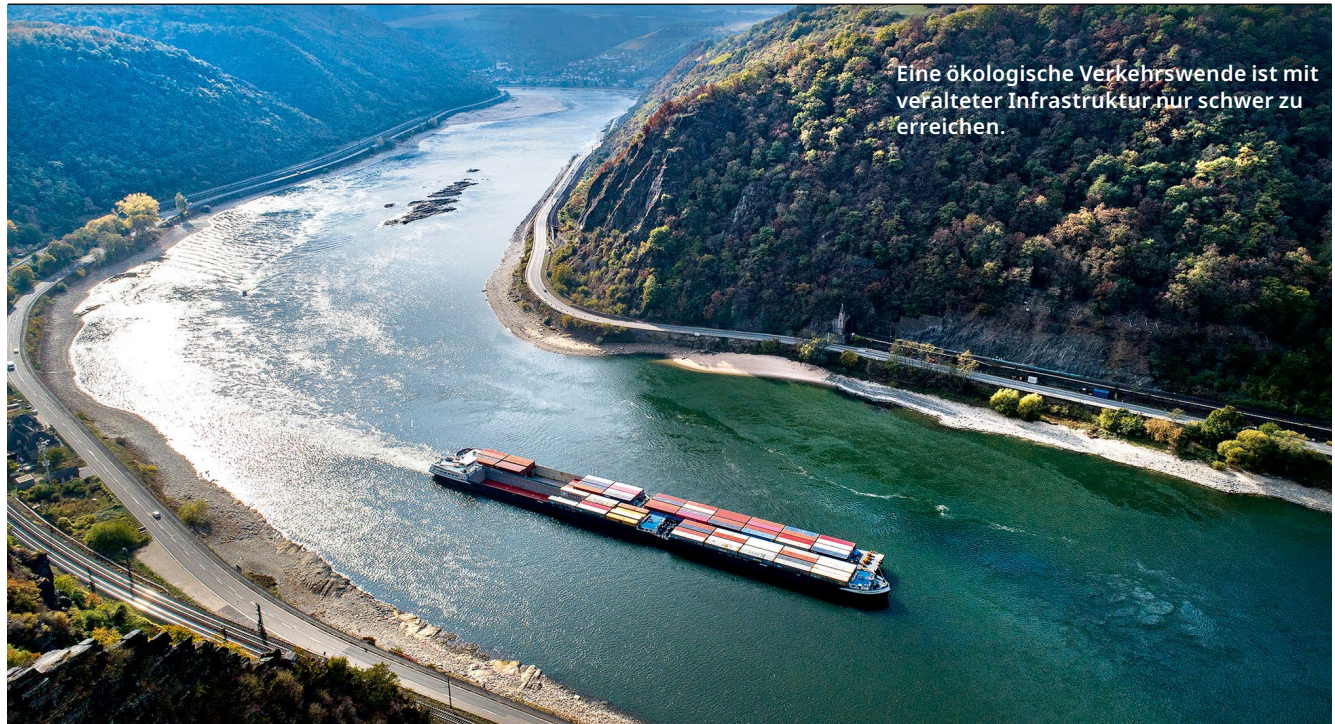


Eine ökologische Verkehrswende ist mit veralteter Infrastruktur nur schwer zu erreichen.

Bundesanstalt für Wasserbau



Verkehrswende ansteuern

Ein Vorhaben, das nur mit der Binnenschifffahrt gelingen kann. Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) rückt von seinem Standpunkt nicht ab, dass das deutsche Wasserstraßennetz mannigfaltige Lösungen für eine grünere Logistik bietet.

Das Wort Krise wurde in den letzten Jahren trotz weiterhin hohem Wohlstandsniveaus oft benutzt, mancher meint vielleicht herbeigeredet? Dennoch nehmen wir alle sich ändernde wirtschaftliche, demographische und soziokulturelle Rahmenbedingungen wahr, die alte Gewissheiten umwerfen. Fast wie der Wandel der geostrategischen Lage um uns herum. In dieser neuen, sehr anderen Welt befindet sich die Binnenschifffahrt schon länger eingequetscht zwischen Güterstruktureffekt, Fachkräftemangel, wirtschaftlicher Transformation und überalterter Infrastruktur.

Die Herausforderungen sind immens, zumal das letzte Jahr gezeigt hat, dass das Interesse der Bundesregierung an der Branche nicht allzu groß ist. Es ist ein Versäumnis, dass eine Regierung, die sich der ökologischen Verkehrswende verschrieben hat, die einschlägigen VB-E-Vorhaben der Wasserstraße nicht ins Genehmigungsbeschleunigungsgesetz aufgenommen hat und stattdessen Straße und Schiene den Vorrang einräumt.

Dabei ist die Binnenschifffahrt nicht Teil des Problems, denn das immerhin 7.500 Kilometer große deutsche Wasser-



Martin Staats, Präsident Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB).

straßennetz bietet mannigfaltige Lösungen für innovative Logistiksysteme in Richtung einer „Green Logistic“. Auf der Straße bekommen wir gerade die negativen Auswüchse einer arbeitsteiligen Weltwirtschaft mit einer geringen Fertigungstiefe und damit immer häufiger und kleiner werden den Sendungsstruktur zu spüren. Flächenfraß, Baustellen und prekäre Beschäftigungsverhältnisse sind leider oft die Auswüchse dieser logistischen Fehlsteuerungen.

Das Korrektiv könnte das System Wasserstraße sein, das angesichts verfügbarer Kapazitäten und vorhandener Flächen eine Alternative wäre. So könnten Nachhaltigkeit und Umweltschutz im 21. Jahrhundert aussehen und das ganz ohne neue Oberflächen-

versiegelung auf der grünen Wiese. Wenn wir dann noch unsere Förderprogramme den tatsächlichen technischen Möglichkeiten anpassen, bei innovativen Kraftstoffen ein ähnliches Tempo wie andere europäische Staaten vorlegten und die Kraft für ein echtes Neubauprogramm aufbrächten, kämen wir auf den richtigen Weg.

Martin Staats (Präsident BDB)