



Bundesverband der Deutschen
Binnenschifffahrt e.V. (BDB)



BUNDESVERBAND
ÖFFENTLICHER
BINNENHÄFEN e.V.

PRESSEMITTEILUNG

6. November 2019

Abendveranstaltung der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt in Berlin

BDB und BÖB fordern zügige Umsetzung des „Masterplans Binnenschifffahrt“ für die Stärkung des Systems Wasserstraße

Die Parlamentarische Gruppe Binnenschifffahrt (PG BiSchi), ein Zusammenschluss von Abgeordneten des Bundestages mit besonderem Bezug zum System Wasserstraße, veranstaltete am Dienstag einen Parlamentarischen Abend zum Thema „Verkehrsverlagerung und Flottenerneuerung: Beiträge für mehr Klimaschutz“ in Berlin. Über 100 Besucher, u.a. aus Politik, Verwaltung sowie dem Schifffahrts- und Hafengewerbe, folgten der Einladung zu der Veranstaltung, die aus guter Tradition wieder vom Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) und dem Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB) organisiert wurde.

BDB-Präsident Martin Staats (MSG) skizzierte in seinem Grußwort die aktuellen Herausforderungen, mit denen sich das Binnenschifffahrtsgewerbe konfrontiert sieht: „Analog zur aktuellen Konjunkturlage schwächelt auch die Branche derzeit ein bisschen. Insbesondere die abnehmenden Kohlemengen sind für das Gewerbe eine große Herausforderung. Daher benötigen wir dringend eine rasche Umsetzung der wichtigsten Maßnahmen aus dem ‚Masterplan Binnenschifffahrt‘. Die Diskussion um Klimaschutz und Dieselantrieb wird gerade sehr intensiv geführt. Hier kann die Binnenschifffahrt mit ihrer vorbildlichen CO₂-Bilanz einen großen Beitrag leisten“, so Staats, der auch betonte, dass man in einigen Bereichen durchaus vielversprechende Entwicklungen zur Stärkung des „nassen Verkehrsträgers“ registriere: „Die Tatsache, dass – zusammen mit den überjährig verfügbaren nicht verbauten Mitteln aus den vergangenen Jahren – für 2020 rund 1,4 Mrd. Euro für Investitionen in die Bundeswasserstraßen zur Verfügung stehen, ist ein positives Signal. Ebenso begrüßen wir es, dass der Haushaltsausschuss mehr Stellen für die Bundeswasserstraßenverwaltung in Aussicht stellt. Beachten sollte die WSV dabei, dass nicht nur Ingenieure fehlen, sondern auch z.B. Personal für den Unterhalt der Wasserstraßen und die Bedienung der Schleusen“.

Die Klimaziele können laut BÖB-Präsident Joachim Zimmermann (bayernhafen) nur durch eine konsequente Verlagerung von Langstreckenverkehren weg von der Straße auf Bahn und Binnenschiff erreicht werden. Gebraucht werde eine ganzheitliche, faire Arbeitsteilung der Verkehrsträger und mehr Kombination und Kooperation. Weil den Binnenhäfen dabei eine entscheidende Rolle zukommt, müssten Hafenstandorte gesichert und weiterentwickelt werden.

In der Podiumsdiskussion zum Thema Verlagerungspotenziale auf die Wasserstraße stellte BÖB-Präsidiumsmitglied Roland Hörner (Staatliche Rhein-Neckar-Hafengesellschaft Mannheim mbH) heraus, dass es gerade beim Transport von schweren und großvolumigen Gütern per Binnenschiff, besonders angesichts des maroden Straßennetzes und der überlasteten Brücken, keine sinnvolle Alternative gibt. Dr. Norbert Salomon, Abteilungsleiter Wasserstraßen und Schifffahrt im BMVI, sagte zu, dass das BMVI zum Thema Negativbescheinigung, die sicherstellen soll, dass – wenn möglich – die Wasserstraße für Schwerguttransporte vorrangig berücksichtigt wird, eine Arbeitsgruppe eingesetzt wird, die bis Mitte nächsten Jahres belastbare Ergebnisse liefern soll. Roland Hörner (BÖB) erläuterte, dass die strengen Genehmigungsverfahren und Auflagen schon im Bereich Massengut die Verkehrsverlagerung hemmen: „Oftmals werden keine ermessensfeh-

lerfreien Entscheidungen getroffen. Es ist nötig, den handelnden Beamten vor Ort Rechtssicherheit zu geben“.

Der Abteilungsleiter WS Dr. Norbert Salomon betonte, dass das im „Masterplan Binnenschifffahrt“ ausgewiesene Ziel, die Binnenschifffahrt im Modal Split der Güterverkehrsträger bis 2030 von derzeit rund 8 auf 12 % anzuheben, angesichts des nachlassenden Massengutgeschäftes ein sehr ambitioniertes Ziel sei. „Es ist wichtig, dass wir künftig auch andere Güter auf die Wasserstraße bekommen. Da müssen wir künftig kreativer und innovativer herangehen und werden dies im Rahmen der Umsetzung des Masterplans auch tun“, so Salomon. MdB Eckhard Pols (CDU) verdeutlichte, dass man durch die Schaffung einer verlässlichen Infrastruktur dafür sorgen müsse, dass die Wirtschaft mehr Anreize erhält, das Binnenschiff beim Transport ihrer Güter zu nutzen. Roland Hörner stellte klar, dass man im Rahmen der geplanten Hebung des Modal Split der Binnenschifffahrt auch die Häfen berücksichtigen müsse: „In der Diskussion um Wohnbebauung am Wasser müssen wir darauf achten, dass der Bestand der Binnenhäfen gesichert ist, damit auch tatsächlich mehr Güter auf das Wasser verlagert werden können“. Derzeit würden sich viele Kommunen für die Schaffung von Wohnraum zu Lasten von Häfen und Industriegebieten entscheiden: „Dies ist angesichts des wachsenden Güteraufkommens und der vereinbarten Klimaziele sehr kurzsichtig“, so das BÖB-Präsidiumsmitglied. MdB Bernd Reuther (FDP) sagte, dass angesichts eines wünschenswerten gesteigerten Transports über das Wasser auch die Hafenskapazitäten mitwachsen müssten und kritisierte in diesem Zusammenhang das Verhalten von Teilen der Politik als nicht konsequent: „Man kann nicht für klimaneutralen Güterverkehr sein und gleichzeitig wichtige Hafenausbauprojekte blockieren“.

BDB-Präsident Staats monierte, dass die Planungs- und Genehmigungsverfahren für die Realisierung wichtiger und volkswirtschaftlich sinnvoller Bauprojekte derzeit viel zu lange dauern. Dies sei mittlerweile auch den Bürgern nur schwer vermittelbar. Daher sei der Ansatz der Regierung, wichtige Projekte – darunter auch fünf Wasserstraßenprojekte – mit Maßnahmengesetzen zu beschleunigen, richtig. Auch Roland Hörner lobte das Vorhaben: „Es ist gut, diesen Weg auszuprobieren und zu schauen, ob Beschleunigungen erzielt werden können“, so das BÖB-Präsidiumsmitglied.

Im zweiten Panel stand der Themenkomplex „Flottenmodernisierung und Greening“ im Fokus. Partikulier Tobias Zöllner (MSG) machte deutlich, dass sich das Gewerbe in dieser Frage gerade mit der großen Unsicherheit bezüglich der Verfügbarkeit von NRMM-konformen Motoren konfrontiert sieht. Es sei nicht nachvollziehbar, dass man bei einer Nachrüstung des bestehenden Motors, durch die die Abgasnorm eingehalten werden kann, keine Zertifizierung entsprechend der NRMM-Verordnung erhält. „Wenn ich etwas Neues einbaue und investiere, möchte ich dies verständlicherweise auch zertifiziert haben“, so Zöllner. Martin Staats betonte schon in seinem Grußwort, dass die Binnenschifffahrt den von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer versprochenen ambitionierten „großen Förderwurf“ benötigt, der deutlich über den aktuellen Förderansatz hinausgeht, um die Umstellung auf NRMM-konforme Motoren bewältigen zu können.

MdB Claudia Müller (Grüne) kritisierte, dass die Binnenschifffahrt im Klimaschutzpaket der Bundesregierung nicht mehr Beachtung findet. In der Frage, welche alternativen Antriebskonzepte sich künftig in der Binnenschifffahrt etablieren können, dürfe die Politik das Gewerbe außerdem nicht allein lassen: „Man kann schließlich nicht beliebig viele kompatible Infrastrukturen an Land aufbauen. Irgendwann muss die Politik eine gut begründete und mit einer fundierten Datengrundlage unterlegte Richtung vorgeben“, so Müller. MdB Mathias Stein (SPD) zeigte sich überzeugt davon, dass das Gewerbe über einen gewissen Zeitraum selbst herausfinden könnte, welche technologischen Ansätze geeignet sind: „Die Binnenschifffahrt ist ja eine verhältnismäßig kleine Branche, in der man mit staatlicher Unterstützung Technologien ausprobieren kann, um herauszufinden, was funktioniert“, so der Koordinator der PG BiSchi.

„Die Binnenschifffahrt tut schon heute viel für klimafreundlichen Gütertransport. Wenn man sich vor Augen führt, wie viele Lkw-Transporte durch die Umsetzung der wichtigen Wasserstraßenprojekte wie dem Donau-Ausbau oder der Abladeoptimierung Mittelrhein zusätzlich eingespart werden könnten, ist noch deutlich mehr möglich – insbesondere dann, wenn es auch noch ein deutlich attraktiveres Förderprogramm für die Modernisierung der Flotte gibt“, so Tobias Zöllner (MSG).

Ihre Ansprechpartner für Rückfragen:

Bundesverband der Deutschen
Binnenschifffahrt e.V. (BDB)
Dammstraße 26, 47119 Duisburg
Fabian Spieß
Tel.: 0203 80006-49
Fax: 0203 80006-65
E-Mail: presse@Binnenschiff.de
Internet: www.Binnenschiff.de
Facebook:
<https://www.facebook.com/Binnenschiff.e.V/>

Bundesverband Öffentlicher
Binnenhäfen e.V. (BÖB)
Leipziger Platz 8, 10117 Berlin
Melanie Wollert
Tel.: 030 3988 4362
Fax: 030 3984 0080
Internet: www.binnenhafen.de
E-Mail: Melanie.Wollert@binnenhafen.de

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 gewerbenahe Dienstleistungsunternehmen. Mit dem Schulschiff „Rhein“ betreibt der BDB eine europaweit einzigartige Aus- und Weiterbildungseinrichtung für das Schifffahrts- und Hafengewerbe.

Über den BÖB e.V.:

Die Sicherung einer nachhaltigen Mobilität ist eine wesentliche Voraussetzung für Wirtschaftswachstum und Beschäftigung. Güterverkehr und Logistik gewährleisten die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft und den Wohlstand der Menschen. Die Zukunft des Standorts Deutschland und die Umweltbilanz des Verkehrs werden maßgeblich beeinflusst durch den intelligenten Verbund der Verkehrsträger Wasserstraße, Schiene und Straße. Wesentliche Schnittstellen zwischen diesen Verkehrsträgern sind die Binnenhäfen. Binnenhäfen entwickeln und betreiben leistungsfähige Verkehrs- und Logistikinfrastruktur. Sie sind ideale Standorte für Industrie-, Handels- und Dienstleistungsunternehmen. Das Angebot der Häfen reicht von der Bereitstellung hochwertiger Flächen und Immobilien über den Betrieb von Umschlaganlagen bis zur Organisation effizienter Logistikketten. Über 100 Häfen in Deutschland bilden das Rückgrat des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) mit Sitz in Berlin. Der BÖB ist Mitglied im Europäischen Verband der Binnenhäfen (EVB). Vor Ort ist der BÖB mit regionalen Arbeitsgemeinschaften in allen wichtigen deutschen Wirtschaftsräumen vertreten. Spezielle Fachthemen werden in überregionalen Ausschüssen behandelt. Der BÖB ist kompetenter Ansprechpartner für die Politik auf Kommunal-, Landes- und Bundesebene und kooperiert mit bedeutenden Wirtschaftsverbänden. Er bringt auf diesem Weg die Belange seiner Mitgliedsunternehmen in den politischen Meinungsbildungsprozess ein. Der BÖB erfüllt Aufgaben und verfolgt Ziele in folgenden Bereichen: Politik, Öffentlichkeit, Institutionen, Mitgliedsunternehmen.