

Wasserstraße bleibt außen vor

Anders als der Ausbau von Autobahnen und Schienenstrecken liegt der Ausbau von Wasserstraßen laut einem neuen Gesetzentwurf zur Genehmigungsbeschleunigung nicht im „überragenden öffentlichen Interesse“.



BÖB-Geschäftsführer Marcel Lohbeck erwartet vom Bundesverkehrsminister ein klares Bekenntnis zur Fahrrinnenoptimierung am Mittelrhein.

Von einem „Schlag ins Gesicht für die Vertreter von Industrie und Wirtschaft, die unter anderem am Rhein ihre Logistik auf eine gut ausgebaute und damit verlässliche Infrastruktur ausgerichtet haben“, spricht in einer ersten Reaktion denn auch der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB).

Wie aus dem Mitte April versandten Referentenentwurf des Bundesverkehrsministeriums (BMDV) für ein Gesetz „zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsreich“ hervorgeht, soll zwar besonders wichtigen Vorhaben im Bereich der Fernstraßen und der Eisenbahnen bescheinigt werden, dass sie „im überragenden öffentlichen Interesse liegen und der öffentlichen Sicherheit dienen“, aber keinem einzigen Wasserstraßenprojekt. Das geht dem Vernehmen nach auf Widerstand von Bundesumweltministerin Steffi Lemke zurück, die sich gegen jegliche Eingriffe an Wasserwegen ausspricht.

Dabei war zum Beispiel die Fahrrinnenoptimierung des Mittelrheins mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 30:1 das am höchsten bewertete Vorhaben im gesamten Bundesverkehrswegeplan 2030. „Gerade im Hinblick auf die Versorgungssituation der Stahl-, Chemie- und Mineralölindustrie mit wichtigen Rohstoffen für den Wirtschaftsstandort Deutschland ist ein schnelleres Planen und Bauen – etwa am Rhein und im Kanalgebiet – zwingend“, sagt BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen. Solche Transporte als „nicht im überragenden öffentlichen Interesse stehend“ abzuqualifizieren werde der Bedeutung des Verkehrsträgers in keiner Weise gerecht.

Auch Marcel Lohbeck, Geschäftsführer des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB), zeigt sich entsetzt. „Das Fehlen

der Abladeoptimierung Mittelrhein im vorliegenden Entwurf des Genehmigungsbeschleunigungsgesetzes ist ein schlechtes politisches Signal“, sagte er gegenüber SUT. „BÖB und VBW engagieren sich mit vielen Akteuren stark in der projektbegleitenden Planungsbeschleunigungskommission. Deshalb erwarten wir von der Ampel und insbesondere von Verkehrsminister Wissing klare Bekenntnisse zur Abladeoptimierung Mittelrhein sowie eine Korrektur des Gesetzentwurfs.“

Mit dem „überragenden öffentlichen Interesse“ und der „öffentlichen Sicherheit“ – im Gesetzentwurf mit Militärtransporten konkretisiert – können in der Planfeststellung und vor Gericht leichter Abwägungen zulasten des Umwelt- und Naturschutzes begründet werden (§ 34 und § 45 des Bundesnaturschutzgesetzes). Erstmals praktiziert wurde dieser Kunstgriff beim Bau der LNG-Terminals. Auch unter Juristen ist allerdings mangels Erfahrung umstritten, ob sich auf diese Weise tatsächlich schneller vollziehbares Baurecht schaffen lässt oder ob die Zeiterparnis bei der Planfeststellung durch umso längere Klageverfahren aufgezehrt wird.

Ansonsten werden die drei Landverkehrsträger weitgehend gleich behandelt:

- » Digitalisierung der Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren – mindestens im Schriftverkehr zwischen Behörden untereinander und mit dem Vorhabenträger;
- » Ausweitung der Duldungspflichten von Grundstückseigentümern noch vor endgültiger Projektgenehmigung, zum Beispiel für Kampfmittelräumung oder archäologische Untersuchungen und Bergungen;
- » frühere vorzeitige Besitzeinweisung (Vorstufe zur Enteignung);
- » bei Projekten im Rahmen transeuropäischer Verkehrsnetze (TEN-T/TEN-V) wird die maximale Dauer der Planfeststellungsverfahren auf vier Jahre begrenzt, teilweise aber erst ab einem Projektvolumen von 300 Millionen Euro. Um das zu erreichen, sollen die beteiligten Bundes- und Landesbehörden dem Projekt entsprechend Vorrang einräumen.

Von letztgenannter Regel profitieren auch die Erweiterungsvorhaben an 23 namentlich aufgeführten See- und Binnenhafenstandorten, sofern sie dem Güterverkehr dienen. Mindestprojektvolumen sind ebenfalls 300 Millionen Euro.

Matthias Roeser

Anzeige

**Bargelink.com**
EASY BARGE LOGISTICS
Maritime Industry Gorinchem - 23 May - 25 May 2023 - Stand F145