

Parlamentarischer Abend der Binnenschifffahrt in München

# Die systemrelevante Binnenschifffahrt braucht mehr politische Aufmerksamkeit

Häufigere und intensivere Niedrigwasserperioden, die wirtschaftlichen Auswirkungen des Ukraine-Krieges sowie der prognostizierte Strukturwandel im Güterverkehr: Die Binnenschifffahrt sieht sich derzeit mit einer Reihe großer Herausforderungen konfrontiert. Gemäß der jüngsten Verkehrs-Langfristprognose, die vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegeben wurde, wird der Güterverkehr in Deutschland bis zum Jahr 2051 um 46 % auf 990 Mrd. Tonnenkilometer anwachsen. Bei der Betrachtung der einzelnen Verkehrsträger werden allerdings nur der Lkw und die Bahn ihre Anteile steigern, während die Binnenschifffahrt stagniert.

Was ist also zu tun, um das Binnenschiff für die Zukunft zu positionieren? Diese wichtige Frage nahmen der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB), der Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. (DWSV) sowie das OstWestWirtschaftsForum Bayern e.V. (OWWF) zum Anlass, am 11. Mai einen gemeinsamen Parlamentarischen Abend im „Weiße-Rose-Saal“ des Bayerischen Landtags im Maximilianeum in München auszurichten.

## Der Titel der Abendveranstaltung, „Wasserstraßen – Stiefkind oder Alternative?“, bestimmte thematisch die Vorträge und Diskussionen.

Eberhard Sinner, Präsident OWWF e.V. und Staatsminister a.D. betont: „Die Verkehrswende ist ein wichtiges Element des Klimaschutzes. Vor dem Hintergrund der prognostizierten Verdopplung des Güterverkehrs laut Langfristverkehrsprognose bis 2051 könnte das Binnenschiff als umweltfreundlichster Verkehrsmittel eine wichtige Rolle im trimodalen Güterverkehr spielen und mit seinen Kapazitäten zur Krisensicherheit sowie zur Entlastung von Straße und Schiene beitragen.“

## Green Deal: Klimaziele sind ohne Wasserstraßen nicht erreichbar

BDB-Präsident Martin Staats (Vorstand MSG eG, Würzburg) betonte in seinem Grußwort, dass die Binnenschifffahrt ein wichtiger Teil zur Lösung vieler Probleme ist: „Ohne eine vermehrte Verlagerung von



Güterverkehren auf das umweltfreundliche Binnenschiff sind die ambitionierten nationalen und europäischen Klimaziele nicht zu erreichen. Die rohstoffintensiven Unternehmen, beispielsweise aus der Chemie-, Stahl, Kraftwerks- und Mineralölindustrie, sind auch in Zukunft auf eine funktionierende und verlässliche Wasserstraßeninfrastruktur angewiesen.

Unsere Branche ist auch im vergangenen Jahr, trotz eines schwierigen Umfelds durch das intensive Niedrigwasser in den Sommermonaten, ihrem Versorgungsauftrag nachgekommen und hat einen wichtigen Beitrag dazu geleistet, dass die Getreideexporte aus der Ukraine über die Donau aufrechterhalten werden konnten. Zunehmend häufigere Niedrigwasserperioden lösen allerdings dringenden Anpassungsbedarf der Infrastruktur aus, insbesondere am Mittelrhein und der Donau. Wichtige Wasserstraßenprojekte, vor allem jene mit Engpassbeseitigungscharakter und hohem volkswirtschaftlichen Nutzen, müssen daher mit Top-Priorität umgesetzt, Planungs- und Genehmigungsverfahren auch im Bereich der Bundeswasserstraßen endlich

deutlich gestrafft werden. Wir erwarten, dass die Entscheidungsträger in Berlin und Brüssel unserem Verkehrsträger die politische Aufmerksamkeit schenken, die der Systemrelevanz des Systems Wasserstraße angemessen ist. Die Langfrist-Verkehrsprognose muss daher zum Anlass genommen werden, um die Landverkehrsträger, unter starkem Einsatz von Binnenschiff und Güterbahn, intelligent miteinander zu vernetzen“.

## Die Wasserstraßen sind systemrelevant

Auch Dr. Michael Fraas, Vorsitzender des DWSV, unterstreicht die Bedeutung der Wasserstraße: „Die Corona-Pandemie und der Angriffskrieg auf die Ukraine haben zu massiven Störungen der globalen Lieferketten geführt und damit auch die Systemrelevanz der Wasserstraßen deutlich vor Augen geführt. Ausbau und Erhalt der Wasserstraßen-Infrastruktur sind deshalb unabdingbar, besonders der Ausbau von Donau, Mittelrhein und Main als wichtige Verbindung von den Seehäfen zum Schwarzen Meer. Die Wasserstraßen brauchen dringend eine Erhöhung der finanziellen und personellen Ressourcen







und dürfen bei der Beschleunigung der Planungsverfahren nicht vergessen werden. Die Kürzung des Wasserstraßenetats durch den Bund um rund 360 Mio. Euro Anfang 2023 war absolut kontraproduktiv. So wird der Flussausbau verlangsamt, weil Ausschreibungen für mehrjährige Projekte nicht mehr erfolgen können.“

### Die Wasserstraße ist der ökologischste Verkehrsträger.

In Zukunft ist ein Ausbau der bestehenden Infrastruktur auf hohem Niveau nötig, um die bis 2051 prognostizierte Verdopplung des Güterverkehrs zu bewältigen und eine Gleichbehandlung der Wasserstraße mit Straße und Schiene zu erreichen.

„Ein Binnenschiff ersetzt bei normaler Ladekapazität 150 LKW und trägt so erheblich zur Entlastung des Verkehrsträgers Straße bei. Als einziger Verkehrsträger verfügt die Wasserstraße über freie Kapazitäten, um den Verkehrsträger Straße zu entlasten und die Versorgung der Industrie sowie der Bevölkerung zu sichern. Wasserstraße und Binnenschifffahrt brauchen deutlich verbesserte politische Rahmenbedingungen und eine gerechte Aufteilung der Fördermittel, damit Logistikdienstleistungen wettbewerbsneutral erbracht wer-

den können und der Wirtschaftsstandort Deutschland gesichert werden kann“, so Dr. Fraas.

### Wirtschafts- und Standortfaktor Wasserstraße

„Für Güter- und Personenschifffahrt ist eine leistungsfähige Wasserstraßeninfrastruktur von größter Bedeutung. In Bayern ist die Lage an der Donau und am Main-Donau-Kanal ist ein wichtiger Standortfaktor für die Industrie, speziell bei Schwergut- und Großraum-Transporten. Gäbe es diese Wasserstraße nicht, hätten zahlreiche Unternehmen Ihre Arbeitsplätze längst ins Ausland verlagert“, stellt DWSV-Vorsitzender Dr. Michael Fraas fest.

Die Veranstalter konnten hochrangige Vertreter aus der bayerischen Landespolitik als Redner für den Parlamentarischen Abend gewinnen.

Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter wurde mit einem digitalen Grußwort zugeschaltet: „Mobilität ist eine der großen Herausforderungen unserer Zeit. Unser Ziel ist eine nachhaltige und moderne Mobilität, die attraktiv für unsere Bürgerinnen und Bürger ist und die Versorgung für die Industrie und die Gesellschaft sicherstellt.

Dabei spielt die Schifffahrt in Bayern als umweltfreundliches Transportmittel eine große Rolle. Für einen nachhaltigen und klimafreundlichen Güterverkehr müssen wir noch mehr Güter auf umweltfreundlichere Verkehrsträger wie die Wasserstraße verlagern.“

In der Key Note betonte Ministerialdirektor Dr. Thomas Gruber (Amtschef im Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr): „Für eine nachhaltige Verkehrsstrategie in Bayern spielt auch das Binnenschiff eine wichtige Rolle. Die bestehende Wasserinfrastruktur muss deshalb gezielt weiter ausgebaut werden. Bayern drängt daher den Bund, den Ausbau der Donau-Wasserstraße zwischen Straubing und Vilshofen zügig voranzutreiben. Die Wasserstraße ist außerdem der einzige Verkehrsträger im Güterverkehr, der heute noch freie Kapazitäten hat. Um diese voll auszunutzen, wollen wir die Wasserstraße in Bayern bestmöglich mit den anderen Verkehrsträgern vernetzen. Bayern hat daher über die bayernhafen Gruppe 50 Millionen Euro in die Infrastruktur der staatseigenen Häfen investiert und die kommunalen Häfen mit rund 10 Millionen Euro gefördert.“

### Expertenrunde

Über die Bedeutung des Systems Wasserstraße für eine funktionierende Logistik in Bayern, Deutschland und Europa diskutierten in der Expertenrunde Tobias Perfler (BayWa), Ingrid Rossmeier (Port of Rotterdam), Andreas Löffert (Hafen Straubing-Sand), BDB-Vizepräsident Friedrich Weigert (Kühne + Nagel Euroshipping) und Alfred Baumeister (ehem. Geschäftsführer RMD Wasserstraßen). Moderiert wurde die Expertenrunde von Martin Heying (Leitender Redakteur SUT Schifffahrt und Technik / Springer Fachmedien München).

