

Bundesverband der Deutschen
Binnenschifffahrt e.V. (BDB)
Dammstraße 26, 47119 Duisburg
Ansprechpartner:
Jens Schwanen
Tel. (02 03) 8 00 06-61
Fax (02 03) 8 00 06-65
Internet: www.Binnenschiff.de
E-Mail: presse@Binnenschiff.de

5. März 2025

Neues Denken bei der Verkehrsinfrastruktur gefragt

BDB sieht Infrastruktur-Sondervermögen als Chance für Neustart

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) appelliert an die künftigen Regierungsparteien, bei den Diskussionen über ein wie auch immer geartetes Sondervermögen Infrastruktur nicht die Wasserstraße zu vergessen. Dort besteht wegen der jahrzehntelangen Vernachlässigung mittlerweile ein enormer Sanierungs- und Ausbaubedarf. „Schon 2015 hat das Bundesverkehrsministerium festgestellt, dass 50 Schleusen in den kommenden zehn Jahren grundhaft saniert oder ersetzt werden müssen“, erläutert BDB-Präsident Martin Staats. „Tatsächlich ist zehn Jahre später nur ein kleiner Bruchteil davon tatsächlich wieder in einem guten Zustand.“ Der jährliche Ersatzinvestitionsbedarf sei im damaligen Verkehrsinfrastrukturbericht mit 900 Mio. Euro pro Jahr beziffert worden – erreicht wurde dieser Wert nie.

Staats weist darauf hin, dass die Binnenschifffahrt grundsätzlich ein gegen Fremdeinwirkungen ausgesprochen resilienter Verkehrsträger ist. „Wie der Lkw braucht das Schiff keine Stellwerke, um seinen Weg zu finden“, erläutert er. „Im Unterschied zum Straßengüterverkehr schafft ein modernes Binnenschiff aber 150 Lkw-Ladungen auf einmal weg, und das, ohne Stau zu verursachen.“ Selbst auf dem Rhein kann nach Einschätzung der WSV die Verkehrsdichte noch verdoppelt werden. „Im Zusammenwirken mit den anderen Verkehrsträgern leistet die Binnenschifffahrt somit einen Beitrag zur Resilienz und Durchhaltefähigkeit in Krisenzeiten“, betont Staats. „Das sollte sich auch im angedachten Infrastruktur-Sondervermögen widerspiegeln.“

Aus Sicht des BDB sollte das Infrastruktur-Sondervermögen für die Wasserstraßen folgende Bedingungen erfüllen:

- Überjährige verlässliche Jahresscheiben, damit WSV, Ingenieurbüros und Bauindustrie Personal- und Gerätekapazitäten aufbauen können und mehr Geld nicht einfach in höheren Knappheitspreisen verpufft;
- finanzielle Deckung des nachgewiesenen Ersatzinvestitionsbedarfs 1:1;
- auskömmliche Finanzierung der dringendsten Ausbauprojekte;
- getrennte Ausweisung der Mittel für Ersatzinvestitionen und Ausbauprojekte;
- mindestens alle zwei Jahre transparenter Infrastruktur-Zustandsbericht für die Wasserstraße.

„Ein ‚Sondervermögen Infrastruktur‘ bietet grundsätzlich die Chance, die Infrastrukturfinanzierung in Deutschland wieder auf gesunde Füße zu stellen. Dabei ist es aber unerlässlich, dass wir endlich zu einem schnelleren Planen und Bauen kommen, damit die Mittel des Sondervermögens auch tatsächlich ausgegeben werden können“, resümiert der BDB-Präsident. „Wir hoffen, dass die künftigen Regierungsparteien bei der Ausgestaltung mutige Schritte außerhalb des Jährlichkeitsprinzips in der Haushaltsführung wagen.“

Bildunterschriften:

Grafik:

Die Schleusen und Wehre an den Flüssen und Kanälen sind überaltert. Die für eine Sanierung erforderlichen Mittel betragen rund eine Milliarde Euro pro Jahr. Das geplante „Sondervermögen Infrastruktur“ bietet Möglichkeiten, den Investitionsstau endlich aufzulösen.

Foto:

Selbst auf dem Rhein kann die Verkehrsdichte noch verdoppelt werden. Im Zusammenwirken mit den anderen Verkehrsträgern leistet die Binnenschifffahrt damit einen Beitrag zur Resilienz und Durchhaltefähigkeit in Krisenzeiten. Das sollte sich auch im nun vorgesehenen Infrastruktur-Sondervermögen widerspiegeln.

(Copyright: BAW)

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