

Wie können unsere Binnen- und Seehäfen noch nachhaltiger, resilienter und effizienter werden?



Deemerwha studio – stock.adobe.com

Abgeschwächte Strategie

Die Mitte März von der Regierung verabschiedete Fassung der Nationalen Hafenstrategie hat gegenüber dem Entwurf von November/Dezember 2023 deutlich an Biss verloren. Finanzielle Selbstverpflichtungen des Bundes sind praktisch komplett gestrichen worden.

Wie ein Vergleich der Endfassung mit dem Entwurf durch SUT ergab, sind fast alle Punkte, in denen Finanzmittel des Bundes gefragt waren, gestrichen oder zumindest massiv abgeschwächt worden. Das betrifft zum Beispiel die Forderung nach Förderprogrammen für alternativ angetriebene Umschlaggeräte und Hafenfahrzeuge, die Aufstockung von Forschungs- und Entwicklungsprogrammen, Zuschüsse für das maritime Kompetenzzentrum (Ma-co) und selbst das WSV-Personal. Die bestehende GST-Förderrichtlinie wird nicht mehr erwähnt, stattdessen wird jetzt in sehr allgemeiner Form die „Umsetzung von Maßnahmen zur Setzung

finanzieller Anreize für die am Großraum- und Schwergutverkehr Beteiligten für die Verlagerung auf die Wasserstraße und Schiene“ propagiert – ohne Zieldatum. Nicht einmal das ohnehin wortreich umschriebene Ihtec-Förderprogramm noch die „Digitalen Testfelder Häfen“ haben es in die Endfassung geschafft.

Bedenklich aus Sicht der Binnenschifffahrt im engeren Sinne dürfte sein, dass der im Entwurf enthaltene Punkt „Fortführung/Ausbau von Förderprogrammen im Bereich Schiffbau, zum Beispiel Richtlinie „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ des BMWK, Richtlinie „Nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen“ nicht mehr im Dokument auftaucht. Ebenfalls gestrichen wurde die Aufgabe, mit Blick auf den Import erneuerbarer flüssiger Kraftstoffe einen verbindlichen Ausbauplan für Wasserstraße und Schiene zu erstellen, der Einspeisepunkte mit den wichtigsten Abnehmern verbindet.

Weitere Streichungen

Ebenfalls gestrichen oder abgeschwächt wurden Wünsche, die Planung und Genehmigung von Infrastruktur durch abgeschwächte Umweltvorschriften zu erleichtern. Hier dürfte wohl das Bundesumweltministerium (BMUV) mit dem Rotstift eingegriffen haben. Weggefallen ist zum Beispiel der Auftrag zu prüfen, „inwieweit Stichtagsregelungen bei Einführung neuer technischer Standards [Genehmigungs-]Verfahren, EU-Recht und die Aarhus-Konvention wahrend, beschleunigen können“.

Ebenso gestrichen wurde die Aufgabe, „Anwendung und Umsetzung der Wasser-Rahmenrichtlinie in Deutschland im Vergleich zu seinen europäischen Nachbarstaaten zu evaluieren, dabei mögliche Übererfüllungen von Vorgaben zu identi-



nmann77/stock.adobe.com

Trotz vieler Streichungen auf der Maßnahmenebene ist der BÖB nicht gänzlich unzufrieden.



Häfen als Energiehubs und Ausbau von Windenergie: Bei diesen Themen nimmt das BMWK eine wichtige Rolle ein.

fizieren und im künftigen Verwaltungshandeln entsprechend abzustellen“. Die deutsche Auslegung der Wasser-Rahmenrichtlinie ist bekanntlich eine der schwersten Hürden bei Fahrrinnenoptimierungen. Ebenso dürfen die Häfen nicht mehr hoffen, dass die erneute Nutzbarmachung von langjährigen Brachflächen nicht als Eingriff in geschützte Natur gewertet wird. Nur in sehr allgemeiner Form wird noch der „Schutz umschlaggeeigneter Flächen gegen nicht hafenaffine Nutzung“ als Aufgabe definiert.

Dem Einwirken des Bundesbauministeriums (BMWSB) dürfte wohl die Streichung des Vorhabens zu verdanken sein, die Häfen im Konflikt mit dem Wohnflächenbedarf zu stärken. „Rechtliche Klärung des Verhältnisses zwischen Bauleitplanung und Hafenplanung mit dem Ziel, Häfen sowohl vor einer kommunalen hafenaversen Überplanung zu schützen als auch rechtliche Konfliktslagen zum Beispiel zwischen Wohnbebauung und Hafennutzungen zugunsten der Häfen zu lösen“, stand im Entwurf – in der Endfassung nicht mehr.

Auch einige positive Signale

Zahlreiche Ergänzungspassagen sind dem Bundesverteidigungsministerium (BMVg) zu verdanken: An zahlreichen Stellen wurden Passagen zur Verteidigungsrelevanz und Kriegsfestigkeit der Häfen eingefügt. „Aufgrund der sich verändernden geopolitischen Sicherheitslage erlangen Häfen erneut einen besonderen Stellenwert im Rahmen von Krisen, der Landes- und Bündnisverteidigung“, heißt es schon in der Einleitung. „Der Schutz der Häfen erfordert bereits im Vorfeld Maßnahmen, die es ermöglichen, Häfen gegenüber etwaiger Bedrohung widerstandsfähig aufzustellen.“

Aber es gibt aus Sicht der Wirtschaft auch einige positive Signale. Vorgezogen wurde das Zieldatum für die Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren sowie die Vereinfachung der Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwerguttransporte, die vom Schiff auf die Straße umgeschlagen werden: Statt 2028 wird nun schon 2024 angestrebt.

Das Ministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) hat sich an verschiedenen Stellen verewigt, wo es zum Beispiel um die Rolle der Häfen als Energiehubs oder beim Ausbau der Windenergie geht. Bei dem Vorhaben, bundesweit einheitliche Regelungen für das Handling alternativer Kraftstoffe für die Schifffahrt zu schaffen, wurde konkretisiert, „Vereinfachungen bestehender nationaler Vorschriften (zum Beispiel DIN, BimSchV, Arbeitsrecht), Vergleich mit Wettbewerbern (unter anderem Niederlande, Belgien)“ zu prüfen.

BÖB sieht Licht und Schatten

Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) ist trotz der vielen Streichungen auf der Maßnahmenebene nicht gänzlich unzufrieden. Inhaltlich sei die Substanz erhalten geblieben, betonte Geschäftsführer Marcel Lohbeck gegenüber SUT. Wichtig sei unter anderem, dass die Forderung erhalten geblieben ist, Wasser- und Lärmschutzvorschriften (AwSV/TA Lärm) zu prüfen, um den Hafenbetrieb zu erleichtern. Auch die Maßnahmen zum Thema Hafenflächen begrüßt der BÖB.

Uneingeschränkt positiv sieht der BÖB laut Lohbeck, dass der Auftrag erhalten geblieben ist, die Genehmigungsverfahren in jedem Bundesland in einer Behörde zu konzentrieren. Damit könne besser hafenspezifische Kompetenz aufgebaut werden, als wenn die Bearbeiter höchstens einmal in ihrem Berufsleben mit einem Hafenprojekt konfrontiert werden. Ebenfalls gut sei, dass sich der Bund bei der EU darum bemühen soll, grundsätzlich eine Förderfähigkeit für Suprastrukturen wie zum Beispiel Kräne herzustellen. Das sei zumindest aus Sicht der Binnenhäfen in der Praxis relevanter als die (gestrichenen) Stichtagsregelungen für Infrastruktur.

Als Grund für die wenig konkreten vom Verteidigungsministerium eingefügten Passagen vermutet Lohbeck, dass sich das BMVg erst im Rahmen der Ressortabstimmung mit dem Thema befasst hat und auf die Schnelle keine präzisen Forderungen erheben konnte. Das sei aber angesichts der Tatsache, dass die Hafenstrategie vom BMDV ohnehin als „lebendes Dokument“ betrachtet wird, kein gravierendes Problem. Viel bedauerlicher – und zentraler Kritikpunkt – sei, dass alle finanziellen Selbstverpflichtungen des Bundes gestrichen wurden. „Die Finanzierung ist das, was die Hafenstrategie leben lässt oder auch nicht.“

thr

Anzeige

Verladetechnik - Schiffsrampen - Gangways



ALTEC

Rudolf-Diesel-Str. 7
D-78224 Singen
Tel.: 07731/8711-0
Fax: 07731/8711-11
www.altec.de
info@altec.de