



Bundesverband der Deutschen  
Binnenschifffahrt e.V. (BDB)  
Dammstraße 15-17, 47119 Duisburg  
Verantwortlich:  
RA Jens Schwanen, Geschäftsführer  
Tel. (02 03) 8 00 06-60  
Fax (02 03) 8 00 06-65  
Internet: [www.Binnenschiff.de](http://www.Binnenschiff.de)  
E-Mail: [InfoBDB@Binnenschiff.de](mailto:InfoBDB@Binnenschiff.de)

14. Februar 2014

### **BDB stellt Forderungen an die Verkehrs- und Haushaltspolitik des Bundes:**

## **Mehr Geld und mehr Personal für Deutschlands Flüsse und Kanäle!**

Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland ist seit Jahrzehnten unterfinanziert. Das gilt nicht nur für Straße und Schiene, sondern insbesondere auch für den Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle in Deutschland. Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) begrüßt daher die innovativen Finanzierungsansätze der sog. Bodewig-Kommission, die am 12. Februar 2014 nun auch Gegenstand eines Expertengesprächs im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages waren.

Die Möglichkeit, bereitgestellte Mittel im Bundeshaushalt auch über ein Kalenderjahr hinaus verwenden zu können, gibt ebenso wie die Einrichtung von sog. Infrastrukturfonds zusätzliche Sicherheiten. Das gilt insbesondere für den äußerst komplexen und planungsintensiven Bereich des Ausbaus der Flüsse und Kanäle. Der BDB stimmt außerdem der Aussage zu, dass zusätzliche Mittel für den weiteren Erhalt und Ausbau der Bundeswasserstraßen sich nicht aus Nutzerabgaben, sondern nur über Steuereinnahmen erzielen lassen. Im Bereich der Bundeswasserstraßen liegt die Unterfinanzierung derzeit bei rund 500 Mio. Euro pro Jahr.

Hierzu erklärt Georg Hötte, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB):

„Wir appellieren an den Bund, die Empfehlungen der von Kurt Bodewig geleiteten Kommission zu zukünftigen Finanzierungsformen der Verkehrsinfrastruktur zu beherzigen. Deutschlands Flüsse und Kanäle werden ‚auf Verschleiß‘ gefahren. Hier muss so schnell wie möglich gegengesteuert werden. Wenn wegen eines Sanierungsstaus in hoch belasteten Strecken wie dem westdeutschen Kanalgebiet oder an Main und Donau die Schleusen zusammenbrechen, kommt es zum Verkehrskollaps. Flüsse und Kanäle haben keine Umfahrungsmöglichkeiten und müssen deshalb besonders sorgfältig behandelt werden!“

Allerdings reicht es nicht aus, nur mehr Geld für Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle zur Verfügung zu stellen. Es muss auch ausreichend qualifiziertes Personal vorhanden sein, diese Gelder zu verbauen. Im Jahr 2013 konnten knapp 200 Mio. Euro aus dem Wasserstraßenetat nicht ausgegeben werden, da der Bund nicht in ausreichendem Maße fertig geplante und baureife Projekte vorliegen hatte. Hierzu erklärt BDB-Präsident Georg Hötte:

„Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ist dringend auf zusätzliches Planungspersonal angewiesen, das die erforderliche fachliche Qualifizierung hat, um Planungs- und Bauleistungen selber erbringen zu können oder bei einer Fremdvergabe die notwendigen Kontrollen durchzuführen. Nach uns vorliegenden Informationen fehlen in der Verwaltung tatsächlich mehrere hundert Planungsingenieure und Juristen, um sämtliche Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen an den Flüssen und Kanälen zeitnah zu realisieren. Wir fordern den Bund daher auf, an beiden Stellen zu handeln: Mehr Personal und mehr Geld für die Wasserstraßeninfrastruktur!

Parallel hierzu wäre zu prüfen, ob die Ausgliederung der Planungs- und Baumaßnahmen in eine Privatgesellschaft wie etwa der RMD für die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße ein Vorbild sein könnte.

**Über den BDB e.V.:**

*Der 1974 gegründete Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) vertritt die gemeinsamen gewerblichen Interessen der Unternehmer in der Güter- sowie der Fahrgastschifffahrt gegenüber Politik, Verwaltung und sonstigen Institutionen. Mitglieder des BDB sind deshalb Partikuliere, Reedereien und Genossenschaften. Auch Fördermitglieder unterstützen die Arbeit des BDB. Der Verband mit Sitz in Duisburg und Repräsentanz in Berlin bezieht Stellung zu verkehrspolitischen Fragen und bringt sich aktiv in die Gestaltung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ein. Seit der Fusion mit dem Arbeitgeberverband (AdB) im Jahr 2013 vertritt der BDB auch die Belange der Verbandsmitglieder in arbeits-, tarif- und sozialrechtlichen sowie personal-, sozial- und bildungspolitischen Angelegenheiten und ist Tarifvertragspartner der Gewerkschaft Verdi. Der BDB betreibt das in Duisburg vor Anker liegende Schulschiff „Rhein“ – eine europaweit einzigartige Aus-, Fort- und Weiterbildungseinrichtung für das Binnenschifffahrtsgewerbe.*