



Bundesverband der Deutschen  
Binnenschifffahrt e.V. (BDB)  
Dammstraße 15-17, 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: [InfoBDB@Binnenschiff.de](mailto:InfoBDB@Binnenschiff.de)

18. März 2016

## **BDB bewertet Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030:**

### **„Wichtige Projekte an Rhein, Main, Mosel, Neckar und Donau sowie an den Kanälen sind im Plan enthalten!“**

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt hält Wort: Der Absicht im Koalitionsvertrag folgend wird der alternative Verkehrsträger Wasserstraße mit seinen Infrastrukturprojekten im aktuellen Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP) besonders berücksichtigt. Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) zeigt sich deshalb mit dem in Berlin vorgestellten Entwurf durchaus zufrieden:

„Viele der vom BDB für den BVWP angemeldeten Wasserstraßenprojekte finden wir nun erfreulicherweise im Planentwurf wieder. 22 wichtige neue Maßnahmen, davon 14 Binnenschifffahrtsstraßenprojekte, wurden im sog. Vordringlichen Bedarf aufgenommen und werden deshalb nun vorrangig realisiert. Das ist gut so, denn die Binnenschifffahrt und ihre Kunden sind auf eine leistungsfähige und verlässliche Wasserstraßeninfrastruktur angewiesen“, erklärt BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen.

Zu den 22 vordringlichen Wasserstraßenprojekten zählen unter anderem

- die Fahrrinnenvertiefungen an Rhein und Main mit einem überragenden Nutzen-Kosten-Verhältnis von 30,7 bzw. 27,6,
- der Ausbau des Wesel-Datteln-Kanals, des Datteln-Hamm-Kanals und des Dortmund-Ems-Kanals,
- der Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen,
- die Verlängerung sämtlicher Schleusen am Neckar von Mannheim bis Plochingen,
- der Bau von sieben zweiten Schleusenkammern an der Mosel,
- der Ausbau des Küstenkanals und des Elbe-Lübeck-Kanals, und
- der vorgezogene Ersatzneubau einer Schleuse am Elbe-Seitenkanal in Lüneburg-Scharnebeck.

„Damit werden ärgerliche Engpässe im Wasserstraßennetz beseitigt und die Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt durch gezielte Ausbaumaßnahmen gestärkt, insbesondere in den schon heute hoch frequentierten Strecken. Zugleich wird ein elementarer Beitrag für einen noch umweltfreundlicheren Güterverkehr geleistet, denn die Binnenschifffahrt ist nach wie vor der Verkehrsträger mit den geringsten Emissionen an Lärm und Klimagasen und dem geringsten Flächenverbrauch. Dem trägt Minister Dobrindt mit dem BVWP Rechnung, auch wenn uns in der Projektliste bestimmte Maßnahmen an der Elbe und die Brückenanhebungen im westdeutschen Kanalgebiet fehlen“, so Schwanen.

Als richtungweisend bezeichnet Schwanen die Entscheidung des Bundesverkehrsministers, im BVWP ganz bewusst auch einzelne Wasserstraßenprojekte aufzunehmen, die nach der reinen Nutzen-Kosten-Analyse eher unterdurchschnittlich abschneiden: „Es handelt sich um Projekte,

die im definierten Kernnetz der Wasserstraßen liegen und wo ein fehlender Ausbau zwangsläufig Bottlenecks zur Folge hätte, die die durchgängige Befahrbarkeit behindern. Zugleich werden Ausfallrisiken an den teilweise sehr alten Bauwerken minimiert und Anreize in Richtung Häfen und Kundschaft gegeben, verstärkt auf die Schifffahrt zu setzen. Deshalb ist es richtig, diese Ausbauprojekte bis 2030 konsequenterweise mit in Angriff zu nehmen!“

Noch eingehender zu analysieren sind jedoch die im BVWP vorgenommenen Zuteilungen der vorgesehenen Gesamtinvestitionen von 264,5 Mrd. Euro auf die drei Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasserstraße.

Jens Schwanen: „Ich habe den Eindruck, dass die davon für die Wasserstraßen eingeplanten 24,5 Mrd. Euro etwas knapp bemessen sind. Das gilt insbesondere vor dem Hintergrund des enormen Erhaltungsaufwandes, den das hohe Alter und der in Teilen schlechte Zustand der Bauwerke an den Flüssen und Kanälen in den kommenden Jahren auslösen werden: In den nächsten 20 Jahren müssen ca. 100 Schleusen im sog. Kernnetz durch Neubauten ersetzt werden. Das Ministerium weist im BVWP deshalb einen Erhaltungs- und Ersatzinvestitionsbedarf von über 1 Mrd. Euro pro Jahr aus. Da bleibt für die projektierten Ausbaumaßnahmen nicht mehr viel an Mitteln übrig!“

Zu hinterfragen sei auch, ob die vorgesehene Investitionsquote an Aus- und Neubaumitteln den Potenzialen der Wasserstraße bereits ausreichend Rechnung trägt: „Auf die Wasserstraße sollen nur 5 % dieser Mittel entfallen. Bei der Straße sind es 52 %, bei der Schiene 42 %. Hier wird die Politik bis Jahresende entscheiden müssen, ob die Quote nicht zu Gunsten der besonders ökologischen Binnenschifffahrt verschoben werden müsste“, so Jens Schwanen.

Der Entwurf des BVWP 2030 wird auch Gegenstand eines Parlamentarischen Abends sein, den der BDB am 12. Mai 2016 in Berlin ausrichten wird.

#### **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.*