



Rechts BÖB-Geschäftsführer Marcel Lohbeck, links Malte Klingforth, Vorsitzender des Verdi-Landesbezirksfachvorstands Maritime Wirtschaft Hamburg.

Bundestag.de

Strategie im Bundestag

Die Nationale Hafenstrategie wird im Bundestags-Verkehrsausschuss überwiegend als Seehafen-Strategie wahrgenommen. Das wurde Anfang April in einer von CDU und CSU initiierten Anhörung deutlich. Anlass war ein Entschließungsantrag der Unionsfraktion.

In dem Entschließungsantrag fordert sie unter anderem, den Hafenlastenausgleich auf mindestens 400 Millionen Euro jährlich anzuheben, die deutschen Häfen zu den zentralen Drehkreuzen der Energiewende und des Windenergie-Ausbaus zu entwickeln und die Hinterlandanbindungen über die Schiene, die Straße und die Binnenwasserstraße zu stärken. Ausschließlich die Binnenhäfen betreffende Themen werden im Antrag nicht angesprochen, wie zum Beispiel die Verlagerung von Großraum- und Schwerguttransporten. Dementsprechend wurden in der thematisch weit ausufernden Diskussion der Abgeordneten mit Experten aus Wirtschaft, Gewerkschaften und Verbänden vor allem Fragen der Seehäfen und sogar der Seeschifffahrt erörtert.

Der auf Vorschlag der SPD-Fraktion eingeladenen Geschäftsführer des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB), Marcel Lohbeck, kam erst im letzten Viertel der Anhörung zu Wort. In sehr diplomatischer Form erinnerte er die Anwesenden daran, dass die neue Hafenstrategie im Gegensatz zu früheren Hafenkonzepten nicht nur ein Seehafenpapier ist. „Was wir sehr begrüßen, ist, dass sowohl in der Hafenstrategie als auch dem vorliegenden Antrag alle Seiten erkannt haben, dass Binnenhäfen und Seehäfen gleichrangig zu betrachten sind.“ Die Hafenstrategie trage damit auch die Handschrift der Binnenhäfen.

„Was uns besonders wichtig war, ist, dass wir das Thema der Wettbewerbsfähigkeit der Häfen an die vorderste Stelle gestellt haben. Das ist auch aus meiner Sicht die richtige Priorisierung.“ Häfen seien wie Trichter, deren Durchlässigkeit vom Durchmesser der engsten Stelle abhängt. Das betreffe sowohl die vorgelagerte Infrastruktur – die Wasserstraßen – als auch die Häfen selbst. An den Wasserstraßen stünden laut einer Erfassung der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) von 2016

allein 50 Schleusen zur Erneuerung an. Gebaut worden seien seitdem „ungefähr fünf“.

Nötig sei also mehr Planungspersonal für die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV), auf keinen Fall dürften Stellen gestrichen werden. Zudem müssten Einstellungsverfahren beschleunigt und die Sichtbarkeit der WSV als attraktiver Arbeitgeber verbessert werden. Er forderte, den Mitarbeitern in der WSV mehr Ermessensspielraum einzuräumen, statt ein weiteres Planungsbeschleunigungsgesetz zu initiieren. Zudem müsse der Wasserstraßenetat auf verlässlich 2,2 Milliarden Euro aufgestockt werden. Das sei ein Betrag, den die WSV auch verbauen könne.

Beim Thema „Ausbau der Schiene im Seehafenhinterland“ widersprach Lohbeck Daniel Hosseus vom Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS): Für die Häfen in NRW sei die Anbindung an die Westhäfen wichtiger als an die deutschen Seehäfen.

Betreffend die eigentlichen Hafen-Infrastruktur vermisste Lohbeck eine klare (Selbst-)Verpflichtung von Bund und Ländern zur Finanzierung. Er verwies auf das vom BÖB entwickelte Konzept für eine verfassungskonforme Bund-Länder-Kofinanzierung zum Ersatz abgängiger Kaimauern mit einem Volumen von 1,3 Milliarden Euro über zehn Jahre – „also eine überschaubare Summe, die viel Hebelwirkung für die Verkehrsverlagerung haben kann“ (siehe auch den Artikel „Binnenhäfen wollen Förderung des Bundes für Ersatz von Kaianlagen“ auf schiffahrtundtechnik.de). Der größte Wettbewerbsnachteil gegenüber Logistikern „auf der grünen Wiese“ seien jedoch die zähen Planungs- und Genehmigungsverfahren beim Infrastrukturbau in den bestehenden Häfen. Schließlich forderte er die Abgeordneten auf, gemeinsam mit den Ländern die Bestandsflächen der Häfen vor Begehrlichkeiten anderer Interessen zu schützen, zum Beispiel des Wohnungsbaus.

thr