



Auf dem parlamentarischen Abend in München lud der BDB ausgewählte Vertreter der maritimen Branche zum Austausch ein.

Christina von Haugwitz

# Verbände werben in München

Für mehr politische Aufmerksamkeit für die Binnenschifffahrt wurde Mitte Mai auf einem parlamentarischen Abend in München geworben. Moderiert wurde die Veranstaltung von Martin Heying, leitender Redakteur von SUT.

**W**ie der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB), der Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau (DWSV) sowie das OstWest-WirtschaftsForum Bayern gemeinsam mitteilten, warben sie auf der Veranstaltung im „Maximilianeum“ dafür, die bestehende Infrastruktur auf hohem Niveau weiter auszubauen, 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“, sagte Michael Fraas, Vorsitzender des DWSV. „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 werden können und der Wirtschaftsstandort Deutschland gesichert werden kann.“

Eberhard Sinner, Präsident des OWWF, betonte, die Verkehrswende sei ein wichtiges Element des Klimaschutzes. „Vor dem Hintergrund der prognostizierten Verdopplung des Güterverkehrs laut Langfristverkehrsprognose bis 2051 könnte das Binnenschiff als umweltfreundlichstes Verkehrsmittel eine wichtige Rolle im trimodalen Güterverkehr spielen und mit seinen Kapazitäten zur Krisensicherheit sowie zur Entlastung von Straße und Schiene beitragen.“

BDB-Präsident Martin Staats hob hervor, 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“, sagte er. „Die rohstoffintensiven Unternehmen, beispielsweise aus der Chemie-, Stahl, Kraftwerks- und Mineralölindustrie, sind auch in Zukunft auf eine funktionierende und verlässliche Wasserstraßeninfrastruktur angewiesen.“ Er verwies darauf, dass die Binnenschifffahrt auch 2022 trotz des intensiven Niedrigwassers ihrem Versorgungsauftrag nachgekommen sei und einen wichtigen Beitrag dazu geleistet habe, 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 an der Donau“, sagte Staats. „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.“

roe



Christina von Haugwitz

Martin Heying von der SUT moderierte den parlamentarischen Abend in München.