



Bundesverband
Öffentlicher
Binnenhäfen e.V.

**„Verkehrswende gestalten,
Multimodalität fördern,
Binnenhäfen stärken,
Infrastruktur verlässlich ausbauen!“**

**Forderungen des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen e. V.
an die Bundesregierung der 20. Wahlperiode von 2021 – 2025**

Stand 28. Juli 2021

Zusammenfassung

I. Multimodalität fördern und Binnenhäfen stärken

- Fortschreibung und bedarfsgerechte Weiterentwicklung der erfolgreichen Förderung für den Kombinierten Verkehr
- Neue Förderung für multimodale Umschlagsanlagen und Verkehre zur stärkeren Verlagerung alter und neuer Güterarten (z. B. alternative Energieträger wie Wasserstoff) auf die Binnenwasserstraße
- Schaffung eines Bund-Länder-Förderprogramms zur Ertüchtigung wassernaher Infrastrukturen in Binnenhäfen
- Umsetzung der Empfehlungen der Arbeitsgruppe „Verlagerung von Großraum- und Schwerguttransporten (GST) von der Straße auf den Wasserweg und die Schiene“
- Vor- und Nachlaufverkehre zum nächstgelegenen Terminal in die 44-Tonnen-Ausnahmeregelung einbeziehen und von der LKW-Maut ausnehmen
- Häfen zu Drehkreuzen der Energiewende weiterentwickeln
- Bund-Länder-Dialog zur Flächensicherung starten

II. Schieneninfrastruktur in und an Binnenhäfen verbessern

- Optimierung der Förderung von Hafenbahnen im Rahmen des SGFFG
- Güterverkehr muss wichtiger Bestandteil bei Realisierung des Deutschlandtakts bleiben
- Ausreichende Kapazitäten bei vorgelagerten Gleisinfrastrukturen schaffen

III. Verlässlichkeit der Wasserstraßeninfrastruktur steigern und Kapazitäten ausbauen

- Bedarfsgerechte Ausstattung der Bundeswasserstraßen sicherstellen
- Schaffung einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für die Bundeswasserstraßen
- Schnellere Planung, Genehmigung und Realisierung von Wasserstraßenprojekten
- Fortschreibung des Aktionsplans „Niedrigwasser Rhein“ und Forcierung der Abladeoptimierungen am Mittel- und Niederrhein
- Dialog über weitergehende Maßnahmen zur Stärkung der Klimaresilienz des Rheins starten
- Gesamtkonzept Elbe (GKE) vereinbarungsgemäß umsetzen – Aufweichungen verhindern

IV. Ökologische und ökonomische Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt erhöhen

- Masterplan Binnenschifffahrt fortschreiben und weiterentwickeln
- Modernisierung der Flotte vorantreiben: Emissionen reduzieren, auf alternative Antriebe umstellen und Schiffskörper für Niedrigwasser optimieren

V. Digitalisierung vorantreiben

- Lückenlose 5G-Abdeckung an Bundeswasserstraßen termingerecht umsetzen
- Förderung für Digitale Testfelder in Häfen und an Bundeswasserstraßen fortschreiben

VI. Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)

- Aufgabengerechte Personalausstattung der WSV sicherstellen

I. Multimodalität fördern und Binnenhäfen stärken

Die Europäische Kommission hat in ihrem Green Deal ambitionierte Klimaziele gesetzt. Allein der Verkehrssektor soll seine CO₂-Emissionen bis 2050 um 90 Prozent reduzieren. Die Verlagerung von Verkehren auf alternative, umweltfreundliche Verkehrsträger soll maßgeblich dazu beitragen. Die Anteile der alternativen Verkehrsträger am Modal Split sollen im Vergleich zum Referenzjahr 2005 bis 2030 auf 35 und bis 2050 auf 50 Prozent steigen. Die Bundesregierung hat sich das Ziel gesetzt, den Modal Split Anteil der Schiene bis 2030 auf 25 Prozent und den der Wasserstraße im gleichen Zeitraum auf 12 Prozent anzuheben.

Binnenhäfen als multimodale Drehscheiben und Architekten des Güter- und Warenverkehrs sind Motoren dieser Verkehrswende und Rückgrat für die Versorgung von Handel- und Industrie. Sie sind aber nicht nur Umschlagsplätze, sondern inzwischen auch Zentren für Dienstleistungen und Wertschöpfung. Zudem schaffen und garantieren sie langfristige Arbeitsplätze und leisten einen wichtigen Beitrag zur Sicherung der Funktionsfähigkeit von lokaler und regionaler Wirtschaft. Eine Studie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) beziffert die Beschäftigungswirkung der Hafenvirtschaft in Deutschland auf 40.000 direkt und 1,35 Mio. mittelbar abhängige Arbeitsplätze.

Darüber hinaus sind Binnenhäfen aufgrund ihrer Lage und Funktion eng verknüpft mit anderen Mobilitätsformen, der Energieerzeugung sowie der Industrieproduktion. Durch diese einmalige Kombination sind Binnenhäfen prädestiniert, sich mit Blick auf Distribution und Produktion zu Drehscheiben der Energiewende fortzuentwickeln.

Die nachfolgend vorgeschlagenen Maßnahmen spiegeln daher nicht nur die Forderungen der deutschen Binnenhäfen wider. Sie bilden darüber hinaus ein aufeinander abgestimmtes Konzept für mehr Multimodalität und sind ein wichtiger Baustein zum Erreichen der Klimaziele.

**KV-Förderung
fortschreiben und
bedarfsgerecht
weiterentwickeln**

Die im BMVI angesiedelte Förderung für den Kombinierten Verkehr ist bereits ein erfolgreiches Förderinstrument für Suprastrukturen. Die aktuelle Evaluierung zeigt Möglichkeiten auf, diese Förderung noch zu verbessern. Der BÖB fordert die **Fortschreibung und bedarfsgerechte Weiterentwicklung der KV-Förderung** in der kommenden Wahlperiode.

**Neue Förderung
für multimodale
Umschlagsanlagen
und Verkehre
schaffen**

Aufgrund der aktuellen engen EU-Definition des Kombinierten Verkehrs ist die Förderung auf den Containerverkehr beschränkt. **Zur stärkeren Verlagerung alter und neuer Güterarten (z. B. alternative Energieträger wie Wasserstoff) auf die Binnenwasserstraße** bedarf es daher einer analogen **Förderung für multimodale Umschlagsanlagen und Verkehre**. Die Erarbeitung einer solchen Förderrichtlinie ist voraussichtlich innerhalb eines Jahres möglich. Die Förderung sollte ein ähnliches Volumen wie die derzeitige KV-Förderung (ca. 70 Mio. Euro pro Jahr) umfassen.

**Schaffung eines
Bund-Länder-
Förderprogramms
zur Ertüchtigung
wassernaher
Infrastrukturen in
Binnenhäfen**

Für eine erfolgreiche Verkehrsverlagerung auf das Binnenschiff ist der Verkehrsträger Wasserstraße auf ein engmaschiges Netz wassernaher moderner Umschlagsstellen angewiesen. Viele dieser Anlagen müssen ertüchtigt werden. Aufgrund knapper kommunaler Kassen und mangelnder Refinanzierungsperspektive innerhalb üblicher Abschreibungszeiträume geschieht dies zurzeit nicht im erforderlichen Maße. Der Bund fördert mit dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) bereits Schieneninfrastruktur in Häfen. Eine Förderung der wasserseitigen Infrastruktur findet hingegen nicht statt.

Ein **Bund-Länder-Förderprogramm zur Ertüchtigung wassernaher Infrastrukturen in Binnenhäfen** würde die Voraussetzungen für die Verkehrsverlagerung auf die Wasserstraße erheblich verbessern und diese Ungleichbehandlung beheben. Der Förderbedarf liegt nach ersten Schätzungen der Hafenvirtschaft bei rund 300 Mio. Euro und könnte analog zur Förderung von Landstromanlagen über einen Zeitraum von 5 bis 10 Jahren in Form einer Kofinanzierung zwischen Bund und Ländern umgesetzt werden.

**Umsetzung der
Empfehlungen der
Arbeitsgruppe zur**

Binnenschiffe sind für den Transport von Großraum- und Schwergütern (GST) prädestiniert. Sie emittieren pro transportierte Tonne 80 Prozent weniger CO₂ als der LKW und können Stückgewichte bis 600 t transportieren. In der Praxis finden GST-Transporte aber zu mehr als

Verlagerung von Großraum- und Schwergut (GST) von der Straße auf den Wasserweg und die Schiene

97 Prozent auf der Straße statt. Aufgrund des schlechten Erhaltungszustandes von Straßen und Brücken müssen diese Transporte häufig Umwege von mehreren hundert Kilometern in Kauf nehmen. Neben zusätzlichen Staus sind GST-Transporte zudem eine erhebliche Zusatzbelastung für Brücken und Straßen.

In Umsetzung des Masterplans Binnenschifffahrt wurde im September 2019 die Arbeitsgruppe „Verlagerung von GST von der Straße auf den Wasserweg und Schiene“ eingerichtet. Unter Leitung des BMVI haben sich Experten aus Wirtschaft sowie Landes- und Bundesbehörden interdisziplinär über Probleme und Lösungen ausgetauscht. Der Abschlussbericht wurde der Öffentlichkeit im Juni 2021 präsentiert. Der BÖB fordert die neue Bundesregierung auf, **die Empfehlungen des Berichtes** zur Reform von Genehmigungsverfahren, zur Schaffung finanzieller Anreize und zur Steigerung der Attraktivität für die Verlagerung von GST-Transporten **in der kommenden Legislatur aufzugreifen und umzusetzen**.

Vor- und Nachlaufverkehre zum nächstgelegenen Terminal in die 44-Tonnen-Regelung einbeziehen und von der LKW-Maut ausnehmen

Fahrzeuge, die im Vor- und Nachlauf zum nächstgelegenen geeigneten Terminal eingesetzt werden, dürfen ausnahmsweise ein Gesamtgewicht von 44 Tonnen haben, also 10 Prozent mehr als Fahrzeuge, die im reinen Straßenverkehr unterwegs sind. Im Masterplan Binnenschifffahrt wird dargelegt, dass diese **Ausnahmereordnung zu § 36 Absatz 6 Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) auch für bestimmte Massengutverkehre** sinnvoll sein könnte, um die Attraktivität des Gütertransports auf dem Wasser zu steigern. Das Bundesverkehrsministerium lässt dies derzeit gutachterlich untersuchen.

Die Forderung an die neue Bundesregierung lautet, die Ergebnisse der Studie nach Abschluss der Arbeiten mit dem Gewerbe zu analysieren. § 36 StVZO muss kurzfristig für Feldversuch mit anschließender Evaluation geöffnet werden. Die **Vor- und Nachlaufverkehre per Lkw sollten außerdem von der Mautpflicht gemäß BFStrMG befreit werden**. Dies würde zusätzliche Impulse für eine verstärkte Nutzung der Wasserstraße geben.

Häfen zu Drehkreuzen der Energiewende weiterentwickeln

Den deutschen See- und Binnenhäfen wird im Rahmen der Energiewende eine zentrale Rolle für den Import, das Energiemanagement und den Umschlag von Energieträgern zukommen. Insbesondere im Rahmen der Nationalen Wasserstoffstrategie sind die Potenziale der Binnenhäfen und der Bundeswasserstraßen noch unterbeleuchtet.

Die Bundesregierung fördert im Rahmen von Reallaboren Forschung und Entwicklung rund um innovative, regenerative Wasserstofftechnologien. Häfen sind trotz ihrer zentralen Rolle bislang nicht in diese Förderung einbezogen. Für die jetzt notwendigen Investitionen verfügen viele Häfen nicht über ausreichend Kapital. Zudem mangelt es aktuell noch an verlässlichen Mengenprognosen, um die Wirtschaftlichkeit des Wasserstoffumschlages darzustellen.

Aus diesem Grund fordert der BÖB eine Förderkulisse für Häfen, die ähnlich wie bei der Landstrominfrastruktur als Bund-Länder-Förderung ausgestaltet werden sollte, um den föderalen Zuständigkeiten Rechnung zu tragen. Eine solche Förderung wird die notwendigen Investitionsanreize setzen, um **Häfen zu Drehkreuzen der Energiewende weiterzuentwickeln**. Sie wird ebenfalls zur regionalen Wertschöpfung beitragen, Arbeitsplätze an Hafenstandorten schaffen und die negativen Effekte des Kohleausstiegs abfedern helfen.

Bund-Länder-Dialog zur Flächensicherung starten

Laut einer Studie des Bundesamtes für Güterverkehr vom Februar 2021 liegt die aktuelle Auslastung vorhandener Gewerbe-, Industrie-, Containerumschlags- und Güterumschlagsflächen, Umschlaganlagen, Bürogebäude, Lagerhallen und Verkehrsinfrastrukturen in Binnenhäfen bei nahezu 100 Prozent. Lediglich rund ein Viertel der befragten Binnenhäfen verfügten in allen oben genannten Bereichen noch über Kapazitätsreserven, obwohl Erweiterungsflächen dringend benötigt würden. Gleichzeitig bedrohen städtebauliche Begehrlichkeiten, um z. B. Wohnen am Wasser zu realisieren, zunehmend Bestandsflächen in und an Häfen und sorgen für Konflikte mit Anwohnern.

Der BÖB fordert daher die **Etablierung eines Bund-Länder-Arbeitskreises Hinterland**. Dieser soll erfolgreiche Flächensicherungsstrategien mit den zuständigen Bundesländern entwickeln.

II. Schieneninfrastruktur in und an Binnenhäfen verbessern

Binnenhäfen sind trimodale Verkehrsdrehscheiben und beschränken sich in ihrer Tätigkeit keineswegs ausschließlich oder hauptsächlich auf die Güterschifffahrt. Als Verladestellen von Straßengüterverkehren auf die Schiene ebenso wie als Wechsellpunkt zwischen Schiene und Wasserstraße sind Binnenhäfen der zentrale Adapter für den Güterverkehr.

Der BÖB begrüßt die Vereinfachungen im Zuge mehrerer Planungsbeschleunigungsgesetze in der 19. Wahlperiode, bspw. den Entfall von Plangenehmigungs- oder Planfeststellungspflicht bei Gleisanschlüssen bis 2.000 Metern (wenn keine UVP-Pflicht besteht). Um die Potenziale der Binnenhäfen für ein modernes, klimaneutrales Güterverkehrsnetz stärker zu nutzen, bedarf es allerdings weiterer Anstrengungen und Weichenstellungen. Notwendig sind künftig eine Verkehrsplanung, Förderprogramme und politische Entscheidungen, die insbesondere die Schiene und die Wasserstraße nicht als konkurrierende Verkehrsträger, sondern als sich ergänzende Bestandteile eines integrativen, klimaneutralen Güterverkehrssystems betrachten.

Optimierung der Förderung von Hafengebühren im Rahmen des SGFFG

Die Förderung der Schieneninfrastruktur im Rahmen des **SGFFG** hat sich aus Sicht der Binnenhafenwirtschaft bewährt. Der BÖB begrüßt die Verbesserungen im Rahmen des Eisenbahnrechtsbereinigungsgesetzes ausdrücklich. Die Ausweitung der Förderung auf Neubauvorhaben sollte aber noch weiter gefasst werden und neben Rangierbahnhöfen und Zugbildungseinrichtungen, einschließlich Rangiereinrichtungen und Abstellgleisen, auch gesamthaft See- und Binnenhafenanlagen mit Schienenverkehr (ERegG Anlage 2 Nr. 2 Buchstabe g) umfassen. Darüber hinaus behindert die **maximale Förderhöhe von 2 Mio. Euro** für Binnenhäfen die Umsetzung größerer Vorhaben und **sollte entfallen**.

Güterverkehr muss wichtiger Bestandteil bei Realisierung des Deutschlandtakts bleiben

Für Binnenhäfen als trimodale Güterverkehrszentren ist die schienenseitige Anbindung ebenso wichtig wie die wasserseitige. Der BÖB begrüßt ausdrücklich, dass der Güterverkehr bei den Planungen zur Einführung des Deutschlandtakts als wesentlicher Bestandteil berücksichtigt wird.

Mit gezielten Kapazitätserweiterungen, besserem Kapazitätsmanagement, einem stärkeren Fokus auf den Ausbau von Rangier- und Überholgleisen auf 740 Meter und dem verstärkten Einsatz von Innovationen, wie der Digitalen Automatischen Kupplung, kann der Schienengüterverkehr seine Wettbewerbssituation zur Straße wesentlich verbessern.

Das Ziel, den Güterverkehrsanteil der Schiene auf 25 Prozent zu heben, ist so realistisch erreichbar. **Wir erwarten von der künftigen Bundesregierung, dass der Güterverkehr bei der Realisierung des Deutschlandtakts wie geplant eine der tragenden Säulen bleibt** und nicht stattdessen der Personenverkehr einseitig zulasten des Güterverkehrs gestärkt wird.

Ausreichende Kapazitäten bei vorgelagerten Gleisinfrastrukturen schaffen

Wenn der multimodale Umschlag in den Häfen gesteigert werden soll, müssen die vorgelagerten Infrastrukturen Schritt halten und ebenfalls angepasst werden. Denn für die Erreichbarkeit der Umschlaganlagen in Binnenhäfen sind **vorgelagerte Gleisinfrastrukturen mit ausreichenden Kapazitäten**, insbesondere Ein- und Ausfahrgruppen sowie Zugbildungsanlagen, von großer Bedeutung. Sonst können viele Häfen die hohe Nachfrage nach Schienenverkehren nicht bedienen.

Dort, wo diese Aufgabe durch das übergeordnete Netz nicht in ausreichendem Maße zeitnah wahrgenommen werden kann, sollte die Abgabe dieser Anlagen vom übergeordneten Netz an den Betreiber vor Ort ermöglicht werden. Denn dort besteht das größte Know-How, wie der Bedarf besonders zielgenau und wirtschaftlich realisiert werden kann, insbesondere wenn die Anlagen des vorgelagerten Netzes mit denen der Hafenbahn eng verwoben sind.

III. Verlässlichkeit der Wasserstraßeninfrastruktur steigern und Kapazitäten ausbauen

Eine verlässliche und gut ausgebaute Wasserstraßeninfrastruktur ist für eine ökologische Verkehrsverlagerung unerlässlich. Trotz deutlicher Fortschritte in Bezug auf zur Verfügung stehende Haushaltsmittel und die Personalausstattung der Bundeswasserstraßenverwaltung in der vergangenen Legislaturperiode ist der Sanierungsstau nach wie vor immens.

32 Prozent der Schleusen und 28 Prozent der Wehre sind älter als 100 Jahre. Jede vierte Schleusenanlage erfordert einen kurzfristigen Handlungsbedarf. Ein Drittel der Wehranlagen wird derzeit als systemkritisch eingestuft und erfordert eine Investitionssumme von rund 1 Mrd. Euro. In den nächsten zehn Jahren sind Ersatzneubauten oder große Grundinstandsetzungen an 18 Prozent des Anlagenbestandes erforderlich. Immer noch werden dadurch regelmäßig essenzielle Logistikketten, z. B. durch Bauwerkssperrungen, unterbrochen, was den Bestand von Industrieproduktion und Wertschöpfung in Deutschland langfristig gefährdet.

Notwendig sind moderne Wasserstraßen mit verlässlicher Infrastruktur. Nur so können Industrie, Logistik, Häfen und Schifffahrt sicher mit dem Warentransport auf der Wasserstraße planen.

Bedarfsgerechte Finanzierung der Bundeswasserstraßen sicherstellen

Ab 2022 droht aufgrund der im Jahr 2020 getroffener Haushaltsentscheidungen eine strukturelle Unterfinanzierung des Wasserstraßenetats in Höhe von 350 Mio. Euro pro Jahr. Darum mussten bereits in diesem Jahr planungsreife Projekte zurückgestellt werden. Wir fordern daher **eine bedarfsgerechte Ausstattung des Bundeswasserstraßenetats in Höhe von 1,6 Mrd. Euro jährlich**. Dieser muss auch um einen Inflationsausgleich und allgemeine Baukostensteigerungen erweitert werden.

Schaffung einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für die Bundeswasserstraßen

Die bedarfsgerechte Finanzierungslinie muss langfristig abgesichert werden, damit Erhalt und Ausbau verlässlich, transparent, nach Nutzen-Kosten-Verhältnis priorisiert und nicht nach Kassenlage stattfinden. Für den Verkehrsträger Schiene haben alle beteiligten Akteure das längst erkannt und deswegen seit 2009 eine langfristige Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland als Eigentümerin und der DB AG als Nutzerin und Instandhalterin des Schienennetzes geschlossen. Grundlage dafür ist der Gewährleistungsauftrag nach Artikel 87e Absatz 4 GG, nach dem der Bund sicherzustellen hat, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Erhalt der Schienenwege Rechnung getragen wird.

Eine solch weitgehende Verpflichtung des Bundes zur Aufrechterhaltung des Allgemeinwohles enthält das Grundgesetz für den Bereich der Wasserstraßen (Artikel 89 GG) leider nicht. Dabei tragen Wasserstraßen aufgrund ihres Mehrfachnutzens erheblich zum Allgemeinwohl und Wohlstand bei.

Die Initiative System Wasserstraße (ISW), der der BÖB und 27 weiterer Wirtschaftsverbände angehören, fordert daher, **in der 20. Wahlperiode eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung Wasserstraße (LuFV) abzuschließen**. Diese LuFV Wasserstraße soll erforderliche Erhaltungs-, Aus-, und Neubaumaßnahmen bedarfsgerecht priorisieren. So wird eine zügige Abarbeitung der im Bundesverkehrswegeplan 2030 und im Bundeswasserstraßenausbaugesetz hinterlegten Projekte (bspw. Neckar- und Moselschleusen) auf Grundlage einer ganzheitlichen Betrachtung des Wasserstraßennetzes mit klaren Bewertungskriterien und Zielwerten ermöglicht. Ein regelmäßiges Monitoring und die Schaffung von Transparenz durch Einbindung eines Beirats „Wasserstraßen“ sollen die Zielerreichung der LuFV Wasserstraße sicherstellen.

Schnellere Planung, Genehmigung und Realisierung von Wasserstraßenprojekten

In den vergangenen vier Jahren hat der Gesetzgeber eine Reihe von begrüßenswerten Beschleunigungsgesetzen für Infrastrukturvorhaben beschlossen, die spürbare Beschleunigungseffekte entfalten werden.

Neben gesetzlichen Neuregelungen hält der BÖB es allerdings für dringend erforderlich, die **Ermessensspielräume bestehender Gesetze und Verordnungen stärker** als bisher für

schnellere Planungs- und Genehmigungsverfahren zu **nutzen**. Dazu sollten Best-Practice-Beispiele bundesweit für die planfeststellungsverantwortlichen Verwaltungen verfügbar gemacht werden. Insbesondere das Instrument der Plangenehmigung muss im Ergebnis wesentlich häufiger anstelle der Planfeststellung zum Einsatz kommen. Der Bund sollte zudem die **Eigenverantwortung der** verwaltungsseitigen **Entscheider vor Ort bei der Bauabwicklung**, etwa bei der Verhandlung von Nachträgen, weiter **stärken**.

Grundsätzlich müssen bei Wasserstraßenprojekten des Bundes die GDWS als Planfeststellungsbehörde und die WSV als Vorhabenträgerin personell weiter verstärkt und fachlich interdisziplinärer aufgestellt werden. Das würde die Qualität der Planungsunterlagen weiter verbessern und Öffentlichkeitsbeteiligung und Anhörungsverfahren noch konsensorientierter gestalten, und so **Klagerisiken** erheblich **minimieren**.

Fortschreibung des Aktionsplans Niedrigwasser Rhein und Forcierung der Abladeoptimierung am Rhein

Laut Prognosen der Bundesforschungsbehörden BAW, BfG und DWD wird der Klimawandel spätestens ab 2050 zu einer Häufung außergewöhnlicher Niedrigwassersituationen führen, wie sie bislang nur etwa alle 25 Jahre auftreten. Die besonders lange Niedrigwasserperiode im Jahr 2018 brachte die Rheinschifffahrt für Monate zum Erliegen. Infolge kam es zu Engpässen in der Versorgung wichtiger Schlüsselindustrien und bei der Treibstoffverfügbarkeit. Insgesamt brach das BIP um 0,2 Prozent ein und es entstand ein volkswirtschaftlicher Schaden in Höhe von rd. 2 Mrd. Euro.

Daher wurde 2019 auf Initiative der Wirtschaft der Aktionsplan Niedrigwasser Rhein aus der Taufe gehoben, um zukünftig kalkulierbare Transportbedingungen zu schaffen. Dieser acht Maßnahmen umfassende Plan ist noch nicht abgearbeitet. Der BÖB fordert eine **Fortschreibung des Aktionsplans Niedrigwasser Rhein** in der kommenden Legislaturperiode. Insbesondere die wichtigen Projekte zur Abladeoptimierung am Mittel- und am Niederrhein sind zu forcieren und termingetreu umzusetzen.

Dialog über weitergehende Maßnahmen zur Stärkung der Klimaresilienz des Rheins starten

Darüber hinaus sieht der BÖB die Notwendigkeit für einen gesamtgesellschaftlichen **Dialog** mit allen Interessensgruppen am Rhein **über weitergehende Maßnahmen zur Stärkung der Klimaresilienz** der Wasserstraße, der alle Nutzerinteressen und potenziellen Konflikte in den Blick nimmt. Hierzu sollte der Bund im Verbund mit den Rheinanliegerländern einladen und eine verbindliche Prozesssteuerung und Projektstruktur, zu der sich alle Akteure verpflichten, vorsehen.

Gesamtkonzept Elbe (GKE) vereinbarungsgemäß umsetzen – Aufweichungen verhindern

Das 2017 beschlossene Gesamtkonzept Elbe (GKE) ist ein ausgewogener Kompromiss zwischen den Interessen der Schifffahrt, des Naturschutzes, des Hochwasserschutzes, des Tourismus, und der Hafenwirtschaft. Dieser Kompromiss lässt eine verlässliche schifffahrtliche Nutzung zu und verbessert gleichzeitig die ökologischen Rahmenbedingungen.

Seit Kurzem stellen einzelne Interessengruppen diesen Kompromiss infrage, was zu Verunsicherungen auf Seiten der Industrie-, Hafen- und Logistikbetriebe entlang der Elbe hinsichtlich der künftigen Versorgungssicherheit führt. Der BÖB fordert die künftige Bundesregierung auf, sicherzustellen, dass **das GKE vereinbarungsgemäß und ohne Aufweichungen umgesetzt wird**.

IV. Ökologische und ökonomische Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt erhöhen

Die Modernisierung der Binnenschiffsflotte ist für die Gestaltung einer ökologischen Verkehrswende elementar. Ein 110 m langes Binnenschiff kann bis zu 150 LKW ersetzen. Auf die Transportleistung gerechnet, stehen Binnenschiffe in der CO₂-Bilanz gut da. Doch es zeigen sich auch Schwächen. Binnenschiffe sind nachhaltige und langlebige Investitionsgüter. Dies zeigt sich im hohen Durchschnittsalter der Schiffe (64 Jahre im Segment der Trockenfrachtschiffe) sowie in der Tatsache, dass schätzungsweise 80 Prozent der zurzeit betriebenen Binnenschiffsmotoren

keiner der ab 2003 sukzessive eingeführten, für Neubau oder Ersatz geltenden, Emissionsklassen genügen.

In der Modernisierung der Bestandsflotte liegt daher ein erhebliches Emissionseinsparungspotenzial. Darüber hinaus bedarf es Investitionen in die Entwicklung und den Bau neuer besonders flachgehender und kleinerer Schiffe, sowie von Schiffen, die für neue Logistikkonzepte unter Nutzung der Wasserstraße optimiert sind. Dies wird aber nur durch direkte Fördermaßnahmen gehoben werden können. Denn die im Markt tätigen mittel- und kleinstständischen Unternehmen verfügen nicht über die notwendige Kapitaldecke, um entsprechende Investitionen allein auslösen zu können.

Masterplan Binnenschifffahrt fortschreiben und weiterentwickeln

Der Masterplan Binnenschifffahrt wurde vom Bundesverkehrsministerium gemeinsam mit Vertretern der Schifffahrt, der Hafen- und Logistikwirtschaft sowie der Industrie erarbeitet. Der auf Langfristigkeit ausgelegte Maßnahmenplan, der sich in die fünf Themenfelder Infrastruktur, Flottenmodernisierung, Digitalisierung, Verbesserung des Modal Split und Bewältigung des Fachkräftemangels gliedert, ist noch nicht abgearbeitet.

Die Forderung an die neue Bundesregierung lautet deshalb, **die Arbeit am Masterplan in den kommenden vier Jahren fortzusetzen** und noch nicht abgearbeitete Maßnahmen umzusetzen. Der Plan muss dort ergänzt und weiterentwickelt werden, wo es aufgrund aktueller verkehrs- und umweltpolitischer Zielstellungen erforderlich und angemessen ist.

Modernisierung der Flotte: Emissionen reduzieren, alternative Antriebe stärken und für Niedrigwasser optimieren

Das BMVI hat im Rahmen des Masterplans ein umfangreiches Modernisierungsprogramm entwickelt, das neben Maßnahmen zur Emissionsreduktion und alternativen Antrieben auch die Optimierung der Schiffskörper für Niedrigwasser fördert. Das Programm ist bestens geeignet, um die Transformation der Bestandsflotte voranzubringen. Der BÖB fordert, die **Förderrichtlinie in der kommenden Wahlperiode fortzuschreiben, sich ändernden Bedürfnissen anzupassen, auskömmlich zu finanzieren und ggf., um eine Neubauförderung zu ergänzen.**

V. Digitalisierung vorantreiben

Die Digitalisierung bietet für das Verkehrssystem Schiff/Wasserstraße/Häfen immense Chancen. Die intelligente Vernetzung von Schiffen, Infrastruktur, Logistik und Behörden bietet erhebliche Potenziale zur Verbesserung der Effizienz in der Logistikkette, zur Auslastung der Kapazitäten der Bundeswasserstraßen und zur Steigerung der Verkehrssicherheit.

Lückenlose 5G-Ab- deckung an Bundes- wasserstraßen termingerecht umsetzen

Im Aktionsplan „Güterverkehr und Logistik“ von 2016 erklärt das BMVI, dass der Ausbau der digitalen Infrastruktur das „infrastrukturelle Rückgrat des digitalen Wandels für Unternehmen in Güterverkehr und Logistik“ darstellt. Es ist wichtig, dass alle Verkehrsträger lückenlos in multimodale Logistikketten digital integriert werden.

Dies gilt in besonderer Weise für die Binnenschifffahrt. Gerade an Teilen der Bundeswasserstraßen mangelt es, trotz zügig voranschreitenden LTE-Ausbaus, an einer leistungsfähigen Mobilfunkinfrastruktur. Binnenschifffahrtsunternehmen beklagen insbesondere außerhalb der Ballungszentren langsame Verbindungen und hohe Abbruchraten.

Die Forderung des BÖB lautet, den **Beschluss des Beirats der Bundesnetzagentur vom 26.06.2018 termingerecht umzusetzen: Das Kernnetz der Bundeswasserstraßen ist bis 2024 verpflichtend mit 5G auszustatten.**

Förderung für Digitale Testfelder fortschreiben

Die in dieser Legislaturperiode veröffentlichten **Förderrichtlinien für Digitale Testfelder in Häfen und an Bundeswasserstraßen** haben zu einer Vielzahl hochqualifizierter Förderprojekte für die Entwicklung automatisierter Schiffs- und Logistikkonzepte sowie die Digitalisierung von Hafeninfrastrukturen geführt. Der BÖB fordert daher eine **Fortschreibung** beider Förderrichtlinien **in der kommenden Legislaturperiode.**

VI. Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)

Aufgabengerechte Personalausstat- tung der WSV sicherstellen

Personalengpässe in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung sind trotz erheblicher Stellenaufwüchse in den vergangenen Jahren weiter ein großes Hemmnis für die Fortentwicklung des Systems Wasserstraße. Dies gilt neben den Bereichen Planen, Bauen und Betrieb auch für neue Aufgaben wie zusätzliche Zuständigkeiten im Umweltschutz oder in der Digitalisierung.

Der BÖB sieht daher die Notwendigkeit, die personelle Schlagkraft weiter und mit Nachdruck zu verbessern. Gleichzeitig fordert der BÖB, der WSV noch stärker als bisher zu ermöglichen, spezialisiertes, ingenieurtechnisches und fachjuristisches Personal sowie IT-Fachkräfte zu marktüblichen Gehältern einstellen zu können.