



# FORUM BINNENSCHIFFFAHRT UND LOGISTIK

0. Einleitung
1. PLANCO-Gutachten
2. Handlungsauftrag und Organisation
  - 2.1. Intermodale Logistik
  - 2.2. Standortsicherung
3. Volkswirtschaftliche Bedeutung der Logistik in Deutschland
4. Handlungskonzept mit Ausrichtung auf Zukunftschancen
5. Integrativer Ansatz mit Schwerpunktbildung
  - 5.1. Intermodale Logistikdefinition
  - 5.2. Schnittstellenförderung
  - 5.3. Flottenmodernisierung
  - 5.4. Ausbildung und Beschäftigung
  - 5.5. Infrastrukturentwicklung
6. Weiteres Vorgehen

Appendix

## 0. Einleitung

Das Verkehrssystem Wasserstraße mit Binnenhäfen und Binnenschifffahrtsgewerbe ist dazu bestimmt, eine wichtige Rolle bei der Bewältigung des prognostizierten Wachstums des Verkehrsaufkommens zu übernehmen. Seine Leistungsfähigkeit wird heute nicht in vollem Umfang genutzt. Der Ansatz, sich eng auf den Verkehrsträger Binnenschifffahrt zu fokussieren, schränkt den Handlungsspielraum bei der Erarbeitung konkreter Maßnahmen zur Hebung vorhandener und neuer Potenziale ein. Deshalb wird hier ein übergreifender, problemorientierter Ansatz gewählt, leistungsfähige intermodale Ketten abzubilden, deren Bestandteil zu einem wesentlichen Teil die Binnenschifffahrt ist. Um diesem Anspruch gerecht zu werden, wurden erstmals alle im Feld der Transportlogistik tätigen Akteure zusammengeführt. Die Träger dieser Empfehlungen sind:

- Arbeitgeberverband der Deutschen Binnenschifffahrt (AdB),
- Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB),
- Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI),
- Bundesverband der Selbständigen, Abteilung Binnenschifffahrt (BDS),
- Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen (BÖB),
- Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND),
- DSLV Deutscher Speditions- und Logistikverband,
- Vereinigte Dienstleistungsgewerkschaft ver.di.

## 1. PLANCO-Gutachten

Das im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen erstellte Gutachten „Potenziale und Zukunft der deutschen Binnenschifffahrt“ vom Oktober 2003 (PLANCO Consulting GmbH, Essen) hat zwei Themenkomplexe analysiert:

Verkehrsträger / intermodaler Wettbewerb, insbesondere:

Welche Möglichkeiten bestehen, den Trend sinkender Marktanteile der Binnenschifffahrt am Gesamtaufkommen der Landverkehrsträger zu verändern?

Verkehrswirtschaft (deutsche Binnenschifffahrt) / intramodaler Wettbewerb, insbesondere:

Welche Möglichkeiten bestehen, den Trend sinkender Anteile deutscher Unternehmen an der Transportleistung der Binnenschifffahrt zu verändern?

Die wichtigsten Ergebnisse sind in den „Schlussfolgerungen und Empfehlungen“ zusammengefasst. Die Empfehlungen umfassen 21 Maßnahmen.

## 2. Handlungsauftrag und Organisation

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen teilt die Auffassung des Gutachtens, dass nur durch ein Bündel von Maßnahmen die Wettbewerbsposition der deutschen Binnenschifffahrtsunternehmen verbessert und die Potenziale des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt gehoben werden können. Da positive Ergebnisse nur im Zusammenwirken von verschiedenen Akteuren voll entfaltet werden, hat der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Dr. Manfred Stolpe, am 6. Mai 2004 das Forum Binnenschifffahrt und Logistik gegründet, dessen Mitglieder ein Handlungskonzept vorlegen. Zur systematischen Einordnung ihrer Arbeit haben die Mitglieder des Forums die PLANCO-Empfehlungen in einen gesamtwirtschaftlichen Überbau eingebettet und erfragt:

- Wie kann man den Logistikstandort Deutschland über regionale Schwerpunkte ertüchtigen?
- Wie kann man die Binnenschifffahrt besser mit der Logistik verknüpfen?
- Wie kann man das deutsche Logistik- und Binnenschifffahrtsgewerbe stärken?

Zu diesem Zweck werden zwei Themenkomplexe gebildet:

### 2.1. Intermodale Logistik

Es bedarf eines integrierten, ganzheitlichen Ansatzes der Logistik. Ziel ist, die Wertschöpfungs-, Wachstums- und Beschäftigungswirkungen der Logistik herauszuarbeiten. Dabei wird der Fokus auf intermodale Prozessketten gesetzt. Dargestellt werden soll, welche volkswirtschaftlichen Vorteile sich entlang der Prozesskette ergeben.

## 2.2. Standortsicherung

Unter diesem Stichwort wird herausgearbeitet, welche Tatsachen im Vergleich zu anderen Ländern verantwortlich sind, dass Wettbewerbsnachteile gegenüber dem Ausland bestehen. Um den Standort professioneller vermarkten zu können, wird ein Vergleich vorgenommen, bei dem der jeweilige Benchmark herausgearbeitet wird.

Zur wirtschaftspolitischen Einordnung des weiteren Vorgehens definiert das Forum einen volkswirtschaftlichen und politischen Handlungsrahmen. Hieraus ergeben sich zusätzliche, noch nicht von PLANCO dargestellte Ableitungen, die Begründbarkeit einzelner Forderungen wird erhöht.

## 3. Volkswirtschaftliche Bedeutung der Logistik in Deutschland

- Die Logistikwirtschaft ist ein Wachstums- und Beschäftigungstreiber und mit € 150 Mrd. Umsatzvolumen zu einer der Schlüsselbranchen geworden. Allein 45 % des Volumens entfallen auf die Dienstleister in der Transport- und Verkehrslogistik.
- Deutsche Logistikunternehmen sind in vielen Bereichen Weltmarktführer. Die Logistikwirtschaft trägt heute mit 7,4 % zum Bruttoinlandsprodukt bei. Das jährliche Wachstum liegt bei 5 %. Dabei hat die Transportlogistik den größten Anteil an der Wertschöpfung. Insgesamt sind rund 2 Millionen Beschäftigte in der Logistik tätig.
- Binnenschifffahrt und Binnenhäfen sind integrale und unverzichtbare Bausteine der Logistikwirtschaft. Die in Binnenhäfen und hafenabhängig Beschäftigten sowie die Beschäftigten in der Binnenschifffahrt umfassen rund 400.000 Menschen. Die Binnenhäfen induzieren € 12 Mrd. Investitionsvolumen pro Jahr.
- Ausgehend von heute 220 – 240 Mio. t Transportmenge über deutsche Wasserstraßen soll die Binnenschifffahrt im Jahr 2015 rund 300 Mio. t transportieren. Heute entfallen auf Schiffe unter deutscher Flagge 80 Mio. t. Damit transportiert die deutsche Flotte nur ca. 36 % der gesamten Transportmenge.

- Deutschland verfügt mit 7.472 km über das längste europäische Wasserstraßen netz, noch vor den Niederlanden. In keinem europäischen Land gibt es eine größere Anzahl (öffentlicher und privater) Binnenhäfen als in Deutschland. Diese quantitativen Größen bieten beste Voraussetzungen für die notwendige Stärkung der Wasserstraße im intermodalen Verkehrssystem.
- Die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Deutschland und die Umweltbilanz des Verkehrs werden maßgeblich beeinflusst durch den intelligenten Verbund aller Verkehrsträger. Für intermodale Schnittstellen bieten sich vorzugsweise Hafestandorte an. Durch die verstärkte Einbindung des Verkehrsträgers Binnenschiff in die logistischen Prozessketten können Spediteure, verladende Wirtschaft und Binnenschifffahrt ihre Wettbewerbsfähigkeit steigern.
- Alle Partner der logistischen Kette müssen leistungsfähig sein, damit das Verkehrssystem optimal funktionieren kann. Um die Einbindung des Verkehrsträgers Binnenschiff in das Gesamtsystem zu verbessern, müssen die Binnenhäfen zu Schnittstellen einer modernen Transportlogistik ausgebaut und vorhandene Innovationspotenziale für eine Modernisierung der Binnenschiffsflotte genutzt werden. Die Angebotsqualität des Wasserstraßennetzes für eine moderne Binnenschifffahrt ist zielorientiert im Rahmen einer integrierten Verkehrsplanung und unter Beachtung ökologischer Anforderungen weiterzuentwickeln.
- Positive Beispiele im benachbarten Ausland zeigen, dass auch unter schwierigen haushaltspolitischen Bedingungen mit überschaubarem Investitionsaufwand und steuerlichen Erleichterungen erhebliche wirtschaftliche und beschäftigungspolitische Erfolge realisiert werden können.
- Die Diskussionen und erreichten Ergebnisse des Maritimen Bündnisses unterstreichen, dass ein Zusammenspiel aller gesellschaftlichen Gruppen, der Sozialpartner, Politik und Verbände die Wettbewerbsfähigkeit im internationalen Spektrum stärken kann.
- Die Politik muss heute entscheiden, ob sie dem Erhalt einer deutschen Binnenschifffahrtsflotte Priorität einräumt und entsprechend kurzfristig neue Rahmenbedingungen auch unter Berücksichtigung der nationalen Beschäftigungswirkung setzt, oder ob sie auf den Wertschöpfungsverbund Binnenschifffahrt verzichten will.

- Die Partner im Forum sind bereit, Verantwortung zur Weiterentwicklung des Systems Binnenschifffahrt zu übernehmen. Ausgehend vom Gutachten „Potenziale und Zukunft der Deutschen Binnenschifffahrt“ und unter Berücksichtigung des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkongzeptes NRW sowie der Studie „Prospects for Inland Navigation within the enlarged Europe (PINE)“, unter Beachtung der EntschlieÙung des Bundesrates „Zur Schaffung von fairen Chancen für die Binnenschifffahrt“ sowie aufgrund der im Forum für Binnenschifffahrt und Logistik erarbeiteten Ergebnisse, geben wir die folgenden prioritären Handlungsempfehlungen, die kurz- und mittelfristig umgesetzt werden müssen, um den Erhalt der deutschen Binnenschifffahrt zu sichern und ihre Systemeigenschaften weiterzuentwickeln.

#### 4. Handlungskonzept mit Ausrichtung auf Zukunftschancen

Das Forum fokussiert seine Empfehlungen auf die Weiterentwicklung und Erschließung neuer Märkte für das System Wasserstraße. Zwar stellen das Gros der per Binnenschifffahrt transportierten Güter nach wie vor die so genannten Massengutarten dar (z. B. Erze, Metallabfälle, Kohle, Nahrungs- und Futtermittel, Steine und Erden sowie flüssige und chemische Erzeugnisse). Dieses Marktsegment aber bietet mit Ausnahme der Kreislaufwirtschaft nur eingeschränkt Entwicklungspotenzial. Eine zukunftsfähige Weiterentwicklung der Binnenschifffahrt heißt deshalb insbesondere Fokussierung auf Wachstumsmärkte:

- Das größte Zuwachspotenzial bietet hier der Containertransport auf allen Wasserstraßen.
- Eine große Herausforderung stellt die stärkere Einbindung der Binnenschifffahrt im Stückgutmarkt dar, wie im Bereich palettierter Ware und deren Transport durch Spezialschiffe und in stapelbaren Wechselbehältern.
- Ausbaufähig ist auch die Fluss/Seeschifffahrt, insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Rheinmündungshäfen im Containerbereich gegenwärtig an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen.
- Spezialtransporte, wie der Transport von Neufahrzeugen zu den Seehäfen oder in Richtung Südosteuropa, besitzen ebenfalls noch ein erhebliches Potenzial.

## 5. Integrativer Ansatz und Schwerpunktbildung

Um die Handhabung der 21 PLANCO-Maßnahmen (bzw. bis zu 48 Maßnahmen der PINE-Studie) zu vereinfachen, wurden Cluster gebildet, die ein Spektrum von Einzelmaßnahmen umfassen. Die Mitglieder des Forums fordern, die Maßnahmen parallel umzusetzen.

Dabei ist festzuhalten, dass ohne eine Trendumkehr heute eine wettbewerbsfähige deutsche Flotte in naher Zukunft nicht mehr existieren wird, was zu Einschränkungen im Angebot und dem Wegfall von Wertschöpfung und Arbeitsplätzen führen muss. Entsprechend sind Sofortmaßnahmen einzuleiten, die insbesondere Benachteiligungen der deutschen Flotte beseitigen.

Aufgrund bestehender finanzieller Restriktionen sind Investitionsmaßnahmen nach ihrem größten Nutzen vorzunehmen.

### 5.1. Intermodale Logistikdefinition

Gerade angesichts zunehmender Engpässe im Straßenverkehr gewinnen Alternativen für die verladende Wirtschaft an Wert. Steigende Energiepreise und die Diskussion um die Einführung der Lkw-Maut führen zur verstärkten Nachfrage nach Abgabe von Angeboten von Bahn und Binnenschiff.

Eine auf Ausweitung des Angebots angelegte Bahnpolitik bedarf einer unabhängigen Infrastrukturentwicklung. Die Bahn darf gerade im Anspruch des Verladers nicht als Konkurrent, sondern als Partner in trimodalen Konzepten angesehen werden. Insbesondere die vermehrte Gründung von Privatbahnen und die Vernetzung mit den Hafenbahnen bieten neue Chancen für integrierte Transportketten mit dem Binnenschiff. Der Schlüssel liegt in der Liberalisierung der Bahnnetze in Deutschland und in Europa sowie einer weitergehenden Entflechtung des Kernnetzes vom Betrieb.

Das von der Politik gesteckte Ziel, auch die Binnenschifffahrt im Kontext der Maut zu stärken, kann nur erreicht werden, wenn die Binnenschifffahrt zukunftsfähige Alternativen darstellen kann. Großverlader ziehen sich aus dem Binnenschifffahrtsgeschäft zurück, wenn ihre Anforderungen an den logistischen Dienstleister nicht erfüllt sind.

Um die Potenziale der Binnenschifffahrt in den klassischen und „neuen“ Transportmärkten wie Container- oder Wechselbrückenverkehre in Zukunft stärker zu nutzen, bedarf es eines wesentlich vernetzteren Denkens in logistischen Zusammenhängen. Dabei ist den Anforderungen der Verlager an modernen Schiffsraum verstärkt Rechnung zu tragen.

Handlungsbedarf:

Die Binnenschifffahrt muss optimal mit den anderen Verkehrsträgern vernetzt werden. Dies fordert die Initiative der einzelnen Partner entlang der Logistikkette und wird unterstützt von den regionalen (IHKn) und überregionalen (BDI) Vertretungen der verladenden Wirtschaft.

Erforderlich sind:

- Hub-and-Spoke-Systeme zur Bündelung geeigneter Warenströme (Konsolidierung) und Verteilung in der Fläche über geeignete Transportmittel (Bahn, Feeder-schiff, Schubverband, Lkw)
- Regionale Netzwerke, die die unterschiedlichen Ansprüche an die Verlager-schaft ebenso wie die Infrastrukturentwicklung einbeziehen und gemeinsame Strategien für einzelne Fahrgebiete entwickeln.
- Intensivierung der Zusammenarbeit zwischen Binnenschifffahrt und anderen Verkehrs-trägern zur gemeinsamen Entwicklung von Transportalternativen.
- Weiterentwicklung der beispielgebenden Idee des ShortSeaShipping Promotion Center (SPC) durch eine verstärkte Einbindung der Binnenschifffahrt.

## 5.2. Schnittstellenförderung

Trimodale Verlademöglichkeiten sind zwingendes Anforderungsmerkmal der ver-ladenden Wirtschaft bei der Entwicklung multimodaler Ketten. Binnenhäfen als Standorte mit Wasserstraßen- und Gleisanschluss sind Kernelemente einer zukunftsgerichteten Raumordnungspolitik, da keine neuen Flächen auf der grünen Wiese erschlossen werden müssen. Sie dienen der funktionsfähigen Gestaltung des Seehafenhinterlandes, sind Puffer für internationale Warensendungen und

dienen der kostengünstigen Verteilung im Hinterland. Ohne effiziente Hinterlandverbindung ist auch die Weiterentwicklung der Seehäfen gefährdet.

Die Forderung von PLANCO nach der Förderung trimodaler, nasser Standorte muss konsequent weiterverfolgt und den betroffenen Bundesländern und Kommunen vermittelt werden; eine Konzentration auf logistische Drehscheiben ist eine Chance für die nachhaltige Bewältigung des Güterverkehrs und Voraussetzung für die Einbindung von Schiene und Wasserstraße in moderne Transportketten. Es bestehen aktivierbare Kapazitätsreserven in zahlreichen deutschen Binnenhäfen. Die von PLANCO vorgeschlagene Förderung der Binnenhäfen als trimodale Standorte muss vordringlich den Erhalt ihrer Leistungsfähigkeit sichern und die Konkurrenzfähigkeit zu Standorten auf der grünen Wiese erhöhen.

Es bedarf einer gezielten Handlungsstrategie für die einzelnen Hafenstandorte, mit der zielgerichtet ein ökonomisch attraktives und ökologisch tragfähiges Entwicklungs- und Sanierungskonzept erarbeitet und umgesetzt wird. Dies betrifft insbesondere solche Häfen, die aus alten Industriestandorten hervorgegangen sind und die daher besonders stark von den Problemen Altlasten, Flächenrecycling sowie Immissions- und Lärmschutz betroffen sind.

Durch mangelnde Wasserstraßeninfrastruktur verursachte Probleme bei der Leistungsentfaltung der Umschlagsmöglichkeiten in den Häfen sollten durch eine gesonderte Förderung wettbewerbsfähig ausgeglichen und gestaltet werden.

Handlungsbedarf:

- Flächenrecycling muss zu einem zentralen Ansatz der Standortentwicklung in den Binnenhäfen werden. Zur Revitalisierung von Brachflächen bietet insbesondere die Förderpolitik der EU-Kommission neue Spielräume. Fördermittel zur Wiederinwertsetzung von Brachflächen (redevelopment) stehen zur Verfügung und werden in anderen Ländern eingesetzt; die Nutzung der Möglichkeiten der „Brown-Field-Economic-Redevelopment-Initiative“ durch die Tschechische Regierung kann hier als Benchmark herangezogen werden.
- Binnenhäfen und BUND treten in einen fortlaufenden Dialog ein, um Beispiele für den Interessenausgleich ökonomischer und ökologischer Fragestellungen zu geben. Ansatz ist die verbesserte Nutzung der Hafenstandorte und die

Stärkung ihrer Konkurrenzsituation gegenüber neuen Gewerbe- und Industriegebieten als Teil einer Nachhaltigkeitsstrategie.

- In zukünftigen Raumordnungskonzeptionen müssen sich die positiven Wirkungen der Häfen auf Transport und Verkehr in Städten und Regionen wieder finden.
- Diese neuen Raumordnungsvorgaben müssen Einfluss haben auf die kommunale Flächen- und Gebietsentwicklungsplanung. Planungen für mehr Büro- und Wohnraum am Wasser konterkarieren die Vorstellungen der Bundes- und Landesregierungen zur Stärkung von Hafenstandorten und Binnenschifffahrt.

Eine notwendige Förderung des Umschlags entlastet die Transportkette, indem die Kapitalkosten für die Investitionen übernommen werden. Angesichts der geringen Haushaltsmittel ist das Aufrechterhalten des hohen Niveaus bei dieser Förderung zu begrüßen. Dabei muss durch eine effiziente Fördermittelvergabe die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems gestärkt werden. Die Verbindung Wasser/Schiene/Straße gilt es zu stärken, trimodale Projekte sind bimodalen Projekten vorzuziehen. Regelmäßige Überprüfungen der tatsächlichen Verkehrsentwicklung sichern eine effiziente Investitionssteuerung:

- Die jeweiligen Antragsteller müssen für Fördermittel in Einzelnachweisen die Wirtschaftlichkeit der geplanten Maßnahmen darlegen,
- die im Förderantrag abgegebenen Mengenverpflichtungen werden regelmäßig überprüft und bei gravierenden negativen Abweichungen die Fördermittel zurück gefordert,
- das wirtschaftliche Risiko für den Antragssteller könnte so erhöht werden, denn: die Förderpolitik sollte die wirtschaftliche Entwicklung einzelner Standorte unterstützen und nicht erst durch Fördermittel die grundsätzliche Wirtschaftlichkeit initiieren.

Die zukünftige Öffnung der Schieneninfrastruktur in den öffentlichen Binnenhäfen und ihre diskriminierungsfreie Zurverfügungstellung löst neue Investitionsentscheidungen und zusätzliche Erhaltungsmaßnahmen aus, die eine Berücksichtigung dieser Infrastrukturen in den Investitionshaushalten der Gebietskörperschaften erforderlich macht.

### 5.3. Flottenmodernisierung

Der Marktanteil der deutschen Binnenschifffahrt ist in den letzten 10 Jahren beständig zurückgegangen. Das Durchschnittsalter der deutschen Binnenschiffe ist im Vergleich zur belgischen und niederländischen Flotte sehr hoch. Maßgeblich für diese Wettbewerbsschwäche der deutschen Flotte ist eine bereits seit den achtziger Jahren anhaltende Investitionsschwäche. Die Eigenkapitalbasis deutscher Schiffseigentümer für den Umstieg in größere, modernere Schiffe und Schiffstechnik ist unzureichend. Sie beschränkt sich weitgehend auf stille Reserven. Diese führt zu den geringen Anteilen an den moderneren und leistungsfähigeren Flotten, die heute vor allem auf dem Rhein verkehren.

Hauptursache für diese Investitionsschwäche in Deutschland ist, dass das Binnenschifffahrtsgewerbe in Belgien und den Niederlanden seit Jahren wesentlich günstigere wirtschaftliche Rahmenbedingungen vorfindet. Es ist darauf zu achten, dass auch andere Nationen – aktuell insbesondere Frankreich – Fördermaßnahmen zur Stärkung ihrer Flotte ergreifen, die von der EU-Kommission nicht beanstandet werden. Auf diese Weise wird für das deutsche Gewerbe eine nachteilige Ausgangsposition im europäischen Wettbewerb geschaffen, die es aus eigener Kraft nicht auszugleichen in der Lage ist.

Den meisten Unternehmen der deutschen Flotte fehlen zur Modernisierung ihres Schiffsraumes die erforderlichen Eigenmittel sowie Finanzierungsbedingungen, die die Besonderheiten der Binnenschifffahrt (hohe Investitionssummen, Langlebigkeit der Schiffe, schwierige Ertragslage) berücksichtigen.

Nachahmenswerte Bedingungen finden sich im Programm der Mittelstandsbank für Existenzgründer und junge Unternehmen mit niedrigen Zinssätzen und teilweiser Zinsübernahme durch das ERP-Vermögen. Dieses Programm findet allerdings keine Anwendung auf Unternehmen, die länger als drei Jahre im Markt sind und ist mit einer Kreditsumme von € 500.000 für die Binnenschifffahrt zu niedrig angesetzt.

Handlungsbedarf:

Ziel muss sein, Investition und Innovation in der deutschen Binnenschifffahrt wieder in Gang zu bringen. Hierfür ist ein Bündel von Maßnahmen erforderlich, das die Eigenkapitalseite der Unternehmen stärkt und durch passgenaue, auf die Besonderheiten dieses Gewerbes abgestimmte Finanzierungsmöglichkeiten ergänzt.

- Dringend erforderlich ist die Einführung der vollen Stundung von Einkommenssteuerzahlungen auf Buchgewinne bei Veräußerung eines Schiffes und Re-Investition – beispielsweise binnen drei Jahren – in ein neues höherwertiges Schiff, analog zur bestehenden Regelung in den Niederlanden. Ziel eines Gesetzgebungsverfahrens muss sein, auch dem deutschen Binnenschifffahrtsunternehmer eine hundertprozentige Steuerstundung bei der Re-Investition in Schiffsraum zu gewähren. Dies könnte z. B. durch eine Änderung des § 6 b EStG erfolgen. Gegebenenfalls käme auch eine zeitlich befristete Regelung (jedoch nicht unter 5 Jahren) in Betracht.
- Zyklisch wiederkehrende hohe Aufwendungen für Großreparaturen (z. B. Motorüberholungen, Bodenerneuerungen, Lukendachreparaturen, etc.) führen in der Binnenschifffahrt in einzelnen Jahren zu steuerlichen Verlusten, da es sich jeweils um reine Reparaturaufwendungen handelt, die im Jahr des Entstehens zu berücksichtigen sind. Mögliche Sonderausgaben und Steuereingangsbeträge können in solchen Fällen nicht genutzt werden.

Deshalb sollte der Binnenschifffahrt ermöglicht werden, für zukünftige Großreparaturen in den Vorjahren eine entsprechende Rückstellung zu bilden („Ansammlungsrückstellung“).

- Notwendig ist die Erweiterung und Ergänzung der Finanzierungsmöglichkeiten für Investitionen zur Modernisierung der deutschen Binnenschiffsflotte, die sich an den Konditionen der Gründerförderung der Mittelstandsbank orientieren und für die Binnenschifffahrt mit entsprechenden Kreditsummen und längeren Laufzeiten modifiziert werden sollten.
- Um die Modernisierung der deutschen Flotte voranzutreiben, ist es notwendig, das bestehende Instrumentarium für Existenzgründer auch auf bereits am Markt agierende Binnenschifffahrtsunternehmer auszudehnen. Dies ist umso wichtiger,

als in Frankreich, Belgien und den Niederlanden großzügige Fördermaßnahmen existieren oder neu initiiert wurden.

- Für energiesparende und umweltverbessernde Investitionen, z. B. mit dem Ziel weiter erhöhter Energieeffizienz (reduzierter CO<sub>2</sub>-Ausstoß), werden in den Niederlanden und Belgien direkte Investitionszuschüsse bzw. Abzüge vom steuerpflichtigen Einkommen gewährt (in Deutschland begünstigte Darlehen). Die französische Regierung hat in diesem Jahr ein Programm zur Modernisierung der nationalen Flotte beschlossen, das ein Investitionsvolumen von € 15 Mio. pro Jahr hat und von der Europäischen Union genehmigt wurde.
- Es müssen Anreize geschaffen werden, privates bzw. externes Kapital dazu zu bewegen, in modernen neuen Schiffsraum zu investieren.

Das deutsche Binnenschiffahrtsgewerbe trifft für den Fall, dass o. g. Punkte in einem Maßnahmenpaket umgesetzt werden, die Zusage, erheblich in die Modernisierung der nationalen Flotte zu investieren. Es ist beabsichtigt, mittelfristig rund 200 neue bzw. modernisierte Schiffseinheiten unter besonderer Berücksichtigung nationaler Beschäftigungsimpulse zu schaffen.

## 5.4. Ausbildung und Beschäftigung

Die mit der Binnenschiffahrt vielfach verbundenen schwierigen Rahmenbedingungen haben die Binnenschiffahrt entgegen dem allgemeinen Trend in der Logistik aus Sicht der Arbeitnehmerseite zu einem unattraktiven Ausbilder und Arbeitgeber werden lassen.

Erst ab 2000 kommt es zur allmählichen Trendumkehr im Ausbildungsverhalten. Den entscheidenden Anstoß gibt das BMVBW mit einer finanziellen Förderung (Zuschuss bis zu 50 % der Ausbildungskosten). Erstmals zur Ausbildung genutzt werden ferner die Vorteile des 1997 vom Gewerbe gegründeten Vereins „Ausbildungsinitiative Binnenschiffahrt Abi“. Er bietet eine Plattform für Ausbildung im Verbund und nimmt den Betrieben den „administrativen Ballast“ der Ausbildung ab – speziell für Kleinbetriebe ein wichtiger Gesichtspunkt.

Der positive Trend wird durch die Revision der Besatzungsvorschriften für die Rheinschiffahrt – in Kraft seit 01.07.2002 – gestützt. Sie sieht mehr Ausbildungs-

stellen im Bemannungsstableau vor. Auszubildende können bereits im 3. Jahr anstelle eines Matrosen eingesetzt werden. Schließlich zeichnet sich ein zunehmendes Ausbildungsinteresse in der stark wachsenden Fahrgastschifffahrt ab. Nach der Statistik der letzten drei Jahre stabilisiert sich die Ausbildung so bei durchschnittlich 90 Neuabschlüssen pro Ausbildungsjahr.

Die Anzahl der Beschäftigten zu deutschen Tarifbedingungen ist in den letzten Jahren ständig zurückgegangen. Das liegt einmal daran, dass die Anzahl der Schiffe seit 1993 ständig abnimmt und die Schiffsbesatzungen kleiner werden. Darüber hinaus haben Reedereiunternehmen aus Kostengründen die deutschen Binnenschiffer unter Nicht-Anwendung der deutschen Steuer- und Sozialvorschriften nach Luxemburg ausgelagert. Andernfalls hätten diese Arbeitsplätze nicht aufrechterhalten werden können.

Im Sog der Erweiterung der Europäischen Union um Staaten mit einem geringeren Lohn- und Leistungsniveau ist es insgesamt in Europa, so auch in Deutschland, vermehrt zu Beschäftigung von Binnenschiffern aus europäischen Staaten, die nicht Mitglied der Europäischen Union sind, gekommen.

Ohne Förderung oder im Falle einer Reduzierung der Förderung durch das BMVBW wird die Ausbildung in der deutschen Binnenschifffahrt abrupt wieder auf eine sehr niedrige Quote zurückfallen. Vor allem im Vergleich zu den Konkurrenzunternehmen in Belgien und in den Niederlanden hat der deutsche Betrieb wesentlich höhere Kosten für die Ausbildung zu tragen. In Deutschland ist der Betrieb ausschließlicher Kostenträger, in Belgien und in den Niederlanden dagegen zum überwiegenden Teil der Staat.

Handlungsbedarf:

- Entscheidend für das zukünftige Ausbildungsverhalten der Betriebe ist, ob es gelingt, die Ausbildungskosten anzupassen. Als eine Maßnahme haben die Sozialpartner der deutschen Binnenschifffahrt in der Tarifrunde 2003 die monatliche Vergütung für Ausbildungsverträge ab 01.01.04 um durchschnittlich 10 % gesenkt und drei freie Tage gekürzt. Ein wichtiger Schritt zur Zielerreichung ist außerdem mit der in 2004 eingeleiteten Initiative zur Harmonisierung der Berufsprofile im europäischen Maßstab getan; sie zielt zudem auf ein Europa-

einheitliches Qualifikationsniveau. Eine unveränderte Fortschreibung des Förderungsprogramms des BMVBW bleibt unverzichtbar.

- Der Prozess der inhaltlichen und strukturellen Veränderung der beruflichen Bildung ist mit den aufgezählten Maßnahmen und den Beratungen über die Neuordnung der Ausbildung in der deutschen Binnenschifffahrt, die vor dem Abschluss stehen, progressiv angestoßen worden.
- Im Interesse gleicher Wettbewerbsverhältnisse für die Unternehmen und sozial tragfähiger Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen, wird es für vordringlich gehalten, zielstrebig auf eine Harmonisierung der Arbeits- und Sozialgesetzgebung in der gesamten Europäischen Union hinzuarbeiten. Bis dahin müssen gemäß den EU-Verträgen Bürger aus den neuen Mitgliedstaaten zu den gleichen Arbeits- und Sozialbedingungen wie die Bürger aus den alten Mitgliedsstaaten beschäftigt werden, so der neue französische Vizepräsident der EU-Kommission, Jacques Barrot. Beides ist zur Sicherung von nationaler Beschäftigung erforderlich.
- Zur Abrundung der vorstehenden Maßnahmenpakete sollte darüber hinaus in einem Bündel von Kampagnen, vor allem bei Kleinunternehmen für mehr Kooperation in der Ausbildung, bei den Bundesländern für die bundesweite Zulassung von Schülerbetriebspraktika in der Binnenschifffahrt, bei der Arbeitsverwaltung für eine positivere Haltung zur Berufstätigkeit in der Binnenschifffahrt und in der öffentlichen Meinung für ein besseres Image von Branche und Beruf geworben werden.

## 5.5. Infrastrukturentwicklung

Deutschland verfügt über das größte Wasserstraßennetz Europas. Dieses bietet grundsätzlich gute Voraussetzungen für die notwendige Stärkung der Wasserstraße im intermodalen Verkehrssystem. Potenziale werden insbesondere im Rheingebiet genutzt. Bis auf Ausnahmen bestehen im gesamten Wasserstraßennetz erhebliche Kapazitätsreserven. Die Ausschöpfung von Potenzialen (gerade in der Containerschifffahrt) scheitert auf einzelnen Relationen insbesondere an zu niedrigen Brücken und unzureichenden Schleusenabmessungen. Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 vorgesehene Produktivitätssteigerungen durch

verbesserte Wasserstraßen können mit diesem Zustand der Bauwerke an den Wasserstraßen nicht erwartet werden.

Ersatzinvestitionen werden vom Deutschen Institut für Wirtschaft für die Jahre 2000 bis 2020 mit durchschnittlich € 500 Mio. pro Jahr veranschlagt. Auch der neue Bundesverkehrswegeplan geht für den Zeitraum 2001 bis 2015 von einem jahresdurchschnittlichen Erhaltungsbedarf von € 440 Mio. aus und übertrifft die Haushaltsansätze in der Finanzplanung 2003 bis 2005 für Ersatz- und Ausbauinvestitionen. Bei Beibehaltung dieser Budgetansätze reichen die Mittel selbst für Ersatzinvestitionen nicht aus, um Anlagen dauerhaft betriebsfähig zu halten. Ausbauinvestitionen sind damit nicht mehr möglich.

Handlungsbedarf:

- Kurzfristige Sicherung des Infrastrukturbudgets bei hoher Effizienz des Mitteleinsatzes im Hinblick auf eine Einbindung der Binnenschifffahrt in moderne Logistikketten.
- Bessere Nutzung der vorhandenen Infrastruktur: Mit einem flexiblen Nutzungsvermanagement können die heute vorhandenen Wasserstraßen besser genutzt werden, z. B. durch Anpassung der Fahrrinne an den jeweiligen Wasserstand oder die Vermeidung von Wartezeiten durch Verbesserung beim Schleusenbetrieb. Erforderlich ist dazu auch eine bessere Koordination des Schiffsverkehrs durch den Einsatz moderner Telematiklösungen.
- Sicherung des Wasserstraßennetzes: Ökonomische Risikobewertung erkennbarer Unterhaltungsdefizite. Eine sachgerechte Erfassung des Erhaltungsrahmens ist zwingend. Als arrondierende Maßnahme ist mittelfristig durch das BMVBW ein Netzzustandsbericht vorzulegen.
- Bei knappen Budgets muss eine zeitliche Prioritätensetzung der Maßnahmen zur zielorientierten und ökologisch tragfähigen Weiterentwicklung des Wasserstraßennetzes erfolgen. Die Entwicklung von integrierten Flusskonzepten dient der Versachlichung der Konflikte zwischen Wasserstraßennutzung und natur- und umweltschutzfachlichen Zielen. Dazu sollte die Wasserstraßenverwaltung in Abstimmung mit den Ländern die Erarbeitung und Umsetzung von Unterhaltungsplänen für die einzelnen Flüsse vorantreiben.

Es konnte keine inhaltliche Übereinstimmung zwischen Binnenschifffahrtsverbänden und BUND über die konkreten Maßnahmen an den einzelnen Flüssen gefunden werden. Jedoch besteht im Forum mehrheitlich die Einschätzung, dass leistungsbeschränkende Lücken im Netz der deutschen Wasserstraßen gerade auch mit Blick auf die erwarteten Verkehrszuwächse nach der EU-Erweiterung zu schließen und folgende Infrastrukturmaßnahmen vordringlich vorzunehmen sind:

- Verbesserte Anbindung des Seehafen hinterlandes (gemäß BVWP-Strategie), um die erfolgreiche Entwicklung der Containerverkehre (bei Steigerungsraten von 12 % - 15 % p. a.) durch verkehrspolitische Maßnahmen zum Weitertransport der Container ins Hinterland der deutschen Seehäfen zu unterstützen. Da der Abtransport ohne eine stärkere Verladung auf die Binnenschifffahrt zukünftig nicht mehr sichergestellt werden kann, muss der Entwicklung der Binnenschifffahrt im Seehafen hinterland durch geeignete Wasserstraßeninfrastruktur hohe Priorität eingeräumt werden.
- Herstellung einer Abladetiefe von 2,50 m zwischen Straubing und Vilshofen mittels Staustufen
- zügiger Abschluss des Projektes 17 Deutsche Einheit
- Vollendung des Mainausbaus zwischen Würzburg und Bamberg mit einer Fahrrinntiefe von 2,90 m
- der Bau zweiter Kammern an den Moselschleusen
- Erhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen an Elbe, Saale, Spree-Oder-Wasserstraße, Havel-Oder-Wasserstraße und am Elbe-Lübeck-Kanal

Eine verlässliche Investitionsplanung für Wirtschaft, Häfen und Schifffahrt ist nur gegeben, wenn zukünftige Investitionen wie bei Straße und Schiene in einem Wasserstraßenausbaugesetz festgeschrieben werden.

Der BUND schlägt stattdessen vor, dass für die einzelnen Fahrgebiete auf Basis der vorhandenen natürlichen Potenziale und der unterschiedlichen Abflussdynamik eine konkrete Netz- und Angebotsstrategie für die Binnenschifffahrt entwickelt wird.

## 6. Weiteres Vorgehen

Mit dem Handlungskonzept sind die wesentlichen Kernforderungen an eine zukunftsfähige Binnenschifffahrtspolitik zusammengeführt worden. An der Umsetzung müssen sich neben dem beauftragenden Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen auch andere Ressorts, Länder und Gemeinden, der Gesetzgeber und die Unternehmen der Binnenschifffahrt sowie die Partner des Forums beteiligen.

Die Mitglieder des Forums für Binnenschifffahrt und Logistik wollen gemeinsam die Umsetzung und damit die Entwicklung des Verkehrsträgers Binnenschiff in einem ständigen Dialog begleiten und vorantreiben.

Vorsitzende des Forums



Heiner Brixner



Erich Staake

## Appendix

### Zusammenfassung des Handlungsbedarfs

Zukunftsfähige Ansätze für die Stärkung des Systems Wasserstraße liegen in der Entwicklung einer

#### Intermodalen Logistikdefinition:

- Hub- and Spoke- Systeme zur Bündelung geeigneter Warenströme (Konsolidierung) und Verteilung in der Fläche über geeignete Transportmittel (Bahn, Feederschiff, Schubverband, Lkw).
- Regionale Netzwerke, die die unterschiedlichen Ansprüche an die Verladerschaft ebenso wie die Infrastrukturentwicklung einbeziehen und gemeinsame Strategien für einzelne Fahrgebiete entwickeln.
- Intensivierung der Zusammenarbeit zwischen Binnenschifffahrt und anderen Verkehrsträgern zur gemeinsamen Entwicklung von Transportalternativen.
- Weiterentwicklung der beispielgebenden Idee des ShortSeaShipping Promotion Center (SPC) durch eine verstärkte Einbindung der Binnenschifffahrt.

Erforderliche Maßnahmen zur Stärkung des Verkehrssystems Wasserstraße mit Binnenhäfen und Binnenschifffahrtsgewerbe sind:

#### Schnittstellenförderung

- Flächenrecycling als zentraler Ansatz der Standortentwicklung in den Binnenhäfen. Ansatz ist die verbesserte Nutzung der Hafenstandorte und die Stärkung ihrer Konkurrenzsituation gegenüber neuen Gewerbe- und Industriegebieten als Teil einer Nachhaltigkeitsstrategie.
- Standortförderung, die die wirtschaftliche Entwicklung einzelner Standorte durch Fördermittel unterstützt statt eine grundsätzliche Wirtschaftlichkeit zu initiieren.

## Flottenmodernisierung

- Einführung der vollen Stundung von Einkommenssteuerzahlungen auf Buchgewinne bei Veräußerung eines Schiffes und entsprechender Re-Investition, analog zur bestehenden Regelung in den Niederlanden. Dies könnte z. B. durch Änderung des § 6 b EstG, ggf. mit zeitlicher Befristung mit mindestens 5 Jahren Laufzeit geschehen.
- Um die Modernisierung der deutschen Flotte voran zu treiben, ist es notwendig, das bestehende Instrumentarium für Existenzgründer auch auf bereits am Markt agierende Binnenschiffsunternehmer auszuweiten.
- Förderung energiesparender und umweltverbessernder Investitionen durch direkte Zuschüsse bzw. Abzüge vom steuerpflichtigen Einkommen entsprechend den Regelungen in den Nachbarstaaten der EU.
- Schaffung von Anreizen für privates bzw. externes Kapital zur Investition in modernen neuen Schiffsraum.

Im Falle einer Realisierung dieses Maßnahmenpaketes wird das Binnenschiffahrtsgewerbe erheblich in die Modernisierung der nationalen Flotte investieren. Es ist beabsichtigt, mittelfristig rund 200 neue bzw. modernisierte Schiffseinheiten unter besonderer Berücksichtigung nationaler Beschäftigungsimpulse zu schaffen.

## Ausbildung und Beschäftigung

- Unveränderte Fortschreibung des Ausbildungsförderungsprogramms des BMVBW
- Hinarbeitung auf eine Harmonisierung der Arbeits- und Sozialgesetzgebung in der gesamten Europäischen Union
- Bis dahin: Beschäftigung der Bürger aus den neuen Mitgliedstaaten zu den gleichen Arbeits- und Sozialbedingungen wie die Bürger aus den alten EU-Mitgliedsstaaten, gemäß den EU-Verträgen
- Imagebildende Maßnahmen für Branche und Beruf

## Infrastrukturentwicklung

- Kurzfristige Sicherung des Infrastrukturbudgets bei hoher Ausrichtung des Mittlereinsatzes auf die Einbindung der Binnenschifffahrt in moderne Logistikketten
- Bessere Nutzung der vorhandenen Infrastruktur durch ein flexibleres Nutzungsverwaltung und durch eine bessere Koordination des Schiffsverkehrs mittels Einsatz moderner Telematiklösungen
- Ökonomische Risikobewertung erkennbarer Unterhaltungsdefizite und sachgerechte Erfassung des Erhaltungsrahmens zur Sicherung des Wasserstraßennetzes
- Als begleitende Maßnahme: Vorlage eines Netzzustandsberichtes durch das BMVBW
- Zeitliche Prioritätensetzung der Maßnahmen zur zielorientierten und ökologisch tragfähigen Weiterentwicklung des Wasserstraßennetzes – Erarbeitung und Umsetzung von Erhaltungsplänen für die einzelnen Flüsse durch die Wasserstraßenverwaltung
- Schaffung eines Wasserstraßenausbaugesetzes

Keine inhaltliche Übereinstimmung über konkrete Maßnahmen an einzelnen Flüssen, aber mehrheitliche Einschätzung, dass leistungsbeschränkende Lücken im Netz der deutschen Wasserstraßen zu schließen und folgende Infrastrukturmaßnahmen vordringlich vorzunehmen sind:

- Verbesserte Anbindung des Seehafenhinterlandes (gemäß BVWP-Strategie)
- Herstellung einer Abladetiefe von 2,50 m an der Donau zwischen Straubing und Vilshofen mittels Staustufen
- Zügiger Abschluss des Projektes 17 Deutsche Einheit
- Vollendung des Mainausbaus zwischen Würzburg und Bamberg mit einer Fahrrinntiefe von 2,90 m
- Bau der zweiten Kammern an den Moselschleusen

- Erhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen an Elbe, Saale, Spree-Oder-Wasserstraße, Havel-Oder-Wasserstraße und am Elbe-Lübeck-Kanal

Vorschlag des BUND: Entwicklung einer konkreten Netz- und Angebotsstrategie für die Binnenschifffahrt für die einzelnen Fahrgebiete auf Basis vorhandener natürlicher Potenziale und der unterschiedlichen Abflusssdynamik

## Mitarbeit im Forum für Binnenschifffahrt und Logistik:

Vorsitzende:

Heiner Brixner

Erich Staake, Duisburger Hafen AG

Geschäftsführer:

Karl Michael Probst, BÖB

Arbeitsgruppen:

Andrea Beckschäfer, BDS

Udo Beyer, ver.di

Gunter Düttemeyer, AdB

Ingo Hodea, DSLV

Clemens Kaune, BMVBW

Matthias Plötzke, BDI

Jens Schwanen, BDB

Erwin Spitzer, BDB

Ruth Thiery, ver.di

Josef Wüschel, BMVBW

Lenkungsgremium:

Dieter Benze, ver.di

Helmut Botermann, AdB

Dr. Hans-Jürgen Froböse, BMVBW

Tilman Heuser, BUND

Heinz Hofmann, BDB

Dr. Carsten Kreklau, BDI

Heiner Rogge, DSLV

Jürgen Schlieter, BDS