

Positionen des Bundesverbands Öffentlicher Binnenhäfen zur Bundestagswahl 2025

Transformation voranbringen, Krisenresilienz verbessern,
Binnenhäfen im Wettbewerb stärken

Kurz und knapp – unsere Kernanliegen:

- Zeitnahe Umsetzung der Nationalen Hafenstrategie
- Einlösung des Versprechens, als Bund die Binnen- und Seehäfen bei der Erfüllung Nationaler Aufgaben finanziell zu unterstützen
- Schutz bestehender und Gewinnung neuer Hafenflächen
- praxisgerechte Überarbeitung von Standards für Errichtung, Umschlag und Betrieb in Häfen
- verkehrsträgerübergreifende, überjährige Infrastrukturfinanzierung
- Schienen- und Straßeninfrastruktur in und an Binnenhäfen verbessern
- Wasserstraßen: Qualität der Verkehrsinfrastruktur erhöhen

I. Binnenhäfen im Wettbewerb und für nationale Aufgaben stärken

Binnenhäfen als trimodale Drehscheiben des Güter- und Warenverkehrs sind Motoren der ökologischen Verkehrswende und Rückgrat für die Versorgung von Handel- und Industrie. Darüber hinaus sind Binnenhäfen Zentren für Dienstleistungen und Wertschöpfung. Sie schaffen und sichern langfristige Arbeitsplätze und leisten einen wichtigen Beitrag zur Sicherung der Funktionsfähigkeit von lokaler und regionaler Wirtschaft. Insgesamt sind in Deutschland 1,35 Millionen Menschen in der hafenbezogenen Wirtschaft beschäftigt. Bundesweit sichern die Häfen direkt und indirekt bis zu 5,6 Millionen Arbeitsplätze.

Darüber hinaus sind Binnenhäfen aufgrund ihrer Lage und Funktion eng verknüpft mit anderen Mobilitätsformen, der Energieerzeugung sowie der Industrieproduktion. Durch diese einmalige Kombination sind sie prädestiniert für die Distribution, Weiterverarbeitung und Produktion neuer Energieträger sowie von Recyclingstoffen.

In vielen Binnenhäfen lagern nationale Reserven für die Versorgung der Bevölkerung in Krisenzeiten. Seit dem Beginn des russischen Angriffskrieges auf die Ukraine rückt auch die Verlegung militärischer Güter über Binnenhäfen verstärkt in den Fokus.

Die nachfolgenden Vorschläge dienen daher nicht nur der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen, sondern auch nationaler Ziele, wie der Energiewende, dem Aufbau einer umfassenden Kreislaufwirtschaft, der Stärkung der Krisenresilienz und der Verkehrswende.

Die in der 20. Wahlperiode von der Bundesregierung verabschiedete Nationale Hafenstrategie (NHS) ist gemeinsam mit den deutschen See- und Binnenhäfen erarbeitet worden und mittelfristig angelegt. **Die Maßnahmen der Nationalen Hafenstrategie müssen in der 21. Wahlperiode konsequent umgesetzt werden.** Nur so können die Häfen ihre Rolle in der Volkswirtschaft und der Transformation weiterhin erfüllen und ihre Wettbewerbsfähigkeit erhalten.

Für die Erfüllung nationaler Aufgaben, wie Energiewende, Kreislaufwirtschaft, zivile und militärische Resilienz sowie Verkehrsverlagerung, ist ein **Bund-Länder-Förderprogramm zur Ertüchtigung wassernaher Infrastrukturen in Binnenhäfen** notwendig. Der Investitionsbedarf liegt bei rund **2,5 bis 3 Milliarden Euro in den kommenden zehn bis 15 Jahren**. Die Bundesregierung muss das Versprechen der NHS, sich an der Hafensfinanzierung zu beteiligen, in der 21. Wahlperiode umsetzen, ein Förderprogramm entwickeln und ausfinanziert auf den Weg bringen.

Viele Binnenhäfen liegen im urbanen Raum. Heranrückende Wohnbebauung und sich stetig verschärfende Umweltvorschriften führen dazu, dass die Errichtung von Anlagen in Häfen und der Umschlag auf umweltfreundliche Verkehrsträger zunehmend erschwert und unwirtschaftlich wird. Wir fordern daher die Bundesregierung auf, eine **praxisgerechte Überarbeitung von Standards** (insbesondere BImSchG, WHG, AwSV) und **Ausnahmeregelungen für Hafengebiete** zu schaffen.

Die im BMDV angesiedelte Förderung für den Kombinierten Verkehr ist bereits ein erfolgreiches Förderinstrument für Suprastrukturen. Der BÖB fordert die **Fortschreibung und bedarfsgerechte Ausfinanzierung der KV-Förderung** (rd. 90 Mio. jährlich) in der kommenden Wahlperiode.

Fahrzeuge, die im Vor- und Nachlauf zum nächstgelegenen geeigneten Containerterminal eingesetzt werden, dürfen ausnahmsweise ein Gesamtgewicht von 44 Tonnen haben, also 10 Prozent mehr als Fahrzeuge, die im reinen Straßenverkehr unterwegs sind. Die Logistikwelt ist sich einig, dass die **Ausnahmeverordnung zu § 36 Absatz 6 Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) auch für nicht-containerisierte Ladungen** im multimodalen Transport per Schiene und Wasserstraße sinnvoll und auf diese auszuweiten ist. Die **Vor- und Nachlaufverkehre per Lkw sollten außerdem von der Mautpflicht gemäß BFStrMG befreit werden**. Dies würde zusätzliche Impulse für eine verstärkte Nutzung der Wasserstraße geben.

II. Verkehrsinfrastruktur nachhaltig und überjährig finanzieren

Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland ist notleidend. Dies ist die Folge einer jahrzehntelangen Unterfinanzierung. Der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) hat ermittelt, dass allein für die nachholende Sanierung der Verkehrsinfrastruktur in den nächsten 10 Jahren 158 Milliarden Euro notwendig sind.

Der BÖB schließt sich der Forderung von BDI und führenden Wirtschaftsforschungsinstituten nach **Schaffung eines verkehrsträgerübergreifenden, überjährigen Fonds oder Sondervermögens für die Infrastrukturfinanzierung** ausdrücklich an.

Bei Ersatzneubauten sind verkehrliche/betriebliche Verbesserungen, welche mit geringem Aufwand herzustellen sind, zu berücksichtigen. Dabei sind daraus resultierende Verlagerungseffekte auf den Umweltverbund Schiene/Wasserstraße angemessen zu berücksichtigen.

III. Schienen- und Straßeninfrastruktur in und an Binnenhäfen verbessern

Rund ein Drittel des Schienengüterverkehrs in Deutschland wird in Häfen abgewickelt. Die Häfen gehören damit zu den größten Güterbahnhöfen. Um die Potenziale für ein modernes, klimaneutrales Güterverkehrsnetz stärker zu nutzen, fordern wir weiterer Weichenstellungen:

- Die Förderung der Schieneninfrastruktur im Rahmen des Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetzes (**SGFFG**) hat sich aus Sicht der Binnenhafenwirtschaft bewährt. Sie muss jedoch um die seit langem zugesagte **Förderfähigkeit für Aus- und Neubauvorhaben in Häfen** erweitert werden. Darüber hinaus muss die Begrenzung der Förderhöhe auf 2 Mio. Euro entfallen, um die Umsetzung größerer Vorhaben zu ermöglichen. Gleichzeitig muss die SGFFG-Förderung auf mindestens 70 Mio. Euro anwachsen.
- **Der Bund sollte NE-Infrastrukturen bei Investitionen und Bewirtschaftung wie bundeseigene Infrastrukturen behandeln.** Denn um den Wettbewerb der Eisenbahnen zu fördern sind ähnliche Nutzungsentgelte auf allen Gleisen erforderlich. Dies kann nur durch eine Angleichung der Finanzierung von bundeseigener und NE-Infrastruktur über den Bund erfolgen.
- **Vorgelagerte Gleisinfrastrukturen** (z.B. Ein- und Ausfahrgruppen sowie Zugbildungsanlagen oder Straßenbrücken) **im bundeseigenen Netz müssen bei Ausbau- und Ersatzprojekten priorisiert werden.** Denn sie sind für die Erreichbarkeit der Umschlaganlagen in Binnenhäfen von großer Bedeutung.
- **Die Übertragung von örtlichen DB-Anlagen vom übergeordneten Netz an (öffentliche) Hafentreiber** vor Ort sollte dort ermöglicht werden, wo diese Aufgabe durch das übergeordnete Netz nicht in ausreichendem Maße zeitnah wahrgenommen werden kann. Die Häfen verfügen über das größte Knowhow, wie der Bedarf besonders zielgenau und wirtschaftlich realisiert werden kann.
- Wir fordern die Bundesregierung auf, **bei Sanierung und Bau von Eisenbahninfrastrukturen eine bessere Abstimmung der InfraGo mit den Binnenhäfen als eigenständigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen sicherzustellen** und die InfraGo entsprechend zu beauftragen. Denn aktuell führen Sanierungsmaßnahmen der InfraGo häufig dazu, dass Häfen und Terminals wochen- und monatelang vom Schienennetz abgehängt werden. Dies führt zu erheblichen wirtschaftlichen Verlusten bei Logistik- und Industrieunternehmen sowie zur Abwanderung der Verkehre auf den LKW.

IV. Wasserstraßen: Qualität der Verkehrsinfrastruktur erhöhen

Eine verlässliche und gut ausgebaute Wasserstraßeninfrastruktur ist für die Industrie in Deutschland ebenso wie für eine ökologische Verkehrsverlagerung unerlässlich. 32 Prozent der Schleusen und 28 Prozent der Wehre sind älter als 100 Jahre. Jede vierte Schleusenanlage erfordert einen kurzfristigen Handlungsbedarf. In den nächsten 10 Jahren sind Ersatzneubauten oder Grundinstandsetzungen an 18 Prozent der Anlagen erforderlich.

- Wir fordern eine **bedarfsgerechte Ausstattung des Bundeswasserstraßenetats in Höhe von mindestens 2,3 Mrd. Euro jährlich**. Bundesverwaltung, Planerinnen und Planer und Bauindustrie brauchen langfristige Planungssicherheit.
- In der 20. Wahlperiode förderte der Bund die Weiterentwicklung von **Maßnahmen zur Stärkung der Klimaresilienz** des Rheins. Die Ergebnisse sind vielversprechend und werden auch von Umweltverbänden gelobt. **Wir fordern, die finanziellen Mittel für Weiterentwicklung und Erprobung** in der Fläche bereitzustellen, **sowie einen Plan zur Klimaanpassung für den Rheinkorridor** und perspektivisch weiterer Flüsse zu entwickeln.
- Die **Förderrichtlinien für Innovative Hafentechnologien (IHATEC), Digitale Testfelder in Häfen und an Bundeswasserstraßen** haben zu einer Vielzahl hochqualifizierter Förderprojekte für die Entwicklung automatisierter Schiffs- und Logistikkonzepte sowie die Digitalisierung von Hafeninfrastrukturen geführt. Wir fordern daher eine **Fortschreibung und eine bedarfsgerechte Mittelzuweisung** der Förderrichtlinien in der kommenden Legislaturperiode.

9.423 Zeichen (mit Leerzeichen)

Der **Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e. V.** vertritt rund 90 Binnenhäfen auf Kommunal-, Landes- und Bundesebene. 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.

Ansprechpartner:

Marcel Lohbeck, Geschäftsführer: marcel.lohbeck@binnenhafen.de

Magnus Bünning, Politischer Koordinator: magnus.buenning@binnenhafen.de