

Statement

**anlässlich des Gastvortrags von Frau Ministerin Höhn
am 17. März 2004 im Haus Rhein**

Sehr geehrte Frau Ministerin,

seien Sie uns hier im Haus Rhein herzlich willkommen.

Ich kann mich nicht erinnern, in den letzten 20 Jahren ein derart volles Haus Rhein erlebt zu haben. Das zeigt mir:

1. Das Thema ist richtig gewählt.
2. Die Referentin ist richtig gewählt. Ihre Offenheit, Ihre pragmatische Denkweise und die Entscheidungskraft, für die Sie bekannt sind, werden weit über die Landesgrenzen von NRW geschätzt.
3. Binnenschifffahrt, Binnenhäfen, Wissenschaft und Verwaltung sind brennend daran interessiert, den Dialog mit Ihnen und Ihrem Haus zu vertiefen. Damit habe ich Ihnen, Frau Ministerin, das Plenum auch schon vorgestellt.

Das Thema „Umwelt“ und die Antwort auf damit zusammenhängende Fragestellungen haben für Binnenschifffahrt und Binnenhäfen unter dem Blickwinkel ihrer Entwicklungschancen in der Zukunft überragende

Bedeutung. Dazu will ich einige wenige Aspekte ansprechen.

Zuvor aber möchte ich Sie alle, meine Damen und Herren, zu unserer heutigen Vortragsveranstaltung begrüßen und Ihnen für Ihr Interesse danken. Mein besonderer Gruß gilt den Vertretern der Presse und Frau Bürgermeisterin Janicki, die die Oberbürgermeisterin dieser Stadt und Mitglied unseres Beirats, Frau Zieling, heute vertritt.

Sehen Sie mir nach, wenn ich ansonsten aus Zeitgründen von der namentlichen Begrüßung einzelner Damen und Herren absehe.

Sie werden fragen, wieso sucht der VBW als europäische Förderorganisation den Gedankenaustausch mit Ihnen als Landesministerin ?

Ein Blick auf die Karte und die Verkehrszahlen gibt uns die Antwort: NRW hat für die Entwicklung der europäischen Binnenschifffahrt eine Schlüsselstellung auf der Verkehrsdrehscheibe Deutschland. Hier liegen die wichtigen Teilstrecken

a) für die Verkehrsachse über den Rhein nach Süd- und Südosteuropa und

b) über das Westdeutsche Kanalnetz nach Osteuropa.

Einschränkungen und Behinderungen der Binnenschifffahrt in diesem Raum treffen wegen der überragenden Transitfunktion der nordrhein-westfälischen Wasserstraßen die gesamte europäische Verkehrsinfrastruktur. Ich will nicht das kürzlich vorgelegte Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzzept NRW rekapitulieren. Bezeichnend ist aber:

1. die Binnenschifffahrt hat im Güterverkehr von, nach und in Nordrhein-Westfalen eine größere Bedeutung als im übrigen Bundesgebiet und liegt in der Verkehrsleistung deutlich vor der Bahn
2. der hohe Binnenschiffsanteil in Nordrhein-Westfalen geht zu Lasten der Straße und nicht zu Lasten der Bahn. Das wird am Anteil der Straße in NRW mit 52,8% gegenüber dem übrigen Bundesgebiet mit 67,0% deutlich.

Als Fazit ist daraus zu ziehen: Ein gut ausgebautes und leistungsfähiges Wasserstraßennetz hat also positive Folgen für den modal split. Nur auf diesem Weg kann das zentrale Anliegen der europäischen Verkehrspolitik realisiert werden, den modal split im Interesse einer Reduzierung der Umweltbelastung zugunsten des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt zu beeinflussen.

Der schon zitierte Bericht „Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzzept NRW“ stellt richtig fest, dass die Binnenschifffahrt im Gegensatz zu den sich an ihre

Kapazitätsgrenzen nähernden Verkehrsträgern Bahn und LKW noch sehr große Transportmengen aufnehmen kann.

Ein weiterer wesentlicher Faktor für diese Prozess-Steuerung liegt in der Standortpolitik, wenn sie eine Konzentration von Produktionsstätten sowie Handels- und Distributionszentren an oder in unmittelbarer Nähe der Wasserstraßen zum Ziel hat. Für die Übernahme dieser Funktion im Hinterland bieten sich die Binnenhäfen an. Unter den gleichen Voraussetzungen hat sich auch der Containerverkehr mit hohen Zuwachsraten entwickelt. Auf dem Rhein durchschnittlich 10% p.a. und mehr. Der krasse Unterschied beim Containerverkehr über die Wasserstraße im Vergleich von Rhein und Kanalgebiet zeigt, dass der Schwachpunkt maßgeblich in der Beschaffenheit der Infrastruktur liegt (Brückendurchfahrtshöhe). Dementsprechend hoch ist die Belastung des nordrhein-westfälischen Straßenverkehrsnetzes mit Containertransporten in der Ost-West-Relation.

Von allen in Rotterdam umgeschlagenen Containern werden ca. 30% mit dem Binnenschiff weitertransportiert. In Hamburg sind es nur 0,5%. Wir brauchen nicht viel Phantasie, um uns auszumalen, was auf den nordrhein-westfälischen Autobahnen los wäre und wie die Emissionsbilanz hier aussähe, wenn die Situation umgekehrt wäre.

Es ist auch eine Illusion zu glauben, die Bahn könne in nennenswertem Umfang Container übernehmen. Die Niedrigwasserperiode des Rheins hat gezeigt, dass die Bahn sehr schnell an ihrer Kapazitätsgrenzen heranreicht, wenn sie die Schifffahrt ersetzen soll. Obendrein gibt es im Kombinierten Verkehr wegen anhaltender massiver Verspätungsprobleme im Schienennetz erhebliche Schwierigkeiten. Es gibt Spediteure, die die Qualität des Schienentransports im Kombinierten Verkehr beklagen und sich von der Bahn ab und dem Straßentransport wieder zuwenden (**Fischers Gütertransport-Nachrichten** 1/2004). Ich will es bei diesem konkreten Vergleichsbeispiel belassen und auch nicht weiter auf die Spitzenstellung der Binnenschifffahrt im Ranking der Verkehrsträger nach den sozioökonomischen Kosten („externe Kosten“) – wie z.B. Unfälle, Luftverschmutzung, Klimaänderung, Lärmbelastung, Verkehrsstau, Auswirkung auf die Landschaft und die städtische Umwelt – eingehen [Binnenschifffahrt 0,5% – Schienenverkehr 2% – Straßentransport 91,5%]. Ich bin sicher, Frau Ministerin, dass dies Bestandteil Ihrer Positionierung des Stellenwertes der Binnenschifffahrt sein wird.

Sicher ist allerdings eines:

Die maßgeblichen Stellschrauben für die Entscheidung der Verladerschaft bei der Auswahl des einen oder anderen Verkehrsträgers sind

1. Infrastruktur und
2. Qualität der Schnittstellen

in ihren Auswirkungen auf den Transportpreis und die Zuverlässigkeit der Transportdurchführung.

Jede Erschwernis durch neue umweltgesetzliche Auflagen, die die Qualität des Transportweges beeinträchtigen, den Einsatz des Betriebsmittels Binnenschiff unwirtschaftlich machen oder den Fortbestand existierender bzw. die Ansiedlung neuer Produktions-, Umschlags- oder Distributionsunternehmen in den Häfen unattraktiv werden lassen, bewirkt Verlagerungseffekte zum Nachteil des Binnenschiffsverkehrssystems. Daraus resultieren unweigerlich Konsequenzen für

1. den Landflächenverbrauch durch den Ausbau des Schienen- und Straßenverkehrswegenetzes
2. den Bedarf zusätzlicher Haushaltsmittel
3. die Emissions- und Lärmbilanz sowie
4. generell für den Anstieg der externen Kosten.

Eine Balance zwischen ökonomischen und ökologischen Interessen wird sich unter derartigen Voraussetzungen nicht erreichen lassen. Deshalb sind wir zuversichtlich, dass die Wasserstraßeninfrastruktur und die Binnenhäfen entgegen dem Trend der letzten Jahre, den die Hochwasserdiskussion noch verstärkt hat, wieder als kompaktes Instrument zur Lösung

unserer Verkehrs- und Umweltprobleme entdeckt und gefördert werden wird.

Frau Ministerin, ich darf Sie nun um Ihren Gastvortrag: „Zum Stellenwert von Binnenschifffahrt und Binnenhäfen unter dem Aspekt einer umweltfreundlichen Verkehrsentwicklung“ bitten.