

Entwurf der Hafenstrategie

Der vom Bundeswirtschafts- und vom Bundesverkehrsministerium zusammen mit der Wirtschaft erarbeitete Entwurf einer nationalen Hafenstrategie wird vermutlich nur auf verhaltenen Zuspruch des Umweltministeriums in der laufenden Ressortabstimmung hoffen können.



Sina Schultdt/dpa/picture alliance

Mit der nationalen Hafenstrategie sollen Häfen und Wirtschaft gestärkt werden. Nun gilt es, langfristig nachhaltige Maßnahmen zu ergreifen.

Während das 33-seitige Hauptdokument vorwiegend den Ist-Zustand analysiert und in allgemeiner Form die Ziele formuliert – immerhin werden die angestrebten zwölf Prozent Modal-Split-Anteil des Binnenschiffs erwähnt –, werden im sogenannten Maßnahmenpaket die Umsetzung beschrieben und Verantwortlichkeiten zugewiesen. Bei den vorgeschlagenen Maßnahmen hat der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) einen deutlichen Fußabdruck hinterlassen.

Eines seiner Anliegen ist, die vorhandenen Flächen in den Binnenhäfen für hafenaffine Nutzungen zu sichern. Während Bund und Länder – nicht unbedingt auch die Kommunen – inzwischen begriffen haben, dass das Heranrücken von Wohnbebauung die Hafenentwicklung stören kann, ist der Umgang mit temporären Brachflächen („Brownfields“) noch ein Problem. Dort entwickeln sich oft nach Bundesnaturschutzgesetz zu schützende Tier- und Pflanzengesellschaften. Der BÖB schlägt daher vor, das Gesetz so anzupassen, dass die erneute Nutzung solcher Flächen für die Hafenwirtschaft nicht als „Eingriff in Natur und Landschaft“ bewertet werden muss.

Vom BÖB stammt auch der Vorschlag, nach bundesweit einheitlichen Maßstäben in allen Ländern nach dem Vorbild von NRW „landesbedeutsame Häfen“ zu definieren. In diesen Häfen sind Flächen zur Ansiedlung von hafenorientierter Wirtschaft zu sichern und vor dem Heranrücken von Nutzungen zu schüt-

Der BÖB hat sich im Entwurf der Hafenstrategie deutlich positioniert und möchte unter anderem vorhandene Flächen in Binnenhäfen für hafenaffine Nutzungen sichern.

zen, die geeignet sind, die Hafennutzung einzuschränken. Bisher wollen nur Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg diesem Vorbild folgen.

Vom Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) stammt der Vorschlag, ein Förderprogramm für alternative Antriebe von Hafenfahrzeugen aufzulegen. Immerhin will sich der Bund angeblich „so schnell wie möglich / ab sofort“ darum kümmern – das war allerdings noch vor dem Haushalts-Desaster. In einer Studie hatte das Beratungsunternehmen Ramboll vor gut einem Jahr ermittelt, dass alternativ angetriebene Hafenumschlaggeräte nicht nur um einen zweistelligen Prozentsatz teurer sind als ihre Diesel-Pendants, sondern dass im Fall von Batterie-Antrieben wegen der Ladepausen auch mehr Fahrzeuge erforderlich sind, um 24/7 arbeiten zu können (SUT 3/2024). Eher in den Bereich der eigentlichen Schifffahrt geht der vom BÖB unterstützte Vorschlag, die Besatzungsvorschriften und die Binnenschiffsuntersuchungsverordnung so anzupassen, dass die Vorteile von „Smart Shipping“ oder autonomem Fahren auch tatsächlich ausgeschöpft werden können. Das soll bis 2025 umgesetzt werden. In eine ähnliche Richtung geht der Vorschlag, einen Rechtsrahmen dafür zu schaffen, automatisierte oder autonome Umschlaggeräte im Hafengelände einsetzen zu dürfen – vom Kran bis zum Reachstacker.

Weitere vorgeschlagene Maßnahmen sind altbekannt: Die Aufstockung des Planungs- und Genehmigungspersonals über eine Entschlackung des Wasserstraßenhaushalts. Neu ist allerdings die vom BÖB eingebrachte Idee, hafenbezogene Genehmigungsvorhaben in jeweils spezialisierten Behörden je Bundesland zu konzentrieren, um den Kompetenzaufbau und damit schnellere, qualitativ bessere und rechtssichere Entscheidungen zu fördern.

Bei Redaktionsschluss dauerte die Ressortabstimmung über den Entwurf zwischen den Bundesministerien noch an. Ein potenzieller Konfliktpunkt ist vermutlich, inwieweit der Bund finanzielle Zusagen in der Hafenstrategie verankern kann.

Matthias Roeser