



Bundesanstalt für Wasserbau

An einem Strang ziehen

Eigentlich hätten Sie in dieser Ausgabe auf Seite 13 einen Beitrag mit dem Titel „Baustellen-Chaos bedroht Lieferketten auf der Schiene“ über die Pressekonferenz des Verbands „Die Güterbahnen“ gefunden. Der Tenor: Ungeplante Baustellen bringen den Schienengüterverkehr zunehmend ins Stocken. Damit habe das Konzept der Korridorsanierung nach eineinhalb Jahren Bewährungsprobe nicht bestanden, wie Geschäftsführer Peter Westerberger konstatiert. In einem Brandbrief fordert die Interessensvertretung nun ein schnelles Eingreifen von Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder. Soweit nichts Neues. (Wer den Beitrag trotzdem lesen will, findet ihn auf unserer Website unter urlr.me/spTAGz.)

Am 16. Juni trudelte allerdings eine Pressemitteilung in unser Postfach, die es dann doch wert war, kurz vor Redaktionsschluss den Text zu tauschen. Die vier Branchenschwergewichte Duisburger Hafen, Häfen und Güterverkehr Köln (HGK), Rhenus Logistics und Viking Cruises haben sich zur „Allianz Wasserstraße“ zusammengeschlossen. Ziel sei es, „den strategischen Vorteil leistungsfähiger Wasserstraßen langfristig zu sichern – durch eine stringente Interessenvertretung und konkrete Lösungsangebote für eine robuste, leistungsfähige Infrastruktur“. Ein hehres und absolut nachvollziehbares Ziel, ist sich doch die Branche einig darin, dass die Wasserstraße im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern – vor allem was die Finanzierung betrifft – stiefmütterlich behandelt wird.



Sarpicture/Sarah Damandl

Spannender ist allerdings eine andere Passage aus der Pressemitteilung: „Mit diesem Anspruch versteht sich die Allianz nicht als Gegenmodell, sondern als Ergänzung bestehender Verbandsstrukturen. Sie bietet einen zusätzlichen Rahmen für Austausch und Umsetzung, öffnet bewusst die Tür für Verbände und adressiert die relevanten Fragen gemeinsam.“ Diese Aussage halte ich für besonders wichtig: Auch wenn die Initiatoren als große Unternehmen sicherlich in einigen Bereichen andere Interessen haben als der oft im Verband organisierte Mittelstand oder gar der einzelne Partikulier, nutzen sie am Ende dieselbe Wasserstraßeninfrastruktur und haben mit denselben Problemen zu kämpfen.

Wenn die Branche ihre Anliegen insbesondere gegenüber Politik und Verwaltung wirksam vertreten will, braucht sie deshalb vor allem eines: Geschlossenheit. Denn: Eine starke Wasserstraße braucht eine starke Stimme – und die entsteht nur, wenn die Akteure gemeinsam auftreten. Oder wie es Markus Krämer, CEO der HGK Logistics and Intermodal, auf dem „Logistik Dialog Rheinland“ forderte (siehe Seite 30): starke Verbindungen statt Distanz.

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen bei der Lektüre!

Ihre Annika Beyer

A. Beyer