

## Transport + Logistik



**Die Binnenschifffahrt leidet unter dem Wettbewerb mit dem Schienengüterverkehr**

©Frank Duenzl/dpa/picture-alliance

## **BINNENSCHIFFFAHRT WILL WIEDER ATTRAKTIVER WERDEN**

Immer mehr Fracht, die einst in den Schiffsbäuchen über weite Strecken transportiert wurde, landet inzwischen in Eisenbahnwaggons. Das will die Branche jetzt ändern.

Nürnberg. Mit einer Modernisierung von Schleusen und Brücken und neuzeitlicher Schiffstechnologie will die Binnenschifffahrtsbranche verloren gegangenes Terrain wieder gutmachen. Darüber hinaus sei aber auch ein Bewusstseinswandel bei den Unternehmen notwendig, die große Gütermengen zu transportieren hätten, sagte der Vorsitzende des Deutschen Wasserstraßen- und Schifffahrtsvereins Rhein-Main-Donau (DWSV), Michael Fraas, der Nachrichtenagentur „dpa“. Der Verband, dem 160 Firmen, Verbände und Behörden angehören, feiert in diesem Jahr sein 125-jähriges Bestehen.

„Für manche Unternehmen ist der Transport per Binnenschiff aus dem Blickfeld geraten“, klagte Fraas anlässlich des 1. Bayerischen Wasser- und Schifffahrtstages am Freitag in Nürnberg. Inzwischen würden selbst Massengüter wie Eisenerz parallel zu den großen Wasserstraßen auf Güterzügen transportiert. Die damit gebundenen Bahnkapazitäten fehlten dann andernorts, während auf den Wasserstraßen noch viel Kapazität frei sein, sagte Fraas, der auch Nürnberger Wirtschaftsreferent ist.

### **Wasserstraßen teilweise nicht zuverlässig genug**

Der Verbandschef räumte ein, dies liege teils auch daran, dass der Transport auf den Wasserstraßen oft nicht ausreichend zuverlässig sei. Schleusensperrungen und Niedrigwasser auf Main und Donau hatten in den vergangenen Jahren das Frachtaufkommen etwa auf dem Main-Donau-Kanal stetig sinken lassen; von 6,0 Millionen Tonnen im Jahr 2013 auf 4,6 Millionen Tonnen im Jahr 2016. Viele Unternehmen waren deshalb vom Binnenschiff auf die Bahn umgestiegen. Um den Frachtverlust zu stoppen, sieht Fraas neben den Versendern und der Politik auch die Binnenschifffahrtsbranche selbst gefordert. So müssten Frachtschiffe etwa für den wachsenden Container-Verkehr attraktiver werden. Ein Hindernis stellen derzeit die vielen niedrigen Brücken in einigen Abschnitten des Main-Donau-Kanals dar.

Solange diese nicht höher gelegt seien, was langfristig angestrebt werde, müsse moderne Technologie mehr Container-Transport auf den Schiffen ermöglichen. Dazu gehörten Doppelböden, die beim Passieren von Brücken kurzfristig abgesenkt würden. In der Branche arbeite man auch an einem neuen Container-Typ, der nur halb so hoch wie ein Standard-Container sei. Damit könnten selbst auf der Main-Donau-Route drei Container übereinander gestapelt werden, bisher sind nur zwei möglich, erläutert Fraas.

### **Politik soll Binnenschiffern helfen**

Um die weitere Frachtverlagerung vom Binnenschiff auf die Bahn zu stoppen, ist nach Ansicht des Verbandschefs auch die Politik gefragt. Neben dem Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen sei die Modernisierung in die Jahre gekommener Schleusen dringend notwendig. „Erste Schritte hat die Bundesregierung mit dem Bundesverkehrswegeplan bereits unternommen. Da kann man aber noch viel mehr machen“, gab der CSU-Kommunalpolitiker zu bedenken.

Ein klare Absage erteilte Fraas Plänen von Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU), die Trassenpreise für den Schienengüterverkehr zu halbieren. Die deutsche Schifffahrtsbranche befürchtet in diesem Fall eine Kapazitätsverlagerung vom Schiff auf die Bahn statt vom Lkw auf die Bahn. Die Bahn sollte nur in den Frachtbereichen gestärkt werden, wo sie ihre Stärken habe – und die habe sie nicht unbedingt bei Massengütern, ist der Schifffahrts-Lobbyist überzeugt. (dpa/ag)