

„Die Donau muss leistungsfähiger und kosteneffizienter werden!“

Theoretisch hat die Donau den Status „Priority 1A – EU-Strategy“. In der Praxis geht aber noch viel zu wenig weiter. Erst wenn die Anrainerstaaten an einem Strang ziehen und es zu einer gezielten Steuerung der EU-Fördergelder kommt, ist Besserung in Sicht, sagte PDA-Vorstand DI Christian Mokry in einem Vortrag.



In seinem Vortrag in Wien beleuchtete PDA-Vorstand DI Christian Mokry (2.v.r.)...

WIEN. Zunächst das Positive! Es gibt erste Lichtblicke im Hinblick auf die Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Binnenschifffahrt auf der Wasserstraße Donau. Soeben hat die Europäische Union grünes Licht für die Behebung der Missstände bei den Schleusen in Gabčíkovo in der Slowakei gegeben. Mit Fördermitteln in der Höhe von 150 Mio. Euro wird bis 2020 die längst überfällige Sanierung der Schleusenkammern durchgeführt. Ziel ist die Schaffung einer leistungsfähigen Doppelkammer-Schleusenanlage zur möglichst schnellen Abfertigung der Binnenschiffe. Außerdem hat Bulgarien Equipment für Ausbaggerungen an den besonders neuralgischen Stellen der in seine Zuständigkeit fallenden Abschnitte auf der unteren Donau bekommen.

Damit zeichnet sich bei zwei „Knackpunkten“ eine Besserung der Situation ab. Doch es gibt noch zahlreiche weitere Herausforderungen für die Binnenschifffahrt entlang der Rhein-Main-Donau-Achse. Hierfür müssen Lösungen gefunden werden, damit die Transporte auf dem Wasserweg nicht weiter Terrain gegenüber den Verkehrsträgern Straße und Schiene verlieren.

„Dringend erforderlich wären die ganzjährige Schifffbarkeit der Donau mit einer nachhaltigen Abladetiefe von 2,5 Meter, modernere Binnenschiffe, trimodale Hafenstandorte sowie intakte Schleusen“, erläuterte DI Christian Mokry, Vorstand Pro Danube Austria, am 28. September in einem Vortrag auf Einladung der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft,

der BVL Österreich und der Bundessparte Industrie in der Wirtschaftskammer Österreich.

Unter dem Titel „Wettbewerbsfähige Donau – ein Weckruf für die Umsetzung!“ sprach der PDA-Mann – wie es seine Art ist – Klartext. Demnach dümpelt die Binnenschifffahrt auf der Rhein-Main-Donau-Strecke auf dem Niveau der 1990er Jahre dahin, während die Transportmen-

gen im Straßengüterverkehr und in der Bahnlogistik seither in die Höhe geschossen sind. Es fehlen nach wie vor einheitliche rechtliche Rahmenbedingungen und damit einhergehend eine länderübergreifend tätige Administration. Dadurch werden die in der europäischen Binnenschifffahrt engagierten Dienstleister gequält, wenn ihre Einheiten beispielsweise einen Transport von Antwerpen bis zum Schwarzen Meer durchführen.

Damit das überhaupt möglich ist, müssen ihre Verantwortlichen ein Einvernehmen mit den Vertretern der zahlreichen Schifffahrts-, Hafen- und Zollverwaltungen finden. Dafür gelten ganz unterschiedliche nationale Spielregeln, was die Sache für die Betroffenen nicht einfacher macht. Erschwerend kommt hinzu, dass bestimmte Wasserstraßenverwaltungen die Erfüllung der ihnen übertragenen Aufgaben verabsäumen, sei es weil die finanziellen Mittel oder schlimmer noch der politische Wille für die Beseitigung von Mängeln wie zum Beispiel eine unzureichende Abladetiefe fehlen. „Da nützt es uns wenig, wenn die viadonau als Wasserstraßenbetreiber auf der 330 Kilometer langen österreichischen Donau zugegebenmaßen hervorragende Arbeit leistet“, bemerkte Christian Mokry kritisch.

Ein weiteres Handicap für die Erzielung von Fortschritten für die Binnenschifffahrt sieht das PDA-Vorstandsmitglied in den unterschiedlichen Herangehensweisen in den einzelnen Donauanrainerstaaten. Demnach zeigt die deutsche Industrie derzeit wenig Interesse an einer



Grafik: Pro Danube Austria

... die Hindernisse und „Knackpunkte“ für eine prosperierende Donauschifffahrt.

starken Nutzung der Rhein-Main-Donau-Achse Richtung Südosteuropa. Dem gegenüber stehen einige „Stakeholder“ in Rumänien, die sich vehement um die Wasserstraße bemühen, jedoch mit der Problematik der dauernd wechselnden Regierungen konfrontiert sind. In Ungarn und Bulgarien gerät die Binnenschifffahrt bestenfalls zur Randnotiz. Die Donaukommission arbeitet still und heimlich vor sich hin.

Nur durch eine Bündelung der Lobbyarbeit einerseits uns mittels einer gezielten Steuerung der EU-Fördergelder andererseits können die in der Donau schlummenden Potenziale gehoben werden, ist Christian Mokry überzeugt. Und, so warnte er eindringlich: „Sollte die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Wasserstraße egal aus welchen Gründen scheitern, zeigt die Vergangenheit wohin die Zukunft führt. Wenn die Donau weiterhin im derzeitigen nicht planbaren Zustand verharrt, wird sie auch in 20 Jahren eine Schattenexistenz fristen und läuft der Güterverkehr stattdessen auf zehnspurigen Autobahnen, was ich niemandem wünsche.“

Umso mehr betont der Verein Pro Danube Austria den Stellenwert einer zuverlässigen, leistungsfähigen und kosteneffizienten Binnenschifffahrt auf der Donau. Die dafür notwendigen Infrastrukturmaßnahmen seien hinlänglich bekannt und müssten von einer Harmonisierung der Verwaltungsvorschriften begleitet werden, bemerkte Christian Mokry in seinen Ausführungen.



Foto: ÖVZ

In Ungarn – das Bild zeigt die Donau in Budapest – hat die Wasserstraße einen schweren Stand.

Die Industrie werde nur von einer wettbewerbsfähigen Rhein-Main-Donau-Konzeption Gebrauch machen. Dafür müssten die Wasserstraßenverwaltungen in den Donauanrainerstaaten ihre Hausaufgaben machen. Für den PDA-Mann steht fest, „dass erst die nachhaltige Beseitigung der neuralgischen Abschnitte betreffend die Abladetiefe die Voraussetzungen für Investitionen in den Ausbau der Binnenhäfen

und in die Modernisierung der Flotten schafft“. Gelingt das und verleiht die österreichische Bundesregierung im Rahmen ihres EU-Mandats der viadonau-Expertise noch mehr Nachdruck auf der politischen Bühne, könnte die Zukunft der Wasserstraße Donau – auch mit tatkräftiger Unterstützung von neuen PDA-Mitgliedern aus der Industrie – rosig sein.

JOACHIM HORVATH

Deutsche Binnenschifffahrt im Jahr 2015: 221 Mio. Tonnen Transportaufkommen

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) hat in seiner aktuellen Ausgabe des statistischen Faltnetzes „Daten & Fakten“ erneut die wesentlichen Kennzahlen von Destatis, ZSUK und BAG zur Binnenschifffahrt zusammengetragen. Demnach betrug die Verkehrsleistung in der Berichtsperiode 55,3 Mrd. Tonnenkilometer, was einem Minus von 6,4 Prozent im Vergleich zum Jahr 2014 bedeutet.

Die wichtigsten Wasserstraßenregionen waren auch 2015 das Rheingebiet mit 185,7 Mio. Tonnen, das Westdeutsche Kanalgebiet mit 39,4 Mio. Tonnen und der Mittellandkanal mit 21,7 Mio. Tonnen. Dahinter rangierten das Elbegebiet (19,1 Mio. Tonnen), Main (14,9 Mio. Tonnen), Mosel (10,8 Mio. Tonnen) sowie Neckar und Donau (je 5,7 Mio. Tonnen).

Die ausgedehnten Niedrigwasserperioden wirkten sich auf fast alle Regionen aus und verursachten Tonnagerückgänge. Trotzdem wurden nicht nur im Elbegebiet (+ 3,2 %), sondern auch im Wesergebiet (+ 3,8 %), auf dem Küstenkanal (+ 4,8 %) auf den Wasserstraßen Mecklenburg-Vorpommerns (+ 11,1 %) sowie auf den Berliner Wasserstraßen (+ 2,1 %) mehr Güter verschifft als 2014.

Bei der Betrachtung der einzelnen Gütersegmente ergaben sich keine nennenswerten Verschiebungen gegenüber dem Vorjahr. Besonders häufig wurden die traditionellen Gütergruppen „Erze, Steine, Erden“ (55,1 Mio. Tonnen, 24,9 % Anteil am Gütermix), „Kokerei- und Mineralölherzeugnisse“ (37,3 Mio. Tonnen, 16,9 %), „Kohle, rohes Erdöl, Erdgas“ (34,8 Mio. Tonnen, 15,7 %) sowie „Chemische Erzeugnisse“ (24,9 Mio. Tonnen, 11,2 %) über den Wasserweg transportiert. Wie schon von 2013 auf 2014 zu beobachten war, fanden auch 2015 wieder vermehrt Maschinen und Ausrüstungen (+ 4,3 %) ihren Weg auf das Binnenschiff.

Trotz des schwierigen Jahres 2015 mit seinen niedrigen Wasserständen entwickelt sich das Containergeschäft in der Binnenschifffahrt weiterhin erfreulich positiv. Mit insgesamt knapp 2,4 Mio. TEU wurden 2015 um 0,4 Prozent mehr Boxen als noch 2014 über die deutschen Wasserstraßen transportiert.

Die Stärke der deutschen Binnenflotte ging gegenüber dem Vorjahr leicht zurück. Zum Stichtag 31. Dezember 2015 wurden im deutschen Binnenschiffsregister insgesamt 1.999 Schiffe für den Transport trockener und flüssiger Güter geführt. Hinzu kommen 80 Bunkerboote sowie 296 Schubboote und 115 Schlepper. Die deutsche Fahrgastschifffahrt bildet weiterhin die größte „Weiße Flotte“ Europas mit 983 Tagesausflugsschiffen und 60 Fahrgastkabinenschiffen. Die Personenkapazität lag bei 207.131, die Bettenkapazität bei 8.670.

Die Anzahl der Unternehmen in der gewerblichen Binnenschifffahrt sank von 964 im Jahr 2013 auf 923 im Jahr 2014. Davon waren 432 Unternehmen in der Trockengüterschifffahrt, 146 in der Tankschifffahrt, 42 in der Schub- und Schleppschifffahrt sowie 318 in der Personenschifffahrt tätig. Die Beschäftigtenzahl sank im gleichen Zeitraum von 7.489 auf 6.878. Der Umsatz stieg dabei leicht auf 1,564 Mrd. Euro.



Foto: BDB