

# BUND UNTERSTÜTZT BINNENSCHIFFFAHRT IM RAHMEN DER MARITIMEN WIRTSCHAFTSFÖRDERUNG



Im Rahmen der maritimen Wirtschaftsförderung wird der Bund auch Maßnahmen zur Förderung der Binnenschifffahrt ergreifen. Das geht aus dem vierten Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung und Zukunftsperspektiven der maritimen Wirtschaft in Deutschland hervor.

Damit die See- und Binnenhäfen ihre herausragende Funktion für die deutsche Volkswirtschaft weiterhin erfüllen und ausbauen können, sind die Engpässe bei den seewärtigen Zufahrten, Binnenwasserstraßen und der landseitigen Anbindung deutscher See- und Binnenhäfen mit nationaler und internationaler Bedeutung vordringlich zu beseitigen, heißt es in dem Bericht. Erfreulich ist, so der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB), dass auch die Regierung hier anerkennt, dass notwendiger Infrastrukturausbau sich nicht durch verbessertes Fahrverhalten oder „logistische Optimierungen“ ersetzen lässt. Welche Binnenwasserstraßen konkret in den Genuss der vordringlichen Engpassbeseitigung kommen sollen, teilen die Verfasser laut BDB jedoch nicht mit.

Auf die größte infrastrukturelle Fehlentscheidung, nämlich auf einen Binnenwasserstraßenanschluss des „neuen“ Tiefseehafens JadeWeserPort in Wilhelmshaven zu verzichten, geht die Bundesregierung an dieser Stelle nicht ein, bemängelt der Verband. Während Straße und Schiene mit einer ganzjährig nutzbaren Infrastruktur an diesen Seehafen in

Niedersachsen angebunden wurden, hat der Bund auf eine direkte Wasserstraßenanbindung (Kanal) verzichtet. Das ist ärgerlich, denn die eigens gegründete Projektgruppe Jade-Weser-Kanal stellte als Ergebnis ihrer Untersuchungen bereits vor 15 Jahren fest: „Der Nutzen-Kosten-Vorteil für eine Kanalanbindung wird je nach Variante mit 3 bis 6 abgeschätzt. Es erscheint sinnvoll, die Machbarkeit eines Wasserstraßenanschlusses weiterzuverfolgen.“

Dass es anders und besser geht, zeigen die Verkehrsentwicklungen in den westlichen Nachbarländern Niederlande und Belgien, die traditionell auf die besonders umweltfreundliche Binnenschifffahrt setzen und wo solche Infrastrukturentscheidungen wie in Wilhelmshaven undenkbar wären: In Antwerpen beträgt der Verkehrsträgeranteil der Binnenschifffahrt (modal split) im Seehafenhinterlandverkehr über 40 % (Rotterdam) bzw. über 30 % (Antwerpen). Tendenz: Steigend.

Um an dem prognostizierten Umschlagsmengen von rund 70 Mio. Tonnen p.a. in Wilhelmshaven teilhaben zu können, wird stattdessen nun von der Binnenschifffahrt erwartet, zukünftig über das Meer kurvend in Richtung Weser zu fahren. Das ist nicht unproblematisch, denn Binnenschiffe sind nicht typischerweise seegängig, schon gar nicht bei schlechtem Wetter. Deshalb legt die Bundesregierung einen „Förderschwerpunkt Schifffahrt“ auf. Ziel sei, so die Regierung, die Untersuchung „innovativer technischer Möglichkeiten eines Binnenschiffstransports vom Tiefwasserhafen in das Hinterland für alle Güterarten“. Hierbei gehe es auch um den Beitrag der Binnenschifffahrt zur Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes und damit der Erfüllung der Klimaschutzziele der Bundesregierung, heißt es in dem Bericht weiter. Bereits vor über vier Jahren arbeitete das Land Niedersachsen an diesen Untersuchungen, die im Ergebnis nur einen halbherzigen Ersatz für die fehlende Wasserstraßeninfrastruktur darstellen können. Ob die speziell für die Seefahrt umzubauenden Schiffe am Ende betriebswirtschaftlich sinnvoll eingesetzt werden können, ist derzeit noch offen.

Die Weiterentwicklung alternativer Treibstoffe wird von der Bundesregierung ebenfalls im Hinblick auf die Binnenwasserstraßen vorangetrieben. Im sog. Schwerpunkt Binnenschifffahrt werden Forschungsvorhaben gefördert, die Schiffe und Technologien zum Transport von Flüssigerdgas, also LNG, von Seeterminals zu Abnehmern an Binnenwasserstraßen zum Gegenstand haben.

*Quelle und Foto: BDB*