



Das Sondervermögen Infrastruktur des Bundes wird für Flüsse und Kanäle in Deutschland geöffnet.



Bundesanstalt für Wasserbau

Kommt nun die Wende?

Ursprünglich sollte dieser Beitrag eigentlich nur zwei Seiten lang sein. Doch im Juli fielen so viele verkehrspolitische Entscheidungen, die die Binnenschifffahrt betreffen, dass der Artikel immer länger wurde. Eine Übersicht der wichtigsten Gesetze und Vorhaben mit Reaktionen aus der Branche.

Infrastruktur-Zukunftsgesetz – schon der Name des am 10. Juli 2026 verabschiedeten Gesetzes will sichtlich Modernisierung, Fortschritt und den Anspruch, die Infrastruktur fit für die Zukunft zu machen, verdeutlichen. Ziel des Gesetzes ist es, Planungs- und Genehmigungsverfahren für Sanierungen sowie Neu- und Ausbauten deutlich zu beschleunigen, „um die für Mobilität, die Versorgungssicherheit und die Resilienz Deutschlands essenzielle Infrastruktur zügig langfristig sichern zu können“. Künftig sollen deshalb unter anderem der Bau von neuen Autobahnen, Schienenwegen, der Ersatz von maroden Brücken, der Neu- und Ausbau von Lkw-Parkplätzen, Hafenanlagen sowie Projekte zum Hochwasser- und Küstenschutz prioritär behandelt werden. Damit hat das Infrastruktur-Zukunftsgesetz Änderungen beim Bundeswasserstraßengesetz und beim Bundeswasserstraßenausbaugesetz zur Folge.

Eine der wichtigsten Anpassungen betrifft Ausbauprojekte des „Vordringlichen Bedarfs“. Diese liegen nun im sogenannten

Bundeshaushalt 2027

Mit dem Bundeshaushalt 2027 erfüllt die Bundesregierung die zentrale Forderung der Branche, das Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität zur Finanzierung der Bundeswasserstraßen heranzuziehen. Für 2027 hat der Bund nun 1,2 Milliarden Euro aus dem Sondervermögen für Erhalt und Ersatz der Bundeswasserstraßen vorgesehen. Weitere 1,92 Milliarden Euro an Verpflichtungsermächtigungen gibt es für die Jahre bis 2036, um Projekte langfristig abzusichern. Zusammen mit den im Kernhaushalt verbliebenen Mitteln ergibt sich dadurch ein Gesamtvolumen für die Bundeswasserstraßen in Höhe von 2,05 Milliarden Euro und damit ein deutliches Plus von rund 225 Millionen Euro.

Quelle: ISW

Übersicht Verkehrsinvestitionen

Ausgaben (in Mio. €)	2026	2027	2028-2030	Summe 2027-2030
Gesamt	34.380	33.723	101.692	135.415

Davon:

Ausgaben (in Mio. €)	2026	2027	2028-2030	Summe 2027-2030
Straße	11.054	11.260	33.213	44.473

Davon:

Ausgaben (in Mio. €)	2026	2027	2028-2030	Summe 2027-2030
Schiene	21.882	20.780	63.384	84.164

Davon:

Ausgaben (in Mio. €)	2026	2027	2028-2030	Summe 2027-2030
Wasserstraße	1.444	1.683	5.092	6.775

Quelle: BMV

überragenden öffentlichen Interesse und dienen der öffentlichen Sicherheit. Die neue Einstufung soll es Behörden und Gerichten erleichtern, bei Schutzgüterabwägungen zugunsten der Maßnahmen zu entscheiden. Das betrifft nicht nur Ausbaumaßnahmen am Mittelrhein, Untermain und im westdeutschen Kanalgebiet, sondern unter anderem auch Maßnahmen am Niederrhein, die zweiten Schleusenkammern an der Mosel, die Verlängerung der Neckarschleusen und den Ersatzneubau einer Schleuse am Elbe-Seitenkanal.

Mit den Beschlüssen wurde eine langjährige Forderung des Bundesverbands der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) umgesetzt: „Eine leistungsfähige Schifffahrt braucht eine verlässliche und bedarfsgerecht ausgebaute Infrastruktur. Jahrzehntelange Genehmigungs- und Planungsverfahren sind heute üblich, und sie bremsen die Entwicklung der Schifffahrt aus. Mit den Beschlüssen im Bundestag kann die Trendwende bei einer von Sanierungsstau und Überalterung geprägten Wasserstraßeninfrastruktur gelingen“, sagt BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen und ergänzt: „Das Gesetz wird seine Wirkung dann voll entfalten, wenn entsprechende Haushaltsmittel für Unterhaltungs- und Ausbaumaßnahmen an Flüssen und Kanälen zur Verfügung stehen, und wenn die von Stellenkürzungsvorgaben geplagte Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung über eine ausreichende Personaldecke verfügt.“

Der BDB verweist darauf, dass viele Schleusen ihre geplante Lebensdauer schon lange überschritten haben, sodass das Risiko von längerfristigen ungeplanten Sperrungen von Jahr zu Jahr steigt. In Zahlen: 346 von insgesamt 617 Schleusen sind älter als 80 Jahre, 205 sogar älter als 100 Jahre. „Deshalb ist es umso wichtiger, dass der Bund nicht nur bei den Ausbaumaßnahmen, sondern auch bei Unterhaltungsmaßnahmen und Ersatzneubauten nun den ‚Planungs-Turbo‘ einschaltet“, betont Schwanen.

Im Zuge des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes wurde außerdem das Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) novelliert. Die Novelle behebt redaktionelle Fehler aus dem Jahr 2021 und bringt laut Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) für Binnenhäfen wichtige Verbesserungen. Aus- und Neubauvorhaben in Häfen werden nun ausdrücklich förderfähig, was eine seit Langem zugesagte Klarstellung endlich umsetzt. Darüber hinaus wird die Zuwendungshöchstgrenze für Binnenhäfen, die bislang bei zwei Millionen Euro lag, dynamisch an die Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) gekoppelt. Mit dem aktuellen AGVO-Höchstwert steigt die Grenze auf 2,2 Millionen Euro und sie passt sich künftig automatisch an, falls sich die AGVO-Grenzen im Zuge der anstehenden Reform erneut ändern.

„Mit der Gleichstellung der Wasserstraßen mit Straße und Schiene und der klaren Verbesserung des SGFFG hat der Bundestag einen wichtigen Schritt zur Stärkung der trimodalen Hinterland-Hubs gemacht. Diese Entscheidung stärkt die Krisenresilienz unserer Logistikinfrastruktur und macht uns Mut für die anstehenden Verhandlungen zu Infrastrukturfinanzen und Personal“, erklärt Marcel Lohbeck, Geschäftsführer des BÖB. Dieser Erfolg sei auch „ein kraftvoller Beleg für die Wirksamkeit dieser gemeinsamen Verbandsarbeit“ zwischen dem BÖB und seinen Partnern in der Initiative System Wasserstraße (ISW), ergänzt BÖB-Präsident Joachim Zimmermann.

Haushalt 2027: mehr Geld für Infrastruktur

Weniger Bürokratie und schnellere Planungs- und Genehmigungsverfahren bringen allerdings nur dann etwas, wenn ausreichend Geld dafür da ist. Auch hier konnte das Bundesministerium für Verkehr (BMV) erfreuliche Nachrichten vermelden. Insgesamt stehen in der aktuellen Legislaturperiode von 2025 bis 2029 rund 170 Milliarden Euro für Verkehrsinvestitionen bereit. Damit sollen die dringend notwendigen Investitionen bis 2030 mit rund 33 Milliarden Euro auf hohem Niveau gehalten werden. Laut im Juli geplantem Bundeshaushalt sollen 2027 rund 33,7 Milliarden Euro in die Verkehrsinfrastruktur fließen. Damit stehen fast 640 Millionen Euro mehr für Verkehrsinvestitionen zur Verfügung als in der vorausgegangenen Finanzplanung vorgesehen. Für die Schiene sind rund 20,8 Milliarden Euro geplant, für die Bundesfernstraßen rund 11,2 Milliarden Euro und für die Wasserstraßen rund 1,7 Milliarden Euro.

Der BDB unterstützt die Haushaltspläne der Bundesregierung ausdrücklich. Insbesondere ein Punkt ist für den Verband entscheidend: Der Bund öffnet das Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK) für Erhaltungs- und Ersatzmaßnahmen an den Flüssen und Kanälen. Hierfür sollen im nächsten Jahr im Sondervermögen 1,2 Milliarden Euro zur Verfügung stehen. Hinzu kommen weitere rund 264 Millionen Euro im regulären Bundeshaushalt. Mit der Öffnung des Sondervermögens für die Wasserstraßeninfrastruktur geht somit im Vergleich zum aktuellen Haushalt ein deutlicher Anstieg der zur Verfügung stehenden Mittel für echte Investitionen in die Wasserstraßen einher. Mit diesen Mitteln sollen unter anderem Maßnahmen an Rhein, Main, Neckar und Donau, im westdeutschen Kanalgebiet sowie im Norden und im Osten der Republik finanziert werden.



Vom jüngst verabschiedeten Infrastruktur-Zukunftsgesetz profitiert zum Beispiel der Neubau von veralteten Schleusen und Hebewerken.

„Wir freuen uns, dass die Bundesregierung das Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität nicht länger nur für Straße und Schiene, sondern nun auch für den Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle in Deutschland nutzt“, sagt Schwanen. Hier bestehe wegen des Alters der Bauwerke und des Sanierungsbedarfs ein hoher Handlungsdruck. „Die Unternehmen in der Wirtschaft und Industrie leiden, wenn die Planbarkeit und die Verlässlichkeit der Güterschifffahrt abnehmen, weil die Wasserstraßeninfrastruktur nicht funktioniert. Es ist deshalb gut und richtig, dass das Sondervermögen genutzt und der Etat damit im nächsten Jahr deutlich heraufgesetzt wird“, ergänzt der BDB-Geschäftsführer.

Wermutstropfen bei der Ausbildung

Nicht zufrieden ist der BDB hingegen mit den vorgesehenen Mittelkürzungen im Bereich der Gewerbeförderung, nämlich bei der Aus- und Weiterbildungsbeihilfe und bei der Flottenmodernisierung und Neumotorisierung, wo die Ansätze um die Hälfte reduziert werden sollen. „Das muss nach der Sommer-

pause im parlamentarischen Verfahren diskutiert werden“, fordert Schwanen.

„Mit der Verabschiedung des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes und des Kabinettsentwurfes für den Bundeshaushalt 2027 signalisiert die Bundesregierung Bereitschaft für eine Trendwende. Ein Plus bei der Infrastrukturfinanzierung von rund 225 Millionen Euro bei einem insgesamt um 0,7 Milliarden schrumpfenden Haushalt ist ein Erfolg für die Beharrlichkeit und das Teamwork der 22 Mitgliedsverbände der ISW“, betont wiederum der Sprecherkreis der ISW in einer Mitteilung. Die Regierung dürfe nun aber nicht nachlassen. Der tatsächliche Bedarf liege bei 2,5 Milliarden Euro jährlich. „Für dieses Ziel muss – wie im Koalitionsvertrag versprochen – ein Finanzierungs- und Realisierungsplan entwickelt werden, der auch nach Auslaufen des SVIK die Finanzierung der Bundeswasserstraßen überjährig und dauerhaft absichert“, betont der Sprecherkreis. Allein in den fünf Regionen mit dem höchsten Bestand kritischer Bauwerke hängen 360.000 Arbeitsplätze von funktionierenden Bundeswasserstraßen ab, wie eine neue Studie von DIW ECON erst jüngst belegt.

Die ISW plädiert daher für einen kräftigen Nachschlag im Rahmen des parlamentarischen Verfahrens. Gleichzeitig müsse das BMV dafür Sorge tragen, dass die bestehenden Flexibilität zu Umschichtung zwischen den Verkehrsträgern im Sinne der Wasserstraße auch genutzt werden, sobald absehbar ist, dass Schiene und Straße diese nicht abrufen. Auch die Abgabe von Eisenbahnbrücken aus der Baulast der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in die Infrago kann ein sinnvoller Beitrag zur Entlastung der Wasserstraße sein. „Darüber hinaus muss der Kahlschlag beim operativen Personal der Bundeswasserstraßen beendet werden. Investitionsmittel lassen sich nur mit vorhandenen Fachkräften umsetzen“, ist das Bündnis überzeugt.

ZDS: Seehäfen nicht angemessen berücksichtigt

Kritische Worte zum Kabinettsentwurf für den Bundeshaushalt 2027 kommen währenddessen vom Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS). Trotz umfangreicher Investitionen in Infrastruktur und Verteidigungsfähigkeit bleibt laut Verband eine angemessene Beteiligung des Bundes an der Modernisierung der öffentlichen Hafeninfrastruktur weiterhin aus. „Wer Milliarden in Infrastruktur investiert und die Seehäfen ausspart, verkennet ihre Bedeutung für Deutschlands Wettbewerbs- und Verteidigungsfähigkeit“, erklärt Florian Keisinger, Hauptgeschäftsführer des ZDS. Der Maritime Koordinator Christoph Ploß habe zu Recht gefordert, das Sondervermögen Infrastruktur flexibler zu nutzen und auch Häfen und Wasserstraßen einzubeziehen. Im Haushaltsentwurf finde sich für die Seehäfen bislang jedoch keine belastbare Antwort. Eine angemessene Bundesbeteiligung an der Modernisierung der öffentlichen Hafeninfrastruktur sei weiterhin nicht erkennbar, obwohl der Investitionsbedarf bekannt sei: Kurzfristig stehen laut ZDS baureife Projekte in Milliardenhöhe bereit, strukturell geht es um rund 15 Milliarden Euro. Hinzu kommt der Bedarf einer verlässlichen jährlichen Grundfinanzierung. Der Zentralverband ist überzeugt: Der Bund darf die Küstenländer mit diesen gesamtstaatlichen Aufgaben nicht länger weitgehend alleinlassen.

Auch bei weiteren für die Häfen zentralen Themen gibt es aus Sicht des ZDS erheblichen Nachbesserungsbedarf. Das gilt

C. Scriba

insbesondere für die Innovationsförderung in den Häfen. Die Programme IHATEC I und II („Innovative Hafentechnologien“) haben wichtige Beiträge zur Digitalisierung, Automatisierung, Effizienzsteigerung und Dekarbonisierung der deutschen Seehäfen geleistet. Sie waren Erfolgsprogramme mit gesamtwirtschaftlichem Nutzen.

Umso problematischer sei es, dass der Haushaltsentwurf keine klare Zusage für ein eigenständiges Nachfolgeprogramm IHATEC III mit eigenem Haushaltstitel enthält. Stattdessen sollen die bestehenden Ansätze mit weiteren Programmen zusammengeführt werden – bei sinkenden Mitteln. Das schaffe Unsicherheit und gefährde Investitionen in innovative Hafentechnologien. Der ZDS fordert deshalb eine nahtlose Fortsetzung der Förderung in einem eigenständigen IHATEC III.

Auch beim Schienengüterverkehr muss laut Verband dringend nachgebessert werden. Leistungsfähige Seehäfen benötigen leistungsfähige Hinterlandanbindungen. Ein großer Teil der Güter wird auf der Schiene von und zu den Häfen transportiert. Kürzungen bei der Einzelwagenförderung und eine sinkende Trassenpreisförderung würden die Attraktivität des Schienengüterverkehrs schwächen – gerade in einer Phase, in der die Trassenpreise weiter steigen dürften. Dies wäre ein Rückschritt für klimafreundliche Logistik, für den Kombinierten Verkehr und für die Wettbewerbsfähigkeit der Seehäfen. Der ZDS fordert daher, Kürzungen bei der Einzelwagen- und Trassenpreisförderung abzuwenden und Investitionen in den

Kombinierten Verkehr sowie in leistungsfähige Schienenanbindungen der Häfen verlässlich abzusichern.

Schnieder: Comeback der Infrastruktur

Der ehemalige Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder sieht den Haushaltsentwurf hingegen als Schritt in die richtige Richtung: „Deutschland steht vor großen haushaltspolitischen Herausforderungen, auch bei den Verkehrsinvestitionen. Deshalb haben wir einen klaren Auftrag aus dem Koalitionsvertrag: Wir müssen den Sanierungsstau beheben, gezielt in Neu- und Ausbau investieren und das schneller und effizienter als je zuvor. Mit dem beschlossenen Bundeshaushalt ist es uns gelungen, trotz des Konsolidierungsdrucks weiterhin auf einem hohen Niveau in unsere Verkehrsinfrastruktur zu investieren.“

Mit dem SVIK sei bereits im vergangenen Jahr eine zentrale Grundlage für gezielte Investitionen in den Erhalt und die Digitalisierung der Infrastruktur geschaffen worden. „Das setzen wir konsequent fort und finanzieren ab dem Jahr 2027 auch den Erhalt der Wasserstraßen aus dem SVIK“, sagte Schnieder und ergänzte: „Damit arbeiten wir am Comeback der Infrastruktur. Mein Motto für diese Legislatur heißt: endlich Baustelle.“

Neues Förderprogramm „grüne Binnenschifffahrt“

Kurz nach der Verabschiedung des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes hat das BMV die neue „Richtlinie über Zuwendungen für eine grüne Binnenschifffahrt“ im Bundesanzeiger veröffent-

Anzeige



Wir gemeinsam auf Kurs.

Ob Kauf, Neubau, Umbau oder Reparatur – wir bieten Ihnen die passende Finanzierung für Ihr Vorhaben rund um Ihr Schiff. Darüber hinaus beraten wir Sie zu Geld- und Vermögensanlagen, Zahlungsverkehr und Existenzgründung.

Wir machen den Weg frei.



Bank für
Schifffahrt (Bfs)



Schon heute die autonome Schifffahrt von morgen erleben!

Kollisionserkennung
und -vermeidung

Automatische
Trajektorien-
generierung

Autonomes
An- und Ablegen

Bekannt aus



MAGPIE
SMART GREEN PORTS



Besuchen Sie uns auf der
Shipping Technics Logistics
am **Stand 311!**



www.argonics.de

argonics
an Alpatron Marine company



Bundesanstalt für Wasserbau

Im neuen Förderprogramm sehen BDB und DWV eine Chance für eine bessere Verfügbarkeit von alternativen Kraftstoffen wie Wasserstoff entlang der Wasserstraßen.

licht. Mit dem neuen Förderprogramm will das Ministerium den Einsatz emissionsfreier und sauberer Antriebs- und Energiesysteme in der Binnenschifffahrt unterstützen und die Verlagerung von Güter- und Personenverkehren auf die Wasserstraße stärken, heißt es in einer Pressemitteilung. „Wir wollen mehr Verkehre auf die Wasserstraße verlagern und dabei konsequent auf klimafreundliche Technologien setzen. Deshalb fördern wir sowohl grüne Güterverkehrskorridore als auch innovative Mobilitätsangebote auf dem Wasser. So senken wir Emissionen, entlasten die Straße und stärken zugleich die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt“, kommentierte Schnieder das Förderprogramm. Das Förderprogramm hat zwei Förderschwerpunkte:

1. **Aufbau grüner Binnenschifffahrtskorridore:** Gefördert werden Güterverkehrsverbindungen, auf denen emissionsfreie oder emissionsarme Binnenschiffe verkehren. Unterstützt werden die Aus- und Umrüstung von Schiffen sowie der Aufbau der erforderlichen Lade- und Tankinfrastruktur.
2. **Regionale Verkehrsverlagerung auf die Wasserstraße:** Die Förderung richtet sich an Projekte, die den öffentlichen Personennahverkehr und urbane Wirtschaftsverkehre auf emissionsfreie Binnenschiffe verlagern. Im Fokus stehen insbesondere Ballungsräume und Hafenregionen.

Zuwendungsfähig sind Investitionen in emissionsfreie und saubere Antriebssysteme sowie in Lade- und Tankinfrastruktur für alternative Energieträger und Kraftstoffe wie Strom, Wasserstoff, Ammoniak und Methanol. Die Förderung erfolgt als

Zuschuss mit Förderquoten von bis zu 95 Prozent. Die Vergabe der Fördermittel erfolgt im Rahmen wettbewerblicher Förderaufrufe. Anträge können von Unternehmen, Kommunen sowie wirtschaftlich tätigen Akteuren mit Sitz in Deutschland gestellt werden. Zuständig für die Bewilligung der Fördermittel ist die Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen (BAV).

Die Richtlinie ist Teil eines Förderportfolios, das aus dem Klima- und Transformationsfonds (KTF) stammt, dem zentralen Finanzierungsinstrument des Bundes für Investitionen in Klimaschutz, Energiewende und die nachhaltige Transformation der Wirtschaft. Sie wird aus dem Titel „Klimafreundliche Schifffahrt und Häfen“ finanziert, für den in den Jahren 2026 bis 2029 zunächst 400 Millionen Euro zur Verfügung stehen.

Der BDB und der Deutsche Wasserstoff-Verband (DWV) begrüßen die Veröffentlichung eines neuen Förderprogramms zur Förderung von grünen Binnenschifffahrtskorridoren. „Die Binnenschifffahrt befindet sich derzeit in einem Transformationsprozess. Die Unternehmen suchen nach Lösungen, um ihre Flotten künftig noch umweltfreundlicher betreiben zu können. Wasserstoffbasierte Antriebe können hier eine vielversprechende Lösung sein. Schon heute sind neu gebaute Schiffe oftmals ‚H2-ready‘, können später also mit überschaubarem Aufwand auf Brennstoffzellen umgerüstet werden. Diese Technologie hat aber nur dann eine Chance, sich durchzusetzen, wenn die nötige Infrastruktur an Land konsequent mitgedacht wird. Das neue Förderprogramm des Bundesverkehrsministeriums kann hier Chancen eröffnen“, erklärt Schwanen.

„Mit dem Förderprogramm setzt die Bundesregierung ein wichtiges Signal für den Markthochlauf von Wasserstoff in der Binnenschifffahrt. Entscheidend ist, dass der Aufbau der Infrastruktur an den Wasserstraßen von Anfang an mitgedacht wird. Wasserstofftankstellen, Speicher und Erzeugungsanlagen entlang der Logistikkorridore schaffen nicht nur die Grundlage für den emissionsfreien Schiffsverkehr, sondern können zugleich als Ankerpunkte für die regionale Wasserstoffwirtschaft dienen. So entstehen Synergien zwischen Häfen, Industrie, Logistik und Energieversorgung. Jetzt kommt es darauf an, die Projekte zügig umzusetzen und die Förderinstrumente perspektivisch auch für kleinere Unternehmen und weitere Anwendungsfälle zugänglich zu machen“, sagt Friederike Lasen, Vorständin des DWV.

Gleichwohl hätte sich der BDB eine offenere Ausgestaltung der Förderkulisse, die das seit Jahren gut nachgefragte Flottenmodernisierungsprogramm ergänzt, gewünscht: „Da nur gemeinsame Korridorprojekte gefördert werden können und keine Einzelmaßnahmen am Schiff, dürfte das Programm eher für große Reedereien interessant sein, die im Verbund mit weiteren Partnern, zum Beispiel Hafenbetreibern und weiteren Logistikpartnern, Schifffahrtskorridore aufbauen möchten. Für kleine Unternehmen und Partikuliere sind die Zugangshürden sehr hoch. Schade ist auch, dass Personenschifffahrtsunternehmen keine Anträge im Rahmen von Verkehrsverlagerungsprojekten auf die Wasserstraßen stellen können. Dies bleibt Anbietern vorbehalten, die dem ÖPNV angeschlossen sind. Dabei hat sich die ‚Weiße Flotte‘ in den vergangenen Jahren besonders innovativ gezeigt“, betont Schwanen.

Grundsätzlich Zustimmung findet das neue Förderprogramm auch bei der europäischen Vereinigung der Binnenschif-

fer (E.V.d.B.), die jüngst als Abteilung des Vereins Binnenschifferforum hilft gegründet wurde. Die Modernisierung der Infrastruktur, die Stärkung der Resilienz und die Förderung alternativer Antriebe seien zentrale Bausteine für eine zukunftsfähige Binnenschifffahrt. Gleichzeitig weist Michael Jeske, erster Vorsitzender des Verbandes, erneut auf eine ernste und extrem sicherheitsrelevante Problematik hin, die durch die Kritis-Einstufung vieler Öl-, Gas- und Chemiehafenanlagen weiter verschärft wird: Immer mehr Häfen dürfen Schiffe nach dem Lade- oder Löschvorgang nicht mehr über Nacht behalten. Die Schiffe müssen den Hafenbereich deshalb unverzüglich verlassen, auch dann, wenn die Besatzung ihre Ruhezeit antreten muss.

Ein großer Teil der deutschen Binnenschiffe, insbesondere der Tankschiffe, fährt nicht im 24-Stunden-Betrieb (B-Fahrt), betont Jeske. Die Besatzungen haben Anspruch und Verpflichtung auf geregelte Ruhezeiten und sollten diese in einem sicheren, geeigneten Liegeplatz verbringen können. Doch genau diese Liegeplätze fehlen laut E.V.d.B. in vielen Regionen nahezu vollständig. Die Folge sei eine konkret drohende Gefahr: Schiffsführer werden von Hafenmeistern oder der Wasserschutzpolizei aufgefordert, den Kritis-Hafen zu verlassen. In zumutbarer Entfernung gibt es keinen sicheren Nachtliegeplatz. Übermüdete Schiffsführer müssen dennoch weiterfahren. Die Wahrscheinlichkeit einer Havarie steigt dadurch laut E.V.d.B. erheblich. Die E.V.d.B. fordert daher:



Der Bund plant mehr Geld für die Binnenschifffahrt.

1. Bundesweite Einrichtung von Kritis-Ausweichliegeplätzen in zumutbarer Entfernung von Kritis-Häfen, ausgestattet mit Landstrom, Beleuchtung und Sicherheitsinfrastruktur.
2. Verbindliche Mindeststandards für Nachtliegeplätze entlang aller Hauptwasserstraßen.
3. Koordinierte Zusammenarbeit zwischen Bund, Ländern, Kommunen, Häfen und Verbänden.

„Wir bieten unsere konstruktive Mitarbeit an. Unser Hauptaugenmerk ist es, die Sicherheit der Schiffsbesatzungen zu gewährleisten. Das Förderprogramm ist ein wichtiger Schritt, aber es muss effizient genutzt werden, denn die Gefährdungslage ist konkret“, ergänzt Jeske.

Annika Beyer

Anzeige

#NACHHALTIGKEIT

#EMISSIONSMINDERUNG

#RESSOURCENSCHONUNG

- Service für Motoren und Getriebe
- Monitoring Services: STORM•EYE®
- Lieferung von Stufe 5-Motoren
- Ersatzteilservice

Treffen Sie uns auf der
Halle A4 | Stand 306

August Storm GmbH & Co. KG
www.a-storm.com

VOS Kaiser GmbH & BING Kaiser
east - west connections
+49 (0) 170 35 73 922
info@bingvoskaiser.de
www.bingvoskaiser.de

Schiffsdesign
Zeichnungen für Binnenschiffe
Bauüberwachung

Neubau Kaskos für Binnenschiffe

Rohrsysteme
Propellerdüsen
Schiffsausrüstung