



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. August 2015

### **Bund unterstützt Binnenschifffahrt im Rahmen der maritimen Wirtschaftsförderung Forschungsvorhaben soll fehlende Kanalanbindung am JadeWeserPort ersetzen**

Im Rahmen der maritimen Wirtschaftsförderung wird der Bund auch Maßnahmen zur Förderung der Binnenschifffahrt ergreifen. Das geht aus dem vierten Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung und Zukunftsperspektiven der maritimen Wirtschaft in Deutschland hervor, der nun im Vorfeld der Nationalen Maritimen Konferenz in Bremerhaven vorgestellt wurde.

Damit die See- und Binnenhäfen ihre herausragende Funktion für die deutsche Volkswirtschaft weiterhin erfüllen und ausbauen können, sind die Engpässe bei den seewärtigen Zufahrten, Binnenwasserstraßen und der landseitigen Anbindung deutscher See- und Binnenhäfen mit nationaler und internationaler Bedeutung vordringlich zu beseitigen, heißt es in dem Bericht. Erfreulich ist, dass auch die Regierung hier anerkennt, dass notwendiger Infrastrukturausbau sich nicht durch verbessertes Fahrverhalten oder „logistische Optimierungen“ ersetzen lässt. Welche Binnenwasserstraßen konkret in den Genuss der vordringlichen Engpassbeseitigung kommen sollen, teilen die Verfasser jedoch nicht mit.

Auf die größte infrastrukturelle Fehlentscheidung, nämlich auf einen Binnenwasserstraßenanschluss des „neuen“ Tiefseehafens JadeWeserPort in Wilhelmshaven zu verzichten, geht die Bundesregierung an dieser Stelle nicht ein. Während Straße und Schiene mit einer ganzjährig nutzbaren Infrastruktur an diesen Seehafen in Niedersachsen angebunden wurden, hat der Bund auf eine direkte Wasserstraßenanbindung (Kanal) verzichtet. Das ist ärgerlich, denn die eigens gegründete Projektgruppe Jade-Weser-Kanal stellte als Ergebnis ihrer Untersuchungen bereits vor 15 Jahren fest: „Der Nutzen-Kosten-Vorteil für eine Kanalanbindung wird je nach Variante mit 3 bis 6 abgeschätzt. Es erscheint sinnvoll, die Machbarkeit eines Wasserstraßenanschlusses weiterzuverfolgen.“

Dass es anders und besser geht, zeigen die Verkehrsentwicklungen in den westlichen Nachbarländern Niederlande und Belgien, die traditionell auf die besonders umweltfreundliche Binnenschifffahrt setzen und wo solche Infrastrukturentscheidungen wie in Wilhelmshaven undenkbar wären: In Antwerpen beträgt der Verkehrsträgeranteil der Binnenschifffahrt (modal split) im Seehafenhinterlandverkehr über 40 % (Rotterdam) bzw. über 30 % (Antwerpen). Tendenz: Steigend.

Um an dem prognostizierten Umschlagsmengen von rund 70 Mio. Tonnen p.a. in Wilhelmshaven teilhaben zu können, wird stattdessen nun von der Binnenschifffahrt erwartet, zukünftig über das Meer kurvend in Richtung Weser zu fahren. Das ist nicht unproblematisch, denn Binnenschiffe sind nicht typischerweise seegängig, schon gar nicht bei schlechtem Wetter. Deshalb legt die Bundesregierung einen „Förderschwerpunkt Schifffahrt“ auf. Ziel sei, so die Regierung, die Untersuchung „innovativer technischer Möglichkeiten eines Binnenschiffstransports vom Tiefwasserhafen in das Hinterland für alle Güterarten“. Hierbei gehe es auch um den Beitrag der Binnenschifffahrt zur Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes und damit der Erfüllung der Klimaschutzziele der Bundesregierung, heißt es in dem Bericht weiter. Bereits vor über vier Jahren arbeitete das Land

Niedersachsen an diesen Untersuchungen, die im Ergebnis nur einen halbherzigen Ersatz für die fehlende Wasserstraßeninfrastruktur darstellen können. Ob die speziell für die Seefahrt umzubauenen Schiffe am Ende betriebswirtschaftlich sinnvoll eingesetzt werden können, ist derzeit noch offen.

Die Weiterentwicklung alternativer Treibstoffe wird von der Bundesregierung ebenfalls im Hinblick auf die Binnenwasserstraßen vorangetrieben. Im sog. Schwerpunkt Binnenschifffahrt werden Forschungsvorhaben gefördert, die Schiffe und Technologien zum Transport von Flüssigerdgas, also LNG, von Seeterminals zu Abnehmern an Binnenwasserstraßen zum Gegenstand haben.

Bildunterschrift:

Die westlichen Nachbarländer Niederlande und Belgien setzen auf die besonders umweltfreundliche Binnenschifffahrt. Dort macht gute Infrastruktur – insbesondere im Seehafenhinterlandverkehr – Schifffahrt möglich.

**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.*