



MdB Christian Schreider (links) und Franz Josef Reindl, Geschäftsführer der Hafenbetriebe Ludwigshafen (rechts).

Neue Ansätze verfolgen

Die bundespolitischen Vorzeichen sind auch im Jahr 2024 weiterhin herausfordernd. Trotz politischer Kursänderungen verfolgt der Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB) im Interesse der deutschen Binnenhäfen entschlossen seine Ziele.

Bundespolitisch und medial standen die Themen der Häfen in einem herausfordernden Jahr 2023 so stark im Fokus wie schon lange nicht mehr. Getrieben durch die aktuellen Krisen, aber auch durch kontinuierliches Erklären und Informieren seitens unseres Verbandes, scheint im politischen Berlin langsam die Erkenntnis zu reifen, dass die anstehenden Transformationsprozesse von Verkehrs- und Energiewende über resilientere Logistikketten zu neuen Ansätzen für Recycling und eine Nationale Kreislaufwirtschaft ohne unsere Häfen nicht denkbar sind.

In einem äußerst zeitintensiven Prozess haben wir, auch dank tatkräftiger Unterstützung unseres Ehrenamtes, eine maßgebliche Rolle bei der Erarbeitung der Nationalen Hafenstrategie gespielt. Der Ressortentwurf des BMDV trägt auch die Handschrift unseres Verbandes und hat unsere Unterstützung. Offen ist, wie sich die Ressortabstimmung mit dem Bundesumwelt-, dem Bundeswirtschafts- und dem Bundesfinanzministerium auswirken wird. Vor allem mit Blick auf in Aussicht gestellte Förderprogramme sind hier Zweifel angebracht. Gewissheit hierüber werden wir erst mit dem Kabinettschluss erlangen, den wir nunmehr im Frühjahr 2024 erwarten.

Das Bekenntnis des Bundes zu seiner Mitverantwortung für die relevanten Hafeninfrastrukturen ist ein aus Hafen-Sicht zentrales Element im Koalitionsvertrag der Ampel, für das wir bei der Regierungsbildung vehement gekämpft haben. Bisher ist dieses Versprechen jedoch nicht eingelöst.

Der Kurs der Bundesregierung zur Reduzierung der Neuverschuldung des Bundeshaushalts hat auch dazu geführt, dass unser Vorschlag für ein Bund-Länder-Förderprogramm für Kai- und Uferanlagen nicht im aktuellen Bundeshaushalt verankert wurde. Dabei hat es an Unterstützung nicht gemangelt. Es ist uns im vergangenen Jahr gelungen, ein breites Bündnis aus Verkehrs- und Haushaltspolitikern im Bundestag und über die Verkehrsminister/-innen der Rheinanliegerstaaten auch die Verkehrsministerkonferenz der Länder hinter diesem Ziel zu versammeln. Wir konnten auch die letzten formalen Bedenken gegen eine finanzverfassungsrechtliche Zulässigkeit unseres Vorschlags ausräumen. Daher werden wir weiter für das Förderprogramm kämpfen.

Die Erfolgsperspektiven sind allerdings deutlich eingetrübt und der strikte Sparkurs der Bundesregierung verschont auch den Verkehrshaushalt nicht. Für die Hafenwirtschaft sehr schmerzhaft sind die anstehenden Kürzungen der Trassen- und Anlagenpreise, der Innovationsförderung und einer direkten Güterverkehrsinfrastrukturfinanzierung. Hier werden nach dem Vorschlag von Verkehrs- und Finanzministerium fast 300 Millionen Euro beziehungsweise 54 Prozent gestrichen.

Besonders der Kahlschlag bei der Schienengüterfernverkehrsnetzförderung (SGFFG) trifft viele Binnenhäfen: Noch im November 2023 hatten die Haushaltspolitiker der Koalitionsfraktionen mit 73,5 Millionen Euro einen neuen Rekord bei den

Fördermitteln vermeldet. Wir hatten bei den Fach- und Haushaltspolitikern von SPD, Grünen und FDP seit Beginn der Wahlperiode dafür geworben und sahen die schrittweise Anhebung von 25 Millionen Euro 2022 auf den nahezu dreifachen Wert als Ergebnis vieler Gespräche im Rahmen unserer Verbandsarbeit. Die Haushalts- und Verkehrspolitikern hatten uns bereits weitere Unterstützung signalisiert, konkret etwa bei der Förderfähigkeit von Aus- und Neubauvorhaben in Häfen.

Die durch die Bundesregierung beschlossene Kehrtwende ist aus unserer Sicht daher absolut inakzeptabel und zerstört Vertrauen in die Verlässlichkeit und Planbarkeit finanzieller Zusagen des Bundes. Natürlich werden wir gemeinsam mit befreundeten Verbänden und den Parlamentariern im Bundestag nichts unversucht lassen, die Förderung ab dem Jahr 2025 wieder anzuheben.

Weiterhin für die Belange der Binnenhäfen streiten

Positiv ist immerhin, dass es zu keinen Kürzungen im Etat für Erhalt und Ausbau der Bundeswasserstraßen gekommen ist. Mit rund 1,8 Milliarden Euro liegt dieser ungefähr auf Höhe der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes, aber immer noch unterhalb der benötigten 2,2 Milliarden Euro.

Die bundespolitischen Vorzeichen für das neue Jahr sind nicht minder herausfordernd. Eine Entspannung ist nicht in Sicht, die Landtagswahlen in mehreren Bundesländern sowie die 2025 anstehende Bundestagswahl dürften die Handlungsspielräume für durchdachte Sachpolitik weiter einschränken. Insbesondere die Haushaltslage des Bundes hat sich diametral verändert, von einer extensiven Ausgabenpolitik und einer Ausweitung der Verantwortungsbereiche des Bundes hin zur Haushaltskonsolidierung und Rückführung der Ausgaben des Bundes auf seine Zuständigkeiten. Wir werden trotz dieser widrigen Umstände auch 2024 für die Belange der Binnenhäfen streiten. Gleichzeitig müssen wir angesichts der Kursänderungen auf Bundesebene das bisher Erreichte gegen andere Interessen verteidigen.

Wie schnell sich die Rahmenbedingungen ändern können, haben kurz vor Jahresende die Äußerungen Christian Lindners zu einer Abschaffung der Dieselsteuerbefreiung in der Binnenschifffahrt gezeigt. Allen Branchenkennern ist klar, dass eine solche im nationalen Alleingang umgesetzte Maßnahme einen



Christian Lietzmann

Joachim Zimmermann, Präsident Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB).

weiteren Standortnachteil für die deutsche Industrie und schwerwiegende Folgen für die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Logistikunternehmen bedeutet hätte. Der Vorgang hat aber bewiesen, dass die Initiative System Wasserstraße, in der der BÖB als einer von über 20 Verbänden mitwirkt, eine hervorragende Plattform für den Austausch zwischen allen Stakeholdern und die Bündelung von Interessen ist. Zusammen wurden kurzfristig in enger Abstimmung ein exaktes Lagebild erstellt und gemeinsame Aktionen vorbereitet. Unser Ziel ist es daher, die Initiative durch weitere Mitglieder, gemeinsame inhaltliche Positionen und Initiativen weiter zu stärken und noch sichtbarer zu machen.

Joachim Zimmermann (Präsident BÖB)

Anzeige



Ab sofort mit mehr Tragfähigkeit (E-Autos) – und das auch noch zu günstigeren Preisen.

BÜTER SCHERENHEBEBÜHNEN

Büter Hebetchnik GmbH
Emmener Straße 9 | D-49716 Meppen
Tel. 0 59 35 - 70 59-0
h.janzen@bueter.de

- Einfachscherenbühne
- Doppelscherenbühne
- Tandemscherenbühne
- Flachhubscherenhebebühne
- Bordkrane

www.bueter-hubtische.de