

PINE

Prospects of Inland navigation  
within the enlarged Europe

Zusammenfassung

Buck Consultants International (Niederlande)

ProgTrans (Schweiz)

VBD Europäisches Entwicklungszentrum für Binnen- und Küstenschifffahrt (Deutschland)

via donau (Österreich)

März 2004



## Einleitung

Im EU Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ wird die Binnenschifffahrt als der „umweltfreundlichste und sicherste Verkehrsträger mit einer besonders günstigen Energieeffizienz und erheblichem Wachstumspotential“ bezeichnet. Trotz dieser Vorteile und Systemstärken konnte die Binnenschifffahrt nur eingeschränkt am Verkehrswachstum partizipieren und verliert im intermodalen Vergleich vor allem gegenüber dem LKW seit vielen Jahren Anteile am Modal Split.

Die EU-Osterweiterung im Jahr 2004 und voraussichtlich 2007 markiert einen wichtigen Schritt in der politischen und wirtschaftlichen Entwicklung Europas. Damit verbunden ist die Integration der Binnenschifffahrt der Beitrittsländer in das Binnenschifffahrtssystem der EU. Vor diesem Hintergrund gab die Europäische Kommission eine Studie über die aktuelle Situation der europäischen Binnenschifffahrt und ihre Perspektiven in der erweiterten Europäischen Union in Auftrag.

Im Zeitraum Februar 2003 - Juni 2004 bearbeitete ein Konsortium bestehend aus Buck Consultants International (Niederlande), ProgTrans (Schweiz), VBD Europäisches Entwicklungszentrum für Binnen- und Küstenschifffahrt (Deutschland) und via donau (Österreich) das Projekt „**PINE: Prospects for Inland Navigation within the enlarged Europe**“ (Prospekte für Binnenschifffahrt in der erweiterten EU) zu arbeiten.

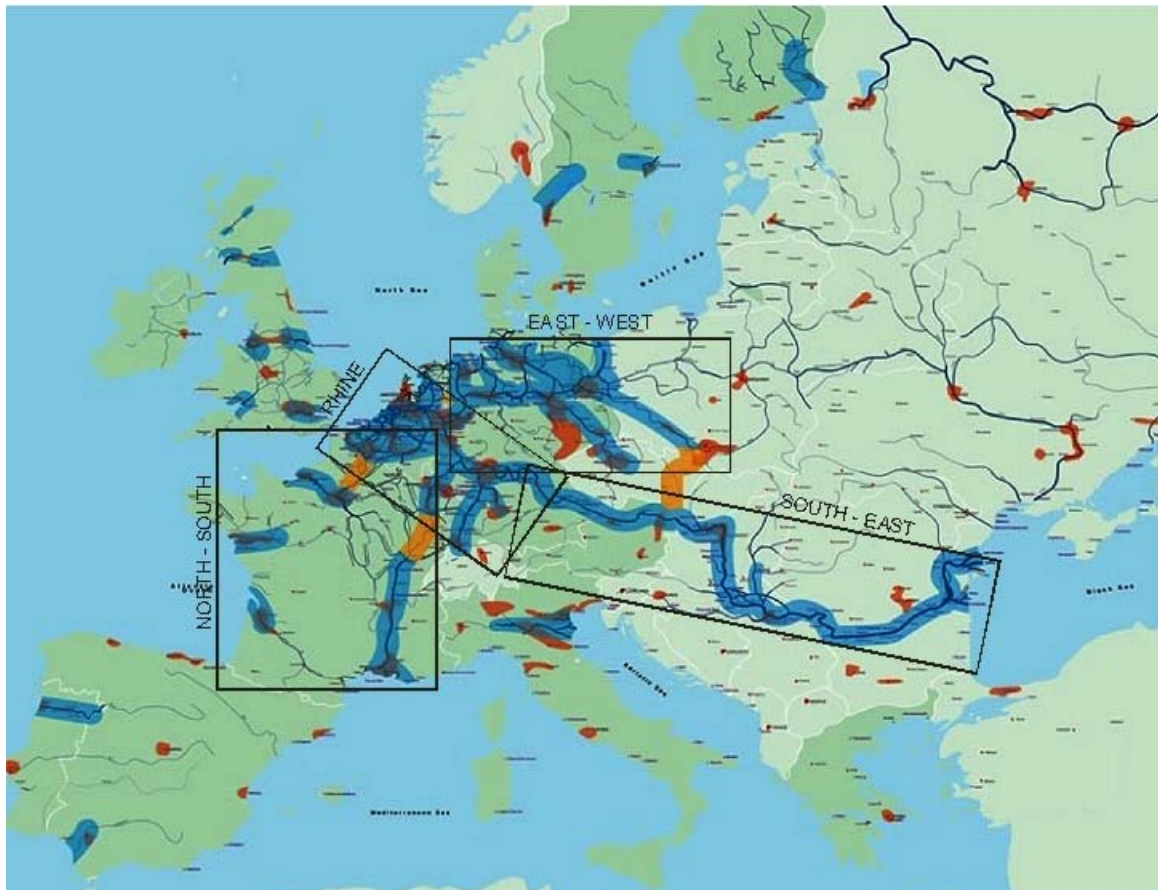
Der Fokus der Studie lag im Bereich des Güterverkehrs, Kernpunkt waren die vier wichtigsten **Binnenwasserstraßenkorridore** Europas (siehe Abbildung auf der nächsten Seite):

- **Rhein inklusive Nebenflüsse** (Niederlande, Westen Deutschlands, Norden Belgiens, Luxemburg, Frankreich und Schweiz);
- **Ost-West Korridor** (Norden und Osten Deutschlands, Polen und Tschechische Republik);
- **Donaukorridor** (Südosten Deutschlands, Österreich, Slowakei, Ungarn, Rumänien, Bulgarien), und
- **Nord-Süd Korridor** (Teile der Niederlande und Belgiens, Frankreich).

Darüber hinaus wurden die isolierten Wasserstraßensysteme von Großbritannien, Finnland, Schweden, Litauen, Italien, Spanien und Portugal betrachtet.

Basierend auf einer ausführlichen und aktuellen Bestandserhebung des Binnenschifffahrtssektors zeigt die vorliegende Studie die Potentiale sowie die Möglichkeiten der Stärkung der Binnenschifffahrt in einem erweiterten Europa auf.

Die vollständigen Analysen des Konsortiums liegen in mehreren Teilberichten mit insgesamt über 500 Seiten vor. Eine Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse, Schlussfolgerungen und Empfehlungen wurde der Europäischen Kommission in Form eines „**Final Concise Report**“ übermittelt, das vorliegende Dokument stellt die Kurzfassung dieses Berichts dar.



Quelle: INE

## Ergebnisse und Schlussfolgerungen

### *Charakteristika und Leistung*

In der bisherigen Europäischen Union (EU-15) liegt die Binnenschifffahrt im Güterverkehr hinter der Straße und der Schiene an dritter Stelle. Sie verzeichnet ein Verkehrsaufkommen von ca. 440 Millionen Tonnen pro Jahr, was einem Marktanteil von 3,5 % entspricht. Die Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt beträgt rund 125 Milliarden Tonnenkilometer entsprechend einem Marktanteil von 6,5%. Die Binnenschifffahrt konnte sich nicht so dynamisch wie der Straßensektor entwickeln und verlor seit 1970 kontinuierlich Modal-Split Anteile. Gleichwohl hat die Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt um 23 Milliarden Tonnenkilometer bzw. um 20% zugenommen. Durch die Erweiterung im Jahre 2004 wird die Verkehrsleistung der europäischen Binnenschifffahrt um ca. 3,5% erhöht, mit dem Beitritt von Rumänien und Bulgarien wird der Zuwachs bei etwa 5% liegen.

Die Bedeutung der Binnenschifffahrt ist in den einzelnen Ländern und Regionen sehr unterschiedlich. Der Schwerpunkt der europäischen Binnenschifffahrt liegt zweifellos im Rheinkorridor, was auch zukünftig so bleiben wird. Allein in den Niederlanden, Deutschland

und Belgien werden mit 113 Milliarden Tonnenkilometer rund 90% der Binnenschiffsverkehrsleistung in der EU-15 erbracht. Der Modal-Split beträgt in diesen Ländern 40%, 14% bzw. 12% und ist damit in den Niederlanden und einigen Regionen Deutschlands höher als der Anteil der Bahn. Voraussetzung hierfür ist neben einer entsprechenden Nachfrage vor allem die Verfügbarkeit einer leistungsfähigen Infrastruktur in Form von Wasserstraßen und Häfen.

Aber auch in anderen Ländern und Korridoren trägt die Binnenschifffahrt zur umweltgerechten Verkehrsabwicklung bei, z.B. im Nord-Süd-Korridor, im Donaukorridor sowie im Ost-West-Korridor. Damit leistet die Binnenschifffahrt einen entscheidenden Beitrag nicht nur zur **Anbindung** dieser Länder an den EU-Kernraum, sondern darüber hinaus auch zur **Entlastung** der Verkehrsträger Straße und zum Teil Schiene. Denn deren Infrastruktur entspricht in vielen neuen EU-Ländern bei weitem noch nicht den EU-Anforderungen und ist deshalb bereits heute auf vielen Strecken überlastet.

Eine untergeordnete Bedeutung hat die kommerzielle Binnenschifffahrt hingegen in den Ländern mit kleinen und isolierten Wasserstraßensystemen, wie zum Beispiel Großbritannien, Finnland, Italien und Litauen. In begrenztem Umfang findet in diesen Ländern wie auch in Spanien, Portugal und Schweden jedoch **See-Flussschifffahrt** statt. Daneben konzentriert sich die Binnenschifffahrt in diesen Ländern vor allem auf Freizeitverkehre. In Irland, Dänemark, Lettland und Estland sowie Slowenien und Griechenland wird keine kommerzielle relevante Binnenschifffahrt betrieben.

Insgesamt leistet die Binnenschifffahrt einen unverzichtbaren Beitrag zur Bewältigung des Verkehrskaufkommens in Europa.

### ***Binnenschifffahrtssektor und Unternehmen***

Die **Struktur des Binnenschifffahrtssektors** unterscheidet sich deutlich von jener der konkurrierenden Verkehrsträger Schiene und (teilweise) Straße. In Westeuropa ist der Trend zu erkennen, dass sich große Binnenschifffahrts-Betreiber zunehmend zu umfassenden Logistik-Dienstleistern entwickeln, welche den Transport organisieren, wogegen die Transportdurchführung selbst überwiegend von Partikulieren erfolgt. In den Staaten mit hohem Binnenschifffahrtsanteil bilden diese den Hauptanteil der Unternehmen in der Binnenschifffahrt. Die Partikuliere sind oft Familienunternehmen, mit meist nur begrenztem Kontakt zur verladenden Wirtschaft. Bei der Auftragsbeschaffung sind sie vielfach von Logistik-Dienstleistern abhängig. Häufig müssen sie mit geringen und fallweise sogar negativen Gewinnspannen auskommen.

Im Gegensatz zu den wichtigen westeuropäischen Binnenschifffahrtsnationen, in denen mit den Partikulieren bereits heute eine große Zahl kleiner Binnenschifffahrtsunternehmen besteht, setzt in den Beitrittsländern erst allmählich ein Prozess der Aufsplitterung großer Unternehmen (ehemaliger Staatsbetriebe) ein. Dieser Prozess ist in den einzelnen Ländern unterschiedlich weit fortgeschritten.

Eine Beurteilung der **finanziellen Situation** der Binnenschifffahrtsunternehmen ist angesichts einer begrenzten Datengrundlage kaum möglich. Der Gesamtumsatz der

Binnenschiffverkehrsunternehmen innerhalb der EU-15 wurde im Jahr 2000 auf 4.15 Milliarden Euro geschätzt, wovon beinahe 80% auf die vier wichtigsten Staaten (B, D, F, NI) entfallen.

### ***Arbeitskräfte: Beschäftigung und Ausbildung***

Die Entwicklung des fahrenden Personals in der Binnenschiffahrt ist seit Jahren gekennzeichnet durch einen **Rückgang an (inländischen) Arbeitskräften**, vor allem im Rheinkorridor. Unter den vielfältigen Ursachen sind das Arbeitsprofil und die Arbeitsbedingungen in der Binnenschiffahrt hervorzuheben – lange Arbeitszeiten und Zeiten der Trennung von Familie und sozialem Umfeld. In vielen Ländern, im Westen wie im Osten, ist die Anzahl der Auszubildenden im Binnenschiffahrtssektor rückläufig. Trotz der in Deutschland aufgrund der Ausbildungsinitiative in jüngster Zeit wieder zunehmenden Ausbildungszahlen und einer zunehmenden Produktivität der Binnenschiffahrt - z.B. benötigen größere Schiffseinheiten relativ weniger Personal – ist in der westeuropäischen Binnenschiffahrt ein deutlicher Personalmangel zu konstatieren.

Bisher konnten fehlende Arbeitskräfte durch Personal aus den Beitrittsländern ausgeglichen werden, wobei das bestehende Lohngefälle ein wichtiger Faktor für diese Entwicklung war. Nach der EU-Erweiterung ist eine allmähliche Angleichung der Arbeitskosten zwischen den bisherigen und den neuen EU-Ländern zu erwarten, was zu einer Abschwächung der Arbeitsmigration und teilweise zu einer Rückkehr des zurzeit in Westeuropa arbeitenden östlichen Personals in die Heimatländer führen dürfte. Dabei ist anzunehmen, dass viele der bislang in der Binnenschiffahrt Beschäftigten dann in anderen Sektoren tätig werden und der Binnenschiffahrt verloren gehen werden. Mittelfristig ist deshalb eine Verschärfung des Personalmangels, auch in den Beitrittsländern, zu erwarten. Dieser Entwicklung muss durch Ausbildungsprogramme und Verbesserung der Sozialstandards entgegen gewirkt werden.

Die **nautische Ausbildung** ist sowohl innerhalb der westlichen Länder als auch im Vergleich zu den Beitrittsländern unterschiedlich strukturiert. Der Qualitätsstandard der Ausbildungsprogramme ist jedoch größtenteils vergleichbar.

Mängel bestehen aufgrund der Arbeitsmigration und des weiter zunehmenden Anteils internationaler Verkehre vor allem zwischen Ost und West, z.T. bei den Sprachkenntnissen sowie bei den Kenntnissen über ausländische Wasserstraßen. Diese Mängel können zu einem erhöhten Sicherheitsrisiko in der internationalen Binnenschiffahrt führen. Im Wettbewerb wird die Bedeutung von zusätzlichen Fähigkeiten wie z.B. in der elektronischen Datenverarbeitung (EDV) und in kaufmännischen bzw. wirtschaftlichen Bereichen zunehmen.

### ***Flotte***

Die europäischen „Binnenschiffahrtsflotten“ zeichnen sich durch eine große **Vielfalt an Schiffstypen** aus. Die zwei Haupttypen stellen das selbstfahrende Motorgüterschiff sowie die Schubverbände (bestehend aus Schubboot und Schubleichter) dar, welche in den unterschiedlichsten Größen und Ausprägungen vorkommen.

Die gesamte Tragfähigkeit der selbstfahrenden Motorgüterschiffe der Flotten innerhalb der vier Korridore beträgt ca. 7.5 Millionen Tonnen, wovon 84% im Rheinkorridor registriert sind. Auf den Nord-Südkorridor und den Ost-Westkorridor entfallen jeweils 6%; weitere 4% auf den Donaukorridor. Die Schubleichter haben eine Gesamttragfähigkeit von 6.4 Millionen Tonnen, welche sich gleichmäßiger auf die einzelnen Korridore aufteilt: Donaukorridor 44%, Rheinkorridor 34%, Ost-Westkorridor 13% und Nord-Südkorridor 8%.

Die **Sicherheitsstandards der Schiffe** sind generell als hoch einzustufen, insbesondere im Rheinkorridor.

Ein weiteres wesentliches Merkmal der Binnenschifffahrtsflotte stellt die **lange Lebensdauer der Schiffe** dar, welche sowohl Vor- als auch Nachteile mit sich bringt. Einerseits können Investitionen in neue Schiffe über Jahrzehnte abgeschrieben werden, andererseits ist die lange Lebensdauer von Schiffen hinderlich für eine Erneuerung und Modernisierung der Flotte. Dies gilt sowohl für die Größe (Produktivitätsvorteile durch größere Schiffe) als auch für die Implementierung technologischer Innovationen. Im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern entstehen daraus Nachteile.

Um Effizienz und Sicherheit der Verkehrsabwicklung sowie letztendlich eine Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit sowie eine Verbesserung der Umweltperformance der Binnenschifffahrt zu gewährleisten, ist eine **Modernisierung der Flotten** unerlässlich. Dennoch sind die Forschungsaktivitäten in dieser Hinsicht in den meisten Ländern gemessen an der Bedeutung dieses Aspektes relativ begrenzt. Vor dem Hintergrund der langen Lebensdauer von Schiffen sowie der großen Anzahl an Partikulieren und deren beschränkter Ausstattung mit finanziellen Mitteln sind öffentliche Innovationsprogramme von zentraler Bedeutung.

Die Flotte der Beitrittsländer entspricht teilweise den neuen Marktbedingungen nur unzureichend. Ein Beispiel hierfür ist der Mangel an selbstfahrenden Motorgüterschiffen und das Überangebot an Schubleichtern an der Mittleren und Unteren Donau. Die Interoperabilität (Einsetzbarkeit der Schiffe in anderen Wasserstraßengebieten) hängt vor allem von den technischen Standards der Schiffe und den Schiffgrößen in Verhältnis zu den infrastrukturellen Standards ab. Auch aufgrund der vielfach höheren technischen Standards am Rhein ist der Zugang von Donauschiffen zum Rhein limitiert.

Die Interaktionen zwischen Schiffen und Wasserstraßen sowie der Einfluss der Wasserstraßeninfrastruktur auf Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt – wie nachfolgend dargestellt – unterstreichen die Bedeutung guter und angemessener Infrastrukturstandards. Solange diese nicht verbessert werden, ist die bestmögliche Ausnutzung der vorhandenen Wasserstraßeninfrastruktur von entscheidender Bedeutung. So kann eine weitere **Optimierung** der Schiffe an gegebene nautische Bedingungen der Wasserstraßen dazu beitragen, die Wettbewerbssituation der Binnenschifffahrt zu stärken.

## **Infrastruktur**

Die Infrastrukturbedingungen unterscheiden sich in den verschiedenen Ländern und Korridoren deutlich voneinander. Das Rückgrat des Wasserstraßennetzes bilden

leistungsfähige Flüsse, vor allem Rhein und Donau, die gute Hinterlandanbindungen an die Seehäfen darstellen. Diese werden durch ein System weiterer Wasserstraßen ergänzt. Vor allem in den Niederlanden und Teilen von Belgien, Deutschland und Frankreich ist die Dichte an Wasserstraßen relativ hoch; wogegen sie in den meisten anderen Regionen deutlich niedriger ist. Auch wenn das Wasserstraßennetz nicht mit dem Bahn- oder Straßennetz verglichen werden kann, erschließt die Binnenschifffahrt insbesondere in Westeuropa viele wichtige Wirtschaftsregionen, da viele Industrie- beziehungsweise Siedlungsschwerpunkte entlang der Wasserstraßen entstanden sind.

Die Infrastruktur bildet den entscheidenden Parameter für die **Wettbewerbsfähigkeit** der Binnenschifffahrt: Wasserstraßenstandards bestimmen die möglichen Schiffsgrößen und damit die Kosten des Binnenschiffstransports. Entscheidend sind daher einheitliche Ausbaustandards, da Binnenschiffstransporte überwiegend Langstreckentransporte sind und die Ladekapazität der eingesetzten Schiffe vom **größten Engpass** auf der gesamten Route bestimmt wird. Dies gilt sowohl in Bezug auf die Abladetiefe (v.a. bei Massengütern) als auch in Bezug auf die Brückendurchfahrtshöhe (v.a. bei Containerverkehren).

Gerade die zentrale Voraussetzung einheitlicher Standards ist aufgrund zahlreicher **lokaler oder großräumiger Engpässe** auf weiten Netzabschnitten nicht erfüllt. Dadurch sind in vielen Fällen durchgehende und wettbewerbsfähige Binnenschiffstransporte nur eingeschränkt möglich. Beispiele hierfür sind unter anderem verschiedene Abschnitte der (Oberen und Mittleren) Donau sowie der Elbe und der Oder. Darüber hinaus sind verschiedene Wasserstraßen oder Wasserstraßenabschnitte nicht oder nur unzureichend miteinander verbunden, wie zum Beispiel weite Teile der französischen Wasserstraßen. Eine detaillierte Übersicht über diese Engpässe und so genannte strategische „missing links“ befindet sich im Endbericht.

Im Hinblick auf diese Mängel fehlt eine übergeordnete europäische Koordination (**Strategischer Masterplan**) für den Ausbau der Wasserwege innerhalb der EU-25. Ein solcher umfassender Ansatz sollte im Donaukorridor auch die Länder Kroatien, Serbien-Montenegro, Rumänien, Bulgarien und Ukraine umfassen. Er sollte darüber hinaus auch die Häfen und Umschlagseinrichtungen sowie deren Anbindung an das Straßen- und Schienennetz berücksichtigen. Die im Rahmen der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-T) identifizierten prioritären Vorhaben im Bereich der Wasserstraßen stellen einen wichtigen Ansatz dar, sind jedoch nicht ausreichend, um die Potentiale der Binnenschifffahrt auf europäischer Ebene umfassend auszuschöpfen.

## **Häfen**

Im europäischen Wasserstraßennetz existieren ca. 300 bedeutende, überwiegend öffentliche, Binnenhäfen. Dieses dichte Hafennetz wird im Rheinkorridor und Nord-Südkorridor durch eine Vielzahl von zusätzlichen Umschlagstellen ergänzt. Die Hafendichte und die Charakteristika der Häfen wie z.B. Produktivität und Umsatz, Ausstattung, Management und Trägerschaft - sind vor allem im Vergleich der EU-15-Länder mit den Beitrittsländern recht unterschiedlich.



Viele Häfen haben sich von reinen Umschlagstellen zu **tri-modalen Knotenpunkten** und modernen Logistikzentren gewandelt, in denen vielfältige Dienstleistungen mit hoher Wertschöpfungsintensität erbracht werden. Vor allem in Westeuropa finden sich gewachsene Hafenstrukturen, die in der Regel gut an die wirtschaftliche Entwicklung und Anforderungen des Standortes angepasst sind.

Neben der Infra- und Suprastruktur der Häfen kommt der Qualität der **Verkehrsanbindung** der Häfen mit dem Umland (Straße, Schiene) eine wichtige Bedeutung zu. Nur bei leistungsfähiger Verkehrsanbindung ist sichergestellt, dass die Häfen nicht zum Engpassfaktor für die Entwicklung der Binnenschifffahrt werden.

Die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifftransporte wird darüber hinaus stark von den Kosten für **Umschlag**, Vor- und Nachlauf beeinflusst, die häufig über 50% der gesamten organisatorischen und technischen Kosten einer Transportkette ausmachen, vor allem im kombinierten Verkehr. Hier sind Lösungen zur Vermeidung beziehungsweise Reduzierung dieser Kosten gefordert.

Die Häfen der Beitrittsländer haben die Folgen der politischen und wirtschaftlichen Umbrüche zu Beginn der 90er Jahre und deren Auswirkungen auf Verkehrsstrukturen und Anforderungen an Hafendienstleistungen zum Teil sehr unterschiedlich bewältigt. Während einige Häfen westliche Strukturen und Leistungsfähigkeiten aufweisen, ist in anderen Fällen die Anpassung an geänderte wirtschaftliche Anforderungen noch nicht erfolgt. In vielen osteuropäischen Häfen besteht **signifikanter Investitionsbedarf** in Umschlags- und Lagereinrichtungen.

## **Informations- und Kommunikationssysteme**

Modernes Logistikmanagement erfordert einen intensiven Informationsaustausch zwischen den Partnern in der Logistikkette. Die Integration von Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) in die operativen Prozesse der Binnenschifffahrt erfolgt zurzeit europaweit durch so genannte River Information Services (RIS). Die bisher entwickelten Services richten sich insbesondere an Aufgaben im Bereich der Fahrwasserinformation, Verkehrsinformation und Verkehrlenkung.

Durch den Einsatz von RIS werden folgende grundlegende **strategische Vorteile** für die Binnenschifffahrt erwartet:

- Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt;
- Optimierte Inanspruchnahme der Infrastruktur und öffentlicher Gelder;
- Erhöhte Sicherheit;
- Verbesserter Umweltschutz.

River Information Services tragen dazu bei, die Binnenschifffahrt zu einem transparenten, zuverlässigen und leicht zugänglichen Verkehrsträger zu machen. Neben der bisherigen Bedeutung von RIS als wertvolles Instrument für die hoheitlichen Wasserstraßenbehörden sollen zukünftig auch potentielle kommerzielle Nutzer durch einen reibungsloseren und

**effizienteren Informationsablauf** in der Logistikkette verstärkt von harmonisierten River Information Services profitieren.

Mit der erst kürzlich erlassenen **RIS Direktive** der EU wird die Voraussetzung für europaweite Harmonisierung von River Information Services geschaffen. Eine rasche und umfassende Implementierung der harmonisierten Services auf europäischer Ebene wird eine entscheidende Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt bringen.

### **Aktuelles Verkehrsaufkommen**

Vom gesamten **Güterverkehrsaufkommen** (Straße, Schiene und Binnenschifffahrt) in den Ländern der EU-25 sowie Bulgarien und Rumänien entfallen 84% auf die EU-15 und 16% auf die Beitrittsländer (inklusive Bulgarien und Rumänien). In der **Binnenschifffahrt** entfallen lediglich 5% des gesamten Verkehrsaufkommens der EU-25 auf die Beitrittsländer (inklusive Rumänien und Bulgarien). Dem gegenüber spielt die Binnenschifffahrt im **internationalen Güterverkehr** eine bedeutende Rolle, mehr als die Hälfte des Verkehrsaufkommens der Binnenschifffahrt in den EU-15-Ländern sind grenzüberschreitende Transporte. Dies entspricht 26% des innergemeinschaftlichen (Basis: EU-15) grenzüberschreitenden Güterverkehrs, wogegen der Anteil der Schiene lediglich 14% beträgt.

Wie bereits erläutert beträgt der Modal-Split Anteil der Binnenschifffahrt in den drei anteilsstärksten Ländern Belgien, Deutschland und den Niederlanden 12%, 14% und 40%; in den anderen EU-Ländern liegt der Marktanteil der Binnenschifffahrt unter 5%. Der korridorbezogene Anteil der Binnenschifffahrt ist jedoch in manchen Ländern und Regionen beträchtlich höher, so weist z.B. die Binnenschifffahrt in Österreich im Donaukorridor einen Marktanteil von 22% auf. In den neuen EU Ländern sowie den Beitrittskandidatenländern spielt die Binnenschifffahrt vor allem in den Donauanrainerstaaten Slowakei, Ungarn, Rumänien und Bulgarien eine Rolle, daneben in Polen und der Tschechischen Republik. Folgende Zahlen spiegeln die unterschiedliche Bedeutung der Binnenschifffahrt innerhalb der EU-Länder wider:

- 90% der EU-15 Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt (gemessen in Tonnenkilometern) werden in Deutschland, den Niederlanden, Belgien und Frankreich erbracht;
- 56% der EU-15 Verkehrsleistung entfallen auf den Rhein.

Durch die EU-Erweiterung werden diese Größenordnungen nicht wesentlich verändert.

### **Zukünftiges Verkehrsaufkommen**

Die Wachstumsaussichten der Binnenschifffahrt werden in den Verkehrsprognosen unterschiedlich beurteilt. Der Europäische Verkehrsbericht 2002 von Prognos gibt eine Steigerung der **Verkehrsleistung** (gemessen in Tonnenkilometern) der Binnenschifffahrt von 2% pro Jahr bis 2015 an (gegenüber 2.6% Gesamtverkehrswachstum). Die TEN-STAC Studie schätzt ein Wachstum des **Verkehrsaufkommens** (gemessen in Tonnen) von 2.5% pro Jahr für Inlandverkehre und 3.4% pro Jahr für internationale Güterverkehre bis 2020.

Das PINE Konsortium schätzt diese Zahlen als eher optimistisch ein, insbesondere betreffend die Inlandverkehre<sup>1</sup>.

Beide Verkehrsprognosen gehen von höheren Wachstumsraten in Osteuropa als in den Ländern der EU-15 aus. Des Weiteren nehmen beide Vorhersagen die Umsetzung der im Weißbuch 2001 geforderten Maßnahmen an, wogegen die TEN-STAC Studie zusätzlich die Fertigstellung von großen Infrastrukturprojekten unterstellt. Im Gegensatz dazu prognostiziert das Surviway Konsortium (Federführung: Ecorys) ein durchschnittliches Wachstum des Verkehrsaufkommens in der europäischen Binnenschifffahrt (gemessen in Tonnen) um 1.4% pro Jahr in diesem Jahrzehnt. Dabei wird eine Abnahme des Inlandgüterverkehrs um 1.1% pro Jahr sowie eine Zunahme des internationalen Güterverkehrs um 2.6% pro Jahr prognostiziert.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der zukünftige Anteil der Binnenschifffahrt innerhalb der drei Landverkehrsträger bei etwa 6% mit leicht fallender Tendenz eingeschätzt wird. Um diesen Marktanteil zu halten und den gegenwärtigen Trend eines sinkenden Modal-Split zu stoppen, sind jedoch **erhebliche Maßnahmen** (vergleiche auch Empfehlungen am Ende dieses Berichtes sowie White Paper 2001) erforderlich.

Weitgehender Konsens herrscht in den Prognosen hinsichtlich der Entwicklung der Gütergruppen (Prognosehorizont 2010):

- relativ hohe Wachstumsraten (über 3% pro Jahr) für Metallerzeugnisse, chemische Erzeugnisse, Maschinen, Fahrzeuge, bearbeitete Güter und besondere Transportgüter sowie für den Transport von Containern und anderen intermodalen Ladeeinheiten
- relativ geringes Wachstum (weniger als 1% pro Jahr) für feste Brennstoffe, Mineralölprodukte, Erze und Metallabfälle und Düngemittel

Die Güterkategorien mit den besten Wachstumsaussichten sind in allen vier Korridoren gleich. Aufgrund bereits sehr hoher Verkehrsmengen am Rhein wird der Schwerpunkt des zukünftigen Wachstums in den Beitrittsländern gesehen. Diese Einschätzung der Ecorys-Studie wird von einer Verkehrsprognose des Österreichischen Institutes für Raumplanung untermauert, welche aufgrund der dynamischen Wirtschaftsentwicklung der osteuropäischen Staaten im Donaukorridor jährliche Wachstumsraten der Binnenschifffahrt von mindestens 2.4% bis 7% bis zum Jahr 2015 prognostiziert.

## ***Politik und Gesetzgebung***

Die Binnenschifffahrt bewegt sich innerhalb eines **politischen und legislativen Rahmens**, welcher durch die EU, den nationalen Behörden und internationalen Vereinbarungen vorgegeben ist. Während der letzten Jahrzehnte haben wesentliche Änderungen zu einer Liberalisierung großer Bereiche des Transportmarktes geführt. Trotz des Prinzips der

---

<sup>1</sup> Da nicht die Möglichkeit bestand die methodische Vorgehensweise und die Annahmen der TEN-STAC Studie im Detail nachzuvollziehen, kann keine definitive Beurteilung dieser Zahlen erfolgen.

gleichen Behandlung aller Verkehrsträger wurden einige Binnenschifffahrtsthemen auf europäischer Ebene bisher vernachlässigt. Der Grund hierfür liegt in internationalen Abkommen innerhalb der Binnenschifffahrt (Rhein und Donau Konventionen, UN-ECE, etc.) und in der Tatsache, dass in einigen Mitgliedsstaaten keine aktive Binnenschifffahrtspolitik stattfindet.

**Nationale Binnenschifffahrtspolitik** wird am ehesten in Ländern mit einem signifikanten Anteil der Binnenschifffahrt (B, D, F, NL, A) betrieben, wogegen in den restlichen Mitgliedsstaaten die Binnenschifffahrtspolitik nur eine sehr untergeordnete Rolle in der Verkehrspolitik spielt; dasselbe gilt für die Beitrittsländer. Die Analyse des politischen Stellenwertes der Binnenschifffahrt zeigt deutliche Defizite. Nimmt man zum Beispiel den Modal-Split Anteil der jeweiligen Verkehrsträger (gemessen an der Verkehrsleistung) als Maßstab, so scheint der Bahnverkehr in Bezug auf die Infrastrukturbudgets gegenüber der Binnenschifffahrt bevorzugt zu sein. Vielfach unterblieben Investitionen in Wasserstraßen, Schleusen, Häfen und sogar Erhaltungsmaßnahmen.

Erst in wenigen Ländern haben sich eigene Binnenschifffahrts-Promotions- oder Entwicklungsagenturen etabliert. Nationale Verbände und Vereinigungen verfügen nur über unzulängliche Ressourcen und Möglichkeiten für ein Lobbying zugunsten der Binnenschifffahrt. Im Donaoraum etwa fehlen Organisationen des Schifffahrtssektors zur Gänze. Positiv zu vermerken ist die wachsende Zusammenarbeit auf Europäischer Ebene von und zwischen Dachorganisationen des Schifffahrtssektors (wie z.B. INE, FEPI, EBU, etc.), welche dadurch die Binnenschifffahrt aktiv in die europäische Verkehrspolitik einbringen und somit dazu beitragen die Position der Binnenschifffahrt im intermodalen Wettbewerb zu stärken.

Die Wirtschaftlichkeit des Binnenschifffahrtstransportes ist eng verknüpft mit den **Standortentscheidungen der Industrie**. Frühe Standortansiedlungen der europäischen Industrie in der Nähe von Wasserstraßen haben die Binnenschifffahrt vor allem im Bereich der Massengüter bevorzugt. Im Gegensatz dazu konzentrierte sich in den letzten drei Jahrzehnten die Standortplanung für viele neu entstehende Industrie- und Gewerbegebiete auf eine hochrangige Straßenanbindung, und eingeschränkt auch auf eine Schienenbindung. Unter dem Aspekt der Wettbewerbsfähigkeit und Umweltfreundlichkeit der Binnenschifffahrt sollte dieser Tendenz auf lokaler und regionaler politischer Ebene entgegengewirkt werden. Die dafür notwendige Unterstützung müsste von den nationalen Regierungen und der EU erfolgen.

### *Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern (intermodaler Verkehr)*

Die **Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen** ist Grundvoraussetzung für einen fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern. Trotz wesentlicher Fortschritte auf europäischer Ebene ist diese jedoch vielfach noch nicht erreicht. So führen etwa die bereits genannten „missing links“ und Engpässe in der Infrastruktur zu signifikanten Einschränkungen der Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt.

Bei einer adäquaten Infrastruktur hingegen hat die Binnenschifffahrt beträchtliche Vorteile gegenüber Schiene und Straße:

- Die Binnenschifffahrt weist die **geringsten streckenbezogenen Transportkosten** (pro Tonnenkilometer) zwischen Häfen auf, insbesondere bei Massengütern
- Die Binnenschifffahrt ist **zuverlässig und weist eine hohe Termintreue auf** (außer im Falle extremer, nicht vorhersehbarer Wetterbedingungen), was für die Durchführung von Termintransporten (v.a. Containerliniendienste) besonders wichtig ist.
- Die Binnenschifffahrt hat ein sehr **hohes Sicherheitsniveau**, welches insbesondere für den Transport gefährlicher Güter unabdingbar ist.
- Die Binnenschifffahrt weist im Durchschnitt die **geringsten externen Kosten** (Luftverschmutzung und Lärmemissionen) aller drei Landverkehrsträger (Straße, Schiene, Binnenschiff) auf.

Obwohl innerhalb der EU die rechtlichen Voraussetzungen für einen deregulierten Verkehrsmarkt geschaffen wurden, ist die **Liberalisierung der Verkehrsmärkte** nicht bei allen Verkehrsträgern gleich weit vorangeschritten. Während der Binnenschifffahrtsmarkt in der EU seit 1.1.2000 vollständig liberalisiert (durch die EU Direktive 96/75), liegt der Eisenbahngüterverkehr in der Praxis noch weit zurück. Sowohl in alten als auch in neuen Mitgliedsstaaten werden staatseigene Eisenbahnunternehmen oft mit Hilfe direkter oder indirekter Subventionen unterstützt, was den Wettbewerb mit der Binnenschifffahrt nachhaltig verzerrt.

Darüber hinaus beeinflussen auch die Marktstrukturen den intermodalen Wettbewerb: Die große Zahl der Partikuliere in der Binnenschifffahrt verfügt nur über begrenzte Kontakte zu Verladern und ist dadurch bei der Ladungsakquisition häufig von Reedereien oder Speditionen abhängig. Demgegenüber disponieren die quasi monopolistischen Eisenbahnunternehmen in der Regel über große eigene Fuhrparks und verfügen über eigene oder angegliederte Verkaufsorganisationen. Sie sind deshalb in der Lage, Preise auf bestimmten Relationen aus strategischen Gründen zu senken, während die Partikuliere oft nur durch Reduzierung ihres eigenen Einkommens reagieren können.

### *Wettbewerb innerhalb der Binnenschifffahrt*

Auch innerhalb der Binnenschifffahrt ist bei einer **Deregulierung** des Marktes eine **Harmonisierung** der Wettbewerbsbedingungen auf europäischer Ebene Grundvoraussetzung für einen fairen Wettbewerb. Gleichwohl existieren noch immer Unterschiede z.B. in den nationalen Steuersystemen etwa in Bezug auf die steuerliche Handhabung von Veräußerungsgewinnen in den Niederlanden und Deutschland. Ein anderer Aspekt betrifft den Wettbewerb zwischen Unternehmen aus den bisherigen EU-Ländern und den Beitrittsländern: Zwar können östliche Unternehmen ihre Transportleistungen auf dem westeuropäischen Markt z.T. deutlich unter den marktüblichen Preisen anbieten, doch erlauben ihre Flottenstrukturen nur einen begrenzten Marktzugang. Im Gegenzug haben westliche Unternehmen oftmals einen Wettbewerbsvorteil aufgrund modernerer Ausrüstung, besserer Marktkenntnisse und einer effizienten Organisation ihrer Betriebsabläufe. Während fiskalische und legislative Regelungen eindeutig einer europaweiten Harmonisierung bedürfen, ist davon auszugehen, dass Aspekte wie Marktkenntnis, Betriebsorganisation und Flottenausrüstung nach einer Übergangsperiode sukzessive ausgeglichen und vom Markt mittelfristig reguliert werden.

## Verkehrsträgerwahl

Die von Verladern, Logistik-Dienstleistern und Speditionen getroffene Verkehrsträgerwahl ist abhängig von **harten und weichen Einflussfaktoren**: harte Einflussfaktoren basieren auf rational nachvollziehbaren Kostenberechnungen und Qualitätsaspekten. Weiche Einflussfaktoren spiegeln individuelle Präferenzen wider, welche durch Gewohnheiten, Vorurteile oder fehlendem Wissen über Alternativen entstehen. Der Beitritt der neuen Mitgliedsstaaten wird kaum Auswirkungen auf die Anforderungen der verladenden Wirtschaft haben, aber viele Schifffahrtsunternehmen aus diesen Staaten werden erhebliche Anstrengungen unternehmen um das geforderte Niveau westeuropäischer Qualitätsstandards zu erreichen.

Eine Rangordnung der **Einflussfaktoren für die Verkehrsmittelwahl** sieht folgendermaßen aus:

- Das Preis-Leistungs-Verhältnis ist das wichtigste **übergeordnete** Kriterium;
- Zuverlässigkeit (just-in-time) ist das wichtigste **Qualitätskriterium**;
- Hohe **Frequenz** der Transportleistungen und kleine Sendungsgrößen entsprechen den Anforderungen der Industrie-Logistik am besten, gefolgt von
- Leichte **Verfügbarkeit** von Transporteuren und Frachtraum;
- Eine gewisse **Regelmäßigkeit** von Transporten als Voraussetzung für intermodale Verkehre;
- **Haus-Haus-Dienste** mit einer klaren Zuordnung von Verantwortlichkeiten für alle beteiligten Unternehmen und einem durchgängigen Informationsfluss entlang der Logistikkette für die Optimierung von Logistikketten

Die Verkehrsmittelwahl ist zunehmend davon bestimmt, dass Logistikkonzepte von einer beschränkten Anzahl von Akteuren erstellt werden. Dies bewirkt eine starke Verbindung zwischen Kunden und Logistikdienstleistern, welche teilweise von bedeutsamen Investitionen begleitet wird. Die Binnenschifffahrt wird nur dann ihre Position innerhalb der Logistikketten stärken können, wenn sie sich vermehrt bei den relevanten Entscheidungsträgern als ernsthafte Transportalternative positionieren kann.

Die grundsätzlichen Vorteile der Binnenschifffahrt, ökonomische Effizienz und Verkehrssicherheit verbunden mit einer hohen ökologischen Verträglichkeit, sind für die Entscheidungsträger **zu wenig evident**. Die Effizienz des Binnenschifftransportes ist stark verbunden mit der Qualität der Infrastruktur, den Transportmengen, der Sendungsgrößen und der Transportentfernung, wogegen ökologische Überlegungen im Entscheidungsprozeß der verladenden Wirtschaft eine untergeordnete Rolle spielen.

## Potentiale der Binnenschifffahrt

Die EU-Erweiterung wird eine signifikante Steigerung des Verkehrsaufkommens in allen Gütergruppen und für alle Verkehrsträger mit sich bringen. Die größten Wachstumsraten sind im Donaukorridor zu erwarten. Vor dem Hintergrund der beschränkten Kapazitäten von Straße und Schiene stellt die Bewältigung der zukünftigen Verkehrsströme die **wesentliche**

**Herausforderung für die Binnenschifffahrt in den nächsten Jahrzehnten** dar. Die Wachstumspotentiale für die Binnenschifffahrt liegen in folgenden Bereichen:

- A Stärkung der Position in den traditionellen Marktsektoren: weiteres Wachstum z.B. im Bereich der flüssigen und trockenen Massengüter
- B Erschließung von **Nischenmärkten**, z.B. Neuwagentransporte, Transport von Müll und Recyclinggüter
- C Erschließung von Wachstumssektoren, z.B. im Bereich der Konsumgüter

Der wachsende **Containerverkehr** stellt in allen Gütergruppen ein großes Potential für die Binnenschifffahrt dar. Dies wird durch die Ecorys Surviveway Studie (2003) untermauert, welche ein kräftiges Wachstum im Bereich der Containerverkehre prognostiziert. Demzufolge wird die Binnenschifffahrt an diesem Wachstum (von bis zu 40% zwischen 2000 und 2010) partizipieren. Eine ähnlich dynamische Entwicklung wie bei den Containerverkehren wird auch für den Fluss-See-Transport erwartet. Unter optimalen Bedingungen könnte das Verkehrsaufkommen im Containerbereich im Ost-West Korridor und im Donaukorridor bis auf das Dreifache ansteigen, wenn auch auf Basis eines bislang relativ niedrigen Ausgangsniveaus. Insofern stellt der Rhein auch in Zukunft den größten Markt für Containerverkehre auf den europäischen Binnenwasserstraßen dar. Große Impulse für Hinterlandverkehre können vom Hafen Constanza ausgehen.

Mit Containern können beinahe alle Arten von Gütern transportiert werden, daher ist die Binnenschifffahrt prinzipiell für viele Güter und Wirtschaftssektoren ein geeignetes Transportmittel. Eine Zunahme des Container-Anteils (vor allem im Donaukorridor) würde es der Binnenschifffahrt ermöglichen ihren Marktanteil in bisherigen Randmärkten zu vergrößern. Im Donaukorridor fehlt es allerdings dazu an Betreiberstrukturen für Liniendienste.

Das Wachstum im (flüssigen und trockenen) Massengutbereich wird aufgrund des begrenzten Wachstumspotentials der entsprechenden Wirtschaftssektoren in vielen Regionen Europas schwächer sein (insgesamt maximal 13% zwischen 2000 und 2010). Dies schränkt das allgemeine Wachstumspotential der Binnenschifffahrt gegenüber den anderen Verkehrsträgern ein. Für die Beitrittsländer (insbesondere jene im Donau- und Ost-West-Korridor) sollte sich die Situation aufgrund des prognostizierten überdurchschnittlichen Wirtschaftswachstums jedoch auch positiver darstellen.

Durch die Einführung **innovativer Logistikkonzepte** können sich für die Binnenschifffahrt neue Märkte eröffnen und bestehende noch besser erschlossen werden. Beispiele hierfür sind so genannte „floating stock“ Konzepte (z.B. die niederländische „Distriavaart“ Initiative) und die Gründung logistischer Netzwerke (Güterbündelung verschiedener Unternehmen). Dies ist grundsätzlich Aufgabe des privaten Sektors, welche jedoch auf lokaler, regionaler und nationaler Ebene sowie seitens der europäischen Verkehrspolitik unterstützt werden sollte.

Eine weitere Möglichkeit für die Binnenschifffahrt um neue Märkte zu erschließen besteht in der Forcierung von **Verkehrsverlagerungsprogrammen**. Derartige Programme beinhalten beratende Dienstleistungen für potentielle Kunden der Binnenschifffahrt, wobei festgestellt werden soll inwiefern und in welchem Ausmaß die Wasserstraße eine Transportalternative

für das jeweilige Unternehmen darstellt. Die bisher gemachten Erfahrungen mit derartigen Programmen sind durchwegs positiv, sie sollten in Westeuropa ausgebaut bzw. in den Beitrittsländern etabliert werden.

Durchaus nicht unerhebliches Potential besteht auch für **kleinere Wasserstraßen**. Obwohl Einschränkungen durch die Infrastruktur (Schleusen und erzielbare Abladetiefen) und somit geringere Größenvorteile der Binnenschifffahrt gegeben sind, besteht auch im untergeordneten Wasserstraßennetz unter gewissen Bedingungen ein Potential für den Güterverkehr. Beispiele hierfür sind Transporte von Baustoffen oder auch so genannte „nasse Verkehre“, welche ihren Ursprung und ihr Ende direkt an der Wasserstraße haben (und somit keinen zusätzlichen Vor- /bzw. Nachlauf benötigen). Unter diesem Aspekt sind vor allem eine gezielte Industrieansiedlungspolitik entlang der Wasserstraße sowie die Errichtung von entsprechenden Umschlagsstellen erforderlich.

## ***Ausblick und Empfehlungen***

### ***Ziele***

Das Hauptziel der Binnenschifffahrtspolitik der Europäischen Kommission ist die **Stärkung der Position des Verkehrsträgers Binnenschiff innerhalb des europäischen Transportmarktes**. Dies soll durch Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung auf das Binnenschiff, und durch eine Beseitigung von infrastrukturellen Engpässen im europäischen Wasserstraßennetz erfolgen (Weißbuch, 2001). Im Weiteren ist die Stärkung der Innovationstätigkeit des Sektors (z.B. durch die rasche und umfassende Implementierung von RIS) anzustreben. Insbesondere vor dem Hintergrund der Ost-Erweiterung der Europäischen Union leistet die Binnenschifffahrt einen unverzichtbaren Beitrag zur Bewältigung der zu erwartenden Verkehrsmengen und kann dazu beitragen, dass Engpässe im Verkehr nicht zu Engpässen für die wirtschaftliche Entwicklung Europas werden.

Die Empfehlungen des PINE Konsortiums zur Stärkung der Position der Binnenschifffahrt wurden in 10 Themenbereiche und 48 Einzelmaßnahmen zusammengefasst.

Das Ziel ist, dass die Binnenschifffahrt den aktuellen Trend eines sinkenden Modal Split Anteils stoppen, den **gegenwärtigen Marktanteil verteidigen** und dadurch zu einer nachhaltigen EU-Verkehrspolitik beitragen kann: Sie verfügt über klare Systemvorteile (geringe Transportkosten, hoher Sicherheitsstandard, geringste externe Kosten der Landverkehrsträger) und ist in der Lage, die kapazitätsbegrenzten Straßen- und Bahnnetze nachhaltig zu entlasten. Auch die Möglichkeiten des Fluss-/See-Transportes spielen hier eine wichtige Rolle.

### ***Kernforderungen***

Die Erkenntnisse der PINE-Studie verdeutlichen die bestehenden Chancen und Potentiale. Um diese zu nutzen, müssen jedoch einige **Grundvoraussetzungen** erfüllt sein: Zuerst müssen gleiche und faire Wettbewerbsbedingungen sowohl zwischen den verschiedenen



Verkehrsträgern (intermodaler Wettbewerb) als auch innerhalb der Binnenschifffahrt in den verschiedenen Ländern (intramodaler Wettbewerb) von politischer Ebene geschaffen und ihre Einhaltung gewährleistet werden. Hierzu gehören neben der Schaffung **harmonisierter** (vor allem legislativer und fiskalischer) **Rahmenbedingungen** eine **adäquate Wasserstraßen- und Hafeninfrastuktur** im europäischen Kontext: Nur wenn ungehinderter Transport mit Schiffen ausreichender Größe möglich ist (angemessene Infrastrukturbedingungen auf der gesamten Transportstrecke) ist ein wettbewerbsfähiger Binnenschifftransport möglich. Diese beiden Aspekte werden deshalb als Kernempfehlungen ausgewiesen, die mit höchster Dringlichkeit und Intensität zu verfolgen sind. Solange sie unerfüllt bleiben, können die weiteren Empfehlungen ihre beabsichtigte Wirkung nicht entfalten.

Parallel zur hoheitlichen Verantwortung der Schaffung der erforderlichen Rahmenbedingungen hat auch das Gewerbe selbst (Unternehmen und Verbände der Binnenschifffahrt) Anstrengungen zu unternehmen, um den gesteigerten Markterfordernissen gerecht zu werden. Dies betrifft vor allem die Bereiche **Innovation und Kooperation**, sowohl innerhalb des Sektors als auch mit den anderen Verkehrsträgern.

## **Empfehlungen**

Basierend auf den vorherigen Ausführungen hat das PINE Konsortium eine Übersicht von Empfehlungen (siehe Beilage) erarbeitet. Für eine detaillierte Beschreibung der einzelnen Vorschläge verweisen wir auf den Final Concise Report (FCR). In dieser Zusammenfassung wird nur auf die Kernaussagen eingegangen.

### **1 Gesetzgebung: Verbesserung und Harmonisierung der gesetzlichen Rahmenbedingungen**

Um einen fairen Wettbewerb zu ermöglichen ist es notwendig, die gesetzlichen Rahmenbedingungen zu verbessern und zu vereinheitlichen. Hierzu gehören v.a. technische Vorschriften für Schiffe, Besatzungsvorschriften, soziale Standards, Schiffsführerzertifikate und steuerliche Vorschriften. In diesem Zusammenhang sind die Harmonisierung, Aktualisierung, Beobachtung und Kontrolle von existierenden Vorschriften sowie die Sanktion bei Verletzung wichtiger als die Entwicklung neuer Regeln. Auch die intermodalen Wettbewerbsbedingungen bezüglich Infrastrukturbudgets, Förderungen für Fahrzeuge etc. müssen harmonisiert werden. Nur dadurch können in verschiedenen Ländern in West- und Osteuropa bestehende Wettbewerbsverzerrungen v.a. zu Gunsten der Bahn und zu Lasten der Binnenschifffahrt behoben werden.

### **2 Infrastruktur: Verbesserung und Erweiterung der Wasserstraßen-Infrastruktur**

Die Analysen haben gezeigt, dass zahlreiche Engpässe auf verschiedenen Abschnitten des Wasserstraßensystems existieren. Diese haben signifikante Auswirkungen auf die Gesamtkostensituation der Binnenschifffahrt. Das Ziel der Politik sollte daher die Verbesserung der Wasserstraßeninfrastruktur durch ordnungsgemäße Erhaltung, Beseitigung von Engpässen und – wo notwendig und gerechtfertigt – Ausbau sein. Hierzu sollte ein umfassender und kohärenter europäischer Infrastruktur Investitionsplan

(Masterplan) entwickelt werden. Moderner Wasserstraßenbau und Umweltschutz sind keine unauflösbaren Widersprüche. Gefordert ist eine an Ausgleich orientierte pragmatische Herangehensweise.

### **3 Häfen: Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Umschlagsknotenpunkte**

Häfen und Umschlagsländern sind entscheidende Elemente für die Wettbewerbsfähigkeit von intermodalen Logistikketten. Da die Kosten für Umschlag bzw. Vor- und Nachlauf oft mehr als 50 % der gesamten Transportkosten ausmachen, sollten sich neue Industriestandorte – falls möglich – direkt oder zumindest in der Nähe der Wasserstraße ansiedeln. Durch die Entwicklung einer koordinierten Standortpolitik und der Sicherung ausreichender Entwicklungsflächen für wasserbezogene Aktivitäten könnten Industriezonen entlang der Wasserstraße attraktiver gemacht werden. Weitere wichtige Punkte sind die Verbesserung der Hinterlandanbindung von Häfen durch Bahn und Straße, das Angebot von neuen oder erweiterten Logistikdienstleistungen sowie die Stimulation der Trimodalität der Schnittstellen (soweit nicht bereits vorhanden) und die Umsetzung von Innovationen in der Hafenausstattung. Diese Aspekte sind besonders für die Hafentwicklung in den Beitrittsländern wichtig.

### **4 Informationssysteme: Erhöhung der Sicherheit und Effizienz durch den Einsatz von RIS**

River Information Services können signifikant zur Erhöhung der Sicherheit und Effizienz der Binnenschifffahrt beitragen. Daher sollte den technischen Rahmenbedingungen, den Schnittstellen zu externen Systemen, der User/Betreiber-Akzeptanz sowie der Umsetzungsunterstützung erhöhte Aufmerksamkeit zukommen. Daneben sollte die Kooperation mit Akteuren außerhalb des Sektors stimuliert werden. Besondere Bedeutung kommt dem aktuellen Vorschlag der Kommission bezüglich der europäischen RIS-Direktive zu. Die rasche Umsetzung von RIS ist mit Hilfe von Fördermitteln des TEN-T Programms sowie gesonderten Programmen für nicht EU Staaten im Donauraum anzustreben.

### **5 Personal: Bereitstellung eines ausreichenden Angebotes an Arbeitskräften und Verbesserung von Qualifikationen und sozialen Standards**

Angesichts des Mangels an qualifiziertem Schiffpersonal in einigen Ländern und der beschriebenen Ausbildungslücken sind Investitionen in Ausbildung und Lehre von essentieller Bedeutung. Ein zusätzlicher Ansatz sollte die Öffnung des EU-Arbeitsmarktes für Arbeitnehmer aus Drittländern sein, und zwar in Richtung legale und langfristige Beschäftigung. Ausschlaggebend in diesem Zusammenhang sind klare und harmonisierte Sozial- und Ausbildungsstandards, welche mit einer strikten Auslegung der arbeitsrechtlichen Vorschriften gekoppelt sind. Zusätzlich zur Erhöhung des Angebotes besteht längerfristig auch die Möglichkeit der Reduktion des Personalbedarfes mittels Produktivitätserhöhung, das heißt Einsatz größerer und effizienterer Schiffe und Automatisierung bestimmter Tätigkeiten.

**6 Flotte: Modernisierung der Flotten**

Ein grundlegender Aspekt ist die lange Nutzungsdauer der Schiffe, welche eine rasche Größenanpassung und die Übernahme innovativer Technologien erschwert. Um die Voraussetzungen für eine Flottenmodernisierung zu schaffen, sollten zusätzliche F&E-Programme zur Entwicklung innovativer Modernisierungsmaßnahmen und Schiffstechnologien vorangetrieben werden. Die wesentlichen positiven Effekte dieser Maßnahmen liegen u.a. in geringeren Betriebskosten in Folge von Treibstoffeinsparungen und weiterer Automatisierung des Schiffsbetriebes, geringeren negativen Umweltemissionen durch neue Antriebstechnologien und umweltfreundlichere Motoren sowie einer weiteren Erhöhung der Verkehrssicherheit z.B. durch den Einsatz der Doppelhüllentechnologie. Vor allem die zahlreichen kleinen und mittleren finanziell schwachen Unternehmen würden von gezielten finanziellen Anreizen profitieren und wären dann in der Lage, ihre Schiffe an die Markterfordernisse anzupassen.

**7 Markt: Integration der Binnenschifffahrt in Logistikketten**

Der Erfolg der Binnenschifffahrt in neuen oder anspruchsvolleren Märkten hängt von ihrer Integrations- und Anpassungsfähigkeit an die Erfordernisse umfassender Haus-Haus Logistikketten ab. In diesem Zusammenhang sind mehrere Maßnahmen wie die weitere Entwicklung harmonisierter Ladeeinheiten (ILUs) oder das Schaffen von Anreizen für Verlader notwendig, um eine Verlagerung auf die Wasserstraße zu initiieren. Die engere Kooperation zwischen Logistikdienstleistern der Binnenschifffahrt und Operatoren auf Straße und Schiene sowie im Sektor selbst könnte dieses Ziel unterstützen. Der verstärkte Einsatz von Informations- und Kommunikationssystemen – angetrieben durch die Implementierung von RIS - bei allen Akteuren und deren Vernetzung miteinander wird die Integration der Binnenschifffahrt in intermodale Logistikketten fördern.

**8 Sektor: Verbesserung der Kooperations- und Innovationsbereitschaft des Sektors**

Parallel zur hoheitlichen Verantwortung der Schaffung der erforderlichen Rahmenbedingungen hat auch das Gewerbe (Unternehmen und Verbände der Binnenschifffahrt) wichtige Aufgaben in Angriff zu nehmen. Dies betrifft vor allem die Bereiche Kooperation und Innovation, sowohl innerhalb des Sektors als auch mit den anderen Verkehrsträgern.

**9 Image: Verbesserung der Bekanntheit und Akzeptanz der Binnenschifffahrt**

In den Köpfen von politischen und logistischen Entscheidungsträgern existieren starke – teilweise negative – Wahrnehmungen der Leistungsfähigkeit und der Wettbewerbsstärke der Binnenschifffahrt. Eine Klarstellung dieses verzerrten Bildes durch gezielte, professionell aufbereitete Informationen würde zu einer Verbesserung der Position der Binnenschifffahrt beitragen.

### **10 Daten & Fakten: Schaffung einer Wissensdatenbank der Binnenschifffahrt**

Daten und Fakten stellen essentiell wichtige Informationen für alle Entscheidungsträger wie Reedereien, Verloader oder Politiker dar. In verschiedenen Bereichen dieses Projektes konnte ein klarer Mangel an aktuellen, kompatiblen und verlässlichen Daten festgestellt werden. Dies gilt auf regionaler, Länder- und EU-Ebene, und zwar in allen vier Korridoren und auch in den neuen Mitgliedsstaaten. Es ist augenscheinlich, dass ein besserer Wissensstand als der derzeit verfügbare notwendig ist. Mögliche Ansätze könnten unter anderem eine zentrale Statistik-Datenbank der Binnenschifffahrt sowie intensivere Anstrengungen in Bezug auf das EU-Marktbeobachtungssystem sein.

### **EU Erweiterung**

Bei der Formulierung der Empfehlungen wurde die Thematik der EU Erweiterung besonders berücksichtigt. Obwohl der aktuelle Binnenschifffahrtsanteil in den meisten Beitrittsländern eher gering ist, kann die Binnenschifffahrt auch in diesen Ländern einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik leisten. Der Beitritt zur Europäischen Union stellt für die neuen Mitgliedsstaaten den Beginn einer neuer politischen und ökonomischen Ära dar, welche einzigartige Chancen und Möglichkeiten eröffnet.

Die Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung und des Wirtschaftswachstums der Beitrittsländer sind wesentliche Ziele der EU-Erweiterung. Der Verkehr darf dabei kein Hindernis für die wirtschaftliche Entwicklung dieser Länder darstellen. Aus diesem Grunde werden verkehrspolitisch gesehen **alle Verkehrsträger** ihren Anteil zur zukünftigen Verkehrsbewältigung leisten müssen.

Vor dem Hintergrund einer wachsenden Transportnachfrage sowohl innerhalb der Regionen Europas als auch zwischen dem Kerneuropa und den neuen Mitgliedsstaaten kann die Binnenschifffahrt zu einer wesentlichen **Entlastung von Straße und Schiene** beitragen. Die bestehende Straßen- und Schieneninfrastruktur der Beitrittsländer ist durch eingeschränkte Standards, limitierte Kapazitäten und beschränkte (finanzielle) Mittel für einen raschen Ausbau charakterisiert. Vor allem die Wasserstraße Donau verfügt mit ihren freien Kapazitäten über ein großes Potential, welches zurzeit noch unzureichend ausgeschöpft ist. Die Binnenschifffahrt wird – eine Umsetzung der notwendigen Maßnahmen vorausgesetzt - die **verkehrliche Anbindung und Integration** der Beitrittsländer in die Europäische Union nachhaltig stärken.

### **Umsetzung**

Um das Potential der Binnenschifffahrt zu nutzen, müssen neben der Europäischen Union eine Vielzahl von Akteuren und Organisationen in die Umsetzung der Maßnahmen eingebunden werden. Die aktive Mitwirkung aller Beteiligten wird erforderlich sein, um den Binnenschifffahrtssektor nachhaltig zu stärken. Neben aktiven Fördermaßnahmen in den einzelnen Staaten ist eine **koordinierte europäische Vorgehensweise** erforderlich. Die Abstimmung der nationalen Maßnahmen, ergänzt durch Maßnahmen auf europäischer

Ebene, sollte in einen übergeordneten **Aktionsplan** der Europäischen Union zur nachhaltigen Stärkung der Binnenschifffahrt münden.

