



Bundesverband der Deutschen
Binnenschifffahrt e.V. (BDB)
Dammstraße 15-17, 47119 Duisburg
Verantwortlich:
Jens Schwanen
Tel. (02 03) 8 00 06-61
Fax (02 03) 8 00 06-65
Internet: www.Binnenschiff.de
E-Mail: presse@Binnenschiff.de

17. Oktober 2017

Studie zu Verlagerungspotenzialen im Güterverkehr

Binnenschifffahrt mit guter Wachstumsperspektive im Rheinkorridor

Im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums haben das Steinbeis-Innovationszentrum Logistik und Nachhaltigkeit und SSP Consult eine umfassende Studie zu Verlagerungspotenzialen auf die Binnenschifffahrt im Rheinkorridor veröffentlicht. Die Prognosen für den „nassen Verkehrsträger“ sind dabei durchaus erfreulich. Im Vergleich mit dem Bezugsjahr 2010 geht der Bericht nämlich davon aus, dass der Güterverkehr mit Binnenschiffen im Rheinkorridor bis zum Jahr 2030 deutlich wächst. Dort wird bezogen auf die Tonnage ein Plus von 22 % auf insgesamt knapp 211,1 Mio. t beförderter Güter, hinsichtlich der Verkehrsleistung ein Zuwachs um 23 % auf 55,71 Mrd. tkm erwartet.

„Die Prognosen verdeutlichen, welche gewichtige Rolle die Binnenschifffahrt auf dem Rhein und im westdeutschen Kanalnetz, gerade auch im Hinterlandverkehr der Westseehäfen, spielt. Dies sind klare Indikatoren dafür, dass das Binnenschiff ein zuverlässiger und wichtiger Partner der im Rheinkorridor ansässigen Unternehmen ist und auch künftig bleiben wird“, so Martin Staats (MSG), Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB).

Traditionell ist die Binnenschifffahrt im Westen Deutschlands besonders stark. Untersuchungen belegen, dass im Rheinkorridor in den vergangenen Jahren ein konstant hoher Modal Split von 16 - 18 % verzeichnet werden kann. Dieser liegt damit deutlich über dem Güteranteil, der bundesweit auf die Wasserstraßen entfällt.

Der Bericht spricht konkrete Handlungsempfehlungen aus, wie über die o.g. Prognosen hinaus bis zum Jahr 2030 weitere Verlagerungspotenziale auf das Wasser realisiert werden können. Als besonders prioritär werden hierbei u.a. angesehen:

- die Sicherung und Weiterentwicklung der Wasserstraße Rhein, bestehender Hafensareale und deren hafenaffinen Nutzungen sowie der Verkehrsanbindungen von und zu den Häfen (Maßnahmengruppe „Infra- und Suprastruktur“),
- eine Digitalisierungsoffensive für die Binnenschifffahrt mit dem Schwerpunkt auf einem verbesserten Daten- und Informationsaustausch (Maßnahmengruppe „Digitalisierung und IT-Management“), und
- eine Verlagerung von Verkehren auf die Wasserstraße, insbesondere im Zuge einer verstärkten Nutzung der Binnenschifffahrt und Vernetzung mit der Schiene (Maßnahmengruppe „Intermodale Vernetzung“).

Die konsequente Umsetzung dieser Handlungsempfehlungen ist dringend geboten, da sich die Binnenschifffahrt auch im Rheinkorridor künftig einem verstärkten Wettbewerb mit den anderen Landverkehrsträgern stellen muss. So bescheinigt die Studie der Güterbahn und dem Straßengüterverkehr bis 2030 Tonnagezuwächse von 30 % (auf 176,6 Mio. t) bzw. 33 % (auf 898,35 Mio. t).

„Die aufgezeigten Maßnahmen bestätigen uns darin, dass der BDB mit seinen Forderungen nach einer solide ausgebauten Wasserstraßeninfrastruktur, einer besseren Einbindung des Binnenschiffs in intermodale Ketten, schnellem Internet entlang der Wasserwege und besserer digitaler Vernetzung hin zu einer ‚Binnenschifffahrt 4.0‘ an den richtigen Stellen angesetzt hat“, so Martin Staats.

Besonders vordringlich sei nun, dass die im Wasserstraßenausbaugesetz verankerten Maßnahmen im Rheinkorridor wie die Fahrrinnenvertiefungen am Rhein und die Ausbaumaßnahmen im westdeutschen Kanalgebiet zügig umgesetzt werden, um die noch ungenutzten Potenziale der Wasserstraße im Rheingebiet endlich voll ausschöpfen und die gerade in diesem Bereich der Republik besonders überlastete Straßen- und Schieneninfrastruktur entlasten zu können, betont der BDB-Präsident.

Die komplette Studie zu den Verlagerungspotenzialen im Rheinkorridor kann über die BDB-Geschäftsstelle bezogen werden.

Über den BDB e.V.:

Der 1974 gegründete Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) vertritt die gemeinsamen gewerblichen Interessen der Unternehmer in der Güter- sowie der Fahrgastschifffahrt gegenüber Politik, Verwaltung und sonstigen Institutionen. Mitglieder des BDB sind deshalb Partikuliere, Reedereien und Genossenschaften. Auch Fördermitglieder unterstützen die Arbeit des BDB. Der Verband mit Sitz in Duisburg und Repräsentanz in Berlin bezieht Stellung zu verkehrspolitischen Fragen und bringt sich aktiv in die Gestaltung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ein. Seit der Fusion mit dem Arbeitgeberverband (AdB) im Jahr 2013 vertritt der BDB auch die Belange der Verbandsmitglieder in arbeits-, tarif- und sozialrechtlichen sowie personal-, sozial- und bildungspolitischen Angelegenheiten und ist Tarifvertragspartner der Gewerkschaft Verdi. Der BDB betreibt das in Duisburg vor Anker liegende Schulschiff „Rhein“ – eine europaweit einzigartige Aus-, Fort- und Weiterbildungseinrichtung für das Binnenschifffahrtsgewerbe.