

## **LBS begrüßt Pläne des Bundesrates zur Erhöhung des Anteils der Binnenschifffahrt am Verkehrsaufkommen**

(08.11.2016) Im ersten Halbjahr 2016 hat laut statistischem Bundesamt die Güterbeförderung der deutschen Binnenschifffahrt um 2,4 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum abgenommen. Damit wurden 2,8 Millionen Tonnen weniger transportiert als im gleichen Zeitraum 2015. Der Güterumschlag der bayerischen Binnenschifffahrt lag im Jahre 2015 bei 7,38 Millionen Tonnen und somit bei einem Minus von 14,3 Prozent zum Vorjahr. „Die Binnenschifffahrt ist nicht kontinuierlich in einer Abwärtsspirale, es gab in den letzten Jahren auch hin und wieder ein Umsatzplus. Doch im Vergleich zum stetig wachsenden Verkehr auf der Straße ist das Binnenschiff derzeit leider keine gleichwertige Alternative für die Unternehmen der Speditions- und Logistikbranche. Wir begrüßen daher die Pläne des Bundesrates zur Erhöhung des Anteils der Binnenschifffahrt am Verkehrsaufkommen“, bezieht Edina Brenner, Geschäftsführerin des LBS – Landesverband Bayerischer Spediteure e.V. Stellung.

Wichtig ist der Speditions- und Logistikbranche ein Gesamtkonzept für die Binnenschifffahrt. Der Donauausbau sollte dabei ein wichtiger Eckpfeiler sein. Nach wie vor liegt auf den 70 Kilometern zwischen Straubing und Vilshofen der Engpass der Gesamtstrecke. Bei Niedrigwasser stehen der Schifffahrt oft nur bis 1,60 m an Abladetiefe zur Verfügung, d. h. die Schiffe können dann nur teilbeladen fahren bzw. es muss abgelastet werden. Mit 46 Engstellen stellen die 70 km zwischen Straubing und Vilshofen außerdem den Flussabschnitt mit der höchsten Unfallhäufigkeit im gesamten deutschen Wasserstraßennetz dar.

Mit einem Ausbau des Streckenabschnitts könnte auf der Donau eine Jahresleistung von geschätzt 19 Millionen Tonnen Gütern abgerufen werden, statt wie bisher nur ca. 7,5 Millionen Tonnen. Der Donauausbau in der Variante C 280 bringt der Bevölkerung und der Wirtschaft klimapolitische und verkehrspolitische Vorteile. Und Klimapolitik ist auch der Treiber für das aktuelle Vorhaben des Bundesrates, die Stärkung der Binnenschifffahrt voranzutreiben.

Das bayerische Kabinett hat sich allerdings beim Ausbau der Donau für die Variante A entschieden, die sich weitestgehend nur mit Hochwasserschutz beschäftigt. So lange diese Entscheidung steht, wird der Transport im Bereich Binnenschifffahrt auf der Donau weiter rückläufig sein. Es wird zum großen Bedauern der Branche keine weitere Verkehrsverlagerung Straße / Binnenschifffahrt in Bayern stattfinden können, weil die Donau in ihrem jetzigen Ausbauzustand die Qualitätsansprüche der Kunden der Branche in puncto vereinbarte Zeitfenster der Lieferung in vielen Fällen nicht einhalten kann.

Wo die Standortbedingungen und Strukturen stimmen, stellen Binnenhäfen ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis. Die Duisport Gruppe erzielte beispielsweise in 2015 im Bereich Binnenschiff ein Umschlagsvolumen von 15,6 Millionen Tonnen. Im Vergleich dazu lag der Umschlag der Bayernhafen Gruppe (Aschaffenburg, Bamberg, Nürnberg, Roth, Regensburg, Passau) beim Binnenschiff in 2015 bei 3,44 Millionen Tonnen. „Sobald effiziente, zuverlässige Verkehre möglich sind, nutzt unsere Branche den Verkehrsträger Binnenschiff als Teil ihrer logistischen Wertschöpfungskette. Denn wir haben ein großes Interesse daran, Verkehre nachhaltig und ökologisch sinnvoll zu gestalten“ führt Brenner aus. „Wir begrüßen daher höhere Investitionen in die Strukturen der Binnenschifffahrt. Die Investitionen wären nicht nur eine Antwort auf die ansteigenden Gütermengen und den Klimawandel. Sie helfen auch mit, Arbeitsplätze in den betroffenen Regionen in Bayern zu erhalten und weitere zu schaffen“, so Brenner abschließend.

Der LBS - Landesverband Bayerischer Spediteure e.V. vertritt als bayerischer Branchenverband die Interessen von ca. 450 Unternehmen aus dem gesamten Spektrum des Speditions- und Logistikgewerbes als „Architekten des Verkehrs“. Der Verband repräsentiert die Unternehmen im Bereich logistischer Dienstleistungen, des Lagersgeschäftes und der Kontraktlogistik, im Straßengütertransport, im Möbel- und Umzugsverkehr, in der Luftfracht, im Schienengüterverkehr sowie bei der Befrachtung von See- und Binnenschifffahrt.