Duisport

Logistikdrehscheiben wie der Duisport sollen entscheidend zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschland beitragen.

Schulterschluss

Branchenvertreter und Industrie kritisierten im Rahmen einer Veranstaltung den Bundesbedarfsplan für Binnenschifffahrt als „unrealistisch". Sie fordern eine ganzheitliche Verkehrsprognose und einen Modal Split, der Kapazitäten und Engpässe realistisch einbezieht.

Zeitlich fast parallel und nur 100 Kilometer entfernt zur Vorstellung der „Verkehrsprognose 2040" durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) trafen sich am 6. Februar 2025 zahlreiche Vertreter aus Schifffahrt, Logistik und Industrie in der Haniel-Akademie in Duisburg, um unter dem Titel „Wirtschaftsfaktor Wasserstraße: Treiber für wirtschaftliche Stärke und Standortattraktivität" über das Potenzial des Verkehrsträgers Wasserstraße zu diskutieren. Einig waren sich die Teilnehmer darin, dass die Bedarfsplanung des BMDV zentrale Herausforderungen und Potenziale des Systems Wasserstraße nicht ausreichend berücksichtigt.

Konkret kritisierten die Experten, dass die Bedarfsplanung des Bundesverkehrsministeriums zu sehr in alten Mustern und Betrachtungen zum derzeitigen Gütermix verharrt. So setzt die vom Bund veröffentlichte Planung aus Sicht der Referenten auf einen Modal Split, der den Straßen- und Schienenverkehr bis 2040 deutlich bevorzugt und dabei Kapazitäten und Engpässe nicht realistisch einbezieht. „Eine vorausschauende Bedarfsplanung muss die Lage ganzheitlich betrachten, um dem System Wasserstraße sowie dem Binnenschiff als nachhaltigem Verkehrsträger der Zukunft gerecht zu werden", forderte Steffen Bauer, CEO von HGK Shipping.

Teil einer erfolgreichen Energiewende

Ein weiteres Thema war die Energiewende, die ohne Binnenschifffahrt nicht denkbar sei. „Wasserstoff wird in den nächsten Jahren zu einem maßgeblichen Teil in Form von Ammoniak transportiert werden. Unabhängig von möglichen Pipeline-Projekten ist hierfür das Binnenschiff das Transportmittel der Wahl", ist Duisport-CEO Markus Bangen überzeugt. Im Vergleich zur BMDV-Prognose sei die Realität mit Blick auf die künftige Transformation der Wirtschaft und dem daraus erwachsenden Bedarf an erneuerbaren Energien bereits viel weiter vorangeschritten. Der Hochlauf einer wasserstoffbasierten Wirtschaft sowie der parallele Abtransport von Kohlenstoffdioxidrückständen aus Fabriken in Offshore-Felder und die dafür entwickelten Schiffsdesigns stehen dabei beispielhaft für die neuen Geschäftsmodelle der traditionsreichen, aber stets flexibel auf die Kundenbedürfnisse reagierenden Branche.

Neben dem Fokus auf einen realistischen Modal Split und die Energiewende forderten die Teilnehmer eine präzisere und holistische Analyse der Situation an sämtlichen See- und Binnenhäfen der Nord- und Ostsee- sowie der Rheinschiene, um Investitionen in die Infrastruktur zielgerichtet zu steuern.

Zur Veranstaltung eingeladen hatte Schmid Mobility Solutions in Kooperation mit der Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort. Neben den namhaften Rednern von Thyssen-Krupp Steel Europe, BASF, Air Liquide, Currenta, Rhenus, Evonik Industries, Duisport und HGK Shipping gehörten zahlreiche Vertreter aus Industrie, Häfen, Reedereien und Logistikern zu den Gästen. Die Veranstaltung versteht sich als Auftakt einer Reihe von Gesprächen, die den Fokus verstärkt auf die Bedeutung der Binnenschifffahrt und die Systemrelevanz der Wasserstraßen für Industrie und Handel im Hafenhinterland, insbesondere am Rhein, sowie für die Energiewende lenken will.

Annika Beyer