

(5)

Entwicklungen der Binnenschifffahrt in Europa

Martin Staats – Würzburg

(Im folgenden wegen nicht erfolgter Tonaufzeichnung eine kompakte Zusammenfassung der inhaltlichen Aussagen des Spontan-Vortrags von Martin Staats – vor dem Hintergrund seiner Tätigkeit als Reeder und als Präsident des BDB)

Den Masterplan Binnenschifffahrt haben wir in der letzten Legislaturperiode 2018 (19. Wahlperiode) mit Bundesminister Scheuer verabschiedet.

Dieser Plan wird unter der Ägide des neu aufgestellten Hauses (vom BMVI zum BMDV) zusammen mit den Verbänden weiterentwickelt – wie es scheint, allerdings ohne besonderen Nachdruck.

Die Überalterung des Wasserstraßennetzes und der wasserbaulichen Anlagen ist in Deutschland überall sichtbar:

- + Viele Anlagen wurden von 1950 oder noch früher errichtet;
- + Viele Anlagen sind in technisch nicht mehr einwandfreiem Zustand;
- + Dies gilt für Schleusen, Wehre, Düker etc.;

Von der WSV und dem dortigen Personal wird geltend gemacht, dass dort mehr als 600 Ingenieure und Techniker fehlen, dass Personaleinstellungen zu lange dauern und die Verwaltung seit mehr als 10 Jahren mit ihrer eigenen Reform beschäftigt ist.

Planungs- und Realisierungszeiten sind in Deutschland zu lang – eine Änderung des materiellen Rechts ist erforderlich – obwohl seit 1990 mehr als 10 neuer Planungsbeschleunigungsgesetze verabschiedet wurden.

Das zentrale wasserbauliche Vorhaben Mittelrheinvertiefung – d.h. Abladeoptimierung bei Kaub – hat einen festgestellten Nutzen/Kosten-Faktor von 30, d.h. jeder investierte Euro wird 30fach zurückverdient.

Auch hier ergeben sich Verzögerungen – keine Fertigstellung bis Ende der 2020er Jahre, sondern erst in den 2030er Jahren – dies, obwohl dort nur eine begrenzte technische Komplexität vorliegt.

Die Fa. BASF hatte in der Niedrigwasserperiode Extra-Kosten von 240 Mio. € - es drohen dort eine Abwanderung der Produktion, ein Verlust von Arbeitsplätzen etc.

Die Binnenschifffahrts-Branche hat durch wieder zunehmende Kohletransporte seit Sommer 2021 eine gute Beschäftigungslage, aber die verunglückte

und ideologisch belastete Energiewende in Deutschland sowie der Einfluss des Krieges in der Ukraine bereiten Schwierigkeiten – Transportkapazitäten werden in die Ukraine verkauft – viele Schiffe machen Kurzstrecken-Reisen über die Donau nach Reni (Rumänien), Galati (Bulgarien) oder von Contanza (Seehafen Rumänien) durch – zu absonderlichen Frachtraten (EU-Solidarity Lanes).

Hinweis auf das Energiesicherungsgesetz der Bundesregierung – eine Rechtsverordnung zum Vorrang von Kohle- und Öl-Transporten per Bahn ist in Kraft gesetzt worden – die Bahn kann somit verpflichtet werden, Kohle und Öl zu transportieren – die Binnenschifffahrt müsste bereit sein, andere Transporte von der Bahn zu übernehmen.