

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Peter Hettlich, Winfried Hermann,
Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/2428 –**

Ausfälle der Binnenschifffahrt als Folge extremer Wetterereignisse

Vorbemerkung der Fragesteller

Die beförderte Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt ist infolge extremer Wetterereignisse starken Schwankungen ausgesetzt. Gab es nach dem „Jahrhundertsommer“ 2003 mit langen Niedrigwasserzeiten, in denen auf vielen Flüssen keine Schiffe oder nur mit verringerter Last verkehren konnten, in 2004 einen starken Aufschwung mit einem Wachstum von 9,5 Prozent, so ist die Verkehrsleistung 2005 nur um 0,7 Prozent gewachsen. Für 2006 wird durch die BVU-Kurzfristprognose Sommer 2006 (BVU: Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung angegeben, dass es in den ersten 4 Monaten durch Niedrigwasser und Eisgang einen Einbruch der Transportleistung gegenüber dem Vorjahr um 11 Prozent gegeben hat. Der derzeitige erneute „Jahrhundertsommer“, der die Werte von 2003 noch übertreffen dürfte, sorgt für neue Niedrigwasserzeiten. Das Sinken der Transportleistung um lediglich 0,6 Prozent im Gesamtjahr 2006, wie von der BVU prognostiziert, dürfte angesichts der schon bestehenden und absehbaren Einschränkungen für die Binnenschifffahrt infolge von Niedrigwasser daher eher noch höher ausfallen.

Gleichzeitig ist es das erklärte Ziel der Bundesregierung laut Bundesverkehrswegeplan 2003, die beförderte Gütermenge der Binnenschifffahrt ausgedrückt in Tonnenkilometer gegenüber 1997 bis 2015 um 40 Prozent zu erhöhen.

1. An wie vielen Tagen war die Schifffahrt auf Bundeswasserstraßen in den Jahren 1996 bis 2005 eingeschränkt oder ganz eingestellt, dargestellt nach Wasserstraßen?

Nur an frei fließenden Flüssen treten infolge niedriger Wasserführung temporär Einschränkungen der Abladetiefen der Schifffahrt auf. An staugeregelten Wasserstraßen und Kanälen ergeben sich grundsätzlich keine Beeinträchtigungen der Schifffahrt infolge von Trockenperioden.

Eine allgemeingültige Definition, ab welcher Fahrrinntiefe von einer Einschränkung gesprochen wird, gibt es nicht. Vielmehr liegt es in der Entscheidung jedes Schifffahrtstreibenden, bis zu welcher verfügbaren Fahrrinntiefe er die Wasserstraße mit geringeren Abladetiefen befährt.

Daneben gibt es Betriebsunterbrechungen infolge von Hochwasser, Eis, Reparaturen und Schiffshavarien. Nachfolgende Übersicht zeigt die durchschnittliche Anzahl der Ausfalltage pro Jahr in dem fragten Zeitraum.

	Einstellung der Schifffahrt* [Tage/a]
Rhein (Niederrhein)	2,4
Mittelrhein	1,9
Oberrhein	5,9
Mosel	10,8
Saar	8,5
Neckar	14,1
Westdeutsches Kanalnetz	4,8
Elbe	1,5
Havel-Oder-Wasserstraße	12,7
Mittellandkanal	11,7
Elbe-Seitenkanal	11,0
Mittelweser	6,7
Main	13,4
Donau	12,7
Main-Donau-Kanal	11,2

* Kein Einfluss von Trockenperioden

Eine detaillierte Aufbereitung des vorhandenen Datenmaterials ist innerhalb des für die Beantwortung zur Verfügung stehenden Zeitrahmens nicht möglich.

2. Wie bewertet die Bundesregierung mittel- und langfristig die Potenziale der Binnenschifffahrt vor dem Hintergrund der stark zunehmenden extremen Wetterereignisse mit dem zweiten „Jahrhundertsommer“ innerhalb von 4 Jahren?

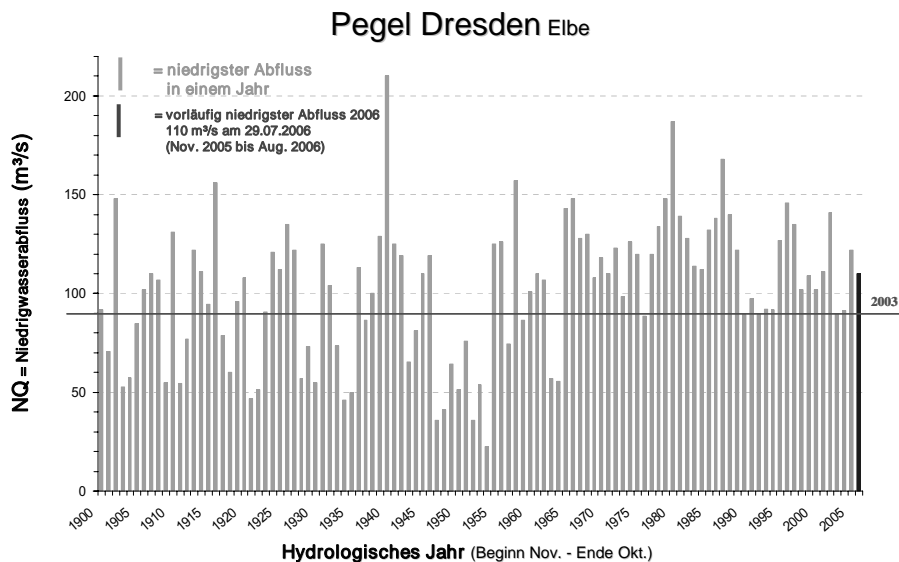
Die Bundesregierung bewertet die Potenziale der Binnenschifffahrt mittel- und langfristig als gut.

Die in der Frage zum Ausdruck kommende Vermutung, dass sich stark zunehmende extreme Wetterereignisse mit dem zweiten „Jahrhundertsommer“ innerhalb von vier Jahren in einer signifikanten Verschlechterung der Schifffahrtsverhältnisse abzeichnen würden, kann nicht bestätigt werden.

Der Juli 2006 war zwar der heißeste Juli seit Beginn der Wetteraufzeichnungen des Deutschen Wetterdienstes und zeichnete sich durch extreme Lufttemperaturen, hohe Verdunstungsraten und geringe Niederschläge aus, bei langfristiger Betrachtung lassen sich aber weder in den Mittelwerten der Niederschläge noch in den saisonalen Schwankungen signifikante Trends ablesen.

Die hohen Lufttemperaturen und die geringen Niederschläge führten insbesondere im Osten und Süden Deutschlands zu einem raschen Sinken der Abflüsse und der Wasserstände. An Oder, Elbe und der deutschen Donau wurden die vieljährigen mittleren Abflüsse und Wasserstände unterschritten. Dennoch sind für die großen Flüsse keine signifikanten Trends zu niedrigeren Wasserständen zu

erkennen. Als Beispiel mögen die in nachfolgender Grafik dargestellten Niedrigwasserabflüsse der Elbe am Pegel Dresden dienen. Die langfristige Reihe zeigt, dass die Niedrigwasser-Abflussverhältnisse der letzten 50 Jahre durchweg besser waren als in den 100 Jahren davor, und dass die zwei „Jahrhundertsommer“ in den letzten vier Jahren im langfristigen Vergleich eher zu den besseren Abflussjahren zu zählen sind.



Auch an anderen frei fließenden und staugeregelten Wasserstraßen kann für den Sommer 2006 nicht von einem Wetterereignis gesprochen werden, das extreme Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt gehabt hat. Am Rhein wurde beispielsweise die schiffahrtsrelevante Niedrigwasserstandsmarke „Gleichwertiger Wasserstand – GIW“, das ist ein Wasserstand, der im langfristigen Mittel an 20 Tagen des Jahres noch unterschritten wird, bisher weder erreicht oder sogar unterschritten.

3. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse über den volkswirtschaftlichen Schaden vor, der durch Beförderungsausfälle auf Wasserstraßen infolge von extremen Wetterereignissen entsteht?

Nein.

4. Wann liegen der Bundesregierung wissenschaftlich belastbare Wasserhaushaltsszenarien vor, die die Sensivitäten und Verwundbarkeit für die Nutzung von Wasserstraßen aufgrund des Klimawandels aufzeigen?

Werden diese Erkenntnisse veröffentlicht?

Es ist vorgesehen, auf der Basis neuer globaler Klimaszenarien sowie regionaler Klimaszenarien für Deutschland einschließlich der internationalen Einzugsgebiete von Donau, Rhein und Elbe entsprechende Wasserhaushaltsszenarien zu berechnen. Flussgebietspezifische Wasserhaushaltsszenarien liegen voraussichtlich Ende 2007 bis Ende 2008 vor. Diese Ergebnisse sind allerdings nicht im Sinne von Prognosen, sondern als Szenarien zu werten, deren Eintrittswahrscheinlichkeit nicht angegeben werden kann.

Die Ergebnisse der Untersuchungen werden der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

5. Welche Anpassungs- und Adaptionstrategien unter der Berücksichtigung ökologischer Erfordernisse für die einzelnen Wasserstraßen könnten das Ergebnis verstärkt auftretender Niedrigwasserereignisse sein?

Sind damit Staustufen gemeint?

Wie schon in der Antwort zu Frage 2 ausgeführt, ist nach den derzeitigen Erkenntnissen ein Trend zu einer generellen Häufung oder Verschärfung von Niedrigwasserereignissen an Bundeswasserstraßen nicht erkennbar.

6. Sind bei der Berechnung der Kosten-Nutzen-Verhältnisse für Neu- und Ausbau von Wasserstraßen Prognosen über die eingeschränkte wirtschaftliche Nutzbarkeit dieser Infrastruktur infolge extremer Wetterereignisse eingegangen, und wenn ja, wurde eine Zunahme dieser Ereignisse prognostiziert?

Bei der wirtschaftlichen Bewertung von erwogenen Infrastrukturmaßnahmen wird eine eingeschränkte Nutzbarkeit der Wasserstraßen mit einer statistisch ermittelten Häufigkeit berücksichtigt. Für eine Zunahme dieser Ereignisse gibt es keine statistisch abgesicherte Indikation.

7. Teilt die Bundesregierung die Ansicht, dass zum Auffangen von Beförderungsausfällen der Binnenschifffahrt infolge von extremen Wetterereignissen immer freie Schienenkapazitäten parallel zu den Wasserstraßen vorgehalten werden müssen; dass es also eine Rückfalloption für die Verloader braucht, falls die jeweilige Wasserstraße nicht befahrbar ist?

Nein. Ausfälle und Einschränkungen im Binnenschiffsverkehr sind temporärer und meist regionaler Natur und können daher erfahrungsgemäß durch zeitliche Pufferung sowie durch die „Rückfalloptionen“ Straße und Schiene ausgeglichen werden, ohne dass ständig freie Kapazitäten vorgehalten werden müssten, auch wenn damit temporär Einschränkungen in der Beförderungsqualität (insbesondere Transportgeschwindigkeit) verbunden sind.

8. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor, welche zusätzlichen Güterzüge entlang des Rheins bei den letzten Nichtbefahrbarkeiten des Rheins für die Binnenschifffahrt gefahren sind und welche Auswirkungen dies auf Kapazität und Pünktlichkeit dieser Strecken hatte?

Zu der Frage, ob oder in welchem Umfang sich aus temporären Abladebeschränkungen der Binnenschifffahrt Auswirkungen auf Betrieb und Auslastung des Schienengüterverkehrs ergeben, liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor. Im Übrigen gehören Angaben über Zugzahlen auf einzelnen Strecken zu den betriebsinternen Informationen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens.

9. Wie bewertet die Bundesregierung die reale Entwicklung der beförderten Transportleistung der Binnenschifffahrt von 1997, dem Bezugsjahr des Bundesverkehrswegeplans 2003, bis 2005, mit einer Steigerung der Transportleistung von 62 auf 64,2 Mrd. Tonnenkilometer, was einer Steigerung innerhalb von 8 Jahren von 3,5 Prozent oder einer jährlichen Steigerung von unter 0,5 Prozent entspricht?

Die Langfristprognose des Bundesverkehrswegeplans 2003 für das Jahr 2015 impliziert keinen linearen Verlauf der Verkehrsleistung von 1997 bis 2015. Die Entwicklung der letzten Jahre dürfte maßgeblich von der generellen konjunkturellen Entwicklung und der noch unzureichenden qualitativen Leistungsfähigkeit einzelner Netzteile geprägt sein.

10. Hält die Bundesregierung vor diesem Hintergrund das Ziel, das Güteraufkommen der Binnenschifffahrt bis 2015 auf 86 Mrd. Tonnenkilometer zu steigern, was gegenüber 2005 eine durchschnittliche jährliche Steigerung von rund 3,5 Prozent bedeuten würde, für erreichbar, oder muss die Prognose nach unten revidiert werden?

Es liegen keine Hinweise vor, wonach die Ergebnisse der Verkehrsprognose 2015 grundsätzlich in Frage zu stellen wären. Aus dem temporären Abweichen einzelner Zielgrößen der Prognose von einem linearen Entwicklungspfad in der Mitte des Betrachtungszeitraumes kann nicht geschlossen werden, dass die Erreichung der Prognosewerte gefährdet wäre.

11. Inwieweit hält die Bundesregierung dieses Ziel vor dem Hintergrund einer in 2006 erneut sinkenden Transportleistung der Binnenschifffahrt aufgrund extremer Wetterereignisse für erreichbar?

Wetterbedingte Beschränkungen der Binnenschifffahrt führen zu temporären und meist nur regionalen Verkehrsverlagerungen, die in Zeiten normaler Wasserstände wieder ausgeglichen werden. Auf die Langfristprognose haben derartige wetterbedingte Beschränkungen keine signifikanten Auswirkungen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

12. Wie haben sich die intramodalen Verkehrsmarktanteile der Binnenschifffahrt auf allen Bundeswasserstraßen zwischen 1996 und 2005 entwickelt, dargestellt für die einzelnen Bundeswasserstraßen?

Nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die tonnenkilometrische Leistung der Wasserstraßengebiete im zurückliegenden 10-Jahres-Zeitraum.

Wasserstraßengebiet	Mrd. tkm									
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Elbegebiet	3,1	2,7	3,0	2,9	2,7	2,5	2,6	2,3	2,3	2,8
Wesergebiet	0,8	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8	0,8	0,7	0,8	0,7
Mittellandkanalgebiet	2,9	3,2	3,2	3,1	3,1	2,8	2,9	2,8	3,2	3,4
Westdeutsches Kanalgebiet	3,8	3,8	3,8	3,5	3,6	3,3	3,2	3,3	3,6	3,6
Rheingebiet	48,5	49,3	51,0	49,7	53,5	52,6	51,8	46,4	50,9	50,5
Donaugebiet	1,7	1,6	2,0	2,1	2,4	2,4	2,6	2,2	2,5	2,7
Gebiet Berlin	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1
Gebiet Brandenburg	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,3
Summe	61,3	62,2	64,3	62,7	66,5	64,8	64,2	58,2	63,7	64,1

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 / Reihe 4 Binnenschifffahrt.

Eine detaillierte Aufbereitung des vorhandenen Datenmaterials ist innerhalb des für die Beantwortung zur Verfügung stehenden Zeitrahmens nicht möglich.

13. Welche Aus- und Neubauprojekte an Bundeswasserstraßen sind aus Sicht der Bundesregierung bis 2015 fertig gestellt und geeignet, den Modal Split der Binnenschifffahrt zu heben?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass die prioritären Wasserstraßenprojekte bis 2015 weitgehend fertig gestellt werden können. Diese werden im Investitionsrahmenplan 2006 bis 2010 enthalten sein, den die Bundesregierung derzeit für Straße, Schiene und Wasserstraße erstellt.

14. Wie haben sich fertig gestellte Neu- und Ausbauten auf die Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt auf der betreffenden Wasserstraße ausgewirkt?

Welche Verkehrsleistungsänderungen fanden absolut und prozentual statt?

Die Ausbauvorhaben des Bundesverkehrswegeplans 1992 und des Bundesverkehrswegeplans 2003 sind überwiegend noch nicht abgeschlossen, da die plangemäß erforderlichen Ressourcen nicht verfügbar waren.

Fertig gestellte Ausbauvorhaben führten zu erheblichen Steigerungen der Transportleistung. So hat z. B. die Fertigstellung des Saarausbaus (1988) auf der unterhalb liegenden Mosel einen massiven Zuwachs des Frachtaufkommens induziert. Das Aufkommen stieg von 9,41 Mio. t in 1987 um 7,00 Mio. t auf 16,41 Mio. t in 1989, was einer Steigerung um 74 Prozent entspricht. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 15 verwiesen.

15. Welche Verkehrsleistungsänderungen absolut und prozentual fanden insbesondere nach Fertigstellung des Rhein-Main-Donaukanals und des Magdeburger Wasserstraßenkreuzes statt?

Der Main-Donau-Kanal ist seit 1992 durchgängig befahrbar. Im Zeitraum von 1992 bis 2005 stiegen die transportierten Mengen auf dem Main-Donau-Kanal von 2,95 Mio. t um 4,65 Mio. t auf 7,60 Mio. t, was einer Zunahme um 158 Prozent entspricht. Auch der Donauverkehr profitierte von der Anbindung. Im gleichen Zeitraum stiegen die Mengen von 2,41 Mio. t um 6,66 Mio. t auf 9,07 Mio. t, was einer Zunahme um 276 Prozent entspricht.

Das Magdeburger Wasserstraßenkreuz ist seit Oktober 2003 in Betrieb. Allein durch diese Infrastrukturmaßnahme, noch ohne Fertigstellung der Anschlussstrecken, stiegen im Zeitraum von 2002 bis 2005 die transportierten Mengen auf der westlich anschließenden Strecke des Mittellandkanals von 7,0 Mio. t um 2,47 Mio. t auf 9,47 Mio. t, was einer Zunahme um 35 Prozent entspricht. Auf dem östlich anschließenden Elbe-Havel-Kanal erhöhte sich im selben Zeitraum das Transportaufkommen von 2,91 Mio. t um 0,64 Mio. t auf 3,55 Mio. t (Schleuse Brandenburg), was einer Zunahme von 22 Prozent entspricht.

16. Wie stehen diese Veränderungen im Verhältnis zu den prognostizierten Steigerungen der Verkehrsleistung, die Grundlage der jeweiligen Planungen waren?

Für die wirtschaftliche Bewertung des Main-Donau-Kanals wurde seinerzeit eine Prognose aus dem Jahr 1981 für das Jahr 1990 mit einem jährlichen Transportvolumen von 2,7 Mio. t zugrunde gelegt. Der Bund und die Bayerische Staatsregierung gingen 1982 gemeinsam von einem langfristig erreichbaren jährlichen Transportvolumen von 4 bis 7 Mio. t aus.

Dem steht ein tatsächliches Transportvolumen von 7,6 Mio. t im Jahre 2005 gegenüber. Damit ist der obere Erwartungswert bereits überschritten, obwohl die qualitative Leistungsfähigkeit der gesamten Main-Donau-Relation noch Defizite im Bereich des Mains und der Donau aufweist.

Für die Kanalbrücke über die Elbe (Wasserstraßenkreuz Magdeburg) ging die erste Prognose im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 1992, dessen Prämissen hinsichtlich der wirtschaftlichen Entwicklung in den neuen Bundesländern und in den östlich angrenzenden Nachbarstaaten und hinsichtlich der zügigen Realisierung von Infrastrukturprojekten nicht eingetreten sind, von einem Transportaufkommen von 18,5 Mio. t aus. Die aktuelle Güterverkehrsprognose

des Bundesverkehrswegeplans 2003 rechnet mit einer Gütermenge von rd. 3,8 Mio. t für das Jahr 2015.

In 2005 wurden über die Elbquerung rund 3,3 Mio. t (Schleuse Hohenwarthe) transportiert, so dass zwei Jahre nach Freigabe des Wasserstraßenkreuzes, trotz der noch ausstehenden Fertigstellung der Anschlussstrecken, bereits 86 Prozent des Transportaufkommens der aktuellen Prognose für 2015 erreicht worden sind.

