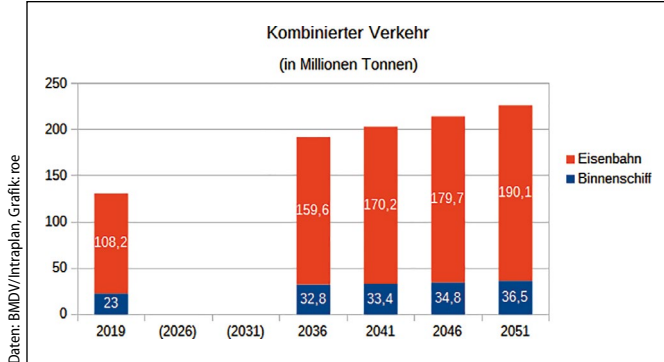
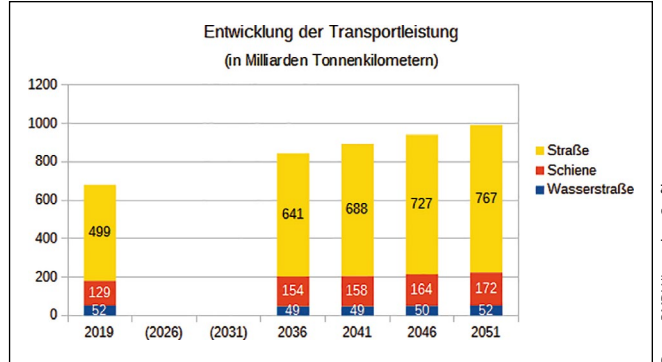




Der Kombinierte Verkehr wird bis 2051 rasant wachsen.



Die Straße eilt den beiden anderen Verkehrsträgern davon.

Binnenschiff verliert Anteile

Das Güteraufkommen in der Binnenschifffahrt wird bis 2051 gegenüber 2019 um zehn Prozent sinken. Nur eine steigende Transportentfernung verhindert, dass auch die Transportleistung (Tonnenkilometer) zurückgeht, sondern es bei einer Stagnation bleibt.

Zu diesem Ergebnis kommt das Beratungsunternehmen Intraplan in der neuartigen „Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose“ im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums (BMDV), die Bundesverkehrsminister Volker Wissing Anfang März in Berlin vorgestellt hat. Bei einer insgesamt um 46 Prozent steigenden Transportleistung im Güterverkehr ergibt sich für das Binnenschiff im Jahr 2051 nur noch ein Modal-Split-Anteil von 5,2 Prozent. Damit wird das politische Ziel des Masterplans Binnenschifffahrt infrage gestellt, den Anteil am gesamten Güterverkehr bis 2030 auf zwölf Prozent zu steigern.

Größter Gewinner ist der Lkw, dem ein Wachstum der Transportleistung um 54 Prozent und ein Modal-Split-Anteil von 77,5 Prozent (plus 4,1 Prozentpunkte) vorhergesagt wird. Hingegen wächst der Schienengüterverkehr nur um 33 Prozent und fällt dementsprechend von derzeit rund 19 Prozent Modal-Split-Anteil auf 17,3 Prozent zurück.

Haupttreiber für die Verschiebung auf den Lkw ist der Güterstruktureffekt: Es werden mehr kleinteilige Ladungen mit geringem spezifischen Gewicht transportiert – zum Beispiel im Onlinehandel –, während schwere Massengüter wie Kohle, Koks, Mineralölprodukte und Erze abnehmen oder ganz wegfallen.

Große Zugewinne für das Binnenschiff sieht Intraplan im Kombinierten Verkehr (KV): Das Aufkommen (Tonnage) soll von 23 Millionen Tonnen 2019 um 59 Prozent auf 36 Millionen Tonnen 2051 steigen.

Wenig überraschend sah sich Wissing von der Prognose in seinem Wunsch bestätigt, den Ausbau der Straßeninfrastruktur

massiv voranzutreiben. „Um einen Verkehrsinfarkt zu verhindern, brauchen wir jetzt dringend das Deutschlandtempo für den Ausbau aller Verkehrsträger – auch der Straße“, sagte er. „Ich kämpfe dafür, dass die Menschen in unserem Land frei bestimmen ihren Mobilitätsbedürfnissen nachkommen können und unsere Wirtschaft wächst – auch dank einer guten Verkehrsinfrastruktur.“ Er betonte, seine Verkehrspolitik an den tatsächlichen Begebenheiten auszurichten „und nicht an politischem Wunschdenken“.

Annahmen zu Lkw-Fahrerverfügbarkeit fragwürdig

Fragen wirft allerdings auf, ob das Wachstum des Straßengüterverkehrs angesichts des Fahrermangel tatsächlich realisiert werden kann. Nach SUT-Berechnungen auf Basis von Zahlen des Bundesverbandes Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) werden ungefähr 400.000 Fahrer zusätzlich zu den jetzigen knapp 800.000 in Deutschland tätigen benötigt. Studienautor Tobias Kluth von Intraplan sagte auf Nachfrage, der Lkw-Fahrermangel sei nicht als limitierender Faktor hinterlegt worden, sondern man gehe davon aus, dass er sich zum Beispiel durch höhere Löhne beheben lasse. Hingegen werde das Wachstum des Schienengüterverkehrs trotz der Netz-Ausbaupläne durch Kapazitätsgrenzen limitiert.

Wie aus der jetzt vorgelegten Präsentation von BMDV und Intraplan hervorgeht, wird zum Ende des ersten Quartals auch noch ein Szenario namens „Alternativer Weg“ berechnet. Wann es vorgestellt wird, blieb zunächst offen. Der vollständige Abschlussbericht wird laut Ministerium erst Ende 2023 vorgelegt.

Die Studie soll künftig jedes Jahr aktualisiert werden, um auch kurzfristig auf Veränderungen der Annahmen und Ausgangsdaten reagieren zu können. Die neue Prognose darf nicht mit der Verkehrsprognose 2040 verwechselt werden, die derzeit für den nächsten Bundesverkehrswegeplan/Bundesmobilitätsplan erstellt wird. Die Annahmen sind aber in einem gemeinsamen Prozess erarbeitet worden.

Matthias Roeser

„Ich kämpfe dafür, dass die Menschen in unserem Land frei bestimmen ihren Mobilitätsbedürfnissen nachkommen können und die Wirtschaft wächst“

Echo auf Prognose gespalten

Die Wasserstraßen- und Schienenverbände sehen die neue Verkehrsprognose äußerst kritisch und werfen dem BMDV mangelnden Ehrgeiz bei der Umsetzung der Klimaziele vor. Die straßengüterverkehrsnahen Verbände hingegen fordern, den Erhalt und Ausbau des Straßennetzes zu forcieren.



BDB

Jens Schwanen, Geschäftsführer des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB).

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) stimmt zwar der Annahme einer sich ändernden Güterstruktur in der gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose des Bundesverkehrsministeriums (BMDV) grundsätzlich zu. Daraus aber abzuleiten, dass sämtliche Güterverkehrszuwächse weit überwiegend bei der Straße stattfinden, sei ein Fehler, sagte BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen gegenüber SUT.

Er wies zum einen darauf hin, dass der containerisierte Warenverkehr im Hinterland der Seehäfen in den kommenden Jahren weiterwachsen wird. Zum anderen würden die Industriestandorte in Deutschland, wie sie etwa längs des Rheins anzutreffen sind, 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 Vor Schub leisten will, muss dieses Thema mitgedacht werden.“

Es sei 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.

Steffen Bauer, CEO der HGK Shipping (nicht Mitglied im BDB), sprach von einer „konsequenten Missachtung der Binnenschifffahrt“. Bundesverkehrsminister Volker Wissing unterschätze einmal mehr die Bedeutung des Zusammenspiels aller Verkehrsträger und deren Beitrag zur Dekarbonisierung des Gütertrans-

ports in Deutschland und hier insbesondere die Schlüsselrolle der Binnenschifffahrt. „Bereits heute bestehende Potenziale zur Verkehrsverlagerung bleiben bisher ungenutzt“, sagte er und führte Großraum- und Schwertransporte an. Auch für containerisierte Transporte eigne sich der kombinierte Transport Binnenschiff-Schiene-Lkw bestens. Selbst wenn ausreichend neue Straßeninfrastruktur gebaut würde, stelle sich die Frage, woher das Fahrpersonal im Straßengüterverkehr kommen soll. Schon heute fehlten allein in Deutschland 80.000 Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer.

Der Verband „Die Güterbahnen“ (NEE) hält die Studie für „in jeder Hinsicht unbrauchbar“. Wertmindernd wirke sich aus, dass die Effekte auf die Klimaziele nicht ermittelt oder ausgewiesen wurden, die durch die unterstellte Steigerung des Straßengüterverkehrs und des negierten 25 Prozent-Verlagerungsziels auf die Schiene entstehen. Ähnlich äußerte sich die Allianz pro Schiene. Sie warf Wissing vor, ein „fatalistischer Minister ohne verkehrspolitischen Gestaltungsanspruch“ zu sein. „Wer sich als Minister hinter Prognosen versteckt, um den überfälligen Wandel in der Verkehrspolitik auszusitzen, hat ein problematisches Berufsverständnis“, sagte der ApS-Vorsitzende Martin Burkert.

Positiv reagierte der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL). Die BMDV-Prognose bestätige die Grundaussage früherer Studienergebnisse. „Diese Verkehrsprognose von Bundesminister Wissing muss die Bremser in der Bundesregierung endlich wachrütteln“, sagte BGL-Vorstandssprecher Dirk Engelhardt. „Wir haben in Deutschland marode Brücken, einen akuten Fahrermangel und der Netzausbau für Ladeinfrastruktur liegt in weiter Ferne. Die Lösungen dieser Probleme liegen auf dem Tisch. Ihre Umsetzung muss jetzt mit Hochdruck angegangen werden.“

Matthias Roeser



bank-fuer-schifffahrt.de

Ihr starker Partner.

Morgen kann kommen.

Wir machen den Weg frei.

Bank für Schifffahrt (Bfs)