

Im Dezember 2023 präsentierte der VBW seine Ergebnisse zum Vorhaben „Infrastrukturbeschleunigung“.



Rolf Kempf

Neue Normalität ...

... in Zeiten der Polykrise, wie wir sie heute erleben. Der Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. (VBW) betont, dass eine krisenresiliente Wasserstraßeninfrastruktur in diesem Zustand wichtiger denn je ist – für Industrie, Handel und Bevölkerung.

Angesichts der vielen fortdauernden und neuen Herausforderungen und Konflikte, die uns im Jahr 2023 beschäftigten, wäre es sehr einfach, von einem weiteren Krisenjahr zu sprechen, das es abzuhaaken gilt, um sich dann zuversichtlich auf Besserung hoffend, dem neuen Jahr zuzuwenden. Ehrlicherweise ist es inzwischen aber unmöglich geworden, jede einzelne Herausforderung für sich zu betrachten. Die einzelnen Krisen existieren nicht einfach nebeneinander, sondern beeinflussen und verstärken sich gegenseitig. Diesen Zustand bezeichnet der US-amerikanische Wirtschaftshistoriker Adam Tooze treffend als Polykrise.

Für diejenigen in Politik, Verwaltung und Wirtschaft, die damit befasst sind, mit dieser neuen Normalität umzugehen und Lösungen zu entwickeln, ist die schiere Bandbreite an Frage- und Aufgabenstellungen überwältigend. Priorisierung, sowohl bei den anstehenden Aufgaben als auch in Bezug auf die öffentlichen Ausgaben, ist daher angesagt.

Für das System Wasserstraße heißt das: Industrie, Handel und Bevölkerung sind für ihre Versorgung auf eine krisenresiliente Logistik angewiesen. Das ist zumindest in der politischen Rhetorik inzwischen allgemein anerkannt. Deshalb darf im Zuge der Haushaltskonsolidierung nicht bei der Wasserstraßeninfrastruktur gespart werden. Zwar wurde die Finanzierungslinie nach dem katastrophalen Einschnitt 2023 für das Jahr 2024 auf rund 1,8 Milliarden Euro angehoben, allerdings beläuft sich der tatsächliche Bedarf auf 2,2 Milliarden. Der VBW hatte sich zusammen mit seinen Partnern erfolgreich für eine Erhöhung der Mittel für die Sanierung und Unterhaltung der Wasserstraße sowie eine Ausnahme der GDWS von pauschalen Stellenkürzungen eingesetzt. In den kommenden Jahren müs-

sen die verbliebenen Lücken bei Geld und Personal geschlossen werden, um die Wasserstraße zukunftsfit zu machen.

Alle Potenziale nutzen

Zudem muss sich die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2040 (BVWP) klar an messbaren Kriterien ausrichten, die den größten verkehrlichen Nutzen, die Wirkung von Vorhaben auf das Gesamtnetz, die Fertigstellung von Ausbauprojekten durch Lückenschlüsse und die Planungsreife beinhalten. Der VBW ist in den Stakeholder-Dialog zur Aufstellung des BVWP 2040 eingebunden und wird sich für die oben genannten Prioritäten einsetzen.

Drittens muss die WSV, wie im Koalitionsvertrag vereinbart, in ihrer Effizienz gestärkt werden. Gemeinsam mit über 20 Wirtschaftsverbänden haben wir in der Initiative System Wasserstraße weitgehende substantielle Vorschläge unterbreitet, wie die Bundeswasserstraßen nachhaltig ausfinanziert, die Verwaltung schneller und effizienter in der Aufgabenerfüllung werden und sich als attraktiver Arbeitgeber präsentieren kann. Zudem haben wir im Dezember 2023 vor Parlamentariern und dem BMDV die Ergebnisse unseres Runden Tisches „Infrastrukturbeschleunigung“ präsentiert, den wir gemeinsam mit der Bauindustrie und der Bundeswasserstraßenverwaltung durchgeführt haben. Die im Abschlussbericht enthaltenen Maßnahmen stellen einen wichtigen Beitrag zur Entbürokratisierung und Verschlinkung von Planungs- und Vergabeprozessen dar. Angesichts auch weiterhin anhaltender Fachkräfteknappheit im Wasserbau müssen alle Potenziale genutzt werden, vorhandenes Personal von Bürokratie zu entlasten und für Kernaufgaben bei Planung und Bau freizubekommen.

Im Rahmen der Beschleunigungskommission zur Abladeoptimierung Mittelrhein haben wir in Kooperation mit dem BÖB detaillierte Vorschläge für Beschleunigungsinstrumente in den Bereichen Personal und Organisation, technische Planung, Umwelt- und Naturschutz sowie Genehmigungsverfahren gemacht, die die Zustimmung der Kommission gefunden haben. In diesem Jahr wird es darum gehen, den Prozess der Umsetzung dieser Handlungsempfehlungen zu begleiten und wo möglich zu forcieren. Hier werden wir nicht lockerlassen.

Die Wasserstraße ist ein besonders umweltfreundlicher Verkehrsträger. Ein großes Rheinschiff ersetzt ca. 150 Lkw und die transportierte Tonne verursacht auf dem Wasser nur ein Drittel der CO₂-Emissionen der Straße. Das Binnenschiff hat noch weiteres Potenzial auf dem Weg zur CO₂-Neutralität. Deswegen setzen wir uns kontinuierlich und erfolgreich für mehr Mittel und weitere Fördertatbestände beim Förderprogramm zur nachhaltigen Modernisierung ein. Dabei arbeiten wir eng mit dem bei diesem Thema federführenden und technisch hochkompetenten Verband für Schiffbau und Meerestechnik zusammen.

Ein Zukunftsthema angesichts immer häufiger auftretender Hoch- aber insbesondere Niedrigwasserereignisse ist die Klimaresilienz der Wasserstraße. Neben der aktiven Beteiligung im Lenkungsreis zum Aktionsplan „Niedrigwasser Rhein“ haben wir uns zu diesem Thema erfolgreich für mehr finanzielle Mittel des Bundes zur Erprobung von „smarten“ wasserbaulichen und wasserwirtschaftlichen Maßnahmen eingesetzt und im vergangenen Jahr bei Umwelt- und Wirtschaftsverbänden und den Entscheidungsträgern im Deutschen Bundestag über diese ökologisch minimalinvasiven und gleichzeitig für die Schifffahrt sehr wichtigen Maßnahmen informiert und um Unterstützung geworben.

Als fachwissenschaftlicher Verein wirkt der VBW auch in Forschungsvorhaben zur Wasserstraße mit. Kurz vor Abschluss steht das Projekt DigitalSOW, das in der Metropolregion Berlin das automatisierte und vernetzte Fahren auf Wasserstraßen



VBW/Stolz

Patricia Erb-Korn, Präsidentin Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW).

und eine größere Einbeziehung des Binnenschiffs in die City-Logistik untersucht. Als europäisch aufgestellter Verein unterstützen wir zudem die GDWS als deutschen Teilnehmer des Verbundprojekts von fünf EU-Mitgliedsstaaten DIWA (Masterplan Digitalization of Inland Waterways).

Klar ist für uns, dass es in Zeiten der Polykrise und im bevorstehenden Vorwahlkampf immer schwieriger wird, dauerhafte Aufmerksamkeit und politisches Handeln für unseren Sektor zu mobilisieren. Deshalb stärken wir auch weiterhin die Initiative System Wasserstraße und bauen diese aus. Weitere Wirtschaftsverbände aus der maritimen und der verladenden Wirtschaft haben ihr Interesse an einer Mitwirkung bereits angekündigt.

Patricia Erb-Korn (Präsidentin VBW)

Anzeige

D8 / D13

ABGASSTUFE V

bis 300 kW



IWA/IWP MOTOREN

- ERPROBT
- ZERTIFIZIERT
- Förderfähig nach NRMM 2016/1628
- Betriebszyklen E2, E3, C1, D2
- Haupt- und Generatorantrieb
- HVO Kraftstoffe (GTL) freigegeben

VOLVO PENTA

www.volvopenta.com