

Stuttgart, 30. September 2022

## **Resolution der Union europäischer Industrie- und Handelskammern (UECC)**

### **Wasserstraßen ausbauen - Binnenschifffahrt stärken UECC fordert: Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt sichern!**

#### **Zuverlässige Schiffbarkeit der Bundeswasserstrassen sicherstellen**

Als wirtschaftlich bedeutender und nachhaltiger Verkehrsträger kann das Binnenschiff maßgeblich zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen und zum Klimaschutz beitragen. Im Vergleich zu Straße und Schiene hat die Wasserstraße zudem als einziger Verkehrsträger noch Kapazitäten frei, um die steigenden Gütermengen zu bewältigen. Damit kommt der Binnenschifffahrt mit Blick auf die vorhandenen Kapazitäten sowie die Herausforderungen des Klimawandels und der Energiewende eine zentrale grenzübergreifende Rolle zu. Um ihre Potenziale voll auszus schöpfen, und die im Green Deal und im „Fit-for-55“-Programm der EU-Kommission bis 2030 vorgesehene Steigerung des Anteils der Binnenschifffahrt um 25 Prozent zu erreichen, muss vor allem die Schiffbarkeit der Haupt- und Zuflüsse zuverlässig gewährleistet sein. Gerade hieran fehlt es jedoch vielfach.

Um die Wirtschaft am Leben zu halten, bedarf es auch einer verstärkten grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in Europa auf dem Gebiet der Wasserstraßen. Rhein, Donau, Mosel und weitere Flüsse hören nicht an der Grenze auf. Politik, Verwaltung und Unternehmen müssen gemeinsam an Lösungen arbeiten.

#### **Ausbaumaßnahmen an Rhein, Neckar, Mosel, Main und Donau beschleunigen**

Das Rekordniedrigwasser im Sommer 2022 hat eindrücklich aufgezeigt, wie stark Industrie und Energiewirtschaft auf die Versorgung über die Wasserstraße angewiesen sind. Dabei betrifft Niedrigwasser nicht allein die Binnenschifffahrt. Es ist ein Industrie- und Standortthema. Niedrigwasserperioden schränken die Beladung der Binnenschiffe massiv ein oder zwingen zeitweise zur Einstellung der Schifffahrt - mit gravierenden wirtschaftlichen Folgen. Marode und nicht für gängige Rheinschiffe ausgebaute Schleusen an den Zuflüssen behindern eine stärkere Verlagerung auf die Binnenschifffahrt. Wichtige Maßnahmen wie die Sanierung und die Verlängerung je einer Neckarschleusenammer für 135-Meter-Schiffe, zusätzliche Schleusenammern an der Mosel, Sanierung Westdeutsches Kanalnetz, Fahrrinnenvertiefungen am Untermain, Projekte zur Ablade-optimierung und Sohlenstabilisierung an Mittel- und Niederrhein oder der Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen sind zwar in Deutschland als Vordringlicher Bedarf im aktuellen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 enthalten, kommen aber nur sehr langsam voran oder werden zurückgestellt.

Die Mittelausstattung der Binnenschifffahrt im Bundeshaushalt ist rückläufig. Dabei bedürfte es einer bedarfsgerechten Aufstockung. So sieht der Bundeshaushalt vor, die Mittel für 2023 um 350 Millionen Euro um über ein Fünftel zu kürzen. Damit sinken die Chancen deutlich, wichtige Wasserstraßenprojekte zeitnah bauen zu können. Lange Planungsverfahren und fehlende Personalkapazitäten verhindern zudem die Umsetzung der dringend erforderlichen Maßnahmen in überschaubaren Zeiträumen.

So kommt die 2007 zwischen dem Bund und dem Land Baden-Württemberg vereinbarte Sanierung und Verlängerung der Neckarschleusen bis heute nicht voran. Nur an einer einzigen Schleuse finden bisher Baumaßnahmen zur Verlängerung statt. Selbst die zuletzt wenig ambitionierte und daher oft kritisierte Zeitplanung der Bundeswasserstraßenverwaltung, die einen Ausbau am unteren Neckar bis 2035, bis Heilbronn bis 2040 und bis Plochingen bis 2050 vorsah, wurde seitens des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr wieder infrage gestellt.

Mit Blick auf die Umsetzung des Aktionsplans „Niedrigwasser Rhein“ aus 2019 sieht es nicht viel besser aus. Von den vorgesehenen Maßnahmen gilt nur die Verbesserung der Wasserstandsvorhersagen als umgesetzt. Eine Beschleunigung der im Bundesverkehrswegeplan 2030 verankerten Abladeoptimierung an Mittel- und Niederrhein ist bislang nicht zu erkennen.

**Die UECC appelliert daher an die Europäische Kommission und die deutsche Bundesregierung, durch folgende Maßnahmen die zuverlässige Schiffbarkeit der Binnenwasserstraßen zu verbessern. Um die Wettbewerbsfähigkeit der Wasserstraße gegenüber Straße und Schiene zu stärken und damit eine deutliche Verlagerung von Verkehren in Europa auf die Binnenschifffahrt zu ermöglichen, fordert die UECC:**

1. Aktivitäten steigern, die dazu beitragen, die Binnenwasserstraßen klimaresilienter zu machen
2. Mehr und gezielte Förderung von Ausbauvorhaben an Wasserstraßen im Rahmen der Transeuropäischen Netze auf EU-Ebene
3. Aufstockung und Verstetigung der Bundeshaushaltsmittel für die Bundeswasserstraßen auf mindestens 1,7 Milliarden Euro p. a. ab 2023 für Investitionen, Betrieb und Unterhaltung, unter Einbezug der Preissteigerungen
4. Planungsbeschleunigungsgesetze konsequent umsetzen und alle Spielräume zur Beschleunigung von Infrastrukturprojekten der Wasserstraße nutzen
5. Bereitstellung ausreichender Stromanschlüsse zur Versorgung der Schiffe in den Binnenhäfen, um Luft- und Lärmimmissionen zu reduzieren
6. Mehr Investitionen in die Entwicklung und den Bau moderner und leichter Schiffe, die auch bei Niedrigwasser fahren und noch mehr Ladung aufnehmen können
7. Bessere Zusammenarbeit der Rhein- und Donau-Anrainerstaaten. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr sollte dazu eine internationale Niedrigwasserkonferenz veranstalten.
8. Die vordringlichen Projekte des Bundesverkehrswegeplans deutlich beschleunigen und prioritär umsetzen: Sanierung und Verlängerung der Neckarschleusen zwischen Mannheim und Plochingen, Bau der 2. Schleusenammern an der Mosel, Sanierung Westdeutsches Kanalnetz, Fahrrinnenvertiefungen am Untermain, Abladeoptimierung und Sohlenstabilisierung an Mittel- und Niederrhein sowie Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen, um eine ganzjährige Schiffbarkeit der Donau zu ermöglichen. Hierzu sollten verbindliche Zeitpläne und Meilensteine für die vollständige Umsetzung der im BVWP gelisteten Projekte aufgestellt werden.
9. Speziell für den Neckarausbau sollten Sanierung und Verlängerung auch künftig nicht getrennt betrachtet werden. Schließlich wäre die Verlängerung einer Kammer je Stauhaltung für das 135-Meter-Schiff relativ günstig zu bekommen. Die Mehrkosten der Verlängerung im Rahmen der Sanierungen beliefen sich nach Schätzungen lediglich auf rund 10 Prozent der ohnehin erforderlichen Sanierungskosten.

Dr. Christian Moser  
Präsident der UECC

Johannes Schmalzl  
Hauptgeschäftsführer IHK Region Stuttgart

Stuttgart, 30. September 2022

**Ansprechpartner  
Öffentlichkeitsfragen der UECC:**

Dipl.-Ing. Malik Zeniti c/o UECC  
Chambre de Commerce  
Luxembourg  
7, rue Alcide de Gasperi  
L-2981 Luxembourg  
T : +352 432929 849  
E-Mail: [m.zeniti@uecc-  
chambers.eu](mailto:m.zeniti@uecc-chambers.eu)

**Beschreibung UECC: Wer sind wir?**

Unter dem Dach der UECC haben sich ca. 50 Industrie- und Handelskammern (IHKs) aus 5 Ländern aus dem Einzugsgebiet von Rhein, Rhone, Donau, Mosel sowie den Alpen 1949 zusammengeschlossen. Die UECC setzt sich für eine an den Bedürfnissen der Wirtschaft orientierte Verkehrspolitik ein.

Unser gemeinsames Ziel in Europa:

- Eine liberale Marktordnung im Verkehr.
- Wirtschaftlich orientierter grenzübergreifender Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.
- Den freien Zugang zu allen Verkehrsträgern für erfolgreiches Wirtschaften.
- Die Gleichbehandlung der Verkehrsträger in fiskalischer Hinsicht.

Mit mehreren Hunderttausenden Unternehmen aus Handel, Industrie und Dienstleistung ist die UECC eine Diskussionsplattform für den Austausch und wirtschaftspolitischen Meinungsbildungsprozess zu verkehrstechnischen Belangen der Unternehmen.

[www.uecc-chambers.eu](http://www.uecc-chambers.eu)