

## Pressemitteilung

---

**DSLVL zur Präsentation des ‚Masterplan Binnenschifffahrt‘**

### Logistik kann erhebliches Potential der Wasserstraßen heben

**Berlin, 14. Mai 2019. Zur Bewältigung des weiterhin steigenden Verkehrsmengenwachstums kann die Binnenschifffahrt beitragen. Sie wird vor allem im Zusammenwirken sämtlicher Akteure erfolgreich. Es war deshalb die richtige Entscheidung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) für die Erarbeitung des ‚Masterplans Binnenschifffahrt‘ nicht nur die Expertise der Reedereien, Häfen und Terminalbetreiber, sondern auch die der Speditions- und Logistikbranche und der verladenden Industrie als wichtige Kundengruppen des Systems Wasserstraße einzuholen. Hierauf weist der DSLVL Bundesverband Spedition und Logistik aus Anlass der heutigen Vorstellung des Masterplans mit insgesamt 90 Einzelmaßnahmen durch Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer hin.**

„Der angestrebte Anteil am Modal Split in Höhe von 12 Prozent ist sehr ehrgeizig. Die Binnenschifffahrt hat aber noch erhebliches Potential, das vor allem auch Speditionen heben können“, so DSLVL-Präsident Axel Plaß. Das engmaschige Wasserstraßennetz mit seiner hohen Hafen- und Terminaldichte stärkt bereits den Standortvorteil Deutschlands für Industrie, Handel und Dienstleistungsbranchen, die für ihre Beschaffungs- und Absatzwege mit logistischer Unterstützung der Spedition auch gezielt das Binnenschiff nutzen können. „Um die Straßeninfrastruktur zu entlasten und wachsende Klimaschutzanforderungen zu erfüllen, müssen die konstant steigenden Güterverkehrsmengen insbesondere durch Fördermaßnahmen neben der Schiene auch verstärkt auf die Binnenwasserstraßen gelenkt werden“, fordert Plaß.

Spediteure entscheiden über den Einsatz der Verkehrsträger. Für seine aktive Mitwirkung am Masterplan hat Minister Scheuer dem DSLVL deshalb ausdrücklich gedankt. Aus Sicht der Logistikbranche wird neben den Maßnahmen zur Herstellung einer bedarfsgerechten Infrastruktur und zur Bewältigung der digitalen Herausforderungen vor allem die Umsetzung der im Masterplan verankerten Maßnahmen zur Stärkung der Binnenschifffahrt in der Multimodalen Transportkette entscheidend. Insbesondere um die Schnittstellen zwischen Wasserstraßen und Straßen zu fördern, dürfen

**Pressekontakt:**

Markus Wolters  
Referent Presse und Öffentlichkeitsarbeit

Telefon: +49 (0) 30 40 50 228-12  
Telefax: +49 (0) 30 40 50 228-88  
E-Mail: [MWolters@dslv.spediteure.de](mailto:MWolters@dslv.spediteure.de)

[www.dslv.org](http://www.dslv.org)  
[twitter.com/DSLVL\\_Berlin](https://twitter.com/DSLVL_Berlin)

Ausnahmen vom Straßenverkehrsrecht nicht auf straßenseitige Vor- und Nachlaufverkehre im klassischen Kombinierten Verkehr mit Containern und Wechselbehältern beschränkt bleiben. Um bestehende Hindernisse für einen Verkehrsträgerwechsel abzubauen, muss die bewährte 44 Tonnen-Ausnahmeregelung auch für den Massenguttransport geöffnet werden. Pläß: „Die erste und letzte Meile eines Multimodalen Transports erledigt meist der Lkw. Beschränkt man ihn als ‚Zuarbeiter‘ der Binnenschifffahrt zu sehr, werden Massengüter viel zu häufig gar nicht erst auf der Wasserstraße befördert, sondern verbleiben in Teilpartien ganz auf der Straße.“

Der politische Rückenwind für Binnenschifffahrt und Schiene muss jetzt genutzt werden, um die in der ebenfalls vom BMVI initiierten ‚Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität‘ festgestellten Voraussetzungen für eine nachhaltige (Güter-)Verkehrswende auch Realität werden zu lassen. Pläß hierzu: „Wie auch im ‚Masterplan Schienengüterverkehr‘ müssen von den Unterstützungsmaßnahmen des ‚Masterplan Binnenschifffahrt‘ am Ende auch die Logistikdienstleister und ihre Kunden finanziell profitieren. Ansonsten wird der Markt nicht reagieren und die Maßnahmen des Masterplans versanden.“

**Der DSLVL** vertritt als Spitzenorganisation die Speditions- und Logistikbranche sowie die Transportwirtschaft über alle Verkehrsträger hinweg (Straße, Schiene, See- und Binnenschifffahrt sowie Luftfracht), einschließlich der Organisation, Bereitstellung, Steuerung, Optimierung und Sicherung von Prozessen der Güterströme entlang der Lieferkette. Der DSLVL repräsentiert über seine 16 Landesverbände etwa 3.000 Unternehmen mit 585.000 Beschäftigten.