

Potenziale und Zukunft der deutschen Binnenschifffahrt

Projekt 30.0324/2002

Schlussfolgerungen und Empfehlungen

für das

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen



vorgelegt von



PLANCO Consulting GmbH, Essen

Lilienstr. 44, D-45133 Essen

Tel. +49-(0)201-43771-0; Fax +49-(0)201-411468

e-mail: planco@planco.de

<http://www.planco.de>

November 2003

Anmerkung

Ergänzend zu diesem Bericht enthält ein ausführlicher Erläuterungsbericht detaillierte statistische Auswertungen mit Analysen und Prognosen zur Situation der deutschen Binnenschifffahrt. Sie bilden den Hintergrund für die hier vorgestellten Schlussfolgerungen und Empfehlungen.

INHALTSVERZEICHNIS

1	Übersicht	1
1.1	Empfohlenes Maßnahmenprogramm	1
1.2	Weitere mögliche Handlungsfelder	4
2	Empfehlungen und Begründung.....	5
2.1	Stärkung des Verkehrsträgers Binnenschiff	5
2.1.1	Chancen und Nutzen	5
2.1.2	<u>Ziel 1</u> : Sicherung und Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Binnenwasserstrassen	6
2.1.2.1	<u>Maßnahme 1</u> : Aufstockung des Infrastrukturbudgets - Verringerung der Unterstützungsdiskrepanz gegenüber der Schiene	8
2.1.2.2	<u>Maßnahme 2</u> : Ökonomische Risikobewertung erkennbarer Unterhaltungsdefizite an der Binnenwasserstraßeninfrastruktur	10
2.1.3	<u>Ziel 2</u> : Erhöhung und Sicherung der Leistungsfähigkeit der Binnenhäfen als Umschlagzentren und als Gewerbestandorte	10
2.1.3.1	<u>Maßnahme 3</u> : Einführung eines landesplanerischen Vorrangs für Gewerbestandorte an Binnenwasserstraßen	11
2.1.3.2	<u>Maßnahme 4</u> : Erweiterte Förderung des trimodalen Umschlags in Binnenhäfen	12
2.1.3.3	<u>Maßnahme 5</u> : Weiterentwicklung von Binnenhäfen zu Organisatoren logistischer Gesamtkonzepte	13
2.1.4	<u>Ziel 3</u> : Verbesserung der Betriebsabläufe in der Binnenschifffahrt	13
2.1.4.1	<u>Maßnahme 6</u> : Weiterentwicklung und verstärkte Nutzung der Telematik	14
2.1.4.2	<u>Maßnahme 7</u> : Verbesserte Abfertigung von Binnenschiffen in Seehäfen	14
2.1.4.3	<u>Maßnahme 8</u> : Unterstützung innovativer anwendungsorientierter Pilotprojekte in der Binnenschifffahrt	15
2.1.4.4	<u>Maßnahme 9</u> : Bessere Nutzung von Forschungsergebnissen des Auslands	16
2.2	Stärkung des Deutschen Binnenschifffahrtsgewerbes	16
2.2.1	Chancen und Nutzen	16
2.2.2	<u>Ziel 4</u> : Modernisierung des Schiffsraums deutscher Unternehmen	17
2.2.2.1	<u>Maßnahme 10</u> : Wiedereinführung eines Steueraufschubs für Veräußerungsgewinne bei Investitionen in neue Schiffe	17
2.2.2.2	<u>Maßnahme 11</u> : Fortentwicklung der Gründerförderung mit präferenzierten Krediten und Ausdehnung auf bestehende Unternehmen	20
2.2.2.3	<u>Maßnahme 12</u> : Harmonisierung der Fördermaßnahmen für Investitionen zur Energiesparung und Umweltentlastung	22
2.2.2.4	<u>Maßnahme 13</u> : Sicherheits- und Umweltvorgaben für die Flottenmodernisierung	23
2.2.3	<u>Ziel 5</u> : Zunahme der Zahl von Berufseinsteigern	24
2.2.3.1	<u>Maßnahme 14</u> : Erhöhung des Angebots an Ausbildungsplätzen	25
2.2.3.2	<u>Maßnahme 15</u> : Anpassung der Ausbildung, Erleichterung des Quereinstiegs und der Ausbildung auf ausländischen Schiffen	26
2.2.4	<u>Ziel 6</u> : Verbesserte wirtschaftliche Transparenz - Stärkung der betriebswirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Unternehmen	26
2.2.4.1	<u>Maßnahme 16</u> : Institutionelle Technologieförderung der Binnenschifffahrt	27



2.2.4.2	<i>Maßnahme 17: Intensivierung und neue Organisationsformen der Fortbildung</i>	27
2.2.4.3	<i>Maßnahme 18: Verbesserte Marktbeobachtung</i>	28
2.2.4.4	<i>Maßnahme 19: Verstärkte Betriebsvergleiche</i>	28
2.2.4.5	<i>Maßnahme 20: Verstärkte Serviceleistungen der Verbände</i>	29
2.2.4.6	<i>Maßnahme 21: Bessere Übersicht über bestehende Fördermöglichkeiten</i>	29
2.2.5	Fazit: Umkehrung einer negativen Wirkungskette	30
3	ANLAGE 1: Bedeutung der Binnenschifffahrt in Deutschland.....	31
3.1	Infrastrukturausbau im internationalen Vergleich	31
3.2	Gesamtwirtschaftliche Bedeutung von Binnenschifffahrt und Binnenhäfen	32
3.3	Binnenwerften	33
3.4	Innovationen in der Binnenschifffahrt	35
4	ANLAGE 2: Entwicklungspotenziale der Binnenschifffahrt	39
4.1	Prognosen 2015	39
4.2	Innovative Logistikansätze	41
4.3	Bedeutungszuwachs der Binnenschifffahrt auf Teilmärkten	42
5	Anlage 3: Strukturprobleme des deutschen Binnenschifffahrtsgewerbes	47
5.1	Marktanteilsverluste in den 90er Jahren und Status-Quo-Prognose	47
5.2	Investitionsschwäche	48
5.3	Überalterung des Personals	49
5.4	Beschleunigte Marktanteilsverluste aufgrund der Altersstruktur	50
5.5	Produktivitätssteigerung durch längere Arbeits- und Einsatzzeiten	50
5.6	Eigenkapitalschwäche führt zu Investitionsschwäche	51
5.7	Wettbewerbsnachteile der deutschen Binnenschifffahrt gegenüber dem Ausland	51
5.8	Wirtschaftliche Lage des deutschen Binnenschifffahrtsgewerbes	52
5.8.1	Auswertung von Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen deutscher Partikulierschiffe	52
5.8.2	Internationale Umsatz- und Kostenvergleiche	55
5.8.2.1	<i>Vergleich mit dem Binnenschifffahrtsgewerbe in Belgien und den Niederlanden</i>	55
5.8.2.2	<i>Vergleich mit dem mittel- und osteuropäischen Binnenschifffahrtsgewerbe (Polen, Donauanlieger)</i>	56
5.8.2.3	<i>Kostenfaktoren im internationalen Vergleich</i>	56



1 Übersicht

1.1 Empfohlenes Maßnahmenprogramm

Maßnahmen zur Stärkung der Binnenschifffahrt sind auf zwei Ebenen erforderlich: (a) Sicherung und Erhöhung der Leistungsfähigkeit des *Verkehrsträgers* Binnenschiff und (b) Festigung der Wettbewerbsfähigkeit des *deutschen Gewerbes* gegenüber ausländischen Unternehmen.

In beiden Bereichen besteht dringender Handlungsbedarf. Die folgende Übersicht fasst die empfohlenen Maßnahmen zusammen. Besonders herausgehoben werden Schlüsselmaßnahmen, ohne welche die übrigen vorgeschlagenen Maßnahmen weitgehend wirkungslos blieben. Ohne diese Schlüsselmaßnahmen lassen sich die beiden folgenden Vorrangziele kaum erreichen:

1. Realisierung der nach der aktuellen Bundesverkehrswegeplanung für die Binnenschifffahrt vorgesehenen Verkehrsleistungen (Beitrag zur Entlastung der Straßen- und Schieneninfrastruktur)
2. Vermeidung der Abwanderung von Arbeitsplätzen, Einkommen und Steuerleistungen aus der deutschen Binnenschifffahrt in das benachbarte Ausland.

Die Schlüsselmaßnahmen müssen durch ein Bündel weiterer Maßnahmen flankiert werden. Erforderlich ist eine gemeinsame Anstrengung verschiedener Akteure: Bund - Länder - Gemeinden; Verwaltung und Parlament; Binnenschifffahrtsgewerbe, Verleger, See- und Binnenhäfen; ZKR, Donaukommission, EU-Kommission.

Die Binnenschifffahrt genießt in der konkreten Verkehrspolitik nicht den ihr in Grundsatzklärungen zugesprochenen Stellenwert. Die gewünschte Entlastung der Straße wird zwar im Zusammenhang mit der Binnenschifffahrt gesehen – direkt und indirekt (Entlastung der Schiene, um Spielräume zu schaffen, damit diese ihren Beitrag zur Entlastung der Straße leisten kann). Diesem Ziel entsprechen jedoch nicht die ergriffenen Maßnahmen. Im Gegensatz hierzu genießt die Binnenschifffahrt in den Niederlanden einen unumstrittenen hohen Stellenwert in der Verkehrspolitik und in deren öffentlicher Diskussion.

Notwendig ist ein deutlicher Wahrnehmungswandel, dass die Binnenschifffahrt und ihr Gewerbe auch in Zukunft eine wichtige Rolle spielen sollen und können. Empfohlen wird daher der demonstrative Beschluss eines umfassenden Programms zur Stärkung der Binnenschifffahrt unter Einbeziehung der genannten Akteure. Beispielhaft hierfür sind die Maßnahmen, die erfolgreich für die Seeschifffahrt eingeleitet wurden.

Das zuständige Bundesressort, die Landesregierungen und die parlamentarischen Fachvertreter sollten auf der Grundlage der hier ausgesprochenen Empfehlungen ein konkretes und auf langfristige Wirkung ausgerichtete Maßnahmenpaket vereinbaren, das der Binnenschifffahrt den Rücken stärkt und das Vertrauen von Unternehmern und Auszubildenden in die Zukunftsfähigkeit dieses Verkehrsträgers steigert. So könnte die Vertrauensbasis gestärkt werden und damit die Investitionsbereitschaft sowie die Bereitschaft, sich in diesem Sektor beruflich zu engagieren. Erst ein solches Paket wird die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen zur vollen Entfaltung bringen und die deutsche Binnenschifffahrt aus einer lang anhaltenden Schwäche heraus führen.

Ein derartiges Programm setzt eine Klärung des Verhältnisses von Naturschutz und Verkehrspolitik voraus. Es könnte damit Vertrauensverluste verhindern, wie sie durch Erwägungen entstanden, am Niederrhein Ufer- und Wasserflächen unter den Schutz der FFH-Richtlinie zu stellen – mit möglichen Einschränkungen für den Binnenschiffsverkehr.

Dieses Programm schüfe auch die Voraussetzungen, der EU-gemeinschaftlichen Zielsetzung „from road to waterway“ nicht nur auf der Seeseite, sondern auch auf den Binnenwasserstraßen zum Durchbruch zu verhelfen.



Empfohlene Maßnahmen

Maßnahme	Dringlichkeit *)	Adressat/ Akteure										
		Bundesregierung			Bundesl und Ge- meinden	Bun- destag	Ge- werbe	Gewer- beverbände	Bin- nenhä- fen	Verla- der, Spedi- teure	Seehä- fen	ZKR, Donau kom- missi- on, EU
		BMV- BW	BMF	BMWA DtA, KfW								
Programmatische Umsetzung des verkehrspolitischen Zieles einer Straßenentlastung für die Binnenschifffahrt												
Vereinbarung eines umfassenden Programms zur Stärkung der Binnenschifffahrt auf der Basis der Maßnahmen 1 - 21	+++											
I. Stärkung des Verkehrsträgers Binnenschiff												
ZIEL 1: SICHERUNG UND VERBESSERUNG DER LEISTUNGSFÄHIGKEIT DER BINNENWASSERSTRAßEN												
1. Aufstockung des Infrastrukturbudgets (Verringerung der Unterstützungsdiskrepanz gegenüber der Schiene)	+++										EU	
2. Ökonomische Risikobewertung erkennbarer Unterhaltungsdefizite an der Binnenwasserstraßeninfrastruktur	+											
ZIEL 2: ERHÖHUNG UND SICHERUNG DER LEISTUNGSFÄHIGKEIT DER BINNENHÄFEN ALS UMSCHLAGZENTREN UND ALS GEWERBESTANDORTE												
3. Einführung eines landesplanerischen Vorrangs für Gewerbestandorte an Binnenwasserstraßen	+++											
4. Erweiterte Förderung des trimodalen Umschlags in Binnenhäfen	+										EU	
5. Weiterentwicklung von Binnenhäfen zu Organisatoren logistischer Gesamtkonzepte	++											
ZIEL 3: VERBESSERUNG DER BETRIEBSABLÄUFE IN DER BINNENSCHIFFFAHRT												
6. Weiterentwicklung und verstärkte Nutzung der Telematik	+			auch: BMFT								
7. Verbesserte Abfertigung von Binnenschiffen in Seehäfen	+											
8. Unterstützung innovativer anwendungsorientierter Pilotprojekte in der Binnenschifffahrt	+										EU	
9. Bessere Nutzung von Forschungsergebnissen des Auslands	+										EU	

*) Dringlichkeit: +++ = sehr hoch;

++ = hoch;

+ = mittel

**) Adressaten: schwarz = hauptverantwortlich;

grau = Mitwirkung



Maßnahme	Dringlichkeit *)	Adressat/ Akteure										
		Bundesregierung			Bundesdr und Gemein-den	Bun-destag	Ge-werbe	Gewer-bever-bände	Bin-nenhä-fen	Verla-der, Spedi-teure	Seehä-fen	ZKR, Donau kom-missi-on, EU
		BMV-BW	BMF	BMWA DtA, KfW								
II. STÄRKUNG DES DEUTSCHEN BINNENSCHIFFFAHRTSGEWERBES												
ZIEL 4: BESCHLEUNIGTE MODERNISIERUNG DES SCHIFFSRAUMS DEUTSCHER UNTERNEHMEN												
10. Wiedereinführung des Steueraufschubs für reinvestierte Veräußerungsgewinne (§ 6b EStG)	+++											
11. Fortentwicklung der Gründerförderung mit präferenzierten Krediten und Ausdehnung auf bestehende Unternehmen	+++											
12. Harmonisierung der Fördermaßnahmen für Investitionen zur Energiesparung und Umweltentlastung	+											
13. Sicherheits- und Umweltvorgaben für die Flottenmodernisierung	+											
ZIEL 5: NACHWUCHSFÖRDERUNG												
14. Vermehrung des Angebots an Ausbildungsplätzen	++											
15. Anpassung der Ausbildung, Erleichterung des Quereinstiegs und der Ausbildung auf ausländischen Schiffen	++											ZKR, Donau kom-missi-on
ZIEL 6: STÄRKUNG DER BETRIEBLICHEN LEISTUNGSFÄHIGKEIT												
16. Institutionelle Technologieförderung der Binnenschifffahrt	+											EU
17. Intensivierung und neue Organisationsformen der Fortbildung	+											
18. Verbesserte Marktbeobachtung	++											
19. Verstärkte Betriebsvergleiche	++											
20. Verstärkte Serviceleistungen der Verbände	+											
21. Bessere Übersicht über bestehende Fördermöglichkeiten	++											

*) Dringlichkeit: +++ = sehr hoch; ++ = hoch; + = mittel

**) Adressaten: schwarz = hauptverantwortlich; grau = Mitwirkung



1.2 Weitere mögliche Handlungsfelder

Die genannten Maßnahmen sollten Vorrang gegenüber anderen vom Gewerbe ebenfalls genannten Handlungsfeldern haben:

- *Rückzug eines Teils der Banken aus der Schiffsfinanzierung*

Dieser Trend entstand nicht zuletzt durch die geringe Investitionsneigung in diesem Sektor (geringe Kreditnachfrage). Auch hat sich ein Teil der Banken aus der Mittelstandsförderung zurück gezogen. Die mit den hier vorgeschlagenen Maßnahmen angestrebte Belebung der Modernisierung würde auch die Bereitschaft zur Finanzierung fördern.

Auffällig ist auch die höhere Bereitschaft der niederländischen Banken zur langfristigen Schiffsfinanzierung (bis zu 25 Jahre). In Deutschland werden schon Laufzeiten von über 10 Jahren zum Problem. Denkbar ist die Mobilisierung von privatem Risikokapital. Mit der vorgeschlagenen Modernisierungsinitiative würde sich auch diese Möglichkeit grundlegend verbessern.

- *Anwendung der in der Seeschifffahrt geltenden Tonnagesteuer auf die Binnenschifffahrt*

Eine solche Maßnahme könnte (abhängig von der konkreten Ausprägung) ähnlich wie die in Belgien angewandte Pauschalbesteuerung der Binnenschifffahrt spürbar helfen. Sie wäre auch identisch zur Seeschifffahrt zu begründen. Bei Realisierung der o.g. Vorschläge wäre diese Maßnahme allerdings nicht erforderlich.

- *Senkung der Schifffahrtsabgaben*

Dies würde die Einnahmesituation des Gewerbes nicht wesentlich verbessern, da der Wettbewerb zu einer Weitergabe an die Verlader zwänge. Trotz des damit verbundenen Preisrückgangs würde sich auch der Modal Split kaum verändern.

- *Angleichung der Versicherungssteuer an den niedrigeren Satz in den Niederlanden.*

Dies ist grundsätzlich nur im Rahmen einer generellen Angleichung der nationalen Steuersysteme zu lösen. Ansatzpunkte für die Politik ergeben allerdings insofern, als für die Seeschifffahrt unter deutscher Flagge ein deutlich reduzierter Steuersatz zur Anwendung kommt. Hier zeigt sich ein wiederholt beobachtetes Phänomen, dass die Seeschifffahrt in einer konzertierten Aktion Erleichterungen für die deutsche Flagge durchsetzen konnte, um die weitere Ausflaggung zu verhindern. Die gleiche Argumentation ist für die Binnenschifffahrt anwendbar - nur sind die Hauptkonkurrenten hier andere EU-Mitglieder.

- *Senkung der Beiträge zur Berufsgenossenschaft*

Diese Forderung berührt einen grundsätzlichen - branchenunabhängigen - Nachteil deutscher Unternehmen aufgrund des spezifischen deutschen Unfall- und Sozialversicherungssystems. In der Binnenschifffahrt wirkt sich ähnlich wie aktuell in der Bauwirtschaft die stark rückläufige Beschäftigtenzahl negativ aus. Eine Lösung müsste im Gesamtzusammenhang der deutschen Berufsgenossenschaften gefunden werden. Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Modernisierung des Gewerbes könnten zu einer Entlastung beitragen. Im übrigen wäre auch ähnlich wie in der Bauwirtschaft eine branchenübergreifende Lösung denkbar.

- *Unterstützung von Allianzen zwischen Binnenschifffahrt, Eisenbahn und maritimer Wirtschaft*

Derartige Allianzen entwickeln sich auf Initiative der Marktakteure. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.

- *Förderung von Zusammenschlüssen von Partikulieren*

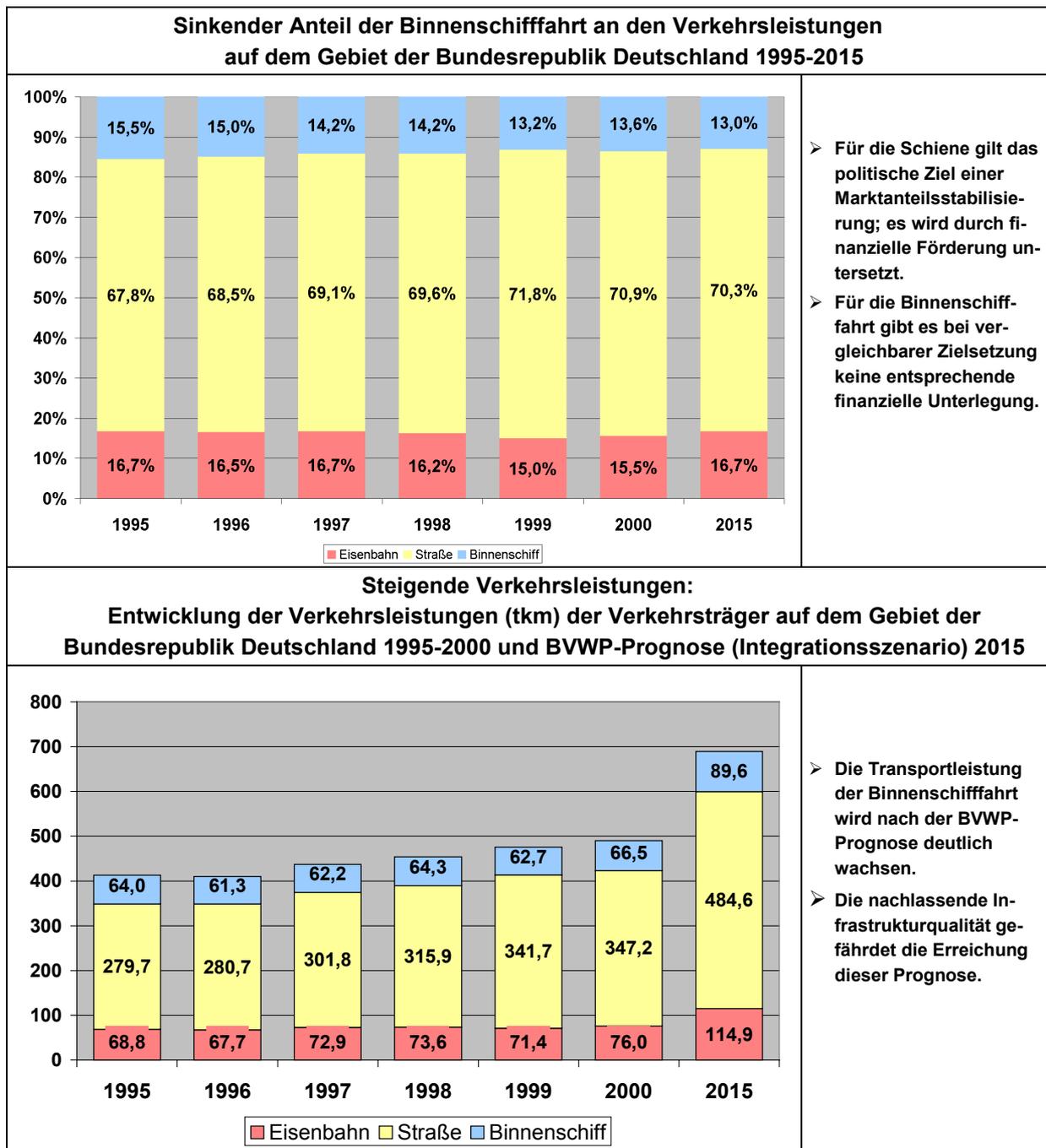
Derartigen Zusammenschlüssen stehen keine wesentlichen Hemmnisse entgegen. Es besteht kein weiterer Handlungsbedarf.

2 Empfehlungen und Begründung

2.1 Stärkung des Verkehrsträgers Binnenschiff

2.1.1 Chancen und Nutzen

Die Binnenschifffahrt wird nach vorliegenden Prognosen nur einen geringen Anteil des erwarteten Wachstums im Güterverkehr der Bundesrepublik Deutschland aufnehmen. Der größte Teil wird weiterhin auf die Straße entfallen:



Um die prognostizierten Zuwächse der Binnenschifffahrt zu realisieren (bzw. wünschenswerterweise zu übertreffen), wird eine hochwertige Infrastruktur benötigt (Wasserstraßen und Binnenhäfen), ein leistungsstarkes und innovationsfreudiges Binnenschifffahrtsgewerbe sowie Logistikangebote, die den

Binnenschifftransport, Umschlag und Handling in den Binnenhäfen, Vor- und Zulauf nach/ von den Binnenhäfen und weitere logistische Dienstleistungen für die Verloader in einem attraktiven Bündel verknüpfen.

Mit den im folgenden vorgeschlagenen Maßnahmen zur Stärkung des Verkehrsträgers Binnenschiff bestehen gute Chancen, dass die Binnenschifffahrt am erwarteten Verkehrszuwachs wenigstens den Anteil gewinnt, den sie nach den BVWP-Prognosen erreichen soll. Sie kann jedoch darüber hinaus gelangen. Hierzu ist allerdings ein Paketprogramm umzusetzen, das nach dem Vorbild der maritimen Wirtschaft neben Maßnahmen im Verantwortungsbereich des Bundes auch Maßnahmen anderer Akteure einbindet. Hierzu gehört nicht zuletzt eine Trendwende in der Standortpolitik für Gewerbesiedlungen.

Die Binnenschifffahrt könnte damit helfen, das Verkehrswachstum auf der Straße abzuschwächen. Die Kombination „Verbesserung der Wasserstraßeninfrastruktur/ Leistungssteigerung der Binnenhäfen/ Modernisierung der Binnenschifffahrt“ verspricht einen ökonomischen Effizienzgewinn öffentlicher Ausgaben wie auch der Gesamtwirtschaft.

Auch die ökologische Bilanz würde sich verbessern, wenn mit der Straße nicht nur eine gestärkte Bahn, sondern auch leistungsfähigere Binnenschifffahrt konkurriert. Die Binnenschifffahrt kann konkurrenzlos sicher große Teile der Gefahrguttransporte abwickeln. Sie kann steigende Anteile des kombinierten Verkehrs übernehmen und ihre Rolle im Massengutverkehr festigen. Sie kann jedoch auch wieder größere Marktanteile in konventionellen Märkten gewinnen, wenn die empfohlenen Maßnahmen ergriffen werden. All dies trägt dazu bei, Emissionen zu senken, Energie zu sparen, Lärm zu vermeiden und Unfallschäden an Menschen, Umwelt und Sachgütern zu mindern.

2.1.2 Ziel 1: Sicherung und Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Binnenwasserstraßen

Akteure: Bund (BMVBW mit der ihm nachgeordneten Wasserstraßenverwaltung)

Begründung:

Die Prognose der Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt in der Bundesverkehrswegeplanung basiert auf Annahmen, die in den letzten Jahren und auf absehbare Zeit nicht erfüllt sind: Grundsätzliche Aufrechterhaltung des bestehenden Qualitätsniveaus der Binnenwasserstraßen; zusätzliche Qualitätsverbesserungen durch die noch nicht umgesetzten Maßnahmen aus dem Bundesverkehrswegeplan '92. Damit ist die Realisierung der Prognose für die Binnenschifffahrt gefährdet.

Vermeidung weiterer Qualitätsverschlechterung

Das deutsche Binnenwasserstraßennetz hat im europäischen Vergleich, gemessen an seiner Länge und seinem Ausbaugrad, einen hohen Stand. Das Nettoanlagevermögen der Bundeswasserstraßen (d.h. der Wert der ursprünglichen Investitionen abzüglich der seit der Investition anzusetzenden Abschreibungen) stellt dem entsprechend mit 24 Mrd. € (Jahr 2001/ in Preisen von 1995) einen erheblichen Wert dar. Ihn zumindest zu erhalten, gelang im vergangenen Jahrzehnt nur knapp. Wertsteigerungen an prioritären Projekten wurden mit -minderungen im übrigen Netz erkaufte.

Damit treffen die Grundannahmen der BVWP-Prognose für die Binnenschifffahrt nicht zu, die von einer weiteren Produktivitätssteigerung durch verbesserte Wasserstraßen ausgingen. Im Gegenteil nimmt die Gefahr zu, dass in den Prognosen nicht berücksichtigte häufigere und längere Betriebsunterbrechungen einzelner Wasserstraßenabschnitte für die *planmäßige Unterhaltung* entstehen. Eine Verdoppelung dieser Unterbrechungszeiten wird von der Verwaltung für möglich gehalten. Hinzu kommen wachsende Risiken von Unterbrechungen für *ungeplant* erforderliche Instandsetzung. Dies gefährdet die Zuverlässigkeit der Binnenschifffahrt, eines ihrer wesentlichen Qualitätsmerkmale. Bei Fortsetzung dieses Trends ist ein durch punktuelle Ausfälle induziertes „Systemversagen“ möglich.



Für den Zeitraum 2000 bis 2020 wurde der Ersatzinvestitionsbedarf vom DIW auf über 11 Mrd. € geschätzt. Dies entspricht Jahresanteilen von über 500 Mio. €. Der neue Bundesverkehrswegeplan geht für den Zeitraum 2001-2015 von einem jahresdurchschnittlichen Erhaltungsbedarf von 440 Mio. € aus. Dies übertrifft die Haushaltsansätze in der Finanzplanung 2003-2005 für Ersatz- und Ausbauminvestitionen¹. So standen für 2002 für Ersatz- und Ausbauminvestitionen an den Binnen- und Seeschiffahrtsstraßen rd. 500 Mio. € zur Verfügung, davon im hier relevanten Binnenbereich nur rd. 350 Mio. €. Weitere Kürzungen sind in der Diskussion. Bei Beibehaltung dieser Budgetansätze reichen die Mittel für Ersatzinvestitionen selbst dann nicht aus, die Anlagen dauerhaft betriebsfähig zu halten, wenn auf Ausbauminvestitionen ganz verzichtet wird (was kaum möglich erscheint, insb. im Hinblick auf den Nachholbedarf in Ostdeutschland und bereits bestehende Engpässe in Westdeutschland).

Die ökonomischen Risiken dieser Situation sind erheblich. Jedoch ist sich die Öffentlichkeit ihrer Tragweite nicht hinreichend bewusst.

Weitere Qualitätsverbesserung

Das Netz der Bundeswasserstraßen wird dort intensiv genutzt, wo es den Einsatz größerer Schiffseinheiten zulässt. Nutzen-Kosten-Untersuchungen für geplante Ausbauprojekte bestätigen grundsätzlich den vom BMVBW formulierten Maßstab: Befahrbarkeit mit Großmotorgüterschiffen GMS (Abmessung 110 x 11,45 x 2,80 m; bis zu 2.350 t Ladung) sowie mit Schubverbänden mit 2 Schubleichtern (185 x 11,45 x 2,80 m; bis zu 3.600 t Ladung). Diesen Standard übertrifft der Rhein und erreichen im Wesentlichen seine Nebenwasserstraßen (Mosel, Main, Neckar, Wesel-Datteln-Kanal, Rhein-Herne-Kanal).

Jedoch nennt das BMVBW folgende Engpässe²:

- Dortmund-Ems-Kanal (Südstrecke, unzureichende Abmessungen des Kanals);
- Verbindung Hannover - Magdeburg - Berlin (Verkehrsprojekt 17 Deutsche Einheit: Kanalabmessungen);
- Mosel (fehlende Schleusenkapazität)
- Havel-Oder-Wasserstraße (Abmessungen des Kanals und des Schiffshebewerkes Niederfinow)
- Mittelweser (Fahrrinntiefe und -breite)
- Wasserstraßenkreuz Minden (Abstieg vom Mittellandkanal zur Mittelweser).

Weitere Engpässe bestehen auf den Flüssen Elbe und Donau (Abschnitt Straubing - Vilshofen), bei denen Probleme schwankender Wasserstände und damit reduzierter Zuverlässigkeit in der Nutzung auftreten. Hier hat sich die Bundesregierung aus Gründen des Naturschutzes für einen verminderten Ausbaustandard und damit für reduzierte Transportmengen per Binnenschiff entschieden.

Für den Containertransport sind Brückenhöhen erforderlich, die mindestens einen zweilagigen Transport ermöglichen. Diese Voraussetzung ist in weiten Teilen des Kanalnetzes in den neuen Bundesländern noch nicht erfüllt.

Solange das Netz nicht durchgängig mit modernen Schiffsgrößen befahrbar ist, können besser ausgebaut Teilstrecken nicht voll genutzt werden. Nutzen aus Teilinvestitionen werden über Jahre nicht realisiert. In den neunziger Jahren geplante Ausbaumaßnahmen verzögern sich aufgrund von Haushaltsengpässen um 10 und mehr Jahre. Wichtige im BVWP'92 vorgesehene Ausbaumaßnahmen – z.B. zweite Schleusen auf der Mosel – wurden nicht begonnen. Selbst die verzögerte Realisierung wird nur möglich, wenn Unterhaltungsmaßnahmen zur Aufrechterhaltung bestehender Leistungsfähigkeiten nicht in vollem Umfang durchgeführt werden.

¹ Dies gilt auch unter Berücksichtigung zusätzlich verfügbarer Mittel aus der Lkw-Maut, die lediglich vorangegangene Kürzungen kompensiert

² Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen über die Zukunft der deutschen Binnenschifffahrt im europäischen Wettbewerb vom Dezember 2002, S. 18

Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan sieht für Ausbaumaßnahmen im Gesamtzeitraum bis 2015 lediglich 0,9 Mio. € vor - jährlich rund 60 Mio. €. Eingeschlossen ist die Vollendung der laufenden Projekte. Weitere für notwendig erachtete Ausbaumaßnahmen in Höhe von 4,2 Mrd. € wurden im BVWP als nicht finanzierbare „Planungsreserve“ erfasst.

2.1.2.1 Maßnahme 1: Aufstockung des Infrastrukturbudgets - Verringerung der Unterstützungsdiskrepanz gegenüber der Schiene

Akteure: Bund (BMVBW mit der ihm nachgeordneten Wasserstraßenverwaltung/ BMF, soweit es sich nicht nur um eine modale Umschichtung handelt); EU (im Rahmen der TEN)

Dringlichkeit: sehr hoch

Empfehlung:

Notwendig ist eine Erhöhung der jährlich für Bundeswasserstraßen verfügbaren Investitionsmittel um ca. 300 Mio. € gegenüber den Ansätzen der BVWP, um die Planungsreserve finanzieren zu können. Gegenüber den aktuellen Haushaltsansätzen ist die Finanzierungslücke sogar noch größer. Sie ist gegenüber den Bundesausgaben für die Schiene von jährlich über 10 Mrd. € vergleichsweise niedrig und doch für die Binnenschifffahrt von entscheidender Bedeutung.

Eine derartige Erhöhung des Volumens von Ersatz- und Ausbauinvestitionen stößt in der Bundeswasserstraßenverwaltung auf personelle Schwierigkeiten, um zeitgerecht die entsprechenden technischen Planungen bereitstellen zu können. Hier sollten bestehende Behinderungen einer vermehrten Vergabe von Planungsaufträgen an freie Ingenieurbüros abgebaut werden, denen nichts Vergleichbares bei anderen Verkehrsträgern gegenüber steht.

Mit dieser Erhöhung kann die weitere Verschlechterung der Infrastruktur vermieden und die Infrastrukturverbesserung so beschleunigt werden, dass die verladende Wirtschaft nicht beginnt, ihre eigenen Langfristplanungen auf Dauerengpässe in der Infrastruktur auszurichten (d.h. sich von der Binnenschifffahrt abzuwenden). Nur dann treffen die Erwartungen der Bundesverkehrswegeplanung für die Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt zu. Ohne diese treten erhebliche Mehrbelastungen bei anderen Verkehrsträgern, aber auch erhebliche gesamtwirtschaftliche Verluste auf.

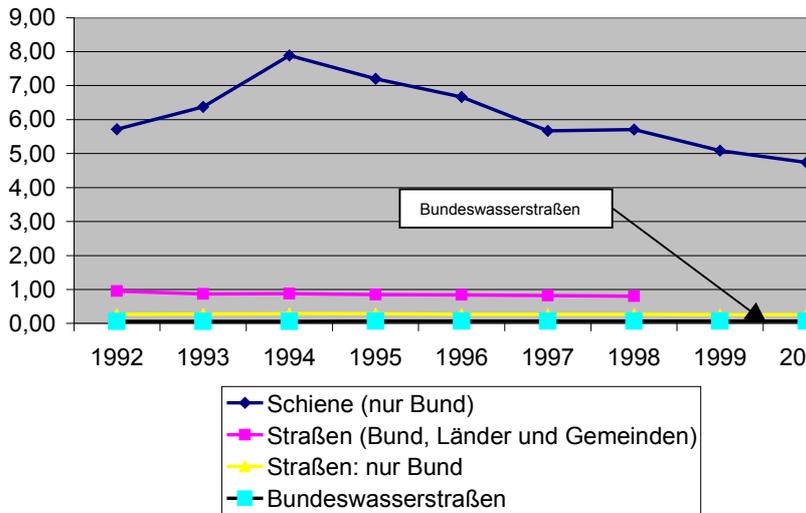
Begründung:

Die Verteilung öffentlicher Ausgaben für den Verkehr auf die Verkehrszweige entspricht weder deren aktueller Bedeutung noch dem erwarteten zukünftigen Bedeutungswachstum. Es kann daher vermutet werden, dass eine Gewichtsverlagerung der öffentlichen Infrastrukturinvestitionsmittel zugunsten der Binnenschifffahrt wirtschaftliche Effizienzgewinne ermöglichen würde.

Die Begünstigung der Schiene gegenüber der Binnenschifffahrt in der staatlichen Förderung gewährt der Bahn auch den Wettbewerb beeinflussende Spielräume in der Preisgestaltung (Grenzkostenorientierte Preise ohne Vollkostendeckung), die privatwirtschaftlich operierenden Binnenschiffsunternehmen verschlossen sind.

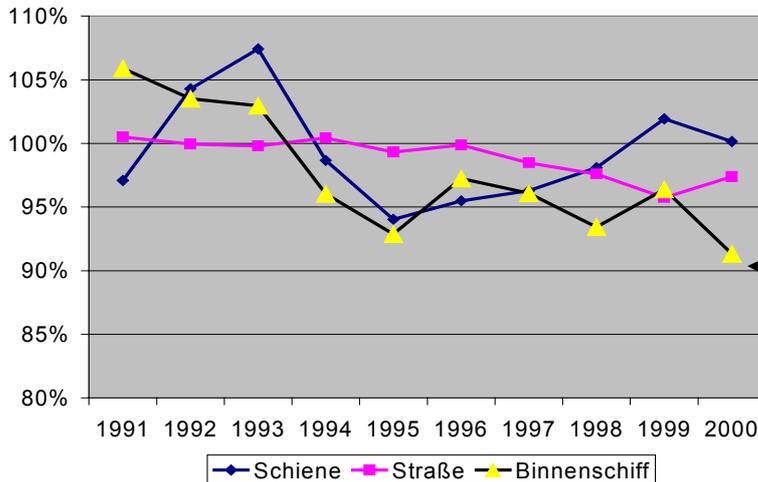


**Keine gleichgewichtigen Bundesausgaben für den Verkehr nach Verkehrszweigen 1992-2000
€-Cents je Verkehrsleistungseinheit (Pkw bzw. tkm)**



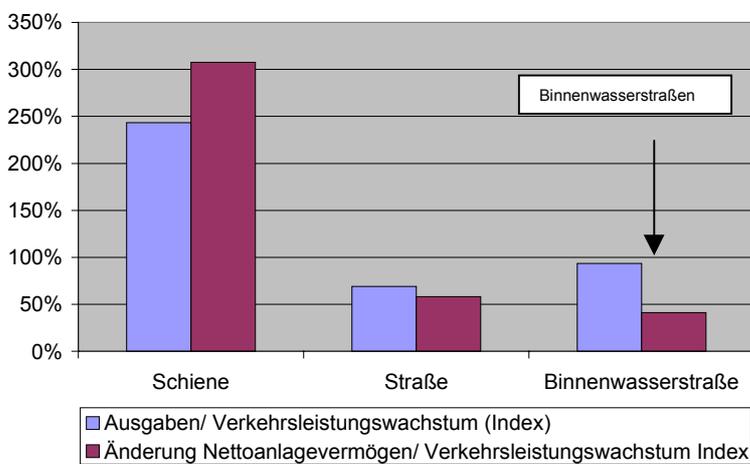
- Die Verteilung öffentlicher Infrastrukturausgaben auf die Verkehrsträger entspricht nicht deren jeweiliger aktueller Bedeutung.
- Besonders ungünstig ist die Lage der Binnenschifffahrt.
- Dabei ist die Situation für die Binnenschifffahrt tatsächlich noch ungünstiger: Die vom BMF gemeldeten Investitionsausgaben enthalten auch Ausgaben für Seewasserstraßen, für Gebäude und Ausstattung der Verwaltung. Eine vergleichbare Verzerrung besteht bei anderen Verkehrsträgern nicht.

Abnehmender Wert der Infrastruktur (Nettoanlagevermögen) im Verhältnis zu den Verkehrsleistungen (Indices Durchschnitt 1991-95 = 100)



- Der Kapitalwert der Binnenwasserstraßen entwickelt sich langsamer als die Verkehrsleistungen. Er entwickelt sich ungünstiger als bei Schiene und Straße

Die modale Verteilung der Verkehrsinfrastrukturausgaben bzw. die Änderung des Infrastruktur-Nettoanlagevermögens 1991-2000 reflektiert nicht das erwartete Verkehrswachstum (Verkehrsleistungen) 1997-2015 – Indices; alle Verkehrsträger = 100



- Die Verteilung öffentlicher Infrastrukturausgaben entspricht auch nicht dem erwarteten zukünftigen Bedeutungsgewinn der Verkehrsträger.
- Das Nettoanlagevermögen der Infrastruktur sollte sich bei einer zukunftsorientierten Politik etwa parallel zur erwarteten Verkehrsleistung entwickeln. Die Binnenschifffahrt unterschreitet diesen Wert deutlich und noch stärker als die Straße.
- Die Schiene wird nicht nur gegenüber der Straße, sondern auch im Verhältnis zur Binnenwasserstraße stark begünstigt

Bei der Investitionsauswahl in die Verkehrswege gilt als maßgebliches Entscheidungskriterium das Nutzen-Kosten-Verhältnis. Dies muss auch für Investitionen für die Binnenschifffahrt gelten. Nachdem die Projektauswahl sich vielfach nicht mehr vorrangig an der Höhe der Nutzen-Kosten-Verhältnisse orientiert, sollten nicht ausgerechnet Investitionen in die Hinterlandverbindungen der Seehäfen über Binnenwasserstraßen, die Straßen- und Schienenanbindungen der Binnenhäfen und andere für das Gesamtnetz wichtige Binnenwasserstraßen mit ausreichenden NKVs ausgesondert werden.

Die EU-Kommission bestätigt die Potenziale der Binnenschifffahrt in ihrem verkehrspolitischen Weißbuch.³ Sie stellt fest, dass anderen Verkehrsträgern in öffentlichen Investitionsprogrammen dennoch zumeist der Vorzug gegeben wird. Auch auf EU-Ebene ist es notwendig, der Binnenschifffahrt einen höheren Rang einzuräumen.⁴ Dies gilt für Binnenwasserstraßen von transnationaler Bedeutung ebenso wie für die Entwicklung der Binnenhäfen. Hierbei ist die Komplementarität Binnenschifffahrt-Seeverkehr wichtig. Jedoch ist die verstärkte Entwicklung 'kontinentaler' Verkehre (die nicht Vor-/Nachlauf zu Seeverkehren sind) ebenfalls wichtig, der in den Verkehrsmärkten stärkere Hürden entgegenstehen.

2.1.2.2 Maßnahme 2: Ökonomische Risikobewertung erkennbarer Unterhaltungsdefizite an der Binnenwasserstraßeninfrastruktur

Akteure: Bund (BMVBW mit der ihm nachgeordneten Wasserstraßenverwaltung), betroffenes Gewerbe

Dringlichkeit: mittel

Empfehlung: Die bestehenden Risiken der Infrastrukturverschlechterung sind nicht hinreichend bekannt. Dies beeinträchtigt die verkehrspolitische Diskussion. Es erschwert auch den Einsatz der knappen Mittel im Sinne einer Risikominimierung. Daher sollte für ausgewählte Wasserstraßen eine wirtschaftliche Risikobewertung erfolgen. Sie muss die betrieblichen Risiken der Binnenschifffahrtsunternehmen und der Verlagerer berücksichtigen, die möglichen Mehrbelastungen anderer Verkehrsträger und die daraus resultierenden gesamtwirtschaftlichen Risiken (vermehrte Kapazitätsüberlastungen, Staueffekte). Dies würde die Bereitschaft zu Gewichtsverlagerungen entsprechend Empfehlung (1) stützen und helfen, knappe Mittel in die vordringlichsten (die größten Risiken mindernden) Vorhaben zu investieren. Dies entspricht auch einer Forderung des BDB, offenzulegen, für welche Erhaltungsmaßnahmen die knappen Mittel eingesetzt werden sollen (und für welche nicht).

2.1.3 Ziel 2: Erhöhung und Sicherung der Leistungsfähigkeit der Binnenhäfen als Umschlagzentren und als Gewerbestandorte

Akteure: Bundesländer, Gemeinden, Hafengesellschaften, in begrenztem Umfang: Bund

Begründung:

Binnenhäfen sind Schnittstellen des zumeist gebrochenen Verkehrs Straße/Schiene - Wasserstraße. Umschlaganlagen und ergänzende Dienstleistungen (Lagerung, Distribution, Verzollung etc.) in Binnenhäfen bestimmen die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt entscheidend mit. Sie können wesentliche Funktionen in der gesamtlogistischen Konzeption und Organisation übernehmen.

³ EU-Kommission, Weißbuch "Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft, 2001

⁴ Die nachrangige Behandlung der Binnenschifffahrt wird schon dadurch deutlich, dass Straße, Schiene und Luftverkehr eigenständige Kapitel erhalten, während die Binnenschifffahrt lediglich im Zusammenhang mit dem Verbund See-Binnenwasserstraßen-Schiene behandelt wird. Dies setzt sich im Kapitel "Entlastung der großen Verkehrsachsen/ Multimodale Korridore mit Vorrang für den Güterverkehr" fort. Unter den neuen vorrangigen Projekten wird lediglich der Donauabschnitt Straubing-Vilshofen genannt, für den die Bundesregierung einen reduzierten Ausbau vorsieht.

Kosten des Vor- und Zulaufverkehrs nach/ von den Binnenhäfen verursachen häufig trotz nur kurzer Strecken höhere Kosten als der lange Haupttransport auf dem Wasser. Die Ansiedlung von Unternehmen in Binnenhäfen oder in deren direkter Nachbarschaft ist ein entscheidendes Instrument, um die Verkehrsteilung zu Gunsten des Binnenschiffs zu verschieben. Auch dort angesiedelte Unternehmen, die zunächst 'nur' die häufig guten Schienenanbindung nutzen, verbessern die Wirtschaftlichkeit des Hafensbetriebs, erhöhen das Potenzial guter Schienenverkehrsbedienungen und fördern damit indirekt auch den Hafen selbst.

Investitionen in öffentliche Binnenhäfen stagnieren seit längerer Zeit. In dem Maße, wie Binnenhäfen Verkehrsaufgaben für Kunden außerhalb der Standortgemeinde übernehmen, sinkt das Interesse der Gemeinden als Hafeneigentümer, für die erheblichen Investitionsbedarfe der Binnenhäfen Mittel bereit zu stellen. Auch ist das Interesse der Gemeinden begrenzt, neue Gewerbeflächen an Binnenhäfen zu entwickeln, wenn dies an anderen Standorten mit trockenen Verkehrsverbindungen (Schiene, Straße) planerisch einfacher und kostengünstiger möglich ist. Das gesamtgesellschaftliche Interesse, den Verkehr per Binnenschiff zur Entlastung anderer Verkehrsträger zu fördern, können Gemeinden nur begrenzt in ihren Ausgabenplanungen berücksichtigen. Investitionen zur Umnutzung brach gefallener Hafengewerbeflächen und zur Verbesserung der verkehrlichen Erschließung dieser Standorte erfolgen nur zögerlich.

Stattdessen geht das Gemeindeinteresse vielfach dahin, Binnenhafengrundstücke für attraktive Büro-, Wohnungs- oder Freizeitnutzungen umzuwidmen. Tatsächlich bestehen an vielen Binnenhafensstandorten beträchtliche ungenutzte Potenziale (Flächenverfügbarkeit und Standorteignung) für die Ansiedlung von Gewerbe- und Logistikunternehmen. Untersuchungen in Nordrhein-Westfalen haben gezeigt, dass durch vermehrte Entwicklung von Gewerbestandorten in/an Binnenhäfen beachtliche Potenziale für Verkehrsverlagerungen von der Straße auf das Binnenschiff geschaffen werden können.⁵

Empfehlung: Erforderlich ist eine Rückbesinnung in der Gewerbeansiedlung auf Standorte an Binnenwasserstraßen. Kraftwerkstandorte, Müllverbrennungsanlagen, Recyclinganlagen, massengutintensive Industrieanlagen müssen wieder vermehrt am Wasser angesiedelt werden, soweit dies mit den Zielen des Hochwasserschutzes vereinbar ist.

Private Binnenhäfen mit i.d.R. spezifischen Transportaufgaben für die sie betreibenden Industrieunternehmen haben einen erheblichen Anteil am gesamten Binnenschiffsaufkommen. Sie kommen weitgehend ohne staatliche Unterstützung aus, benötigen aber Schutz vor wettbewerbsverzerrenden Fördermaßnahmen in öffentlichen Häfen.

Zu denken ist auch daran, die verkehrliche Schnittstellenfunktion eines Kernnetzes von Binnenhäfen mit ihren Hinterlandverbindungen in der Bundesverkehrswegeplanung ebenso darzustellen wie eine mögliche Rolle im Binnen-See-Verkehr.

2.1.3.1 **Maßnahme 3: Einführung eines landesplanerischen Vorrangs für Gewerbestandorte an Binnenwasserstraßen**

Akteure: Bundesländer, BMVBW (über die Raumordnungsministerkonferenz RMKO), BMWA (Kriterien der Strukturförderung)

Dringlichkeit: sehr hoch

Die Bundesländer sollten für die kommunale Gewerbeflächenentwicklung Vorgaben für den Vorrang von Standorten mit Umschlagsmöglichkeit auf das Binnenschiff einführen. Da dies für die Gemeinden mit Mehrkosten gegenüber 'trockenen Standorten' verbunden sein kann, müsste ein Ausgleich dieser

⁵ Dies ist das Ergebnis einer umfassenden Untersuchung der Binnenhäfen in Nordrhein-Westfalen durch PLANCO als Grundlage für ein Hafenkonzept des Landes (noch unveröffentlicht, 2002)

Mehrkosten erfolgen. Hierbei können zum Teil Mittel aus der EU-Strukturförderung bzw. der Gemeinschaftsaufgabe zur Förderung der Regionalen Wirtschaftsstruktur verstärkt auf derartige Standorte ausgerichtet werden. Voraussetzung dafür ist, dass auch für die Verwendung der Strukturfördermittel ein solcher Vorrang von Standorten an Binnenwasserstraßen eingeführt wird, soweit dies zu einer deutlichen Verkehrs- und Umweltentlastung beiträgt.

Empfehlung: Der Bund sollte eine entsprechende Initiative über die Raumordnungsministerkonferenz RMKO ergreifen und gemeinsam mit dem BMWA und den Ländern die Kriterien der Strukturförderung präzisieren. Zu verstärken wäre in diesem Zusammenhang das Instrument der Verkehrsfolgeneinschätzung (z.B. als Teil des Raumordnungsverfahrens): Es sollte regelmäßig überprüft werden, ob für größere kommunale Entwicklungsmaßnahmen an trockenen Standorten (ohne Binnenwasserstraßenanschluss) geeignete Alternativen an Standorten mit einem solchen Anschluss zur Verfügung stehen und in welchem Umfang diese zu einer Minderung von Straßenverkehren führen können. Ebenso sollte die Landesplanung kritisch prüfen, ob die Umwidmung von Hafenstandorten für die Stadtentwicklung im Einzelfall dem Ziel einer Förderung der Binnenschifffahrt widerspricht.

Vorrang für Standorte am Wasser (jedoch ohne Hochwassergefährdung) schließt Verbesserungen der Hinterlandanbindung der Binnenhäfen ein. Defizite bestehen vielfach insofern, als bestehende Straßenanbindungen zu durchquerende Wohngebiete stören. Nicht alle Binnenhäfen haben die Möglichkeit, störungsarme Anbindungen zu schaffen, in vielen Fällen ist dies jedoch der Fall. Die Verkehrsinfrastrukturplanung der Länder (in Ausnahmefällen auch des Bundes) sollte im letzteren Fall solchen Maßnahmen Vorrang einräumen. In Analogie zu den Seehäfen, die zu Recht auf die besondere Bedeutung ihrer Hinterlandanbindungen verweisen, kann in manchen Fällen auch der Binnenhafen-Hinterlandverkehr wie Seehafenhinterlandverkehr behandelt werden.

2.1.3.2 **Maßnahme 4: Erweiterte Förderung des trimodalen Umschlags in Binnenhäfen**

Akteure: Bundesländer, BMVBW, BMWA, EU

Dringlichkeit: mittel

Der Bund stellt im Rahmen der Förderrichtlinie für den kombinierten Verkehr erhebliche Mittel für Anlagen des Containerumschlags in Binnenhäfen zur Verfügung. Die Konditionen dieser Förderung sind im europäischen Vergleich sehr vorteilhaft. Entsprechend gut wird die Förderung angenommen. Auf der Rheinachse ist eine Sättigung des Förderbedarfs absehbar. An anderen Wasserstraßen bestehen noch ungenutzte Potenziale für einen verstärkten Containerverkehr. Diese Förderung hat den nachteiligen Nebeneffekt, dass Häfen kaum noch Interesse an Investitionen zu Gunsten des konventionellen Umschlags haben.

Empfehlung: Im Zusammenhang mit der Maßnahme 3 (Vorrang von Gewerbestandorten an Binnenwasserstraßen) sollten grundsätzlich auch Infrastrukturen für den konventionellen Umschlag gefördert werden, wenn dies zu einem nachweisbaren Mehraufkommen der Binnenschifffahrt führt. Diese Empfehlung gilt erst recht, wenn, wie derzeit erwogen, eine Förderung von privaten Gleisanschlüssen erfolgen soll. Die Förderung der entsprechenden Suprastruktur wird nicht empfohlen.

Die Integration von Binnenschifffahrt und Bahntransport an der Schnittstelle Binnenhäfen ist unterentwickelt. Die Erleichterung des Markteintritts neuer Schienenverkehrsunternehmen (u.a. auch solchen von Hafengesellschaften) schafft neue Chancen für die Minderung des Straßenverkehrs. In Einzelfällen bedarf es auch besserer Schieneninfrastruktur und insbesondere der Verknüpfung von Bahn-Straße-Umschlaganlagen mit solchen für den Umschlag Binnenschiff - Bahn.

Eine solche trimodale Integration sollte, soweit die Standorte dies zulassen, Vorrang vor bimodalen Terminals erlangen.



2.1.3.3 **Maßnahme 5: Weiterentwicklung von Binnenhäfen zu Organisatoren logistischer Gesamtkonzepte**

Akteure: Binnenhafengesellschaften, Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen, Verlader, Spediteure, Seehäfen, Bundesländer/ Gemeinden

Dringlichkeit: hoch

Gesamtlogistischen Innovationen unter Einschaltung der Binnenschifffahrt mangelt es an Initiatoren. Großverlader ziehen sich aus dem Binnenschifffahrtsgeschäft mit eigenen Flotten zurück. Ihre Anforderungen an logistische Dienstleister verändern sich: Sie richten sich nicht auf einen bestimmten Verkehrsträger, sondern auf qualitative Leistungsmerkmale (Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Vollständigkeit: nicht nur Transport, sondern integrierte Logistik) – von welchem Verkehrsträger auch immer.

Um sicherzustellen, dass im Rahmen solcher Leistungspakete die Schiene eine wichtige Rolle spielt, baut die Deutsche Bahn mit Nachdruck Kooperationen mit dem Speditionsgewerbe auf⁶ bzw. engagiert sich über die rückerworbene Firma Schenker selbst.

Zunehmend Gewicht erhaltende Spediteurkooperationen⁷ und mittelständische Logistiker⁸, die die großen Marktführer⁹ ergänzen. Dies sind die Adressaten, wenn es darum geht, im Rahmen logistischer Leistungspakete die Binnenschifffahrt einzubeziehen. Bislang treten dieser Adressaten selten als Initiatoren von Innovationen auf, die der Binnenschifffahrt eine stärkere Rolle verschaffen könnten. Partikuliere sind angesichts ihrer Unternehmensgröße und der engen Margen nicht in der Lage, wirkungsvolle Impulse zu geben.

Binnenreedereien konzentrieren sich bei der Entwicklung logistischer Leistungspakete auf spezifische Teilmärkte insb. der Kontraktlogistik für Großverlader oder des Containerverkehrs. Auch Seereedereien beschränken ihr Engagement für integrierte Transportketten auf den Seehafen-Hinterlandverkehr von Containern.

Daher kommt Binnenhäfen als logistischen Innovatoren eine herausragende Rolle zu. Dies haben immer mehr Binnenhafenbetreiber erkannt und ihre Funktion in den letzten Jahren grundlegend neu definiert. Andere Akteure der logistischen Ketten sowie - soweit es um Infrastrukturfragen geht - Länder und Gemeinden müssen die Binnenhäfen in diesem Prozess unterstützen. Hierbei geht es nicht nur um eine geringe Zahl großer Binnenhäfen wie Duisburg, Mannheim oder andere. Vielmehr haben auch kleinere Häfen Chancen, indem sie sich auf Marktsegmente (bestimmte Güter-/ Ladungsarten, Verlader) konzentrieren, für die sie aufgrund der regionalen Wirtschaftsstruktur besondere Standortvorteile bieten.

Die Binnenhäfen können sich dabei auch der Unterstützung durch die vom Bund geförderte öffentlich-private Partnerschaft des Short-Sea Promotion Center spc bedienen, das sich werbend und informierend an Verlader und Spediteure richtet, um ihnen die Potenziale der Binnenschifffahrt näher zu bringen.

2.1.4 **Ziel 3: Verbesserung der Betriebsabläufe in der Binnenschifffahrt**

Der Straßengüterverkehr hat in der Vergangenheit sein Preisniveau erheblich gesenkt. Die Bahn hat begonnen, ihre beachtlichen Rationalisierungsreserven zu nutzen und wird dies zukünftig verstärkt

⁶ z.B. Gemeinschaftsunternehmen kombiverkehr (50% DB Cargo/ 50% bei 243 Speditions- und Transportunternehmen); TFG Transfracht (50% DB Cargo/ 50% Hamburger Hafen- und Lagerhaus AG)

⁷ System Alliance (15 Spediteure, vielfach aus dem DBD hervorgegangen), IDS (25 Spediteure, überwiegend Exeigentümer von German Parcel), CTL Cargo Trans Logistik (108 Spediteure), 24plus Systemverkehre (35 Spediteure), CargoLine (42 Spediteure als Franchisenehmer)

⁸ Kühne+Nagel (insb. See- und Luftspediteur), hellmann, Dachser, Thiel, Fiege, BLG

⁹ Danzas (Deutsche Post), Schenker (Deutsche Bahn)



tun. Die Binnenschifffahrt kann ihre Ertragskraft nur verbessern, wenn es gelingt, ihren Kostenvorteil gegenüber Schiene und Straße auszubauen. Hierzu muss das Gewerbe seine Flotte modernisieren (s.u.), muss die Infrastruktur leistungsfähiger und müssen die Betriebsabläufe weiter optimiert werden.

2.1.4.1 Maßnahme 6: Weiterentwicklung und verstärkte Nutzung der Telematik

Akteure: Bund (BMVBW, BMFT)/ Länder: Informationsangebot, Verwaltungsvereinfachung, Koordination; Seehäfen: Dokumentenaustausch, Binnenschiffsunternehmen: Anwendung

Dringlichkeit: mittel

Durch die Verbindung von GPS mit elektronischen Wasserstraßenkarten wird eine ökonomisch optimierende Unterstützung der Navigation möglich. In Verbindung mit genauen Flussbettabbildungen und aktuellen Pegeldaten - z.B. mit Hilfe des kommerziell vertriebenen Systems RADARpilot720° - wird die dynamische Navigation optimiert, um die den jeweiligen Wasserständen angepassten möglichen Schiffstiefgänge maximal zu nutzen, den Treibstoffverbrauch durch optimierte Fahrgeschwindigkeiten zu minimieren und zugleich die Sicherheit zu erhöhen. Für den Rhein, den Main und die Donau (bis zur österreichischen Grenze) stellt die Bundesschifffahrtsverwaltung entsprechende Flussbett- und Pegelinformationen im Rahmen von ELWIS¹⁰ digital zur Verfügung¹¹. Die verbesserte Schiffsauslastung rechtfertigt die erforderliche Investition in die Schiffsausrüstung.¹² In Verbindung mit Antikollisionssystemen, die europaweit eingeführt werden müssten, ist langfristig die Weiterentwicklung zur vollautomatischen Navigation denkbar.

Empfehlung: Für die Elbe steht diese Unterstützung noch aus. Sie ist gerade dort aufgrund der starken Wasserstandsschwankungen und wasserstandsbedingter Minderauslastungen von besonderer Bedeutung.

Auch im Schleusenbetrieb und der Berechnung bzw. Erhebung der Wasserstraßenabgaben sollte die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung eine vollständige Telematisierung ermöglichen, wie sie auf der Straße für die Mautberechnung vorgesehen ist. Dies könnte dazu genutzt werden, besonders emissionsarmen Binnenschiffen bzw. solchen mit hohen Sicherheitsstandards ohne großen Verwaltungsaufwand nutzungsabhängige Boni bei den Abgaben einzuräumen.

Unterstützt werden sollte seitens des Bundes auch der beschleunigte Übergang zum papierlosen Dokumentenaustausch. Zwar sind hier in erster Linie See¹³- und Binnenhäfen, die Binnenschifffahrt und Spediteure gefragt. Der Bund – in Verbindung mit der EU-Kommission - kann jedoch eine moderierende Rolle in der notwendigen Abstimmung einheitlicher Standards übernehmen und Pilotmaßnahmen unterstützen.

2.1.4.2 Maßnahme 7: Verbesserte Abfertigung von Binnenschiffen in Seehäfen

Akteure: Seehäfen, Binnenschifffahrtsverbände und -unternehmen, Küstenländer

Dringlichkeit: mittel

Die Binnenschifffahrt konnte im Containerverkehr von/ nach Rheinmündungshäfen erhebliche Anteile zu Lasten der Straße gewinnen. An Elbe und Weser sind die Erfolge aufgrund ungünstigerer Befahr-

¹⁰ ELektronisches WasserstraßenInformationssystem

¹¹ Auch auf dem Main-Donau-Kanal besteht diese Möglichkeit bereits; sie hat jedoch vor allem auf Flüssen Bedeutung

¹² Vgl. WSD Südwest, ARGO-Probebetrieb, Schlussbericht, 15.2.2003

¹³ Die deutschen Nordseehäfen Bremerhaven und Hamburg sind in diesem Bereich führend; Nachholbedarf besteht bei den Rheinmündungshäfen



barkeit der Wasserstraßen geringer, zeigen jedoch auf - noch - niedrigem Niveau eine beachtliche Dynamik – abhängig vom Ausbau der Wasserstraßen.

Empfehlung: Seehäfen können diese Dynamik unterstützen, indem sie der Binnenschifffahrt günstige(re) Bedingungen für das Laden und Löschen bieten (geringe Wartezeiten, günstige Tarife, hafeninterne Umfuhr zwischen verschiedenen Containerterminals, Einbindung in den telematischen Dokumentenaustausch, den die deutschen Containerhäfen besonders weit entwickelt haben).

Der Bund hat dazu durch Forschungsprojekte und Pilotvorhaben sowie die Modernisierung der Zollabwicklung¹⁴ beigetragen. Binnenschiffsunternehmen müssen sich ihrerseits den gestiegenen Anforderungen der Telematik stellen. Hierzu gehören von den Verbänden unterstützte Werbe- und Schulungsmaßnahmen (s.u.).

2.1.4.3 Maßnahme 8: Unterstützung innovativer anwendungsorientierter Pilotprojekte in der Binnenschifffahrt

Akteure: BMVBW, Binnenschifffahrtsverbände und -unternehmen, Bundesländer, EU

Dringlichkeit: mittel

Das BMVBW fördert Forschungs- und Entwicklungsvorhaben für die Binnenschifffahrt (in der Vergangenheit z.B. zum kombinierten Ladungsverkehr, zu temporären Umschlagsstellen, stapelbaren Wechselbehältern, Palettentransporten). Auch das BMFT fördert Forschungen (in der Vergangenheit zu schnelleren Binnenschiffen, Telematikanwendungen, neuen Schiffskonstruktionen und Verladetechniken).

Auf die Ergebnisse dieser Forschungsvorhaben, auch wenn sie wirtschaftlichen Erfolg versprechende Ansätze aufzeigen, folgt nicht immer eine Umsetzung.

Innovation muss vom Anbieter ausgehen. Nur wenige Großverlader werden innovative Konzepte durchsetzen – nach dem verbreiteten Outsourcing noch weniger als zuvor. Einzelne Partikuliere oder selbst Partikuliergemeinschaften sind hierfür zu schwach. Sie sind auf die Innovation seitens der Werften (Schiffstechniken, Motoren) oder der Reedereien/ Spediteure/ Binnenhäfen (Logistik-Organisation) angewiesen. Auch diese Akteure werden aber i.d.R. nicht innovativ, wenn es um ganz neue Transporttechniken geht (Palettenverkehre, kontinentale Behälterverkehre). Dies heißt nicht, dass diese Techniken keine Marktpotenziale haben, sondern dass sich niemand findet, sie auf eigenes Risiko zu entwickeln. Dies begründet eine öffentliche Innovationsförderung: Es ist daran zu erinnern, dass der Siegeszug des Containerverkehrs der Binnenschifffahrt nur möglich war, weil dieser in der Seeschifffahrt (ursprünglich durchaus staatlich, nämlich vom US-Militär initiiert) explosiv wuchs, so dass Seereedereien mit Interesse an integrierten Angeboten die Binnenschifffahrt einbezogen.

Empfehlung: Es wird empfohlen, die künftige Forschungsförderung verstärkt mit der Umsetzung in Pilotprojekten zu verbinden (Anstoßförderung). Hierfür gibt es positive Beispiele von Bund und Ländern, z.B. im Palettenverkehr oder im Kanal-Containerfeeder Dortmund – Rheinhäfen. Ergänzend zu technischen Lösungen müssen verstärkt Fragen der Wirtschaftlichkeit (Wettbewerbsfähigkeit neuer Konzepte, Nachfragepotenziale) behandelt werden, und zwar aus Gründen der Objektivität vorzugsweise unabhängig vom Technikentwickler.

Eine solche Förderung ist auch bei sorgfältiger Vorbereitung mit dem Risiko des Fehlschlags verbunden – dies ist ja ihre primäre Rechtfertigung. Fehlschläge dürfen dann nicht sofort diesen Förderansatz in Frage stellen.

¹⁴ ATLAS - Automatisiertes Tarif- und lokales Zollabwicklungssystem

Die Forschungsförderung sollte sich auf Märkte mit neuen Potenzialen der Binnenschifffahrt konzentrieren: Binnen-See-Verkehr (einschl. neuer Verkehre in das russische Binnenwasserstraßensystem), Pkw-Transporte ab und zwischen Automobilherstellern, Paletten- und kontinentale Behälterverkehre, Recyclingverkehre. Verstärkt werden sollte ferner die integrierte Bewertung (ökonomisch, ökologisch) von Transportketten bei Schwer- und Gefahrgütern.

2.1.4.4 Maßnahme 9: Bessere Nutzung von Forschungsergebnissen des Auslands

Akteure: BMVBW, Binnenschifffahrtsverbände und -unternehmen, Bundesländer, EU

Dringlichkeit: mittel

In Deutschland und in anderen europäischen Ländern sowie mit Unterstützung der EU gibt es ständig eine Vielzahl von Forschungsprojekten mit Bedeutung für die Binnenschifffahrt. Eine systematische Auswertung mit dem Ziel, Ergebnisse deutschen Unternehmen zugänglich zu machen und Anwendungen zu erleichtern, gibt es nicht.

Empfehlung: (a) Vereinbarungen mit Forschungsförderern im In- und Ausland, Projekte grundsätzlich mit einer englischsprachigen aussagefähigen Zusammenfassung zu veröffentlichen, sich gegenseitig über laufende und abgeschlossene Projekte zu informieren und (b) Systematische Sichtung von Forschungsberichten, welcher Nutzen sich für die heimischen Binnenschiffsunternehmen ziehen lässt. Die Aufgabe (b) könnte entweder von den Verbänden übernommen oder periodisch ausgeschrieben und fremdvergeben werden.

2.2 Stärkung des Deutschen Binnenschifffahrtsgewerbes

2.2.1 Chancen und Nutzen

Es wird erwartet, dass es dem deutschen Binnenschifffahrtsgewerbe mit den im folgenden vorgeschlagenen Maßnahmen gelingt, wieder steigende Marktanteile zu Lasten der ausländischen Konkurrenz zu erobern. Denn grundsätzlich konnte festgestellt werden, dass das deutsche Gewerbe der ausländischen Konkurrenz bei gleichen Bedingungen nicht unterlegen ist, wie es die anhaltenden Marktanteilsverluste nahe legen könnten. Das deutsche Binnenschifffahrtsgewerbe hat vielmehr die Fähigkeit und Bereitschaft gezeigt, auf den gestiegenen Wettbewerbsdruck des letzten Jahrzehnts mit deutlichen Produktivitätssteigerungen zu antworten.

Die Marktanteilstabilisierung des deutschen Gewerbes sichert Arbeitsplätze und Einkommen in Deutschland. Sie stärkt auch den Verkehrsträger Binnenschiff: Zwar werden ausländische Wettbewerber bei fortgesetzter Wettbewerbsschwäche der deutschen Konkurrenz einspringen und somit das Angebot eines Binnenschiffstransports aufrecht erhalten. Es muss jedoch befürchtet werden, dass sich die ausländische Konkurrenz auf die Teilmärkte konzentriert, die sie gut bedienen kann. Dies kann zu einer Ausdünnung des Angebots in weniger attraktiven Teilmärkten führen.

Damit wäre die Erreichung der verkehrspolitischen Ziele der Bundesregierung gefährdet.

Eine verstärkte Modernisierung der deutschen Binnenschifffahrt würde auch den deutschen Binnenwerften zugute kommen.



2.2.2 Ziel 4: Modernisierung des Schiffsraums deutscher Unternehmen

Akteure: Bund (BMVBW, BMF), Unternehmen

Begründung (vgl. dazu auch Anlage 3):

Kurzfristig und dringend erforderlich ist eine Modernisierung der deutschen Binnenschiffahrtsunternehmen – insbesondere von Partikulieren - auf zwei Ebenen:

- a) Modernisierung der Flotte
- b) ‚Modernisierung‘ der Unternehmer: wesentlich verstärkte Personalverjüngung und Neugründung von Unternehmen.

Diese doppelte Modernisierungsnotwendigkeit ergibt sich aus einer lang anhaltenden Investitionsschwäche, unzureichenden Nachwuchses und hoher Überalterung von Schiffen und Personal (insb. von Partikulieren). Ursachen sind geringe Gewinne und damit verbunden unzureichendes Eigenkapital für die Investition in neue Schiffe. Dem Frachtrateneinbruch 1994 wurde durch Leistungssteigerungen mit den alten Schiffen und mit Einkommenseinbußen begegnet, nicht mit dem Einsatz produktiverer Schiffe wie in den Niederlanden.

Als Folge geht der Marktanteil deutscher Unternehmen am Binnenschiffsverkehr von/ nach/ in Deutschland anhaltend zurück. Nach 39% in 1991 fiel er bis 2001 auf 31% und wird bei unverändertem Trend bis 2015 auf 27% fallen. Die starke Überalterung der Partikuliere wird jedoch schon kurzfristig zu einem so hohen Ausfall von Schiffen unter deutscher Flagge führen, dass der Marktanteil auf nur noch 21% fallen könnte.

Maßgebliche Ursachen liegen in Wettbewerbsverzerrungen gegenüber Konkurrenten vor allem aus den Niederlanden und aus Belgien. Durch vielfältige Steuer- und Finanzierungsvorteile sowie Zuschüsse gelang es in beiden Ländern, die Flotten in den 90er Jahren zu modernisieren und so einen bedeutenden Wettbewerbsvorteil gegenüber ihren deutschen Konkurrenten zu erlangen.

2.2.2.1 Maßnahme 10: Wiedereinführung eines Steueraufschubs für Veräußerungsgewinne bei Investitionen in neue Schiffe

Akteure: Bund (BMVBW, BMF)

Dringlichkeit: sehr hoch

Empfehlung: Dringend empfohlen wird die Wiedereinführung der *vollen* Stundung von Einkommensteuerzahlungen auf Buchgewinne bei Veräußerung eines Schiffes und Reinvestition binnen 3 Jahren in ein neues höherwertiges Schiff analog zur bestehenden Regelung in den Niederlanden.¹⁵ Dies ist wichtig für die Wiederherstellung von Chancengleichheit gegenüber niederländischen und belgischen Konkurrenten und damit für die dringend erforderliche Erneuerung des überalterten Schiffsbestands.

¹⁵ Durch das Steuerentlastungsgesetz vom 24.03.1999 wurde §6b EStG geändert, um steuersparende Fondsmodelle zu verhindern. Mit der Änderung wurde die Anwendbarkeit des §6b auch Unternehmen der Binnenschiffahrt entzogen, obwohl Fondskonstruktionen dort nicht anzutreffen sind. Die Änderung des §6b wurde mit dem Unternehmenssteuerfortentwicklungsgesetz vom 20.12.2001 erneut geändert. Umstrukturierungen insb. mittelständischer Unternehmen sollten erleichtert und das Steuerrecht stärker an der internationalen Verflechtung der Wirtschaft ausgerichtet werden (Drucksache 638/01, S. 37). „Im Zuge der Wiedereinführung des Mitunternehmererlasses in § 6 Abs.5 S. 3 EStG erfolgt bei § 6 b EStG ... eine Rückkehr von der gesellschaftsbezogenen zur gesellschaftlicherbezogenen Betrachtungsweise. Damit wird der Rechtszustand, wie er bis zum 31.12.1998, also vor In-Kraft-Treten des StEntlG 1999 bestanden hat, im Ergebnis wieder hergestellt.“ (ebenda, S.51). Die Übertragungsmöglichkeit stiller Reserven aus dem Verkauf von Binnenschiffen wurde jedoch nicht wieder aufgenommen. Die angestrebte Erleichterung der Umstrukturierung mittelständischer Unternehmen wurde damit für die deutsche Binnenschiffahrt nicht erreicht. Lediglich bei einer altersbedingten Veräußerung (Betriebsaufgabe bei einem Lebensalter von 55 J.) werden Veräußerungsgewinne mit dem halben Steuersatz besteuert (§34 Abs. 3 Steuersenkungsergänzungsgesetz). Dies dient jedoch nicht der Flottenmodernisierung (Auszug aus einer Ausarbeitung von H.Steinborn, Steuerberater)

Begründung: Die Anschaffung neuer (einschl. besserer gebrauchter) Schiffe setzt voraus, dass dessen Finanzierung gesichert ist und dass nach Abzug sonstiger Kosten einschl. eines moderaten Schiffsführerlohns des Partikuliers ausreichende Überschüsse zur Bedienung der Kredite erwirtschaftet werden.

Tatsächlich ist die Eigenkapitalbasis deutscher Partikuliere für den Umstieg in größere, modernere Schiffe unzureichend. Sie beschränkt sich weitgehend auf stille Reserven durch die bilanzielle Unterbewertung der alten Schiffe. Diese Unterbewertung entsteht dadurch, dass Binnenschiffe sehr wertstabil sind, so dass die Abschreibungen für tatsächliche Wertverluste sehr viel niedriger sein können (ca. 1% der Neuwerte) als die höheren steuerlichen Abschreibungen.

Wirtschaftlichkeitsrechnungen auf der Basis repräsentativ ermittelter Daten¹⁶ (vgl. Anlage 2) zeigen zweierlei:

- Eine Fremdfinanzierungsquote von über 80% führt zu hohen Liquiditätsrisiken. In Einzelfällen kann es einem Partikulier gelingen, höhere Umsätze zu realisieren und eine hohe Fremdfinanzierung zu bedienen. Im Durchschnitt wird dies nicht der Fall sein;
- Mit der Steuerverschiebung auf Buchgewinne aus dem Schiffsverkauf sinkt das Liquiditätsrisiko erheblich, verbessert sich aber auch die Ertragskraft (geringere Belastung durch Darlehenszinsen). Dies erzeugt einen erheblichen Anreiz zur Schiffsraummodernisierung.

Liquiditäts- und Zinsvorteile einer Steuerstundung auf Buchgewinne aus Schiffsveräußerung bei unterschiedlichen persönlichen Steuersätzen (Annahme: Umstieg auf neuere Schiffe alle 5 Jahre)				
	Variante			
	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Anteil der gestundeten Steuer	100%	50%	100%	50%
Persönl. Steuersatz	40%	40%	30%	30%
Liquiditätsvorteil aus Steuerstundung einschl. gesparter Zinsen in 1.000 €				
Jahr	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
6	225	113	170	85
11	398	218	300	164
16	538	318	405	240
21	660	416	498	314
Kumulierte eingesparte Fremdkapitalzinsen abzüglich darauf entfallender Steuerersparnis				
21	214	124	187	109
Steuernachzahlung bei Betriebseinstellung/ Ruhestandsbeginn				
25	-850	-534	-603	-401

➤ Der Steueraufschub führt bei wiederholtem Umstieg auf neue Schiffe zu einer **kumulativen Entlastung**, die erst bei Betriebsende (Erreichung des Rentenalters) aufzulösen ist. Je nach Steuersatz und Anteil des vom Aufschub begünstigten Buchgewinns (hier: 50 bzw. 100%) ergeben sich dauerhafte Steuerkredite von **bis zu 0,6 Mio. €**.

➤ Dies **erklärt wesentlich die hohe Bereitschaft der niederländischen Partikuliere** nicht nur zur einmaligen, sondern zur wiederholten Modernisierung.

➤ Aus der Steuerstundung (dem reduzierten Fremdkapitalbedarf) resultieren **Zinnersparnisse**, die sich bei 20-jähriger Betriebszeit auf über 0,2 Mio. € kumulieren können - im Schnitt also **10.000 € pro Jahr** (anfangs weniger, erst bei wiederholter Modernisierung zunehmend).

Die vorgeschlagene Maßnahme unterstützt die erforderliche Modernisierung in zweifacher Weise:

- Unterstützung der Modernisierungsfähigkeit und -bereitschaft bestehender Unternehmen**
Dies gilt für bestehende Binnenschiffsunternehmer, die aufgrund ihres Lebensalters noch in der Lage sind, durch verstärkte Modernisierung ihr Langfrist Einkommen zu verbessern. Immerhin sind 43% der Schiffsführer-Unternehmer jünger als 50 Jahre.
- Unterstützung einer kurzfristig notwendigen Neugründungswelle**
Die empfohlene Wiedereinführung des § 6b EStG ist auch für Neugründer von entscheidender Bedeutung. Sie müssen bei begrenzten Eigenmitteln häufig mit kleineren, älteren und damit billigeren Schiffen beginnen, die ein unbefriedigendes Einkommen erwirtschaften. Notwendig ist eine Perspektive, später schrittweise auf leistungsfähigere Schiffe umsteigen und so nach anfängli-



chem Einkommensverzicht langfristig ein Einkommen erzielen zu können, das auch die wirtschaftlichen Risiken dieser Tätigkeit reflektiert. Mit der Wiederbelebung des § 6b EStG wird gerade diese heute nicht bestehende Perspektive (wieder) hergestellt.

Damit werden anfänglich schwache Einkommensmöglichkeiten akzeptabel und erhöht sich der Anreiz, anfänglich Opfer zu bringen. Dies fördert auch die Bereitschaft, Personalkosten dadurch einzusparen, dass die Ehefrau als Besatzungsmitglied mit fährt.

Fiskalische Beurteilung der Wiedereinführung des § 6b EStG mit 100%iger Steuerverschiebung auf reinvestierte Veräußerungsgewinne

Die Wiedereinführung des § 6b EStG in der ursprünglichen (vollen) Höhe führt zu Mindereinnahmen aus der Einkommensteuer. Da allerdings die Steuer nur gestundet wird, entstehen in späteren Jahren entsprechend erhöhte Zuflüsse. Aufgrund der langen Dauer des Steueraufschubs sei dieser Rückfluss außeracht gelassen, so dass die folgende Bilanz zu Ungunsten des § 6b EStG verzerrt ist.

Es kann erwartet werden, dass der neu belebte § 6b EStG zu einer erhöhten Investitionstätigkeit in neue Schiffe führt (nur dann führt er zu Steuerausfällen). Diese ist verbunden mit der Sicherung von Arbeitsplätzen auf deutschen Schiffen, die andernfalls in Beschleunigung bisheriger Trends insb. an die Niederlande fallen würden. Hieraus resultiert die Sicherung eines zusätzlichen Steueraufkommens unter der Voraussetzung, dass nicht im gleichen Umfang an anderer Stelle zusätzliche Arbeitsplätze in Deutschland entstehen, die ohne den § 6b EStG nicht entstünden.

Die folgende Beispielrechnung zeigt, dass der fiskalische Nettoeffekt des § 6b EStG in den ersten 3 Jahren negativ wäre, um schon ab dem 4. Jahr zunehmende positive Werte anzunehmen. Über einen Gesamtzeitraum von 10 Jahren ergibt sich ein klar positiver fiskalischer Effekt.

Fiskalische Wirkung der Wiedereinführung des § 6b EStG mit 100%iger Steuerstundung auf reinvestierte Veräußerungsgewinne

	Summe 10 Jahre	Jahr									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ohne § 6b EStG											
Zahl der jährlichen Schiffverkäufe	200	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Wertgewinn je Schiffverkauf (1.000 €)		250	250	250	250	250	250	250	250	250	250
Steuersatz auf Wertgewinne		40%	40%	40%	40%	40%	40%	40%	40%	40%	40%
Zu versteuernde Wertgewinne insg. (1.000 €)	50.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
Steuer auf Wertgewinne (40%) in 1.000 €	20.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
mit § 6b EStG											
Zahl der Schiffverkäufe mit Reinvestition = Zahl der in Deutschland gesicherten (neuen) = Schiffe	100	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Steuereinnahmefall durch § 6b EStG in 1.000 €	10.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Gesicherte Arbeitsplätze	400	40	80	120	160	200	240	280	320	360	400
Steuerpflichtiges Jahreseinkommen je Arbeitsplatz		30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Gesichertes steuerpflichtiges Einkommen insg.	66.000	1.200	2.400	3.600	4.800	6.000	7.200	8.400	9.600	10.800	12.000
Einkommensteuersatz für gesicherte Arbeitsplätze		25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%
Gesicherte Einkommensteuer	16.500	300	600	900	1.200	1.500	1.800	2.100	2.400	2.700	3.000
Fiskalischer Nettoeffekt aus § 6b EStG (schwarz = Mehraufkommen)	6.500	-700	-400	-100	200	500	800	1.100	1.400	1.700	2.000

¹⁶ Dabei wurde berücksichtigt, dass die Veräußerungswerte der alten Schiffe deutlich höher sind als die Bilanzwerte



Tatsächlich wird der positive fiskalische Effekt in dieser Rechnung unterschätzt. Er wäre noch deutlicher, würden die folgenden Aspekte berücksichtigt:

- zusätzliche Einzahlungen aus Sozialabgaben und Beiträgen zur Berufsgenossenschaft und verminderte Inanspruchnahme von Sozialausgaben
- vermehrtes Mehrwertsteueraufkommen im Zusammenhang mit der Schiffsinvestition und mit erhöhten Umsätzen der neuen Schiffe
- Reduzierter Aufkommensverlust des § 6b auf Grund des halben Steuersatzes auf Veräußerungsgewinne bei Betriebsaufgabe mit einem Lebensalter von 55 J.) nach § 34 Abs. 3 Steuersenkungsergänzungsgesetz
- nachgeholter Steuerrückfluss bei späterer Betriebsaufgabe bzw. keiner weiteren Schiffserneuerung (In einer gesamtfiskalischen Betrachtung beschränken sich die Mehrbelastungen des Staates daher auf den Zinsnachteil aufgeschobener Zahlungen).

2.2.2.2 **Maßnahme 11: Fortentwicklung der Gründerförderung mit präferenzierten Krediten und Ausdehnung auf bestehende Unternehmen**

Akteure: Bund (BMVBW, BMF), Banken, Öffentliche Förderinstitutionen (Deutsche Ausgleichsbank - DtA, Kreditanstalt für Wiederaufbau - KfW)

Dringlichkeit: sehr hoch

Der § 6b EStG reduziert die erforderlichen Fremdmittel erheblich. Es verbleibt jedoch eine Lücke, die durch ergänzende Finanzierungshilfen geschlossen werden muss. Dies verdeutlicht die folgende Modellrechnung, die auf tatsächlichen Bilanzdaten einer Vielzahl deutscher Partikuliere (jedoch Korrektur unterbewerteter Aktiva) basiert.

Die Eigenkapitalausstattung deutscher Partikuliere ist auch bei Berücksichtigung der Restwerte ihrer abgeschrieben Schiffe überwiegend unzureichend, um die Liquiditätsbelastung aus dem kreditfinanzierten Umstieg auf höherwertige Schiffe hinreichend zu beschränken. Dies gilt insbesondere für die ersten Jahre, da sich danach die Schuldzinsen langsam abbauen.

Für Neugründer der Binnenschifffahrt, nicht jedoch für modernisierungsbereite bestehende Unternehmen, wird dem Eigenkapitalmangel in Deutschland mit ERP-Mitteln in einer Weise begegnet, die im internationalen Vergleich gut bestehen kann:

- Darlehen bis zu 2/3 der Investitionssumme (allerdings begrenzt auf unzureichende 1 Mio. €) mit 10 tilgungsfreien Jahren für einen Teil (i.d.R. die Hälfte) des Darlehens (Eigenkapitalhilfe EKH) und bis zu 3 tilgungsfreien Jahren für den Rest (ERP-Existenzgründungsdarlehen).
- Staatsgarantie: Das Eigenkapitalhilfedarlehen (EKH), vergeben über die Hausbank, wird gegenüber der Hausbank vom Bund zu 100% garantiert und hat daher aus Sicht der Bank gleichen Rang wie Eigenkapital.
- Zinsbegünstigung¹⁷:
EKH zwei Jahre zinsfrei, 3. Jahr 3,0%, 4. Jahr 4,0%, 5. Jahr 5,0%, 6.-10. Jahr 6% (zusätzliche Gebühren: 0,7% p.a. Garantieentgelt; 4% einmalige Bearbeitungsgebühr). Nach 10 Jahren Neufestsetzung des Zinssatzes;
ERP-Darlehen: 4,75% für 10 Jahre fest - keine weiteren Gebühren.

¹⁷ Die Zinskonditionen passen sich der jeweiligen Kapitalmarktlage an, so dass die Präferenzierung gleich bleibt, die Zinshöhe sich jedoch ändern kann. Die genannten Konditionen gelten für Anfang 2003

Modellrechnung zur Finanzierung eines Umstiegs bestehender Partikuliere auf neuere/ größere Schiffe ohne und mit Steueraufschub für Buchgewinne aus der Schiffsveräußerung					
- alle Wertangaben in 1.000 € -					
		Schiffstyp			
		1	2	3	4
Merkmale des vorhandenen Schiffes (Gütermotorschiff)					
Tragfähigkeit in t		835	1.080	1.528	2.154
Baujahr		1938	1956	1971	1974
Wirtschaftliche Kennzahlen des vorhandenen Schiffes					
Operatives Ergebnis <i>nach</i> Partikulierlohn nach Unternehmenssteuern (Gewinn + AfA + Zinsen)		11,1	27,7	49,7	54,5
Verkaufspreis des gebrauchten Schiffes		66,8	324,0	611,2	1.077,0
Bilanzwert des gebrauchten Schiffes		24,6	98,9	256,7	452,3
Buchgewinn		42,2	225,1	354,5	624,7
Wirtschaftliche Merkmale des ersatzweise erworbenen Schiffes der jeweils höheren Klasse (Typ 4: Umstieg auf ein neues Schiff mit 2.800 TT)					
Kaufpreis des neuen Schiffes		324,0	611,2	1.077,0	2.600,0
Erwirtschafteter EBIDA des neuen Schiffes		27,7	49,7	64,5	210,0
Maximal anfänglich durch das operative Ergebnis zu bedienender Kredit (feste Tilgungsraten über 15 Jahre; 5% Zins auf das Restdarlehen)		237,1	425,7	552,5	1.800,0
Finanzierung des größeren/ neueren Schiffes mit und ohne Besteuerung des Buchgewinns					
Finanzierungs-lücke (1.000 €): = benötigter abzüglich maximal bedienbarer Kredit	mit voller Besteuerung des Buchgewinns (Steuersatz 40%)	-73,3	-105,4	-304,7	-412,7
	ohne Besteuerung des Buchgewinns	-56,4	-15,3	-162,9	-162,8

- Die aufgeschobene Besteuerung des Buchgewinns aus dem Verkauf des bisherigen Schiffes vermindert das benötigte Fremdkapital deutlich. In allen vier Fällen übersteigt der dann erforderliche Kapitaldienst die hierfür verfügbaren Überschüsse. Selbst ein langfristiger Einkommensverzicht des Partikuliers (und ggf. seiner Ehefrau) unter das Niveau vergleichbarer Angestellter reicht nicht aus.
- Die verbleibende Lücke muss durch präferenzierte Kredite mit geringer Anfangsbelastung geschlossen werden, wie sie heute nur Neugründern offen stehen.

Die Staatsgarantie an die Hausbank füllt eine wichtige Lücke, wenn der Gründer z.B. 20% Eigenkapital aufbringen kann, die Hausbank ohne Garantie aber nur 50-60% zu geben bereit ist. Allerdings sind einzelne Banken bereit, diese Lücke auch ohne weitere Bürgschaften oder Staatsgarantie zu schließen (also ohne weitere Garantie 80%, in Einzelfällen sogar bis zu 85% zu kreditieren), wenn das wirtschaftliche Konzept des Investors und dessen Erfahrungen für sie überzeugend sind. Voraussetzung jeder geförderten Finanzierung ist ohnehin, dass die Hausbank von der Tragfähigkeit der Investition überzeugt wird. Dies gelingt zunehmend nur noch über einige Spezialinstitute, Sparkassen oder Volksbanken, die über eine hinreichende Branchenerfahrung verfügen. Großbanken haben sich in Deutschland weitgehend aus der Mittelstandsfinanzierung zurückgezogen.

Die genannten günstigen Finanzierungsbedingungen werden auch noch nach der Betriebsgründung gewährt, aber auch danach noch bis zu 2 Jahre (Westdeutschland) bzw. 4 Jahre (Ostdeutschland), wenn der Gründer weitere Investitionen durchführen will („Festigung“ des Selbständigen). Als Existenzgründung gilt auch die Übernahme eines Betriebes von den Eltern. Damit erfährt auch die Nachfolge eine beachtliche Unterstützung.

Aktuell können Binnenschiffsunternehmen die gleiche Förderung auch *nach* Ablauf von 4 Jahren nach Existenzgründung für sog. Sprunginvestitionen erhalten, wenn sie (a) ihren Wohnsitz in Deutschland haben und (b) ihr Unternehmenssitz in Ostdeutschland liegt. Für die letztere Bedingung genügt die Eintragung in das dortige Schiffsregister, so dass diese Möglichkeit auch jedem Unternehmer aus Westdeutschland bzw. sogar jedem Unternehmer, der seinen Wohnsitz in Deutschland angemeldet hat, offen steht¹⁸). Eine solche Sprunginvestition ist auch der Ersatz eines Schiffes durch ein größeres/ neueres Schiff. Voraussetzung der Förderung ist, dass die Investition die addierten Abschreibun-

¹⁸ Nach Angaben der Deutschen Ausgleichsbank DtA entfielen im Jahr 2001 von 35 geförderten Binnenschiffsunternehmen 7 auf niederländische Bürger. Auch Unternehmer aus Beitrittsstaaten haben begonnen, dieses Programm zu nutzen und werden dies voraussichtlich nach dem EU-Beitritt (Niederlassungsfreiheit) vermehrt tun.



gen der beiden letzten Jahre um 50% überschreitet (d.h. mindestens das Dreifache der Abschreibung eines Jahres erreicht). Dies wird beim Ankauf eines neuen Schiffes immer der Fall sein. Diese Sprunginvestition sollte nicht später als 10 Jahre nach der Unternehmensgründung erfolgen, um den Zusammenhang mit der beabsichtigten Gründerförderung aufrecht zu erhalten (eine klare zeitliche Grenze besteht nicht). Jedoch ist auch diese Einschränkung in der Praxis zu meistern, indem ein neues Unternehmen im Namen der Ehefrau oder eines anderen Verwandten (sofern diese die Eignung zum Schiffsführer nachweisen) gegründet wird.

Empfehlung: Es wird empfohlen, die Förderbedingungen wie folgt zu verändern:

- die Begrenzung der Rückgarantie von Hausbankdarlehen (EKH) auf die Gründungsphase aufzuheben;
- die wiederholte Förderung von Sprunginvestitionen zuzulassen und damit generell auch auf bestehende Unternehmen auszudehnen. Dies vermindert das benötigte Eigenkapital (durch die staatliche Rückgarantie) und die Finanzierungskosten (durch Zinsfreiheit in den ersten Jahren sowie Tilgungsaussetzung für bis zu 10 Jahre).
- die Obergrenzen der Kreditsummen um wenigstens 50% anzuheben, besser zu verdoppeln. Diese Obergrenzen sind für die Mehrzahl der Mittelstandsbetriebe anderer Branchen ausreichend. Für die Binnenschifffahrt mit ihrer hohen Kapitalintensität (Investitionsvolumen je Beschäftigten) sind sie nur ausreichend, solange es um den Kauf älterer kleinerer Schiffe geht. Beim Kauf eines neuen Schiffes werden deutlich höhere Kreditvolumina benötigt. Da Tankschiffe etwa doppelt so teuer sind wie Trockenfrachtschiffe, wäre für erstere sogar eine noch höhere absolute Obergrenze sinnvoll.

2.2.2.3 **Maßnahme 12: Harmonisierung der Fördermaßnahmen für Investitionen zur Energie- sparung und Umweltentlastung**

Akteure: BMVBW, BMF, BMWA, öffentliche Förderinstitutionen (Ausgleichsbank, KfW), EU (Harmonisierung)

Dringlichkeit: mittel

Hinsichtlich des Energieverbrauchs und des CO₂-Ausstoßes ist die Binnenschifffahrt ein besonders umweltfreundlicher Verkehrsträger. Diese Umweltfreundlichkeit muss immer wieder verbessert werden, um den Vorsprung gegenüber dem (sich ebenfalls ständig verbessernden) Straßenverkehr zu erhalten oder auszubauen. Zunehmende Bedeutung gewinnt dabei der Gewässerschutz.

Hierzu muss die Binnenschifffahrt weiter investieren mit dem Ziel weiter erhöhter Energieeffizienz (und damit nochmals reduziertem CO₂-Ausstoß) bzw. der (Nahe-) Null-Emission: emissionsfreie Konservierung der Schiffshülle, keine Gewässereinleitung von Treibstoffanteilen oder von Sanitärabfällen, weitgehende Vermeidung der Emission von Ladungsgasen. Erforderlich werden hierfür auch infrastrukturelle Maßnahmen in den Häfen (Entgasungsanlagen).

Diesen Zielen dient vor allem eine Erneuerung der Flotte, die durch die obigen Empfehlungen (10 - keine sofortige Besteuerung von Buchgewinnen und 11 - erweiterte Anwendbarkeit präferenzierter Kredite) unterstützt würde. In Verbindung mit diesen Fördermaßnahmen können verschärfte Auflagen mit begrenzten Übergangsfristen (vgl. Empfehlung 14) auch dazu führen, dass nicht mehr wirtschaftlich modernisierbarer Schiffsraum aus dem Markt genommen wird. Dies gilt in der Tankschifffahrt auch für Einhüllenschiffe.

Für energiesparende und umweltverbessernde Investitionen werden in Deutschland begünstigte Darlehen (Zinsvorteile von ca. 1%-Punkt; anfängliche Tilgungsfreiheit) angeboten. Demgegenüber werden in den Niederlanden, z.T. auch in Belgien, direkte Investitionszuschüsse bzw. Abzüge vom steu-



erpflichtigen Einkommen gewährt, die aufgrund ihrer unmittelbaren Entlastungswirkung (je nach in Anspruch genommenem Programm bis zu mehreren 10.000 €) attraktiver sind.

Empfehlung: Die Bundesregierung sollte sich für eine EU-weite Harmonisierung einsetzen - durch Anpassung der deutschen Förderung an die niederländischen Förderprogramme oder durch Absenkung der Förderung in anderen Ländern auf das deutsche Niveau. Da in diesem Bereich insbesondere in den Niederlanden wiederholt neue Fördertatbestände und -programme geschaffen werden, muss eine grundsätzliche Absprache über die Förderharmonisierung getroffen werden.

2.2.2.4 **Maßnahme 13: Sicherheits- und Umweltvorgaben für die Flottenmodernisierung**

Akteure: ZKR, Donaukommission, EU, Gewerbeverbände, BMVBW

Dringlichkeit: mittel

Unfälle in der Seeschifffahrt mit der Folge erheblicher Umweltschäden haben die Diskussion um Mehrhüllenschiffe auch in der Binnenschifffahrt neu belebt. Je nach Abgrenzung gibt es auf dem westeuropäischen Kernmarkt 1.300 bis 1.500 Tankschiffe. Davon sind ca. 150 bis 180 Schiffe mit einer Doppelhülle ausgestattet. Das niederländische Register ist dabei weit überdurchschnittlich vertreten. Unter deutscher Flagge fahren nur geschätzte 15 Doppelhüllenschiffe.¹⁹

Bisher gibt es die Verpflichtung, Doppelhüllenschiffe einzusetzen, nur im Kontext der Vermeidung von Explosionsunfällen bei Kollisionen. Es gibt jedoch im Zusammenhang mit der ADNR Diskussionen unter Einbeziehung des Gewerbes, auch wassergefährdendes Transportgut (Gefahrgutklasse 9) als Gefahrgut einzustufen. Damit würde ein wesentliches Transportgut für die Binnenschifffahrt – das schwere Heizöl – auch als Gefahrgut eingestuft. Ein weiteres Problem käme auf die Binnenschifffahrt zu, falls im Zuge von EU-Regelungen in den Seehäfen zu Einschränkungen käme, die auch für die Binnenschifffahrt Gültigkeit haben.

Ein vollständiger Ersatz der Einhüllen- durch Mehrhüllenschiffe benötigt nach Branchenschätzungen einen Zeitraum von 15 Jahren - auch dies nur bei erheblich verstärkter Investitionstätigkeit. Es ist allerdings zu erwarten, dass schon in einem Zeitraum von 5 Jahren der Anteil der Doppelhüllenschiffe auf 50% steigen muss. Er wird weiter auf 100% zunehmen müssen, wenn die Doppelhülle auch für das wassergefährdende Flüssiggut gefordert werden wird.

Verschärfte Auflagen, verbunden mit der beschriebenen finanziellen Förderung, können der Modernisierung der Flotte zusätzlichen Schub verleihen. Grundsätzlich sollte die Binnenschifffahrt sich nicht gegen die beschleunigte Verbesserung der Umweltsicherheit einsetzen.

Zunehmend fordern unabhängig von gesetzlichen Vorschriften auch Verlager, ihre Transporte nur in Mehrhüllenschiffen durchzuführen. Dies wird angesichts der Knappheit verfügbarer Doppelhüllenschiffe zu einer sich verstärkenden Marktsplaltung führen, in der die sichereren Schiffe einen Preisaufschlag durchsetzen können. Dies wäre eine wünschenswerte Entwicklung, da so die Flottenerneuerung auch wirtschaftlich angeregt würde.

Verbunden hiermit wäre ein Preisverfall alten Schiffsraums, was ebenfalls die Erneuerungsbereitschaft erhöhen könnte. Allerdings würde in diesem Fall die Eigenkapitalbasis der investierenden Unternehmen geschwächt, so dass die Finanzierungsförderung (Maßnahme 11) nochmals an Bedeutung gewänne.

Grundsätzlich gelten ähnliche Erwägungen auch für die Trockenschifffahrt. Auch hier könnten schrittweise verschärfte Auflagen dazu führen, dass die Modernisierung alten Schiffsraums unwirtschaftlich wird, so dass dieser aus dem Markt genommen werden muss.

¹⁹ Diese Aufteilung sagt nichts darüber aus, auf welche Rechnung die Schiffe unterwegs sind.

Empfehlung: Es ist erforderlich, realistische (aber nicht überlange) Übergangsfristen zu erreichen, die die Investitionsfähigkeit der Unternehmen nicht überfordern und keinen Preisschub bei den Werften hervorrufen. Da die verschärften Anforderungen für alle nationalen Flotten gültig wäre, würde die Erneuerung nicht den Wettbewerb verzerren.²⁰

Unterstützt würde ein solcher Prozess dadurch, dass Schiffe, die bestimmte Umweltkriterien erfüllen, bei den Schifffahrtsabgaben entlastet werden.

Diese Maßnahmen finden ihr Beispiel auf dem Kraftfahrzeugmarkt, wo der Gesetzgeber durch strengere Umweltauflagen und differenzierte Steuersätze die Modernisierung wesentlich unterstützt hat.

2.2.3 Ziel 5: Zunahme der Zahl von Berufseinsteigern

Akteure: Binnenschiffsgewerbe (Arbeitgeber, Verbände), Bund (BMVBW)

Begründung:

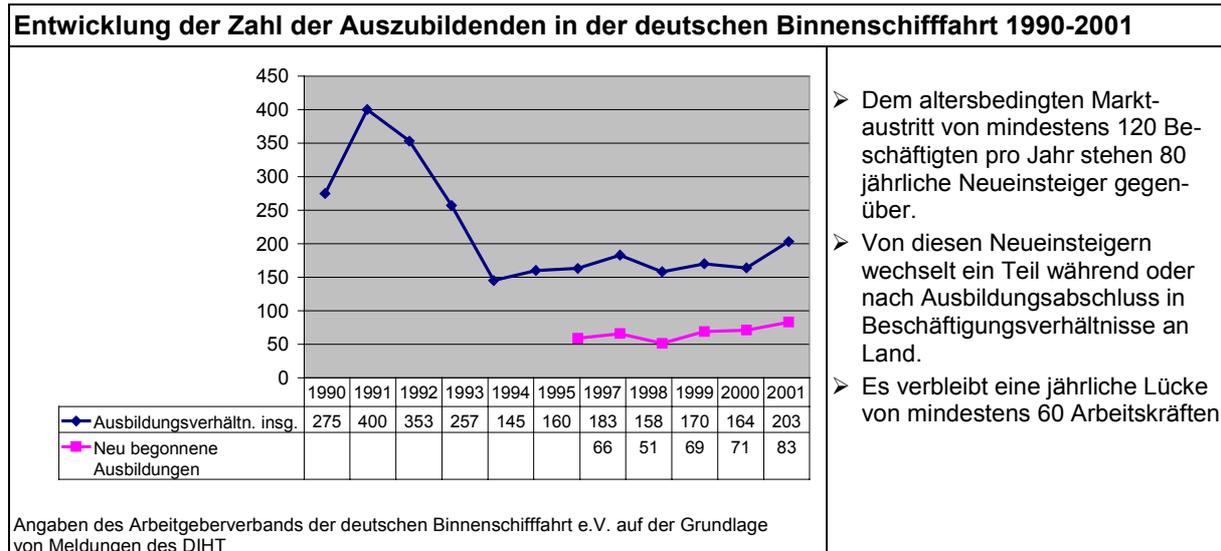
Nur wenige angestellte Binnenschiffer verbleiben bis zum Alter von 65 Jahren im Beruf. Zu hoch sind die körperlichen und nervlichen Anforderungen jenseits des Alters 60 nach einem vielfach weit über 40-jährigen Berufsleben. Dem gegenüber ist die Altersgruppe der 50-59-Jährigen mit ca. 29% (Kapitäne: 45%) die am stärksten besetzte Gruppe. Hierin kommt ein über lange Zeiträume anhaltend geringer Einstieg von Berufsanfängern zum Ausdruck, der erst in den letzten Jahren mit finanzieller Förderung des Bundes leicht erhöht werden konnte. Dennoch wird es in den nächsten Jahren zu einem beschleunigten Beschäftigungsrückgang kommen:

Zukünftiger Personalabbau in der deutschen Binnenschifffahrt aufgrund altersbedingten Ausscheidens aus dem Beruf					
		alle	Schiffseigner/ Kapitäne	Übrige	
Gesamtzahl 2003		3.600*)	900	2.700	➤ In den nächsten 10 Jahren werden altersbedingt jährlich mindestens 120 Beschäftigte deutscher Binnenschiffsunternehmen aus dem Beruf ausscheiden.
davon über 60		161	56	105	
50 – 60		885	265	620	
jährlicher Saldo aus Ab- und Zugängen 1996-2000		- 110	- 23	- 87	➤ Hiervon entfällt etwa ein Drittel auf die Gruppe der Schiffseigner/ Schiffsführer
im kommenden Jahrzehnt erwartete jährliche Abgänge	altersbedingt	- 120	- 40	- 80	➤ Als Folge des beschleunigten Ausstiegs von Schiffseignern fallen weitere Arbeitsplätze für Nichteigner fort ➤ Dadurch wird sich der Arbeitsplatzabbau deutscher Binnenschiffsunternehmen gegenüber den letzten Jahren beschleunigen
	zusätzlich bedingt durch den Ausfall von deutschen Partikulierschiffen (**)	- 40		- 40	
	gesamt	- 160	- 40	- 120	
Bestandszahlen und zukünftige Änderungen: eigene Schätzung (PLANCO);					
*) ohne Landpersonal (ca. 900); ohne Personenschifffahrt (ca. 3.000)					
**) angenommene Relation Schiffsführer/ sonstiges Personal von 1 : 3 (Einzelfahrer >86 m; 16-Std-Fahrt)					

In den vergangenen Jahren wurde der Abbau deutschen Personals durch den Zustrom ausländischen Personals (insb. aus Polen und Tschechien) stark abgeschwächt. Dies wird künftig durch den EU-Beitritt nochmals erleichtert. Dennoch wird sich diese Kompensationsmöglichkeit wesentlich reduzieren, weil der Beschäftigtenabbau in der Binnenschifffahrt dieser Länder (die Abwanderung in andere Berufe) bereits weit fortgeschritten ist.

²⁰ Für die Niederlande wird berichtet, dass bei einem Doppelhüllenzwang auch für Schiffe, die Gasöl, Dieselöl und Heizöl befördern, von 585 aktuell verfügbaren Schiffe 446 aus dem Markt genommen werden müssten, so dass nur noch 139 Schiffe verblieben.





2.2.3.1 Maßnahme 14: Erhöhung des Angebots an Ausbildungsplätzen

Akteure: Gewerbe, Verbände, BMVBW

Dringlichkeit: hoch

Der Nachwuchsmangel war in den letzten Jahren eher durch das fehlende Angebot von Ausbildungsplätzen bedingt als durch fehlendes Ausbildungsinteresse. Nach der Partikularisierung in den neunziger Jahren fielen Reedereien als Ausbilder weitgehend aus. Ein wesentlicher Anreiz, Ausbildungsplätze anzubieten, entstand erst 2002 mit der nun eingeräumten Möglichkeit, Auszubildende als vollwertige Besatzungsmitglieder nach den Mindestbesatzungsvorschriften zu rechnen. Partikuliere haben zudem die Möglichkeit, über Gemeinschaftsinitiativen wie abi (Ausbildungsinitiative Binnenschiffahrt) temporäre Engpässe zu überbrücken, wenn die Auszubildenden in Perioden theoretischer Ausbildung an Land nicht zur Verfügung stehen.

Der Bund hat auf den Ausbildungsmangel in der Binnenschiffahrt durch ein gut angenommenes Förderprogramm reagiert. Mit einem Jahresvolumen von (1,5 Mio. €) können ausbildende Binnenschiffer je Ausbildungsplatz 25.000 € Zuschüsse erhalten. Die Ausbildungsleistung ist nach Einführung dieses Programms gestiegen. Das Budget erlaubt maximal die Förderung von 60 Ausbildungsplätzen. Dies liegt unter dem Bedarf (ca. 120 jährliche Neuzugänge).

Damit liegt es nun am Binnenschiffahrtsgewerbe selbst, vermehrt Ausbildungsplätze anzubieten. Verbände müssen dies unterstützen. Sie sollten hierzu ihre Öffentlichkeitsarbeit überdenken. Die in manchen Punkten durchaus begründete Darstellung der schwierigen Lage der Partikuliere regt nicht dazu an, dass sich der Nachwuchs für diesen Beruf und insbesondere für diese Form der Selbständigkeit entscheidet. Sie unterstützt vielmehr den geringeren Stellenwert der Binnenschiffahrt in der Politik und im Bewusstsein der Bevölkerung – im Gegensatz zu den Niederlanden.

Empfehlung: Gewerbe (Arbeitgeber) und Verbände sollten eine deutliche Absichtserklärung vereinbaren, künftig vermehrt Ausbildungsplätze bereitzustellen und für den Fall unzureichender Nachfrage werbende Maßnahmen einleiten. Dies würde naturgemäß erleichtert, wenn erkennbar würde, dass wesentliche an den Bund gerichteten Empfehlungen von diesem aufgegriffen werden.

Im Einvernehmen zwischen BMVBW und dem Binnenschiffahrtsgewerbe sollte die Zahl der geförderten Ausbildungsplätze durch Kürzung der Fördersatzes je Ausbildungsplatz verdoppelt werden. Diese Kürzung erscheint gerechtfertigt, nachdem die Kosten der Ausbildung mit der Erleichterung der Besatzungsvorschriften durch die ZKR deutlich gesenkt wurden. Vorteilhaft wäre auch - analog zur

maritimen Wirtschaft - die Bereitschaft des Gewerbes, über eine interne Umlage (auch nicht ausbildender Unternehmen) einen zusätzlichen Ausbildungszuschuss zu ermöglichen.

2.2.3.2 Maßnahme 15 Anpassung der Ausbildung, Erleichterung des Quereinstiegs und der Ausbildung auf ausländischen Schiffen

Akteure: Gewerbe, Verbände, Spediteure, EU-Kommission/ ZKR/ Donaukommission

Dringlichkeit: mittel, zunehmend

Die Ausbildungsanforderungen und –techniken verändern sich. Für die navigatorische Ausbildung können zunehmend Simulationstechniken verwendet werden. Dies kann die erforderlichen Praxiszeiten verkürzen. Zugleich steigen die Anforderungen an die kaufmännische, telematische und organisatorische Kompetenz. Dem müssen die Ausbildungsvorgaben regelmäßig angepasst werden. Leitbild könnte sein: dem Schiffsführer mit kaufmännischen Kenntnissen zunehmend den Kaufmann mit Zusatzausbildung als Schiffsführer gleich zu stellen.

Damit entstehen neue Möglichkeiten des Quereinstiegs von Personen mit kaufmännischer Vorbildung. Dies gilt z.B. für Speditionskaufleute.

Empfehlung: Das Gewerbe sollte Konzepte entwickeln, wie Interessenten aus dem Kreis der Verkehrskaufleute ein Einstieg in die Rolle des selbständigen Partikuliers nahe gebracht und erleichtert werden kann. Es ist auch daran zu denken, die Ausbildung von Binnenschiffern verstärkt mit Praktika in Speditionsunternehmen zu verbinden.

Die Internationalisierung der Binnenschifffahrt ist weit fortgeschritten. Auch dem muss die Ausbildung entsprechen. Hierzu gehört eine verstärkte Sprachausbildung. Ihr kann auch eine Initiative dienen, Ausbildung phasenweise oder ganz auf Schiffen ausländischer Partikuliere durchzuführen.

Empfehlung: Arbeitgeber- und Gewerbeverbände sollten entsprechende Rahmenvereinbarungen mit Schwesterverbänden z.B. der Niederlande treffen und auf eine Harmonisierung der Ausbildungsinhalte hinwirken. Dies könnte durch die EU-Kommission moderierend und durch befristete finanzielle Förderung unterstützt werden.

Für die vorgeschlagenen Maßnahmen könnte auch eine Verwendung der Zinsen aus dem Reservefonds der ausgelaufenen Alt-für-Neu-Regelung der EU sinnvoll sein.

2.2.4 Ziel 6: Verbesserte wirtschaftliche Transparenz - Stärkung der betriebswirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Unternehmen

Begründung:

Kaufmännische Fähigkeiten gewinnen auch in der Binnenschifffahrt weiter an Bedeutung. Den deutschen Binnenschiffern wird vielfach ein Nachholbedarf gegenüber ihren niederländischen Konkurrenten nachgesagt, der durch die frühere Gewöhnung der Niederländer an den liberalisierten Markt bedingt ist. Zwar scheint es, dass dieser Nachholbedarf mitunter überzeichnet wird. Dennoch bleibt die Notwendigkeit bestehen, gerade in diesem Wissensbereich weiter Fortschritte zu erzielen. Wesentlich dazu beitragen kann eine verbesserte Transparenz (Zugang zu Informationen).



2.2.4.1 **Maßnahme 16: Institutionelle Technologieförderung der Binnenschiffahrt**

Akteure: BMVBW, BMWA, Bundesländer, Binnenschiffahrtsverbände und -unternehmen, Binnenhäfen, Verloader, Seehäfen, EU

Dringlichkeit: mittel

In den Niederlanden unterstützt der Staat Innovationen in der Binnenschiffahrt durch Fördergelder für spezifische Binnenschiffahrtsinstitutionen (z.B. Innovationsbüro, Telematikbüro, ShortSeaShipping Promotion Center *spc*). Des weiteren fördert er Institutionen, die sich dem verbesserten Marketing der Binnenschiffahrt widmen. Die niederländische Institutionenlandschaft ist in ihrer schwer übersehbaren Vielfalt nicht unbedingt ein Vorbild. Sie unterstreicht jedoch die gegenüber Deutschland stärkere politische Wertschätzung dieses Sektors. Vergleichbar ist in Deutschland lediglich das nationale *spc* als Teil eines europäischen Netzwerkes. Eine weitere Förderung von speziell auf die Binnenschiffahrt gerichteten Einrichtungen erfolgt nicht.

Empfehlung: Es sollte erwogen werden, ob sich das vom Bund geförderte ShortSeaShipping Promotion Center *spc* nach seiner erfolgreichen Anlaufphase verstärkt um die Initiierung innovativer Pilotprojekte in 'neuen' Märkten mit Entwicklungspotenzial sowie in der Telematik bemühen könnte. Auch könnte das *spc* Aufgaben der Technologievermittlung, der Vermittlung neuer Projekterfahrungen aus dem Ausland übernehmen und sich um eine stärkere Nutzung von Fördermaßnahmen der EU (PACT bzw. MARCO POLO) bemühen.

Erforderlich wäre hierzu eine personelle Erweiterung des *spc*, wobei die Kostenteilung mit dem Gewerbe ein wesentlicher Vorzug ist.

Eine direkte Förderung von Gewerbeverbänden wird nicht empfohlen, da sie deren Unabhängigkeit gefährdete.

2.2.4.2 **Maßnahme 17: Intensivierung und neue Organisationsformen der Fortbildung**

Akteure: Verbände, Gewerbe, BMVBW

Dringlichkeit: mittel, aber zunehmend

Ein erheblicher Teil der deutschen Partikuliere wurde erst nach der Marktliberalisierung 1994 selbstständig, als die Reedereien begannen, ihre Schiffe an ehemals angestellte Schiffsführer zu übergeben (Partikularisierung). Diese neuen Partikuliere verfügten zwar über die erforderlichen nautischen, vielfach aber nicht über die ebenfalls notwendigen kaufmännischen Kenntnisse. Aus Sicht der Reedereien war diese Lösung nicht ohne Vorteile, da sie die neuen Selbständigen in starker Abhängigkeit beließ. Aber auch unter Partikulieren mit längerer Erfahrung sind die kaufmännischen Kenntnisse vielfach unzureichend, da sie sich bis zur Liberalisierung auch so wirtschaftlich über Wasser halten konnten.

Nach der Liberalisierung haben sich die Partikuliere dem Margendruck vor allem durch Leistungserhöhung angepasst (Erhöhung der Verkehrsleistungen je Kapazitätseinheit um ein Drittel), aber auch durch Einkommenseinbußen. Die wenigsten Partikuliere akquirieren ihre Ladung selbst und setzen bei Preisverhandlungen fundierte kaufmännische Daten ein. Die Abhängigkeit von Befrachtungsunternehmen und Reedereien ist hoch. Auch niederländische Partikuliere mit deutlich längerer Erfahrung in einem liberalisierten Markt bedienen sich genossenschaftlicher Befrachtungsorganisationen. Sie akquirieren jedoch in höherem Maße zusätzlich auch selbst.

Umfragen unter Partikulieren zeigen ein hohes Interesse an Fortbildung, insbesondere in kaufmännischen Themen und in der Nutzung der Telematik. Schwierigkeiten bestehen darin, dass die Partikuliere sich nicht in der Lage sehen, ihr Schiff für auch nur wenige Tage der Ausbildung ruhen zu lassen. Dem wird durch vermehrtes Kursangebot an Wochenenden begegnet.



Empfehlung: Das Weiterbildungsangebot sollte mit Unterstützung durch den Bund erweitert werden. Auch eine weiter gehende Nutzung von computergestützten Fernkursen sollte vorangetrieben werden. Das Gewerbe sollte die Möglichkeiten prüfen und entsprechende Maßnahmen einleiten, um Partikuliere im Ruhestand dafür zu gewinnen, aktive Partikuliere während der Fortbildung für eine beschränkte Zeit zu vertreten.

Für die vorgeschlagenen Maßnahmen könnte auch eine Verwendung der Zinsen aus dem Reservefonds der ausgelaufenen Alt-für-Neu-Regelung der EU sinnvoll sein.

2.2.4.3 Maßnahme 18: Verbesserte Marktbeobachtung

Akteure: Gewerbe, Verbände, ggf. Initialunterstützung durch den Bund

Dringlichkeit: hoch

Von der EU unterstützte Marktbeobachtungssysteme werden vom Gewerbe kritisch gesehen. Deren schwache empirische Basis, hoher Verallgemeinerungsgrad und unzureichende Aktualität mindern den Nutzen für die Unternehmen. Das Hauptinteresse des Gewerbes richtet sich auf die Entwicklung der Frachtraten. Für Teilbereiche, z.B. in der Tankschifffahrt, gibt es funktionsfähige kommerziell vertriebene Preisinformationssysteme²¹. Auch die zunehmend Bedeutung gewinnenden Frachtenbörsen können Preisinformationen bieten. In der Trockenschifffahrt besteht hingegen das Markttransparenzdefizit fort bzw. hat sich nach der Einstellung der (allerdings zu stark aggregierten) NEA-Preisindices noch verschärft. Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) führt zwar eine Marktbeobachtung durch. Wegen der Vertraulichkeit der erhaltenen Informationen gibt sie diese jedoch nur in qualitativer Form weiter. Systematische Preiserhebungen nimmt die BAG nicht vor.

Empfehlung: Gewerbe und Verbände sollten eine Initiative ergreifen, durch regelmäßige Preisberichte ihrer Mitglieder eine solide Basis für die Marktbeobachtung zu schaffen. Das Meldeinteresse kann dadurch gesteigert werden, dass nur berichtende Unternehmen Zugang zu den Auswertungsergebnissen haben. Auch ein geringer Kostenbeitrag kann die Wertschätzung des Systems unterstützen und es den Verbänden erleichtern, die praktische Umsetzung extern durchführen zu lassen.

Eine Initialförderung des Bundes könnte die Startphase erleichtern, in der die Inhalte der Marktbeobachtung abgestimmt, die laufenden Kosten ermittelt und die Mitwirkung des Gewerbes gesichert wird.

Ein Transparenzdefizit besteht auch in Bezug auf die Flottenentwicklung. Während es in der Seeschifffahrt seit Jahren umfassende Informationen über Bestellungen und Auslieferungen neuen Schiffsraumes gibt, fehlen in der Binnenschifffahrt vergleichbare Kenntnisse. Dies liegt weniger daran, dass derartige Informationen schwer erhältlich sind, als daran, dass die Initiative für deren Sammlung und Auswertung fehlt. Die Verbände sollten im Rahmen ihrer europäischen Zusammenarbeit eine Initiative ergreifen, diesen Mangel zu beheben. Für die vorgeschlagenen Maßnahmen könnte auch eine Verwendung der Zinsen aus dem Reservefonds der ausgelaufenen Alt-für-Neu-Regelung der EU sinnvoll sein.

2.2.4.4 Maßnahme 19: Verstärkte Betriebsvergleiche

Akteure: Gewerbe, Verbände, ggf. Initialunterstützung durch den Bund

Dringlichkeit: hoch

Partikulieren stehen nur in Ausnahmefällen Vergleichsdaten zur Verfügung, mit denen sie ihre eigene betriebswirtschaftliche Leistungsfähigkeit objektiv beurteilen könnten (*benchmarking*). Viele andere Branchen (z.B. der Einzelhandel) verfügen über derartige Informationen. Mit geringem Aufwand wäre

²¹ Reuters

diese Lücke für die Binnenschiffahrt zu schließen, indem Steuerberater von ihren Mandanten ermächtigt werden, anonymisierte Jahresabschlüsse mit wenigen ergänzenden Kenndaten für die Berechnung von Durchschnittswerten durch ein neutrales Institut zur Verfügung zu stellen.

Den Beginn eines solchen Benchmarking hat diese Studie unternommen. Jedoch muss die Informationsbasis (knapp 50 Unternehmen) verbreitert werden (auch für die Tankschiffahrt) und eine regelmäßige Auswertung institutionalisiert werden.

Der Nutzen einer derartigen Information für den einzelnen Partikulier wäre hoch. Sie hätte auch erhebliches Gewicht in der Verbandsarbeit (erleichterte Darstellung der wirtschaftlichen der Gewerbesituation) und in der längerfristigen Marktbeobachtung: Während kurzfristig die Preisberichterstattung im Vordergrund steht, muss mittel- und langfristig die wirtschaftliche Existenzfähigkeit des Gewerbes beobachtet werden, um die verkehrs- und gewerbepolitische Notwendigkeit regulierender Eingriffe beurteilen zu können. Hier besteht bislang ein eklatantes Informationsdefizit.

Empfehlung: Die Gewerbeverbände sollten gemeinsam eine derartige Initiative empfehlend unterstützen, die durch ein unabhängiges Institut realisiert werden könnte. Eine Förderung des Bundes wäre nicht erforderlich, könnte aber den Beginn erleichtern. Für die vorgeschlagenen Maßnahmen könnte auch eine Verwendung der Zinsen aus dem Reservefonds der ausgelaufenen Alt-für-Neu-Regelung der EU sinnvoll sein.

2.2.4.5 **Maßnahme 20: Verstärkte Serviceleistungen der Verbände**

Akteure: Gewerbe, Verbände

Dringlichkeit: mittel

Die Verbandsarbeit der Binnenschiffahrt ist stark auf die Interessenvertretung gegenüber staatlichen Stellen ausgerichtet - die Abwehr von das Gewerbe belastenden bzw. die Durchsetzung von das Gewerbe stützenden staatlichen Maßnahmen. Diese Funktion behält Bedeutung. Sie könnte jedoch ergänzt werden.

Empfehlung: Die Verbände sollten Möglichkeiten prüfen, das Dienstleistungsangebot für ihre Mitglieder zu erweitern. Dies kann durchaus zu einer finanziellen Entlastung führen - ein gutes Angebot könnte nicht nur kostendeckend, sondern auch mit einem Deckungsbeitrag für allgemeine Verbandskosten organisiert werden. Zu denken ist, orientiert etwa am Beispiel Belgiens²², an das Aushandeln von Rahmenverträgen für Versicherungen, an die Finanzierungs- und die Fördermittelberatung, an die wirtschaftlich-technische Beurteilung von neuen Technologien.

Dies könnte auch dazu beitragen, die Verbandsarbeit stärker auf Positives, Zukunftsorientiertes, auszurichten und wäre ein Beitrag zur Imageverbesserung und Zufriedenheit der Verbandsmitglieder.

2.2.4.6 **Maßnahme 21: Bessere Übersicht über bestehende Fördermöglichkeiten**

Akteure: Verbände, ggf. Initialunterstützung durch den Bund

Dringlichkeit: hoch

Die bestehenden Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten bedürfen in Deutschland einer Verbesserung, um Verzerrungen gegenüber dem Ausland abzubauen. Sie sind jedoch in Teilbereichen (Existenzgründung) durchaus gut. Mangelhaft ist indessen die Transparenz der verfügbaren Angebote. Dies liegt wesentlich daran, dass diese Angebote in der Regel nicht spezifisch auf die Binnenschiff-

²² Bond van Eigenschippers

fahrt ausgerichtet sind, sondern sich aus branchenübergreifenden Programmen z.B. der Mittelförderung oder der Umweltverbesserung ableiten.

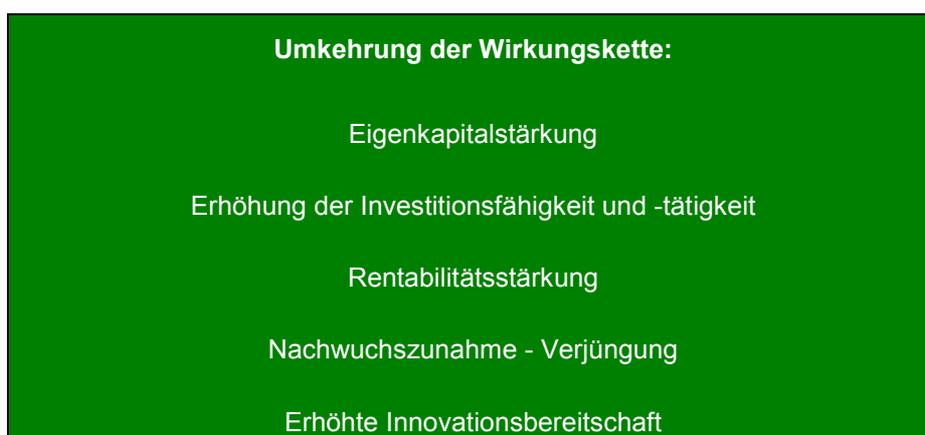
Empfehlung: Erforderlich ist eine systematische Auswertung bestehender Programme im Hinblick auf ihre Nutzbarkeit für die Binnenschifffahrt. Eine solche Übersicht muss regelmäßig aktualisiert und dem Gewerbe leicht zugänglich gemacht werden. Hilfreich wären auch systematische Fallbeispiele aus der Praxis mit konkreten Zahlen. Die Gewerbeverbände sollten die erstmalige Erstellung dieser Übersicht veranlassen. Dies könnte ein erster Schritt der empfohlenen verstärkten Beratungsfunktion für ihre Mitglieder sein.

2.2.5 Fazit: Umkehrung einer negativen Wirkungskette

Die Entwicklung des deutschen Binnenschifffahrtsgewerbes, insbesondere der Partikulierschifffahrt, war in der Vergangenheit geprägt durch eine negative Wirkungskette:



Diese Zusammenhänge gilt es durch das vorgeschlagene Maßnahmenprogramm umzukehren:



3 ANLAGE 1: Bedeutung der Binnenschifffahrt in Deutschland

3.1 Infrastrukturausbau im internationalen Vergleich

Deutschland verfügt im europäischen Vergleich über das am weitesten ausgebaute Binnenwasserstraßennetz. Entsprechend liegt es auch mit den Verkehrsleistungen auf Binnenwasserstraßen an der Spitze. Das Wasserstraßennetz in Finnland erreicht zwar eine ähnliche Ausdehnung wie in Deutschland. Jedoch werden dort nur vergleichsweise geringe Mengen transportiert. Trotz ihrer geringeren Größe erreichen die Niederlande ähnliche Dimensionen des Schiffstransports wie Deutschland, wobei beide Länder in hohem Maße gemeinsame grenzüberschreitende Verkehre abwickeln:

Länge der Wasserstraßen*) wichtiger Binnenschiffländer Europas und Transportleistung der Binnenschifffahrt

Land	Länge der Wasserstraßen (km)	Güterverkehr (Mrd. tkm)
Deutschland	6.740	64.267
Belgien	1.540	5.830
Niederlande	5.046	40.714
Frankreich	5.732	7.936
Finnland	6.245	k.A.

*) Wasserstraßen mit regelmäßiger Nutzung durch Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 50 t und mehr;

Quelle: Statistisches Bundesamt, Statistisches Jahrbuch 2002

Deutlich wird das vergleichsweise gute Wasserstraßennetz Deutschlands bei Untergliederung nach Wasserstraßenklassen. In einem von der EU abgrenzten europäischen Wasserstraßennetz fallen in Belgien und Frankreich große Teile ihrer Wasserstraßen heraus, die für den Gütertransport keine oder fast keine Bedeutung haben.

Binnenwasserstraßen in europäischen Ländern im Jahre 2001 nach Wasserstraßenklassen (ECMT)

Land	Wasserstraßenklasse ECMT								Summe
	I	III	IV	Va	Vb	Vc	Vlb	Vlc	
Belgien			541	116	41	321			1.019
Bulgarien							181		181
Deutschland	90	89	1.052	983	1.216		638	274	4.343
Finnland				560					560
Frankreich	251	729	314	189	857		149	20	2.509
Italien	75				302				376
Kroatien			181						181
Litauen			206						206
Luxemburg				50					50
Niederlande			291	294	191	489		1	1.266
Österreich	30						320		350
Polen		731	272		42		1		1.046
Portugal					251				251
Rumänien							776	92	868
Slowakische Republik	29	222		89		32	300		672
Slowenien	239		164						403
Tschechische Republik	113		193	104					410
Ukraine		61						150	211
Ungarn	242	494						335	1.071
Gesamt	1.070	2.325	3.214	2.386	2.900	841	2.364	872	15.972

Quelle: TEN-Invest, Transport Infrastructure Costs and Investments between 1996 and 2010 on the Trans-European Transport Network and its Connection to Neighbouring Regions, including an Inventory of the Technical Status of the Trans-European Transport Network, Studie im Auftrag der EU-Kommission, PLANCO Consulting GmbH, Essen 2003; Netzabgrenzung: EU-Kommission



Im für die moderne Binnenschifffahrt relevanten Bereich (ab Wasserstraßenklasse Va aufwärts) erreicht Deutschland einen Anteil von über 50% aller westeuropäischen Wasserstraßen.

Nach nationalen Langfristplanungen werden Fortschritte vor allem in Frankreich erwartet (Ausbau von 402 km Wasserstraßen von Klasse III in Klasse Vb). Die Niederlande planen einen weiteren Ausbau insb. von Klasse IV in Klasse Va (fast 200 km). Erwogene Verbesserungen ähnlichen Umfangs in Deutschland sind hinsichtlich ihrer Finanzierung nicht gesichert.

Geplante Veränderungen (Streckenlängen in km) der Europäischen Binnenwasserstraßen ausgewählter Nachbarländer nach ECMT-Klassen 2001-2010/15 (nationale Planungen)

Land	Wasserstraßenklasse ECMT								Summe
	I	III	IV	Va	Vb	Vc	Vlb	Vlc	
Belgien			-141	+141		+26			26
Frankreich		-402			+402				0
Italien	-75				+75				0
Niederlande			-187	+199	-23	+11			0
Slowakische Republik		-175		+175					0
Tschechische Republik	-113				+113				0

Quelle: TEN-Invest, Transport Infrastructure Costs and Investments between 1996 and 2010 on the Trans-European Transport Network and its Connection to Neighbouring Regions, including an Inventory of the Technical Status of the Trans-European Transport Network, Studie im Auftrag der EU-Kommission, PLANCO Consulting GmbH, Essen 2003

3.2 Gesamtwirtschaftliche Bedeutung von Binnenschifffahrt und Binnenhäfen

Die gesamtwirtschaftliche Bedeutung der Binnenschifffahrt lässt sich nicht korrekt allein an der Beschäftigten- oder Wertschöpfungszahl der Binnenschifffahrt ablesen. Die Binnenschifffahrt ist Teil eines verflochtenen Komplexes, zu dem auch die Binnenhäfen, logistische Dienstleister und die die Binnenschifffahrt nutzende verladende Wirtschaft zählen.

In der deutschen Binnenschifffahrt allein wurden im Jahre 2000 insgesamt 8.057 Beschäftigte registriert (davon 4.795 in der Güterschifffahrt). Gegenüber 1992, dem ersten Jahr, in dem die ostdeutsche Binnenschifffahrt mit erfasst wurde, ging diese Zahl um rund ein Viertel zurück. Nach der Arbeitsstättenzählung 1987 entfielen auf jeden in der Binnenschifffahrt Beschäftigten im Durchschnitt 2 Beschäftigte in Binnenhäfen, Wasserstraßen und mit der Binnenschifffahrt verbundenen Tätigkeiten. Für das Jahr 2003 schätzt Planco die Gesamtzahl der in und um die Binnenschifffahrt Beschäftigten auf etwa 24.000.

Die mittelbar mit der Binnenschifffahrt verbundenen Beschäftigten in der verladenden Wirtschaft wurden für das Jahr 2000 im Auftrag des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) geschätzt²³. Neben Verkehrs-, Industrie- und Handelsunternehmen, die über die traditionellen Hafenfunktionen mit den Häfen verbunden sind, wurden auch Betriebe und Einrichtungen berücksichtigt, die im Umfeld der Häfen angesiedelt sind und die aus unterschiedlichen Gründen eine enge Beziehung zu den Häfen aufweisen - einschl. einschlägiger Abteilungen von Banken und Versicherungen, Beratungsunternehmen, Sachverständigen und anderen Dienstleistern, Zoll- und Umweltbehörden.

Ergänzend wurden vom BÖB die Beschäftigten ermittelt, die über die Lieferung von Vorleistungen und Investitionsgütern an die genannten Unternehmen indirekt mit der Binnenschifffahrt verbunden sind.

²³ Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen (Hrsg.), Bedeutung der öffentlichen Binnenhäfen in Deutschland, angefertigt durch: VBD, Europäisches Entwicklungszentrum für Binnen- und Küstenschifffahrt, Duisburg, August 2000. Die BÖB-Studie ging von den Binnenhäfen aus. Die Ergebnisse gelten jedoch für den Gesamtkomplex Binnenschifffahrt - Binnenhäfen - Dienstleister - verladende Wirtschaft.



Schließlich wurden auch die Beschäftigungseffekte aus Konsumausgaben der genannten Beschäftigten geschätzt.

In dieser recht weitgehenden Abgrenzung sind nach Schätzung des BÖB in Deutschland 384.000 Arbeitsplätze direkt oder indirekt von den öffentlichen Binnenhäfen und damit von der Binnenschifffahrt abhängig - 1,1 % der Erwerbstätigen in Deutschland insgesamt.

Von Binnenhäfen-Binnenschifffahrt abhängige Beschäftigte in Deutschland nach Schätzungen des BÖB

Direkt hafengebunden*)	Indirekt hafengebunden		Insgesamt hafengebunden
	In Zulieferbetrieben**)	Konsumversorgung ***)	
180.806	165.451	38.018	384.275
47 %	43 %	10 %	100 %

Quelle: Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen (Hrsg.), Bedeutung der öffentlichen Binnenhäfen in Deutschland; Verf.: VBD, Duisburg, August 2000

*) Binnenschifffahrt, Binnenhäfen, Wasserstraßen, binnenschiffsorientierte Tätigkeiten anderer Wirtschaftsbereiche in den Hafenregionen

***) Lieferung von Vorleistungen an die direkt hafengebundenen Betriebe

****) Lieferung von Konsumgütern und -dienstleistungen an Beschäftigte, die direkt hafengebunden sind bzw. Vorleistungen für direkt hafengebundenen Betriebe produzieren

Das auf der Grundlage der hafengebundenen Beschäftigten geschätzte hafengebunden induzierte Investitionsvolumen wurde für Deutschland 1998 auf 24 Mrd. DM veranschlagt - 1,7% der insgesamt in Deutschland in diesem Jahr getätigten Investitionen. Die relative Bedeutung der Binnenhäfen ist danach, gemessen an den Investitionen, höher als nach den Beschäftigten.

Deutlich ist, dass die direkt in der Binnenschifffahrt und in den Binnenhäfen Beschäftigten (ca. 24.000, s.o.) nur einen vergleichsweise kleinen Teil der binnenschiffahrtsabhängigen Beschäftigten ausmachen. Ähnliche Erkenntnisse liegen auch für die Seehäfen vor.²⁴ Allerdings ist der Faktor zwischen direkt in Schifffahrt und Binnenhäfen Beschäftigten (24.000) und insgesamt von diesen abhängigen Beschäftigten (384.275) mit 11,8 sehr hoch - für den Seehafen Hamburg wurde er auf 5,6 geschätzt. Maßgeblich hierfür dürfte - neben offensichtlich unterschiedlichen Strukturen - eine unterschiedlich weit abgegrenzte hafengebundenen verarbeitenden Gewerbes sein. Insofern geben die BÖB-Zahlen eher die obere Grenze einer Schätzbandbreite wieder.

Andererseits umfasst die BÖB-Studie nur einen Teil der von *privaten* Binnenhäfen abhängigen Beschäftigung (zum Teil sind diese in die Schätzgrundlagen einbezogen). Insofern unterschätzt sie die Bedeutung des Gesamtkomplexes Binnenschifffahrt - Binnenhäfen - verladende Wirtschaft.

Schätzungen zur Wertschöpfung des Gesamtkomplexes Binnenschifffahrt - Binnenhäfen - Verlade liegen nicht vor. Nach den ähnlichen Studien für die Seehäfen entspricht die relative Bedeutung, gemessen an der Beschäftigtenzahl, jedoch weitgehend derjenigen nach der Wertschöpfung.

3.3 Binnenwerften

In Deutschland sind aktuell (2003) 33 Werften im Binnenschiffbau oder der Binnenschiffsreparatur tätig. Der Leistungsschwerpunkt der Binnenwerften liegt im Spezial- und Passagierschiffbau (vielfach auch durch Seeschiffwerften). Zwar geben 14 Werften als Tätigkeitsmerkmal auch den Bau von Güterbinnenschiffen an. Dieser erfolgt jedoch nur noch sporadisch - eine Folge der Investitionsschwäche deutscher Binnenschiffsunternehmen und starker ausländischer (insb. niederländischer) Konkurrenz.

²⁴ vgl. PLANCO Consulting GmbH, Methodik zur fortschreibungsfähigen Abschätzung der regional- und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens (direkte und indirekte Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte), basierend auf einer empirischen Erhebung für das Jahr 1991. Diese Erhebung wird in 2002 von PLANCO aktualisiert.



Allerdings erwirtschaften viele Binnenwerften nennenswerte Umsätze mit Reparatur und Wartung von Güterbinnenschiffen.

Tätigkeitsfelder der deutschen Werften mit Aktivitäten im Binnenschiffsbereich (Anzahl Werften)

Beschäftigten- größenklasse	Alle Werften	Aktivität Binnenschifffahrt				Aktivität See- schifffahrt
		Neu-/Ausbau			Reparatur, Instandhal- tung, Um- bau	
		Güter- schiffe	Passa- gier- schiffe	Spezial- schiffe		
Bis 20	12	3	1	5	12	
21 – 50	14	6	9	8	14	2
51 – 100	4	2	3	4	4	1
101 – 200	2	2	2	2	2	2
201 u. mehr	2		1	1	2	2
k. A.	4	1	1	2	4	1
Alle	38	14	17	22	38	8

Anmerkung: Mehrfachnennungen möglich

Quellen: VSM-Datenbank (www.vsm.de) und eigene Recherchen

Die deutsche Binnenschiffswerften sind klein- und mittelständisch geprägt. Die Mehrheit hat weniger als 50 Arbeitsplätze. 14 Werften befinden sich in den Küstenländern, 20 liegen im Binnenland entlang der Wasserstraßen, 11 befinden sich in den neuen Bundesländern.

Insgesamt sind in den 38 für die Binnenschifffahrt tätigen Werften etwa 2.000 Arbeitnehmer beschäftigt²⁵ - 8,3% der insgesamt im deutschen Schiffbau Tätigen (rd. 24.000 Arbeitsplätze in 2002). Die aus der Umstrukturierung des letzten Jahrzehnts in Ostdeutschland hervorgegangenen bzw. verbliebenen Wertstandorte sind gut am Markt für Passagier- und Spezialschiffe positioniert.

Günstiger als der Güterbinnenschiffsbau entwickelte sich der Neubau von Passagier- und Spezialschiffen (Hafenfahrzeuge, Schlepper, Behörden- und Sonderschiffe). Beide Teilmärkte stellen höhere technische Ansprüche als Frachtschiffe (abgesehen von Tank-/ Gefahrgutschiffen).

Produktion von Binnenschiffen auf deutschen Werften 1995-2002 nach Schiffsart

Schiffstypen	Maßeinheit	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Frachtschiffe einschl. Tanker und Schubeinheiten	Anzahl	4	2	1	4	10	16	4	5
	Ladetonnen (1.000 t)	4	2	1	8	3	4	10	7
Fahrgastschiffe/Fähren	Anzahl	9	11	11	10	7	13	17	14
Hafenfahrzeuge/Schlepper/ Behörden- und Sonderschiffe	Anzahl	14	15	12	13	22	18	34	26
Gesamt	Anzahl	27	28	24	27	39	47	55	45
	Ladetonnen (1.000 t)	4	2	1	8	3	4	10	7
	Auftragswert in Mio. Euro	28	31	21	45	31	33	47	72

Quelle: VSM

In Deutschland als viertgrößter Schiffbaunation der Welt bleibt der Werftensektor – trotz der Umstrukturierungen und des Kapazitätsabbaus – ein wichtiger Wirtschaftszweig. Allerdings ist der Anteil des Binnenschiffsbaus an ihrem Produktionsvolumen mit 2% gering.

²⁵ Je nach Spektrum der Werft nicht ausschließlich im Binnenschiffsbereich tätig

Eine Belebung der Investitionstätigkeit in Deutschland würde auch die Neubautätigkeit auf deutschen Werften anregen. Ein Ende der Marktanteilsverluste deutscher gegenüber ausländischen Binnenschiffen würde zudem die Reparatur- und Wartungsleistungen deutscher Werften beleben. Dies wäre bedeutsam für die Erhaltung der technischen Kompetenz.

Da Schiffe hochkomplexe Produkte aus einer Vielzahl von Einzelkomponenten sind, hat die Zulieferindustrie besonderes Gewicht. Wichtige Zulieferbereiche sind neben Stahl und Stahlbauteilen maschinenbauliche Produkte, elektrotechnische und elektronische Erzeugnisse, Ausrüstungs- und Einrichtungsteile und chemische Produkte wie Farben. Daneben spielen Ingenieurbüros und andere Dienstleister eine wichtige Rolle. Die unternehmerische und technologische Stärke der deutschen Schiffbauzulieferindustrie wird durch den hohen Exportanteil (>50 %) unterstrichen. In vielen Bereichen sind die deutschen Zulieferer führend, so dass viele Komponenten in Schiffen, die von ausländischen Werften (auch in Fernost) gebaut werden, in Deutschland gefertigte Komponenten enthalten.

3.4 Innovationen in der Binnenschifffahrt

Die Binnenschifffahrt ist ein Verkehrsträger mit langer Tradition. Jedoch verdeckt ein scheinbar kaum verändertes äußeres Erscheinungsbild der Schiffe die Tatsache hoher Innovationsintensität, die anderen Verkehrsträgern nicht nach steht. Im Wesentlichen lassen sich drei Innovationslinien unterscheiden: Innovation zur Erschließung neuer Märkte, Innovation in der Verarbeitung und Beherrschung von Informationsströmen, Innovation in der Transporttechnologie. Im Folgenden werden einige Beispiele genannt:

Innovation in der Transporttechnologie

Schiffsrümpfe werden aus fortlaufend verbesserten Materialien (Stahlsorten) hergestellt, die eine hohe Stabilität bei abnehmendem Leergewicht gewähren. Laderäume wurden durch Aufhebung von Unterteilungen und durch die Formgebung flexibler, was eine höhere Raumausnutzung und ein schnelleres Laden und Löschen erlaubt.²⁶ Neue Schiffe erhielten einen höheren Tiefgang, wurden verlängert und verbreitert. Mitte der neunziger Jahre wurde das erste Schiff mit 135 m Länge ausgeliefert. 1998 folgten Großcontainerschiffe mit einer Abmessung von 135 x 17m und einer Zellenstruktur, die das schnelle Laden von großen Containerzahlen erlauben. Auch kleinere Containerschiffe erhielten innovative flexible Laderäume. Schon in den achtziger Jahren wurden auf dem Rhein Roll-on-roll-off-Binnenschiffe eingeführt, die auf Doppeldecks Pkw, Lkw und große landwirtschaftliche Maschinen - vor allem im Ex- und Import - befördern.

Innovationen gab es vor allem in der wachstumsstarken Chemiefahrt. Doppel- und dreiwandige Tanker für Gas und Flüssigprodukte übernehmen einen großen Teil der Gefahrguttransporte. Auch kleinere Schiffe wurden mit Spezialtanks ausgerüstet, die Güter wie Zement, Melasse, Milch, Wein oder auch Schüttgüter aufnehmen. Schiffe wurden mit eigenem Geschirr ausgerüstet, um an kleinen Ladestellen Güter umschlagen zu können, die über keine eigenen Kräne verfügen. Seit 1997 werden insb. in den Niederlanden auch sehr kleine Containerschiffe (mit einer Ladefähigkeit von nur 24 TEU) eingesetzt. Der Hamburger Hafen wird in Kürze eine ‚Container Barge‘ einsetzen, die den hafeninternen Umfuhrverkehr der Container von der Straße auf den Leichter verlagert. Kühlschiffe erlauben den Transport von temperaturempfindlicher Industrieware (z.B. aus der Chemie) ebenso wie von Nahrungsmitteln.

²⁶ vgl. dazu C.J. de Vries, Goederenvervoer over water - Achtergronden bij een bedrijfstak in beweging, Assen/ Niederlande, 2000



Nach einer kürzlichen Untersuchung zum „Schiff der Zukunft“²⁷) sind insbesondere die folgenden - teilweise sich gegenseitig beeinflussenden - Entwicklungsrichtungen von Bedeutung: Sicherheit und Umweltschutz, Energieverbrauch. Trotz der Langlebigkeit von Binnenschiffen werden Innovationen auch durch laufende Umbauten und Ersatzinvestitionen (z.B. im Motoren-, Antriebs- oder LuK-Bereich) umgesetzt, soweit die Kapitalkraft der Binnenschiffsunternehmen und die erzielten Kostenersparnisse bzw. Ergebnisverbesserungen dies zulassen. Eine verstärkte Neubautätigkeit würde diesen Innovationen jedoch einen zusätzlichen Schub geben.

Sicherheit und Umweltschutz: Grundsätzliches Ziel ist die „Nullemission = keine Abfälle in das Wasser“. Hierzu zählen Mehrfachsicherungen bei besonderen Risiken wie doppelwandige Tanks und Doppelböden sowie Spezialverpackungen bei der Gefahrgutbeförderung, wartungsfreie Schiffsrümpfe, Vermeidung betrieblicher Einleitungen (auch Sanitärabwässer) in das Oberflächenwasser, Gestaltung Laderäume und Ladungstanks so, dass keine umweltgefährdenden Restladungen mehr anfallen. Atmosphärische Motoremissionen werden durch emissionsarme Motoren, die der Emission von Ladungsgasen durch eine zukünftige Entgasungsinfrastruktur.

Die Effizienz der konventionellen Dieselmotoren wird fortlaufend verbessert. Längerfristig denkbar, jedoch noch nicht abschließend geklärt ist Nutzung von Brennstoffzellen bzw. Einstieg in die Wasserstofftechnik.

Der Einsatz größerer Fahrzeugeinheiten mit dem Ziel der Transportkostensparnis wird weiter gehen (soweit die Infrastruktur dies zulässt), um die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber Schiene und Straße zu erhalten. Eine moderate Steigerung der Schiffsgeschwindigkeit wird mit dem Ziel einer höheren Transportleistung der kapitalintensiven Schiffe durch Optimierung der Propeller und der Schiffsförmung unterstützt. Es werden zunehmend Schiffe für bestimmte Einsatzbereiche entwickelt werden, z.B. für den Containertransport auf Wasserstraßen mit begrenzten Abmessungen und Brückendurchfahrthöhen; für den Fluss-See-Verkehr; für den kombinierten Transport von Containern und konventioneller Ladung; für bestimmte Flüssigladungen; für temperaturempfindliche Ladung. Diese zunehmende Spezialisierung steht nicht grundsätzlich einer zugleich erforderlichen Standardisierung mit dem Ziel größerer Serien und niedrigerer Schiffspreise entgegen.

Ökonomisch besonders bedeutsam sind Technikentwicklungen, die ein schnelles und personalsparendes Laden und Löschen erlauben. Dies senkt vor allem die unproduktiven Stillstandszeiten der Schiffe im Hafen. Die Containerisierung entstand vor allem aus diesem Motiv.

Erschließung neuer Märkte

Einige innovative Konzepte werden im Kapitel 4.2 beschrieben und werden daher hier nur kurz angeführt:

- Palettentransport per Binnenschiff (einschl. temperaturempfindlicher Lebensmittel):
Zwei Konzepte sind in Vorbereitung bzw. in Erprobung:
 - a) River Shuttle (Deutschland mit Unterstützung durch das BMVBW) und
 - b) Distrivaart (Niederlande). Beide Konzepte können kühllogistische Anforderungen integrieren.
- Verlagerung von Wechselbehältertransporten im innereuropäischen Verkehr von der Straße auf das Binnenschiff.
Es werden zwei Entwicklungsrichtungen verfolgt:
 - (a) Schaffung spezieller Möglichkeiten an Bord der Schiffe, die nicht stapelbaren Wechselbehälter so zu befestigen, dass der Stauraum auch in mehreren Ebenen übereinander – vergleichbar mit dem ISO-Container – ausgenutzt werden kann;
 - (b) Entwicklung von stapelbaren Wechselbehältern, die hinsichtlich Palettenstauraum und

²⁷ Zentralkommission für die Rheinschifffahrt: „Schiffe der Zukunft“, Strasbourg 2002

Abmessungsvorschriften kompatibel mit den existierenden Behältern sind, aber containergleich gestapelt werden können und somit keine umfangreichen Veränderungen an den Schiffen erforderlich machen.

- Car-Carrier (Neuwagendistribution, am Rhein bereits intensiv genutzt, deutliche Potenziale für die Nutzung durch andere Hersteller, auch solche, deren Produktion nicht direkt in Rheinnähe erfolgt).

Innovation in der Verarbeitung und Beherrschung von Informationsströmen

Die Entwicklung im Bereich der Informations- und Kommunikationstechnologie hat bereits zu wesentlichen Neuerungen in der Binnenschifffahrt geführt. Wesentlich sind hierfür einheitliche Standards, die noch nicht überall gesichert sind. Wichtige Einsatzbereiche zeigt die folgende Übersicht.

Aktuelle und noch zu entwickelnde Einsatzbereiche der Informations- und Kommunikationstechnologie in der Binnenschifffahrt

Einsatzbereich ➔	Voraussetzungen	Nutzung		
	Papierloser Dokumenten- und Informationsaustausch	Erleichterte Kundenbeziehungen	Operative Optimierung	Navigatorische Optimierung und Sicherheit
Beispiele ➔	<ul style="list-style-type: none"> • Elektronischer Frachtbrief • Elektronische Gefahrgutinformation Seehafen - Binnenschiff - Binnenhafen/ Gefahrgutbeauftragter - Verloader • Elektronische Zollmeldung • Elektronische Schleusenmeldung und Entrichtung von Kanalabgaben • Elektronisches Schiffsmonitoring (Motor, Ladung, Ruder etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> • Schiffsraumbörsen • Frachtenbörsen • Gesamtlogistische Optimierung (Binnenschiff - Hafen - Verloader - Distributionslager - gesamtlogistischer Dienstleister) 	<ul style="list-style-type: none"> • Flottenmanagement • Automatisches Laden und Löschen • Containerdisposition im Hafen • Stau- und Beladungspläne • Elektronische Zollabwicklung • Vorbeugende Planung und zeitsparende Durchführung von Schiffswartung und -reparatur • Personaleinsparungen bei Besatzung und Terminals 	<ul style="list-style-type: none"> • Elektronische Wasserstraßeninformation und Navigation (in Verbindung mit GPS) • Verkehrsmanagement auf Wasserstraßen und in den Häfen • Havarievermeidung • Vermeidung von Risiken in Verbindung mit Gefahrgütern bzw. Optimierung von Notmaßnahmen

Auf nautischer Ebene leisten moderne Systeme wesentliche Beiträge zur Sicherheit und Bedienungsfreundlichkeit des Verkehrs. Die Binnenschifffahrt greift dabei auch auf Entwicklungen zurück, die für andere Verkehrsträger (Straße, Bahn, Seeschifffahrt) entwickelt wurden. Mit solchen „Spin-Offs“ ist in den nächsten Jahren weiter zu rechnen, z.B.: Techniken zur Einhaltung der Fahrbahn (Lane-keeping), Verkehrsmanagement, Antikollisionssysteme.

Binnenschiffer nutzen die elektronischen Medien zunehmend bei der Ladungsakquisition und dem Abschluss von Transportverträgen. Großverlader, die bisher im Wesentlichen Speditionen für Abwicklung ihrer Ladungspakete in Anspruch genommen haben, treten über Internetplattformen direkt mit Binneneinschiffahrtsunternehmen in Kontakt (Beispiel: RAG-Frachtenbörse) und ergänzen damit öffentliche Marktplätze wie „Bargelink“ und „BintraS“. Dies kann der Binnenschifffahrt neue Marktpotenziale zuführen. Allerdings befürchten Binnenschiffer als Folge offener Märkte auch eine weitere Verschärfung des Preiswettbewerbs. Die papierlose Dokumentenabwicklung wird im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen auch für die Binnenschifffahrt vorangetrieben. Sie bietet im Rheinverkehr sowie im Schleusenverkehr noch weitere Kostensenkungspotenziale.

Wesentlich - und mit großen Entwicklungspotenzialen - sind aus wirtschaftlicher Sicht Ansätze zur Informationsvernetzung, die eine operative Optimierung erlauben - in den Häfen, auf der Fahrt, beim Umgang mit Gefahrgut, bei der Schiffswartung und -instandhaltung und letztlich auch beim Personalbedarf.



4 ANLAGE 2: Entwicklungspotenziale der Binnenschifffahrt

4.1 Prognosen 2015

Das zukünftig erwartete Wachstum im Güterverkehr der Binnenschifffahrt konzentriert sich auf den grenzüberschreitenden Verkehr, während der Binnenverkehr stagniert.

Güteraufkommen auf deutschen Wasserstraßen nach Hauptverkehrsbeziehungen: BVWP-Prognose 2015 (Basisjahr 1997) und Aktualisierung (PLANCO (Basisjahr 2000)) - in 1.000 t

Verkehrsbeziehung	Bisherige Entwicklung			Prognose		
	1997	1999	2000	BVWP'97	Aktualisierung (Spannweite)	
				2015	2015	Index 2015
1000 t						(2000=100)
nach Hauptverkehrsbeziehungen						
Binnenverkehr	64.262	62.743	60.859	63.126	62.653	103
Grenzüberschreitender Versand	44.691	44.741	48.742	61.080	62.441	128
Grenzüberschreitender Empfang	104.426	100.541	109.349	140.883	138.483	127
Summe (ohne Durchgangsverkehr)	213.379	208.025	218.950	265.090	263.577	120
nach Güterbereichen						
DIW 01: Landwirtschaftliche Erzeugnisse	5.379	6.351	7.241	7.927	9.022	125
DIW 02: Nahrungs- und Futtermittel	11.878	12.704	12.911	16.022	16.426	127
DIW 03: Kohle	25.129	27.941	27.236	36.567	33.988	125
DIW 04: Rohöl	210	314	112	150	93	84
DIW 05: Mineralölprodukte	39.572	33.961	35.040	45.460	38.388	110
DIW 06: Eisenerze	29.847	24.161	26.747	25.259	26.973	101
DIW 07: Eisen-/Stahlabfälle, NE-Erze, -schrott	9.491	8.854	10.929	11.428	13.113	120
DIW 08: Eisen, Stahl und NE-Metalle	11.020	10.073	11.468	14.591	14.143	123
DIW 09: Steine und Erden	46.383	45.733	46.778	50.319	50.013	107
DIW 10: Chemische Erzeugnisse, Düngemittel	25.002	27.219	28.040	35.280	37.684	134
DIW 11: Investitionsgüter	1.256	1.109	1.196	2.115	1.682	141
DIW 12: Verbrauchsgüter	8.211	9.603	11.252	19.972	22.053	196
Gesamt	213.379	208.025	218.950	265.090	263.577	120

Quellen: Daten des Statistischen Bundesamtes, BVWP-Prognose 1997, Aktualisierung: Planco;

Anmerkung: Die Aktualisierungsrechnung berücksichtigt die Entwicklung zwischen dem Basisjahr der BVWP-Prognose (1997) und 2000. Sie übernimmt jedoch im übrigen die Ansätze der BVWP-Prognose

Stark an Bedeutung gewinnen werden "Verbrauchsgüter" (wobei der grenzüberschreitende Versand eine besonders wichtige Rolle spielt) mit einer Verdoppelung bis 2015. In dieser Gruppe spiegelt sich der weitere Siegeszug des Containertransportes per Binnenschiff wider. Stark expansiv wird sich auch der Binnenschifftransport von chemischen Erzeugnissen entwickeln, insb. im grenzüberschreitenden Empfang. Der Strukturwandel auf dem deutschen Kohlemarkt - Substitution der heimischen durch Importkohle - wird zu starken Veränderungen in der Verkehrsverteilung führen. Stark zunehmen werden die gebündelten Ströme über die ARA-Häfen, für die die Binnenschifffahrt prädestiniert ist. Der Binnenverkehr und der grenzüberschreitende Versand werden zurückgehen. Eine ähnliche Umorientierung von Transportströmen wird sich auf dem Mineralölmarkt ergeben. Allerdings ist nach übereinstimmender Auffassung von Fachleuten die Prognose BVWP deutlich überhöht. Statt von einem deutlichen Wachstum ist von Stagnation auszugehen. Starke Zuwächse in beiden grenzüberschreitenden Richtungen verzeichnet der Bereich Nahrungs- und Futtermittel.



Gewinnen wird vor allem der Hinterlandverkehr der Seehäfen - insbesondere der belgischen und niederländischen Häfen. Dies gilt im grenzüberschreitenden Empfang vor allem für Kohleimporte über den Rotterdamer Hafen sowie aus Polen nach Frankfurt/ Oder und Berlin. Auch für chemische Erzeugnisse sowie Mineralölprodukte von Rotterdam werden wachsende Mengen erwartet:

Gewinner-Relationen (Verkehrsbezirke) im grenzüberschreitenden Empfang 2000-2015

Quelle	Ziel	DIW-Gütergruppe	2000	2015 *)	Veränderung 2000/2015 absolut
			1000 t	1000 t	1000 t
Polen	Frankfurt/Oder	03: Kohle	37	3486	3449
Rotterdam	Wesel	03: Kohle	828	2854	2026
Rotterdam	Köln	10: Chemische Erzeugnisse, Dünge-	1448	2691	1244
Rotterdam	Dortmund	03: Kohle	1962	2764	803
Rotterdam	Ludwigshafen	05: Mineralölprodukte	1410	2070	659
Rotterdam	Duisburg	03: Kohle	2150	2793	643
Rotterdam	Essen	03: Kohle	765	1373	608
Rotterdam	Duisburg	07: Eisen-/Stahlabf., NE-Erze, -schrott	3917	4421	504
Polen	Berlin	03: Kohle	818	1302	484
Rotterdam	Stuttgart	03: Kohle	345	761	416
Maastricht	Freiburg	07: Eisen-/Stahlabf., NE-Erze, -schrott	210	606	396
Rotterdam	Duisburg	12: Verbrauchsgüter	543	864	321
Rotterdam	Ludwigshafen	10: Chemische Erzeugnisse, Dünge-	457	766	310
Rotterdam	Köln	05: Mineralölprodukte	1134	1437	303
Maastricht	Köln	10: Chemische Erzeugnisse, Dünge-	914	1215	301

Quellen: Daten des Statistischen Bundesamtes, BVWP-Prognose 1997, Aktualisierung: Planco;

Anmerkung: Die Aktualisierungsrechnung berücksichtigt die Entwicklung zwischen dem Basisjahr der BVWP-Prognose (1997) und 2000. Sie übernimmt im übrigen die Ansätze der BVWP-Prognose

Im grenzüberschreitenden Versand gewinnen die Exporte von 'Verbrauchsgütern' (insb. Container) und chemischen Erzeugnissen über die belgischen und niederländischen Seehäfen. Auch Relationen nach Polen (Steine/ Erden) und Ungarn (Nahrungs- und Futtermittel) finden sich in Spitzengruppe:

Gewinner-Relationen im grenzüberschreitenden Versand 2000-2015

Quellverkehrsbezirk	Zielverkehrsbezirk	DIW-Gütergruppe	2000	2015 *)	Veränderung 2000/2015 absolut
			1000 t	1000 t	1000 t
Duisburg	Rotterdam	DIW 12: Verbrauchsgüter	724	1371	646
Freiburg	Maastricht	DIW 09: Steine und Erden	2180	2817	638
Kaiserslautern	Rotterdam	DIW 12: Verbrauchsgüter	410	929	519
Kaiserslautern	Antwerpen	DIW 12: Verbrauchsgüter	297	649	353
Ludwigshafen	Antwerpen	DIW 10: Chemische Erzeugnisse,	706	1055	349
Frankfurt/Oder	Polen	DIW 09: Steine und Erden	128	465	336
Duisburg	Großbritannien	DIW 12: Verbrauchsgüter	274	563	290
Köln	Antwerpen	DIW 10: Chemische Erzeugnisse,	573	859	286
Köln	Maastricht	DIW 10: Chemische Erzeugnisse,	457	727	270
Hamburg	Tschechische Repu-	DIW 02: Nahrungs- und Futtermittel	207	456	249
Frankfurt/Main	Übriges Belgien	DIW 10: Chemische Erzeugnisse,	438	678	240
Frankfurt/Main	Rotterdam	DIW 12: Verbrauchsgüter	171	400	229
Köln	Rotterdam	DIW 12: Verbrauchsgüter	131	350	219
Regensburg	Ungarn	DIW 02: Nahrungs- und Futtermittel	201	417	216
Potsdam	Polen	DIW 08: Eisen, Stahl und NE-Metalle	113	319	206

Quellen: Daten des Statistischen Bundesamtes, BVWP-Prognose 1997, Aktualisierung: Planco;

Anmerkung: Die Aktualisierungsrechnung berücksichtigt die Entwicklung zwischen dem Basisjahr der BVWP-Prognose (1997) und 2000. Sie übernimmt im übrigen die Ansätze der BVWP-Prognose



4.2 Innovative Logistikansätze

Inwieweit heute von der Binnenschifffahrt nur in geringerem Umfang abgedeckte Bereiche zukünftig für den Binnenschifffahrtstransport erschlossen werden können, ist Gegenstand vielfältiger Untersuchungen und Pilotprojekte. Dabei geht es vor allem um innovative Ansätze der Transporttechnik von Paletten, von Wechselbehältern und der Kühllogistik.

Paletten: Ein großer Teil des konventionellen (nicht containerisierten) Stückguts wird auf Paletten transportiert. Palettisiert werden die unterschiedlichsten Güter - von Lebensmitteln wie Gemüse, Früchte und Getränke bis zu Baumaterialien wie z.B. Zement und Putz in Säcken. Derzeit wird ein Großteil der Paletten mit dem Lkw befördert. Es ist denkbar, dass die Binnenschifffahrt einen Teil dieser Transporte übernimmt. Insbesondere im Seehafen-Hinterlandverkehr bestehen hierfür aufgrund der Bündelung der Warenströme Möglichkeiten. Hinter Überlegungen, Palettentransporte mit dem Binnenschiff durchzuführen, steht auch der Gedanke, die Zeit des Transports für Serviceleistungen wie z.B. Kommissionierung zu nutzen. Dieser Zeitaufwand entfällt dann am Zielort. Des Weiteren wird die Funktion des Binnenschiffes als schwimmendes Lager als zusätzlicher Anreiz gesehen. Voraussetzung ist der Aufbau regelmäßiger Liniendienste, um eine zügige Bedienung zu gewährleisten. Dies setzt erhebliche Aufkommensmengen voraus.

Ob entsprechende Potentiale für die Binnenschifffahrt erschlossen werden können, ist noch nicht absehbar. Jedoch zeigen Pilotprojekte in Deutschland und den Niederlanden die prinzipielle Machbarkeit (das dortige Projekt „RiverHopper“ befindet sich bereits mit mehreren Schiffen in der Praxiserprobung).

Wechselbehälter: Eine Erfolgsgeschichte der Binnenschifffahrt ist die Entwicklung des Containerverkehrs. Hier ist es gelungen, nach längerer Anlaufzeit im Hinterlandverkehr der Rheinmündungshäfen hohe Marktanteile für die Binnenschifffahrt zu gewinnen. Dagegen werden im innereuropäischen bzw. deutschen Binnenverkehr nur geringe Mengen mit dem Binnenschiff befördert. Diese Verkehre werden heute überwiegend auf der Straße abgewickelt oder, sofern die Behälter dafür zugelassen sind, im KLV Straße-Schiene. Gegenüber den gängigen ISO-Containern zeichnen sich Wechselbehälter dadurch aus, dass sie bessere Staumöglichkeiten für die weit verbreiteten Europaletten bieten. Damit verbunden sind Abmessungen, die nicht mit den ISO-Containern kompatibel sind, aber die Vorschriften des Straßenverkehrs optimal ausnutzen.

Ein weiteres technisches Hindernis für den Binnenschiffstransport ergibt sich aus der fehlenden Stapelbarkeit der heute verwendeten Wechselbehälter.

Die gegenwärtig laufenden Entwicklungsbemühungen gehen in zwei Richtungen:

- Schaffung von Möglichkeiten an Bord der Schiffe, die prinzipiell nicht stapelbaren Wechselbehälter so unterzubringen, dass der Stauraum auch in mehreren Ebenen übereinander genutzt werden kann.
- Entwicklung von stapelbaren Wechselbehältern, die hinsichtlich Palettenstauraum und Abmessungsvorschriften kompatibel mit den existierenden Behältern sind, aber containergleich gestapelt werden können.

Studien und Praxisbeispiele haben die technische Machbarkeit der Konzepte als eine Alternative sowohl zum direkten LKW-Transport als auch zum kombinierten Transport Straße/Bahn bestätigt. Eine Umstellung auf stapelbare Wechselbehälter kommt aus wirtschaftlichen Gründen nur längerfristig in Betracht. Eher praktikabel erscheint es, die Schiffe technisch anzupassen. Preislich ist der Transport von Wechselbehältern unter Einbeziehung der Binnenschifffahrt heute jedoch noch nicht konkurrenzfähig. Auf Grund der zunehmenden Belastungen des Straßenverkehrs (Lkw-Maut, Ökosteuer) werden sich die Kostenunterschiede reduzieren.



Kühllogistik: Bislang wird die Binnenschifffahrt für die Kühllogistik kaum genutzt. Dies gilt auch für moderne Containerbinnenschiffe, die in den meisten Fällen mit Anschlüssen für Kühlcontainer ausgestattet sind. Vielfach ist bei den Verladern das Bewusstsein ausgeprägt, dass Kühlfracht dem Lkw und der Bahn vorbehalten ist.

Überschlägige Schätzungen zeigen, dass in einigen Marktsegmenten (z.B. im Bereich Fruchtlogistik) die Aufkommen für einen Transport mit dem Binnenschiff für einen regelmäßigen Service zu klein sind. Hinzu kommt, dass die Ströme wenig gebündelt sind. Großmärkte liegen in Deutschland überwiegend nicht an Wasserstraßen, so dass die empfindlichen Güter für die Feindistribution auf den Lkw umgeschlagen werden müssen. Dies ist insbesondere bei palettierter Kühlfracht aufwendig, da die Kühlkette nicht unterbrochen werden darf. Entsprechende Umschlagsanlagen müssten im Hafen vorhanden sein. Die längeren Fahrzeiten können nachteilige Auswirkungen auf die Qualität und Frische der Güter haben. Marktrecherchen bei Verladern müssten zeigen, ob in speziellen Relationen (insbes. im Hinterland der Seehäfen) eine Kühllogistik mit dem Binnenschiff zu marktauglichen Preisen angeboten werden kann.

4.3 Bedeutungszuwachs der Binnenschifffahrt auf Teilmärkten

Ein deutliches Entwicklungspotential besteht im Binnen-See-Verkehr. Dessen Hauptvorteil liegt in der Integration der Systeme Binnenschiff und Seeschiff mit der Konsequenz geringerer Umschlagsnotwendigkeiten. Binnen-Seeverkehre erfolgen derzeit hauptsächlich auf Relationen des Rheins (bis Köln) mit Großbritannien, Skandinavien und Spanien. Die Kostenersparnisse erreichen 10-30% gegenüber dem gebrochenen Transport mit Binnenschiff und Seeschiff.

Derzeit liegt der Marktanteil der Fluss-See-Schifffahrt in Westeuropa unter 10%. In Russland transportieren Fluss-See-Schiffe rund ein Drittel des Güteraufkommens der Binnenschifffahrt. Zur Zeit sind die russischen Wasserstraßen jedoch für ausländische Flaggen gesperrt. Eine Öffnung dieses Wasserstraßensystems für den internationalen Fluss-See-Verkehr ist derzeit in Diskussion. Hierdurch sowie durch eine weitere Ausschöpfung der Potentiale im Verkehr mit den übrigen - zukünftig zur EU gehörenden - Ostseeanrainerstaaten könnten sich beträchtliche Potentiale für die westeuropäische Binnenschifffahrt ergeben. Marktpotenzialschätzungen liegen nicht vor.

Binnen-Seeverkehre aus/ nach Deutschland im Jahr 2001

von Deutschland		nach Deutschland	
nach:	t	aus:	t
Dänemark	37.955	Dänemark	16.762
Estland	1.001	Estland	0
Finnland	23.923	Finnland	2.290
Großbritannien	1.297.783	Großbritannien	506.994
Irland	8.025	Irland	11.170
Lettland	3.904	Lettland	20.225
Litauen	0	Litauen	85.093
Norwegen	143.771	Norwegen	212.370
Portugal	44.322	Portugal	5.174
Russland	3.839	Russland	22.112
Spanien	238.500	Schweden	14.111
		Spanien	150.071
		Türkei	2.342
zusammen	1.803.023	zusammen	1.048.714

Quelle: Statistisches Bundesamt; eigene Berechnung

Im Gefahrguttransport spielt die Binnenschifffahrt schon heute eine wichtige Rolle. Knapp 90% des gegenwärtigen Gefahrgutaufkommens in der Binnenschifffahrt entfallen auf Mineralölprodukte. Der Rest sind mehrheitlich chemische Erzeugnisse. Während das Gesamtaufkommen gefährlicher Güter



per Binnenschiff bis 2015 annähernd konstant bleibt, ergeben sich Unterschiede nach Gefahrgutklassen:

- Rückgang bei Gasen und entzündbaren flüssigen Stoffen (insb. Benzin und andere Mineralölprodukte)
- Wachstum bei entzündbaren festen Stoffen, bei giftigen und insb. bei ätzenden Stoffen.

Anders als bei Mineralöl wird bei Letzteren der kombinierte Ladungsverkehr (KLV) weiter an Bedeutung gewinnen.

Potenziale für die Binnenschifffahrt bestehen im Schwertgutverkehr. Das Binnenschiff eignet sich dafür im Vergleich mit der Straße besonders gut:

- Geringere Belastung der Allgemeinheit
Straßensperrungen, Überholverbote, Lärm verursachen beim Straßentransport Belastungen, die beim Binnenschiffstransport entfallen.
- Geringere Schäden
Bei Straßentransporten entstehen häufig Schäden an Straßen- und Brückenbauwerken sowie Bäumen

Durch den Transport per Binnenschiff wird der Straßentransport nicht entfallen, aber seine Strecke wird verkürzt. Allerdings drücken sich die genannten Vorteile nur teilweise in Ersparnissen für den Verloader aus.

Die deutschen Automobilhersteller lassen Neuwagentransporte zu den einzelnen Händlern überwiegend mit dem Lkw durchführen. Der Automobilhersteller Ford in Köln nutzt die Binnenschifffahrt intensiv für die Neuwagentransporte und realisiert dadurch deutliche Kosteneinsparungen. Die Binnenschifffahrt hat das Potential, eine wichtigere Rolle in der Pkw-Logistik zu spielen, zumal die Einführung der Lkw-Maut sowie eingeschränkte Lenkzeiten dies unterstützen. Vorteile bietet der Pkw-Transport mit dem Binnenschiff gegenüber den offenen Lkw-Transporten auch in bezug auf das Risiko von Transportschäden.

In den letzten Jahren gewinnt – vor dem Hintergrund des Kreislaufwirtschaftsgedankens – der Bereich des Wertstoffrecycling an Bedeutung. Er wird inzwischen als eigenständiger Wirtschaftsbereich mit einem hohen verbundenen Transportaufkommen gesehen. Recyclingverkehre decken ein breites Spektrum von Wertstoffen ab. Wichtige Teilbereiche sind: Schrott, Altglas, Altpapier, Kunststoff, Baureststoffe/Kraftwerksreststoffe/Klärschlamm. Verkehrlich hat dieser Markt zwei Aspekte:

- Abfall muss beim Endverbraucher – Haushalt oder Gewerbebetrieb – eingesammelt werden. Dies erfolgt bei Schrott, Altglas, Altpapier und Kunststoffleichtverpackungen aus der Fläche. Hierbei spielt der LKW eine natürliche Hauptrolle.
- Die Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff treten auf den Plan, wenn gebündelte Mengen zwischen Sammel- und Aufbereitungspunkten bzw. von Aufbereitungsstandorten zu den Abnehmern der Sekundärrohstoffe transportiert werden. Da teure Umschlagvorgänge vermieden werden müssen, wird die Binnenschifffahrt dann attraktiv, wenn einer oder besser beide Punkte (Quelle und Ziel) am Wasser liegen. Dies ist in Deutschland in der Vergangenheit vielfach bei der Standortwahl übersehen worden.

Die Eigenschaften der unterschiedlichen Abfallfraktionen sind sehr unterschiedlich.

Schrott: Die Zufuhr des Schrotts aus regionalen Sammelgebieten erfolgt hauptsächlich über die Straße. Dies wird sich nicht ändern. Die Bahn ist unflexibel und für die Binnenschifffahrt sind in der Regel die Losgrößen an einem Ort nicht groß genug. Abbruchstellen liegen in den seltensten Fällen am Wasser. Der Wasserweg ist ein „natürlicher“ Versandweg von den Sammelpunkten. Die Abnehmer –



wesentlich die Stahlwerke – liegen in aller Regel am Wasser. Die optimale Partiegröße aus Abnehmersicht sind binnenschiffsgerechte 1.000-2.500 t.

Langfristig werden sich die Transportströme umorientieren. Im Zuge der De-Industrialisierung in den klassischen metallorientierten Branchen in Deutschland wird das Schrottaufkommen sinken. Zur Deckung des Bedarfs der Stahlindustrie wird verstärkt auf Schrottimporte aus Übersee zurückgegriffen. Dabei kann die Binnenschifffahrt von günstigen Hinterlandverbindungen – insbesondere auf dem Rhein - profitieren. Bei nur geringem Wachstum des Gesamtaufkommens wird der Binnenschiffsanteil deutlich zunehmen.

Altglas: Glas ist ein idealer Recyclingwerkstoff, weil er keinen Qualitätsverlust durch den Aufbereitungsprozess erleidet. Der größte Mengenstrom (80%; entspricht in 2000 2,67 Mio. t) kommt aus den Containersammlungen des Dualen Systems. Die restlichen 20% sind freie Mengen, die i.d.R. importiert werden. Das Altglas aus dem Hinterland der jeweiligen Aufbereitungsanlage wird per Lkw gesammelt. Importe kommen zu Aufbereitungsanlagen, die am Wasser liegen, i.d.R. per Binnenschiff. Der Versand des aufbereiteten Glases erfolgt bei Standorten an Binnenwasserstraßen vorrangig per Binnenschiff, weil viele Glashütten ebenfalls am Wasser liegen und so Kostenvorteile des Binnenschiffs genutzt werden können. Die „Idealpartie“ sind 1000 t.

Zwar werden künftig keine großen Aufkommenszuwächse im Glasrecycling erwartet – die Wiederverwertungsquoten sind hoch und die Gesamtnachfrage wird sich nicht stark verändern. Aber die Verkehrsströme werden sich umorientieren. Dabei wird der Binnenschiffsanteil von Importen und Exporten insbesondere über die Rheinschiene zunehmen. Allerdings liegen keine belastbaren quantitativen Schätzungen vor.

Altpapier: Altpapier wird überwiegend per LKW transportiert. Wie bei anderen „Recycling-Rohstoffen“ müssen die Mengen dezentral gesammelt werden. Die hohe Transportkostenempfindlichkeit lässt nur Transporte im Nahbereich zu, wenn es auch seewärtige Exporte gibt.

Die Eignung von Altpapier als Transportgut für die Binnenschifffahrt ist auch in Zukunft zwiespältig zu beurteilen. Einerseits stellen die Stoffeigenheiten – insbesondere die Anfälligkeit für Feuchtigkeit sowie das schwere Handling der Pressballen – Barrieren dar. Auf der anderen Seite passen die binnenschiffstypischen Partiegrößen von 500 t bis 1000 t gut zu den Anforderungen moderner Papierfabriken, die bei einem Produktionsvolumen von um die 300 Tsd. Jahrestonnen einen täglichen Altpapierbedarf von über 500 t haben. Voraussetzung ist jedoch, dass kein zusätzlicher Umschlag notwendig wird, was im Optimalfall sowohl für die Sammel- und Aufbereitungsanlage als auch für die Papierfabrik einen Wasserstraßenanschluss erfordert. Diese Voraussetzung ist selten gegeben.

Eine technisch-logistische Herausforderung ergibt sich daraus, dass moderne Papierfabriken für einen optimalen Betrieb nicht mehr gepresstes Altpapier, sondern lose Ware bevorzugen. Es gibt Überlegungen, solche Transporte per Binnenschiff unter Verwendung von „Open-Top-Containern“ durchzuführen. Die Container – in Verbindung mit ggf. auch mobilen Kipp-Einrichtungen – lösen das Problem der Entleerung des Schiffes am Bestimmungsort. Wirtschaftliche Probleme entstehen dadurch, dass die Container nicht universell einsetzbar sind, was ihre Auslastung behindert. Paarige Verkehrsströme aufzubauen, ist schwierig.

Kunststoff: Im vergleichsweise jungen Kunststoffrecycling wurden bisher kaum Netzwerke wie bei Papier und Glas aufgebaut. Das flächendeckende System von Sammel- und Weiterbehandlungsstandorten hat sich weitgehend ohne Berücksichtigung des Binnenwasserstraßentransports herausgebildet. Sektortrends gehen in Richtung erhöhter sortenreiner Trennung und Zurückdrängung der Mischkunststofffraktion. Die Bemühungen um Müllvermeidung werden begrenzend auf das Aufkommen wirken werden. Binnenschiffsaffine Transportvolumina in relevantem Umfang sind – von Ausnahmen abgesehen – nicht zu erkennen.



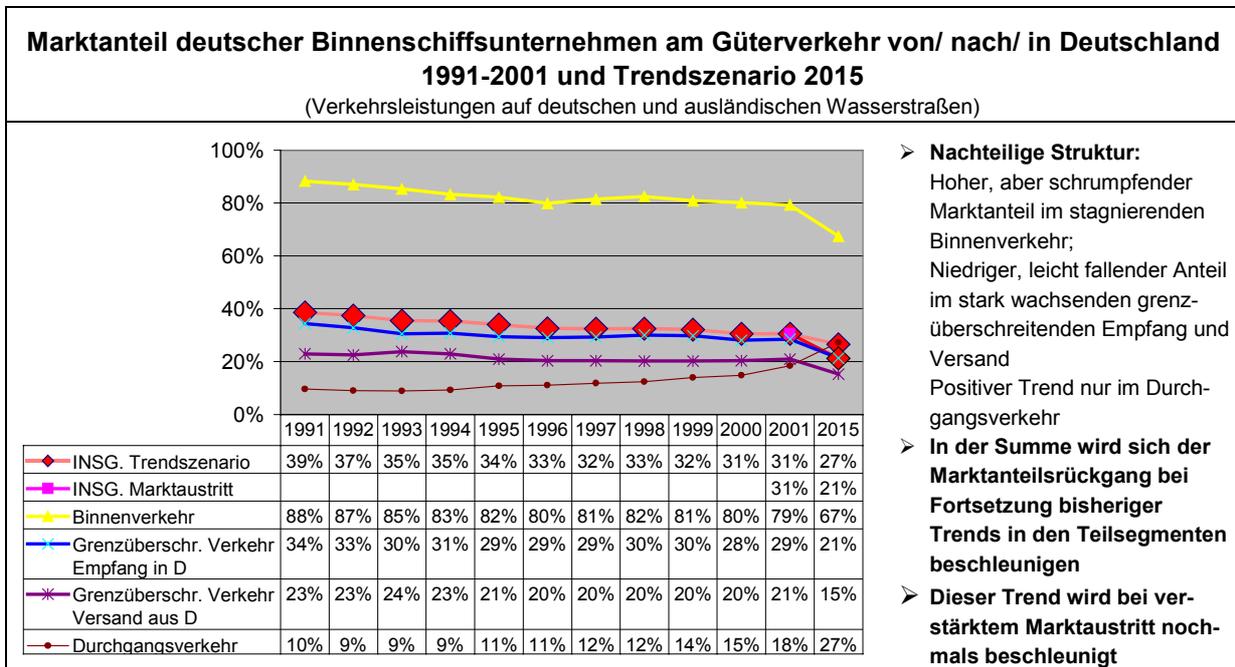
Baureststoffe/ Kraftwerksreststoffe/ Klärschlamm: Baureststoffe sind binnenschiffsaffin, soweit es sich um massenhafte Ströme handelt. Abbruchstandorte sind dezentral in der Fläche verteilt mit der Folge, dass Sammelverkehre i.d.R. per LKW erfolgen. Die gesammelten und ggf. schon wiederaufgearbeiteten Materialien können grundsätzlich per Binnenschiff transportiert werden. Der Umfang hängt jedoch von den Standorten der Wiederaufbereitungs- und Baustoffproduktionsanlagen ab. In der Verteilung in die Fläche rückt wiederum der LKW in den Mittelpunkt. Kraftwerksreststoffe sind binnenschiffsaffin, wenn die Anlagen an der Wasserstraße liegen. Klärschlamm fällt dezentral an den Kläranlagen an. Heute kommt es nur selten zu Transporten per Binnenschiff. Häfen könnten vermehrt als Sammelstelle für Baureststoffe fungieren, bis eine ausreichende Menge für eine Schiffsladung bereitgestellt werden kann.

5 Anlage 3: Strukturprobleme des deutschen Binnenschiff- fahrtsgewerbes

Das deutsche Binnenschiffsgewerbe wird durch Partikuliere geprägt, die jeweils wenige oder (i.d.R.) nur ein Schiff besitzen. Sie fahren ihr Schiff üblicherweise selbst als Schiffsführer. Der Einsatz des Ehepartners mit Schiffsführerpatent verliert an Bedeutung. Er ist allerdings in den Niederlanden noch ausgeprägter als in Deutschland und erlaubt nach wie vor erhebliche Kostenersparnisse²⁸. Reedereien haben sich seit der Marktliberalisierung 1993/94 in großem Umfang von eigenem Schiffsraum getrennt. Sie bzw. Großverlader verfügen allerdings z.T. über wesentliche Flotten in ausländischen Tochtergesellschaften (vor für den regelmäßigen Massengutverkehr) auf die Seehäfen Rotterdam und Antwerpen und deren Hinterlandverkehr.²⁹ Investitionen in modernen Schiffsraum beschränkten sich im vergangenen Jahrzehnt weitestgehend auf die Partikulierschiffahrt (aber nicht die deutsche)³⁰.

5.1 Marktanteilsverluste in den 90er Jahren und Status-Quo-Prognose

Die Probleme deutscher Binnenschiffahrtsunternehmen zeigen sich in sinkenden Marktanteilen, gespeist aus zwei sich überlagernden Effekten: (a) hoher Marktanteil in schrumpfenden Märkten (Binnenverkehr in Deutschland)/ niedriger Marktanteil in wachsenden (grenzüberschreitenden) Märkten (ausgen. Durchgangsverkehr) und (b) fallende Marktanteile in den einzelnen Teilmärkten. Bei Fortsetzung dieses Trends und unter Berücksichtigung der Verkehrsprognose 2015 sinkt der Marktanteil deutscher Unternehmen am Deutschland-bezogenen Verkehrsmarkt der Binnenschiffahrt weiter auf 27% (1991: 39%; 2001: 31%).



²⁸ weniger Fremdlöhne, d.h. größere Flexibilität in der Entlohnung; weniger Wochenendheimfahrten; möglicher vollständiger Verzicht auf eine Landwohnung

²⁹ insb. beim Transport von Hüttenkohle, Erzen und Chemikalien

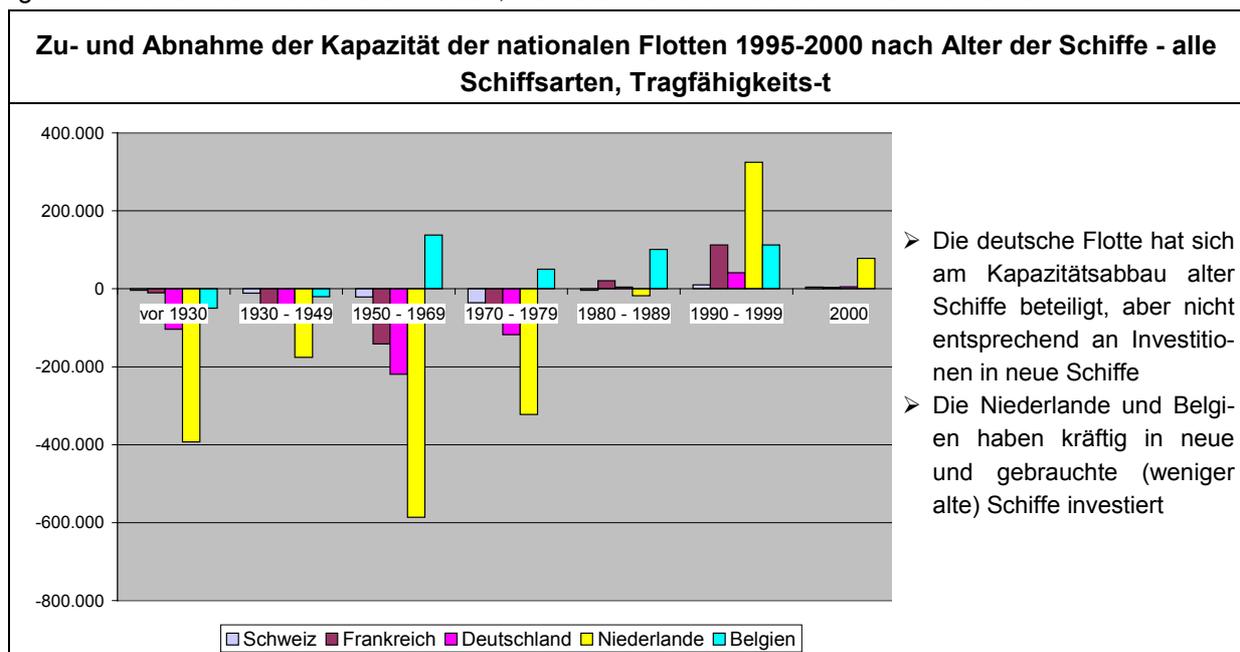
³⁰ Dies gilt insbesondere für die Rheinschiffahrt. Flotten mittel- und osteuropäischer Staaten sind zu einem großen Teil (noch) nicht partikularisiert. Sie sind überwiegend stark überaltert, da weder die ehemals staatlichen und nun privatisierten Binnenschiffsunternehmen hierzu finanziell in der Lage sind noch neue Einzelunternehmer.

Die Ursachen dieser Marktanteilsverluste liegen nicht in einer grundsätzlich schlechteren Leistungsfähigkeit der deutschen Partikuliere gegenüber den marktführenden Niederländern oder Belgiern. In wesentlichen Produktivitäts- und Kostenparametern für gleiche Schiffe liegen deutsche Unternehmen mit ihren ausländischen Konkurrenten auf ähnlichem Leistungsniveau. Aber sie haben die schlechteren Schiffe und stellen sich daher zu einem erheblichen Teil nicht der internationalen Konkurrenz (Rückzug auf den weniger konkurrenzten Binnenverkehr). Dies ist auch ein Erbe des bis 1993 gültigen Festfrachtensystems, das nur für den Binnenverkehr galt und es unattraktiv machte, sich im freieren grenzüberschreitenden Verkehr dem Wettbewerb zu stellen.

Als Folge der Aufhebung des Festfrachtensystems haben sich deutsche Reedereien vielfach ihre Schiffe den ehemals angestellten Schiffsführern als nunmehr selbständigen Partikulieren überlassen. Aufgrund von Lebensalter, Kapitalschwäche und Erfahrungshintergrund hatten viele dieses ‚neuen‘ Partikuliere weder die Fähigkeit noch die Neigung, das Risiko hoher Investitionen in neue Schiffe einzugehen.

5.2 Investitionsschwäche

Maßgeblich für die Wettbewerbsschwäche der deutschen Flotte ist eine bereits seit den achtziger Jahren anhaltende Investitionsschwäche – zunächst in Erwartung, dann in Folge der Marktliberalisierung. Dies führte zu einem zunehmenden Durchschnittsalter der Schiffe - nun über 50 Jahre - und zu geringen Anteilen an den moderneren Flotten, die heute vor allem auf dem Rhein verkehren.



Aus Sicht des deutschen Binnenschifffahrtsgewerbes waren die Maßnahmen der EU zur Strukturbereinigung insofern erfolgreich, als Kapazitäten stillgelegt wurden (wobei offen bleibt, in wie weit dies auch ohne die Maßnahmen erfolgt wäre). Dies hatte einen positiven sozialpolitischen Effekt, da ältere Partikuliere höhere Schiffsverkaufspreise für die Sicherung ihrer Altersversorgung nutzen konnten. Die Strukturbereinigung war jedoch aus deutscher Sicht insofern nicht erfolgreich - und dies ist langfristig bedeutsamer - als sie nicht verhindern konnte, dass die Flottenmodernisierung in anderen Ländern kräftig voranschritt, nur nicht in Deutschland.

Durchschnittsalter der Binnenschiffe deutscher Unternehmen 1994 und 2000 (gewichtet mit der Schiffszahl)

Schiffstyp	Frankreich		Deutschland		Niederlande	
	1994	2000	1994	2000	1994	2000
Trockengüterschiffe mit eigener Triebkraft	41,1	43,6	47,3	51,4	45,4	44,9
Tankschiffe mit eigener Triebkraft	33,2	21,0	28,2	30,8	28,2	29,1
Schlepper und Schubboote	32,5		32,8	42,8	42,3	44,3

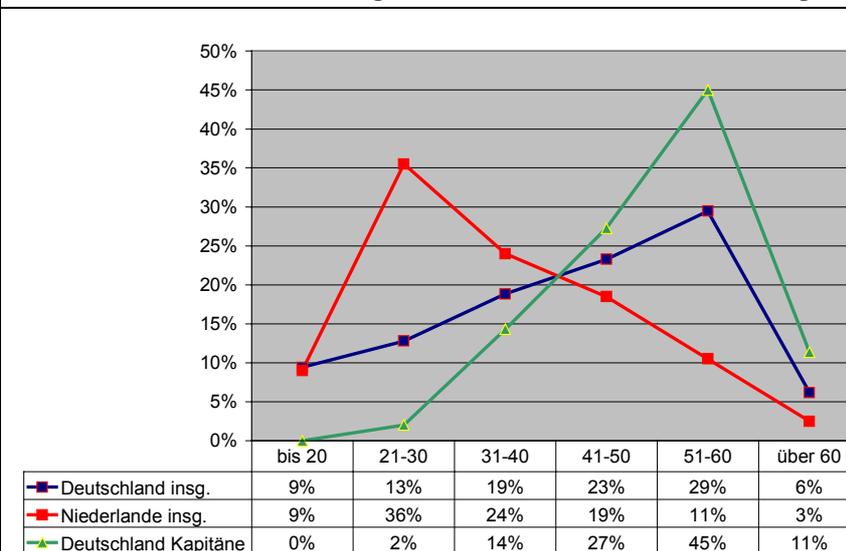
- Deutsche Flotte von Trokengüterschiffen ist mit 51 Jahren deutlich älter als in den Niederlanden (45 J.);
- In den neunziger Jahren hat sich der anfangs geringe Rückstand verdoppelt

Die Folgerung darf aus deutscher Sicht nicht heißen, nun die Flottenmodernisierung überall zu bremsen, weil sie mit Kapazitätswüchsen verbunden ist. Dies würde die Wettbewerbsschwäche nur verewigen. **Die Folgerung kann nur lauten, die Modernisierung auch in Deutschland voranzubringen**, ehe es zu spät ist, weil die Marktanteile noch weiter an das ausländische Gewerbe gefallen sind. Nur moderner Schiffsraum erlaubt attraktive Einkommen und akzeptable Arbeitsbedingungen. Die Investitionsschwäche vergangener Jahre nährt niedrige Einkommen und Kapitalmangel für Neuinvestitionen. Hieraus hat sich ein negativer Wirkungsmechanismus entwickelt.

5.3 Überalterung des Personals

Als Konsequenz leidet die deutsche Binnenschiffahrt unter einem lang anhaltenden Nachwuchsmangel, dem durch massiv gestiegene Beschäftigung von Ausländern aus Mittel- und Osteuropa begegnet wurde.

Altersstruktur der Beschäftigten in der Binnenschiffahrt: Vergleich Deutschland - Niederlande



- Der Anteil junger Altersklassen an den in der Binnenschiffahrt Beschäftigten ist in Deutschland deutlich **niedriger** als in den Niederlanden
- Umgekehrt ist der **Anteil der über 50-Jährigen** in Deutschland mehr als **doppelt so hoch** wie in den Niederlanden
- Noch dramatischer ist die **Altersstruktur der Schiffsführer/ Partikuliere**
- Die niederld. Zahlen sind durch Einbeziehung der Personenschiffahrt verzerrt. Ohne diese ist die Altersstruktur noch günstiger

Dramatisch ist vor allem die Altersstruktur der Schiffsführer und Partikuliere.

- ⇒ Mehr als 50% der Schiffsführer deutscher Binnenschiffsunternehmen sind älter als 50 Jahre;
- ⇒ Ca. 400 Schiffsführer werden in den nächsten 10 Jahren aus dem Beruf ausscheiden;
- ⇒ Höchstens 1/4 (100) dieses Abgangs von Schiffsführern wird unter heutigen Bedingungen durch Nachwuchs ersetzt; die gleiche Zahl ausländischer Schiffsführer könnte hinzu kommen;
- ⇒ Per Saldo wird somit die Zahl der Schiffsführer um mehr als 200 abnehmen. Dies entspricht einem Gesamtrückgang um über 20%.



Wesentlich günstiger ist die Altersstruktur in den Niederlanden.

Unterstützt durch eine spürbare Bundesförderung³¹ hat sich die Zahl der angebotenen Ausbildungsplätze in den letzten Jahren spürbar erhöht. Mit 80 neuen Ausbildungsverträgen (2001) reicht das Niveau aber nicht aus, um den absehbaren altersbedingten Personalabbau (von jährlich künftig ca. 120) zu kompensieren, zumal nicht alle Auszubildenden in der Binnenschifffahrt verbleiben und auch aus den anderen Jahrganggruppen Abgänge unvermeidlich sind. Dies wird in der Kategorie der selbständigen Schiffsführer (Partikuliere) schon sehr bald zu spürbaren Ausfällen führen.

Dies wird weniger die Rolle der Binnenschifffahrt als Verkehrsträger treffen als die Zahl der Arbeitsplätze auf deutschen Binnenschiffen: Ausländische Unternehmen werden bereit und in der Lage sein, die entstehende Lücke zu füllen und weiter steigende Marktanteile zu übernehmen. Auch der Anteil ausländischer selbständiger Schiffsführer auf deutschen Schiffen wird zunehmen. In dem Maße wie die Wirtschaftsentwicklung der Beitrittsstaaten attraktive Arbeitsmöglichkeiten bietet, wird diese Personalquelle jedoch austrocknen. Begünstigt durch den EU-Beitritt zahlreicher Länder in 2004 dürfte allerdings der Anteil ausländischer Schiffsführer zunehmen, die bereits auf deutschen Schiffen fahren und sich dort selbständig machen.

5.4 Beschleunigte Marktanteilsverluste aufgrund der Altersstruktur

Ein Szenario der künftigen Leistungsentwicklung deutscher Binnenschiffsunternehmen in den kommenden 12 Jahren, das die genannten Tendenzen berücksichtigt, führt zu einem weiteren nicht nur relativen Marktanteilsverlust (auf dann nur noch 21%), sondern nun auch absoluten Verkehrsleistungssenkungen:

Marktanteil und Verkehrsleistung (tkm) deutscher Binnenschiffsunternehmen von/ nach/ in Deutschland 1991-2001 sowie Szenarien 2015 (einschl. Strecken auf ausländischen Wasserstraßen)

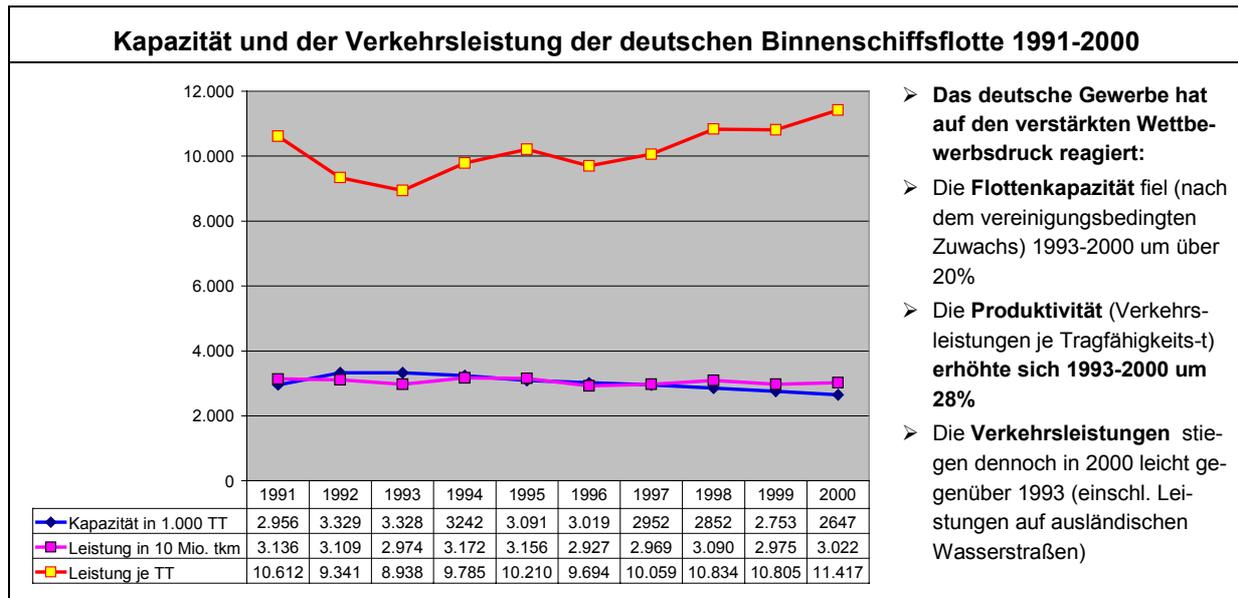
Jahr	Gesamtverkehr Mio tkm.					Deutsche Flagge Mio. tkm					Anteil deutscher Flagge in %					
	Insges.	Binnenverkehr	Empfang in D	Ver-sand aus D	Transit	Insges.	Binnenverkehr	Empfang in D	Ver-sand aus D	Transit	Insges.	Binnenverkehr	Empfang in D	Ver-sand aus D	Transit	
1991	81.202	15.577	36.609	16.614	12.401	31.364	13.747	12.590	3.824	1.203	39%	88%	34%	23%	10%	
2001	97.146	11.771	41.023	20.656	23.695	29.722	9.323	11.701	4.326	4.372	31%	79%	29%	21%	18%	
Szenarien 2015	Status-Quo (Trend)	123.522	13.744	53.898	26.824	29.056	32.787	9.270	11.486	4.096	7.935	27%	67%	21%	15%	27%
	Zunehmender altersbedingter Marktaustritt	123.522	13.744	53.898	26.824	29.056	26.229	7.416	9.189	3.277	6.348	21%	54%	17%	12%	22%

5.5 Produktivitätssteigerung durch längere Arbeits- und Einsatzzeiten

Als Folge der Marktliberalisierung 1994 brachen die Frachtraten massiv ein. Sie haben sich seither nominal kaum erholt, real eher weiter verschlechtert. Dem ist die deutsche Binnenschifffahrt mit erheblichen Produktivitätsgewinnen durch erhöhte Arbeits- und Schiffseinsatzzeiten begegnet.

³¹ Jahresbudget 1,5 Mio. €/ jährliche Förderung je Ausbildungsplatz 25.000 €; maximal geförderte Ausbildungsplätze somit 60





5.6 Eigenkapitalschwäche führt zu Investitionsschwäche

Produktivitätsreserven durch eine Modernisierung der Flotte wurden hingegen kaum genutzt. Ein Grund war die Überalterung der Partikuliere, die das Risiko der sehr hohen Investition in neue Schiffe scheuten. Hinzu kommt jedoch eine gravierende Eigenkapitalschwäche. Nominal ist das Eigenkapital der meisten Partikuliere vollkommen aufgezehrt, vielfach sogar negativ. Überschüsse zur Bildung neuen Eigenkapitals werden seit Jahren kaum erzielt. Übrig blieben stille Reserven durch den (potenziellen Veräußerungs-) Wert der vorhandenen Schiffe. Aufgrund des hohen Alters dieser Schiffe reichen diese Restwerte jedoch i.d.R. nicht aus, um das für den Sprung in moderne Schiffe erforderliche Eigenkapital aufzubringen. Dieses Problem wird durch die sofortige Steuerpflichtigkeit der Veräußerungsgewinne verschärft.

5.7 Wettbewerbsnachteile der deutschen Binnenschifffahrt gegenüber dem Ausland

Wesentliche Wettbewerbsnachteile bestehen gegenüber den Wettbewerbern aus den Niederlanden und Belgien. Wettbewerber aus Mittel- und Osteuropa haben stark überalterte Flotten geringer Wettbewerbsfähigkeit, es besteht dort auch keine relevante nationale Förderung.

Die staatlich gesetzten Wettbewerbsnachteile haben wesentlich zu dem Modernisierungsdefizit gegenüber den Niederlanden oder Belgien beigetragen. Deren Modernisierungsvorsprung wäre bei einer Harmonisierung 'nach unten' (einheitlicher Abbau von Fördermaßnahmen) kaum noch aufholbar³². Marktanteilsverluste würden sich fortsetzen oder beschleunigen. Erst nach einer Übergangszeit, in der sich die deutsche Flotte wenigstens teilweise regeneriert, könnte eine einheitliche Aufhebung von Fördermaßnahmen wettbewerbsneutral erfolgen.

Die wesentlichen Nachteile gegenüber den Niederlanden und Belgien sind:

a) *Keine steuerliche Entlastung von Buchgewinnen bei der Schiffsveräußerung wie in den Niederlanden*

Reinvestierte Veräußerungsgewinne (Buchgewinne) aus dem Verkauf von Schiffen werden in den Niederlanden nicht sofort, sondern pro rata (über eine reduzierte Abschreibung) besteuert.

³² Angesichts des entstandenen Modernisierungsdefizits wären sogar temporäre Wettbewerbsvorteile gerechtfertigt.

b) *Keine Pauschalbesteuerung wie in Belgien*

In Belgien gibt es keine vergleichbare Regelung für die Buchgewinne wie in den Niederlanden. Da jedoch Unternehmen für eine Pauschalbesteuerung optieren können (und dies weit überwiegend auch tun) und diese Pauschalbesteuerung von wirtschaftlich überhöhten Abschreibungen ausgeht, bleiben Veräußerungsgewinne de facto sogar dauerhaft steuerfrei.

c) *Beschränkte staatliche Kreditgarantie*

Sowohl in den Niederlanden (bis zu 900.000 €) als auch in Belgien (bis zu 25% der Investitionssumme) gewährt der Staat eine Kreditbürgschaft mit niedrigen Garantiegebühren. In Deutschland wird eine solche Garantie nur für Neugründer (allerdings relativ großzügig abgegrenzt) und nur mit niedrigeren Höchstbeträgen (500.000 €) gewährt. Die Modernisierung in bestehenden Unternehmen ist in Deutschland daher benachteiligt.

d) *Nur teilweise Förderung von Umschlagsanlagen*

In Deutschland besteht eine – auch im internationalen Vergleich - sehr weit gehende Förderung von Anlagen für den kombinierten Verkehr (bis 80% Zuschuss). In den Niederlanden liegt die Förderung bei 50% mit Höchstbegrenzung auf eine Fördersumme von 680.000 €. Allerdings können in den Niederlanden im Gegensatz zu Deutschland auch konventionelle Umschlageinrichtungen gefördert werden. In Belgien ist die Förderung in den Provinzen unterschiedlich. In Flandern können Investitionen in die Kaimauer und in Umschlageinrichtungen mit bis zu 50% ohne Beschränkung auf den KV gefördert werden. In Wallonien wird nur die Suprastruktur (Umschlagsanlagen) gefördert (KLV und konventioneller Umschlag), allerdings begrenzt auf Zuschüsse bis zu 30%.

e) *Weniger attraktive Förderung umweltentlastender Investitionen an den Schiffen*

In Deutschland gibt es verschiedene Möglichkeiten, über die DtA und die KfW zins- und tilgungsbegünstigte Darlehen (vergeben über die durchleitende Hausbank) für energiesparende oder andere umweltentlastende Investitionen zu bekommen. Direkte Zuschüsse werden nicht gewährt. Hingegen gibt es in den Niederlanden³³ und in Belgien eine Vielzahl direkter Zuschüsse, Abzüge vom zu versteuernden Gewinn oder von der zu entrichtenden Einkommensteuer. Wenngleich die absolute Höhe der Hilfen i.d.R. gering ist (aber immerhin einige 10.000 € erreichen kann), besteht ein deutlicher Vorteil gegenüber dem deutschen System, wo der Subventionsanteil erst über eine Reihe von Jahren realisiert wird und diese Förderhöhe nicht erreichen wird.

5.8 Wirtschaftliche Lage des deutschen Binnenschifffahrtsgewerbes

5.8.1 Auswertung von Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen deutscher Partikulierschiffe

Die wirtschaftliche Attraktivität der Binnenschifffahrt hat sich durch die Tariffreigabe 1994 nachhaltig und signifikant verschlechtert. Dies spiegelt sich in den Bilanzen bzw. Gewinn- und Verlustrechnungen der Partikulierschifffahrt wider. Die folgenden Auswertungen stützen sich auf solche Informationen einer breiten Auswahl von Partikulieren. Dabei wurden die Schiffe je nach Größe und Alter gruppiert. Im folgenden werden die Ergebnisse für die Trockenschifffahrt dargestellt. Für die Tankschifffahrt bestehen vergleichsweise günstigere Bedingungen.

³³ Diese Fördermaßnahmen gelten in aller Regel nicht speziell für die Binnenschifffahrt, aber auch für diese. Eine Übersicht über die bestehenden Programme hat das (staatlich geförderte) Bureau Innovatie Binnenvaart im Dezember 2000 veröffentlicht. Es umfasst allein 32 verschiedene Programme. Die Veröffentlichung wurde vom BMVBW ins Deutsche übersetzt.

Merkmale der zusammengefassten Schiffgruppen

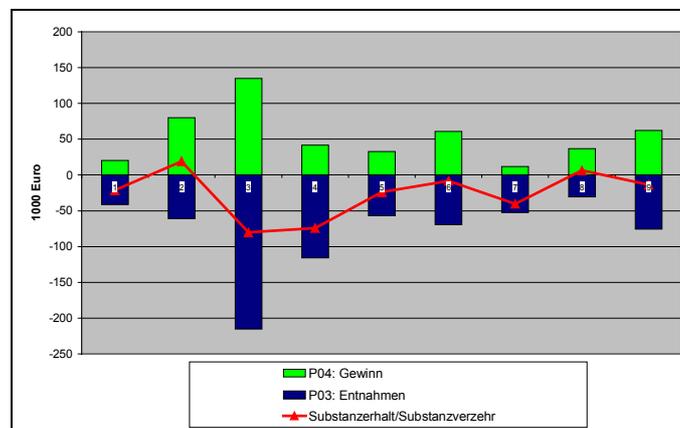
Merkmale	Schiffgruppe			
	1	2	3	4
Tragfähigkeitsklasse (t)	650 - 999	1000 - 1.149	1.150 - 1.999	2.000 – 2.999
Mittlere Tragfähigkeit in t	835	1.080	1.528	2.154
Baujahre	1913 – 1965	1926 - 1962	1926 – 1973	1971 – 1993
Median Baujahr	1938	1956	1971	1974
Durchschnittsalter im Bilanzjahr (Jahre)	61	47	40	23

Ergebnisse:

- Im Mittel der beiden ersten Schiffgruppen ist das gesamte Eigenkapital bereits mehr als aufgebraucht. In der Gruppe 3 ist es zwar nicht aufgebraucht, macht aber gerade noch 10% der Bilanzsumme aus. Viele Schiffsbilanzen weisen sogar negative Eigenkapitalwerte auf;
- Alle Schiffe haben im Berichtsjahr Gewinn eingefahren, lässt man die erforderliche Entlohnung des Eigentümer-Schiffsführers unberücksichtigt. Nur wenige Schiffe mit besonders guten Ergebnissen weisen Gewinne aus, die eine volle Entlohnung des Eigentümer-Schiffsführers erlauben. Spielräume für eine Stärkung der schwachen Eigenkapitalbasis eröffnen sich durchweg nicht.
- Im Regelfall liegen die Entnahmen knapp unter dem Cash Flow: Die Eigentümer-Schiffsführer orientieren ihre Entnahmen weniger am betriebswirtschaftlichen Ergebnis als an der Liquidität. Damit verbunden ist eine fehlende Erwirtschaftung der (steuerlichen) Abschreibungen.
- Die Entnahmen liegen durchweg über den ausgewiesenen Gewinnen, so dass ein weiterer nominaler Kapitalverzehr eintritt.

Die Schwankungen von Schiff zu Schiff sind beträchtlich. Aber nur wenigen Partikulieren gelingt es, ihre Kapitalkraft durch nicht entnommene Gewinne zu erhalten oder gar zu stärken:

Substanzerhalt/Substanzverzehr nach Einzelschiffen - Beispiel: Schiffgruppe 3



Das operative Betriebsergebnis kann mit der Kennziffer EBIDA beschrieben werden - hier bleiben nicht nur die Abschreibungen unberücksichtigt, sondern auch Steuer- und Zinszahlungen. Die Streubreiten sind wiederum hoch.

Operatives Ergebnis (EBIDA) 2001 nach Schiffgruppen

	Mittel	Min	Max
Gruppe 1	63,8	21,9	104,7
Gruppe 2	80,4	40,4	140,3
Gruppe 3	103,4	43,9	200,5
EBIDA = Gewinn vor Zinsen+Abschreibungen (nach Unternehmenssteuern)			

Quelle: Zusammenfassung vertraulicher GuV-Daten der Schifffahrtsunternehmen durch PLANCO



Korrekturen der nominalen Bilanzdaten

Die nominalen Bilanzdaten geben aus zwei Gründen ein verzerrtes Bild:

- Schiffswerte werden regelmäßig zu niedrig, Abschreibungen zu hoch angesetzt (keine Berücksichtigung der hohen Wertbeständigkeit von Schiffen), mit der Folge zum Teil hoher stiller Reserven;
- Personalkosten werden zu niedrig angesetzt (keine Berücksichtigung der Personalkosten des selbständigen Partikuliers und seiner Angehörigen).

Binnenschiffe sind – bei regelmäßiger Instandhaltung und Modernisierung – ein sehr langlebiges und wertstabiles Wirtschaftsgut. Tatsächlich haben sie ein geringeres Wertrisiko als Immobilien, da im Gegensatz zu diesen keine Wertabhängigkeit vom Standort besteht. Banken bestätigen ein äußerst geringes Kreditrisiko der Binnenschifffahrt. In der Vergangenheit lag der jährliche Wertverlust der Schiffe i.d.R. unter 1%. Er ist damit deutlich niedriger als der steuerliche Abschreibungssatz von 7-8%. Die nach wie vor hohen Wiederverkaufspreise für gebrauchte Binnenschiffe ermöglichen es dem Eigentümer, erhebliche stille Reserven zu bilden. Bei Veräußerung werden diese Reserven realisiert und können z.B. bei altersbedingtem Verkauf einen wesentlichen Beitrag zur Alterssicherung leisten oder bei Verkauf während der aktiven Zeit als Finanzierungsbeitrag beim Kauf eines neuen Schiffes dienen.

Inwieweit diese Wertstabilität Bestand haben wird, ist umstritten. Generell wird nach Auslaufen der Alt-für-Neu-Regelung mit nachlassenden Preisen für Altraum gerechnet. Angaben von Marktkennern hierzu sind widersprüchlich: Aktuell beobachtete Preisrückgänge von ca. 10% (Trockengüterschiffe) können nicht nur mit dem Auslaufen dieser Regelung zusammen hängen, sondern auch mit der aktuellen Konjunkturschwäche. Wenig umstritten ist jedoch die Erwartung, dass die in Deutschland stark vertretenen älteren, häufig nicht marktgerecht modernisierten Schiffe deutlicher an Wert verlieren werden. Dies könnte die Erwartung von Partikulieren, aus dem Schiffsverkauf einen Beitrag zur Altersversorgung zu erhalten, teilweise zunichte machen.

Werden statt der steuerlichen Abschreibungen und Restwerte korrigierte marktorientierte Werte eingesetzt und werden die kalkulatorischen Personalkosten des Partikuliers mit 50.000 € p.a. berücksichtigt (einschl. Sozialversicherungskosten), so ergeben sich grundlegend von den bisherigen Analysen abweichende Schlussfolgerungen:

- Das Eigenkapital ist *nicht* aufgezehrt (aber i.d.R. nicht ausreichend, um den erforderlichen Eigenkapitalanteil für die Finanzierung eines neuen Schiffes abzudecken);
- Ein Substanzverzehr durch die Entnahmen findet nicht statt;
- Allerdings ist der um Entnahmen gekürzte Gewinn zu gering, um nennenswerte Rücklagen für neuere, bessere Schiffe zu bilden.



Betriebswirtschaftliche Kennziffern von Gütermotorschiffen im Jahr 2001 nach kalkulatorischen Korrekturen der Steuerbilanzwerte - in 1.000€

	Gruppe 1	Gruppe 2	Gruppe 3
Gewinn- und Verlustrechnung			
Umsatzerlöse nach Zahlung von Ladungsprovisionen	140,9	206,3	327,7
Gewinn nach Abzug des kalk. Schiffsführerlohnes	4,6	16,7	35,8
Bilanzkennziffern			
Summe Aktiva / Bilanzsumme	82,7	354,5	649,5
Anlagevermögen	66,8	324,0	611,2
Eigenkapital	82,5	230,6	441,3
Entnahmen	52,0	60,4	79,7
Betriebswirtschaftliche Kennziffern			
Cash Flow = Gewinn + Abschreibungen	57,6	67,8	87,9
Operatives Ergebnis (Gewinn + Abschreibungen + Zinsen) nach Abzug kalk. Schiffsführerkosten	11,1	27,7	49,7
Gewinn nach Abzug kalk. Schiffsführerkosten	4,6	16,7	35,8
Gewinn ./ Entnahmen (< 0 = Substanzverzehr)	2,6	6,3	6,1

5.8.2 Internationale Umsatz- und Kostenvergleiche

5.8.2.1 Vergleich mit dem Binnenschiffahrtsgewerbe in Belgien und den Niederlanden

Es sind keine systematischen Unterschiede im Umsatz je TT feststellbar.

Bei den Lohnkosten (ohne Berücksichtigung der kalkulatorischen Gehälter für den Eigentümer-Schiffsführer und ggf. mithelfende Familienangehörigen) ist ein Vergleich schwierig, weil die Intensität des Fremdpersonaleinsatzes unterschiedlich ist. Auffällig sind die niedrigen Personalkosten des niederländischen Partikuliers (letzte Spalte). Obgleich es sich um einen Einzelfall handelt, ist er für die Niederlande typisch, wo noch häufiger als in Deutschland im Familienverband, z.T. sogar generationenübergreifend, gefahren wird.

Die Instandhaltungs- und Reparaturkosten schwanken stark. Die höheren Werte in Deutschland ergeben sich in Teilen durch das höhere Alter der Schiffe. Diese Kosten können von Jahr zu Jahr erheblich schwanken, so dass die Angaben nur beschränkt aussagefähig sind.

Erkennbar höher sind die spezifischen Versicherungsaufwendungen beim deutschen Gewerbe.

Umsatzerlöse und Kosten von Trockengütermotorschiffen Deutschlands, Belgiens und der Niederlande (2001) - € p.a. je Tragfähigkeits-t

Land	Deutschland				Belgien	Niederlande	
	Gruppe 1	Gruppe 2	Gruppe 3	Gruppe 4			
Schiffsgruppe							
Tragfähigkeitstonnen	835	1.080	1.528	2.154	2.121 ²⁾	860 ³⁾	2.800 ⁴⁾
Basis	empirische Bilanzwerte				Modellkalkulation	empirische Bilanzwerte	
Umsatzerlöse	169	191	214	208	183	143	212
Lohnkosten + Sozialabgaben	24	26	43	45	30	0	21
Treib- und Schmierstoffe	28	33	41	47	56	31	45
Instandhaltung/Reparaturen	22	33	27	24	2	16	12
Abschreibungen	9	18	23	21	22	23	60
Versicherungen	12	15	13	12	7	7	9
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	4	9	8	6	6	17	6
Sonstige Kosten	9	13	24	32	3	9	11



5.8.2.2 Vergleich mit dem mittel- und osteuropäischen Binnenschiffahrtsgewerbe (Polen, Donauanlieger)

Angaben für osteuropäische Schiffe entstammen Unternehmensdaten aus den betreffenden Ländern. Diese Unternehmen sind in der Regel Nachfolgeunternehmen der ehemals staatlichen Binnenschiffahrtskombinate, die noch nicht vollständig auf eigenen wirtschaftlichen Beinen stehen und deren Kostenrechnung noch nicht hinreichend entwickelt ist. Anfallende Verluste aus dem operativen Geschäft werden durch den Staat ausglich.

Jährliche Umsatzerlöse und Kosten im Binnenschiffahrtsgewerbe Deutschlands, Polens, der Slowakei, Ungarns und Rumäniens (2001) in € je Tragfähigkeits-t

Land	D		Polen ²⁾	Slowakei ³⁾	Ungarn ³⁾		Rumänien ³⁾
Beschreibung 1	Gruppe 1	Gruppe 3					
Beschreibung 2	GMS						Schubverb.
Tragfähigkeitstonnen	835	1528	490	1529	1550	1725	6600
Umsatzerlöse	168,7	214,4	196,9				
Lohnkosten + Sozialabgaben	23,8	43,2	22,2	22,9	55,9	57,8	4,5
Treib- und Schmierstoffe	27,7	41,5	48,2	85,7	75,9	86,7	20,5
Instandhaltung/Reparaturen	22,4	27,4	36,7	6,5	22,1	15,3	2,3
Abschreibungen	9,1	22,5		43,2	25,1	6,3	15,8
Versicherungen	12,4	13,4	1,4	1,6	6,5	2,0	1,1
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	4,1	7,7					
Sonstige Kosten	9,2	23,6	78,8	9,4	46,7	35,9	7,6

Die Personalaufwendungen sind bezogen auf die nationalen Lohnniveaus hoch; insbesondere Ungarn fällt durch hohe spezifische Personalaufwendungen auf, was zum einen durch die fehlende Herausrechnung des Schiffsführergehalts zu erklären ist, aber auch mit vergleichsweise großen Besatzungen. Erwartungsgemäß niedrig fallen die Kostenniveaus für Rumänien aus.

Die spezifischen Aufwendungen für Treibstoffe sind in den osteuropäischen Vergleichsländern durchweg - teilweise deutlich - höher als in Westeuropa. Das hängt weniger mit längeren Fahr- bzw. Einsatzzeiten zusammen als vielmehr mit den technisch unzulänglichen Flotten sowie mit wesentlich umfangreicheren Leerfahrten. Die Gasölpreise sind in allen betrachteten Ländern mit geringen Abweichungen vergleichbar mit dem westeuropäischen Markt.

5.8.2.3 Kostenfaktoren im internationalen Vergleich

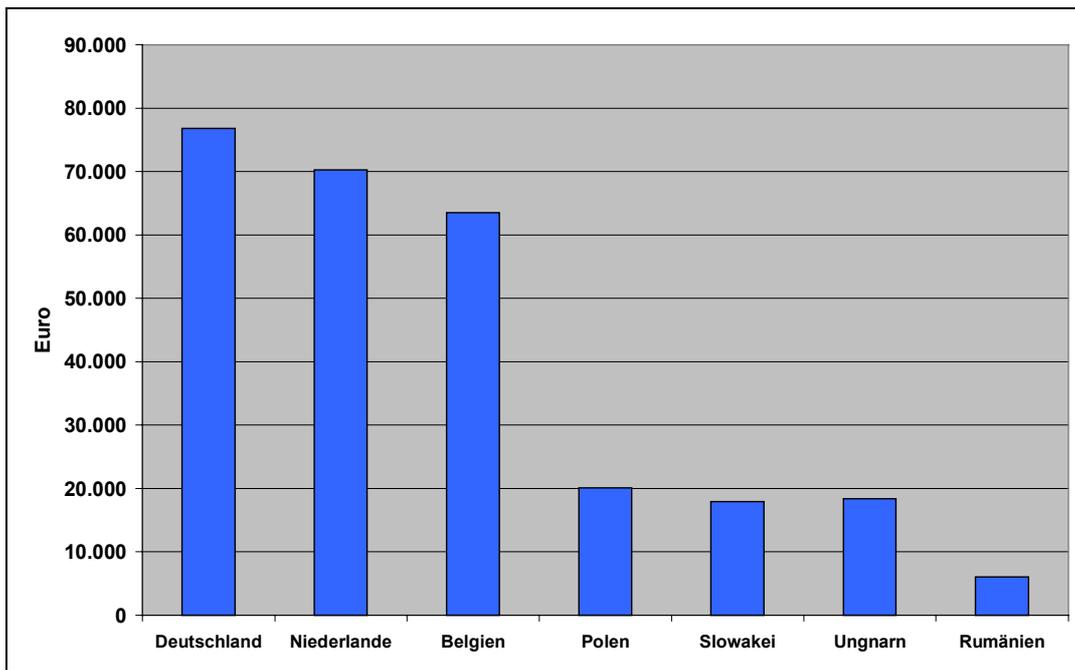
Arbeitskosten

Um die Unterschiede in den nationalen Lohnkosten anschaulich zu machen, wurden auf Basis der nationalen Lohnstrukturen die Lohnkosten (einschließlich Sozialversicherungsbeitrag des Arbeitgebers) für eine dreiköpfige Besatzung, bestehend aus einem Schiffsführer (hohe Qualifikation), einem Steuermann (mittlere Qualifikation) sowie einem Matrosen (niedrige Qualifikation) geschätzt.

Dieser internationaler Vergleich der Arbeitskosten ist nur begrenzt aussagefähig. In den westlichen Ländern handelt es sich um tarifvertragliche Gehaltssätze, die unterschiedliche Verbindlichkeit und Reichweite haben. Insbesondere die Partikulierschifffahrt folgt den Tariflöhnen nur eingeschränkt.



Lohnkosten (2002) für eine dreiköpfige Schiffsbesatzung im europäischen Vergleich Jahresgehälter einschl. Arbeitgeber-Anteil an der Sozialversicherung



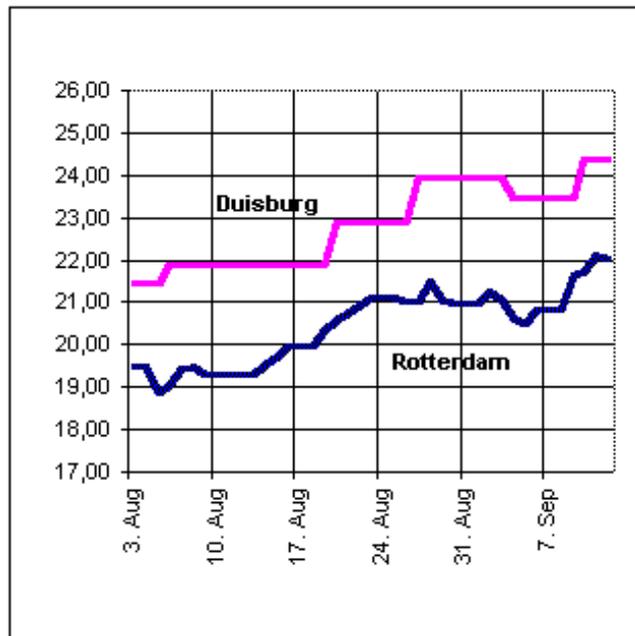
Unter den westeuropäischen Löhnen weist Deutschland den höchsten Wert auf. Jedoch sind die Unterschiede beschränkt und vermutlich überzeichnet, da deutsche Partikuliere vielfach unter Tarif bezahlen. Unter den ost- und südosteuropäischen Ländern zeigen die EU-Beitrittsländer ein recht homogenes Bild auf deutlich niedrigerem Niveau. Rumänien liegt noch einmal deutlich niedriger.

Unterschiede im Gasölpreis nach Bunkerort

Die Gasölpreise unterscheiden sich zwischen Deutschland und den Niederlanden deutlich. Diese Unterschiede sind markt-, nicht regulierungsbedingt. In Rotterdam besteht – auch durch die Nähe des Rotterdamer Spotmarktes – eine höhere Wettbewerbsintensität. Der Abstand zwischen den Preisniveaus schwankt von Monat zu Monat. So betrug er im November 2001 17%, im August 2002 nur 9%.

Ähnlich niedrig wie in Rotterdam liegen die Preise in Basel.

Diese Preisunterschiede beeinflussen den Wettbewerb nur begrenzt, da sie von jedem genutzt werden können, der nach Rotterdam fährt. In Einzelfällen kann sich jedoch ein Vorteil für niederländische Binnenschiffer ergeben, wenn Sie in Rotterdam voll tanken und mit dem preiswerteren Gasöl auf dem deutschen Binnenmarkt in den Wettbewerb eintreten (soweit der Tankvorrat reicht). Moderne Containerschiffe, die allerdings nicht im deutschen Binnenverkehr fahren, sondern im Hinterlandverkehr der ARA-Häfen eingesetzt sind, haben Tanks, deren Fassungsvermögen es zulässt, ausschließlich in den Niederlanden zu tanken.

Gasölpreise in Rotterdam und Duisburg im August 2002 in € je 100 l

Quelle: Bonapartner