

Hinter den Kanälen wartet schon die Lastwagenflotte

Der Güterverkehr nimmt zu, der Anteil der Binnenschifffahrt daran nimmt ab: Wie konnte die Branche nur so ins Hintertreffen geraten?

VON GOTTFRIED ILGMANN

Eigentlich müsste es dem deutschen Binnenschiff-Verkehr prächtig gehen, angesichts der erweiterten EU und der global anschwellenden Warenströme. Wo diese Ströme von Antwerpen bis Hamburg die Nordsee-Häfen erreichen, könnte das Binnenschiff sie direkt weiter ins Hafenhinterland bringen, Rhein, Ems, Weser und Elbe hinauf. Ein schöner Plan - doch wenn überhaupt, dann funktioniert das traditionell nur den Rhein entlang. Er ist als Verkehrsachse von Basel bis zur Nordsee so dominant, dass er sogar in der europaweiten Betrachtung vier Fünftel des gesamten Binnenschiffverkehrs ausmacht (siehe Grafik oben)! Anders gesagt: die europäische Binnenschiff-Branche würde wenig anders aussehen, wenn es nur diesen einen Strom zu befahren gäbe.

Die Dominanz der Rheinschiene, heute das Herzstück der westeuropäischen Industrie, verdanken wir letztlich Napoleon. Mit der "Konvention über das Rheinschiffahrts-Octroi" vereinheitlichte er die Zollzahlung auf niedrigem Niveau. Sein "Octroi" war der Vorläufer einer "Uebereinkunft unter den Uferstaaten des Rheins und auf der Schifffahrt dieses Flusses sich beziehende Ordnung", unterzeichnet in Mainz 1831 von Baden, Bayern, Frankreich, Hessen-Nassau, den Niederlanden und Preußen - genannt "Mainzer Akte". Daraus wurde 1868 die "Mannheimer Akte". Sie verpflichtete die Unterzeichner (später auch die Schweiz) zur Instandhaltung des Rheins durch die Anliegerstaaten, ohne die Schiffer zur Kasse bitten zu dürfen. Die Binnenschiffer freut es - weniger den deutschen Fiskus, zumal die deutschen Schiffer längst in der Minderheit auf dem deutschen Abschnitt des Rheins sind.

Auch wenn man nur die Schifffahrtswege innerhalb Deutschlands betrachtet, hat der Rhein mehr als 80 Prozent Anteil (siehe Karte rechts). Er hat die bestmögliche Klassifizierung: So mächtige Schiffe wie hier kommen sonst nirgendwo durch. Tiefgang und Brückenhöhen des Rheins erlauben von der Mündung bis Karlsruhe vier Containerlagen übereinander, bis Basel immerhin noch drei Lagen. Rund 500 Standardcontainer (TEU) kann ein Großmotorschiff (135 Meter lang, fast 15 Meter breit) mitnehmen. Jeder Schubleichter, der mit ihm verkoppelt wird, trägt weitere 200 Boxen. Das entspricht etwa 15 langen Güterzügen, die sonst im lieblichen Rheintal dröhnen würden.

Die deutsche Binnenschiff-Branche prosperiert trotzdem nicht. Ihre Marktposition schwindet: 1991 hat sie noch mehr als 44 Prozent der Verkehrsleistung auf deutschen Gewässern erbracht, inzwischen sind es nurmehr 32 Prozent (siehe Grafik rechts oben). Im europäischen Wettbewerb ringt sie vor allem gegen die holländischen Transporteure, die sich in vielem leichter tun, von der Finanzierung moderner Schiffe bis zu Schulangeboten für die Kinder von Schiffern. Sie sind höchst innovativ und setzen modernste Schiffstechnik ein. "Wenn es um gemeinsame Interessen geht, sind die Holländer knallhart", versichert Claus Zimmermann, emeritierter Leiter des Franzius-Instituts für Wasserbau und Küsteningenieurwesen der Universität Hannover.

Doch gegenüber den anderen Verkehrsmitteln haben alle Binnenschiffer einen schweren Stand. Ihre Transportleistung wächst viel weniger als der Gesamtmarkt. Seit 1991 hat das Schiff in der deutschlandweiten Betrachtung nur 14 Prozent zugelegt, die Bahn immerhin 30 Prozent, der Lkw - ohnehin schon weit führend - 43 Prozent! Am stärksten sind in dieser Zeit die Güterströme in Ost-West- und Nord-Südost-Richtung angeschwollen. Dort lebt die Branche mit Wasserwegen, die längst nicht die Effizienz des Rheins besitzen.

Es geht um die grundlegende Frage: Ist ein weiterer Ausbau von Elbe, Havel und Donau überhaupt noch sinnvoll? Nicht nur Umweltschützer meinen, die Schiffe sollten sich hier an die natürlichen Gegebenheiten der Flüsse anpassen und nicht umgekehrt - für das überschaubare Fünftel "Nicht-Rheinschifffahrt" sollte man nicht weiter Naturlandschaften zerstören und so viel Geld mit so geringem Effekt einsetzen. Das steht hinter der Debatte um den Sacrow-Paretzer Kanal und die

Spreemündung in Berlin (siehe Seite 67, "Ein 185-Meter-Schubverband wird kommen"). An manchen Stellen ist diese Frage wohl Glaubenssache. Der Rhein-Main-Donau-Kanal (siehe Seite 68, "Von Sulina bis Rotterdam") gilt als Fanal der Verschwendung, weil die Güterverkehrs-Tonnage nach Südosteuropa vergleichsweise gering ist. Die Freunde der Binnenschiffe widersprechen: Der 70 Kilometer lange Abschnitt der Donau zwischen Vilshofen und Straubing (siehe große Karte links) müsste für größere Schiffe befahrbar gemacht werden - erst dann erfülle der Kanal seinen Zweck.

Seit über 15 Jahren ergreift die Containerisierung des Güterverkehrs auch das Binnenschiff. Inzwischen ist das Containersegment ein echter Wachstumsmotor. Selbst schwere Güter wie Metallschlacke und ausgefallene Erze werden heute zuerst in die Kiste gefüllt und dann erst aufs Schiff gestellt. Claus Zimmermann erzählt gern von dem Kran, der im Hafen von Hannover beim Anheben eines 40-Fuß-Standardcontainers (Maximalgewicht: 34 Tonnen) schlappmachte. Die Box wog über 50 Tonnen. Drinnen waren Natursteine aus China. Sie mussten mit einem herbeigeholten Schwerlastkran vom Schiff gehievt werden.

Die Containerisierung erfordert viele punktuelle Investitionen gerade Richtung Süd- und Südosteuropa - so ist etwa die Durchfahrtshöhe von Brücken zu erhöhen, um dreilagige Containerladungen überhaupt erst zu ermöglichen.

Vor einigen Jahren hat sich eine Parlamentsgruppe Binnenschifffahrt im Bundestag gebildet. Sie streitet für die Belange der Branche. Die Gruppe konkurriert im Wettbewerb um Aufmerksamkeit und Haushaltsmittel mit den Kollegen, die sich zu Beginn einer jeden Legislaturperiode als Interessenten für die beiden anderen verkehrsbezogenen Gruppen eingetragen haben. Eine davon, die größte, ist die Parlamentsgruppe Schienenverkehr. Die sorgt sich um so schöne und publicityträchtige Dinge wie Hochgeschwindigkeitsstrecken für den ICE, der sich im Vergleich zum Gütertransport auf Flüssen und Kanälen äußerst attraktiv anfühlt. Diese Gruppe ist mit rund 120 Abgeordneten dreimal so groß wie die der Binnenschifffahrt, und im Vorstand sind vier der insgesamt fünf verkehrspolitischen Fraktionssprecher vertreten - eine mächtige Phalanx für die Schiene. Wenig tröstlich für die Binnenschiffer, dass die Schienenverkehrsvertreter den Personenverkehr erheblich mehr ins Herz geschlossen haben als den Güterverkehr auf der Schiene.

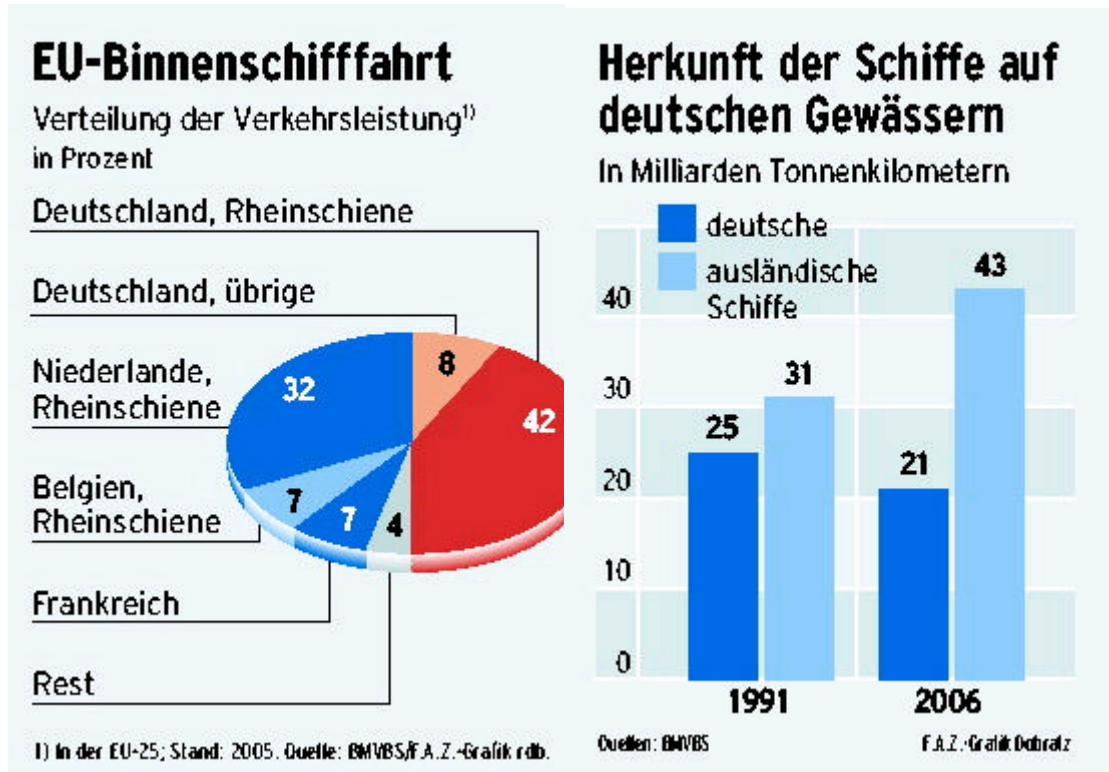
Der Bundesverkehrsminister zeigt sich verbal aufgeschlossen für die Binnenschifffahrt. Öfter aber verlautet aus dem Ministerium, die im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Maßnahmen könnten "vor dem Hintergrund knapper Haushaltsmittel nicht sicher terminiert werden". Kurz gesagt: Wasserstraßen haben wenig Priorität im Verkehrshaushalt. Aktives Bemühen innerhalb der widerstreitenden Interessen darum, die strategischen Vorteile des Binnenschiffs auszuspielen, sähe anders aus. Es ist für seine Güter ein effizienter und vergleichsweise umweltfreundlicher Verkehrsträger (siehe "Einfach langsamer fahren!").

Die Widersprüche zwischen diesem globalem Makro-Umweltschutz und der lokalen Umweltbelastung durch den Ausbau der Wasserstraßen sind nicht einfach aufzulösen. Aber wenn diese Debatte nicht mit dem nötigen Engagement geführt wird, steht der Gewinner schon fest. Es ist der Lkw - nicht etwa, weil er seine starke Lobby hat, sondern weil in der Praxis auf ihn alle Verkehrsströme zulaufen, die Binnenschiff oder Bahn wegen Fehlsteuerungen nicht bewältigen können. Auch die Bahn besitzt keine leistungsfähigen Strecken in jenen Relationen, in denen der Güterverkehr so wächst - etwa Vorrangstrecken für Güterzüge, auf denen diese energiesparend 24 Stunden pro Tag rollen könnten. Die großen Investitionen für die Bahn fließen immer noch in die ICE-Strecken.

Statt strategischer Umwelt- und Verkehrspolitik oder wenigstens einer routinierten, sachorientierten Betrachtung herrscht dazu in der Bundesregierung leider ein ziemliches Durcheinander. Als Beispiel sei eine Kleine Anfrage der FDP-Fraktion im Bundestag zitiert. Sie bezieht sich auf ein Binnenschiff-Forschungsprogramm des Bundesverkehrsministers, "in dem der serienmäßige Einsatz von Partikelfiltern bis 2010 erprobt werden soll". Zugleich habe "der Bundesumweltminister einen

Förderschwerpunkt Binnenschiffe gestartet, mit dem unter anderem durch Zinsverbilligungen die Anschaffung neuer, emissionsarmer und flussverträglicher Binnenschiffe gefördert werden soll".

So macht jeder seins. Und wie viele Bewerber haben die Förderung des Bundesumweltministers in Anspruch genommen? Die Antwort der Bundesregierung: Es habe sechs Anträge gegeben, "davon konnte ein Antrag positiv entschieden werden".



Güterverkehrsdichte auf den Bundeswasserstraßen

See- und Binnenschifffahrt 2000



© Schutzvermerk DIN ISO 15016

0 20 40 60 80 km

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

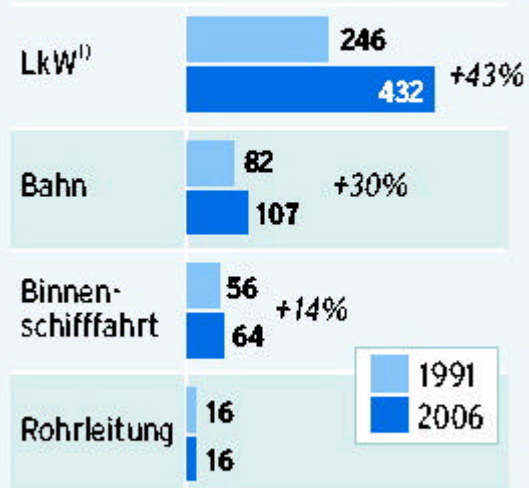
bis 1 Mill t 
 über 1 Mill t 
 maßstäblich  Bandbreite

Binnenschifffahrt 
 Seeschifffahrt * 
 *berechnet auf der Grundlage der Umschlagzeiten der Booten - außer NOK

Quelle und Kartendatei: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Kartographie: Fachstelle für Geoinformation Süd, Regensburg
 Daten: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden
 Überarbeitung: F.A.Z.-Grafik Heumann

Güterverkehr

Verkehrsleistung im Bundesgebiet
in Milliarden Tonnenkilometern



1) In 2006: Anteil Nahverkehr 6%, Regionalverkehr 12%, Fernverkehr 82%.
Quelle: BMVBS / F.A.Z. Grafik Debraitz