

Bundesverband der Deutschen  
Binnenschifffahrt e.V. (BDB)  
Dammstraße 26, 47119 Duisburg  
Verantwortlich:  
Jens Schwanen  
Tel. (02 03) 8 00 06-50  
Fax (02 03) 8 00 06-65  
Internet: [www.Binnenschiff.de](http://www.Binnenschiff.de)  
E-Mail: [presse@Binnenschiff.de](mailto:presse@Binnenschiff.de)

1. August 2023

## **Offizielle Verkehrsfreigabe des vertieften Hafens Straubing-Sand**

### **Binnenschiffe als Schlüssel für mehr umweltfreundliche Gütertransporte in Bayern**

Binnenschifftransporte sind zuverlässig, ökologisch, effizient und preiswert. Sei es für den Transport von Containern, Massengütern oder von übergroßen und schweren Stückgütern wie etwa im Windenergieanlagenbereich: Das Schiff ist universell einsetzbar; es ist „gut für alle Güter“. Ohne Staus und Fahrverbote und ohne Belästigung der Bevölkerung kann zum Beispiel ein einziges 110 Meter langes Binnenschiff problemlos die Ladungsmenge von bis zu 150 Lkw aufnehmen.

Gleich ein ganzes Bündel an guten Gründen konnte Andreas Dicke (Bavaria, Stockstadt am Main) nennen, weshalb Wirtschaft und Industrie zukünftig noch mehr Güter über den Wasserweg transportieren sollten. Anlass für die Aussprache über den Nutzen der Güterschifffahrt gab die am 31. Juli 2023 erfolgte Verkehrsfreigabe der ertüchtigten Hafeneinfahrt im Hafen Straubing-Sand (4 Mio. Tonnen Güterumschlag p.a.), an der auch Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter teilnahm. Die Vertiefung des Hafenbeckens um 65 cm hat 13 Mio. Euro gekostet und bietet nun eine größere Unabhängigkeit von Niedrigwasser, volle Abladetiefen und damit die Möglichkeit für noch mehr klimafreundlichere Transporte auf dem Wasser: Ein Schubverband kann nun 700 bis 800 Tonnen mehr Ladung transportieren – sobald die Verkehrsfreigabe im Donau-Streckenabschnitt Straubing vorliegt. Das sei noch nicht erfolgt, wie Andreas Dicke mit Bedauern feststellte.

Allerdings bleiben die Donau und ihre dortigen Häfen auch zukünftig hinter den eigentlich vorhandenen Potenzialen zurück: Anstelle einer Staustufe mit Schleuse und Stichkanal werden lediglich flussbauliche Maßnahmen vorgenommen, um an 200 Tagen im Jahr die Abladetiefe zu verbessern („sanfter Ausbau“). Die von der Binnenschifffahrt und der verladenden Wirtschaft in der Donauregion geforderte Donau-Ausbauvariante „C280“, welche an 300 Tagen im Jahr eine Abladetiefe von 2,50 Metern gewährt und damit nachweislich eine höhere Wertschöpfung dargestellt hätte, wurde verworfen.

Andreas Dicke, Mitglied des Vorstands des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) erklärt hierzu:

„Der Donauabschnitt zwischen Straubing und Vilshofen gleicht einem Flaschenhals, der den Schiffsverkehr insbesondere bei Niedrigwasser derart behindert, dass Verkehre auf die Straße verlagert werden müssen. Wirtschaft und Industrie sind auf leistungsfähige Binnenwasserstraßen angewiesen. Der frühere Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer hatte bereits im Jahr 2011 erklärt, dass wir den Ausbau dringend brauchen, um eine durchgehende Wasserstraßenverbindung mit gleichwertigen Abladetiefen zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer herzustellen. Nun schreiben wir das Jahr 2023 und freuen uns über den „sanften Ausbau“ bis hin zum Hafen Straubing. Dass nach 13 Jahren die Freude jedoch nicht allzu groß ausfällt, ist wohl allen verständlich. Mit einer bedarfsgerecht ausgebauten Wasserstraßeninfrastruktur bestünde die Möglichkeit, deutlich mehr Güter auf das umweltfreundliche Binnenschiff zu verlagern. So ist es auch von der EU mit Blick auf die

ambitionierten Klimaziele im Transportsektor beabsichtigt, denn nur die Binnenschifffahrt hat es seit 1995 geschafft, ihren Primärenergieverbrauch zu senken. Der fehlende politische Wille, wirklich etwas für eine leistungsfähigere Binnenschifffahrt zu tun, die unerlässlich für die Versorgungssicherheit des Wirtschaftsstandorts Bayern und der Bundesrepublik Deutschland ist, ist leider im gesamten deutschen Wasserstraßennetz erkennbar.“

Bildunterschrift:

Übergroße und schwere Güter sind prädestiniert für den Transport per Binnenschiff. Das gilt auch für den 30 Meter langen Brauereibehälter (Durchmesser: 8,80 Meter), der per Binnenschiff über die Donau nach Straubing transportiert wurde.

**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 gewerbenahne Dienstleistungsunternehmen. Mit dem Schulschiff „Rhein“ betreibt der BDB eine europaweit einzigartige Aus- und Weiterbildungseinrichtung für das Schifffahrts- und Hafengewerbe.*