



Der Koalitionsvertrag beinhaltet auch Passagen zur Binnenschifffahrt und zur maritimen Wirtschaft.

CDU CSU SPD Soziale Politik für Dich

Verantwortung für Deutschland

Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD

21. Legislaturperiode

© Bundesanstalt für Wasserbau EC BY 4.0
Bundesanstalt für Wasserbau (BAW)

Ist das der Booster?

Für die neue Bundesregierung steht fest: Deutschland braucht „einen Booster bei der Infrastruktur“. Die SUT-Redaktion hat sich den Koalitionsvertrag in Hinblick auf die einzelnen Verkehrsträger genauer angeschaut und die Branchenverbände zu ihrer Meinung gefragt.

Im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern ist es zwar nur ein kleiner Absatz, aber immerhin fanden das Binnenschiff und die Wasserstraßen im Kapitel „Verkehr und Infrastruktur, Bauen und Wohnen“ ihren Weg in den Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD. Hier heißt es wörtlich: „Für die Ertüchtigung der Infrastruktur aus Wasserstraßen, Schleusen, See- und Binnenhäfen werden wir für notwendige Investitionen eine auskömmliche zusätzliche Finanzierung mit Planungssicherheit organisieren. Dafür wird ein Finanzierungs- und Realisierungsplan entwickelt. Wir unterstützen weiterhin die Transformation der Wasserstraßen und Häfen. Die Nationale Hafenstrategie wird umgesetzt.“ Ergänzend dazu wird der Koalitionsvertrag an anderer Stelle zumindest etwas konkreter: „Wir werden die Nationale Hafenstrategie mit Hochsee- und Binnenhäfen als gesamtstaatliche Aufgabe umsetzen und uns über die Finanzierung der Maßnahmen mit den Ländern in der ersten Hälfte der Legislaturperiode verständigen.“

Das Thema Schienenverkehr beschreiben die Koalitionsparteien ausführlicher. Klares Ziel ist es, „mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene [zu] verlagern“ und die Investitionen in das deutsche Schienennetz zu steigern. Das gelte für Haupt- und Nebenstrecken ebenso wie für Großknoten und -projekte. Zudem soll das Sanierungskonzept der Hochleistungskorridore (HLK) fortlaufend überprüft und angepasst

werden. Die Mittel für die HLK-Sanierung kommen aus dem Sondervermögen Infrastruktur und sind an dessen Laufzeit gekoppelt. Zudem heißt es im Koalitionsvertrag: „Durch gezielten Aus- und Neubau werden wir etappenweise und fahrplanorientiert einen integrierten stabilen Takt zwischen Nah- und Fernverkehr unter Einbeziehung des Schienengüterverkehrs (Deutschlandtakt) etablieren.“ Um sicherzustellen, dass das Geld des Bundes künftig bei der Schieneninfrastruktur ankommt und sich die Qualität des Schienenverkehrs deutlich

Das waren die Fragen an die Verbände:

1. Welche Maßnahmen des Koalitionsvertrags bewerten Sie aus Sicht Ihres Verbandes als besonders positiv – und warum?
2. Wo sehen Sie konkrete Lücken oder Versäumnisse im Koalitionsvertrag in Bezug auf die Interessen Ihrer Mitglieder?
3. Welche Auswirkungen erwarten Sie kurz- und mittelfristig auf Ihre Mitglieder, wenn die Koalition die vorgestellten Pläne tatsächlich umsetzt?

„Wir vermissen ein klares Bekenntnis zum deutschen Binnenschiffahrtsgewerbe.“



Jens Schwanen, Geschäftsführer des Bundesverbands der Deutschen Binnenschiffahrt (BDB)

1. Erfreulich ist im Kapitel Infrastruktur, dass der erweiterte Ersatzneubau von der Pflicht eines Planfeststellungsverfahrens ausgenommen werden soll. Das würde auch bei den zahlreichen anstehenden Ersatzneubauten im Wasserstraßenbereich spürbare Effekte bewirken, etwa bei den Schleusen, die in weiten Teilen das technische Lebensalter lange überschritten haben und dringend erneuert werden müssen. Für die „Ertüchtigung“ der Wasserstraßen will die Bundesregierung „eine auskömmliche zusätzliche Finanzierung mit Planungssicherheit organisieren und hierfür einen Finanzierungs- und Realisierungsplan entwickeln“. Das ist gut. Was das für die seit Jahrzehnten massiv unterfinanzierten Flüsse und Kanäle bedeutet, bleibt jedoch offen und ist leider nicht so konkret formuliert wie

etwa bei der Bahn, wo ausdrücklich eine Steigerung der Investitionen in das Schienennetz angekündigt wird.

2. Unverständlich ist, dass es im Koalitionsvertrag keine Aussage dazu gibt, vermehrt Güter auch auf die Wasserstraße verlagern zu wollen, sondern nur auf die Schiene. Die Binnenschiffahrt verfügt als einziger Verkehrsträger noch über freie Kapazitäten in seiner Infrastruktur, hat eine sehr gute Klimabilanz mit sehr geringen externen Kosten und könnte wertvolle Beiträge für die Entlastung von Straße und Schiene leisten. Außerdem vermissen wir ein klares Bekenntnis zum deutschen Binnenschiffahrtsgewerbe, das sich im harten internationalen Wettbewerb befindet und große Zukunftsaufgaben zu meistern hat, etwa bei der klimagerechten Modernisierung der Flotte. Wir werden mit unseren Partnern im System Wasserstraße gezielt dafür werben, dass die Bemühungen für mehr Güter auf dem Wasser fortgesetzt werden und dass der deutschen Binnenschiffahrt auch zukünftig die erforderliche Unterstützung zukommt.

3. Durch Vereinfachungen beim Planen und Bauen können sehr schnell Beschleunigungen erzielt werden. Das gilt erst recht, wenn die chronische Unterfinanzierung für Erhalt und Ausbau endlich beseitigt wird. Allerdings wird man den Fachkräftemangel in der WSV dabei mit betrachten müssen. Ein sehr wichtiger, allererster Schritt wird die Verabschiedung des Haushaltes 2025 sein: Zurzeit liegen die für das Gewerbe wichtigen Förderprogramme in der Ausbildung und Flottenmodernisierung mangels zur Verfügung stehender Mittel auf Eis.

verbessert, plant die Bundesregierung „mittelfristig“ eine grundlegende Bahnreform.

Für die Straße als „bedeutender Verkehrsträger“ will die Bundesregierung Finanzmittel zur Auflösung des Sanierungsstaus, insbesondere bei Brücken und Tunneln, zur Verfügung stellen. Die Reform der Berufskraftfahrerqualifikation sowie attraktive Rahmenbedingungen sollen zudem dem Fahrermangel entgegenwirken. Schwerlast- und Großraumtransporte sollen schneller genehmigt werden.

Die maritime Wirtschaft findet ebenfalls namentlich Eingang in den Koalitionsvertrag. Die Bundesregierung will sich für eine europäische maritime Strategie einsetzen, „die die Wettbewerbsfähigkeit des Schiffbaus, der Schiffbauzulieferer und der maritimen Technologien stärkt“. Ziel sei eine wettbewerbsfähige Hafeninfrastruktur mit guter Hinterlandanbindung, „die auch militärische und energiepolitische Erfordernisse berücksichtigt.“ So soll etwa der Einstieg der deutschen Werften in die Produktion von Offshore-Konverterplattformen beispielsweise durch Bürgschaften unterstützt werden.

Es liegt in der Natur der Sache, dass der Koalitionsvertrag an vielen Stellen vage bleibt. Für die Umsetzung wird nun der neue Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder zuständig sein. Der 57-Jährige ist seit 2009 Bundestagsabgeordneter aus dem Wahlkreis Bitburg und war bereits von 2009 bis 2021

Mitglied im Verkehrsausschuss. In seiner neuen Rolle wird er voraussichtlich eine zentrale Funktion bei der Umsetzung des milliardenschweren Sondervermögens Infrastruktur übernehmen und dabei entscheiden, in welche Infrastrukturmaßnahmen investiert wird. Welche Rolle dabei der Wasserstraße zukommen wird, wird sich zeigen.

Annika Beyer

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

„Das Bekenntnis zur Nationalen Hafenstrategie sehen wir positiv.“



BÖB

Marcel Lohbeck, Geschäftsführer des Bundesverbands Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB)

1. Der Koalitionsvertrag beinhaltet zentrale Forderungen der Binnenhäfen und geeignete Punkte zur Steigerung des wettbewerblichen Umfelds der Binnenhäfen. Die neue Koalition hat wesentliche Maßnahmen zur Stärkung von aktuellen Kernmärkten der Binnenhäfen, wie dem Stahl und dem Chemiesektor, beschlossen. Gleichzeitig setzt sie auf die Förderung der Wasserstoffindustrie, Carbon Capture & Storage und die Entwicklung der Kreislaufwirtschaft. Wir sehen hier große Chancenmärkte für unsere Häfen und die Binnenschifffahrt. Außerdem begrüßen wir es sehr, dass sich die zukünftigen Koalitions-

näre darauf verständigt haben, in die Ertüchtigung von Hafeninfrastrukturen zu investieren. Bereits in der vergangenen Wahlperiode hat der BÖB ein Konzept für ein Bund-Länder-Förderprogramm zur Ertüchtigung von Kai- und Uferanlagen vorgelegt, das schnell ausgerollt werden kann. Mit dem neuen Sondervermögen eröffnen sich hier neue Spielräume. Ebenfalls positiv sehen wir das Bekenntnis zur Nationalen Hafenstrategie. Die Strategie enthält viele Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen, zum Beispiel dringend benötigte Erleichterungen bei Genehmigungsverfahren. Häfen funktionieren aber nur so gut, wie ihre vor- und nachgelagerten Brücken, Straßen, Schienen und Wasserstraßen. Wir unterstützen es, dass die neue Koalition die Planegenehmigung im Ersatzneubau zum Regelfall machen will.

2. Sehr kritisch sehen wir, dass der Verkehrsträger Binnenschiff im Vertragswerk kaum erwähnt wird. Nachhaltige Multimodalität ist nur im Zusammenspiel von Binnenschifffahrt und Bahn möglich.

3. Die beherzte Umsetzung der von uns positiv bewerteten Maßnahmen wäre ein wichtiger Schritt dafür, dass die deutschen Häfen ihre nationalen Aufgaben als Drehscheiben für die Energiewende, Zentren der Kreislaufwirtschaft, Versorger für Industrie, Handel und Bevölkerung und Befähiger für militärische Mobilität auch künftig wahrnehmen können.

„Das Sondervermögen Infrastruktur ist eine wichtige und richtige Maßnahme.“

1. Der Koalitionsvertrag rückt wichtige Hafenthemen wie die Energiewende und die „Zeitenwende“ in den Fokus. Weiterhin begrüßen wir, dass er ein Kapitel zur maritimen Wirtschaft enthält. Darüber hinaus haben wir große Erwartungen an die zugesagte Ausgestaltung der Nationalen Hafenstrategie sowie umfassender Maßnahmen zur Planungs- und Baubeschleunigung im Infrastrukturbereich. Positiv sehen wir auch, dass konkrete Aspekte wie die Reform der Einfuhrumsatzsteuer im Sinne einer Anpassung an die überwiegende europäische Praxis enthalten sind. Hier werden wir die weiteren Entwicklungen genau verfolgen und eine zeitnahe Umsetzung der Beschlüsse einfordern.

2. Das Sondervermögen Infrastruktur ist eine wichtige und richtige Maßnahme. Es liefert die Voraussetzung dafür, dringend erforderliche Investitionen vorzunehmen. Wichtig ist nun, die konkrete Umsetzung zeitnah anzugehen und zügig umzusetzen. Dazu gehört, dass der Bund sein Engagement für die deutschen Seehäfen deutlich ausbaut, um im Zusammenspiel mit den Ländern die bestmöglichen Rahmenbedingungen für starke und wettbewerbsfähige deutsche Seehäfen in Europa und der Welt zu gewährleisten.

3. Wenn die Pläne konsequent umgesetzt werden, werden die deutschen Häfen in ihrer Rolle als Möglichmacher für einen starken Handel und verbesserte industrielle Wettbewerbsfähigkeit gestärkt; dasselbe gilt für politische und strategische Großthemen wie die Gestaltung der Zeiten- und Energiewende, für die die deutschen Seehäfen einen wichtigen Beitrag leisten.



ZDS

Florian Keisinger, Mitglied der Geschäftsführung im Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS)

„Insgesamt sehen wir die Chance auf eine Stärkung unserer Branche.“

1. Der VDR begrüßt den Koalitionsvertrag als deutliches Bekenntnis zur Seeschifffahrt in Deutschland. Die neue Bundesregierung sendet mit ihm wichtige Impulse für mehr Wettbewerbsfähigkeit und Zukunftssicherheit des deutschen Schifffahrtsstandorts. Die Bestätigung der Tonnagesteuer ist ein wichtiges Signal an unsere Reedereien. Es schafft Verlässlichkeit und sichert Deutschlands Position als ein führender Schifffahrtsstandort und eine bedeutende Handelsnation auf den Weltmeeren. Der Vertrag bestätigt, dass Seeschifffahrt mehr ist als Transport – sie ist wirtschaftliche Lebensader, tragende Säule der maritimen Wirtschaft und sicherheitspolitische Infrastruktur zugleich. Besonders positiv bewertet der VDR zudem, dass die maritime Sicherheit im Koalitionsvertrag als Teil der nationalen Sicherheitsstrategie genannt wird. Auch im Bereich Nachhaltigkeit setzt der Vertrag wichtige Akzente. Mit der Förderung klimafreundlicher Antriebstechnologien und maritimer Forschung werden zentrale Weichen gestellt, um die Schifffahrt auf Klimakurs zu bringen. Nicht zuletzt sieht der VDR die geplanten Maßnahmen zum Abbau von Bürokratie als wichtigen Schritt, um die mittelständische Reedereibranche zu entlasten.

2. Wir erwarten, dass – wie in der Luftfahrt und im Koalitionsvertrag so auch benannt – die Mittel, welche die Schifffahrt unter dem EU-Emissionshandel leistet und die in Deutschland in den Klima- und Transformationsfonds fließen, über Förderprogramme zur Dekarbonisierung der Schifffahrt in den Sektor zurückkehren. Dies ist von der EU ausdrücklich gewünscht.

3. Sollte die Koalition ihre Pläne wie angekündigt umsetzen, erwarten wir positive Impulse für den Schifffahrtsstandort



Martin Kröger, Hauptgeschäftsführer des Verbands Deutscher Reeder (VDR)

Deutschland. Die beabsichtigten Bürokratierleichterungen sowie das Bekenntnis zur Tonnagesteuer und zur Notwendigkeit der Erhöhung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen einschließlich solcher aus der Schifffahrt sind wichtige Signale, die für Planungssicherheit sorgen – gerade für mittelständische Reedereien. Investitionen in klimafreundliche Technologien und die maritime Forschung stärken die Innovationskraft und den Transformationsprozess hin zu einer klimaneutralen Schifffahrt. Auch sicherheitspolitisch wird eine stärkere Einbindung der Handelsschifffahrt in die Nationale Sicherheitsstrategie zu mehr Resilienz und Koordination beitragen. Insgesamt sehen wir die Chance auf eine Stärkung unserer Branche – sofern den Worten nun auch Taten folgen.

Anzeige



+352 74 96 10 1
www.luxport.lu

