

Für den Masterplan

Damit das Binnenschiff als einziger Verkehrsträger mit kurzfristig verfügbaren freien Kapazitäten sein Potenzial ausschöpfen kann, muss nach der Bundestagswahl laut Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) ein „Masterplan Binnenschifffahrt 2.0“ aufgelegt werden.



Jens Schwanen, Geschäftsführer BDB.

Angesichts der Neuwahl zum Bundestag am 23. Februar sieht es der BDB als vorrangige Aufgabe für 2025 an, möglichst zügig in der kommenden Legislaturperiode einen „Masterplan Binnenschifffahrt 2.0“ auf den Weg zu bringen. Er soll als notwendige Klammer für ein ganzes Bündel von Maßnahmen dienen, die darauf zielen, den gegenwärtigen Rückgang von Tonnage und Verkehrsleistung in der Binnenschifffahrt nicht nur zu stoppen, sondern sogar umzukehren. Das Ziel von 12 Prozent Modal-Split-Anteil am Güterverkehr, das im ersten Masterplan Binnenschifffahrt von 2019 ausgerufen wurde, war ja nicht aus der Luft gegriffen, sondern beruhte auf belastbaren Annahmen, unter anderem zur Umsetzung der klimapolitischen Herausforderungen, die eine Verlagerung des Güterverkehrs auf Schiff und Schiene zwingend erfordern.

In den Masterplan 2.0, der möglichst schnell in der kommenden Legislaturperiode auf den Weg gebracht werden sollte, gehören auf jeden Fall folgende Maßnahmen:

- » Die Beseitigung von Wasserstraßen-Engpässen muss mit höherem Tempo als bisher vorangetrieben werden, zum Beispiel, indem ausgewählte Maßnahmen wie die Fahrrinnenanpassungen am Mittelrhein und am Unterrhein sowie der Ausbau des Wesel-Datteln-Kanals den Status „im überragenden öffentlichen Interesse“ erhalten. Das beschleunigt die Planungs- und Genehmigungsprozesse, und es hilft der Schifffahrt, den Ruf als verlässlicher Logistikpartner zu wahren. Für den Wirtschaftsstandort Deutschland besonders relevante Ausbauprojekte könnten dabei als ‚im strategischen Bundesinteresse liegend‘ bevorzugt umgesetzt werden.
- » Eine spürbare Beschleunigung könnte außerdem erzielt werden, indem bei Ersatzneubauten, die lediglich mit einer

geringen Kapazitätserweiterung einhergehen, auf langwierige Genehmigungsverfahren verzichtet wird – das ist heute bei Straße und Schiene bereits Standard.

- » Die Überalterung der Infrastruktur muss gestoppt werden, denn zahlreiche bauliche Anlagen an den Flüssen und Kanälen haben ihr technisches Lebensalter bereits erreicht bzw. lange überschritten. Dafür sind dauerhaft mindestens 1,2 Mrd. Euro pro Jahr für Ersatzinvestitionen und ausreichend Planungspersonal in der bundeseigenen WSV bereitzustellen. Ein überjähriger Infrastrukturfonds – jeweils separat für die drei Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße aufgelegt – könnte die notwendige Verlässlichkeit der Investitionsmittel besser sichern.
- » Es müssen marktwirksame Anreize zur Verlagerung von Gütern auf die Wasserstraße geschaffen werden. Zu nennen sind etwa verstetigte Anschubfinanzierungen für Großraum- und Schwerguttransporte oder die Anhebung der Lkw-Gewichtsgrenzen für Vor- und Nachlaufverkehre auf der Straße bei multimodalen Transporten außerhalb des kombinierten Verkehrs. Wünschenswert wäre auch eine Lkw-Mautbefreiung für die erste und letzte Meile, sobald das Europarecht dies ermöglicht.
- » Keine Schifffahrt ohne Schiffer: Die Aus- und Weiterbildungsbeihilfe für die Binnenschifffahrt muss auf mindestens gleichbleibendem Niveau von 2024 (6,8 Mio. Euro) fortgeführt werden. Für das klein- und mittelständisch geprägte Gewerbe ist diese Förderung essenziell, um weiterhin Ausbildungsplätze im bisherigen Umfang anbieten zu können.
- » Das gut angenommene Förderprogramm für die nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen muss mindestens auf dem Niveau von 2024 (50 Mio. Euro pro Jahr) fortgeführt werden. Viele Unternehmer haben 2024 bereits Förderanträge eingereicht, die derzeit aufgrund der vorläufigen Haushaltsführung nicht bewilligt werden können; andere haben schon viel Geld in die notwendigen Gutachten für ihre Förderanträge investiert.
- » Kleinunternehmen müssen bei der Beschaffung von modernen Schiffen mit klimafreundlichen Antrieben und besserer Niedrigwasser-Tauglichkeit unterstützt werden. Im Rahmen des Dialogs mit der Bundesregierung über den „Nationalen Aktionsplan klimafreundliche Schifffahrt“ (NAPS) sind einige zielführende Modelle vorgestellt worden (Niederlande, Japan), mit denen der Staat den Neubau fördern kann – und das sogar schuldenbremsenneutral.

Der BDB wird unmittelbar nach der Bundestagswahl am 23. Februar auf die potenziellen Regierungspartner zugehen, damit der „Masterplan Binnenschifffahrt 2.0“ mit seinen Eckpunkten als bindender Auftrag im Koalitionsvertrag festgehalten wird.

Jens Schwanen (Geschäftsführer BDB)