



Bundesverband der Deutschen
Binnenschifffahrt e.V. (BDB)
Dammstraße 26, 47119 Duisburg
Verantwortlich:
Jens Schwanen
Tel. (02 03) 8 00 06-60
Fax (02 03) 8 00 06-65
Internet: www.Binnenschiff.de
E-Mail: presse@Binnenschiff.de

8. März 2023

Langfristprognose sieht steigenden Güterverkehr vorwiegend auf der Straße

BDB fordert eine nachhaltige Verkehrspolitik unter starker Beteiligung von Schiff und Schiene

Bis 2051 wird der Verkehr überall in Deutschland zunehmen, besonders stark im Güterbereich. Im Vergleich zu 2019, dem letzten Jahr vor der Corona-Pandemie, steigt hier die Verkehrsleistung um die Hälfte – von 679 auf 990 Milliarden Tonnenkilometer. Der LKW bleibe dabei das dominierende Verkehrsmittel (+ 54 %). Der Güterverkehr auf der Schiene lege um ein Drittel zu, während die Wasserstraße stagniere. Das ist das Ergebnis der langfristigen Verkehrsprognose, die von Intraplan im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellt wurde.

Ursächlich für diese Entwicklung ist laut Intraplan der Strukturwandel im Güterverkehr. Durch die Energiewende gebe es einen starken Rückgang bei Massen- und Energiegütern wie Kohle, Koks, Mineralölprodukten und Erzen, die bisher vor allem auf Schiene und Wasserstraße transportiert wurden. Zunehmen werde der Straßenverkehr, etwa im Bereich der Stückgüter.

Der BDB stimmt der an sich seit Langem bekannten Annahme einer sich ändernden Güterstruktur grundsätzlich zu, kritisiert aber die Schlüsse, die daraus gezogen werden:

Die nationalen und internationalen Beschlüsse, auf fossile Brennstoffe zu verzichten, werden selbstverständlich ihre Spuren im Güteraufkommen hinterlassen. Der momentane Hochlauf an Kohletransporten ist lediglich kurzfristig und hat seine Ursache im Ukraine-Krieg und der beschlossenen Energiewende. Die zunehmende Umstellung auf strom- und wasserstoffangetriebene Verkehrsmittel und das angekündigte Verbot von Ölheizungen wird zu Rückgängen bei Benzin-, Diesel- und Heizöltransporten führen. Daraus aber abzuleiten, dass sämtliche Güterverkehrszuwächse weit überwiegend bei der Straße stattfinden, halten wir für einen Fehler.

Der containerisierte Warenverkehr im Hinterland der Seehäfen wird in den kommenden Jahren weiterwachsen. Diese enormen Gütermengen können nur über Schiffe und die Güterbahn transportiert werden. Die Industriestandorte in Deutschland, wie sie etwa längs des Rheins anzutreffen sind, werden auch zukünftig auf Verkehrsträger angewiesen sein, die große Mengen an Rohstoffen zuverlässig, hocheffizient und ohne spürbare Belastungen für die Bevölkerung transportieren. Wenn man der weiteren Deindustrialisierung Deutschlands keinen Vorschub leisten will, muss dieses Thema mitgedacht werden. Güter- und Warenverkehr in Deutschland besteht nicht nur aus Paketdienstleistern, die im Auftrag von Amazon oder Zalando Päckchen ausliefern.

Es ist kein verkehrspolitisches Wunschenken, sondern die Aufgabe einer an den Nachhaltigkeitszielen orientierten Verkehrspolitik, Straße, Schiene und Wasserstraße sinnvoll miteinander zu vernetzen und Anreize für eine Verkehrsverlagerung zu setzen. Ein „Laissez-faire“-Szenario ohne Verkehrslenkung würde zu weiteren Dauerstaus und Flächenfraß führen und wäre klimapolitisch ein Desaster. Der European Green Deal mit den dort genannten Verlagerungszielen im

Güterverkehr muss die Richtschnur für das Handeln der Bundesregierung sein. Der Verkehrssektor verstößt bereits jetzt gegen die zulässigen Emissionsgrenzen des Klimaschutzgesetzes.

BDB-Präsident Martin Staats (MSG, Würzburg): „Wir erwarten daher, dass Bundesverkehrsminister Volker Wissing aus dieser Verkehrsprognose die richtigen Schlüsse zieht und mit uns so schnell wie möglich den Dialog für eine wirksame Verkehrswende aufnimmt. Der „Masterplan Binnenschifffahrt“ bietet hierfür einige sehr gute Ansätze. Zu nennen ist etwa die verstärkte Verlagerung von übergroßen und schweren Stückgütern auf das Wasser oder die Ertüchtigung der Schifffahrt für kleinere Ladungspartien.“

Bildunterschrift:

Eine nachhaltige Verkehrspolitik kann nur unter Beteiligung von Schiff und Güterbahn funktionieren. Sowohl im Hinterlandverkehr der Seehäfen als auch für die Versorgung der Industriestandorte in Deutschland ist der Einsatz des Binnenschiffes auch in der Zukunft ohne Alternative.

Über den BDB e.V.:

Der 1974 gegründete Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) setzt sich für die verkehrs- und gewerbepolitischen Interessen der Unternehmer in der Güter- und Fahrgastschifffahrt gegenüber Politik, Verwaltung und sonstigen Institutionen ein. Der Verband mit Sitz in Duisburg und Repräsentanz in Berlin vertritt seine Mitglieder außerdem in sämtlichen arbeits- und sozialrechtlichen sowie bildungspolitischen Angelegenheiten und ist Tarifvertragspartner der Gewerkschaft Verdi. Er ist Gründungsmitglied des Europäischen Schifffahrtsverbandes EBU. Mitglieder des BDB sind Reedereien, Genossenschaften und Partikuliere, nationale und internationale See- und Binnenhäfen, wissenschaftliche Einrichtungen, Verbände sowie gewerbenahe Dienstleistungsunternehmen. Mit dem Schulschiff „Rhein“ betreibt der BDB eine europaweit einzigartige Aus- und Weiterbildungseinrichtung für das Schifffahrts- und Hafengewerbe.