



ESO-OEB BRUSSEL

Voorhavenstraat 2
B-1000 Brussel

Tel 0032(0)22172208
Fax 0032(0)22195486
info@eso-oeb.org

NAIADES

Aktionsprogramm der Europäischen Kommission

Das Aktionsprogramm der Europäischen Kommission für die Binnenschifffahrt spricht die Europäische Schifferorganisation und ihre Organisationen sehr an. Die Kommission hat dabei diesmal nicht den klassischen Fehler begangen – Aktionen ausdenken und vom Schreibtisch aus zu regeln – sondern zuerst gediegene Gutachten erstellen lassen, wobei das Gewerbe und alle Beteiligten konsultiert worden sind. Darüberhinaus sind Gutachten, Vorschläge und Wünsche größtenteils in den PINE-Bericht übernommen und eingearbeitet worden. Dabei wurde zum ersten Mal auch die Binnenschifffahrt in den Beitrittsländern berücksichtigt.

Beim nächsten Schritt, der Umsetzung mittels eines Aktionsplans, wurde das Augenmerk erneut auf die Praxis gerichtet. Wir bedanken uns hierfür und gratulieren den Europäischen Kommissar für Verkehr, Herrn Barrot, und seinem Stab zu diesem Erfolg.

Wie bereits erwähnt, betrachtet ESO das Endergebnis mit Vergnügen, und sieht darin die Anerkennung der Kommission für die wichtige Position, die die Binnenschifffahrt in der Logistikkette einnimmt. Die Kommission hat bereits selbst die Schlußfolgerung gezogen, daß die Binnenschifffahrt eine Schlüsselposition einnimmt, vor allem wenn es darum geht, die von unseren geschätzten Kollegen auf der Straße, auf der Schiene und in der Luft verursachten Umweltbeeinträchtigungen und Verkehrsstaus zu reduzieren und zu verhindern. Die Tonnen-Kilometer-Leistung unserer Schiffe, kombiniert mit dem Energieverbrauch und den Vorteilen für die Umwelt, sucht diesbezüglich noch immer seinesgleichen. Dies soll aber nicht dazu führen, daß wir uns auf dem Status quo zurücklehnen.

Das Aktionsprogramm NAIADES umfaßt alle Aspekte der Binnenschifffahrt. Die für das erwünschte Endergebnis notwendigen Instrumente und Anstrengungen sind deutlich beschrieben worden. So weit, so gut.

Erlauben Sie uns, einige Anmerkungen zu äußern. Nicht weil die Pläne nicht gut wären - wir haben schließlich dazu beigetragen - sondern um einige, unseres Erachtens, essentielle Punkte hervorzuheben.

Zuverlässigkeit

Einer der wichtigsten Erfolgsfaktoren für den Transport über Wasser ist die Zuverlässigkeit beim Transport von großen Mengen, natürlich bezogen auf die Wasserstraßendimensionen. Der Erhalt dieser Zuverlässigkeit ist die größte Herausforderung. Vor kurzem wurde dies nochmals durch die längere Sperre des norddeutschen Wasserstraßennetzes demonstriert; eine eingestürzte Dammwand im Süden und ein gesunkenes Schiff im Norden verursachten gleich zwei Blockaden. Einige Schiffe waren durch ihre Abmessungen sogar für die ganze Zeitspanne eingesperrt.

Dies machte zwei Dinge klar.

Erstens konnte man beobachten, daß innerhalb dieser drei Wochen mehr als 400.000 Tonnen Ladung in den Schiffsräumen warten mußten, bis die Schifffahrtssperre aufgehoben wurde. Ein treffendes Beispiel aus der

Praxis um zu zeigen, in welchem Ausmaß die Binnenschifffahrt bereits heute die Straßen entlastet. Man will gar nicht daran denken, was passieren würde, wenn diese Tonnen über die Straße transportiert werden sollten.

Zweitens zeigen uns diese Beispiele, daß manche Wasserstraßen den einzigen Wasserzugang zu einer bestimmten Region bilden. Eine alternative Fahrtroute ist oft nicht vorhanden. Wo ein LKW bei einer Sperre relativ einfach eine andere Fahrtroute wählen kann, bleibt dem Schiffer meist nichts anderes übrig als zu warten. Dies zeigt die Wichtigkeit einer zuverlässigen nassen Infrastruktur.

Vor allem Brücken und Schleusen müssen über eine ausreichende Kapazität verfügen und 100% der Zeit verfügbar sein. Schleusen die bereits heute über zwei Kammern verfügen, kennen praktisch keinen vollständigen Ausfall. Deswegen sollte, wo dies nicht der Fall ist, mit diesem Aktionsprogramm die doppelte Ausführung der Schleusen angestrebt werden. Dies ist umso wichtiger, wenn neue Märkte erobert werden müssen, wie bei der zyklischen Belieferung von Großhändlern, Baumärkten und Superstores.

Neue Güterströme zu gewinnen ist schwierig, die neue Fracht behalten, erfordert noch mehr Anstrengung und vor allem zuverlässige und garantierte Fahrzeiten. Wir brauchen nicht zu erwähnen, daß viele Schleusen, im Zuge der überfälligen Instandhaltungsarbeiten und Notreparaturen in unzureichendem Maße zuverlässig sind. Für ESO hat deswegen die Zuverlässigkeit und durchgehende Verfügbarkeit dieser Infrastruktur die höchste Priorität.

Die Notwendigkeit in kleinere Schiffe zu investieren

Auch in der Binnenschifffahrt ist die durchschnittliche Größe des Betriebs und der Schiffe in den letzten Jahren stark gewachsen. Dies ist erfreulich. Selbstverständlich erhöht sich der Durchschnitt durch die Inbetriebnahme immer größerer Schiffe. Auf der anderen Seite ist die größere Durchschnittsgröße auch die Folge der Abnahme im Segment der kleineren Schiffe. Diese Entwicklung bringt sicher nicht nur Vorteile mit sich.

Kleinere Schiffe eignen sich nämlich außerordentlich gut für kleinere Wasserstraßen, die Haargefäße der nassen Infrastruktur, und für den Transport von kleineren Frachtgrößen, wodurch der Vor- und Nachtransport ebenfalls reduziert wird. Die verladende Industrie sagt deswegen, nicht auf diese Schiffe verzichten zu können. Und damit haben sie recht. Leider gibt es dabei aber zwei Probleme. Das eine ist das relative Alter der Schiffe. Damit will nicht gesagt sein, daß diese nicht in Ordnung sind. Meist betrifft es Schiffe, die ausgezeichnet gewartet wurden und alle technischen Vorschriften erfüllen. Auch die Wohnräume sind regelmäßig adaptiert worden, entsprechen aber oft nicht mehr den Wünschen der jungen Unternehmer.

Das zweite Problem betrifft das Alter der Eigentümer. Ein Großteil der Eigentümer, oft Familienunternehmen, befindet sich in der zweiten Hälfte ihres Unternehmerlebens. Genau dort rächt sich die Tatsache, dass zu wenige Jungunternehmen in das Binnenschifffahrtsgewerbe einsteigen. Dies hat hauptsächlich wirtschaftliche Gründe. Trotz des erwiesenen Nutzens sind die wirtschaftlichen Ergebnisse zu gering, um den Neubau derartiger Schiffe rechtfertigen zu können. Auf jeden Fall sind Financiers wenig entgegenkommend. Dadurch werden die Innovationsmöglichkeiten des Sektors stark limitiert.

Zusätzlich ist zu bedenken, daß viele Kosten – für Zertifikate, Genehmigungen und Apparaturen – für ein kleines Schiff genau so hoch sind als für ein großes Schiff und dadurch einen unverhältnismäßig hohen Kostendruck verursachen.

ESO ist darum darüber erfreut, daß die Kommission dem Zugang zu Kapital für kleine- und mittelgroße Unternehmen Aufmerksamkeit widmet. Andererseits wird auch die verladende Wirtschaft sich bewusst werden müssen, daß nur ein gesunder Betrieb diese Schiffsklasse am Leben halten kann. Dafür ist nicht nur der Frachtführer, d.h. der Schiffer, zuständig, sondern es besteht ein gemeinsames Interesse.

Vereinheitlichung der Regelungen

Ein Hindernis, das von der Kommission im Aktionsprogramm richtigerweise angesprochen wird, ist die Disharmonie zwischen den Regelungen. Es handelt sich dabei nicht nur um widersprüchliche oder überlappende Regeln, sondern vor allem um die unterschiedliche Interpretation und Ausführung von europäischen Direktiven durch die Mitgliedsstaaten. Leider sind die Verkehrsministerien zum Teil auch selbst dafür verantwortlich.

Andere involvierte Ministerien, wie Umwelt- oder Sozialministerien, stellen aber manchmal vollkommen willkürliche Forderungen, die oft nur mehr im weitesten Sinne an die ursprüngliche Direktive erinnern. Als sprechendes Beispiel kann die in den Mitgliedsstaaten stark abweichende Registrierung der Abfallbeförderer gelten. Diesbezüglich sind wir ganz sicher nicht zufrieden mit Brüssel.

Obwohl das Aktionsprogramm diesen Punkt explizit nennt, betonen wir nochmals den Wunsch nach einer Harmonisierung der Gesetzgebung. Wo dies unter Umständen unmöglich ist oder zu viel Zeit in Anspruch nimmt, sollte zumindest die gegenseitige Anerkennung der Zertifikate, Genehmigungen, usw. zwischen Mitgliedsstaaten gewährleistet sein. Dann bräuchte ein internationaler Binnenschiffahrtsunternehmer nicht in jedem Mitgliedsstaat eine gesonderte Genehmigung oder Registrierung anfragen. Nach einer weiteren EU-Erweiterung in Richtung osteuropäischer Binnenschiffahrtsländer, wird dieses Problem noch prägnanter werden. Die notwendige Harmonisierung dient mit Priorität behandelt zu werden. Vielleicht sollte man ein Kommissariat für Harmonisierung in Brüssel installieren?

Die Rolle der Flußkommissionen, vor allem der Rheinzentralkommission und der Donaukommission, ist nicht zu unterschätzen. Sie haben eindeutige Regelungen, sowohl auf dem technischen Gebiet als auch in Bezug auf Fahrreglemente und Besatzungsvorschriften. Die Mannheimer Akte die hierfür am Rhein die Basis bietet, kann als Vorläufer des freien Europäischen Marktes betrachtet werden, und hat dazu beigetragen, daß die Binnenschiffahrt sich als Freier Markt *avant la lettre* entwickeln hat können. ESO meint, daß die Flußkommission ihre Rolle als Experten nach wie vor spielen sollte. Wir würden der Kommission davon abraten, diese Rolle ganz übernehmen zu wollen. Ein breites Mandat für diese Kommissionen als beratende, regelgebende und ausführende Organe würde dieser Rolle gerecht werden. Der Auftrag der Kommission an die Rheinzentralkommission für den Aufbau eines verlässlichen Marktbeobachtungssystems ist ein Beispiel in diese Richtung.

Binnenschiffahrt und Arbeitsplätze

Im NAIADES Programm wird richtigerweise viel Platz für die Menschen an Bord reserviert. Der Neu-Zugang von Unternehmern und Personal in das Gewerbe ist im Laufe der Zeit weniger selbstverständlich geworden, um nicht zu sagen mühsam. Obwohl es noch genügend Unternehmer für den Betrieb der Schiffe gibt, ist es kompliziert, ausreichend qualifiziertes Personal für die Besatzung der Schiffe zu finden. Es gibt dafür verschiedene Gründe, u.a. Unbekanntheit und Bekanntheitsgrad. Momentan kommt noch viel Personal aus Mittel- und Osteuropa. Wenn aber der allgemeine Beschäftigungsgrad oder die eigene Binnenschiffahrt in diesen Ländern sich dementsprechend entwickelt, wird diese Quelle langsam ausgeschöpft sein.

Die Schulungsdauer der Besatzung stellt ein anderes Hindernis dar. Nur eine ausreichende Qualifikation ermöglicht das Arbeiten an Bord. Obwohl qualifiziertes Personal für die nautische und technische Sicherheit unerlässlich ist, dauert so manche Ausbildung wohl sehr lange bevor man eine bestimmte Qualifikation bekommt. Das reicht für einige Besatzungsmitglieder in spe bereits, um erst gar nicht anzufangen.

In einigen Ländern gibt es bereits vernünftige Lösungen für dieses Problem, aber es wäre besser, im europäischen Kontext eine gemeinsame Linie zu entwickeln. Wir sind der Meinung, daß durch eine Intensivierung der Ausbildung gewiß eine Kürzung der Ausbildungsdauer erreicht werden kann, ohne daß dadurch die nautische Sicherheit beeinträchtigt wird. Für Kaderausbildung und Fahrpatente sollte mehr von modernen Schulungs- und Prüfungsmethoden Gebrauch gemacht werden. Simulatoren haben heute ein hohes Niveau erreicht, in der Hochseeschiffahrt und in der Luftfahrt gehören diese bereits zum Standardprogramm. Und man beeinträchtigt damit ganz sicher nicht die Sicherheit.

Die gegenseitige Kommunikation an Bord und zwischen den Schiffen ist allerdings wichtig. Mißverständnisse durch Sprachprobleme haben einen negativen Einfluß auf die Sicherheit und die soziale Integration an Bord.

Rückgrat

Last but not least, wollen wir die Rolle der Familienunternehmen, der Mann-Frau-Betriebe, thematisieren. Ohne Übertreibung können wir behaupten, daß sie das Rückgrat der westeuropäischen Binnenschiffahrt bilden. Dank ihrer Flexibilität haben sie, auch in den mageren Jahren, die Binnenschiffahrt in Schwung gehalten. Dank ihres Unternehmergeistes hat sich die Binnenschiffahrt als eine unerlässliche moderne Modalität entwickelt. Sowohl

in den modernen großen Binnenschiffverkehrsunternehmen, als auch auf den kleineren Schiffen bis in den letzten Winkeln Europas, spielen sie noch immer eine nicht zu unterschätzende Rolle.

Die ESO möchte gemeinsam mit der Kommission und allen anderen Beteiligten Europa in Fahrt bringen und halten.

Johnny Conings, Präsident
Brüssel, am 3. Februar 2006.