

Bundesverband der Deutschen
Binnenschifffahrt e.V. (BDB)
Dammstraße 26, 47119 Duisburg
Ansprechpartner:
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

7. Februar 2025

Fachkonferenz des Bundesverkehrsministeriums zur Entwicklung der Wasserstraßen und der Schifffahrt

Auch ohne Kohle, Erz und Mineralöl: Gute Perspektiven für die Binnenschifffahrt!

Die im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellte Verkehrsprognose 2040 soll eine Einschätzung zur Entwicklung des Güter- und Personenverkehrs in den kommenden 15 Jahren geben. Für die Güterbinnenschifffahrt sehen die Prognostiker Veränderungen im Ladungsgut voraus. Massengüter wie Kohle, Erz oder Mineralölprodukte, die über viele Jahre das „Brot-und-Butter“-Geschäft der Schifffahrt waren, werden wegen der Abkehr von fossilen Brennstoffen tendenziell abnehmen. Das führt aber nicht zur Bedeutungslosigkeit dieses Verkehrsträgers, im Gegenteil.

In der Fachkonferenz, die am Donnerstag auf Einladung des Bundesverkehrsministeriums in Bonn stattfand, wurde deutlich: Die Güterschifffahrt wird sich auch zukünftig in angestammten Geschäftsfeldern gut entwickeln, etwa in den Bereichen Agrarrohstoffe, chemische Erzeugnisse, Steine und Erden, Metalle und Metallerzeugnisse, Sekundärstoffe und Abfälle sowie Nahrungs- und Genussmittel. Deutliche Zuwächse – nämlich über 52 Prozent – sind in den kommenden 15 Jahren beim Transport von Containern zu erwarten, die in großer Stückzahl über die Seehäfen Rotterdam und Antwerpen nach Deutschland kommen. Wenn man bedenkt, dass ein einziges voll beladenes Binnenschiff dabei weit über 100 Lkw ersetzt, wird die Verkehrs- und Klimarelevanz dieses Verkehrsträgers überdeutlich.

Hierauf wiesen die Abteilungsleiterin im Bundesverkehrsministerium, Dr. Wibke Mellwig, Unterabteilungsleiterin Hilde Kammerer und ihre Kolleginnen aus den Fachreferaten in ihren Bewertungen hin, nachdem in mehreren Vorträgen die Verkehrsprognose 2040, die Ergebnisse der Bedarfsplanüberprüfung zum zukünftigen Ausbau der Wasserstraßen und die Infrastrukturplanung an den Flüssen und Kanälen thematisiert worden waren.

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) freute sich gemeinsam mit den anderen knapp 200 Konferenzteilnehmern über diese schifffahrtsfreundliche Haltung des Ministeriums, die sich auch in der weiteren Flussausbaupolitik widerspiegelt:

Der Bedarfsplan für die 35 per Gesetz festgelegten Ausbaumaßnahmen im Wasserstraßennetz (u.a. an Rhein, Main, Mosel, Neckar) werden in ihrer Gesamtheit nicht infrage gestellt. „In den Prognosen vorgenommene Verkehrsmengenvergleiche lassen noch keine Rückschlüsse auf die Wirtschaftlichkeit einzelner Ausbauprojekte zu“, so die Aussage des Verkehrsministeriums, der zahlreiche Besucher der Konferenz noch aus einem weiteren Grund zustimmten: Die starre Betrachtung des Ladungsgewichts lässt Faktoren wie etwa den Wert der transportierten Güter oder deren Volumen vollständig außer Betracht („Das Ladungsgut ist vielleicht nicht tonnenschwer, aber groß, wertvoll oder für die Produktion in der Industrie besonders wichtig“). Hier muss zukünftig eine Neubetrachtung und Neubewertung des Güterverkehrs erfolgen.

Das Bundesverkehrsministerium arbeitet aktiv an einer stärkeren Nutzung der Wasserstraße. So wird etwa die Verlagerung von besonders schweren und übergroßen Gütern (GST) auf das Binnenschiff gefördert. Rotorflügel von Windenergieanlagen zählen ebenso hierzu wie etwa Leistungstransformatoren in der Elektroindustrie. In einer Studie lässt das Ministerium aktuell die zukünftigen neuen Märkte für die Binnenschifffahrt untersuchen – quasi als Antwort auf die energiewendebedingt entfallenden Kohletransporte. Die Studie wird im Herbst 2025 vorliegen, doch bereits jetzt werden neben den Containern und den großen und schweren Stückgütern die Transporte von Wasserstoff, Kohlendioxid, Biomasse oder Stahlschrott als Wachstums- und Zukunftsmärkte der Güterbinnenschifffahrt genannt. Potenziale werden auch in kleineren Partiegrößen gesehen, nachdem besonders lange und breite Rhein-Schiffe die Entwicklung der vergangenen Jahre dominierten.

Bildunterschrift:

Gut für viele Güter: Wachstumsfelder in der Binnenschifffahrt sind Agrarrohstoffe, chemische Erzeugnisse, Steine und Erden, Metalle und Metallerzeugnisse, Sekundärstoffe und Abfälle sowie Nahrungs- und Genussmittel. Containertransporte auf dem Wasser werden bis zum Jahr 2040 weiter zunehmen.

Veröffentlichung des Fotos gestattet unter Angabe des Copyrights:
Bundesanstalt für Wasserbau (BAW)

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.