

Kapitän Jürgen Collée, Birkenweg 5, D- 56581 Melsbach, Tel. 00491703448002 www.rhineship.de

2. Vorsitzender Binnenschifferforum hilft,
Vorstandsbeisitzer Mittelständische Personenschifffahrt eG, Vorstandsbeisitzer BDS
Mitglied Nautisch Technische Kommission von BDS & BDB, Selbstständiger Lotse & Kapitän

Deutscher Bundestag
Verkehrsausschuss
Platz der Republik 1
11011 Berlin
Per Mail: Verkehrsausschuss@bundestag.de

Deutscher Bundestag

Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache

21(15)58-H

vom 14.03.2026

öff. Anhörung 16.03.2026

Unser Zeichen
JC

Melsbach den
13.3.2026

Kapitän Jürgen Collée

Fachliche Stellungnahme zu Wasserstraßen+ Verkehrs Infrastruktur Schifffahrt – das Backup für Bahn und Straße!

*Ich beziehe mich hier fast ausschließlich auf die Schifffahrtsrelevante Variation
Teilweise im Vergleich zu Straße und Bahn.*

*Es wird hier der Notwendige Bedarf bzw. die bisher versäumten Unterhaltungs und
.Ausbaumaßnahmen beleuchtet.*

Die Bedeutung der Bundeswasserstraßen für das deutsche und europäische
Verkehrssystem sowie für die Häfen an der See und im Binnenland
Erhalt eines zentralen Bundesvermögens:
der Bundeswasserstraßen.

Ein großer Teil dieser Infrastruktur stammt aus den 1920er bis 1960er Jahren.
Viele Schleusen und Brücken haben ihre technische Lebensdauer überschritten.
Diese Bauwerke sind Single-Point-of-Failure –
es gibt keine Umfahrungen, kein Ausweichen.
Fällt eine Schleuse aus, steht ein ganzer Verkehrskorridor.

Der entscheidende Punkt für die Infrastruktur ist folgender:

Nicht-Handeln spart kein Geld.

Es verlagert Kosten – und macht sie später höher und unplanbar.

Wenn Ersatzneubauten verschoben werden,

zahlt der Bund nicht weniger, sondern später mehr:

durch Notmaßnahmen, Sperrungen und Krisenbewirtschaftung.

Diese Ausgaben sind kurzfristig, teuer und haushalterisch kaum steuerbar.

Hinzu kommen volkswirtschaftliche Folgekosten:

Verlagerung auf Straße und Schiene, höhere Infrastrukturabnutzung,

höhere Logistikkosten für Industrie und Versorgung.

Dem Ausschuss ist das vorliegende Dokument in nicht barrierefreier Form zugeleitet worden.

Diese Kosten tauchen nicht im Verkehrshaushalt auf –
sie treffen den Staat insgesamt.

Die Bundeswasserstraßen sind ein tragender Pfeiler der deutschen und europäischen Verkehrsinfrastruktur.

Sie verbinden die Seehäfen mit den industriellen Kernregionen des Binnenlandes, ermöglichen energieeffiziente Transporte großer Gütermengen und entlasten Straße und Schiene.

Bundeswasserstraßen sind das Backup für Bahn und Straße

Als Bestandteil der transeuropäischen Netze (TEN-T) sind sie unverzichtbar für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit Deutschlands und Europas.

Die Binnenschifffahrt bietet hohe Energieeffizienz, große Transportkapazitäten, geringe externe Kosten, hohe Resilienz in Krisen- und Störungslagen und erhebliche freie Kapazitäten.

Zustand der wasserbaulichen Infrastruktur – ein strukturelles Risiko

Viele Bauwerke haben ihre technische Nutzungsdauer überschritten.

Schleusen sind systemkritische Knotenpunkte:

Fällt eine Anlage aus, existieren – anders als bei Straße oder Schiene – meist keine Umfahrungsmöglichkeiten.

Ein einzelner Ausfall kann ganze Transportkorridore blockieren.

Die Einstufung solcher Maßnahmen als Vorhaben im *überragenden öffentlichen Interesse* ist daher sachgerecht und notwendig.

Artikel 6 Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes

Eine Änderung zwecks Vereinfachung und Beschleunigung von Bauvorhaben ist sehr zu begrüßen!

Bürokratieabbau um wieder ein Normales Level der Regulierung zu erreichen und um Kosten zu Sparen.

Bürokratismus hemmt Aktionismus und Kreativität !!

Als kleines Beispiel wäre der Ausbau Mosel zu nennen.

Der Neubau von 10 Schleußen inkl. Ausbau der Wasserstraße dauerte in den 60er Jahren ca. 6 Jahre. Heute braucht man für 1 Schleuße incl. Planung ca. 6 bis 7 Jahre.

Unterfinanzierung der Bundeswasserstraßen – ein systemisches Problem

Ein internes Papier des BMV zeigt:

Erforderlich wären Investitionen von jährlich 10,1 Mrd. €, geplant sind gerade einmal 7,3 Mrd. €. Damit fehlen 2,8 Mrd. €, um selbst baureife Ersatzneubauten auszuschreiben.

Die Infrastruktur ist in kritischem Zustand. 137 von 319 Schleusen sind unzureichend oder schlecht.

71 von 295 Wehren sind hochwasserschutzrelevant und ebenfalls kritisch.

Die Initiative System Wasserstraße (ISW) warnt vor einem fortschreitenden Substanzverzehr und einem möglichen „Rahmede-Moment“ – diesmal auf der Wasserstraße.

Politische Versäumnisse

„Die Wasserstraße ist der einzige Verkehrsträger, der im Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität nicht berücksichtigt wurde.“

Die Wasserstraße wird politisch schlechter behandelt als Straße, Schiene und Luftverkehr – entgegen Koalitionsvertrag und Klimazielen.

„Wir brauchen eine verlässliche, langfristige Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und WSV. Die Mittel müssen mindestens den tatsächlichen Bedarf decken, damit Ersatzneubauten, Generalsanierungen und Wehre zeitgerecht umgesetzt werden können.“

Wirtschaftliche Bedeutung und Versorgungssicherheit

Die Binnenschifffahrt ist unverzichtbar für:

- Stahl- und Chemieindustrie,
- Baustoff- und Energiewirtschaft,
- Landwirtschaft,
- Containerlogistik zwischen Seehäfen und Binnenregionen.

Ein Gütermotorschiff mit 3000 Tonnen ersetzt 100 Lkw.

Ein Schubverband mit 10000 Tonnen bis zu 260 LKW.

Hier die Darstellung verschiedener Containerschiffen und Beladungen

100x							Mindesthöhe ca.Meter	Gesamt
Container	Schiff	11,40	Stückzahl		Stückzahl			
1 Lage	40		20				4,50	28
	Fuß	6x4	24	Fuß	1x4	4		
2 Lage	40		20				5,20	56
	Fuß	6x4x2	48	Fuß	2x4	8		
3 Lage	40		20				7,60	84
	Fuß	6x4x3	72	Fuß	3x4	12		
4 Lage	40		20				9,50	112
	Fuß	6x4x4	96	Fuß	4x4	16		

110x								Gesamt
Container	Schiff	11,40	Stückzahl		Stückzahl			
1 Lage	40		20				4,50	28
	Fuß	7x4	28	Fuß	1x4	0		
2 Lage	40		20				5,20	56
	Fuß	7x4x2	56	Fuß	2x4	0		
3 Lage	40		20				7,60	84
	Fuß	7x4x3	84	Fuß	3x4	0		
4 Lage	40		20				9,50	112
	Fuß	7x4x4	112	Fuß	4x4	0		

110x								Gesamt
Container	Schiff	11,40	Zzgl.	Bage	85x11,40			
Koppelverband								
1 Lage	40		40				4,50	48
	Fuß	7x4	28	Fuß	5x4	20		
2 Lage	40		40				5,20	96
	Fuß	7x4x2	56	Fuß	10x4	40		
3 Lage	40		40				7,60	144
	Fuß	7x4x3	84	Fuß	20x4	60		
4 Lage	40		40				9,50	192
	Fuß	7x4x4	112	Fuß	30x4	80		

Jeder Container ist 1 Lastwagen !!

Die Wasserstraße ist damit der effizienteste Verkehrsträger für Massengüter, Container und vor allem großer Konstruktionen (Schwertransporte) die weder per Bahn oder Lastwagen transportiert werden können!

Das Schiff ist ein zentraler Standortfaktor.

Eine Unterfinanzierung gefährdet Lieferketten, Produktionsstandorte und damit letztlich die Versorgungssicherheit und Wettbewerbsfähigkeit des Industriestandorts Deutschland.

Strategische Bedeutung für militärische Mobilität

Die Bundeswehr und NATO-Partner nutzen zunehmend Wasserwege für Transporte Richtung Ost- und Südosteuropa. Unterfinanzierte Wasserstraßen gefährden die militärische Mobilität und damit die europäische Sicherheitsarchitektur.

Die Binnenschifffahrt kann in jedem Fall besser Panzer ,Flugzeuge ,Hubschrauber etc. Transportieren

Unterfinanzierte Wasserstraßen sind ein sicherheitspolitisches Risiko.

Die Europäische Union und die NATO definieren sie inzwischen als sicherheitskritische Infrastruktur !!!

Die Anforderungen sind deckungsgleich mit dem zivilen Ausbau:
größere Schleusen, ausreichende Brückenhöhen,
belastbare Häfen.

Andere Staaten – etwa Frankreich an der Mosel –und Belgien im Albertkanal nutzen dafür bereits **EU-Kofinanzierung** unter dem Stichwort **Dual-Use-Infrastruktur**.

Wer diese Perspektive nicht einbezieht,
verzichtet faktisch auf europäische Finanzierungshebel.

Wer **Dual-Use** nicht anmeldet, verzichtet auf EU-Mittel.

Hier als Referenz Objekt

Der Albertkanal (ca.130 km) ist die **wichtigste Binnenwasserstraße Belgiens** und verbindet den Hafen Antwerpen-Brügge mit dem Industrie- und Logistikraum Lüttich. Er transportiert rund **40 Mio. t Güter pro Jahr** und ist Teil des **TEN-T-Kernetzes (Nordsee-Mittelmeer-Korridor)**

31 Brücken(Standardbrücken) wurden entlang des gesamten Kanals auf eine **lichte Höhe von 9,10 m** angehoben oder ersetzt.

Dadurch ist der durchgehende Verkehr von **Schiffen mit vier Containerlagen** möglich (Klasse VIb).

Bauzeit mit incl. Planung 2009 bis 2025 !!!

Gesamtvolumen

- **Gesamtinvestitionen Brücken (PPP-Cluster): ca. 182 Mio. €**
(15 Brücken, inkl. Bau, Finanzierung und 30 Jahre Erhalt) [willemen.be]
- Einzelmaßnahmen (z. B. Hermalle): **7,5 Mio. €** pro Brücke [greisch.com]
- Frühere TEN-T-Abschnitte: **≈ 33 Mio. €**, davon **≈ 3,3 Mio. € EU-Mittel** [docslib.org]

Gesamtprogramm (alle Phasen, konservativ): deutlich über 300 Mio. €

Aufteilung der Finanzierung

Finanzierungsquelle	Anteil / Rolle
Region Flandern	Hauptfinanzierung
De Vlaamse Waterweg nv	Bauherr & Betreiber
PPP-Modelle (DBFM)	Planung, Bau, Finanzierung, 30-jähriger Erhalt
EU (CEF / TEN-T)	Kofinanzierung strategischer Abschnitte
Region Wallonie	Ergänzende Brückenprojekte
Wirkung des Ausbaus • +25 % Transportkapazität auf identischer Infrastruktur • 4-Lagen-Container durchgehend möglich • ≈ 2 Mio. Lkw-Fahrten/Jahr vermieden • volle Dual-Use-Fähigkeit (zivil + militärisch) • internationale Wettbewerbsfähigkeit gegenüber Rhein-/ARA-Routen	

Übertragbare Lehren für Deutschland

Der Ausbau des Albertkanals zeigt:

- **Standardisierung + Programmdenken** schlägt Einzelprojekte,
- **mehrjährige Finanzierung** senkt Kosten und Bauzeiten,
- **Brückenanhebung** ist oft der effizienteste Kapazitätshebel,
- **EU-Kofinanzierung** ist realistisch, wenn Dual-Use konsequent angemeldet wird.

Netzstruktur und Engpasswirkung

Die deutschen Wasserstraßen sind Teil eines europäischen Netzes. Engpässe wirken sich weit über die Region hinaus aus.

Besonders kritische Flaschenhälse sind das **Schiffshebewerk Scharnebeck**, die häufiger werdenden **Niedrigwasser-Phasen** auf dem Mittelrhein und das **Nordwestdeutsche Kanalsystem** mit seinen vielen und niedrigen Brücken. Hier sind Optimierungsprojekte systemrelevant und müssen priorisiert werden !

Regionale Konzepte - Ergänzung, aber kein Ersatz für Bundesverantwortung

Regionale Strategien wie das *Gesamtverkehrskonzept Elbe (GKE)* liefern wertvolle Impulse für die Weiterentwicklung einzelner Wasserstraßenräume.

Sie ersetzen jedoch nicht die Verantwortung des Bundes, die Funktionsfähigkeit der Bundeswasserstraßen langfristig zu sichern.

Der Bund bleibt für die überregionale Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes verantwortlich.

Weitere prioritäre Ausbauprojekte im Bundeswasserstraßennetz

Neben den bereits genannten Engpässen sind weitere Projekte für die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems von zentraler Bedeutung:

Bundesverkehrswegeplan 2030 – Projekt W 24: Ausbau der Hunte mit 200-m-Schleusen

Die Hunte ist ein wichtiger Zubringer zur Weser/Küstenkanal und zum Seehafen Emden, Seehafen Brake, Bremen und Bremerhafen bzw. Wilhelmshafen.

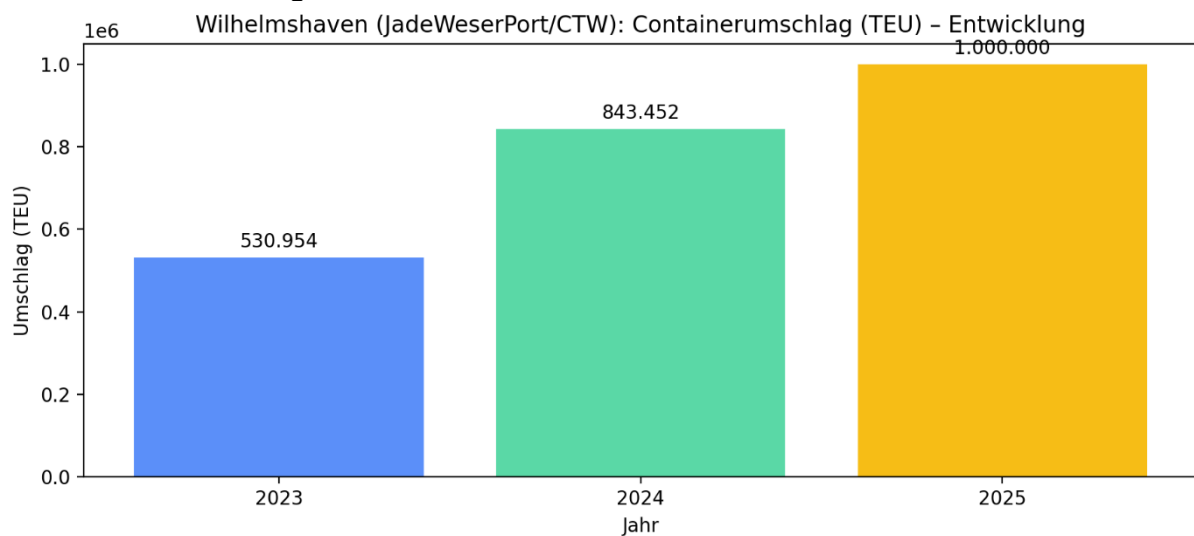
Der BVWP 2030 sieht den Ausbau vor, jedoch mit Schleusenlängen, die nicht zukunftsfähig sind.

Erforderlich sind 200-Meter-Schleusen, um moderne Großmotorschiffe und Schubverbände zu ermöglichen.

Dieses Projekt wurde zurückgestellt, aber mittlerweile haben sich die Voraussetzungen drastisch verändert.

Anbindung des Tiefwasserhafens Wilhelmshaven an Bremerhaven und das Binnenwasserstraßennetz

Wilhelmshaven verzeichnet stark steigende Ladungsmengen, insbesondere im Container- und Energiebereich.



Hinweis: 2025 = TEU-Marke 1.000.000 erreicht (kein Gesamtjahreswert)

Eine leistungsfähige Binnenanbindung ist notwendig. Optionen sind:

- **Z.B. Kaiserbälje mit Anschluss an die Hunte** oder Ausbau der **Jade–Weser–Kanal-Verbindungen** und die **Optimierung bestehender Zufahrten**.

Eine bessere Anbindung würde die Hinterlandkapazität erheblich steigern und Bremerhaven entlasten.

Hier im Vergleich im Nahverkehr z.B. Verbindung der Containerhäfen Wilhelmshafen – Bremerhafen von wo aus über die Weser das Deutsche Kanalnetz mühelos erreicht werden kann.

Bahn ca. 150 km

LKW ca. 80 km

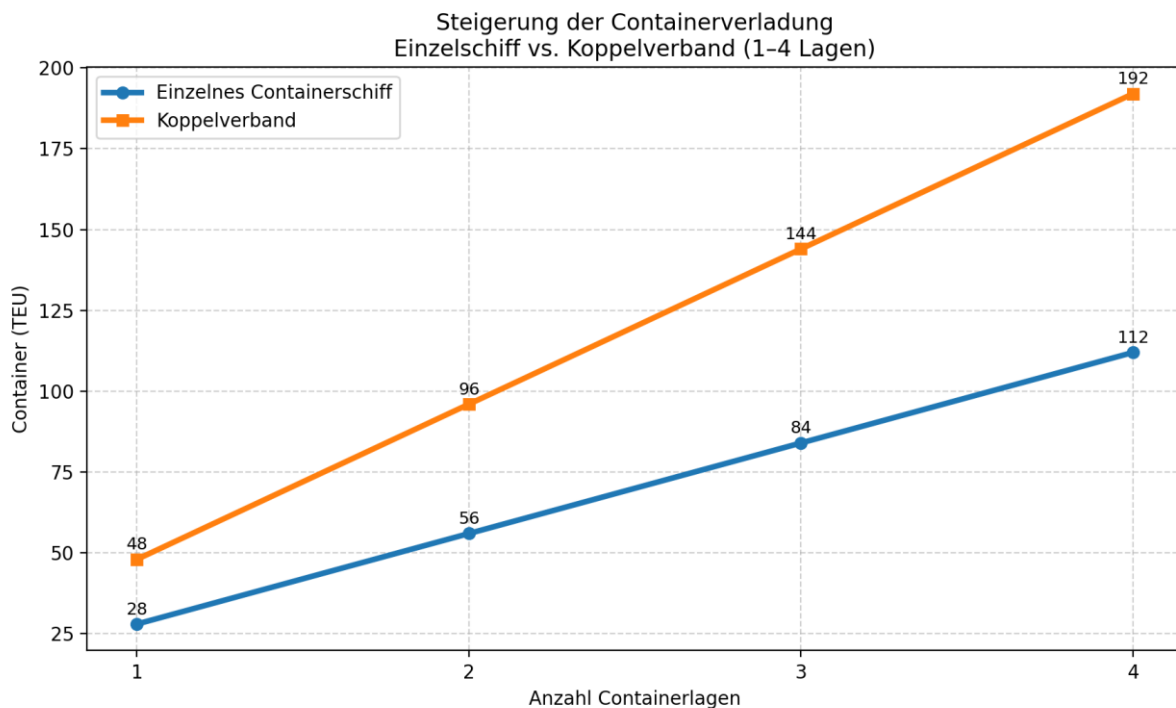
Schiff ca. 20 km (Kaiserbalje)

Es gibt derzeit schon einen Wochenumlauf (2x) Bremerhaven-Wolfsburg den man erweitern und Verdichten könnte.

Ausbau des Kanalnetzes für wenigstens 3, besser 4-Lagen-Container

Der Containerverkehr wächst. Viele Kanäle sind jedoch nur für 2-Lagen-Container geeignet.

Ein Ausbau auf 3 oder 4 Lagen würde die Transporteffizienz massiv erhöhen, die Wettbewerbsfähigkeit der Wasserstraße stärken und Verlagerungseffekte von Straße und Schiene ermöglichen.



Jede zusätzliche Containerlage vervielfacht die Transportleistung, ohne zusätzliche Trassen, ohne mehr Personal und ohne höhere Betriebskosten.

Der Koppelverband zeigt dabei das volle Potenzial der Wasserstraße: bis zu **192 TEU pro Fahrt** – das entspricht **192 Lkw**.

Ausbau der Ems – insbesondere Schleusen und Unterwasser Herbrum

Die Ems ist für die regionale Industrie und den Schiffbau essenziell.

Die Schleusen und das Unterwasser Herbrum sind Engpässe, die dringend beseitigt werden müssen, um tideunabhängige Transporte zu ermöglichen, die regionale Wirtschaft zu stärken und die Anbindung an das europäische Netz zu sichern.

Hier würde der Ausbau der Hunte/Küstenkanal/Wilhelmshafen gemeinsame ergänzende Synergien erzeugen.

Ein früher mal geplanter Anschluss an den Twenthe Kanal bei ca. Rheine würde den Bereich Enschede-Amsterdam – Rheingebiet besser anschließen.

Ausbau Main-Donau-Kanal

Der Main-Donau-Kanal ist die zentrale Verbindung zwischen Nordsee und Schwarzem Meer. Engstellen, Schleusen und Begegnungsbreiten müssen modernisiert werden, um die internationale Leistungsfähigkeit zu sichern.

Er hat sich bisher schon als wichtiger Korridor bewiesen und könnte verbessert werden.

Über einen eventuellen Bau von 2-3 Schleusen/Wehren zwischen Regensburg und Passau sollte nachgedacht werden –

auch in Hinblick auf das sinkende Grundwasser !!

Ein weiterer Vorteil ist die saubere Stromerzeugung!

Ausbau der Moselschleusen

Die Mosel ist eine der wichtigsten europäischen Wasserstraßen mit Anschluss an Saar (Abed Saarstahl) und Rhein

Der Ausbau mit 2.Schleusen und 210 m Länge ist zwingend, um Wartezeiten zu reduzieren, Kapazitäten zu erhöhen und internationale Transportketten zu stabilisieren.

Ausbau der Schleusen Zentralsteuerung

Analog Main -auch in Hinblick auf fehlendes Fachpersonal

Eine deutliche Notwendigkeit hat sich durch den Ausfall von 2 Schleusen in 2025 gezeigt wo die Mosel ca. 3-6 Wochen abgeschnitten war.

Nutzung vorhandener Kapazitäten

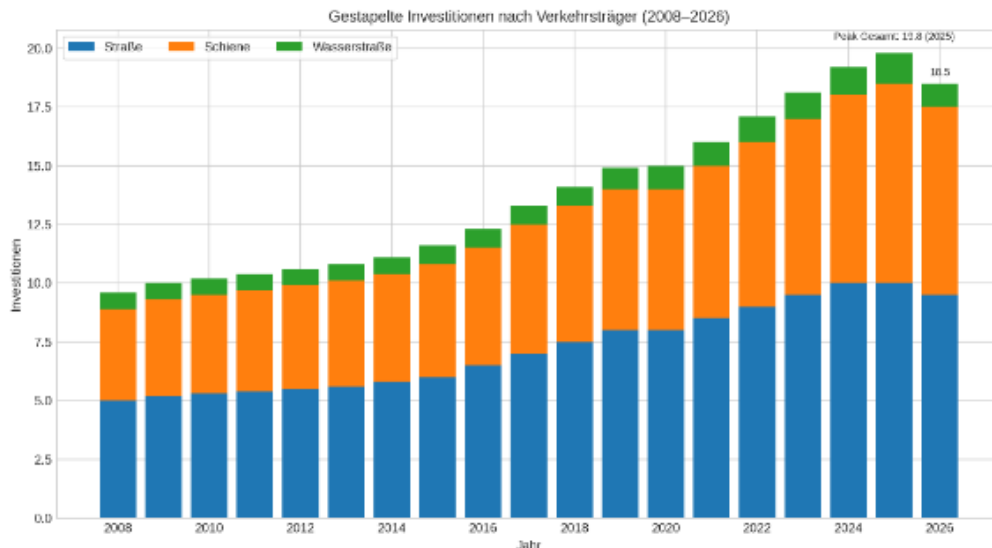
Die Wasserstraßen verfügen über erhebliche freie Kapazitäten.

Durch Investitionen in Schleusenmodernisierung, Ersatzneubauten, digitale Verkehrssteuerung, und nautische Verbesserungen kann die Leistungsfähigkeit deutlich gesteigert werden.

Investitionen des Bundes 2008–2026 – strukturelle Schieflage

Trotz steigender Gesamtinvestitionen sinkt der Anteil der Wasserstraße.
Die Wasserstraße verliert real an Bedeutung – entgegen Koalitionsvertrag und Klimazielen.

Dies lässt sich an folgendem Schaubild gut verdeutlichen:



Politische Versäumnisse

Die Wasserstraße ist der **einzige Verkehrsträger**, der im *Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität* **nicht** berücksichtigt wurde !!

Dies widerspricht dem Koalitionsvertrag, den Klimazielen und der Notwendigkeit resilienter Lieferketten.

Fazit

Die Häfen Hamburg, Wilhelmshafen, Bremerhafen, Bremen und Emden stehen in direkter Konkurrenz mit den ARA Häfen !bzw. die!! Ein großer Teil der Containerschiffe werden in Rdam (Maasvlaakte 2) geleichtert damit sie überhaupt Hamburg erreichen können. Das wäre auch z.B. in Wilhelmshafen möglich bzw. die Kurzstrecke könnte mit Binnenschiffen im Zubringerverkehr erledigt werden.

Um dagegen zu bestehen bedarf es genau wie bei den ARA Häfen einer guten Schifffahrtsanbindung die seit Ihrem Bau (Teilweise vom Kaiser) schändlich Vernachlässigt wurden.

Der Container ist Mittlerweile das Maß für Transporte und Brückenhöhen!

Jede Tonne oder Container der per Schiff Transportiert wird verschleißt keinen Straßenbelag oder keine Schiene.

Die Emissionen sind bedeutend geringer ...ob im Co2 oder im Lärm.

Eine Wasserstraße muss nicht geteert werden sondern bringt Leben und man kann sogar mit Kraftwerken noch Strom gewinnen.

Konkrete Forderungen:

- **Mehrjährige Finanzierungssicherheit** statt jährlicher Haushaltslotterie
- **Vollständige Deckung des Bedarfs und darüber hinaus .**
- **Mindestens** 10,1 Mrd. € statt 7,3 Mrd. € für einen Erhalt und darüber hinaus mindestens in Höhe von 25% der Ausgaben für die Bahn um einen Notwendigen Ausbau zu Vollziehen.
- **Priorisierung von Schleusen und Wehren** und Ersatzneubauten
- **Einbeziehung der Wasserstraße in das Sondervermögen Infrastruktur & Klimaneutralität**
- **Stärkung der WSV-Planungskapazitäten**
- Konsequente Umsetzung der prioritären Projekte
Scharnebeck, Mittelrhein, Mittellandkanal, Mosel, Hunte, Ems,
Main-Donau-Kanal, Elbe und Elbe Lübeck Kanal ,Container-Lagen,
Wilhelmshaven-Anbindung
- **Investitionen in Wasserstraßen sind deshalb keine Luxausgaben,**
sondern klassische **Ersatzinvestitionen** zum Substanzerhalt.
- Mit planbaren Maßnahmen –
etwa **200-Meter-Schleusen**
und **ausreichenden Brückenhöhen für drei bis vier Containerlagen**
(7,20 –9,20 Meter)
lässt sich die Leistungsfähigkeit bestehender Strecken deutlich erhöhen,
ohne neue Trassen, ohne zusätzliche Betriebskosten.

Ein nochmaliger Blick nach Belgien zeigt, was das bedeutet:
Am **Albertkanal** wurden systematisch Brücken auf 9,10 Meter angehoben.

Das ganze Projekt mit EU Hilfe.

Das Ergebnis waren rund **25 Prozent mehr Transportkapazität**
auf derselben Infrastruktur.

Nicht durch Notmaßnahmen, sondern durch mehrjährige, planbare Programme

Die **Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages** beziffern den
Wert der auf Bundeswasserstraßen transportierten Güter auf **mehrere
hundert Milliarden Euro pro Jahr**. Die Wasserstraße ist dabei unverzichtbar
für Massengüter, Container, Energie- und Grundstoffe, für die es **keine
wirtschaftlichen Alternativen** gibt. [\[bundestag.de\]](https://www.bundestag.de)

Die Wasserstraße sichert jährlich **Wertschöpfungsketten im Bereich von
mehreren 100 Mrd. €**.

1 € Investition in leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur sichert bzw. erzeugt 3–7 € volkswirtschaftliche Wertschöpfung

Konkrete Euro-Spanne (realistisch & defensiv gerechnet)

Szenario A – konservativ

- 3 Mrd. € / Jahr für Erhalt & Ausbau
- Multiplikator 3
- → ≈ 9 Mrd. € gesicherte/ermöglichte Wertschöpfung pro Jahr

Szenario B – realistisch (Industrie & Logistik)

- 3 Mrd. € / Jahr
- Multiplikator 5
- → ≈ 15 Mrd. € pro Jahr

Szenario C – systemisch (Lieferketten, Export, Standort)

- 3 Mrd. € / Jahr
- Multiplikator 7
- → ≈ 20–25 Mrd. € pro Jahr

➡ Über 20 Jahre betrachtet (typischer Infrastruktur-Zeithorizont):
≈ 180 bis 500 Mrd. € volkswirtschaftliche Wirkung

Die zusätzliche Auswirkung auf den Arbeitsmarkt dürfen nicht übersehen werden !!

Direkte Effekte (Bau, Planung, Ingenieurwesen)

- ca. 10.000–15.000 Arbeitsplatzjahre pro 1 Mrd. € Investition
- ◆ Indirekte Effekte (Zulieferer, Stahl, Maschinenbau, Dienstleistungen)
 - zusätzlich ca. 5.000–8.000 Arbeitsplatzjahre pro 1 Mrd. €
- ◆ Induzierte Effekte (Konsum, regionale Wirtschaft)
 - zusätzlich ca. 3.000–5.000 Arbeitsplatzjahre pro 1 Mrd. €

➡ Gesamtwirkung:
≈ 18.000–28.000 Arbeitsplatzjahre pro 1 Mrd. € Investition

Profitierende Berufssparten

Bau- und Wasserbauunternehmen
Ingenieurbüros, Planung, Vermessung
Maschinen- und Anlagenbau
Stahl- und Baustoffindustrie
regionale Dienstleister

Dazu gehören Entwicklungen neuer effizienter Bauarten und Techniken

Hier sollten auch neue Wege zwecks Vereinfachung oder Bauzeitverkürzung gegangen werden.

Z.B. Schleusen wie Trockendocks auf der Werft bauen oder

Zentrale Steuerungen der Schleußen

Schwimmpoller an den Schleusen

Brücken in Modulbauweise bzw. Standardbrücken etc.etc.

Die Bundeswasserstraßen sind ein leistungsfähiger, energieeffizienter und vielfach noch nicht vollständig ausgelasteter Verkehrsträger.

Voraussetzung für eine stärkere Nutzung dieses Potenzials ist eine moderne und zuverlässige Infrastruktur.

Das Infrastruktur-Zukunftsgesetz kann einen wichtigen Beitrag leisten – aber nur, wenn die Wasserstraße finanziell und politisch gleichwertig behandelt wird.

Deutschland braucht dringend eine Kurskorrektur.

Kapitän Jürgen Collée

2. Vorsitzender Binnenschifferforum hilft e.V.

Mitglied der nautisch-technischen Kommission von BDB und BDS