

Impulsvortrag

**„Leistungsfähigkeit und
Herausforderungen der
Binnenschiffahrt“**

Bundesverband der Deutschen
Binnenschiffahrt (BDB)

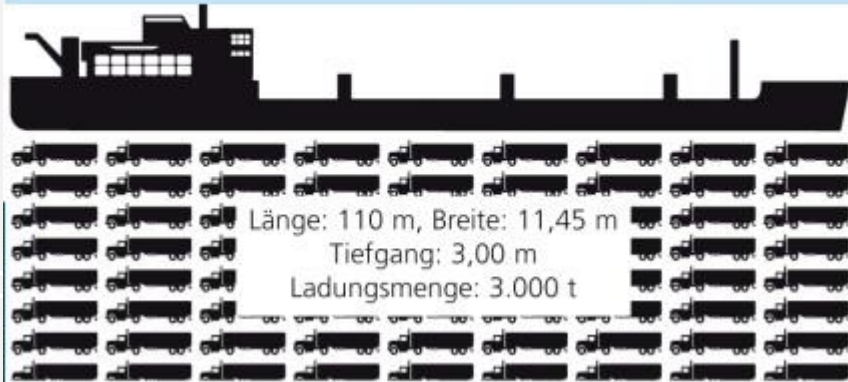
Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt



- Pro Jahr werden bis zu 200 Mio. t Güter auf den deutschen Wasserstraßen transportiert
- Das Binnenschiff ist unverzichtbar zur Sicherstellung der Versorgungssicherheit der Industrie und der Verbraucher – und sichert so den Wohlstand
- Transporte über die Wasserwege sind verlässlich, effektiv und umweltschonend
- Die deutsche Binnenflotte umfasst rund 2.000 Güterschiffe
- Knapp 6.000 Beschäftigte arbeiten in der deutschen Binnenschifffahrt

Vorbildliche Umweltbilanz - Überblick

Ein modernes Binnenschiff ersetzt 150 LKW!



- Ein modernes Binnenschiff (110 m Länge) ersetzt rund 150 Lkw
- Dadurch ist umweltfreundlicher Transport großer Gütermengen möglich
- Geringer Flächenverbrauch und geringe Lärmemissionen
- Unverzichtbar, um die Klimaschutzziele von Bund und EU einzuhalten
- Mit dem CDNI hat das Gewerbe ein einzigartiges System zur Reinhaltung der Gewässer etabliert

Vorbildliche Umweltbilanz – niedrige Emissionen

Verkehrsmittel		Treibhausgase ¹
Lkw ²	g / tkm	118
Güterbahn ³		16
Binnenschiff		33

- Umweltbundesamt: Binnenschiffe emittieren rund 72 % weniger Treibhausgasemissionen als der Lkw
- EU erkennt in Nachhaltigkeitsstrategie für den Verkehr: Binnenschifffahrt ist unverzichtbar, um Emissionsreduktionsziele im Verkehrssektor (- 90 % bis 2050) zu erreichen
- Dafür ist ein deutlicher Aufwuchs von Güterverkehr auf dem Wasser (+ 50 % bis 2050) nötig

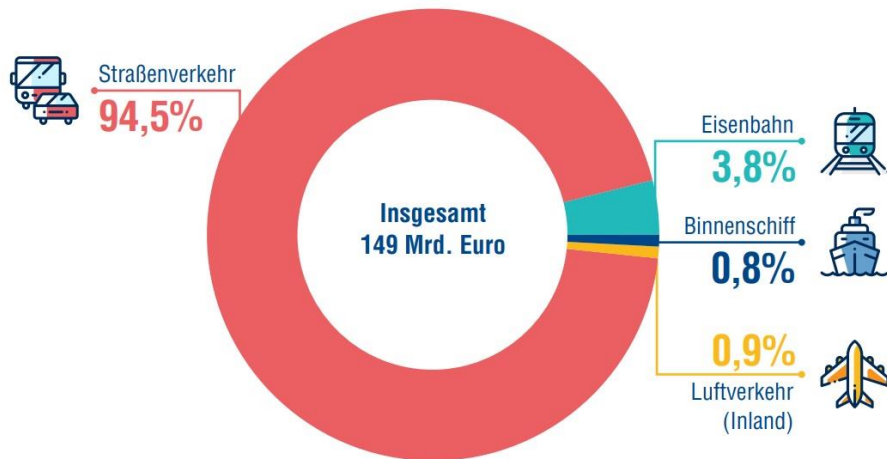
Vorbildliche Umweltbilanz – alternative Antriebe



- BMDV fördert Umrüstung auf emissionsarme und emissionsfreie Antriebe (z.B. Hybrid, Elektro, Wasserstoff) mit bis zu 80 %
- Förderung (seit Mitte 2021) wird sehr gut angenommen vom Gewerbe
- Förderkulisse wird auch über 2023 hinaus für weitere drei Jahre verlängert
- Wichtiges Instrument zum „Greening“ der deutschen Binnenflotte
- Künftig wünschenswert: Förderprogramm für den Schiffsneubau

Vorbildliche Umweltbilanz – kaum externe Kosten

Externe Kosten des Verkehrs in Deutschland
nach Verkehrsträgern, 2017



Quelle: Allianz pro Schiene | 08/2019 | auf Basis von Infras

- Externe Verkehrskosten = Folgekosten, die nicht durch Verkehrsteilnehmer selbst entstehen
- Negative Begleiterscheinungen z.B. durch Lärm und Treibhausgasemissionen
- Der Anteil der Binnenschifffahrt an diesen Gesamtkosten ist mit lediglich 0,8 % äußerst gering

Vorbildliche Umweltbilanz – Landstrom



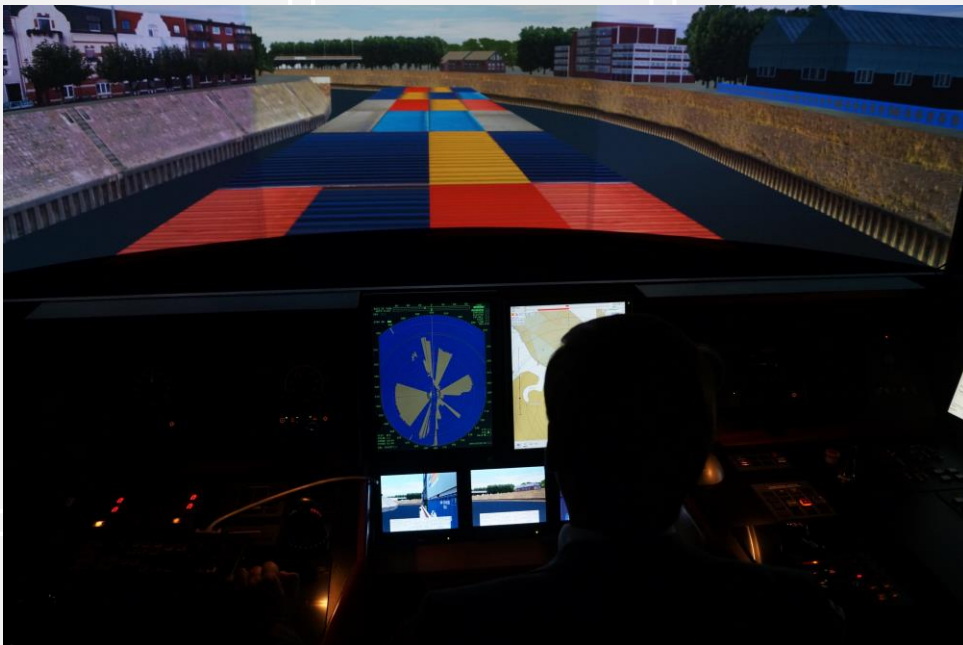
- Landstromangebot wird zunehmend ausgebaut und modernisiert
- Ermöglicht emissionsfreies Liegen von Binnenschiffen in Häfen und an Liegestellen
- WSV hat Landstrom-Projekt mit neuen Ladesäulen erfolgreich abgeschlossen
- Dieser neue Standard wird nun bundesweit ausgerollt

Jobs mit Perspektive



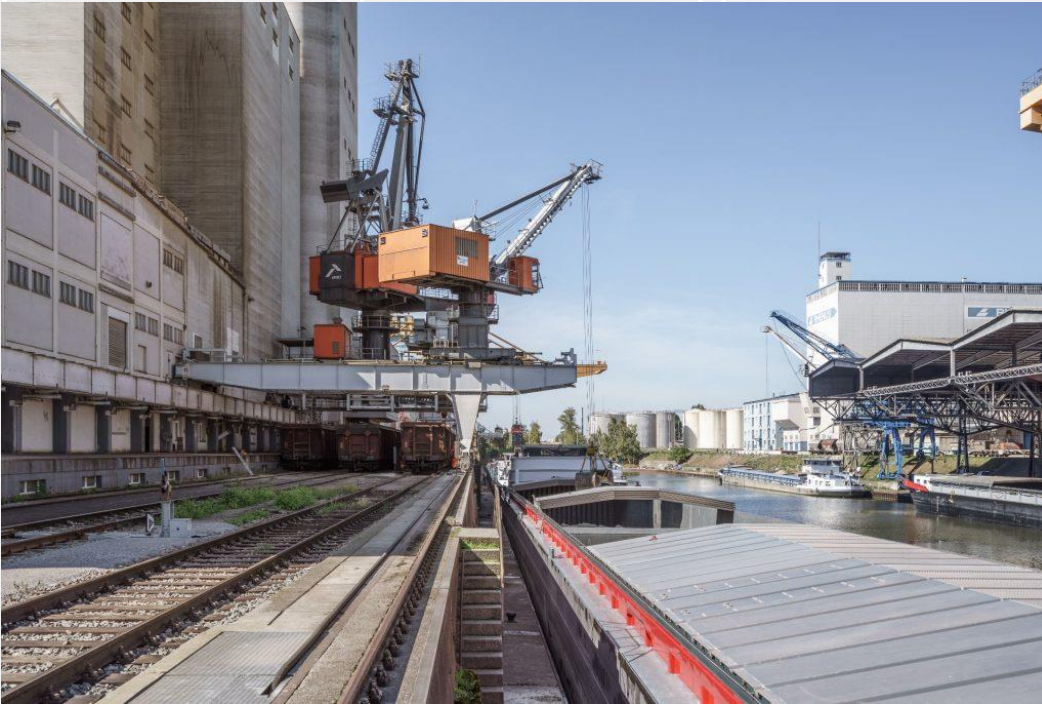
- Das Gewerbe ist ein attraktiver Arbeitgeber
- Die Ausbildung in der Binnenschifffahrt wurde neu strukturiert
- Nun ist eine Ausbildung zum Binnenschifffahrtskapitän möglich (3,5 Jahre) sowie auch zum Binnenschiffer (3 Jahre)
- Hohe Ausbildungsvergütung, fast 100 % Übernahmegarantie und attraktive Löhne
- Abwechslungsreiche und anspruchsvolle Tätigkeiten in verschiedenen Einsatzbereichen des Systems Wassertraße

Jobs mit Perspektive



- Ankerpunkt ist der Ausbildungsstandort Duisburg mit dem Berufskolleg, dem Schulschiff „Rhein“ und dem hochmodernen Simulator SANDRA II
- Umfagereiches Fortbildungsangebot verfügbar (z.B. ADN, Sachkundigenausbildungen, Lehrgänge für Risikostrecken, Simulatortraining)
- Außerdem wird am DST intensiv automatisiertes Fahren erforscht und erprobt

Potenziale auf dem Wasserstraßen



- Wasserstraße hat als einziger Landverkehrsträger noch freie Kapazitäten
- Umweltfreundlicher Transport von Gütern bei Verkehrsverlagerung, auch durch intelligentes Vernetzen (KV/Multimodalität) von Verkehrsträgern
- Andere Infrastrukturen werden entlastet
- Binnenschiffe sind prädestiniert auch für die Aufnahme von mehr Großraum- und Schwerguttransporten

Herausforderungen – Infrastruktur



- Schleuse und Wehre sind überaltert und störanfällig
- Im Bundeshaushalt muss eine auskömmliche Finanzierung der Wasserstraßen sichergestellt werden
- Die BVWP-Projekte (u.a. Abladeoptimierung Mittelrhein und Donauausbau) müssen zügig umgesetzt werden
- Straffung von Planungs- und Genehmigungsverfahren nötig
- Umsetzung der Engpassbeseitigungsprojekte helfen auch bei Niedrigwasser, Transporte besser planbar zu halten

Herausforderungen – alternative Antriebssysteme



- Emissionsärmere Technologien (z.B. Elektroantrieb, Methanol und Wasserstoffkonzepte) sind noch nicht in der Breite verfügbar und sehr teuer
- BMDV-Förderprogramm (rund 50 Mio. Euro in 2023) ist ein wichtiger Ansatz
- Aber ZKR schätzt Gesamtfinanzierungsbedarf für Umrüstung auf rund 8 Mrd. Euro
- Es sind weitergehende, attraktive und möglichst EU-weite Förderprogramme nötig
- Bund ist aufgefordert, die nötigen Infrastrukturen entlang der Wasserwege aufzubauen

Herausforderungen - Fachkräftemangel



- In der Binnenschifffahrt herrscht durch eine ungünstige Alterspyramide ein Fachkräftemangel
- Viele Schiffsführer sind 60 Jahre und älter
- Viele Unternehmen haben Probleme, ihre Schiffe zu bemannen
- Es bedarf einer neuen Kampagne zur Bewerbung der Ausbildung und zur Sicherung von Fachkräften
- Auch im automatisierten Fahren können Chancen zu einer Abmilderung des Fachkräftemangels liegen