dabei sind Staus im Ballungsgebiet Rhein-Ruhr schon jetzt an der Tagesordnung.

Für ein Schiff mit 2000 t Fracht, das in fünf Minuten vorbeifährt, müssten rund 80 Lkw eineinhalb Stunden dieselbe Stelle passieren, verdeutlichte Weege die vermeintliche Alternative. Stellvertreter Roland Beyer hob