

04. April 2024

**Stellungnahme zum Antrag der Fraktion der CDU/CSU „Nationale Hafenstrategie fertigstellen – Finanzierung verbindlich zusagen“ (BT-Drucksache 20/10385) anlässlich der öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages am 8. April 2024**

Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e. V. bedankt sich für die Gelegenheit, zum o. g. Antrag Stellung zu nehmen.

Grundlage dieser Stellungnahme sind die Positionen der deutschen Binnenhäfen, die der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e. V. (BÖB) in die Erarbeitung der Nationalen Hafenstrategie eingebracht hat. BÖB hat seine Eingaben und Vorschläge für den Strategie- und den Maßnahmenteil der Nationalen Hafenstrategie in enger Abstimmung mit dem Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe e. V. (ZDS) eingebracht. Für die Forderungspunkte des Antrags, die die Seehäfen betreffen, verweisen wir daher auf die Einschätzung des ZDS.

Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen hat sich mit erheblichem Ressourcenaufwand in Haupt- und Ehrenamt in den Erarbeitungsprozess zur Nationalen Hafenstrategie eingebracht und wir können im Kabinettsbeschluss eine klare Handschrift auch der Binnenhäfen erkennen. Die mit Beschluss vom 20. März 2024 vom Bundeskabinett beschlossene Nationale Hafenstrategie beschreibt aus Sicht des BÖB auf der inhaltlichen Ebene die wesentlichen hafenrelevanten Herausforderungen, Chancen und kurz- sowie mittelfristig notwendigen Weichenstellungen. Dies ist insbesondere einem vertrauensvollen und konstruktiven Arbeitsprozess des Hafenreferats im BMDV und der beteiligten Stakeholder beginnend mit der Auftaktveranstaltung im Juni 2022 bis zu den abschließenden Sitzungen im Sommer/Herbst 2023 zu verdanken. Von besonderer Wichtigkeit für die Binnenhäfen sind die folgenden Themenbereiche:

**1. Bestehende Hafentflächen sichern und neue Flächen schaffen**

Sowohl mit Blick auf die Rolle der Binnenhäfen als Wegbereiter der Energie- und Verkehrswende und einer neuen Kreislaufwirtschaft im Rahmen der Nationalen Kreislaufwirtschaftsstrategie sowie ihrer Konzentrationswirkung in Bezug auf Logistik- und Wirtschaftsprozesse und ihrer Potenziale zu verkehrlicher Entlastung von Städten, sind ausreichende Flächen für die Hafenwirtschaft unerlässlich.

Die Binnenhäfen haben sowohl umfangreiche und detaillierte Vorschläge eingebracht, um Flächen für Häfen zu schützen und neu zu schaffen als auch im Umgang mit besonderen Herausforderungen in Bezug auf Retentionsflächen und heranrückende Wohnbebauung. Die Hafenstrategie trägt der hohen Bedeutung der Hafentflächen für die beschriebenen Aufgaben Rechnung.

## 2. Bürokratische Hürden abbauen und Genehmigungsverfahren vereinfachen

Die Nationale Hafenstrategie enthält diverse Maßnahmen, die aus Sicht des Bundesverbandes geeignet sind, die wettbewerblichen Rahmenbedingungen der Binnenhäfen zu verbessern. Hierzu zählen insbesondere die Konzentration von Genehmigungsvorhaben für bzw. in Häfen in einer auf Hafenvorhaben spezialisierten Genehmigungsbehörde je Bundesland, die Bündelung umweltrechtlicher Genehmigungen für umweltfreundliche Modernisierung mobiler Umschlagtechnik in Häfen und die Überprüfung immissionschutzrechtlicher und wasserrechtlicher Vorgaben für Planung, Errichtung und Betrieb von Hafenanlagen. Die Binnenhäfen unterstützen die in der Hafenstrategie formulierte Zielsetzung, Hürden für den Umschlag hafenauffiner Güter in Häfen zu reduzieren ausdrücklich und messen diesem Ziel hohe Priorität zu.

## 3. Infrastrukturen der umweltfreundlichen Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene nachhaltig finanzieren, erhalten und ausbauen

Der BÖB sieht in den Maßnahmen der Hafenstrategie vielversprechende Ansätze, die Hinterlandanbindungen der Häfen beschleunigt zu modernisieren. Grundlagen dafür sind insbesondere ein neuer Netzstandsbericht, sequenzielles Planen und Genehmigen gleichartig gelagerter Vorhaben und das Nutzen von Beschleunigungspotenzialen im bestehenden rechtlichen Rahmen sowie mehr Personal für die Planungs- und Genehmigungsbehörden. Der BÖB begrüßt zudem die mit der Nationalen Hafenstrategie angekündigte Novelle des SGFFG, um die Förderung von Aus- und Neubaumaßnahmen von Hafenbahnen EU-konform zu ermöglichen sowie die Voraussetzungen für die Unbedenklichkeit vorzeitigen Baubeginns erleichtern.

Zentrale Schwachstelle der Nationalen Hafenstrategie ist jedoch die Frage der Finanzierung von Hafeninfrastrukturen. Der vorliegende Antrag weist in Forderungspunkt 2 zu Recht auf diese zwischen Bund und Ländern auch nach Kabinettsbeschluss vom 20. März 2024 ungeklärte Frage hin. Angesichts der in der Nationalen Hafenstrategie klar beschriebenen Bedeutung der Häfen und der Dringlichkeit der dafür nötigen Maßnahmen löst die Maßnahme 5.1 – die Erarbeitung eines Konzepts zur Hafenfinanzierung bis zum Ende der Legislaturperiode – das Versprechen des Koalitionsvertrags „Der Bund steht zur gemeinsamen Verantwortung für die notwendigen Hafeninfrastrukturen“ nicht ein. Die fehlende Klarheit zur Finanzierung stellt einen erheblichen Teil der Maßnahmen unter Vorbehalt.

### **Weitere Anmerkungen zum Antrag**

Der BÖB sieht in Forderungspunkt 9. eine wesentliche Weichenstellung für die bessere Erreichbarkeit der trimodalen Binnenhäfen. Insbesondere den Maßnahmen im Kapitel 5 des Maßnahmenteils kommt hierbei große Bedeutung zu. Hierzu zählen bspw. die partnerschaftliche Beteiligung der Häfen an der für diese relevante Infrastrukturplanung, insbesondere bei vorgelagerter Infrastruktur wie Rangiergleisen und -bahnhöfen; die konsequente Umsetzung der prioritären Projekte zur Engpassbeseitigung bei den Schienenhinterlandanbindungen der Häfen und die Sicherung der Erreichbarkeit und Anbindung der deutschen See- und Binnenhäfen

Forderungspunkt 11. adressiert eine wesentliche Grundlage für Erprobung und perspektivisch den Regelbetrieb von automatisierten bzw. autonomen Schiffseinheiten, Hafenlogistik und bspw. digitalem Slotma-

nagement für Schleusen. Daher unterstreichen wir diesen Punkt und sehen mit Blick auf die Wettbewerbsfähigkeit mit unseren Nachbarstaaten eine besondere Dringlichkeit, zunächst ein Lagebild zur 4G- bzw. 5G-Abdeckung der Bundeswasserstraßen der Kategorien A, B und C zu erstellen und dann zeitnah den Beschluss des Beirats der Bundesnetzagentur vom 26.06.2018 termingerecht umzusetzen: Das Kernnetz der Bundeswasserstraßen ist bis 2024 verpflichtend mit 5G auszustatten.

Forderungspunkt 12. weist auf die weiterhin bestehende personelle Unterdeckung der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung mit ihren mehr als 12.000 Beschäftigten hin.

Eingedenk des allgegenwärtigen Fachkräftemangels sehen wir die Ankündigungen der neuen Leitung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt in diesem Bereich als vielversprechend an und begrüßen ausdrücklich, dass dazu auch die Umsetzung konkreter Vorschläge unseres Kooperationspartners des Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen, des Hauptverbands der Deutschen Bauindustrie und Expertinnen und Experten aus der Bundesverwaltung gehören.

### **Ansprechpartner mit Kontaktdaten**

Marcel Lohbeck            Tel 030 / 398 858 74    [info-boeb@binnenhafen.de](mailto:info-boeb@binnenhafen.de)

Geschäftsführer        Fax 030 / 3984 0080    [www.binnenhafen.de](http://www.binnenhafen.de)

Hauptgeschäftsstelle    Leipziger Platz 8        10117 Berlin

### **Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e. V.**

Die Sicherung einer nachhaltigen Mobilität ist eine wesentliche Voraussetzung für Wirtschaftswachstum und Beschäftigung. Güterverkehr und Logistik gewährleisten die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft und den Wohlstand der Menschen. Die Zukunft des Standorts Deutschland und die Umweltbilanz des Verkehrs werden maßgeblich beeinflusst durch den intelligenten Verbund der Verkehrsträger Wasserstraße, Schiene und Straße. Wesentliche Schnittstellen zwischen diesen Verkehrsträgern sind die Binnenhäfen. Binnenhäfen entwickeln und betreiben leistungsfähige Verkehrs- und Logistikinfrastruktur. Sie sind ideale Standorte für Industrie-, Handels- und Dienstleistungsunternehmen. Das Angebot der Häfen reicht von der Bereitstellung hochwertiger Flächen und Immobilien über den Betrieb von Umschlaganlagen bis zur Organisation effizienter Logistikketten. Rund 90 Häfen in Deutschland bilden das Rückgrat des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) mit Sitz in Berlin. Der BÖB ist Mitglied im Europäischen Verband der Binnenhäfen (EVB). Vor Ort ist der BÖB mit regionalen Arbeitsgemeinschaften in allen wichtigen deutschen Wirtschaftsräumen vertreten. Spezielle Fachthemen werden in überregionalen Ausschüssen behandelt. Der BÖB ist kompetenter Ansprechpartner für die Politik auf Kommunal-, Landes- und Bundesebene und kooperiert mit bedeutenden Wirtschaftsverbänden. Er bringt auf diesem Weg die Belange seiner Mitgliedsunternehmen in den politischen Meinungsbildungsprozess ein. Der BÖB erfüllt Aufgaben und verfolgt Ziele in folgenden Bereichen: Politik, Öffentlichkeit, Institutionen, Mitgliedsunternehmen.