

Gemeinschaftsveranstaltung BÖB, DVF, ZDS

„Schicksalsfrage für die deutschen Häfen: Verkehrsinfrastruktur schneller planen, schneller bauen, Wachstumschancen sichern“

6. Juni 2018

15:30 Uhr

Hotel Titanic Gendarmenmarkt

Begrüßung

Dr. Heike van Hoorn, Geschäftsführerin DVF

Sehr geehrte Abgeordnete des Deutschen Bundestages,
sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Gäste,

zu unserer heutigen Veranstaltung „Schicksalsfrage für die deutschen Häfen: Verkehrsinfrastruktur schneller planen, schneller bauen, Wachstumschancen sichern“ darf ich Sie herzlich begrüßen. Ich tue dies auch im Namen des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen und des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe, mit denen wir diese Veranstaltung gemeinsam ausrichten.

Schicksal ist ja ein Wort, das man in unseren Zeiten nur noch selten benutzt. Ein paar Jahre mehr oder weniger, das ist doch nicht schicksalhaft.

Wir sprechen lieber darüber, dass leistungsfähige Schienenwege, Autobahnen, Wasserstraßen und Anbindungen der Häfen eine wichtige Voraussetzung für den Erfolg des Wirtschaftsstandortes Deutschland sind und nennen dabei nüchterne volkswirtschaftliche Kennzahlen.

Dabei gehören doch der Aufbau von Infrastruktur, unsere Ingenieurskunst geradezu zu den deutschen Mythen.

Ein solcher Mythos ist etwa der Nord-Ostsee-Kanal. Als fast genau vor 131 Jahren der Grundstein dafür gelegt wurde, waren die Gründe für den Bau militärische. Reichskanzler Otto von Bismarck wollte im Kriegsfall

seine Flotten schneller bewegen können. Mit Sicherheit wird damals viel von „Schicksal“ die Rede gewesen sein.

Der Spruch „Früher war alles besser“ trifft hier tatsächlich zu: Sowohl die vorgegebene Bauzeit von acht Jahren als auch die geplanten Kosten (156 Mio. Mark) wurden tatsächlich eingehalten. Heute ist der Nord-Ostsee-Kanal die weltweit meistbefahrene künstliche Wasserstraße für Seeschiffe.

Es gab allerdings einen Zwischenfall bei der Grundsteinlegung: Der Spaten brach und düstere Prophezeiungen trieben ihre Blüten. Ich will jetzt nicht darüber spekulieren, ob der Mythos deutscher Planungs- und Ingenieurkunst wegen dieses Spatens zerbrochen ist, aber Fakt ist, dass viele sagen: Große Infrastrukturprojekte können wir in Deutschland nicht mehr.

Projektsteuerung, Controlling, Kostenkontrolle in der Umsetzung sind nicht mehr deutsche Stärken. Darüber hinaus dauert es inzwischen viel zu lange zwischen dem politischen Entschluss, ein bestimmtes Verkehrsprojekt zu realisieren, und dem Tag, an dem die Bagger anrücken.

Geld ist inzwischen da. Aber Verkehrsprojekte verzögern sich in Deutschland auf dramatische Weise. Die Fahrrinnenanpassung von Elbe und Weser, der Ausbau von Schienenkorridoren, der Ersatz von Autobahnbrücken, die Erweiterung von Flughäfen – aus jedem Bereich des Verkehrs wird über enorme Planungszeiträume, meterweise Unterlagen, Klagen von Verbänden und Vorlagen beim EuGH. Manchmal vergehen Jahrzehnte ohne Spatenstich.

Ab der formalen Antragstellung sind bei der Fahrrinnenanpassung der Weser bis heute 18 Jahre, bei der Elbe 12 Jahre vergangen. Bis heute kein Baustart. Im Fall der Weser ist der Verfahrensabschluss nicht einmal in Sicht.

Beim Donau-Ausbau zwischen Straubing und Vilshofen gab es eine zehn Jahre dauernde Diskussion mit EU-Monitoring. Am Ende wurde eine

politische Entscheidung gefällt und die zweitbeste Variante angeordnet. Die allerdings wird nun sehr schnell realisiert.

Für die Häfen, die bei heute im Mittelpunkt stehen, sind solche Verfahrensdauern ein existenzielles Problem. See- und Binnenhäfen verknüpfen als logistische Drehscheiben mehrere Verkehrsträger. Wenn allerdings die Zufahrten und Hinterlandbindungen mit den Anforderungen nicht mithalten können, dann wird eben auf andere Standorte verlagert.

Und da darf man ruhig auch mal wieder von Schicksal sprechen: Waren es nicht genau die Häfen, die Hamburg, Bremen oder Köln zu prosperierenden Städten machten?

Wir müssen uns fragen: Warum plant und realisiert man in anderen demokratischen Nachbarstaaten wie den Niederlanden oder Dänemark schneller, ohne dass der Naturschutz zu kurz kommt oder die Bürger sich ausgebootet fühlen?

Wir begrüßen das Vorhaben der Bundesregierung, jetzt rasch ein Gesetz zur Planungs- und Baubeschleunigung vorzulegen. Wir hoffen, dass in dem Gesetz Vorschläge der Reformkommission Planungsbeschleunigung aufgegriffen werden. Da wären :

- Die Stärkung der Plangenehmigung insbesondere bei Ersatzneubauten und Lärmschutzmaßnahmen,
- vorläufige Genehmigung von vorbereitenden Baumaßnahmen,
- Vermeidung von Doppelprüfungen und Zusammenführung von Verfahren,
- stärkere Digitalisierung und frühzeitigere Bürgerbeteiligung,
- bis hin zur möglichen Schaffung von Baurecht durch Parlaments-Gesetz.

Das Thema ist ernst. Es geht um das Vertrauen der Gesellschaft, dass wir die wichtigen Projekte noch hinbekommen. Es geht um öffentliches Geld, das nicht verschwendet werden darf. Es geht auch um internationale Reputation.

Ich will aber auch darauf hinweisen, dass wir lernen müssen, Infrastrukturprojekte wieder besser zu begründen. Warum ist die Maßnahme wichtig? Was gewinnen wir dadurch? Welche Folgen hat es, dies zu unterlassen? Gibt es Alternativen? Haben wir darüber nachgedacht? Warum haben wir diese Variante gewählt?

Heute Nachmittag wollen wir darüber sprechen, wo die Probleme in der Praxis liegen und was sich Praktiker wünschen. Darüber berichten

- Holger Banik, Sprecher der Geschäftsführung von Niedersachsen Ports,
- Dr. Hans Aschermann, Leiter des Rechtsamts der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation in Hamburg,
- und Thomas Groß, Geschäftsführer von Hülskens Wasserbau.

Außerdem wollen wir auch über den Reformbedarf im Bereich des **europäischen Rechts** sprechen:

- Worauf ist bei der Revision der Wasserrahmenrichtlinie zu achten?
- Müssen wir uns damit abfinden, dass die materiellen Standards im EU-Naturschutzrecht weiter steigen? Oder kann das Interesse an der Realisierung von Infrastrukturvorhaben wieder ein stärkeres Gewicht bekommen?
- Welche Rolle spielt das Verbandsklagerecht? Gibt es Chancen auf Wiedereinführung der Präklusion oder auf eine Stichtagsregelung?
- *Und schließlich:* Wie sieht ein vernünftiger Ausgleich zwischen Bürgerbeteiligung und Planungsbeschleunigung aus?

Dazu kommen mit Professor Dr. Reinhardt (am Anfang) und Dr. Scherer-Leydecker (am Ende des Nachmittags) zwei Rechtsexperten zu Wort.

Ab 19 Uhr beginnt dann unser Parlamentarischer Abend. Daran nehmen teil

- der parlamentarische Staatssekretär beim BMVI Enak Ferlemann,

- die verkehrspolitische Sprecherin der SPD-Fraktion Kirsten Lühmann,
- der verkehrspolitische Sprecher der Grünen Stephan Kühn,
- sowie jeweils ein Präsidiumsmitglied von BÖB, DVF und ZDS – nämlich Herr Zimmermann, Herr Schüßler und Herr Schnabel.

Die weitere Moderation heute Nachmittag übernimmt Daniel Hosseus, Hauptgeschäftsführer des ZDS.

Durch die Diskussion am Abend wird Sebastian Reimann, Mitglied der Chefredaktion der DVZ, führen.

Ich wünsche uns jetzt einen erfolgreichen Tag im Sinne der Planungsbeschleunigung.

und übergebe an Herrn Hosseus.
