

Bundesverband der Deutschen  
Binnenschifffahrt e.V. (BDB)  
Dammstraße 26, 47119 Duisburg  
Verantwortlich:  
Jens Schwanen  
Tel. (02 03) 8 00 06-60  
Fax (02 03) 8 00 06-65  
Internet: [www.Binnenschiff.de](http://www.Binnenschiff.de)  
E-Mail: [presse@Binnenschiff.de](mailto:presse@Binnenschiff.de)

25. Mai 2023

## **BDB legt in Berlin Positionspapier zur Stärkung der Binnenschifffahrt vor**

### **Vorfahrt für Binnenschifffahrt und Wasserstraße!**

Rund 200 Mio. Güter werden pro Jahr auf deutschen Flüssen und Kanälen transportiert. Ganze Industriezweige sind für ihre Logistik auf diesen Verkehrsträger angewiesen. Das spiegelt sich in der aktuellen Verkehrspolitik der Bundesregierung jedoch nur unzureichend wider. Und auch im Transformationsprozess hin zu einer klimaneutralen Wirtschaft kann die umweltfreundliche Binnenschifffahrt einen wichtigen Beitrag leisten – wenn die politischen Rahmenbedingungen stimmen.

„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!“

Mit diesem Statement hat sich Martin Staats (MSG, Würzburg), Präsident des Binnenschifffahrtsverbandes BDB, an die Verantwortlichen in Politik und Verwaltung gewandt und auf ein aktuelles 10-Punkte-Papier hingewiesen, in dem der BDB die dringendsten Maßnahmen auflistet. Anlass hierfür war der Parlamentarische Abend der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt im Bundestag (PGBi), der am vergangenen Mittwoch in Berlin stattfand. Das 10-Punkte-Papier steht unter der Überschrift „*Vorfahrt für Binnenschifffahrt und Wasserstraße!*“ und ist dieser Meldung als Anlage beigefügt.

Zu den wichtigsten Maßnahmen zählt unter anderem, dass in ausreichendem Maß Finanzmittel im Wasserstraßenhaushalt des Bundes überjährig zur Verfügung gestellt werden (2 Mio. Euro p.a.), um den Substanzverlust an den überalterten Anlagen zu stoppen und bestehende Engpässe im Wasserstraßennetz zu beseitigen. Außerdem müssen in der zuständigen WSV in ausreichender Zahl Stellen geschaffen und mit qualifizierten Fachkräften besetzt werden. Planungs- und Genehmigungsverfahren dauern entschieden zu lange. Um die Ausbauprojekte an Flüssen und Kanälen so schnell wie möglich zu realisieren, müssen die wichtigsten Projekte im Genehmigungsbeschleunigungsgesetz aufgenommen und das überragende öffentliche Interesse an diesen Maßnahmen festgestellt werden.

Um das verkehrs- und umweltpolitische Ziel der Güterverkehrsverlagerung zu erzielen, müssen insbesondere schwere und große Güter (GST) verstärkt auf das Binnenschiff verlagert werden, etwa beim Transport von Windenergieanlagen. Betriebskostenzuschüsse nach niederländischem und belgischem Vorbild könnten helfen, noch mehr Containertransporte auf das Wasser zu verlagern.

Für eine CO<sub>2</sub>-neutrale, an künftig zu erwartende Güterstrukturen und klimabedingte Veränderungen angepasste Binnenschifffahrtsflotte muss ein groß angelegtes Flottenneubauprogramm aufgelegt werden.

Mit einer Imagekampagne soll einer breiten Öffentlichkeit die Bedeutung von Binnenschifffahrt, Häfen und Wasserstraße für Wirtschaft, Verbraucherinnen und Verbrauchern sowie die Attraktivität und Umweltfreundlichkeit nahegebracht werden. Als Planungsgrundlage für Politik, Verwaltung und Unternehmen sollte außerdem eine Analyse zur Ermittlung und Bewertung künftiger Potenziale von Binnenschifffahrt und Wasserstraße erstellt werden.

BDB-Präsident Martin Staats: „Die Bundesregierung muss Maßnahmen ergreifen, die der Bedeutung der Güterschifffahrt für das Erreichen der Klimaziele und der politisch gewollten Verkehrsverlagerung gerecht werden. Sie muss umsteuern und sofort anfangen, die Potenziale der Schifffahrt zu heben. Das nun vorgestellte 10-Punkte-Papier des BDB kann hierbei als Leitfaden dienen.“

#### Bildunterschrift:

Große und schwere Güter wie etwa Windenergieanlagen können problemlos und ohne komplizierte Genehmigungsverfahren per Binnenschiff transportiert werden. Allerdings müssen entsprechend gut ausgebaute Flüsse und Kanäle zur Verfügung stehen, um Straße und Schiene zu entlasten. Dies fordert der BDB in seinem aktuellen 10-Punkte-Papier von der Bundesregierung.

#### **Über den BDB e.V.:**

*Der 1974 gegründete Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) setzt sich für die verkehrs- und gewerbepolitischen Interessen der Unternehmer in der Güter- und Fahrgastschifffahrt gegenüber Politik, Verwaltung und sonstigen Institutionen ein. Der Verband mit Sitz in Duisburg und Repräsentanz in Berlin vertritt seine Mitglieder außerdem in sämtlichen arbeits- und sozialrechtlichen sowie bildungspolitischen Angelegenheiten und ist Tarifvertragspartner der Gewerkschaft Verdi. Er ist Gründungsmitglied des Europäischen Schifffahrtsverbandes EBU. Mitglieder des BDB sind Reedereien, Genossenschaften und Partikuliere, nationale und internationale See- und Binnenhäfen, wissenschaftliche Einrichtungen, Verbände sowie gewerbenaher Dienstleistungsunternehmen. Mit dem Schulschiff „Rhein“ betreibt der BDB eine europaweit einzigartige Aus- und Weiterbildungseinrichtung für das Schifffahrts- und Hafengewerbe.*