



Der Klimawandel ist deutlich spürbar. Nur Zusammenarbeit kann der Schlüssel für mehr Nachhaltigkeit in der Zukunft sein.

Transformation fordern

Die durch den BMDV in Auftrag gegebene „Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose“ traf bei vielen Akteuren aus dem Mobilitätssektor auf gemischte Gefühle: Verblüffung, Unverständnis, Fassungslosigkeit. Auf eines traf sie jedoch nicht, nämlich auf Sprachlosigkeit. Die Welle an Reaktionen, die diese, gelinde ausgedrückt, „beunruhigende Message“ lostrat, zeigte erneut, dass Klimaziele, Wettbewerbsfähigkeit und Resilienz nur dann gewährleistet werden können, wenn alle an einem Strang ziehen.

Während das Güteraufkommen in der Binnenschifffahrt bis 2051 gegenüber dem Jahr 2019 voraussichtlich um zehn Prozent sinkt, wächst die gesamte Transportleistung im Güterverkehr um 46 Prozent. Tritt man in der einen Branche auf der Stelle, wie auf den Wasserstraßen und auf der Schiene, kann sich der Lkw als Allzeit-Gewinner scheinbar nicht nur dem branchenübergreifenden Mitarbeitermangel entziehen, sondern er soll auch, wie es scheint, dem Klimawandel im Alleingang entgegenwirken.

Besonders mit Blick auf das vergangene Jahr, in dem (laut vorläufigen Schätzungen des Umweltbundesamtes) mit insgesamt 148 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten rund neun Millionen Tonnen mehr verursacht wurden, als es die Jahresemissionsmenge zulässt, sorgt die Prognose für Entrüstung. Reduktion ist das Ziel, Anstieg die Realität. Während Zusammenarbeit gefordert wird, ist Abgrenzung das Resultat.

„Für die Menschen zu kämpfen“, während man sich für den Push der einen Branche und die Stagnation einer anderen ausspricht, ist eine starke Aussage, deren Auswirkungen fatal sein können. Bedeutet der Güterstruktureffekt, dass der maritime Sektor nicht imstande ist, mit der Zeit zu gehen und sich an das sich verändernde Umfeld anzupassen? Ziemlich sicher nicht.

Die Binnenschifffahrt wird ihren Beitrag nur dann leisten und erhöhen, wenn nicht krampfhaft an veralteten Mustern festgehalten



Christina Wagner

ten wird. Stattdessen hat die rechtzeitig Einbindung in ein Intermodales Verkehrskonzept absolute Dringlichkeit. Natürlich gehört dazu auch die technische Umstellung für den Transport neuer Energieträger.

Fataler als das ausgelöste Unverständnis ist daher der Umstand, dass diese beunruhigende Botschaft auch jene Vertreter der maritimen Branche ausbremst, die den Klimawandel ernst nehmen. Denn während neue Antriebstechnologien entwickelt, Infrastrukturprojekte auf Hochtouren umgesetzt und neue Kraftstoffe für den breiten Gebrauch erforscht und getestet werden, bleibt davon letztendlich ein Modal-Split-Anteil von 5,2 Prozent im Jahr 2051. Vertanes Potenzial könnte man das nennen, was Bundesverkehrsminister Volker Wissing als „politisches Wunschdenken“ bezeichnet.

Der hier vermittelte Appell richtet sich nicht nur an die Unternehmen und Institutionen, weiterhin lautstark ihre Meinung kundzutun, sondern er richtet sich auch weiterhin an die Politik. Zusammenarbeit und Transformation sind vereinbar – und notwendig. Das Zusammenspiel aller Verkehrsträger steht dafür, dass die Verkehrsverlagerung Zukunft hat und der Gütertransport, wenn auch nur schrittweise, dekarbonisiert werden kann.

Der neue Koordinator für Maritime Wirtschaft und Tourismus, Dieter Janeczek, setzt auf Dialog im Spannungsfeld Ökologie und Ökonomie, denn der Umbruch in der maritimen Wirtschaft ist nicht mehr wegzudiskutieren. Dem von ihm ausgesprochenen Gedanken schließe ich mich an: Wirtschaftliche Chancen müssen jetzt ergriffen werden, damit es weiter vorwärtsgeht.

Mit den besten Wünschen,
Ihre

Sarah Kuhn