



Bundesverband der Deutschen
Binnenschifffahrt e.V. (BDB)
Dammstraße 15-17, 47119 Duisburg
Verantwortlich:
Jens Schwanen
Tel. (02 03) 8 00 06-61
Fax (02 03) 8 00 06-21
Internet: www.Binnenschiff.de
E-Mail: presse@Binnenschiff.de

30. März 2017

BDB bezieht Stellung auf dem Parlamentarischen Abend zur Binnenschifffahrt

Halbierung der Trassenpreise geht zu Lasten der Binnenschifffahrt

Der in Teilen der Verkehrspolitik mit Wohlwollen aufgenommene Vorschlag, demnächst die Trassenpreise der Bahn zu halbieren, wird zu Lasten der Güterbinnenschifffahrt gehen. Das hiermit eigentlich verfolgte Ziel, Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern, wird sich nicht erreichen lassen, sondern lediglich die Wettbewerbssituation zwischen Schiene und Schiff anheizen. Auf diese Zusammenhänge hat Martin Staats, Vorstand der MSG eG und Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB), gestern in Berlin hingewiesen.

Es sei löblich, dass die Politik die Straße vom Güterverkehr entlasten wolle. Eine bloße Kostenreduktion durch Absenkung der Trassenpreise sei hierfür aber ungeeignet: „Schiff und Schiene transportieren in großen Mengen identische Massengüter wie etwa Kohle, Erze, Steine, Erden, Container sowie landwirtschaftliche oder chemische Erzeugnisse. Hier findet der Wettbewerb der Verkehrsträger statt, und der wird sich deutlich verschärfen, wenn die Kosten der Schiene um die Hälfte reduziert werden. Am Aufkommen des Straßengüterverkehrs ändert sich dadurch nichts, zumal sich die Frage stellt, ob die Schiene überhaupt die Kapazität besitzt, die auf der Straße transportierten Güter in größerem Umfang zu übernehmen“, erklärte Staats im Rahmen einer Veranstaltung der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt (PGBi) in Berlin. Wenn diese enorme Kostenabsenkung bei der Schiene bei der anstehenden Reform der Schifffahrtsabgaben nicht berücksichtigt werde, sei eine eklatante Wettbewerbsverzerrung zwischen Schiff und Schiene vorprogrammiert.

Ein zukünftiger Themenschwerpunkt liegt in den Augen des Verbandspräsidenten im Bereich der Innovationen: „Die Binnenschifffahrt hat in der NRMM-Verordnung die mit Abstand strengsten Abgasgrenzwerte in Europa verordnet bekommen. Kein Hersteller hat derzeit für uns Motoren im Angebot, die diese Grenzwerte einhalten könnten. Es ist bezeichnend, dass die Bahn von der EU nicht nur die Möglichkeit einer Befreiung von den neuen Abgasgrenzwerten eingeräumt bekommen hat, sondern auch zukünftig alte Austauschmotoren mit hohen Emissionswerten einbauen darf. Die Binnenschifffahrt wird u.a. durch alternative Antriebe und Treibstoffe, wie etwa Gas-to-liquid (GTL), oder Kraftstoff-Wasser-Emulsionstechniken für niedrigere Emissionen sorgen und so ihre Umweltverträglichkeit steigern“, so Martin Staats.

Auch wenn in dieser Legislaturperiode bereits viel im Bereich der Wasserstraßeninfrastruktur erreicht wurde: Hier bleibt die Politik nach wie vor gefordert. Flüsse und Kanäle müssen in Teilen ausgebaut und bestehende Engpässe beseitigt werden. „Die Vertiefung des Mittelrheins ist ein für die Wirtschaft und Industrie wichtiges und volkswirtschaftlich hoch rentables Projekt des aktuellen Bundesverkehrswegeplans. Es darf aber nicht sein, dass die Umsetzung dieser Maßnahme nun Jahrzehnte dauert – sei es aus Mangel an Personal in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung, sei es aufgrund eines absurd hohen Planungsaufwandes oder eines extensiven Verbandsklagerechts“, mahnte BDB-Präsident Martin Staats. Deutliche Worte fand Staats zu der Verteilung des zukünftigen WSV-Personals und der Planungsgelder, die kürzlich

im Haushaltsausschuss des Bundestages beschlossen wurde: „Der Elbe-Lübeck-Kanal hat mit einer Million Gütertonnen bei Weitem nicht die Bedeutung des Rheins, der Main-Donau-Wasserstraße, des westdeutschen Kanalnetzes, der Mosel und des Neckars. Die exklusiv für den Ausbau dieses Kanals bewilligten Ingenieure hätte die deutsche Wirtschaft an anderer Stelle dringender gebraucht, wo sie volks- und verkehrswirtschaftlich nutzenstiftender hätten eingesetzt werden können!“

Zum Abschluss brach der BDB-Präsident noch eine Lanze für die Mitarbeiter in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung: „Man sollte aufhören, dauernd auf die WSV einzudreschen. Dort arbeiten fähige Leute, und wir bedauern, dass uns die Ansprechpartner in der Fläche teilweise abhandengekommen sind. Die Arbeit in der Verwaltung dürfte durch die bisherige Reform nicht einfacher geworden sein“.

Bildunterschrift:

Auf dem Parlamentarischen Abend der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt in Berlin bezieht BDB-Präsident Martin Staats Stellung zur Verkehrspolitik des Bundes.

Copyright: berlin-event-foto.de

Über den BDB e.V.:

Der 1974 gegründete Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) vertritt die gemeinsamen gewerblichen Interessen der Unternehmer in der Güter- sowie der Fahrgastschifffahrt gegenüber Politik, Verwaltung und sonstigen Institutionen. Mitglieder des BDB sind deshalb Partikuliere, Reedereien und Genossenschaften. Auch Fördermitglieder unterstützen die Arbeit des BDB. Der Verband mit Sitz in Duisburg und Repräsentanz in Berlin bezieht Stellung zu verkehrspolitischen Fragen und bringt sich aktiv in die Gestaltung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ein. Seit der Fusion mit dem Arbeitgeberverband (AdB) im Jahr 2013 vertritt der BDB auch die Belange der Verbandsmitglieder in arbeits-, tarif- und sozialrechtlichen sowie personal-, sozial- und bildungspolitischen Angelegenheiten und ist Tarifvertragspartner der Gewerkschaft Verdi. Der BDB betreibt das in Duisburg vor Anker liegende Schulschiff „Rhein“ – eine europaweit einzigartige Aus-, Fort- und Weiterbildungseinrichtung für das Binnenschifffahrtsgewerbe.