

Verteiler:

Erweitertes Präsidium
Gesamtvorstand
Fachausschuss Binnenhafenlogistik
Landesverbände

Rundschreiben

Nummer	041/2021/a
Autor	Reinhard Lankes
Telefon-Durchwahl	+49 30 4050228-70
Telefax-Durchwahl	+49 30 4050228-88
E-Mail	RLankes@ dslv.spediteure.de
Anlagen	1
Datum	18. Februar 2021

Verbändeinitiative ISW legt Acht-Punkte-Plan zur Finanzierung der Wasserstraßeninfrastruktur vor

Um das System Wasserstraße nachhaltig zu stärken, hat die Initiative System Wasserstraße ein Konzept für eine langfristige und nachhaltige Finanzierung der Wasserstraßeninfrastruktur in Deutschland vorgelegt. Zur Realisierung der Ziele aus dem Masterplan Binnenschifffahrt schlagen 16 Verbände, darunter der DSLVL, einen Acht-Punkte-Plan vor.

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Initiative System Wasserstraße (ISW) hat ein Konzept zur Sicherstellung einer langfristigen, angemessen hohen und effizienten Finanzierung der Wasserstraßeninfrastruktur in Deutschland veröffentlicht. Darin zeigt die ISW Missstände am Zustand der Wasserstraßeninfrastruktur auf und leitet daraus Forderungen und Ideen ab, mit denen das System Wasserstraße nachhaltig verbessert werden kann. Die Forderungen werden vom DSLVL Bundesverband Spedition und Logistik unterstützt. In der ISW haben sich insgesamt 16 Verbände und Organisationen aus dem Schifffahrtsgewerbe, den Binnenhäfen, der Transport- und Logistikbranche, der verladenden Industrie und der Bauwirtschaft zusammengeschlossen.

Auslöser für das ISW-Papier ist die überalterte Wasserstraßeninfrastruktur in Deutschland. Die Politik will dem weiteren Verfall zwar erklärtermaßen begegnen und hat mit dem 2019 aufgestellten Masterplan Binnenschifffahrt einen ersten wesentlichen Schritt getan. Um eine zuverlässige und ganzjährig gesicherte Befahrbarkeit der Wasserstraßen in Deutschland sicherzustellen, ist aber eine angemessen hohe und langfristig gesicherte Finanzierungsperspektive unabdingbar. Die insgesamt 16 beteiligten Verbände und Organisationen schlagen zur Beseitigung der mehr oder weniger kontinuierlichen Unterfinanzierung und zur Realisierung der Ziele aus dem Masterplan einen Acht-Punkte-Plan vor:

1. Gesetzliche Verankerung eines Gewährleistungsauftrages des Bundes gegenüber seiner Wasserstraßeninfrastruktur, ähnlich dem Auftrag für den Verkehrsträger Schiene, um ein anderes Bewusstsein bei Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit zu Nutzen und Wert der Wasserstraßeninfrastruktur zu schaffen.
2. Konkretisierung des Bundeswasserstraßengesetzes, Formulierung konkreter Aufgaben von Bund und Verwaltung.
3. Aufstellung eines Finanzierungsplans mit einer Laufzeit von zehn Jahren, der jährlich evaluiert und rechtzeitig vor Ende seiner Laufzeit fortgeschrieben wird. Für die Investitionsmittel wird ein angemessener Korridor festgelegt, der nicht nach unten unterschritten wird (Planungssicherheit), aber bei Bedarf und Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln erhöht werden kann (Flexibilität bei dringendem Handlungsbedarf).
4. Der Haushaltstitel, der dem Erhalt und Ausbau der Leistungsfähigkeit der Binnenwasserstraßen dient, muss klar abgegrenzt werden, um Mittel für die Binnenwasserstraßen von denen für wasserwirtschaftliche Maßnahmen und für Zwecke der Seeschifffahrt erkennbar trennen zu können.
5. Aufstellung eines Bewertungssystems für den Zustand der Wasserwege, einschließlich ihrer Bauwerke und Anlagen, nach qualitativen Kriterien.
6. Formulierung von Zielwerten für bestimmte wesentliche Kriterien wie Verfügbarkeit, Ausfallzeiten, Sperrzeiten, Befahrbarkeit, Abladetiefe, Durchfahrtshöhen, Schleusenbetriebszeiten, Bauwerksalter und -zustand, Anzahl und Leistungsfähigkeit der Umschlagpunkte Straße/Wasserstraße bzw. Schiene/Wasserstraße, Sicherheit.
7. Regelmäßiges Monitoring durch die Verwaltung, um die Ziele und ihren Umsetzungsstand in festgelegten Abständen zu prüfen.
8. Schaffung von Transparenz durch Gründung eines Beirats „Wasserstraßen“ unter Beteiligung der wesentlichen Akteure.

Diese Vorschläge sind nach Auffassung der ISW dazu geeignet, wesentliche Ziele des Masterplans Binnenschifffahrt zu erreichen. Eine signifikante und nachhaltige Verbesserung der Wasserstraßeninfrastruktur ist eine unabdingbare Voraussetzung, um die wachsende Güterverkehrsnachfrage ohne Überlastung einzelner Verkehrsträger und unter Berücksichtigung ökologischer und klimapolitischer Zielstellungen zu bewältigen.

Das Forderungspapier (Anlage) wurde an den Bundesminister der Finanzen, den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie Verkehrspolitikern im Deutschen Bundestag versendet.

Mit freundlichen Grüßen

DSLVB Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Reinhard Lankes

Leiter Binnenhafenlogistik