

Klares Handlungsdefizit

Binnenhäfen unter Druck: Die Konjunktur schwächelt und für wichtige Infrastrukturmaßnahmen fehlt das Geld. Im Interview spricht Marcel Lohbeck, Geschäftsführer des Bundesverbands öffentlicher Binnenhäfen (BÖB), über notwendige Reformen und fehlende Bereitschaft zur Umsetzung.



BÖB

Marcel Lohbeck, Geschäftsführer des Bundesverbands öffentlicher Binnenhäfen (BÖB).

SUT: Herr Lohbeck, wie fällt das Fazit Ihrer Mitglieder für 2025 aus?

Marcel Lohbeck: Wenn ich ehrlich bin: 2025 war für die deutschen Binnenhäfen ein Jahr der zwei Gesichter. Auf der einen Seite haben wir uns in einem gesamtwirtschaftlichen Umfeld behaupten müssen, das alles andere als freundlich war. Die deutsche Wirtschaft stagnierte in der ersten Jahreshälfte, bevor sich gegen Jahresende eine leichte Erholung andeutete. Der anhaltende Rückgang der industriellen Wettbewerbsfähigkeit und auch die zunehmenden geopolitischen Konflikte haben die Lage zusätzlich belastet. Häfen sind ein Spiegel der Realwirtschaft. Produktionsrückgänge in der chemischen oder in der Stahlindustrie, aber auch die eingebrochene Baukonjunktur und sinkende Containermengen machen sich vor Ort oft zeitnah bemerkbar. Je nach Kundenstruktur eines Hafens ist die Betroffenheit unterschiedlich stark. Auch besondere Ereignisse wie das früh einsetzende Niedrigwasser am Rhein, der Einsturz der Carolabrücke in Dresden oder Engpässe im Schienennetz aufgrund der Korridorsanierung stellten Herausforderungen für die Hafenwirtschaft dar.

SUT: Und auf der anderen Seite?

Lohbeck: Auf der anderen Seite zeigt der Blick auf die einzelnen Standorte, dass die Binnenhäfen in diesem schwierigen Umfeld erstaunlich widerstandsfähig waren. Viele Häfen haben trotz aller Widrigkeiten gute Ergebnisse erzielt, sodass sich regional ein sehr differenziertes Bild ergibt.

SUT: Sehen Sie neue Potenziale für die Schifffahrt und die Häfen?

Lohbeck: Glücklicherweise ja. Neue Gütergruppen, etwa aus der Kreislaufwirtschaft mit Baustoffen, Stahlschrott, Kunststoffen und flüssigen Recyclingprodukten, können Güter ersetzen, die zuletzt mengenmäßig zurückgegangen sind oder ganz wegbrechen. Das Positive daran ist, dass die Infrastruktur für die Kreislaufwirtschaft weitgehend vorhanden ist. Hier haben wir vor allem Bedarf an praxisnaher Regulierung, um noch mehr auf Schiff und Schiene zu bekommen. Außerdem sehen wir, dass sich Warenströme verändern. Ein Beispiel: REA-Gips (Rauchgasentschwefelungsgips), ein Abscheidestoff aus Kohlekraftwerken, war ein starkes Exportprodukt, das in der Bauindustrie genutzt wird. Das wird quasi in Deutschland nicht mehr produziert, seitdem wir die Kohlekraftwerke abschalten. In der Folge hat sich REA-Gips an manchen Häfen zu einem Importgut entwickelt.

SUT: Politische Unterstützung für Binnenhäfen könnte vielleicht etwas zur Entspannung der Lage beitragen. Zeigt die im Koalitionsvertrag und in der nationalen Hafenstrategie zugesagte Unterstützung der Binnenhäfen Wirkung?

Lohbeck: Wir waren sehr froh, dass es den Koalitionsvertrag in dieser Deutlichkeit gibt. Wir sind allerdings vom Umsetzungsprozess sehr enttäuscht. Natürlich stehen wir relativ am Anfang der Legislaturperiode, aber aus unserer Sicht wurden wesentliche Chancen zur Umsetzung verpasst.

SUT: Zum Beispiel?

Lohbeck: Beim Thema Hafenfinanzierung gibt es eine deutliche Kehrtwende in der Bundesregierung. Offenbar hat sich das Bundesfinanzministerium im Zuge der Haushaltskonsolidierung durchgesetzt, sodass wir im Grunde wieder auf dem alten Rechtsstandpunkt stehen, dass Häfen Ländersache sind und der Bund keine Mitverantwortung hat. Deswegen gibt es keine Bewegung in Richtung einer nachhaltigen Hafenfinanzierung. Stattdessen wälzt man das Thema wieder auf die Länder ab. Die Argumentation lautet: Die Länder bekommen 100 Milliarden aus dem Sondervermögen Infrastruktur und davon mögen sie bitte die Häfen bedienen. Das ist natürlich hochgradig unseriös, weil die Diskussionen in eine andere Richtung gegangen sind. Die wenigsten Bundesländer haben Geld für Hafenfinanzierung



Beim BÖB-Mitglied Bayernhafen Bamberg wurden 2025 rund 21.600 Lkw-Fahrten durch die Verlagerung von Langstreckenverkehren auf Schiff und Bahn eingespart.

in ihren Tranchen eingestellt, einfach, weil es an so vielen Stellen Bedarfe gibt.

SUT: Wie sähe aus Ihrer Sicht eine Lösung aus?

Lohbeck: Wir fordern eine Bund-Länder-Kofinanzierung für Kai- und Uferanlagen, die aus unserer Sicht rechtlich möglich ist. Das hat uns der wissenschaftliche Dienst des Bundestages auch in einem Gutachten testiert. Bei den Binnenhäfen reden wir über einen finanziellen Bedarf von drei Milliarden Euro in den nächsten zehn Jahren. Das würde sich aufteilen zwischen dem Bund, mehreren Bundesländern und einem Eigenanteil, den die Häfen selbst zu erbringen hätten. Heruntergebrochen liegen wir bei 1,4 Milliarden Euro, die der Bund innerhalb von zehn Jahren aufzubringen hätte. Das ist eine Petitesse im Vergleich zu anderen Maßnahmen und aus unserer Sicht ein rechtskonformer und pragmatischer Weg mit einer großen Hebelwirkung. Doch stattdessen heißt es, dafür sei kein Geld da und die Politik sucht Ausflüchte in Form von Rechtsvorbehalten, die inzwischen widerlegt sind. Das ist skandalös.

SUT: Unterschätzt die Politik die Bedeutung der Häfen?

Lohbeck: Wenn wir mit der Bundesregierung sprechen, dann habe ich eigentlich den Eindruck, dass das Thema auf allen Ebe-

nen verstanden worden ist. Wir haben also kein Aufklärungsdefizit. Wir haben ein Handlungsdefizit. Wir erleben, dass das Sondervermögen zu einem großen Verschiebeparkplatz geworden ist und zu wenig Mittel tatsächlich für die geplante Ertüchtigung der Infrastruktur, die Ertüchtigung unserer Verteidigungsfähigkeit und die Klimaanpassung ankommen. Das ist ein klarer Wortbruch gegenüber dem Wähler.

SUT: Kann es auch daran liegen, dass vielen Bürgern die Bedeutung der Häfen gar nicht so bewusst ist – anders als etwa bei der Schiene, von der sie selbst direkt betroffen sind?

Lohbeck: Der Güterverkehr steht in der öffentlichen Wahrnehmung sicherlich im Schatten des Personenverkehrs. Aus diesem Grund behandelt die Politik die Schiene deutlich privilegierter als die Wasserstraße. Natürlich sind uns alle Verkehrsträger gleich lieb, aber die Schiene hat kaum noch Kapazitäten. Hier fehlt es aus unserer Sicht an politischer Priorisierung.

SUT: Derzeit befindet sich das Infrastruktur-Zukunftsgesetz (InfZuG) im Gesetzgebungsverfahren. Es könnte ein weiterer Baustein sein, um die Lage der Binnenhäfen zu verbessern ...

Lohbeck: Korrekt. Wir begrüßen das Infrastruktur-Zukunftsgesetz sehr, weil wir glauben, dass es uns voranbringen kann. Damit würden nicht nur Projekte im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) im Bereich „Vordringlichen Bedarf Engpassbeseitigung (VBE)“ ins nationale Interesse rücken, sondern auch Projekte

Anzeige

HBS | MARINE GROUP

HBS Hamburg Bunker Service GmbH

- » Bunkerungen weltweit
- » Schiffsausrüstung für Binnen- und Seeschifffahrt
- » Gasöl-, GTL- und Diesellieferungen
- » Bunkerstationen, eine an den Landungsbrücken und eine im Ellerholzhafen

HBS Marine Supply GmbH & Co. KG

- » Schmierstoffhandel für Reedereien, Werften, Wasserbau etc. per Bunkerboot, TKW und LKW
- » Schmierstoff-Lagerhallen und Floating Storage
- » Internationale Schmierstoff-Logistik mit maßgeschneiderten Transportleistungen

HBS Shipping GmbH

- » Schiffsmanagement und Bereederungsdienste
- » Befrachtung und individuelle Transportlösungen für den Mineralölhandel

Ulmenstraße 23a · 22299 Hamburg
Tel.: +49 (40) 320 300 000 · www.h-bs.eu

BUNKER
LUBRICANTS
TRANSPORT



Die Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe (SBO) melden eine steigende Nachfrage nach kombinierten Verkehrsangeboten, kämpfen aber gleichzeitig mit Umschlagsrückgängen aufgrund der eingestürzten Carolabrücke.

im „Vordringlichen Bedarf“ (VB). Das würde Waffengleichheit gegenüber anderen Verkehrsträgern schaffen.

SUT: Im März hat die EU eine Hafenstrategie veröffentlicht. Wie bewerten Sie diese?

Lohbeck: In Teilen sehen wir die Strategie positiv, weil sie sich klar zu einer Verlagerung auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene bekennt. Ebenso freuen wir uns über das Bekenntnis zur Finanzierung der Binnenhäfen über den EU-Fond Connecting Europe Facility (CEF). Wir pochen aber auch darauf, dass die Mittel am Ende bei den Binnenhäfen ankommen.

SUT: Gibt es auch Kritikpunkte?

Lohbeck: Die Strategie hat für uns den großen strukturellen Nachteil, dass wir nicht erkennen, wo es eine Betroffenheit der See- und wo es eine Betroffenheit der Binnenhäfen gibt und wo beide gemeint sind. Die Maßnahmen zur Überprüfung bürokratischer Standards und zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren verbleiben aber vielfach im Bereich von Empfehlungen und Leitlinien. Das ist uns eindeutig zu wenig. Außerdem hat die EU-Strategie einen starken Fokus auf das Thema Sicherheit. Das betrifft den grenzüberschreitenden Kampf gegen Drogenschmuggel ebenso wie Cybersicherheit, Drohnenabwehr, die Resilienz der Lieferketten und Dual Use der Infrastrukturen für den Verteidigungsfall. Aus unserer Sicht muss eine Erhöhung der Sicherheitsstandards eine standortbezogene Risikoanalyse vorangehen und die Maßnahmen für die physischen und digitalen Einrichtungen im Hafen müssen verhältnismäßig und praxisnah sein. Deswegen sehen wir die Absicht, den ISPS-Code (International Ship and Port Facility Security Code) pauschal auf Nicht-ISPS-Anlagen zu übertragen, sehr kritisch. Die Gewährleistung öffentlicher Sicherheit muss

aus unserer Sicht eine hoheitliche Aufgabe bleiben. Bei allen zusätzlichen Investitionen in die Sicherheit von Häfen muss gelten: Wer die Musik bestellt, zahlt sie auch.

SUT: Sie haben das Thema Sicherheit bereits angesprochen. Wie stark beschäftigt Sie das?

Lohbeck: In den vergangenen Jahren durch den Ukraine-Krieg in jedem Fall mehr als früher und auf den genannten verschiedenen Ebenen von Sicherheit. Was beispielsweise die rein militärische Logistik angeht, stehen wir im Dialog mit dem Bundesverteidigungsministerium. Im Rahmen des Programms „Drehzscheibe Deutschland“ geht es darum, wie im Verteidigungsfall Nato-Truppen, Fahrzeuge und tausende Container durch Deutschland geschleust werden können. Konkret

wären das im Mittel täglich 5.000 Container, die auf vier strategisch wichtigen Korridoren von West nach Ost transportiert werden müssen. Das ist pro Stunde ein Ganzzug mit militärischen Gütern. Das gibt das System Schiene momentan nicht her, sodass wir hier mit der Wasserstraße ins Spiel kommen könnten. Der „O-Plan“ regelt wiederum, wie im Spannungs- oder Verteidigungsfall eine innerdeutsche Logistik aussehen würde. Hier sind Vertreter des zuständigen Landeskommandos derzeit mit den Kommunen und Eigentümern der Infrastrukturen dabei, den Bestand zu analysieren und zu schauen, welche Infrastruktur für den Spannungsfall ertüchtigt werden muss. Wir stehen aber in beiden Fällen noch eher am Anfang des Prozesses.

SUT: Welche Themen treiben den BÖB noch um?

Lohbeck: Ich hoffe, dass wir in dieser Legislaturperiode noch einen großen Fortschritt beim Thema Bürokratieabbau, insbesondere bei Genehmigungsverfahren für Planung, Errichtung



Christian Lietzmann



Die #hafenfan-Kampagne wird auch von der Politik wahrgenommen (v. l.): BÖB-Geschäftsführer Marcel Lohbeck, Christian Hirte (Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium) und BÖB-Präsident Joachim Zimmermann.

und Betrieb von Hafenanlagen, machen. Das wäre ein wichtiger Schritt für die Verkehrsverlagerung. Wir sehen auch den politischen Willen, Nachhaltigkeitsthemen zum Beispiel im Rahmen der nationalen Kreislaufstrategie zu pushen. Da entstehen

neue zirkuläre Logistiknetzwerke, in denen Platz für die Binnenschifffahrt ist. Im Gegensatz zu anderen Zukunftsprojekten wie Wasserstoff, haben wir für die Kreislaufwirtschaft im Grunde alles da: die Schiffe, die Verladeanlagen, die Lagereinrichtung. Was uns noch hemmt, diese Potenziale zu entfalten, sind genehmigungsrechtliche Hindernisse, die bislang solche Verkehre noch unwirtschaftlich machen.

SUT: Eine letzte Frage: Wie steht es um die Kampagne #hafenfan?

Lohbeck: Die Kampagne kommt sehr gut in der Öffentlichkeit an. Nun arbeiten wir daran, sie auszuweiten. Neben den bewährten Bild-Testimonials gehen wir gerade das Thema Hafen-Podcast an. Unter dem #hafenfan-Label laden wir außerdem Abgeordnete für ein Praktikum bei unseren Mitgliedern ein, damit sie einen intensiven und praxisnahen Eindruck von der Arbeit im Hafen bekommen. Inzwischen haben wir schon 30 Praktika vermarktet. Das sind dann keine Schnittchentermine, wo die Abgeordneten eine Unternehmenspräsentation gezeigt bekommen und dann wieder gehen können. Je nach zeitlicher Verfügbarkeit arbeiten die Abgeordneten einen halben oder ganzen Tag mit. Diese Termine haben sich als perfekte Möglichkeit bewährt, uns in der Öffentlichkeit zu präsentieren und unsere Anliegen zu positionieren.

Das Gespräch führte Annika Beyer.

Anzeige

DAS NÄCHSTE KAPITEL IN IHREM LOGBUCH

Wir suchen Sie als **Schiffsführer (m/w/d)** in **Leer, Ostfriesland**



Werden Sie Teil eines traditionsreichen Unternehmens und übernehmen Sie Verantwortung auf der Brücke und in der Führung.



NEUGIERIG?

Jetzt QR-Code scannen
und mehr erfahren!

