



BÖB/Peter-Paul-Weiler

Podiumsdiskussion mit Tobias Zöller (Partikulier/BDB), Jens Hohls (Hafen Braunschweig/BÖB), Lukas Benner (Grüne), Christoph Ploß (CDU) und Moderator Daniel Delhaes (Handelsblatt).

Viele Wünsche an das BMDV

Die Binnenschifffahrt hat viele Wünsche an die Bundespolitik. Auf dem Parlamentarischen Abend der binnenschifffahrtsfreundlichen Bundestagsabgeordneten Ende Mai fehlte jedoch ausgerechnet der Hauptadressat, nämlich die Leitungsebene des Bundesverkehrsministeriums.

Es muss für die Ohren der anwesenden Vertreter von Binnenschifffahrt und Binnenhäfen wie Balsam geklungen haben: „Ich sehe Sie als Treiber im Klimaschutz“, sagte Dieter Janecek (Grüne), der maritime Koordinator der Bundesregierung, auf dem Parlamentarischen Abend der Parlamentsgruppe Binnenschifffahrt (PGBi) Ende Mai in Berlin, und sprach sich für eine „Mobilitätswende mit der Schifffahrt“ aus. Dass dem Bundesverkehrsministerium (BMDV) genauso daran gelegen ist, daran hatten viele Branchenvertreter Zweifel, denn im Regierungsentwurf für das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz war die Wasserstraße im Vergleich zu den anderen Landverkehrsträgern schlecht davongekommen. Zentraler Aufhänger des Streits ist, dass der Gesetzentwurf zwar allen Schienen und auch wichtigen Autobahnprojekten bescheinigt, „im überragenden öffentlichen Interesse“ zu liegen, aber keinem Wasserstraßenprojekt – laut Aussage von Bundesverkehrsminister Volker Wissing hatte das Bundesumweltministerium hier blockiert. Janecek versprach, ein offenes Ohr für die Branche zu haben, und bot an, mit ihr tiefer ins Gespräch zu kommen.

BDB-Präsident Staats wirft BMDV Mutlosigkeit vor

Dass Janecek auf der Veranstaltung auftrat – wenn auch nur wenige Minuten – war der Tatsache geschuldet, dass die BMDV-Spitze zum ersten Mal seit Jahren komplett abgesagt hatte. Das geißelte Martin Staats, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB), in scharfen Worten. Im weiteren Verlauf griff er auch Bundesverkehrsminister Volker Wissing persönlich an. Er bemängelte das „Hochjazzen“ des Lkw in der Langfrist-Verkehrsprognose (siehe SUT 2/2023). „Ich kann da als Leitungsebene eines Hauses auch gegensteuern und Visionen entwickeln“, sagte Staats. „Aber das scheint eben das zu sein, was Volker Wissing mit seiner Truppe nicht hinbekommt.“ Angesichts ähnlicher Äußerungen im weiteren Verlauf – gipfelnd in der Bezeichnung von Wissing als „Binnenschifffahrtsverhinderungsminister mit seinem Totalausfall von Leitungstruppe“ überraschte es nicht, dass Bernd Reuther, Vertreter der FDP im PGBi-Sprechergremium, die Veranstaltung zum Ende mit einem virtuellen Türenknallen verließ.

Umso mehr überraschte Lukas Benner, Sprecher für die Grünen in der Parlamentsgruppe Binnenschifffahrt (PGBi), mit sei-

Neues Zehn-Punkte-Forderungspapier des BDB

Begleitend zum Parlamentarischen Abend legte der BDB ein zehn Punkte umfassendes Positionspapier mit seinen zentralen Wünschen an die Politik vor.

Unter anderem soll im Genehmigungsbeschleunigungsgesetz verankert werden, dass auch die Engpass-Projekte der Wasserstraße „im überragenden öffentlichen Interesse“ liegen und „der öffentlichen Sicherheit dienen“ – wenn diese SUT-Ausgabe erscheint, dürfte schon klar sein, ob diese Forderung erfüllt wird. Für Bau und Betrieb der Bundeswasserstraßen hält der BDB ein jährliches Finanzvolumen von mindestens zwei Milliarden Euro für erforderlich. In diesem Jahr ist es knapp eine Milliarde Euro, mit etwas Glück kommen noch 250 Millionen Euro hinzu. Finanziert werden könne das aus dem CO₂-Zuschlag auf die Lkw-Maut.

Der BDB fordert ferner, den Stellenabbau bei der WSV zu stoppen („Rasenmäher“-Vorgabe aus dem Bundesfinanzministerium) und

stattdessen den Stellenaufbau fortzusetzen und finanziell zu hinterlegen. Die dualen Studiengänge sowie die Finanzierung von Studienplätzen für Wasserbauingenieure an der Bundeswehr-Universität Hamburg seien auszubauen.

Ein Novum ist die Forderung, die Binnenschifffahrt im Markt der Containertransporte mit einem Programm zur Finanzierung der Betriebskosten nach belgischem und niederländischem Vorbild zu fördern. Um die Verkehrsverlagerung von der Straße zu unterstützen, sollte die 44-Tonnen-Regelung für den Kombinierten Verkehr mit Behältern auch auf Vor- und Nachlaufverkehre bei Massengut und Stückguttransporten ausgeweitet werden.

Bereits länger bekannt ist der Wunsch nach einem staatlich finanzierten groß angelegten Flottenneubauprogramm, um eine CO₂-neutrale sowie an künftig zu erwartende Güterstrukturen und klimabedingte Veränderungen angepasste Binnenschifffahrtsflotte zu schaffen. roe

ner Position. „Ich fordere als Grüner bei jeder Gelegenheit, die Mittelrheinvertiefung zügig umzusetzen“, sagte er. „Ich finde das auch ein sinnvolles Projekt – nur die Lösung über das ‚überragende öffentliche Interesse‘ nicht.“ Es falle dadurch kein einziger Abwägungsschritt weg, nur die Abwägung gegenüber anderen Interessen werde dadurch erleichtert. Die Parlamentarier müssten genau überlegen, wo sie dieses Instrument einsetzen. „Die Liste, die jetzt im Gesetzentwurf steht, ist nicht meine Liste, und sie sähe auch nicht so aus, wenn ich sie geschrieben hätte.“

Unter Fachleuten für Planungsrecht herrscht derzeit noch Unsicherheit, ob die Formel „im überragenden öffentlichen Interesse“ tatsächlich Abwägungs- und damit Genehmigungsverfahren beschleunigt. „Statt 30 Seiten Begründung reichen dann eventuell 15 Seiten“, sagte ein Experte, der nicht genannt werden wollte, gegenüber SUT. Die „Begründungslast“ für die Planfeststellungsbehörde gegenüber einem Projekt entgegenstehender Interessen werde damit verringert. Das Risiko sei, dass dadurch eher Lücken in der Abwägung auftreten, die zum Beispiel Naturschutzverbände in die Lage versetzen, mehr Klagen einzureichen. Nicht berücksichtigt werde zudem, dass sich das Personal erst in die neue Rechtslage einarbeiten muss, was zunächst Kräfte binde. Es gebe auch noch keine Rechtsprechung, an der sich die Behörden orientieren könnten.

Energieträger-Umschlag als Kernkompetenz der Binnenhäfen

Joachim Zimmermann, Präsident des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen (BÖB), blickte weit in die Zukunft. Häfen seien beständig im Wandel, machte er am Beispiel Energie deutlich: Ganz früher seien erst Holz und dann Kohle umgeschlagen worden, künftig gehe es um Wasserstoff und Wasserstoffderivate. Eindringlich warnte er deshalb davor, freiwerdende Kohle- oder Mineralöl-Flächen in den Häfen für das „Wohnen am Wasser“ oder die Kreativwirtschaft umzuwidmen. „Infrastruktur, die wir verloren haben, bauen wir in dieser Republik so schnell nicht neu auf“, sagte er.

Selbstkritisch warnte Zimmermann die Binnenschifffahrt davor, sich auf dem Wettbewerbsvorteil der Klimafreundlichkeit gegenüber dem Lkw auszuruhen. „Lassen Sie uns mal zehn Jahre

weitergehen. Dann wird auch der Lkw es geschafft haben, klimaneutral und emissionsfrei unterwegs zu sein. Dann verlieren wir dieses Verkaufsargument.“ Dann müsse sich die Branche auf ihre klassischen Stärken besinnen, nämlich Massenleistungsfähigkeit, Verlässlichkeit und Ressourcenschonung.

Deutlich kritisierte er die Disbalance zwischen Wasserstraße und Schiene. Die Wasserstraße bräuchte die gleiche Planbarkeit für die Infrastruktur: „Die Bahn hat eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund. Sie kann über Jahre hinweg sehr verlässlich bauen. Das brauchen wir gleichermaßen für das System Wasserstraße und wir brauchen das gleichermaßen in den Häfen – egal, auf welchem Weg.“ Für die Bahnanlagen in den Häfen gebe es schon eine gute Förderkulisse, sagte er unter offenkundigem Verweis auf das SGFFG. „Für die schiffsseitige Infrastruktur haben wir genau das nicht.“ Er plädierte für eine Bundesländer-Finanzierung, um einen fairen Wettbewerb zwischen den beiden Verkehrsträgern zu schaffen.

Matthias Roeser



Dieter Janecek, maritimer Koordinator der Bundesregierung, ließ echtes Interesse an der Binnenschifffahrt erkennen.