



BUNDESVERBAND ÖFFENTLICHER BINNENHÄFEN e.V.

BÖB Positionspapier für die 19. Legislaturperiode des Bundestages

Aufgaben für die 19. Legislaturperiode des Bundestages

Für die 19. Legislaturperiode des Bundestages sind aus Sicht der Deutschen Binnenhäfen zentrale Weichenstellungen für die Zukunft der Binnenhäfen und des Systems Wasserstraße notwendig. Trotz des Investitionshochlaufs, des BVWP, der WSV Reform und des Nationalen Hafenkonzepts in der 18. Legislaturperiode sind wesentliche Fragen offen und müssen gelöst werden.

Dabei sieht der BÖB vier Schwerpunktbereiche, die in den Mittelpunkt der 19. Legislaturperiode rücken sollten:

- Sicherung von Hafenstandorten im Konflikt mit der Stadtentwicklung
- Ausbau und Entwicklung der Hafenstandorte
- Anbindung der Häfen an die Verkehrsnetze
- Zukunftsausrichtung der Häfen

Für die Binnenhäfen geht es um ihre Zukunft. Sie leisten einen großen Beitrag für einen nachhaltigen Güterverkehr und sichern Standorte von Industrie, Logistik und Gewerbe. Die Weichenstellungen der 19. Legislaturperiode dienen dazu, die Binnenhäfen für die kommenden Jahrzehnte zukunftssicher auszurichten.

Wir greifen hierzu unsere wichtigsten Themen in diesem Papier auf und benennen unsere Position zur Lösung der dahinter liegenden Fragestellungen. Wir verbinden damit die Hoffnung, dass dies in der 19. Legislaturperiode Eingang in die Politik findet.

Sicherung von Hafenstandorten im Konflikt mit der Stadtentwicklung

Zunehmend gibt es Konflikte zwischen den Häfen und herannahender Wohnbebauung, die im besonderen Interesse der Städte liegt. Dabei sind Häfen wegen ihrer zentralen Lage sehr gut für Konzepte der Citylogistik, aber auch als Ort für Betriebe mit Emissionen geeignet. Das Planungsrecht schützt die berechtigten Interessen der Häfen nicht ausreichend. Es bedarf neuer Ansätze und der Verbesserung des Planungs- und Baurechts, um diesen Schutz in Zukunft zu garantieren. Daneben sind die Auflagen und Anforderungen aus vielen umweltrechtlichen Regelungen ein zunehmender Hemmschuh der Weiterentwicklung der Häfen, eine Entbürokratisierung ist notwendig.

Konkret sehen die Binnenhäfen nachfolgende Handlungsschwerpunkte:

Sonderstellung der Häfen im WHG

Das Nationale Hafenkonzept sieht vor, dass eine Klarstellung der Sonderstellung der Häfen im Wasserhaushaltsgesetz (WHG) erfolgen soll. Die Novellierung des WHG 2017 wurde dafür leider nicht genutzt. Ein neuer Anlauf zur Novellierung des WHG ist für Binnenhäfen geboten.

(1) Aufgabe für die 19. Legislaturperiode:

Der Bund sollte im Rahmen einer Novellierung des Wasserhaushaltsgesetzes die Sonderstellung der Häfen klarstellen.

Überprüfung der Wasserrahmenrichtlinie

Die Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) wird zum Umsetzungsproblem für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Auf mehreren Ebenen scheint das Ziel, die WRRL umzusetzen, äußerst schwer. Nicht selten ist es wasserbautechnisch und aus Kostengründen fraglich. Auch Häfen erfahren inzwischen Auflagen, die sich aus der WRRL ableiten. Gleichzeitig gibt es große Zweifel, dass die WRRL überhaupt umgesetzt werden kann.

(2) Aufgabe für die 19. Legislaturperiode:

Die Umsetzbarkeit der aktuellen Wasserrahmenrichtlinie sollte durch den Bund objektiv analysiert und die Wasserrahmenrichtlinie entsprechend auf EU-Ebene angepasst werden.

Ausbau und die Entwicklung der Hafenstandorte

Binnenhäfen sind mehr als nur Orte zum Umschlag von Gütern, hier finden Industrie, Gewerbe und Handel sehr gute Möglichkeiten, nachhaltig Transport zu organisieren. Die Hafenstandorte brauchen dafür Unterstützung für die Infrastruktur, die nicht ohne weiteres durch Gebühren und Einnahmen refinanziert werden kann.

Konkret sehen die Binnenhäfen nachfolgende Handlungsschwerpunkte:

KV-Förderung

Die Fortsetzung der KV-Förderung für eine Stärkung der alternativen Verkehrsträger wird von den Binnenhäfen als notwendig angesehen. Darüber hinaus dauert die Bearbeitung der Anträge zu lange und ist zu kompliziert.

(3) Aufgabe für die 19. Legislaturperiode:

Die Bearbeitung und Genehmigung der KV-Förderanträge muss grundsätzlich entbürokratisiert und vereinfacht werden. Die Förderung muss über die aktuelle Förderperiode hinaus fortgesetzt werden.

Hafeninfrastrukturförderung

Einige Bundesländer fördern den Ausbau der Hafeninfrastruktur und andere dagegen nicht, weshalb ein „Flickenteppich“ entstanden ist. Mit der Gruppenfreistellungsverordnung für Häfen ist nunmehr eine wichtige Barriere beseitigt, den Häfen die nötige Unterstützung zu geben. Wenn möglich sollten alle Bundesländer ihre Häfen fördern.

(4) Aufgabe für die 19. Legislaturperiode:

Der Bund sollte die Bundesländer bei der Entwicklung von Hafeninfrastrukturen durch Kofinanzierung unterstützen.

Förderung von Anlagen zum Schwergutumschlag

Häfen sind ideal um Schwergut statt auf der Straße umweltfreundlich und kostengünstig auf Wasserstraße und Schiene zu transportieren. Die Förderung von Kränen und anderem Equipment ist bisher nur vereinzelt möglich, wäre aber für die stärkere Nutzung der Häfen sehr hilfreich.

(5) Aufgabe für die 19. Legislaturperiode:

Der Bund sollte eine Förderung von Schwergutumschlaganlagen in Häfen einführen.

Masterplan Schwergut

Die Binnenhäfen unterstützen den Masterplan Schwergut der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK). Die Binnenhäfen drängen insbesondere auf die korrekte Anwendung bereits bestehender Gesetze und Regelungen, z. B. im Hinblick auf die Sondergenehmigungspraxis im Schwerguttransport auf der Straße. Vorgeschrieben ist dort u. a. die Prüfung der Nutzung intermodaler Verbindungen für den Schwerguttransport.

(6) Aufgabe für die 19. Legislaturperiode:

Der Bund sollte den Masterplan Schwergut in den Masterplan Güterverkehr und Logistik einarbeiten. Durch eine Studie und anschließende Umsetzung sollte der Bund beim Transport von Schwergut die Genehmigungsverfahren entbürokratisieren und die Anbindung multimodaler Standorte verbessern.

Anbindung der Häfen an die Verkehrsnetze

Niedriger Dieselpreis, steigende Systemkosten der Bahn und der Güterstruktureffekt bringt die Ausgewogenheit der Verkehrsträger aus dem Gleichgewicht – Bahn und Schiff stagnieren, während der Lkw-Verkehr stetig zunimmt. Dabei ist die trimodale Anbindung der Häfen das zentrale Instrument, um die Vorteile der Häfen voll auszuspielen und eine Entlastung der Straße nachhaltig zu erreichen. Während die Schiene mit einem Masterplan Schienengüterverkehr einen ersten Ansatz vorliegen hat, fehlt ein solcher Masterplan für das System Wasserstraße.

Konkret sehen die Binnenhäfen nachfolgende Handlungsschwerpunkte:

Priorisierung der BVWP-Projekte

Zunehmend wird deutlich, dass es keine systematische und nachvollziehbare Priorisierung der Projekte im BVWP, insbesondere der Wasserstraßenprojekte, gibt. Dies kann auch nicht durch die schon erfolgte Stellenzuordnung für den Elbe-Seitenkanal und den Elbe-Lübeck-Kanal vorweggenommen werden. Die Eisenbahnprojekte sind bisher überhaupt noch nicht priorisiert. Die Diskussion über die Priorisierung darf nicht mehr auf die lange Bank geschoben werden.

(7) Aufgabe für die 19. Legislaturperiode:

Die Bundesregierung sollte umgehend eine Priorisierung der BVWP-Projekte vorlegen.

Verfügbarkeit der Verkehrsinfrastruktur

Der BVWP hat den Fokus sehr auf die Neubauprojekte gelegt, auch wenn Unterhaltsmaßnahmen anteilig integriert sind. Doch was ist mit der Verkehrsinfrastruktur, die nicht einem BVWP-Projekt zugeordnet werden kann? Die dahinter liegenden Maßnahmen sind auch, und insbesondere im Wasserstraßenbereich, limitierende Engpässe und mindern die Verfügbarkeit der Infrastruktur für den Gütertransport. Das Unterhaltskonzept bleibt bislang undefiniert.

(8) Aufgabe für die 19. Legislaturperiode:

Der Bund sollte ein umfassendes Konzept zur Unterhaltung bestehender Verkehrsinfrastruktur vorlegen.

WSV Reform umsetzen

Die WSV Reform ist am entscheidenden Punkt angelangt und kommt ins Stocken. Zunehmend entstehen Unklarheiten bei Zuständigkeit und Verantwortlichkeit, gerade für größere und komplexere Projekte. Dies lähmt die Umsetzung dieser Projekte und verzögert sie unnötig.

(9) Aufgabe für die 19. Legislaturperiode:

Die Bundesregierung sollte ein überarbeitetes Umsetzungskonzept zur WSV-Reform vorlegen und in die Umsetzung in der 19. Legislaturperiode abschließen.

Schifffahrtsgebühren auf dem Prüfstand

Aktuell erarbeitet das BMVI mithilfe eines Gutachters ein neues Gebührenmodell für die Schifffahrtsabgaben. Dies soll entsprechend dem aktuellen Koalitionsvertrag aufkommensneutral sein. Es gibt berechnete Zweifel, ob diese Zielvorgabe haltbar ist, zumal sie das Ungleichgewicht zwischen Strecken mit und ohne Gebühren nicht löst. Eine Abschaffung der Schifffahrtsabgaben auf den Binnenwasserstraßen entlastet die Schifffahrt und fördert vor dem Hintergrund der deutschen Umweltziele deren Entwicklung, während die angekündigte Verringerung der Trassenpreise für die Bahn um 350 Mill. EUR gerade dieses Potenzial zugunsten von Schienentransporten zunichtemacht.

(10) Aufgabe für die 19. Legislaturperiode:

Die Bundesregierung sollte ein neues Gebührensystem für die Binnenwasserstraßen vorlegen, das nicht nur aufkommensneutral ist, sondern eine Perspektive auf die Abschaffung der Gebühren beinhaltet.

Masterplan Schienengüterverkehr

Die Binnenhäfen begrüßen den Masterplan Schienengüterverkehr. Mit ihm besteht die Chance, den Marktanteil des Schienengüterverkehrs zu erhöhen. Der Masterplan sollte zügig umgesetzt werden. Kritischer sehen die Binnenhäfen die in der Diskussion befindliche Trassenpreisreduktion, die den oft parallel fahrenden Verkehrsträger Binnenschiff unter großen Druck setzen wird. Es drohen Verlagerungen von Schiff auf Schiene. Gleichzeitig werden die Trassen knapper z. B. für den Containerverkehr in die Seehäfen.

(11) Aufgabe für die 19. Legislaturperiode:

Die Bundesregierung sollte einen konkreten Plan zur Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr vorlegen. Zudem sollte vorab in einem Gutachten die Wirkung auf die Binnenschifffahrt untersucht werden.

Zukunftsausrichtung der Häfen

Binnenhäfen sind essentieller Bestandteil des Systems Wasserstraße. Im Zusammenspiel mit der Binnenschifffahrt und der Bahn können diese Systemvorteile generiert werden. Dabei stehen Häfen und Schifffahrt vor grundlegenden Fragen wie der Emissionsreduktion und der Digitalisierung.

Konkret sehen die Binnenhäfen nachfolgende Handlungsschwerpunkte:

Greening der Binnenschifffahrt

Mit der Richtlinie für nicht-straßengebundene Maschinen und Geräte (NRMM) scheint eine grundsätzliche Neuausrichtung der Emissionsvorschriften für die Binnenschifffahrt angestoßen. Die Binnenschifffahrt sieht große Probleme in der Umsetzung der EU-Vorgaben. Dennoch wird es kein Zurück mehr geben und die Anforderungen an die gesamte Flotte werden steigen. Offen ist aber, wie das Greening erreicht werden kann.

(12) Aufgabe für die 19. Legislaturperiode:

Der Bund sollte zuerst in einer Studie aufzeigen, wie eine umfassende Erneuerung der Binnenschifffahrtsflotte konkret erreicht werden kann und welche Unterstützung dafür notwendig wäre. Die Umsetzung der Erneuerung sollte mit Haushaltsmitteln hinterlegt werden.

Digitalisierung des Systems Wasserstraße

Mit der weitgehenden Einführung von AIS auf allen schiffbaren Wasserstraßen ermöglicht der Bund die Nutzung digitaler Informationen für den Wasserstraßentransport von Gütern. Dabei kann für mehr automatisierte Abläufe und digitalisierte Logistik die Verfügbarkeit des Internets im Bereich von LTE und WLAN ein Engpass sein. Die Häfen können hier einen aktiven Beitrag leisten.

(13) Aufgabe für die 19. Legislaturperiode:

Der Bund sollte die Verfügbarkeit des Internets an deutschen Wasserstraßen verbessern.

Alternative Kraftstoffe und Energieträger

Vorgaben der EU und Strategien der Bundesregierung sehen die zunehmende Nutzung alternativer Kraftstoffe wie LNG oder Elektromobilität, z. B. durch Brennstoffzellen, vor. Aus Sicht der Häfen müssen sich solche Lösungen auch immer betrieblich rechnen, ohne Förderung wird es daher am Anfang nicht gehen.

(14) Aufgabe für die 19. Legislaturperiode:

Der Bund sollte die Förderung für alternative Kraftstoffe und Elektromobilität intensivieren und an den Marktgegebenheiten ausrichten.

Ausweitung der Ausnahmeregelung im Vor- und Nachlauf

Die Ausnahmeregelung für den Vor- und Nachlauf zu Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs bis zu 44 t statt 40 t zu transportieren, ist ein Stützpfeiler für die Verlagerung auf Bahn und Schiff. Eine Ausweitung der Regelung auf andere Transporte zu und von Binnenhäfen würde die Verlagerung anderer Güter (nicht in Containern) ebenfalls attraktiver machen.

(15) Aufgabe für die 19. Legislaturperiode:

Die Bundesregierung sollte die Ausweitung der 44 t-Regelung auf andere Ladungen im Vor- und Nachlauf der Binnenhäfen prüfen.

Klarstellung der Regelung für Umschlaggeräte in der EU

Die neue Gruppenfreistellungsverordnung für Häfen (AGVO) ist ein Meilenstein für kommende Investitionen in Binnenhäfen. Dennoch bleibt unklar, ob Kräne und andere Umschlaggeräte von der Regelung erfasst werden, also Infrastruktur oder Suprastruktur sind.

(16) Aufgabe für die 19. Legislaturperiode:

Der Bund sollte bei der EU zügig eine Klarstellung der offenen Fragen im Rahmen der AGVO erreichen.

Angehängt an dieses Papier wollen wir noch einmal auf unser Leitbild verweisen.

Boris Kluge,
BÖB-Geschäftsführer,
Berlin, 16. Oktober 2017

Leitbild des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen e. V. (BÖB)

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.

Über 100 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