

**INLAND NAVIGATION SUMMIT**

**Industry Congress**

**VIENNA 14 February 2006**

**Keynote Speech by Matthias Ruete**

Anrede!

Ich freue mich, heute, anlässlich des Binnenschiffahrt-Gipfels im Rahmen der österreichischen Präsidentschaft, zu Ihnen sprechen zu können.

Die Binnenschiffahrt ist aus dem europäischen Verkehrssystem nicht wegzudenken. Nach dem Beitritt von Bulgarien und Rumänien werden 18 Mitgliedstaaten Binnenschiffahrt haben und 12 werden durch Binnenwasserstrassen verbunden sein. Das Binnenwasserstrassennetz wird sich auf über 36.000 km belaufen. Mehr als die Hälfte des Verkehrsaufkommens sind grenzüberschreitend. Rund 130 Milliarden Tonnen-Kilometer werden jährlich von der Binnenschiffahrt erbracht.

Und doch wird die Binnenschiffahrt in ihrer Bedeutung, die sie für das europäische Güterverkehrssystem hat, häufig unterschätzt. Um so mehr ist es daher zu begrüßen, dass die österreichische Regierung die Binnenschiffahrt zu einem verkehrspolitischen Schwerpunktthema ihrer Ratspräsidentschaft gemacht hat.

## **Verkehrspolitischer Kontext**

Der Verkehr hat sich in der EU in den letzten 10, 20 Jahren dynamisch entwickelt und ist zu einem der stark wachsenden Sektoren der europäischen Wirtschaft geworden. Allein der internationale Güterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten wird sich bis 2010 aller Voraussicht nach verdoppeln. Dabei vollzog sich das Wachstum bei den einzelnen Verkehrsträgern alles andere als gleichmäßig: 72 % des Güterverkehrs erfolgen auf der Strasse, 16 % auf der Scheine und gerade mal 6 % auf den Binnenwasserstrassen.

Folge dieser Entwicklung sind hohe Kosten für die Wirtschaft und Gesellschaft:

- über 40.000 Menschen sterben jährlich im Straßenverkehr,
- Die Kosten der Verkehrsstaus belaufen sich auf etwa 1 % des BSP der EU, das entspricht einem EU Jahreshaushalt,
- 26% des CO<sub>2</sub> Ausstoßes gehen auf den Verkehr – und davon 85 % auf den Straßenverkehr – zurück und tragen zum Klimawandel bei,
- aufgrund der hohen Mineralölabhängigkeit des Verkehrssektors stellt sich die Frage der Energieversorgungssicherheit.

Auch in den neuen Mitgliedstaaten, in denen der Schienenverkehr traditionell stark war, zeichnet sich eine ähnliche Entwicklung ab.

Auf diese verkehrspolitischen Herausforderungen hat die Kommission bereits 2001 mit ihrem Weißbuch zum Verkehr eine Antwort gegeben:

1. Die wachsende Mobilität, die Voraussetzung für das wirtschaftliche Wachstum ist und einem elementaren Bedürfnis der Gesellschaft entspricht, muss dauerhaft gesichert werden.
2. Die negativen Auswirkungen des Verkehrs müssen dabei weitest möglich gemindert werden.

Diese Ziele haben nach wie vor ihre Gültigkeit. Allerdings müssen wir aber auch zur Kenntnis nehmen, dass sich der Bezugsrahmen in den letzten Jahren verändert hat:

- Die Globalisierung mit ihren veränderten Markt- und Produktionsstrukturen hat sich beschleunigt und beschleunigt sich weiter. Viele Unternehmen produzieren heute international oder weltweit und die Transportwege verlängern sich. Damit gewinnt auch der Beförderungsprozess und seine Integration in die Logistik der industriellen Produktion an Bedeutung.
- Das wirtschaftliche Wachstum verlief in den letzten Jahren in vielen Mitgliedstaaten geringer als erwartet, die

- Arbeitslosigkeit ist unverändert hoch. Deshalb musste die Lissabon-Strategie mit dem Ziel auf mehr Wachstum und Beschäftigung neu ausgerichtet werden. Die Verbesserung des Verkehrssystems ist dabei ein Element der Strategie: Effiziente Verkehre führen zu niedrigeren Produktionskosten und erhöhen die Wettbewerbsfähigkeit unserer Industrien.
- Der Ölpreis hat sich beinahe verdreifacht und wirft die Frage nach alternativer und effizienterer Energienutzung auf.
  - Auf dem Gebiet des Klimaschutzes ist das Kyoto-Protokoll in Kraft getreten und damit die Verpflichtung der Staaten, den Ausstoß von CO<sub>2</sub> auch im Verkehr zu reduzieren.
  - Schließlich haben die terroristischen Attacken der letzten Jahre die extreme Verwundbarkeit der Verkehrssysteme vor Augen geführt und dem Sicherheitsaspekt im Verkehrswesen eine völlig neue Bedeutung gegeben.

Auch bei diesen teilweise veränderten Rahmenbedingungen bleibt die Verbesserung und Effizienzsteigerung des Verkehrssystems Hauptziel unserer Verkehrspolitik.

Verkehrskommissar Barrot wird noch im Frühjahr einen Bericht vorlegen, der die Erfolge der letzten 5 Jahre bilanziert und neue Orientierungen der europäischen Verkehrspolitik aufzeigt.

Dabei steht, soviel lässt sich bereits jetzt sagen, die Entlastung im Straßenverkehr und die Herstellung eines ausgewogenen

Verkehrsmittelanteils weiterhin im Vordergrund. Jeder Verkehrsträger soll entsprechend seiner spezifischen Eigenschaften und Vorteile für das Verkehrssystem so gefördert werden, dass er am besten zur Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft und zu einer nachhaltigen Entwicklung beiträgt.

Damit bin ich beim Kern des Themas des heutigen Kongresses: „Die Binnenschifffahrt als ein starker Partner der Europäischen Wirtschaft“.

### **Binnenschifffahrt**

Die Binnenschifffahrt trägt nicht unerheblich zum Funktionieren des Verkehrssystems in Europa bei – sie könnte noch viel mehr beitragen!

- Aufgrund ihres niedrigen Energieverbrauchs und der geringen Emissionen ist die Binnenschifffahrt eine ausgesprochen umweltfreundliche Verkehrsart. Von allen Verkehrsträgern verursacht sie die geringsten externen Kosten, was Schadstoff-, Klima-, Lärm- und Unfallkosten anbelangt.
- Um die gleiche Beförderungsleistung zu erzielen, verbraucht die Bahn 8-mal und ein LKW 26-mal mehr Energie als ein Binnenschiff.

- Hinzukommt, dass die Binnenschifffahrt ein weitgehend natürliches Wegenetz nutzt, das im Grossen und Ganzen bereits besteht.
- Wegen ihres hohen Sicherheitsstandards – Unfälle sind eher selten – eignet sich die Binnenschifffahrt besonders auch für den Transport von Gefahrgütern.
- Vor allem aber verfügt die Binnenschifffahrt im Gegensatz zu den anderen Landverkehrsträgern über beträchtliche Kapazitätsreserven sowohl auf den Wasserstrassen als auch bei der Flotte.
- Aufgrund seiner Berechenbarkeit bietet der Schiffs-Transport eine hohe Zuverlässigkeit, die gerade in einer just-in-time Wirtschaft wichtiger sein kann als Schnelligkeit.

Wir sind deshalb der Überzeugung, dass eine stärkere Nutzung der Binnenschifffahrt durch die Wirtschaft die Effizienz und Nachhaltigkeit des Verkehrssystems insgesamt verbessert.

Trotz dieser klaren Vorzüge macht der Gütertransport auf den Wasserstrassen in der EU nur 6 % des gesamten Güterverkehrsaufkommens aus. Zwar gibt es Regionen, z.B. im Hinterland der Seehäfen, in den Beneluxstaaten, in Nordfrankreich, in denen der Anteil bedeutend höher ist und über 40% -Niederlande- erreichen kann. Dies macht deutlich, dass die Binnenschifffahrt noch über beträchtliche unausgeschöpfte Potentiale verfügt.

Damit die Binnenschifffahrt ihr Potential aber voll ausschöpfen und zur Verwirklichung der verkehrspolitischen Ziele beitragen kann, müssen jedoch eine Reihe von Rahmenbedingungen verbessert werden.

### **Perspektiven und Herausforderungen**

Wie kein anderer Verkehrssektor wird die Binnenschifffahrt von einer Vielzahl kleiner und mittelständischer Unternehmen geprägt. Für diese Betriebe stellen der harte Wettbewerb, die schwierige Ertragslage und der gerade für Klein-Unternehmen schwierige Zugang zum Kapital eine hohe Hürde für die Modernisierung der Flotte und den Aufbau neuer Transportdienste dar.

Auch gelten die Lebens- und Arbeitsbedingungen in der Binnenschifffahrt immer noch als weniger attraktiv als in anderen Berufszweigen mit der Folge, dass es dem Sektor zunehmend an Fachkräften und dem unternehmerischen Nachwuchs fehlt.

Dies hängt nicht zuletzt mit dem leider noch immer in der Öffentlichkeit – trotz großer Modernisierungsleistungen des Gewerbes - vorherrschenden Image der Binnenschifffahrt zusammen. Selbst die verladende Industrie, die Spediteure und Logistikunternehmen sind sich oftmals nicht der Vorteile bewusst, die die Binnenschifffahrt bietet.

Schwachstellen und Mängel in der Infrastruktur des Binnenwasserstraßennetzes beeinträchtigen die Auslastung und die Wirtschaftlichkeit der Binnenschiffstransporte.

Schließlich entspricht die Organisationsstruktur der Binnenschifffahrt in Europa mit ihren verschiedenen Verwaltungs- und Regelungsebenen nicht den Ansprüchen eines einheitlichen europäischen Binnenmarktes. Der gegenwärtige institutionelle Rahmen ist durch eine Fragmentierung der Kompetenzen und Tätigkeiten gekennzeichnet, die zu einem Mangel an Effizienz und politischem Bedeutungsverlust für die Binnenschifffahrt führt.

### **Programm „Naiades“**

Die Kommission hat deshalb vor kurzem das Aktionsprogramm „NAIADES“ vorgeschlagen, um die Binnenschifffahrt in den für sie strategisch wichtigen Bereichen zu fördern: Verbesserung der Marktbedingungen, Modernisierung der Flotte, Förderung des Humankapitals, Verbesserung des Images und der Infrastruktur.

Gleichzeitig wird die Erneuerung des organisatorischen Rahmens im Sinne einer „good governance“ für notwendig erachtet. Die EU-Erweiterung mit ihrem 25 % Zuwachs an gemeinschaftlichen Wasserstrassen stellt auch insoweit eine neue Realität in der Binnenschifffahrtsorganisation dar.

Lassen Sie es mich klar sagen, mit dem Aktionsprogramm geht es der Kommission nicht darum, Marktinitiativen in der Binnenschifffahrt durch behördliche Vorgaben zu ersetzen, sondern die Rahmenbedingungen zu verbessern, um die unternehmerische Initiative zu fördern.

Gerade die dynamische Entwicklung der Container-Transporte auf den Binnenwasserstrassen zeigt, dass mit innovativen Konzepten, auch in der Binnenschifffahrt, neue Märkte erschlossen werden können. Wir wollen solche Initiativen gezielt unterstützen.

Damit das Programm „NAIADES“ Erfolg hat, genügt es nicht, dass die Kommission ihre Vorschläge unterbreitet, die Sie heute in thematischen Workshops diskutieren werden. Vielmehr bedarf das Programm der Unterstützung von Verantwortlichen auf allen Ebenen.

Die Institutionen der EU haben die Aufgabe, Fördermaßnahmen zu koordinieren und gemeinsame Regeln für den Binnenschifffahrtsmarkt in der EU aufzustellen – technische Vorschriften, Schifferpatente, Besatzungsvorschriften und Emissionsregeln – mit dem Ziel der Anerkennung der Gemeinschaftszertifikate auf Rhein und Donau gleichermaßen. Hier spielen auch die internationalen Flusskommissionen eine Rolle.

Die europäischen Programme sollen gezielter zur Förderung von Innovation und Unternehmergeist in der Binnenschifffahrt

eingesetzt werden. Und, last but not least, trägt die Gemeinschaft im Rahmen der transeuropäischen Netze zum Aus- und Aufbau der Infrastruktur bei. In diesem Zusammenhang möchte ich die beiden prioritären TEN-Korridore, die Rhein-Main-Donau-Achse sowie die Seine-Schelde-Verbindung, hervorheben.

Aber auch die Mitgliedstaaten sind gehalten, der Binnenschifffahrt eine höhere Priorität einzuräumen und sie – z.B. im Rahmen von Leitlinien für staatliche Beihilfen – zu fördern. Die Mitgliedstaaten sind es auch, die die Hauptverantwortung – und finanzielle Last – für den Erhalt und den Ausbau der Wasserstrasseninfrastruktur tragen. Dabei ist auch den Erfordernissen des Gewässer- und Umweltschutzes Rechnung zu tragen.

Schließlich ist auch die Branche selbst gefordert, noch mehr Initiativen zu ergreifen und das Zusammenwirken mit den anderen Verkehrsträgern in der logistischen Transportkette zu verstärken. Handel und Industrie sind aufgerufen, die vielfältigen Potentiale der Binnenschifffahrt stärker zu nutzen.

Die beeindruckenden Zuwächse der Binnenschiffstransporte der letzten Jahre in einigen Regionen Belgiens, der Niederlande und Frankreichs machen deutlich, dass mit einer aktiven Binnenschifffahrtspolitik deutliche Erfolge erzielt werden können.

Die Kommission fordert daher die politischen Entscheidungsträger auf, die Verwirklichung des Aktionsprogramms zu unterstützen.

Angesichts dessen, was die Binnenschifffahrt bisher erreicht hat, und im Hinblick auf ihre unbestreitbaren Potentiale als ökonomischer, sicherer und umweltverträglicher Verkehrsträger, bin ich zuversichtlich, dass die Binnenschifffahrt in Europa auch in Zukunft eine gute Perspektive haben wird.

Vielen Dank.