

Henning Rehbaum, Vertreter der CDU im Sprechergremium der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt (PGBi), versuchte in der Bundestagsdebatte über das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz, den Verkehrsexperten Stefan Gelbhaar von den Grünen in die Mangel zu nehmen.



henning-rehbaum.de

Schneller genehmigen

Nach der ersten Beratung des Genehmigungsbeschleunigungsgesetzes im Bundestag Ende Juni erscheint es fraglich, ob das Parlament in der weiteren Beratung nach der Sommerpause den Entwurf noch zugunsten der Wasserstraße nachbessert.

In der Bundestagsdebatte am 22. Juni plädierte von den Koalitionsvertretern lediglich der SPD-Verkehrspolitiker Jürgen Berghahn ausdrücklich für die Gleichstellung der Wasserstraße mit Straße und Schiene. „Als SPD fordern wir, dass auch Wasserstraßenprojekte mit ins Gesetz aufgenommen werden und im ‚überragenden öffentlichen Interesse‘ festgeschrieben werden“, sagte er. „Als Beispiel sei die Abladeoptimierung im Mittelrhein genannt.“ Sie habe das beste Nutzen-Kosten-Verhältnis im ganzen Bundesverkehrswegeplan und könne mit verhältnismäßig kleinen Maßnahmen zügig umgesetzt werden. „Genauso können wir auch in Erwägung ziehen, ob wir bei Sanierung und Ersatz bestehender Schleusen wie bei den Brücken auch auf eine Planfeststellung verzichten können.“

Nach Angabe von Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) hatte sich das Bundesumweltministerium unter Steffi Lemke (Grüne) dagegen gesperrt, selbst den wichtigsten Wasserstraßen-Ausbauprojekten das Siegel „im überragenden öffentlichen Interesse“ zu verleihen – anders als rund 60 Autobahn-Projekten und allen vordringlichen Schienenprojekten des Bundesverkehrswegeplans.

Ausweichend äußerte sich in der Bundestagsdebatte der Grünen-Verkehrsexperte Stefan Gelbhaar. Auf die Frage des CDU-Verkehrspolitikers Henning Rehbaum, warum ausgerechnet der klimafreundlichste Verkehrsträger – nämlich die Wasserstraße – nicht beschleunigt werden soll, sagte Gelbhaar, dass über 90 Prozent der CO₂-Emissionen auf den Straßenverkehr zurückgehen. Dort müsse man bei den Verkehrsmitteln ansetzen. „Es wird uns nichts helfen, wenn wir die Wasserstraße unendlich ausbauen. Sie

kennen alle die Prognosen, wie der Güterverkehr wächst und wie er ist und dass die Wasserstraße da etwas abnehmen kann. Aber die Klimaschutzlücke kriegen wir damit nicht gestemmt – sorry.“

Auch der CDU-Verkehrspolitiker Felix Schreiner griff die Ampel-Koalition wegen dieser Leerstelle im Gesetzentwurf an. „Was extrem bitter ist, ist, dass Sie die Wasserstraßen in diesem Gesetzentwurf komplett vergessen haben. Aber Sie haben sie nicht vergessen; Sie haben sie bewusst gar nicht aufgenommen“, sagte er. „Sie finden im Gesetzentwurf keine Maßnahmen, die bei der Sanierung und dem Ausbau von Wasserstraßen wirklich helfen. Damit leisten Sie dem Klimaschutz in diesem Land wirklich einen Bärendienst.“

Der FDP-Verkehrsexperte Bernd Reuther betonte im Namen der gesamten Fraktion, dass sie einen „Beschleunigungsturbo“ für alle Verkehrsträger wolle. „Für die Schiene, für die Straße, aber auch für die Wasserstraße.“ Ohne ausdrücklich auf die Wasserstraßen Bezug zu nehmen, kündigte er unter Gelächter der Opposition an, „diesen bereits sehr, sehr guten Gesetzentwurf im parlamentarischen Verfahren noch einen Tacken besser zu machen“.

Grundsätzliche Kritik am Gesetzentwurf äußerte die Linke. „Die Bürgerinnen und Bürger haben Rechte, die hier zum Teil gekürzt werden sollen“, sagte der Linken-Verkehrspolitiker Thomas Lutze. „Und auf die Gefahr hin, sich damit öffentlich nicht überall beliebt zu machen: Wir, die Linksfraktion, machen bei dieser Form von Bürokratieabbau, also dem Abbau der Rechte von Bürgerinnen und Bürgern, nicht mit.“ Er sprach sich dafür aus, stattdessen die Personalausstattung der Genehmigungsbehörden zu verbessern.

Matthias Roeser