

BDB e.V. · Dammstraße 26 · 47119 Duisburg

Dammstraße 26
D-47119 Duisburg-Ruhrort
Telefon (0203) 8 00 06-50
Telefax (0203) 8 00 06-65
Internet: www.Binnenschiff.de
Mail: BDB-Schwanen@binnenschiff.de

Durchwahl 8 00 06-60
JS

Positionspapier zur Wasserstraßen- und Binnenschifffahrtspolitik des Bundes

Vorfahrt für Binnenschifffahrt und Wasserstraße!

Auf rund 7.500 km Binnenwasserstraßen wurden in Deutschland 2021 mehr als 191 Mio. Tonnen Güter transportiert. Ein modernes Binnenschiff hat die Transportkapazität von 150 Lkw. Bezogen auf die transportierte Gütermenge ist das Binnenschiff der umweltfreundlichste Verkehrsträger. Es kann daher einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten.

Im Gegensatz zu Straße und Schiene haben Binnenschifffahrt und Wasserstraßen Kapazitäten frei. Die Standorte der chemischen Industrie und der Stahlindustrie an Rhein und Ruhr sind ohne leistungsfähige und zuverlässig verfügbare Wasserstraßen langfristig nicht wettbewerbsfähig. Andere Verkehrsträger können die Binnenschifffahrt hier nicht vollständig ersetzen.

Im Transformationsprozess hin zu einer klimaneutralen Wirtschaft kann die Binnenschifffahrt einen wichtigen Beitrag leisten. „Grüner Wasserstoff“ und Windenergieanlagen können in großen Mengen oder Stückzahlen zuverlässig und kostengünstig transportiert werden.

Zur Stärkung der Binnenschifffahrt am Güterverkehrsmarkt brauchen wir eine hohe Verfügbarkeit leistungsfähiger Binnenwasserstraßen, eine moderne, klimaneutrale Binnenschifffahrtsflotte und eine starke Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) mit weiterhin motivierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern – vor allem aber ein klares Bekenntnis der Politik zur Binnenschifffahrt!

Wir fordern:

1. Zur Planungsbeschleunigung bei Wasserstraßenprojekten bei der Vordringlichen Bedarfs-Engpassbeseitigung (VB-E) ist durch Gesetz festzustellen, dass diese „im überragenden öffentlichen Interesse“ liegen und „der öffentlichen Sicherheit dienen“, ebenso wie bei Schienen- und Straßenbauprojekten.
2. Für Ausbau, Instandsetzung, Unterhaltung und Betrieb der Bundeswasserstraßen ist ein jährliches Finanzvolumen von mindestens 2 Mrd. Euro erforderlich. Dazu sind auch für die Wasserstraße zusätzliche Finanzierungsmittel aus dem CO₂-Zuschlag auf die Lkw-Maut bereitzustellen.
3. Zur Verbesserung der Planbarkeit und Realisierbarkeit von Wasserstraßeninfrastrukturprojekten sind die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen für eine überjährige Verwendbarkeit und umfassende gegenseitige Deckungsfähigkeit der Infrastrukturinvestitionsmittel dauerhaft sicherzustellen.

4. Keinen weiteren Stellenabbau bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung: Der in der letzten Legislaturperiode begonnene Stellen- und Planstellenaufbau muss fortgesetzt werden. Diese Stellen müssen mit den erforderlichen finanziellen Mitteln hinterlegt werden, damit sie auch besetzt werden können.
5. Zur Gewinnung qualifizierten Nachwuchses soll eine Ausbildungsoffensive gestartet werden. Die seit vielen Jahren angebotenen „Dualen Studiengänge“ sowie die Finanzierung von Studienplätzen für Wasserbauingenieurinnen und -ingenieuren an der Helmut-Schmidt-Universität müssen ausgebaut werden. Die Übernahmegarantie für Auszubildende, die ihre Ausbildung erfolgreich abgeschlossen haben, muss verlängert werden.
6. Großraum- und Schwerlasttransporte (GST) auf der Wasserstraße sind genehmigungsfrei. Sie müssen, wo immer möglich, auf das Binnenschiff verlagert werden. Der Schlussbericht des Bundesverkehrsministeriums zur Verlagerung von GST von der Straße auf die Wasserstraße muss vollständig und schnellstmöglich umgesetzt werden. Der Hauptlauf von Windenergieanlagen muss auf die Wasserstraße verlagert werden. Zur Umsetzung der Vorschläge der „Eckpunkte einer Wind-an-Land-Strategie“ (S. 15) des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz ist eine hochrangig besetzte Arbeitsgruppe unter Einbeziehung von Bund und Ländern sowie Herstellern, der Binnenschifffahrt und der Häfen einzusetzen.
7. Zur Stärkung der Binnenschifffahrt im Markt der Containertransporte brauchen wir ein Förderprogramm zur Finanzierung der Betriebskosten, vergleichbar mit der Schiene nach belgischem und niederländischem Vorbild. Gleichzeitig sollten zur Verbesserung der politisch geforderten Verkehrsverlagerung von der Straße auf andere Verkehrsträger die geltenden Regelungen des Kombinierten Verkehrs auf Vor- und Nachlaufverkehre bei Massengut- und Stückguttransporten unter Beteiligung der Wasserstraße zur Anwendung gebracht werden.
8. Für eine CO₂-neutrale, an künftig zu erwartende Güterstrukturen und klimabedingte Veränderungen angepasste Binnenschifffahrtsflotte brauchen wir ein staatlich finanziertes groß angelegtes Flottenneubauprogramm.
9. Als Planungsgrundlage für Politik, Verwaltung und Unternehmen brauchen wir eine Analyse zur Ermittlung und Bewertung künftiger Potenziale von Binnenschifffahrt und Wasserstraße.
10. Mit einer gemeinsamen Imagekampagne von Politik, Wirtschaft und Gewerkschaften soll einer breiten Öffentlichkeit die Bedeutung von Binnenschifffahrt, Häfen und Wasserstraße für Wirtschaft, Verbraucherinnen und Verbrauchern sowie die Attraktivität und Umweltfreundlichkeit nahegebracht werden.

24. Mai 2023