



Die Studie kommt zu dem Schluss, dass die Güterbinnenschifffahrt auch in Zukunft eine tragende Rolle für die wirtschaftliche Transformation Deutschlands spielen wird.



Annika Beyer

Neue Märkte, neue Chancen

Welche Rolle kann die Güterbinnenschifffahrt im Jahr 2040 spielen? Eine neue BMV-Studie sieht Potenziale in Zukunftsmärkten wie Kreislaufwirtschaft, Wasserstoff und Biomasse. Für diese Märkte rechnen die Autoren mit einem zusätzlichen Güteraufkommen von rund 12,5 Millionen Tonnen.

Seit Monaten hatte die Branche auf die Veröffentlichung der Studie zur Zukunft der Binnenschifffahrt durch das Bundesministerium für Verkehr (BMV) gewartet. Laut Titelseite war der Schlussbericht bereits im April 2026 fertig. Warum die Untersuchung dann drei Monate unter Verschluss blieb, ist Spekulation. Dass sie ausgerechnet an dem Tag veröffentlicht wurde, an dem bekannt wurde, dass Verkehrsminister Patrick Schnieder sein Amt aufgeben muss, mag Zufall sein – oder nicht. Auch das ist Spekulation. Unabhängig vom Zeitpunkt der Veröffentlichung liefert der „Schlussbericht – Ermittlung neuer Märkte für die deutsche Güterbinnenschifffahrt bis zum Jahr 2040 unter besonderer Berücksichtigung aktueller wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Entwicklungen“ interessante Erkenntnisse über die Perspektiven der Branche. Erarbeitet wurde die Studie im Auftrag des BMV von Prognos mit dem Steinbeis-Innovationszentrum Logistik und Nachhaltigkeit sowie der SSP Consult Beratende Ingenieure.

In der Stellungnahme des BMV heißt es: „Besonders große Potenziale für die Binnenschifffahrt liegen in Zukunftsmärkten wie der Kreislaufwirtschaft, der Wasserstoffwirtschaft einschließlich Wasserstoffderivaten, der Onshore-Windenergie, Biomasse, dem Fahrzeug- und Batterierecycling sowie beim Transport von Kohlendioxid im Rahmen von Carbon-Capture-Technologien. Für diese Märkte wird bis 2040 ein zusätzliches Güteraufkommen von rund 12,5 Millionen Tonnen erwartet.“ Zudem unterstreicht die Studie die Bedeutung leistungsfähiger Häfen: Flächen für Lagerung und Umschlag müssen gesichert und weiterentwickelt werden. Darüber hinaus empfiehlt sie eine stärkere Vernetzung der Akteure sowie die Vereinfachung und Harmonisierung regulatorischer Vorgaben.

Kreislaufwirtschaft

Die Studie sieht in der Kreislaufwirtschaft einen bedeutenden Wachstumsbereich: Dabei ist das Binnenschiff besonders für



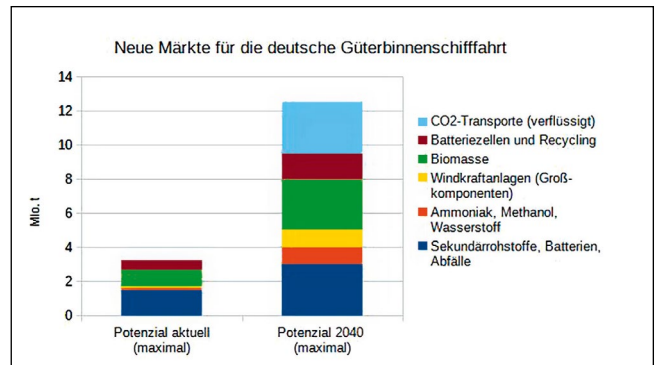
schwere oder voluminöse Recyclingmaterialien wie Altmetalle/Schrott, Altholz, Altpapier/Karton, Bauschutt und industrielle Abfälle geeignet. Damit das Binnenschiff als Option sinnvoll einbezogen werden kann, müssen allerdings die Stoffströme gebündelt werden, damit regelmäßig ausreichende Mengen für den Transport auf der Wasserstraße anfallen. Zudem empfehlen die Studienautoren, „gesetzliche Regelungen in Deutschland zu vereinheitlichen und gegebenenfalls Vereinfachungen des regulatorischen Rahmens zu prüfen“.

Wasserstoff und -derivate

Auch beim Thema Wasserstoff sieht die Studie Chancen für die Binnenschifffahrt. Da das Wasserstoffkernnetz voraussichtlich bis 2030 noch nicht vollständig zur Verfügung stehen wird, könnte das Binnenschiff vor allem in der Hochlaufphase eine wichtige ergänzende Transportfunktion übernehmen. Potenzial besteht insbesondere beim Transport von Wasserstoffderivaten wie Ammoniak und Methanol sowie in Regionen mit Lücken im Pipeline-Netz, etwa entlang des Rhein-Main-Donau-Kanals oder am nördlichen Oberrhein. Zusätzliche Möglichkeiten könnten sich durch Investitionen in die Containerlogistik ergeben, um intermodale Backup-Lösungen bei Störungen im Pipeline-Netz zu schaffen. Darüber hinaus sieht die Studie Chancen beim Transport von Großkomponenten für Onshore-Windenergieanlagen, wenn Engpässe und Genehmigungsanforderungen im Straßentransport eine stärkere Verlagerung auf Kombinierte Verkehre unter Einbindung der Wasserstraße begünstigen.

Biomasse

In der Studie wird darüber hinaus Biomasse als weiterer zukünftiger Binnenschiffsmarkt identifiziert. Biomasse ist bereits heute ein relevantes Transportgut für die Binnenschifffahrt, etwa in Form von (Alt-)Holz oder landwirtschaftlichen Produkten wie Mais. Mit der wachsenden stofflichen und energetischen Nutzung von Biomasse dürfte auch das Transport-



Daten auf Basis der Studie „Ermittlung neuer Märkte für die deutsche Güterbinnenschifffahrt bis zum Jahr 2040“.

potenzial für das Binnenschiff weiter steigen. Das gilt insbesondere auf längeren Distanzen und für überregionale Verkehre sowie Exportverkehre.

CO₂-Transporte

Für den Transport von CO₂ räumt die Studie der Binnenschifffahrt insgesamt nur begrenztes Potenzial ein. Ein Grund ist, dass lediglich fünf Zementwerke direkt an eine Binnenwasserstraße angebunden sind und drei Kalkwerke in Binnenwasserstraßen-Nähe liegen. Hinzu kommt, dass bei möglichen Störungen der Lieferketten Zwischenspeicher für das CO₂ erforderlich wären. Allerdings gilt dies ebenso für den Bahntransport. Größere Chancen sieht die Studie deshalb vor allem bei CO₂-Mengen aus der Chemieindustrie mit direktem Wasserstraßenanschluss sowie bei einzelnen Zement- und Kalkwerken, die direkt an oder nahe einer Binnenwasserstraße liegen.

Insgesamt beziffert die Studie das aggregierte Gesamtverlagerungspotenzial für die Binnenschifffahrt bis 2040 auf rund 15 bis 34 Millionen Tonnen pro Jahr. Dabei leisten neue Märkte zwar einen wichtigen Beitrag, im mittleren Szenario entspre-

Anzeige

FS Schiffstechnik

FS-Schiffstechnik GmbH & Co.KG

Werftstraße 25
47053 Duisburg
Germany

+49 (0) 203 60 96 70
www.fs-schiffstechnik.de
info@fs-schiffstechnik.de

Rudernanlagen

Schiffshydraulik

Elektro-Mobilität



Die 95-seitige Untersuchung analysiert systematisch neue und bestehende Transportmärkte vor dem Hintergrund tiefgreifender wirtschaftlicher, technologischer und gesellschaftlicher Transformationsprozesse.

chen sie jedoch etwa fünf Prozent des durchschnittlichen Transportaufkommens der vergangenen sechs Jahre, während die Verlagerungspotenziale bestehender Verkehre rund acht Prozent ausmachen. Damit wird deutlich: „Neue Märkte sind wichtige Impulsgeber, jedoch besitzt das Verlagerungspotenzial bestehender Verkehrsströme einen größeren Hebeleffekt und sollte nicht vernachlässigt werden.“

Anpassungen am Schiffbau

Die Analyse zeigt, dass die bestehende Binnenschiffsflotte grundsätzlich viele Güter aus neuen Märkten transportieren kann. Für bestimmte Anforderungen, etwa bei Großkomponenten oder Gefahrgütern, sind jedoch Anpassungen im Schiffbau notwendig. Als zentrale Hebel für die Erschließung neuer Märkte nennt die Studie vor allem Digitalisierung, Automatisierung und alternative Antriebe. Gleichzeitig kommt es auf ein abgestimmtes Vorgehen von Reedereien, Häfen, Verladern und öffentlicher Hand an.

Im vorletzten Kapitel widmet sich die Studie den „Auswirkungen neu entstehender Transporte mit dem Güterbinnenschiff insbesondere auf gesamtwirtschaftliche Transportkosten, Endenergieverbrauch und CO₂-Emissionen“. Hier kommt die Untersuchung zu dem Schluss, dass die Wettbewerbsfähig-

keit des Binnenschiffs maßgeblich davon abhängt, ob Vor- und Nachläufe erforderlich sind. Ohne zusätzliche Transporte auf der Straße oder Schiene kann es ab Entfernungen von etwa 250 Kilometern mit dem Lkw konkurrieren, mit Vor- und Nachlauf ab rund 500 Kilometern. Im Seehafenhinterlandverkehr liegt die Schwelle bei etwa 300 Kilometern.

Bei den reinen Transportkosten ist das Binnenschiff deutlich günstiger als Bahn und Lkw. Werden Umschlag sowie Vor- und Nachläufe einbezogen, relativiert sich dieser Vorteil jedoch. Im Massengutverkehr bleibt die Bahn der wichtigste Wettbewerber, wobei hier häufig weniger die Kosten als vielmehr verfügbare Kapazitäten den Ausschlag geben. Gegenüber dem Straßengüterverkehr weist das Binnenschiff zudem deutliche Vorteile bei den Umweltwirkungen auf.

Die Untersuchung schließt mit umfassenden Handlungsempfehlungen, die übersichtlich in Factsheets zu den einzelnen Zukunftsmärkten dargestellt sind. Als zentrale Ansatzpunkte nennen die Studienautoren eine stärkere Vernetzung der beteiligten Akteure sowie den weiteren Ausbau der Digitalisierung. Bei den konkreten Handlungsempfehlungen steht die Sicherung von Flächen für Lagerung und Umschlag in den Häfen an erster Stelle. Daneben sollen bestehende Regulierungen überprüft, vereinfacht und stärker vereinheitlicht werden.

Zuspruch vom BDB

„Wir stimmen dem Bundesverkehrsministerium in seiner Einschätzung uneingeschränkt zu“, betonte Andreas Grzib, Vorstandsmitglied des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB), nach Veröffentlichung der Untersuchung. „Die Studie macht deutlich, dass die Binnenschifffahrt weit mehr ist als ein traditioneller Verkehrsträger. Sie ist ein zentraler Baustein für eine klimaneutrale und resiliente Wirtschaft. Gerade in Zukunftsmärkten wie Kreislaufwirtschaft, Biomasse, Wasserstoff oder Recycling bietet sie große Chancen. Bereits heute starke Gütergruppen in der Schifffahrt haben weiteres Wachstums- und Verlagerungspotenzial, etwa im Bereich der Chemie, der Container oder der land- und forstwirtschaftlichen Produkte.“ Die Studie zeige, dass diese Potenziale nicht nur auf dem Rhein, sondern in unterschiedlicher Ausprägung auch auf den anderen Wasserstraßen gegeben seien.

Allerdings sei die Beteiligung der Schifffahrt an diesen Transportmärkten keine selbstverständliche Entwicklung, worauf die Ersteller der Studie zu Recht hinweisen: Es bedarf einer gemeinsamen Anstrengung aller an der Transportkette Beteiligten und des Staates, der die Regularien bestimmt, um die besonders klimafreundliche Schifffahrt an den zukünftigen Transportmärkten zu beteiligen. „Die Studie gibt guten Anlass, beim Bundesverkehrsministerium erneut für die Fortschreibung des ‚Masterplans Binnenschifffahrt‘ zu werben. Dabei sitzen unter der Regie des Ministeriums alle relevanten Player am Tisch“, erläutert Jens Schwanen, Geschäftsführer des BDB.

Welche Rolle die Binnenschifffahrt unter dem neuen Bundesverkehrsminister Steffen Bilger künftig spielen wird, bleibt abzuwarten. Ebenso offen ist, ob und wann er angesichts der langen Aufgabenliste eine Fortschreibung des Masterplans Binnenschifffahrt in seiner Amtszeit anstoßen wird. Die Niedrigwassersituation dürfte immerhin den Druck erhöhen, in diesem Bereich aktiv zu werden.

Annika Beyer