

Bedeutung der Binnenschifffahrt für Deutschland und Europa

Vortrag von Jörg Rusche

beim Workshop „Eingriffe in die Struktur der Gewässer – entscheidende Faktoren bei der Erreichung der Ziele der Wasserrahmenrichtlinie“

Dessau, 17. August 2005

Binnenschifffahrt ist kein Selbstzweck. Binnenschifffahrt ist Dienstleister für Industrie, Handel und Tourismus. Die Anbindung an ein leistungsfähiges Netz von Wasserstraßen stellt für unsere Kunden im produzierenden und verarbeitenden Gewerbe, im Fremdenverkehr und in der Distribution einen unverzichtbaren Standortvorteil dar, der Arbeitsplätze sichert und neue Beschäftigung ermöglicht.

Nach einer Studie der Versuchsanstalt für Binnenschiffbau (heute DST) im Auftrag des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen, deren Ergebnisse sich die Bundesregierung zu eigen gemacht hat, hängen in Deutschland 384.000 Arbeitsplätze direkt und indirekt von der Binnenschifffahrt, den Binnenhäfen und den dort angesiedelten Unternehmen ab. Das sind 1,1 % aller Erwerbsverhältnisse in Deutschland. In dieser Zahl sind die Arbeitsplätze nicht mit eingerechnet, die durch das Angebot der gewerblichen Personenbeförderung auf deutschen Wasserstraßen an Bord der Schiffe und in den touristischen Regionen Deutschlands gesichert werden.

Der BDB vertritt nicht nur die Interessen der gewerblichen Güterschifffahrt, sondern auch die Belange der gewerblichen Personenschifffahrt. Neben den 1,5 Mio. Sportschifffahrtstreibenden in Deutschland nutzen ca. 15 Mio. Fahrgäste das Angebot der kleinen und mittelständischen Unternehmen der Tagesausflugsschifffahrt, die besonders in Rheinland-Pfalz, Bayern, Nordrhein-Westfalen und den strukturschwachen Regionen im Osten der Republik aktiv ist.

Aus der Antwort der Bundesregierung auf die Große Anfrage der CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag zu Perspektiven des Kreuzfahrttourismus in Deutschland, die ich Ihnen tagesaktuell vorlegen kann, ergibt sich, dass 306.500 Passagiere im Jahr 2004 mit Kabinenschiffen gereist sind. Ein Plus von 11,5 % im Vergleich zum Vorjahr. Der Umsatz stieg im Vergleich zum Vorjahr um 13,3 % auf 356 Mio. Euro und hat damit einen neuen Rekordstand erreicht. In den letzten 10 Jahren haben die Passagierzahlen in der Kabinenschiffahrt um 207 % zugenommen. Dieser Trend ist ungebrochen, denn die Zielgruppe der an Kreuzfahrten interessierten Personen nimmt in der Bevölkerung ständig zu. Von dieser Entwicklung profitieren insbesondere die deutschen Werften des Binnenschiffbaus.

Auch die Fahrgastschiffahrt kann ihr Angebot nur dann erbringen, wenn sie verlässliche Bedingungen auf den deutschen Wasserstraßen vorfindet. Leider muss die Kabinenschiffahrt in den Sommermonaten, der Hochsaison, auf der Elbe, der Saale und der Havel eingestellt werden, weil die benötigte Fahrrinnentiefe von 1,60 m unter gleichwertigem Wasserstand seit den Veränderungen des Gewässerbetts während der Jahrtausendflut im Sommer 2002 nicht mehr gewährleistet ist.

Die Frachtschiffahrt erbringt fast 90 % der Verkehrsleistung der Eisenbahn. Sie erhält dafür allerdings kaum öffentliche Anerkennung, sondern erntet bei den Gegnern eines bedarfsgerechten Ausbaus des europäischen Netzes der Wasserstraßen an Donau, Elbe und Saale Kritik.

Die am 16. August 2005 veröffentlichten Zahlen zur Verkehrsentwicklung auf der Trogbrücke über die Elbe belegen allerdings eindrucksvoll, dass der Ausbau von Wasserstraßen zu einer Steigerung der umweltfreundlichen Verkehrsleistung der Binnenschiffahrt führt. Im ersten Halbjahr 2005 sind gegenüber den sensationellen Ergebnissen des Vorjahres nochmals Zuwächse von 33 % festzustellen, womit die Verkehrsleistung bereits heute die für das Jahr 2015 prognostizierten Zahlen erreicht hat. Ähnlich verlief die Entwicklung nach dem Ausbau der Mosel, dem Lückenschluss auf dem Main-Donau-Kanal und der Freigabe der Saar.

Die 2005 in Magdeburg gemessenen Rekordwerte wurden erreicht, obwohl statt des ursprünglich schon jetzt geplanten Ausbauziels von 2,80 m Abladetiefe erst 2,50 m Abladetiefe im Verkehr zwischen dem Rhein, den deutschen Seehäfen und Niedersachsen einerseits sowie der Metropolregion Berlin andererseits möglich ist. Die verzögerte Fertigstellung des Verkehrsprojekts 17 Deutsche Einheit führt dazu, dass die

Binnenschifffahrt erst 2012 ihre arteigenen Systemvorteile voll zur Entfaltung bringen kann.

Seit dem Jahr 2000 werden die Investitionen in die Bundeswasserstraßen kontinuierlich zurückgefahren. Eine nachhaltige und beschäftigungswirksame Sicherung der vorhandenen Infrastruktur ist mit den 2004 zur Verfügung stehenden 396 Mio. Euro nicht zu gewährleisten. Daher ist es dringend notwendig, dass Ausbau und Unterhaltung der Wasserstraßen vom Bund priorisiert werden.

Nicht zuletzt wird die Schifffahrt in Deutschland nur dann erfolgreich zu betreiben sein, wenn die im gesellschaftlichen Konsens erreichten Empfehlungen des Forums für Binnenschifffahrt und Logistik zügig umgesetzt werden. Das bedeutet eine steuerliche Gleichbehandlung mit den Hauptkonkurrenten aus dem westlichen Ausland, ein Förderprogramm zur Modernisierung der Flotte und eben auch der bedarfsgerechte und selbstverständlich umweltfreundliche Ausbau der Wasserstraßen.

Zur europäischen Bedeutung der traditionell vor allem grenzüberschreitend tätigen Binnenschifffahrt verweise ich auf die website der Beobachtungsstelle für die Binnenschifffahrt bei der Europäischen Kommission:
http://europa.eu.int/comm/transport/iw/de/site_map_de.htm