

Binnenschifffahrtspolitik aus Sicht eines Umweltverbandes

Tilmann Heuser

BUND Berlin



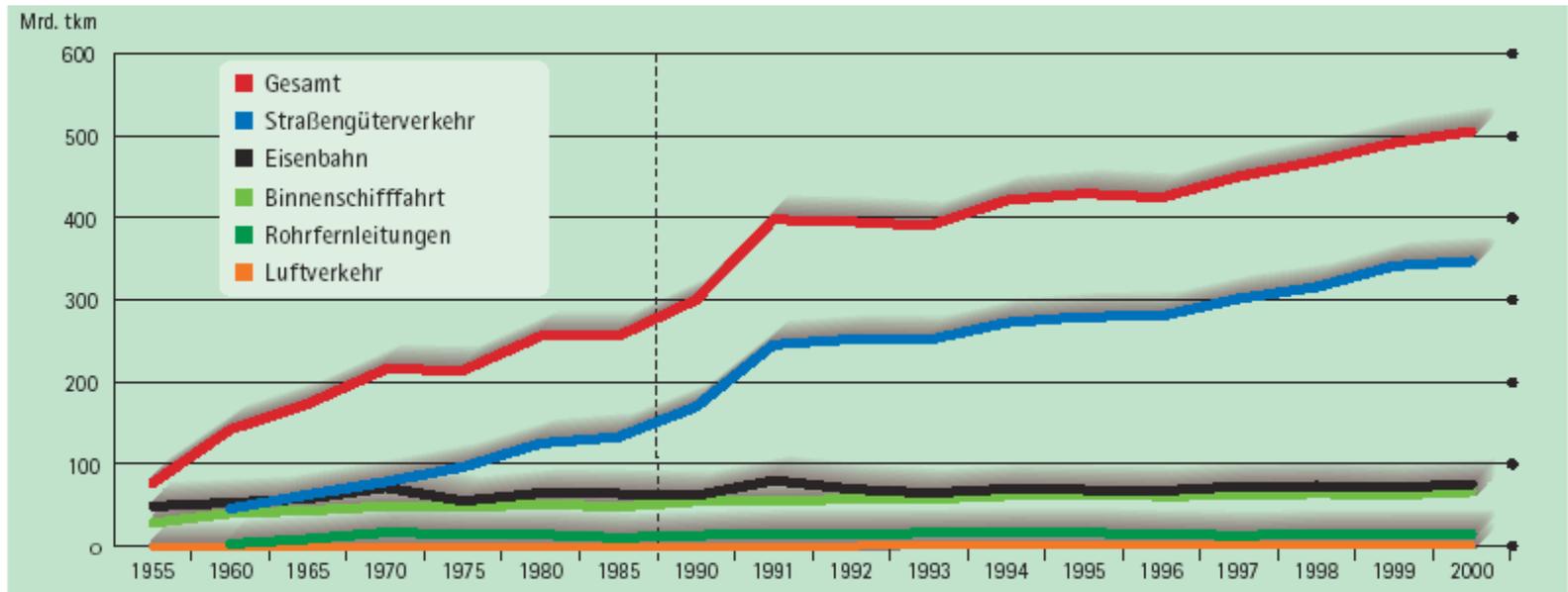
Ziele einer naturverträglichen Flusspolitik

- Erhaltung und Wiederherstellung natürlicher und naturnaher Fluss- und Auenökosysteme
- Ökologischer Hochwasserschutz durch Rückgewinnung natürlicher Überflutungsräume
- Entwicklung und Umsetzung naturverträglicher Nutzungskonzepte

Strategien einer ökologischen Güterverkehrspolitik

- **Einsparung von Gütertransporten sowie umweltgerechte Gestaltung von Transportketten** durch Herstellung von Kostenwahrheit und Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern.
- **Intelligenz statt Beton:** Entwicklung und Umsetzen moderner Logistikkonzepte zur Nutzung vorhandener Kapazitäten, Konzentration „freier“ Investitionsmittel auf Optimierung umweltschonender Verkehrsmittel.
- **Optimierung der Umweltbilanz der Verkehrsmittel**

Rolle der Binnenschifffahrt im Güterverkehr



Verkehrsprognose 2015 (in Mrd. tkm, Quelle: BMVBW 2000):

	1997	2015	Veränderung
Lkw	236 (64 %)	374 (62 %)	+138 (+ 58 %)
Schiene	73 (20 %)	148 (24 %)	+ 74 (+103 %)
Binnenschiff	62 (17 %)	86 (14 %)	+ 24 (+ 39 %)

Binnenschifffahrt: Auf dem Rhein stark ...



Den Großteil der Transportleistungen erbringt die Binnenschifffahrt auf dem Rhein. Auf den anderen Relationen weist sie dagegen nur eine untergeordnete Rolle auf.

Güterverkehrsdichte in Mill t (tkm / Länge der Wasserstraße in km)

bis 1 Mill t

Über 1 Mill t

maßstäblich

Maßstab 0 20 40 60

BMVBW Abt. EW Bonn, 1999 W 172b

Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

Kartographie: Sonderstelle für Vermessungswesen beim Wasser- und Schifffahrtsamt Regensburg

Zukunftspotenziale der Binnenschifffahrt

- Container (insb. Hinterlandverkehr von Seehäfen) und stapelbare Wechselbehälter für Stückgüter
 - Spezialtransporte (z.B. Autos)
 - Bei Massengut: Abfall, Holzschnitzel etc.
- notwendig: Einbindung der Binnenschifffahrt in eine moderne Transportlogistik.

Umweltbilanz der Verkehrsträger

Energie, CO₂ und Luftschadstoffe

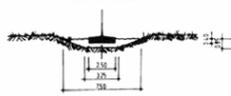
Vergleich zwischen Binnenschiff (2500t), Bahn und Lkw (40 t)

Vergleich	Binnenschiff – Lkw (Lkw =100)	Binnenschiff – Bahn (Bahn=100)
Energie	53 %	186 %
CO ₂	53 %	245 %
NO _x	129 %	1593 %
NMHC-	133 %	1411 %
Staub	158 %	1020 %

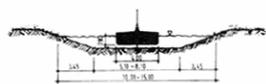
Quelle: Umweltbundesamt. Berechnungen für die Relationen Hamburg-Berlin, Duisburg-Mannheim, Mannheim-Basel (und zurück) bei einer Transportmenge von 2500 t.

Kein weiterer Ausbau der Flüsse!

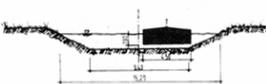
QUERPROFIL DES STECKNITZ-KANALES MIT REGELSCHIFF (1398)
KANALQUERSCHNITT - CA. 5,0m², SCHIFFSQUERSCHNITT 1,0m²
TRAGFAHIGKEIT: 75t



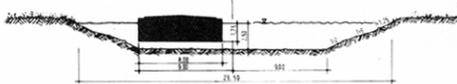
QUERPROFIL DES PLAUER-KANALES MIT REGELSCHIFF (1745)
KANALQUERSCHNITT - CA. 10,5m², SCHIFFSQUERSCHNITT CA. 3,2m²
TRAGFAHIGKEIT - CA. 50t



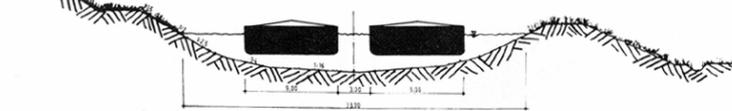
QUERPROFIL DES LUDWIG-DONAU-MAIN-KANAL MIT REGELSCHIFF (1840)
KANALQUERSCHNITT - 17,2m², SCHIFFSQUERSCHNITT 4,5m²
TRAGFAHIGKEIT - CA. 100t



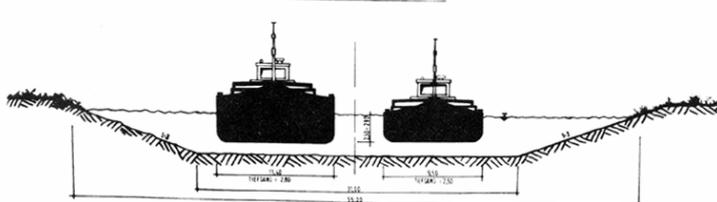
QUERPROFIL DES DORTMUND-EMS-KANALES MIT REGELSCHIFF (1897)
KANALQUERSCHNITT - 58,3m², SCHIFFSQUERSCHNITT 14m²
TRAGFAHIGKEIT: 650t



QUERPROFIL DES EMS-WESER-KANALES MIT REGELSCHIFF (1938)
KANALQUERSCHNITT - 81,5m², SCHIFFSQUERSCHNITT 18,0m²
TRAGFAHIGKEIT: 1000t



HEUTIGE KANÄLE (MITTELLANDKANAL, DORTMUND-EMS-KANAL, RHEIN-MAIN-DONAU-VERBINDUNG)
KANALQUERSCHNITT - 172m², SCHIFFSQUERSCHNITT 238-34,2m²
TRAGFAHIGKEIT: 1.350-3.000t



Anpassung der Flüsse an immer größere Schiffe durch Ausbau oder ausbauähnliche Unterhaltungsmaßnahmen ist mit Zielen des Naturschutzes nicht vereinbar, volkswirtschaftlich ineffizient und nicht geeignet, den Anteil der Binnenschifffahrt am Transportvolumen zu steigern.

Realistische Wasserstraßenpolitik erforderlich

Derzeitige Wasserstraßenplanungen nicht finanzierbar:

- Ersatzinvestitionsbedarf Wasserstraßennetz: 750 Mio. Euro/Jahr
- Haushaltsmittel für Wasserstraßen: ca. 450 Mio. Euro/Jahr
- Ausbauplanungen des BVWP 2003: 5,1 Mrd. Euro

Notwendig:

- **Prioritätensetzung:** Konzentration der Mittel auf Erhalt des Wasserstraßennetzes (einschl. modernes Netz- und Betriebsmanagement).
- **Transparenz der Planungen und Mittelverwendung:** jährlicher Netzzustandsbericht durch das BMVBW
- **Integrierte Flusskonzepte:** integrierte Güterverkehrskonzepte für Verkehrskorridore, abgestimmte Unterhaltungspläne.
- **Kein weiterer Ausbau der Flüsse**

Förderung der Binnenschifffahrt

Bessere Marktchancen wird die Binnenschifffahrt in Zukunft nur dann haben, wenn sie konsequent ihre Innovationspotenziale nutzt. Dies bedeutet:

- Die Binnenschifffahrt muss gezielt bei der Modernisierung der Flotte und der Schiffstechnik unterstützt werden.
- Die Schnittstellen zwischen Wasser, Schiene und Straße müssen ausgebaut, Binnenhäfen bei entsprechender Nachfrage zu modernen Logistikzentren weiterentwickelt werden.
- Für Spediteure müssen Anreize geschaffen werden, damit sie die Binnenschifffahrt überhaupt in die Planung ihrer Logistikketten einbeziehen.
- Faire Rahmenbedingungen im Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern (Anlastung externer Kosten)**

Deutschland braucht ...

- ... integrierte Flusskonzepte für die Wiederherstellung natürlicher Fluss- und Auenökosysteme und die Umsetzung eines ökologischen Hochwasserschutzes.
- ... eine Handlungsstrategie für die Entwicklung einer modernen, flussangepassten Binnenschifffahrt statt weiter an ökologisch fatalen und ökonomisch ineffizienten Ausbauplanungen festzuhalten.
- ... den Mut, überkommene Verwaltungsstrukturen zu überwinden, um die Voraussetzungen für eine zukunftsfähige Fluss- und Binnenschifffahrtspolitik zu schaffen.

Danke für die Aufmerksamkeit!

