

**PDS Sachsen-Anhalt  
Landtagsfraktion**

## **Grundlinien eines Konzeptes**

### **„Für eine Zukunftsfähige Binnenschifffahrt auf Elbe und Saale“**

#### **Vorbemerkungen**

Die hiermit unterbreiteten konzeptionellen Vorstellungen wollen eine Alternative aufzeigen, die gleichermaßen den Schutz und die Erhaltung der vorhandenen einzigartigen Fluss-, Ufer- und Auenlebensräume der Elbauenlandschaften gewährleistet, eine optimale Ausnutzung des unter den gegebenen natürlichen Bedingungen vorhandenen, jedoch ungenutzten Transportpotentials erreicht, das Interesse der verladenden Wirtschaft nach einem wirtschaftlichen Gütertransport befriedigt und dem Berufsstand des Binnenschiffers an Elbe und Saale eine Zukunft geben kann.

#### **I. Zur Lage der Binnenschifffahrt**

Das stagnierende Güterverkehrsaufkommen sowohl von Schiff als auch Bahn selbst an verkehrsgünstig gelegenen modernen trimodalen Schnittstellen zeigt, dass mit politischen Absichtserklärungen und rein marktorientierten Konzepten, die ausschließlich auf eine vermeintliche Steigerung der Wettbewerbskraft des Binnenschiffes ausgerichtet sind, der Konkurrenz auf der Strasse nicht Paroli geboten werden kann.

Der Deutsche Industrie- und Handelstag (DIHT) kommt in einer aktuellen Stellungnahme zu dem Schluss, dass Bahn und die Binnenschifffahrt die Strasse nicht wirklich nennenswert entlasten können, weil sie aufgrund ihres Leistungsprofils für viele Verkehre nicht geeignet sind. Deshalb müsste sich die Erkenntnis durchsetzen, dass aufwändige Ausbauten von Bahnstrecken und Wasserstrassen kein Garant für nennenswerte Mehrverkehre sind. Die Vorstellung vieler Politiker, man müsse nur genügend Mittel in das Schienen- und Wasserstrassennetz investieren und dann werde die Verlagerung schon irgendwann funktionieren, habe sich bisher nicht selten als teure Fehleinschätzung erwiesen. Vor allem müsste sich bei der Bahn, aber auch dem Binnenschiff die Erkenntnis durchsetzen, dass sie nur durch verbesserte Leistungen Neuverkehre gewinnen können.

So verfügt der Straßentransport mit 644.100 km gegenüber 41.736 km der Bahn und 7.340 km des Binnenschiffes über eine entscheidend höhere Netzdichte, zu der sich die zeitliche Flexibilität, Wirtschaftlichkeit bei kleinen Transportmengen, das Vermeiden von gebrochenem Verkehr u.ä. gesellen. Verschärfend wirkt sich der Rückzug der Bahn aus der Fläche aus (Anschlusszahl 1992 13.629, 1999 6.252).

Hinter der Forderung nach Wettbewerbsgleichheit der drei Hauptgüterverkehrsträger verbirgt sich meist nur die Absicht, mit der Alternative „Binnenschiff“ Druck auf die Gütertarife der Bahn auszuüben. So hat die Kaliindustrie Bernburg ein Potential zur Frachtkostensenkung wie folgt ermittelt:

Bernburg - Hamburg	- 54 %
Bernburg - Lübeck	- 36 %
Bernburg - Rotterdam	- 27 %

## II. Die Binnenschifffahrt auf Elbe und Saale

Die Entwicklungstrends auf dem europäischen Güterverkehrsmarkt und in der europäischen Binnenschifffahrt lassen unschwer erkennen, dass ein auf den europäischen Markt ausgerichteter Güterverkehrstransport auf Saale und Elbe selbst bei Verwirklichung der maximalen Ausbauforderungen nicht konkurrenzfähig gestaltet werden kann. Durch die Kündigung von Hafenan schlüssen hat DB Cargo in Sachsen-Anhalt sogar die im Landesentwicklungsplan genannte trimodale Schnittstelle Hafen Aken gefährdet. Der Hafen Halle klagt ebenfalls über die mangelnde Zuverlässigkeit des Bahnvorlaufes.

Während für Elbe und Saale ein Ausbau auf 1,60 m Tauchtiefe eine ganzjährige Befahrbarkeit mit dem 1.350 t-Euro-Schiff erst sicherstellen soll, wird an der Donau mit den gleichen Wettbewerbs- und Wirtschaftlichkeitsargumenten der Ausbau des letzten freifließenden Abschnittes auf 2,50 m gefordert. Und der Trend geht schon längst in Richtung von Schiffseinheiten jenseits der 2.000 t.

PETSCHOW, U. & WEINER, D. (2001) kommen bei einer ökonomisch-ökologischen Bewertung der Strombaumaßnahmen an der Elbe zu dem Ergebnis, das eine Ver- ausgabung von Infrastrukturmitteln in Höhe von zusammen knapp 1 Mrd. DM droht, ohne die objektiv gegebenen Defizite der Elbe als Verkehrsträger beseitigen zu können. Ausdruck dessen ist nicht zuletzt auch der Konkurs der tschechischen Elbe- Reederei CSPL.

Wie ein historischer Rückblick erkennen lässt, beträgt das Transportpotential auch ohne Ausbaumaßnahmen mindestens 18 Mill. t/a. Diese Menge wurde im Jahr 1913, und damit lange vor dem ab 1929 erfolgenden Niedrigwasserausbau bewegt. Der im letzten Jahrhundert erfolgte stete Flussausbau von Saale und Elbe mit den Zielstel- lungen Hochwasserschutz und Förderung der Binnenschifffahrt hat jedoch der heuti- gen und den nachfolgenden Generationen dauerhafte Folgeaufwendungen (z.B. Ein- tiefungsstrecke zwischen Torgau und Wittenberg) hinterlassen.

Dem gegenüber ergab die optimistische Güterverkehrsprognose des BVWP92 für das Jahr 2010 unter der Voraussetzung der Realisierung aller Ausbau- und Unter- haltungsmassnahmen ein Transportaufkommen von 15,6 Mio t. Dieser Wert musste mittlerweile für das Jahr 2015 auf 4,6 Mio t deutlich nach unten korrigiert werden. Für die Saale lauten die vergleichbaren Prognosezahlen 5,2 Mio. t bzw. 2,9 Mio. t. Eine Befragung von Firmen durch den Verein zur Hebung der Saaleschifffahrt (VHdS) erbrachte demgegenüber die als überaus zweckoptimistisch einzuschätzen- de Prognose eines schiffsaffinen Transportaufkommens von 10,5 Mio. Tonnen für

das Jahr 2010 (ohne INFRALEUNA u. Hafen Halle), von dem ohne Saaleausbau nur 4,1 Mio. t befördert werden könnten.

(9) Die sich aus der Randlage von Elbe und Saale im internationalen Wasserstraßennetz in Verbindung mit ungünstigeren natürlichen Voraussetzungen ergebenden Nachteile gegenüber den anderen mitteleuropäischen Flusssystemen lassen sich auch mit größtem Aufwand und unter Inkaufnahme schwerwiegender ökologischer Folgen nicht weiter ausgleichen. Die Wettbewerbsnachteile dieses Bereiches des Wasserstraßennetzes werden deshalb trotz noch weitergehender Ausbaumaßnahmen anwachsen. Die Binnenschifffahrt auf der Elbe steht an einem der Landwirtschaft vergleichbaren Scheidepunkt. Es droht wie dort entweder deren völlige Aufgabe, eine kostenintensive dauerhaft hoch subventionsbedürftige oder einer weniger unterstützungsbedürftige ökologisch ausgerichtete Binnenschifffahrt.

### III. Grundlinien eines Konzeptes für eine zukunftsfähige Elbeschifffahrt

Auf der Grundlage der Entwicklungstrends des Güterverkehrsmarktes und der Binnenschifffahrt selbst und ermutigt von den politischen Absichtserklärungen aller Parteien werden die Grundzüge eines Gesamtkonzeptes für eine zukunftsfähige Binnenschifffahrt auf Elbe und Saale wie folgt entwickelt.

1. Die Elbeschifffahrt muss konsequent auf die Bedienung regional strukturierter Verkehrsmärkte in den Bundesländern Berlin, Brandenburg, Sachsen, Niedersachsen und Sachsen-Anhalt mit elbangepassten Schiffstypen ausgerichtet werden. Die die Schifffahrt begrenzenden natürlichen Bedingungen schirmen diesen regionalen Markt zugleich gegenüber der gesamteuropäischen Konkurrenz ab.

Bei Pendelverkehren u.ä. hat die Binnenschifffahrt in vielen Fahrgebieten auch im Kurzstreckenverkehr bis 100 km wirtschaftliche Bedeutung für den Baustellenverkehr, die Baustellenentsorgung, den Abfalltransport, Kiestransport sowie Werkverkehre. Container, Schwergüter und Anlagen können auch noch bei niedrigeren Wasserständen transportiert werden.

Insgesamt nimmt jedoch die Bedeutung des Transportes der für das Binnenschiff geeigneten Massengüter ab. Zudem ist das Ende des hohen Baustoffbedarfs in Berlin absehbar. Insgesamt muss mit einer stagnierenden Gütermenge gerechnet werden.

Die Wirtschaftlichkeitsgrenze wird gegenwärtig erst bei einer Beladung > 800 t erreicht. Demgegenüber beträgt die gegenwärtige durchschnittliche Lademenge 300 t, die durch die Ausbaumaßnahmen auf höchstens 500 t gesteigert werden kann.

Die Verbesserung der Tauchtiefe um 20 cm verbessert die Wirtschaftlichkeit der Binnenschiffe kaum. Eine Rentabilität der Binnenschifffahrt auf der Elbe wäre allein dann gegeben, wenn die Abladetiefe mindestens 2,0 m bei ständig maximaler Auslastung der Transportkapazität betragen würde. Die Elbeschifffahrt hält sich heute vor allem deshalb, weil die Binnenschiffer vielfach auf Verschleiss bzw. höchstens zu Selbstkostenpreisen fahren.

Der Ausbau der Saale für das 1.350 t-Euro-Schiff muss angesichts der Tatsache, dass diese Schiffskategorie bereits seit Jahren nicht mehr gebaut wird und Überkapazitäten mit Abwrackprämien reduziert wurden, um so problematischer eingeschätzt werden.

2. Die bisherige indirekte, über Investitionen in den Flussausbau erfolgende Subventionierung wird durch eine direkte Zahlung von Betriebskostenzuschüssen bzw. Ausgleichszahlungen bei wasserstandsbedingten Minderauslastungen ersetzt.

3. Zur Sicherung einer haushaltsunabhängigen dauerhaften Finanzierung werden die für den Flussausbau und ein Teil der für Unterhaltungsmaßnahmen vorgesehenen Bundesmittel in eine eigens zum Zwecke der Förderung einer naturverträglichen Elbeschifffahrt zu gründende Stiftung eingebracht. Die Stiftungserträge lösen die staatlichen Zuschüsse ab.

Wie nachgewiesen wurde, wird der Einsatz von fast 1. Mrd. DM die beabsichtigten Zielstellungen nicht erreichen. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis würde noch wesentlich ungünstiger ausfallen, wenn die sehr schwer monetarisierbaren ökologischen Aus- und Folgewirkungen adäquat in die Bilanzierung eingehen würden. Bei einer konsequenten volkswirtschaftlichen Betrachtungsweise bleibt als einzig logische Schlussfolgerung ein Verzicht auf den Ausbau, was der Position der Umweltverbände entspricht. Perspektivisch würde ein geregelter Gütertransport mit großer Wahrscheinlichkeit zum Erliegen kommen.

Als einzige Alternative bietet sich ein finanzieller Ausgleich der den natürlichen Bedingungen geschuldeten Minderauslastungen an. Dafür könnten jährlich im Bundeshaushalt die benötigten Mittel eingestellt werden. Die Förderung der Binnenschifffahrt würde jedoch permanent unter Haushaltsvorbehalt stehen. Hier greift der Gedanke des Stiftungsmodells an. Dabei werden die ursprünglich für die Baumaßnahmen vorgesehenen und geplanten Mittel als Stiftungskapital angelegt. Die Stiftungserträge ermöglichen eine dauerhafte Förderung.

Da der Einsatz der Stiftungserträge dem Erhalt der einzigartigen Flusslandschaft der Elbe sowie einer umweltverträglichen, nachhaltigen und naturangepassten Nutzung dienen, würde eine solche Stiftung in einer Reihe mit anderen Umweltstiftungen von Bund, Ländern, Verbänden und Privaten stehen. U.E. sind damit auch die gesetzlichen Anforderungen als hinreichend erfüllt anzusehen.

Insgesamt könnten der Stiftung sofort Mittel in Höhe von ca. 480 Mio. DM (~ 245 Mio. €) aus folgenden Quellen zufließen:

Einsparung des Ausbaus der Staustufe Klein Rosenberg	137 Mio. DM
Einsparung des Ausbaus der Elbe	140 Mio. DM
Anteilige Einsparung von laufenden Erhaltungsmaßnahmen	200 Mio. DM

Weitere Zustiftungen wären durch die Elbanliegerländer sowie die Hauptnutzer aus der verladenden Wirtschaft vorstellbar.

Bei einem Verzicht der tschechischen Seite auf die Errichtung von zwei Staustufen und Beteiligung an der Stiftung könnten bis zu 350 Mio. DM zusätzlich zur Verfügung stehen.

Bei einem Stiftungsvermögen von 500 Mio. DM würden sich die Erträge z.B. in einer Spanne von 15 Mio. (bei 3 % Verzinsung) bis 30 Mio. DM (6 %) belaufen. Bei einem Stiftungsvermögen von nur 100 Mio. DM würden 3 bzw. 6 Mio. DM zur Verfügung stehen.

Um die zur Verfügung stehenden Stiftungserträge optimal einzusetzen sind entsprechende Regelungen auszuarbeiten. Grundsatz ist, dass jedes Binnenschiff mit Ladung einen Förderanspruch hat. Förder- bzw. zuschussfähig sind nur die Tonnagen, die wasserstandsbedingt geleichtert, auf mehrere Schiffseinheiten verteilt werden mussten, oder parallel zum Schiff mit der Bahn befördert werden. Ein ersatzweiser LKW-Transport wird nicht gefördert.

Folgende Gesichtspunkte könnten Beachtung finden:

- Bezugspunkt ist für jede Schiffsklasse ein elbangepasster Schiffstyp (d.h. dieser erreicht bei geringerer Tauchtiefe seine maximale Ladung).
- Bildung von Schiffsklassen (z.B. 600 t, 900 t, ; größte zulässige Kategorie 1.350 t-Euro-Schiff)
- Entscheidung über die Gewährung von Grundförderungen (z.B. Zuschüsse für zusätzlichen Ladevorgang bei Shuttle-Verkehr)
- pauschaler Zuschuss je Container, der wasserstandsbedingt nicht befördert werden kann bzw. Ausgleich des Mehraufwandes des Bahntransportes Förderung
- Basis des Zuschusses Tonnen oder Tonnenkilometer (Festlegung der geförderten Strecke erforderlich; z.B. oberhalb Elbhafen Magdeburg)
- als Basis nicht geeignet ist die transportierte Menge (Prämienprinzip)
- degressive Staffelungen sind zu prüfen.

Die genauen Quoten werden für jedes Jahr aus dem erzielten Stiftungsertrag und aus dem Transportaufkommen ermittelt. Da bei steigendem Schiffsverkehr die Förderquoten sinken, ergibt sich eine Rückkopplung zum Stiftungsziel.

Da die statistischen Daten nicht in der erforderlichen Detailliertheit vorliegen, wird das Grundprinzip an einigen Modellbeispielen erläutert.

Tab. 1: Schiffstransporte auf der Magdeburger Stadtstrecke (nach PETSCHOW u. WEINER 2001; gerundet)

Jahr	Menge in t	Zahl der Schiffe						
		mit Ladung	ohne Ladung	650t	900t	1000t	1200t	>1200t
1997	1.386.000	5.390	1.500	2.200	1.115	400	1.050	600
1998	1.378.000	5.900	1.600	2.500	1.100	370	1.200	600
1999	1.163.000	5.950	1.300	2.550	1.150	400	1.150	700
2000	856.000	4.120	750	1.650	750	300	900	550

Tab. 2: Möglichkeit des Verlustausgleiches (Ausgleichzahlung für jede nicht transportierte Tonne) auf der Basis von Minderauslastungen (Angaben in DM/ t) bei Stiftungserträgen von 3, 6 und 12 Mio. DM / Jahr am Beispiel der Daten der Tab. 1.

Jahr	Menge in t	Minderauslastung [in t]	3 Mio.	6 Mio.	12 Mio.
1997	1.386.000	3.517.500	0,85	1,71	3,41
1998	1.378.000	3.857.000	0,78	1,56	3,11
1999	1.163.000	4.254.500	0,71	1,41	2,82
2000	856.000	3.014.000	1,00	1,99	3,98

Tab. 3: Fiktive Beispielsrechnung für einen Verlustausgleich auf der Basis tkm. Berechnet werden Fälle einer durchschnittlichen Fahrtstrecke von 100, 150 und 200 km auf der Grundlage der Daten von Tab. 1 und 2. Mit +++ sind die geleisteten tkm und mit --- die Minderleistungen bezeichnet.

Jahr	Minderauslastung [t]	100 km		150 km		200 km	
		+++	---	+++	---	+++	---
1997	3.517.500	138.600.000	351.750.000	207.900.000	527.625.000	277.200.000	703.500.000
1998	3.857.000	137.800.000	385.700.000	206.700.000	578.550.000	275.600.000	771.400.000
1999	4.254.500	116.300.000	425.450.000	174.450.000	638.175.000	232.600.000	850.900.000
2000	3.014.000	85.600.000	301.400.000	128.400.000	452.100.000	171.200.000	602.800.000

Tab. 4: Fiktive Beispielsrechnung für einen Verlustausgleich (Angabe in DM je minderausgeladeter tkm). Berechnet werden Fälle einer durchschnittlichen Fahrtstrecke von 100 und 150 km für Stiftungserträge von 3, 6 und 12 Mio. DM / Jahr auf der Grundlage der Daten von Tab. 1 und 2

Jahr	Minderauslastung [t]	100km			150 km		
		3 Mio.	6 Mio.	12 Mio	3 Mio.	6 Mio.	12 Mio
1997	3.517.500	0,0085	0,0171	0,0341	0,0057	0,0114	0,0433
1998	3.857.000	0,0078	0,0156	0,0311	0,0052	0,0104	0,0435
1999	4.254.500	0,0071	0,0141	0,0282	0,0047	0,0094	0,0516
2000	3.014.000	0,0100	0,0199	0,0398	0,0066	0,0133	0,0701

Tab. 5: Erstattungssummen je tkm für einige Beispielsrelationen (Beispielsdaten Tab. 3: 150 km, 3 Mio.)

Jahr	DM/ tkm	Aken-MD	BBG-MD	Piest-MD	HAL-MD	Riesa-MD	DD - MD
		54 km	75 km	113 km	130 km	221 km	273 km
1997	0,0057	0,31	0,43	0,64	0,74	1,26	1,56
1998	0,0052	0,28	0,39	0,59	0,68	1,15	1,42
1999	0,0047	0,25	0,35	0,53	0,61	1,04	1,28
2000	0,0066	0,36	0,50	0,75	0,86	1,46	1,80

Tab. 6: Erstattungssumme je Schiff (in DM) bei verschiedenen Minderauslastungen von 50 bis 250 t für die Relation Aken – Magdeburg (Beispielsdaten Tab. 3: 150 km, 3 Mio.)

Jahr	DM/tkm	50 t	100 t	150 t	200 t	250 t
1997	0,31	15,50	31,00	46,50	62,00	77,50
1998	0,28	14,00	28,00	42,00	56,00	70,00
1999	0,25	12,50	25,00	37,50	50,00	62,50
2000	0,36	18,00	36,00	54,00	72,00	90,00

Tab. 7: Erstattungssumme je Schiff (in DM) bei verschiedenen Minderauslastungen von 50 bis 250 t für die Relation Halle-Trotha – Magdeburg (Beispielsdaten Tab. 3: 150 km, 3 Mio.)

Jahr	DM/tkm	50 t	100 t	150 t	200 t	250 t
1997	0,74	37,00	74,00	111,00	148,00	185,00
1998	0,68	34,00	68,00	102,00	136,00	170,00
1999	0,61	30,50	61,00	91,50	122,00	152,50
2000	0,86	43,00	86,00	129,00	172,00	215,00

Tab. 8: Erstattungssumme je Schiff (in DM) bei verschiedenen Minderauslastungen von 50 bis 250 t für die Relation Dresden – Magdeburg (Beispielsdaten Tab. 3: 150 km, 3 Mio.)

Jahr	DM/tkm	50 t	100 t	150 t	200 t	250 t
1997	1,56	78,00	156,00	234,00	312,00	390,00
1998	1,42	71,00	142,00	213,00	284,00	355,00
1999	1,28	64,00	128,00	192,00	256,00	320,00
2000	1,80	90,00	180,00	270,00	360,00	450,00

#### 4. Bildung eines multimodalen Logistikunternehmens mit einem modernen Unternehmenskonzept, dem u.a. die Elb- und Saalehäfen angehören und das eine Flotte elbangepasster Schiffe und eine oder mehrere Bahngesellschaften umfasst.

Vorbild für dieses Logistikkonzept kann die VTG-Lehnkering-Reederei (Duisburg) sein, die kundenspezifische Konzepte anbietet. Unabhängig vom Verloader und Adressaten erfolgt der Einsatz anderer Verkehrsträger bei Hoch- oder Eiswasser. Dabei besteht eine Kooperation mit fremden Partikulieren.

Die modernen Trends der Transportlogistik sind Bestandteil des Unternehmenskonzeptes. Zu nennen sind u.a.

- Prinzip des „Lead Logistics Provider“: nur ein einziger Ansprechpartner in der Transportkette; Serviceleistung aus einer Hand.
- Maßgeschneiderte integrierte Leistungen von Haus zu Haus
- Sicherung einer hohen Servicequalität bei Eisenbahntransport

Die Geschäftsphilosophie muss darin bestehen, ein Komplettangebot des Transportes vom „Hof“ des Kunden bis zur „Haustür“ des Empfängers zu unterbreiten. Die Wahl bzw. Optimierung des Transportmittels ist allein Angelegenheit des Logistikunternehmens.

Das Binnenschiff könnte wie folgt eingebunden werden:

- Binnenschiffsflotte aus elbangepassten Schiffseinheiten wird konsequent auf den regionalen Güterverkehrsmarkt ausgerichtet.
- Der Hafen Magdeburg wird zur Schnittstelle Regionalverkehr/ Güterfernverkehr zu den Überseehäfen Amsterdam und Rotterdam sowie der Rhein-Main-Donau-Schiene entwickelt.
- Zwischen Magdeburg und den oberhalb gelegenen Häfen wird ein kontinuierlicher Shuttelverkehr insbesondere mit solchen Kunden mit kontinuierlichem bzw. periodischem Transportbedarf (z.B. Salz-, Soda- und Zementindustrie im Raum Bernburg) aufgebaut. Durch dessen Kontinuität können die Kosten für die Umladung abgepuffert werden.
- Durch die Gewinnung geeigneter Rückladungen sind Leerfahrten zu vermindern,
- Für den Containerverkehr sind die Routen mit festen Fahrplänen weiter auszubauen. Die Schiffe sind mit mobiler Hebetchnik auszustatten, um ein möglichst enges Netz von Bedarfshaltepunkten zu integrieren.
- Die Schiffsflotte ist zu modernisieren und zu standardisieren. Das Konzept des Flachgehenden Binnenschiffes (FLABI) ist auf seine Integrationsfähigkeit in das Konzept zu überprüfen.
- Neben der eigenen Flotte können Partikuliere oder Reedereien vertraglich eingebunden werden. Dies gilt insbesondere für den Weitertransport ab Hafen Magdeburg, der von der Logistikgesellschaft nicht selbst betrieben werden sollte.

Der Bahntransport könnte wie folgt eingebunden werden:

- Die zweite Säule wird von einer Sparte Bahn bzw. einer mit privaten Dritten gebildeten Tochtergesellschaft(en) getragen.
- Die Bahngesellschaft übernimmt die Bedienung aller trimodalen Schnittstellen.
- Zwischen Bahn und Binnenschiff ist eine ständige Abstimmung herzustellen.

Der Einsatz von LKW wird auf den Vor- und Nachlauf sowohl für Schiff, als auch Bahn beschränkt. Dazu werden vertraglich lokale Speditionsfirmen gebunden.

Als Gesellschafter sollten zumindest die öffentlich dominierten Elb- und Saalehafengesellschaften gewonnen werden. Eine Beteiligung der Werkschiffe Riesa und Piesteritz sollte angestrebt werden. Beteiligt werden muss die Deutsche Binnenreederei (DBR). Weiterhin sollte ein oder mehrere Eisenbahnunternehmen eingebunden werden. Ein weitergehendes Engagement der Länder als über die Hafenbeteiligungen ist ebenfalls möglich. Den Grosskunden, wie z.B. K+S Bernburg, sollte ebenfalls eine Beteiligung angeboten werden.

#### IV. Schlussbemerkungen

Die vorliegenden konzeptionellen Grundzüge berücksichtigen alle Forderungen des Positionspapiers Binnenschifffahrt „From Road to Sea“ der Verkehrsministerkonferenz vom 09./10.09.1998. Dieses umfasst u.a. folgende Aufforderungen:

an die Binnenschifffahrt, sich mit marktgerechten und umfassenden Leistungsangeboten den spezifischen qualitativen und quantitativen Anforderungen der verladenden Wirtschaft zu stellen:

- Zeitgerechte Belieferung
- Organisation des Transportes im Zusammenwirken der verschiedenen Verkehrsträger einschließlich des Vor- und Nachlaufes auch bei witterungsbedingten oder sonstigen Beeinträchtigungen
- Einsatz moderner Umschlagtechnik und Telematik

an die Wirtschaft,

- sich der vorhandenen Wasserstrassen in verstärkter Masse zu bedienen
- ihre Wünsche zu artikulieren
- deren Umsetzung gemeinsam mit der Binnenschifffahrt zu betreiben

an die Kommunen, Behörden etc., in enger Zusammenarbeit mit der Wirtschaft Maßnahmen zu ergreifen, die der Binnenschifffahrt marktgerechte Chancen gewähren

- Entwicklung der Häfen zu modernen Logistikzentren; Gewährung von unternehmerischem Spielraum; Ansiedlung transportintensiver Wirtschaft
- Einrichtung zeitlich befristeter Umschlagstellen
- Schaffung der rechtlichen und technischen Voraussetzungen für Schwerlast- und Großraumverkehre
- Berücksichtigung der ökologischen Vorteile bei der Genehmigung von Umschlaganlagen an Wasserstrassen

an die Bundesregierung

- Förderung des kombinierten Verkehrs
- Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger LKW, Bahn und Binnenschiff national u. international weiter angleichen

Im Antrag von SPD u. Bündnis 90/DIE GRÜNEN im Bundestag vom 27.03.2001 „Potenziellen Wasserstrassentransport umwelt- und naturverträglich nutzen – Intermodalität stärken.“ [Drs. 14/5667] heißt es:

- „Zusätzliche ordnungs- und/oder fiskalpolitische Maßnahmen zugunsten der Binnenschifffahrt sind daher notwendig, da die intermodale Transportkette mit zusätzlichen Kosten belastet ist, die z.B. der durchgehende Straßengüterverkehr nicht zu tragen hat.“
- Schiff/ Wasserstrasse ist in vielen Fällen besonders geeignet, verkehrspolitische Ziele optimal miteinander zu verbinden.
- Ökologische Funktionen sind zu erhalten bzw. durch begleitende Maßnahmen wiederherzustellen. War in Vergangenheit nicht immer ausreichend der Fall. Natur- u. Umweltpolitik verstärkt in Wasserstraßenpolitik integriert.

Die Bundesregierung wird aufgefordert, für die Binnenschifffahrt

- u.a. „konkrete Umsetzungsvorschläge zur Verlagerung von Güterverkehren auf die Wasserstraße zu erarbeiten, wobei das Nachhaltigkeitsprinzip angewendet werden muss;“

für die Wasserstrassen u.a.

- integrierte BVW-Planung unter Berücksichtigung des Nachhaltigkeitsprinzips;
- für alle Ausbauvorhaben qualifizierte Umweltgutachten erstellen und deren Ergebnisse berücksichtigen
- bei Unterhaltungsmaßnahmen Belange Umwelt u. Naturschutz verstärkt integrieren;
- bestehende Wasserstraßeninfrastruktur in Ost-West-Relation verbessern;
- Hinterlandanbindung der Häfen verbessern

Im Kombinierten Verkehr

- Förderrichtlinie überprüfen
- KV-Förderung für Dritte im Sinne eines integrierten Verkehrssystems stärken

Die vorgeschlagene Alternative steht somit nicht im Widerspruch zu verkehrspolitischen Prämissen, sondern versucht, diese für die Bedingungen der Elbregion spezifisch angepasst umzusetzen. Eine Realisierungschance besteht aber nur dann, wenn den Bekenntnissen in zahllosen Dokumenten und Absichtserklärungen von Politik und Wirtschaft über die Umweltfreundlichkeit des Binnenschiffes und der ihm zugemessenen Bedeutung für die Verkehrsverlagerung von der Strasse nicht auch die Bereitschaft folgt, regional differenzierte Lösungen zu schaffen und steuernd in die blind und umweltzerstörerisch agierenden Marktkräfte einzugreifen. Ansonsten wird auch die Binnenschifffahrt auf Elbe und Saale trotz maximaler Flussausbaumaßnahmen und unter Inkaufnahme der schweren Schädigung eines der letzten naturnahen Flussökosysteme Mitteleuropas auf Dauer nicht überleben.

Mit der vorgelegten Alternative wird ein Paradigmenwechsel hin zur Nachhaltigkeit vollzogen, bei der sich die Vorstellungen und Ziele aller Seiten realisieren lassen:

- Das Auenökosystem bleibt für die heutige und zukünftige Generationen erhalten.
- Die Binnenschifffahrt erhält einen Aufschwung und ein langfristig tragfähiges Fundament.
- Hafenwirtschaft und der traditionelle Schiffbau im Bereich der mittleren Elbe haben Perspektiven.
- Der besonders binnenschiffsaffinen Wirtschaft wird ein verlässlicher und kostenstabiler Transport angeboten.
- Es findet tatsächlich eine Verlagerung von Gütertransport von der Strasse auf umweltverträglichere Verkehrsträger statt.
- Für den Bundeshaushalt ist die Lösung kurz- und mittelfristig kostenneutral; sie wird sich aber langfristig als volkswirtschaftlich kostengünstiger darstellen.
- Es sind positive Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt zu erwarten.
- Es wird ein wesentlicher Beitrag zur regionalen Strukturförderung und zur Regionalisierung von Wirtschaftskreisläufen geleistet.

Die PDS Sachsen-Anhalt ruft hiermit Güterverkehrswirtschaft, Binnenschifffahrt, Wirtschaft, Umweltverbände und Politik zu einer vorurteilsfreien Diskussion über das Konzept einer tatsächlich umweltverträglichen Elbe- und Saaleschifffahrt und für eine gemeinsame Umweltallianz auf.

Magdeburg, d. 28.01.2002

Ansprechpartner:

Dr. Uwe-Volkmar Köck, MdL  
Umweltpolitischer Sprecher  
PDS-Fraktion im Landtag von Sachsen-Anhalt  
Am Domplatz 6-9; 39104 Magdeburg

Tel. (0391) 5 60 51 04  
Fax (0391) 5 60 50 08  
eMail: koeck@pds.lt.lsa-net.de