

VCD Position

## **Binnenschifffahrt**

### **Anforderungen an ein umweltfreundliches Binnenschiff**

Die Binnenschifffahrt gilt landläufig als umweltfreundliches Verkehrsmittel. Mit Hinweis darauf wurden und werden große Flussausbauprojekte legitimiert. In der Vergangenheit wurden Milliarden z.B. in der Havel und am Mittellandkanal verbaut. Im neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 stehen mehr als 700 Millionen Euro für Ausbaumaßnahmen bereit.

Flussausbauten haben negative Folgen wie Überschwemmungen bei den Unterliegern, Rückgang der Fischbestände und Verlust der Artenvielfalt. Diese Phänomene wurden bereits bei der Rheinbegradigung um 1840 registriert und führten kurz danach zu den ersten verheerenden Jahrhunderthochwassern am Oberrhein.

Im internationalen Verkehr werden zur Zeit 85% des Güterverkehrsaufkommens auf dem Rhein abgewickelt (knapp 200 Millionen Tonnen in 2002). Das ergibt sich vor allem aus der geografischen Situation und ist nicht auf andere Flüsse übertragbar. Im Elbegebiet, nebst Saale, Elbe-Lübeck-Seitenkanal und Elbe-Seitenkanal werden nur 4% der Verkehrsleistungen (1,5 Millionen Tonnen in 2002) der gesamten deutschen Binnenschifffahrt abgewickelt.

Das Transportaufkommen stagniert seit Jahren bei ca. 11% auf unterstem Niveau. Die in Deutschland mit Binnenschiffen transportierten Gütermengen liegen seit 30 Jahren bei 220 bis 240 Millionen Tonnen pro Jahr. Zwar sind die erbrachten Verkehrsleistungen aufgrund wachsender Transportmengen leicht gestiegen, der Anteil der Binnenschifffahrt am Gesamtgüterverkehr ist jedoch von 23% (1970) auf 13% (2002) zurückgegangen (Verkehrsbericht 2000). Nach neuesten optimistischen Schätzungen wird der Binnenschifffahrt zwar ein Zuwachs von 1,1% zwischen 2005 und 2008 in den Segmenten des Massenguttransportes und bei Fahrzeugen, Maschinen, Halb- und Fertigwaren prognostiziert (PROGTRANS 2004), insgesamt waren aber die bisherigen Wachstumsprognosen eher von Wunschenken als von Realitäts-sinn geprägt.

Treten die von PROGTRANS bis 2015 prognostizierten Zuwächse ein, so entspricht das einem Wachstum von 1997 bis 2015 um 20%. Die im BVWP 2003 zugrunde gelegten Planungen gehen dagegen von einem Wachstum von 39% aus.

Ursachen für die schwachen Prognosedaten sind veränderte Strukturen der zu befördernden Güter - der Anteil schiffsaffiner Güter nimmt kontinuierlich ab - und eine weitgehend fehlenden Flexibilität im kombinierten Ladungsverkehr. Ein weiterer Grund ist die nicht angepasste Kostenstruktur der unterschiedlichen Verkehrsträger, die eindeutig zulasten von Binnenschiff und Bahn ausfällt.

Obwohl die Frachtpreise im Rhein-Ruhr-Raum in den letzten 10 Jahren unverändert blieben und die Preise im Elbeverkehr um ca. 30% fielen, ist die Binnenschifffahrt nicht konkurrenz-fähig. Eine Internalisierung der externen Kosten findet nicht statt. Nutznießer ist weiterhin der Lkw, auch unter Mautbedingungen.

Außerdem muss hinterfragt werden, auf welchen Relationen und in welchem Gütersegment das Binnenschiff einen sinnvollen Beitrag zu einem umweltverträglichen Gütertransport leisten kann, insbesondere dann, wenn eine parallele, nicht ausgelastete Schieneninfrastruktur diese Aufgabe übernehmen kann. Das gilt zum Beispiel für das Gebiet an der Elbe um Magdeburg. Dort könnten Güter auch auf der Schiene befördert werden, denn es sind entsprechende Reserven vorhanden (Untersuchung UBA/HACON/IVE 1996). Die Frage nach der Sinnhaftigkeit von Unterhaltungs- und Ausbaumaßnahmen von Gewässern muss in diesem Zusammenhang erlaubt sein.

Um dem Anspruch eines umweltfreundlichen Verkehrsträgers auch faktisch gerecht zu werden, sind daher folgende Aspekte zu berücksichtigen:

### **Den Flüssen angepasste Schiffe**

Mit baulichen Maßnahmen wird einmalig oder auch wiederholt massiv in Flussläufe eingegriffen und dadurch Strömungen und andere natürlichen Entwicklungen auf Dauer negativ und großräumig beeinflusst. Deshalb ist eine seriöse Umweltrisikoeinschätzung unabdingbar. Sie muss methodisch die hochrangigen Umweltziele und eine gesamtwirtschaftliche Bewertung der zu erwartenden Kosten durch die Inanspruchnahme von Natur und Landschaft mit einbeziehen (UBA 2002).

Das ist nicht nur ökologisch geboten und gesetzlich durch die Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) und Natura 2000 gefordert, sondern auch wirtschaftlich vernünftig, da es den ruinösen Verdrängungswettbewerb der großen Reedereien zulasten mittelständischer Partikulieren entschärft. Außerdem darf der Gütertransport nicht Maß aller Dinge sein. So wird der Flusstourismus mit einer 40%igen Umsatzsteigerung (1992-2000) im Elbegebiet immer mehr zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor. Die Fahrgastschiffe haben mit dem vorhandenen Tiefgang keine Probleme.

### **Eine energieeffiziente und emissionsarme Flotte**

Grundsätzlich ist der Gütertransport mit dem Binnenschiff wegen der geringeren Lärmemissionen und des sparsameren Energieverbrauchs den anderen Verkehrsträgern vorzuziehen, zumal die Binnenschiffe im Gegensatz zu den Seeschiffen mit Dieselöl betrieben werden. Bei einem Durchschnittsalter von über 50 Jahren ist jedoch eine (sozialverträgliche) Modernisierung der Flotte unbedingt notwendig. Sie muss sich an der geltenden Bundesemissionsschutzgesetzgebung orientieren, zu der u.a. die Reduktion von Rußpartikeln gehört. Im Gegensatz zum Betrieb an Land gelten für Dieselmotoren an Bord von Schiffen derzeit weder Abgas- noch Konzentrationsvorschriften für Schadstoffe im Treibstoff selbst. Laut einer Untersuchung des UBA verbraucht das Binnenschiff im Vergleich zur Bahn rund 86% mehr Primärenergie und erzeugt fast das 2,5-fache an Kohlendioxid und das 16-fache an Stickoxiden (Umweltbundesamt).

### **Eine moderne Dienstleistungs- und Infrastruktur für die Binnenschifffahrt**

Die Binnenschifffahrt muss grundsätzlich in die Logistikketten mit einbezogen werden, um flexibel und kundenorientiert arbeiten zu können. Die Knotenpunkte müssen die technischen und logistischen Voraussetzungen für Kombiverkehre erhalten. Die Binnenhäfen sind in die europäische Verkehrsplanung mit einzubeziehen. Kooperation statt Konkurrenz, besonders zwischen Bahn und Schiff, ist zu fördern.

Als Alternative zu den Ausbauvorhaben sind die Optimierungspotentiale der Fahrzeuge wie zum Beispiel das „flachgehende Vielzweck - Motorgüterschiff“ (Prof. Linde, ISM) verbunden mit modernen, satellitengestützten Navigationssystemen zu fördern und weiter zu entwickeln.

**VCD Forderungen**

Statt einseitig weitere Millionen in den zerstörerischen Flussausbau zu investieren, hat die Politik die gesetzlichen und finanziellen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass

- eine umweltorientierte Gesamtbetrachtung aller Ausbaupläne im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung durchgeführt wird, die eine belastbare Kosten-Nutzen-Analyse beinhaltet;
- ein ökologisches Gesamtkonzept für den Güterverkehr entwickelt wird;
- die Stärken der jeweiligen Verkehrsträger kombiniert werden, statt sie in die Konkurrenz zu treiben;
- die Infrastruktur mit moderner Logistik differenziert nach den örtlichen Gegebenheiten und nach belastbaren Prognosen in Richtung kombinierter Verkehr entwickelt wird;
- die Modernisierung der Flotte mit modernster Abgastechnik und Partikelfiltern aktiv gefördert wird;
- das Bundesimmissionsschutzgesetz u.a. auch auf die Binnenschifffahrt Anwendung findet;
- die steuerliche Gleichbehandlung aller Verkehrsträger umgesetzt werden kann.