# 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 LANGEN

Eigentlich müsste es dem dritten Binnenschiff-Verkehr prächtig gehen, angesichts der erweiterten EU und der global anschwellenden Warenströme. Mit Anrainern bis Usedom, Ausweichmöglichkeiten über Rhein, Ems, Weser und Elbe bietet das traditionell nur dem Rhein erfahrene Binnenschiff-Verkehrsnetz nahezu jeder Großstadt Anschluss, dazu Industrieregionen wie Ruhrgebiet, Rhein-Main, Stuttgart, Leipzig, Berlin, Hannover, Braunschweig, Magdeburg, Dresden, Nürnberg, Ingolstadt, Regensburg, Passau, Linz, Wien und Elbe-Mündung. Ein schöner Plan – doch wenn überhaupt, dann funktioniert das traditionell nur dem Rhein erfahrene. Es ist ein Verkehrsschau wie Basel bis zur Nordsee so überwiegend, dass er sogar in der einzigen Berechnung für Teilstrecken des gesamten Binnenschiff-Verkehrs gemeinsame (siehe Grafik oben)? Anders gesagt: die europäische Binnenschiff-Branche würde wenig anderes ansehen, wenn es nur darum einen Strom zu beherrschen gäbe.

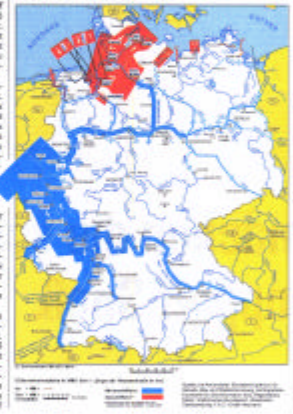
Die Dominanz der Rheinschiffer, bevor das Ruhrgebiet der wesentliche Industrie- und Bergbaukern wurde, verdankte Napoleon. Mit der „Konvention über das Rheinschiffahrts-Octroi" garantierte er den Schiffern die Zollfreiheit auf riesigen Strecken. Jene „Octroi" war der Vorläufer einer „Urheberschaft unter den Uferstaaten", den Rhein und auf den Schiffahrt dieses Flusses sich kontinuierlich Ordnung", wurde, nachdem zu Mainz 1831 von Baden, Bayern, Frankreich, Hessen-Nassau, den Niederlanden und Preußen – gemeint „Mainzer Akte". Darauf wurde 1868 die „Mannheimer Akte". Sie vereinheitlichte die Uferrechte (später auch die Schweiz) zur Institutionalisierung des Rheins durch die Anliegerstaaten, ohne die Schiffer vor Kosten benachteiligen. Die Binnenschiffer fuhren es – weniger den deutschen Pfalzen, worauf die deutschen Schiffer längen in der Mündung bis Karlsruhe einer Gemeinschaften übereinander. Im Basel entstehen noch drei Euro. Basel pro Standortkriterium (TEU) kann ein Großmotorschiff (135 Meter lang, fast 17 Meter breit) mitnehmen. Jeder Schiffsbesitzer, der mit den verkoppelt wird, trägt weiters 200 Boxen. Das entspricht etwa 25 langen Güterzügen, die sonst im hölzernen Rheintal drängen würden.

Die deutsche Binnenschiff-Branche, prognostiziert, verändert nichts. Ihre Marktposition schwindet, 1991 hat sie noch mehr als 39 Prozent der Verkehrsleistung auf Schiffen Gewässern erbracht, inzwischen sind es nurmehr 31 Prozent (siehe Grafik rechts oben); im europäischen Wettbewerb ragt sie vor allem gegen die Artikulierten Transportarten, die sich in vielen leichter tun, von der Förderung moderner Schiffe bis zu Schulungsboxen für die Kinder von Schiffern. Sie sind hierbei innovativer und setzen neuen Schiffstechnik ein. „Wenn es um gemeinsame Interessen geht, sind die Holländer hemdlos", verschwört Claus Zimmermann, exzentrierter Leiter des Fraunhofer-Instituts für Wasserbau und Küstengewässerwesen der Universität Hannover.

Doch gegenüber den anderen Verkehrsarten haben alle Binnenschiffer einen schweren Stand. Der Transportleistung wichen viel weniger als der Gesamtmarkt. Seit 1991 hat die Schiff in der deutschen Binnenschiffahrt um 23 Prozent zugelegt, die Bahn immerhin 30 Prozent, der Lkw – obschon schon weit führend – 43 Prozent! Am stärksten sind in dieser Zeit die Güterverkehre in Ost-West- und Nord-Süden-Richtung angeschwollen. Dort lebt die Branche mit Wasserwegen, die länger sind als Elbstrecke des Rheins bedienen.

Es geht um die grundlegende Frage: Ist ein weiterer Ausbau von Elbe, Havel und Donau überhaupt noch ernsthaft? Nicht nur Umweltaktivisten meinen, die Schiffe sollten auch hier an die natürlichen Gegebenheiten der Flüsse angepasst und nicht umgekehrt – für das allerschönste Fließ! „Nicht-Binnenschiffahrt" wollen einige weitere Naturbeeinträchtigungen verhindern und so viel Geld soll es geringen. Effekt einsetzen. Das stehe hinter der Debatte um den Saale-Oder-Partner Kanal und die Spreeschleife in Berlin (siehe Seite 6); „Ein ‚Big-Mister-Schalchstrom' und wird kommen!"). An manchen Stellen ist diese Frage wohl Glaubensbekenntnis.

Güterverkehrsdichte auf den Bundeswasserstraßen




Herkunft der Schiffe auf deutschen Gewässern

Sein Vorteil ist, dass er sich in Ruhe entwickeln konnte. Seit 1968 die „Mannheimer Akte" für die Binnenschiffahrt zuständig ist, hat sich nichts Grundsätzliches geändert. Die Rheinschiffer, heißt es, seien ein eigenes Völkchen, das sich gegen Neuerungen sperre. Das Binnenschiff-Verkehrsnetz ist ein Relikt der Kohle- und Stahlindustrie, die es vor allem bedient. Die Kapitäne sind Familienbetriebe, die sich wenig Personal leisten können. Die Binnenschiffahrt ist ein Relikt der Kohle- und Stahlindustrie, die es vor allem bedient. Die Kapitäne sind Familienbetriebe, die sich wenig Personal leisten können.

Und doch ist es nicht so, dass die Binnenschiffahrt nicht auf Veränderungen reagiert hätte. Sie hat sich, wie Claus Zimmermann erläutert, in den letzten Jahrzehnten „sehr stark" verändert. Die Schiffe sind größer geworden, die Motoren leistungsfähiger, die Ladungsräume besser ausgenutzt. Die Schiffer haben sich auf Spezialisierungen eingestellt, auf Containerverkehr, Massengut, Schwergut, Flüssigkeiten. Sie haben sich auf Kundenwünsche eingestellt, auf Lagerhaltung, Just-in-time-Lieferungen, Transportketten. Sie haben sich auf Kundenwünsche eingestellt, auf Lagerhaltung, Just-in-time-Lieferungen, Transportketten.