



Laut Verkehrsprognose 2040 für Bundeswasserstraßen des BMDV verliert der Verkehrsträger Binnenschiff Anteile im Modal Split.

Selbsterfüllende...

...Prophezeiung oder faktenbasierter Blick in die Zukunft? Anfang Februar stellte das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) die Ergebnisse der Verkehrsprognose 2040 für Bundeswasserstraßen als Ausblick für die Entwicklung der Verkehrsträger und Gütermengen vor.

Diese basiert auf einer Reihe an Faktoren, darunter auf dem bestehenden und prognostizierten Verkehrsinfrastrukturangebot, der Entwicklung technologischer Möglichkeiten (Stichwort Automatisierung in der Binnenschifffahrt) sowie wirtschaftlichen Transformationsprozessen, beispielsweise in der Energiewirtschaft oder im Klimaschutz. Für

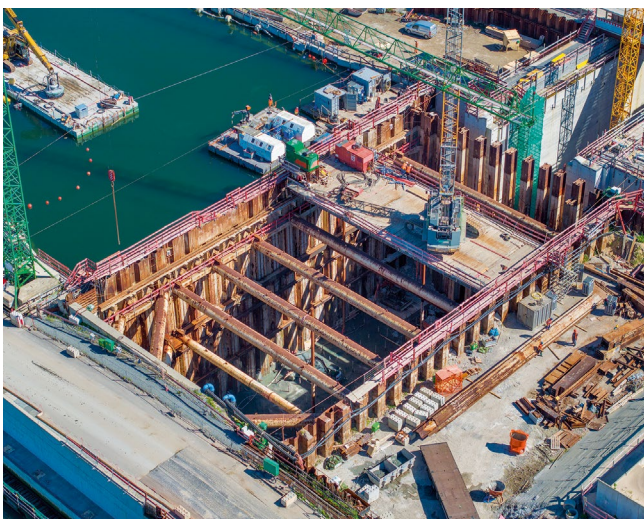
den Verkehrsmengenvergleich dient das Jahr 2019, da es laut BMDV als das letzte stabile Jahr vor Corona und dem zugenommenen Energieungleichgewicht aufgrund des Angriffskriegs Russlands auf die Ukraine gilt.

Die knapp fünfstündige Veranstaltung in Bonn löste im teilnehmenden Publikum gemischte Gefühle aus. Denn obwohl das Güteraufkommen auf der Straße und Schiene über die nächsten Jahre massiv zunehmen soll, nimmt das Wachstum auf den Bundeswasserstraßen laut Prognosen signifikant ab. Der Kombinierte Verkehr (KV) wächst laut Prognose währenddessen überproportional um knapp 80 Prozent bis 2040.

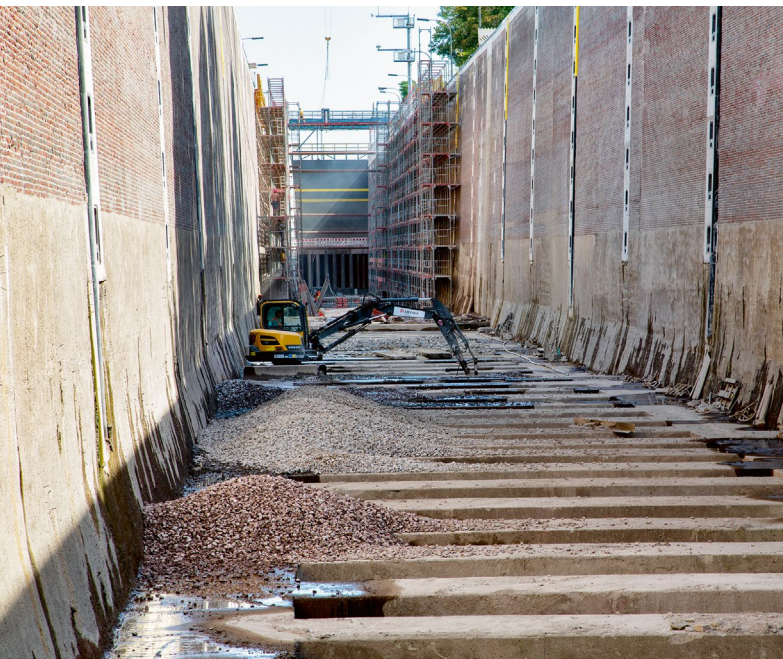
Die verschiedenen Gütergruppen entwickeln sich laut Verkehrsprognose dramatisch unterschiedlich. Als Grund für den starken Einbruch in der Binnenschifffahrt wird der Wegfall im Bereich trockenes sowie flüssiges und gasförmiges Massengut aufgrund der angestrebten Energiewende angegeben. Dazu zählen vor allem Güter wie Koks, Steinkohle, Braunkohle, Mineralölzeugnisse und Erze. Auch die Gütertransportleistung geht im Bereich Binnenschifffahrt zurück. Im Modal Split soll der Anteil Wasserstraße von 4,7 Prozent im Jahr 2019 auf 3,4 Prozent im Jahr 2040 sinken.

Richtige Voraussetzungen schaffen

Kritik wurde aus dem Publikum an mehreren Stellen eingebracht. So beispielsweise aufgrund des immer größer werdenden Investitionsstaus im Bereich Wasserbau- und Infrastruktur. Gerade der Ausfall der Schleuse Müden machte deutlich,



Die gigantische Baugrube für die stattgefundenen Arbeiten an der 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel.



Bundesanstalt für Wasserbau

Blick auf die Instandsetzung der Kammerwände der Schiffschleusenanlage Ruhrschleuse Duisburg.

wie wichtig die Binnenschifffahrt – und damit auch eine intakte Infrastruktur – für verlässliche Lieferketten sei, hob Wiebke Mellwig, Abteilungsleiterin Wasserstraßen und Schifffahrt beim BMDV, gleich zu Beginn der im Februar gehaltenen Fachkonferenz hervor. Denn trotz der zu bietenden verfügbaren Kapazitäten in der Binnenschifffahrt wird das Potenzial des Verkehrsträgers dadurch ausgebremst.

Eine Frage, die sich seit März 2025 stellt, ist, ob das neue schuldenfinanzierte Finanzpaket für Verteidigung und Infrastruktur, dem der Bundesrat mit einer Zweidrittelmehrheit zustimmte, nun auch frischen Wind in die Schifffahrtsbranche bringen könnte. Deutlich wurde im Zusammenhang mit der Grundgesetzänderung, dass mit einem gewissen Umfang an zusätzlich bereitgestellten Mitteln für dringende Projekte durchaus gerechnet werden könne. Zeitgleich bemängeln die verschiedenen Verbände jedoch auch, dass die Bundeswasserstraßen und die benötigten Instandhaltungsmaßnahmen im Modernisierungspaket bislang nur ein unzureichendes Maß an Aufmerksamkeit erhalten.

GST per Binnenschiff

Seitens des Publikums wurde zudem erneut die in der Binnenschifffahrt als überholt bezeichnete Leistungsbemessung in Tonnen zur Sprache gebracht, die trotz jahrelang lauter werdender Einwände auch weiterhin als Grundlage der Prognoseergebnisse gilt. Besonders deutlich hinterfragte Daniel Hosseus, Hauptgeschäftsführer des Zentralverbandes der Deutschen Seehafenbetriebe (ZDS), ob der starke Fokus auf das Ladungsgewicht auf lange Sicht die tatsächliche Leistung der Häfen und des Verkehrsträgers Binnenschiff für die einzelnen Regionen Deutschlands abbilde. Als Argument wurden unter anderem die zunehmend an Bedeutung gewinnenden Groß- und Schwertransporte (GST) im Bereich Windenergie angeführt, die

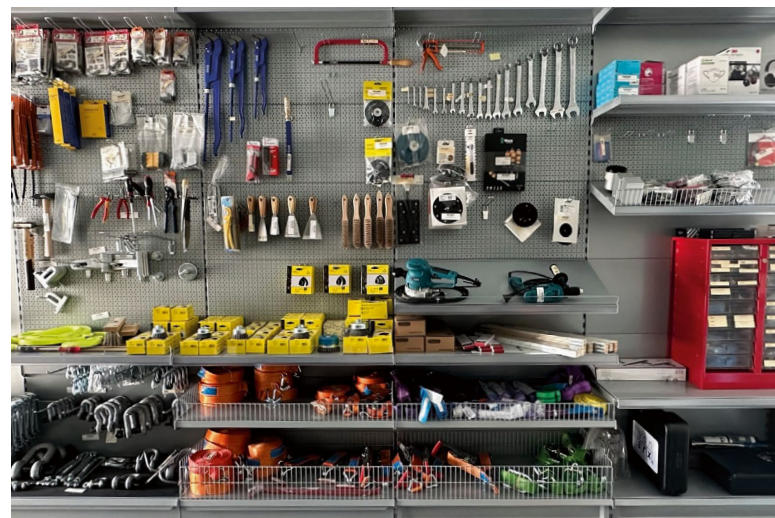
einen hohen Wertschöpfungsfaktor für die Energiewende in Deutschland und Europa bedeuten. Die transportierten Teile von Windenergieanlagen auf den Wasserstraßen gehen zwar mit einem überdurchschnittlich großen Volumen einher, schneiden währenddessen jedoch vergleichsweise schlecht in Tonnen ab, was sich wiederum negativ auf die Gütertransportleistung auswirkt und in der Verkehrsprognose gespiegelt wird. Für das Image der vom BMDV geförderten Verlagerung von GST auf das Binnenschiff ist ein Festhalten an einer solch „starrten Betrachtung“, wie der BDB es nannte, eher unvorteilhaft für ein gewünschtes Umdenken hinsichtlich der Wahl des Verkehrsträgers. Fazit ist, dass mit der Energiewende zwar bestehende Gütergruppen – darunter besonders fossile Brennstoffe – als Transportgut auf den Wasserstraßen langfristig wegfallen. Es erschließen sich jedoch auch neue und essenzielle Märkte im Zuge dieser Transformation. Das Binnenschiff muss sich trotzdem auch weiterhin seine Akzeptanz als „würdiger“ Verkehrsträger erkämpfen. Dieses Standing der Branche wird in der Verkehrsprognose 2040 für Bundeswasserstraßen besonders deutlich. Die Frage, die sich vor diesem Hintergrund stellt, ist: Auf welche finanzielle Unterstützung – sei es im Bereich Infrastruktur, bei der Nachwuchsgewinnung oder für die Modernisierung von Binnenschiffen – kann eine Branche hoffen, in der es zunehmend darum geht, die eigene Daseinsberechtigung zu rechtfertigen?

Sarah Kuhn

Anzeige

Wir haben nicht nur alle Tassen im Schrank.

Eure Service- und Bunkerstation bei Mainkilometer 247.



GUT. GÜTER. MSG.

www.msgeg.de

