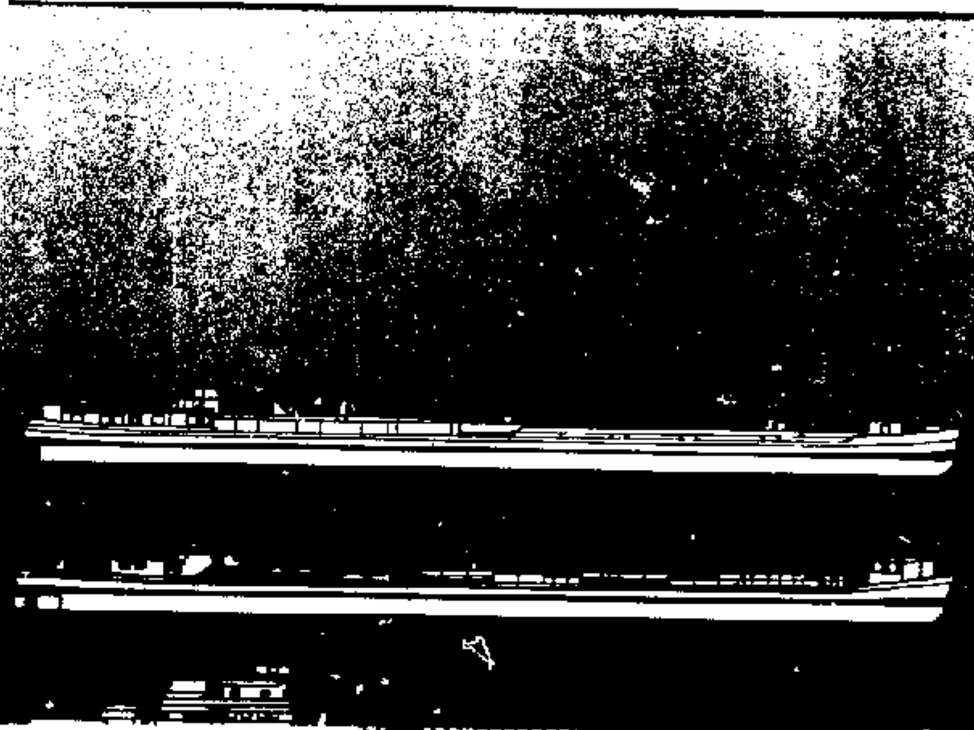
200 170 140 DIN 19 051 84 100 120

BINNEN SCHIFFAHRTS POLITISCHES PROGRAMM DER GEWERKSCHAFT

ötv



A93-307

Binnenschiffahrts-politisches Programm der Gewerkschaft ÖTV

ötv

Friedrich-Ebert-Stiftung
Bibliothek
Bonn
A93-307

Herausgegeben vom Hauptvorstand
der Gewerkschaft Öffentliche Dienste,
Transport und Verkehr,
Theodor-Heuss-Straße 2, 7000 Stuttgart 1.
Presserechtlich verantwortlich: Ingo Kronsfoth.
Satz: Fotosatz Hauer, 7000 Stuttgart 30.
Druck: Oertel + Spörer, 7410 Reutlingen.
Erschienen im November 1986.

Vorwort

Gedanken an die Binnenschiffahrt lösen bei vielen Menschen eher romantische Betrachtungen aus. Das Bild der Rheinfahrt mit der einst gefährlichen Umschiffung der Klippen bei der Loreley drängt sich auf.

Den Binnenschiffern selbst sind romantische Vorstellungen über ihr Arbeitsleben längst vergangen, wenn sie solche überhaupt jemals gehabt haben. Die Beschäftigten in dieser Branche sehen sich zunehmenden verkehrspolitischen Problemen gegenüber und fühlen sich auf einer Dauerfahrt „zu Tal".

Heute finden nur noch 11 000 Menschen in der Binnenschiffahrt ihren Arbeitsplatz. Vor 25 Jahren waren es dreimal so viele. Der Arbeitsplatzabbau hält weiter an. Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und gesetzliche Bestimmungen erschweren die gewerkschaftliche Interessenvertretung in der Binnenschiffahrt, deren Struktur durch viele Kleinunternehmen gekennzeichnet ist.

Der Transport mit Binnenschiffen bietet viele Vorteile, er ist vor allem umweltfreundlich im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern. Es wird weder Verkehrslärm erzeugt noch wird die Luft durch starken Abgasausstoß verunreinigt; auch energiesparend ist der Binnenschiffsverkehr. Obwohl deshalb ein größerer Anteil der Binnenschiffahrt am gesamten Gütertransport gesamtwirtschaftlich sinnvoll erscheint, sinkt ihr Marktanteil immer weiter. Im Rheingebiet bestehen seit langen Jahren erhebliche Überkapazitäten.

Nötig ist ein Ausbau der kontrollierten Wettbewerbsordnung in der Bundesrepublik und innerhalb der Europäischen Gemeinschaft. Statt dem von Marktwirtschaftsideologen betriebenen Abbau staatlicher Regelungen weiter Vorschub zu leisten, muß in der Binnenschiffahrt ein Marktbeobachtungssystem, eine Marktzugangsregelung und Kontingentierung sowie eine Abstimmung der Binnenschiffahrtspolitik mit den Entscheidungen in anderen Verkehrsbereichen eingeführt werden.

Die Mitgestaltungsmöglichkeiten und der soziale Schutz der Beschäftigten muß verbessert werden.

Die in dem vorliegenden Programm enthaltenen Forderungen richten sich an die verkehrspolitisch wirkenden staatlichen und zwischenstaatlichen Institutionen. Wir hoffen auf Unterstützung durch Parteien und Verbände und die interessierte Öffentlichkeit.

Unsere Forderungen und Maßnahmenvorschläge liegen natürlich im Interesse der in der Gewerkschaft ÖTV zusammengeschlossenen Mitgliedschaft in der Binnenschiffahrt. Sie entsprechen aber ebenso dem Gesamtinteresse der Bevölkerung, nach dem eine stärkere Berücksichtigung umweltschonender Verkehrsträger ein Gebot der Stunde ist.

Die Verfechter einer Preisgabe der kontrollierten Wettbewerbsordnung argumentieren im Verladerinteresse. Im Gegensatz dazu tritt die ÖTV für eine gesamtwirtschaftlich orientierte Verkehrspolitik ein. Sie steht damit in der Tradition der Einzelgewerkschaften im Deutschen Gewerkschaftsbund, die auf dem DGB-Bundeskongreß 1986 diese seit Jahrzehnten vertretene Position bekräftigt haben. Die Bedürfnisse der Bevölkerung und nicht die wirtschaftlichen Interessen einzelner Unternehmen und Branchen müssen Maßstab der Verkehrspolitik sein.

Stuttgart, im Oktober 1986

Eike Eulen
Mitglied des geschäftsführenden Hauptvorstandes
der Gewerkschaft ÖTV

Inhaltsverzeichnis

1. Binnenschiffahrt und Verkehrspolitik 9

2. Forderungen der Gewerkschaft ÖTV 14

Forderung 1: Keine Schwächung der kontrollierten Wettbewerbsordnung 14

Forderung 2: Nationale und EG-Maßnahmen gegen Überkapazitäten 15

Forderung 3: Sicherung eines angemessenen Ladungsanteils im Ost-West-Verkehr 17

Forderung 4: Einbeziehung der Werkschiffahrt in die Marktordnungspolitik 19

Forderung 5: Verbesserung der Besatzungsvorschriften 20

Forderung 6: Durchsetzung der Arbeitsschutz- und Besatzungsvorschriften 21

Forderung 7: Erhöhung des sozialen Schutzes der Beschäftigten 22

Forderung 8: Sicherung der Beschäftigten vor ungerechtfertigten Haftungsansprüchen 23

Forderung 9: Änderung der Wasserstraßenbaupolitik des Bundes 24

Forderung 10: Größere Kooperation zwischen den Verkehrsträgern 25

3. Materialien 26

3.1 Tabellen 26

Tabelle 1: Verkehrsleistungen im Güterverkehr, 1960 bis 1985 26

Tabelle 2: Anteile der Verkehrsbereiche an der Verkehrsleistung (tkm) im Güterverkehr, 1960 bis 1985 27

Tabelle 3: Transportaufkommen und Anteile der Hauptgütergruppen am Güter-Verkehrsaufkommen, Verkehrsaufkommen der Binnenschiffahrt nach Hauptgütergruppen, 1960 und 1985 28

Tabelle 4: Marktanteile der Binnenschiffahrt, der Eisenbahnen und des Straßengüterfernverkehrs am Verkehrsaufkommen der Hauptgütergruppen, 1960 und 1985 31

Tabelle 5: Länge der Wasserstraßen, des Eisenbahnnetzes, der Rohrfernleitungen und der öffentlichen Straßen, 1960 bis 1985 33

Tabelle 6: Verkehrsleistung, Verkehrsaufkommen und Erwerbstätige in der Binnenschiffahrt, 1960 bis 1985 34

Tabelle 7: Daten zur Kapazitätsauslastung der Binnenschiffahrt im Güterverkehr: Kapazität, Verkehrsleistung und Verkehrsaufkommen, 1960 bis 1985 35

Tabelle 8: Binnenschiffahrts-Güterverkehr nach Hauptverkehrsbeziehungen, 1985 37

Tabelle 9: Güterumschlag nach Wasserstraßengebieten, 1985 38

Tabelle 10: Güterverkehr nach Flaggen, 1985 39

Tabelle 11: Unternehmensstruktur der Güterverkehr betreibenden gewerblichen Binnenschiffahrt, 1970 bis 1985 40

3.2 Erläuterungen 41

Abwrackaktion 41

„Belgrader Abkommen" 42

Frachtenausschüsse 42

Kabotage 43

„Mannheimer Akte" 43

Partikuliere 44

Wechselverkehr 44

Werkverkehr in der Binnenschiffahrt 44

Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) 46

3.3 Beschluß des 8. Ordentlichen Gewerkschaftstages der ÖTV, Juni 1976: „Verkehrspolitik" (Auszug) 46

3.4 Beschluß des Hauptvorstandes der ÖTV, Juni 1979: „Thesen zur Verkehrspolitik" (Auszug) 48

3.5 Beschluß des 13. Ordentlichen DGB-Bundeskongreß, Mai 1986: „Verkehrspolitik" 52

3.6 Verkehrskonzept der Bundesregierung, Dezember 1982: „Verkehrsbericht" (Auszug) 59

3.7 „Gesetzesvorschlag des DGB zur Änderung des Betriebsverfassungsrechts", Oktober 1985 (Auszug) 62

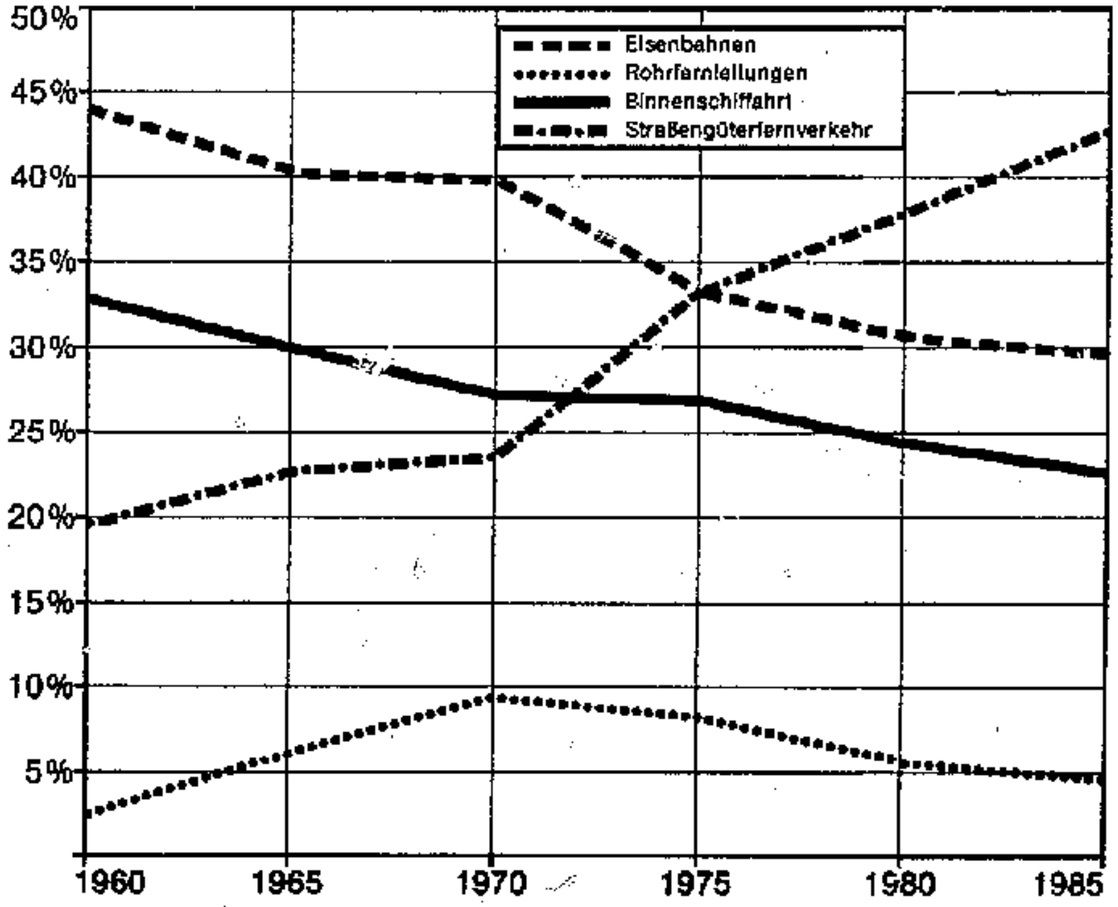
3.8 Vorschlag der Gewerkschaft ÖTV und des Arbeitgeberverbandes der deutschen Binnenschiffahrt e.V. für ein geändertes Kapitel 14 der Rheinschiffs-Untersuchungsordnung, November 1985 63

1. Binnenschiffahrt und Verkehrspolitik

Die Leistungen und Probleme der Binnenschiffahrt sind in der Bevölkerung weitgehend unbekannt. Auseinandersetzungen über die Binnenschiffahrt bleiben meist den Fachleuten vorbehalten. Dabei ist die Binnenschiffahrt ein wichtiger Verkehrsträger: 22,5 Prozent der Gütertransport-Verkehrsleistung der Binnenverkehrsträger wurde 1985 auf den Binnenwasserstraßen erbracht.

Allerdings ist dieser bedeutende Anteil deutlich geringer als 1960: damals betrug die Verkehrsleistung der Binnenschiffahrt noch 33,6 Prozent.

Anteile der Verkehrsbereiche am Güterfernverkehr[1], 1960 bis 1985



1) Erfaßt sind der Binnenschiffsverkehr und die mit ihm konkurrierenden Verkehrsträger, das heißt ohne Straßengüternahverkehr, Seeschiffahrt, Luftverkehr und Dienstgutverkehr der Eisenbahnen.

Ungünstiger war die Entwicklung nur für die Eisenbahnen: Während diese 1960 noch 44,2 Prozent der gesamten Verkehrsleistung erbrachten, waren es 1985 lediglich 29,9 Prozent.

Der Straßengüterfernverkehr dagegen steigerte seinen Marktanteil zu Lasten der Eisenbahn und der Binnenschiffahrt. Während 1960 19,7 Prozent der Verkehrsleistung mit Lastkraftwagen erbracht wurde, waren es 1985 schon 42,7 Prozent.

Die Rohrfernleitungen konnten ihren Marktanteil bis Anfang der siebziger Jahre zu Lasten der Binnenschiffahrt ausbauen, seitdem verloren sie wieder an Bedeutung.

Die Gewerkschaft ÖTV spricht sich für ein Gesamtverkehrssystem aus, in dem die Verkehrsträger entsprechend ihren jeweiligen, für die Allgemeinheit wirkenden Vorteilen eingesetzt werden und somit eine volkswirtschaftlich günstige Verkehrsaufteilung besteht. Die bisherigen Anteilsveränderungen spiegeln jedoch nicht den Weg zu einem optimalen Verkehrssystem wider.

In der bundesdeutschen Binnenschiffahrt sind in hohem Ausmaß Arbeitsplätze vernichtet worden:

Die Zahl der Erwerbstätigen sank von 1960 bis 1985 von 32000 auf 11000. Gleichzeitig stieg die Verkehrsleistung von 27,7 Milliarden Tonnenkilometer auf 30,9 Milliarden Tonnenkilometer.

Ursache der Arbeitsplatzvernichtung sind mehrere Entwicklungen: Durch den Einsatz des Radars wurde die Fahrt bei schlechtem Wetter und bei Nacht durchführbar, die Einsatzzeiten der Schiffe verlängerten sich.

Durch die Verbesserung des Wasserstraßennetzes wurden ein schnellerer Transport und größere Schiffe möglich: Ende 1985 betrug die durchschnittliche Tragfähigkeit bundesdeutscher Frachtschiffe 1043 Tonnen gegenüber 644 Tonnen im Jahre 1960.

Die Ablösung der Schleppschiffahrt durch die Motorschiffahrt und das Vordringen der Schubverbände steigerten die Leistungsfähigkeit der Binnenschiffahrt, beschleunigten aber auch den Rationalisierungsprozeß.

Auch die Verringerung der Liegezeiten in den Häfen durch die Erhöhung der Umschlagsgeschwindigkeiten hatte Rationalisierungseffekte in der Binnenschiffahrt zur Folge.

Diese Entwicklungen waren so stark, daß die Verkehrsleistung pro Erwerbstätigem 1985 mehr als das dreifache der Leistung des Jahres 1960 betrug.

Von 1960 bis 1985 wurde die Zahl der Gütermotorschiffe um 43 Prozent auf 2616, die der Schlepper um 78 Prozent auf 178 und die der Fahrgastschiffe um 23 Prozent auf 435 verringert. Einen wesentlichen Anteil an dieser Entwicklung hatte die staatlich initiierte Abwrackaktion.

Durch die Abwrackaktion wurden bestehende Überkapazitäten erfolgreich abgebaut. In Nachbarländern jedoch ist der Schiffsraum erheblich ausgeweitet worden. Die Gefahr wachsender Überkapazitäten im Rheinverkehr besteht deshalb auch künftig. Eine koordinierte Abwrackaktion der Rheinanliegerstaaten unter Berücksichtigung der bisherigen bundesdeutschen Kapazitätsverminderung muß deshalb durchgesetzt werden. Eine Stillegeregelung zur Beseitigung kurzfristiger Überkapazitäten ist ebenfalls notwendig, muß jedoch die Sicherung der Arbeitsplätze der betroffenen Besatzungen beinhalten. Eine europäische, einheitliche Marktzugangsregelung ist zur Kapazitätssteuerung unbedingt erforderlich.

Die durch den Bau des Main-Donau-Kanals entstehende Gefahr, daß die COMECON-Länder ihr Transportgebiet ausweiten und die Auslastung und Erlöse der bundesdeutschen Binnenschiffahrt vermindern, ist bis zum Abschluß entsprechender zwischenstaatlicher Verträge noch nicht beseitigt.

Wegen fehlender Frachtenquotierung in bilateralen Abkommen und in staatlichen und staatlich vermittelten Handelsverträgen ist die bundesdeutsche Binnenschiffahrt am grenzüberschreitenden Verkehr nicht angemessen beteiligt.

Zudem ist der gewerblichen Binnenschiffahrt in der Werksschiffahrt durch deren Wettbewerbsvorteile eine Konkurrenz entstanden, die Preisdumping und Überkapazitäten begünstigt.

Die Verbände der verladenden Wirtschaft greifen die kontrollierte Wettbewerbsordnung an. Die Funktion dieses bestehenden Ordnungsrahmens, angemessene Entgelte und ein leistungsfähiges Transportangebot sicherzustellen, will die verladende Wirtschaft mit dem Ziel kurz- und mittelfristiger Transportkostensenkung hintertreiben. Dies provoziert Unterkostendeckung und ruinösen Wettbewerb in der Binnenschiffahrt.

Das Bundesverkehrsministerium spricht sich zwar für die „Beibehaltung und Weiterentwicklung des Ordnungsrahmens" aus, untergräbt den bestehenden Rahmen jedoch mit immer größeren Zugeständnissen an die Verlader.

Im Rahmen der allgemeinen Liberalisierungsbestrebungen setzt sich die EG-Kommission verstärkt für die Beseitigung staatlicher Regelungen des

Wettbewerbs ein und nimmt dabei bewußt Verdrängungswettbewerb und Arbeitsplatzverluste in Kauf.

Im Binnenschiffahrtsgewerbe gibt es sehr viele kleine Unternehmen, in der Regel Partikuliere. 87 Prozent der Betriebe haben nur bis zu 4 Arbeitsplätze, jeder vierte abhängig Beschäftigte arbeitet in einem dieser Betriebe. Obwohl viele dieser Firmen in Genossenschaften zusammenarbeiten, können die Belegschaften Schutzvorschriften des Betriebsverfassungs- und Kündigungsschutzgesetzes nicht in Anspruch nehmen. Die Anwendbarkeit dieser Gesetze für Beschäftigte von in Genossenschaften zusammengeschlossenen kleinen Unternehmen ist zu verwirklichen.

Durch die Einführung vermehrter und neuer Technik haben sich die Anforderungen an die Besatzungen verändert. Die in Europa geltenden Besatzungsvorschriften entsprechen nicht den heutigen Anforderungen. Zudem werden Besatzungs- und Sozialvorschiften häufig nicht eingehalten, wodurch Wettbewerbsverzerrungen zuungunsten der korrekt arbeitenden Unternehmen entstehen. Im westeuropäischen Rahmen muß eine Angleichung der Besatzungs-und Sozialvorschriften auf dem notwendigen höheren Niveau vorgenommen und die Befolgung durch die Unternehmen durchgesetzt werden.

Bisher wurde durch die staatliche Verkehrsinfrastrukturpolitik das Wasserstraßennetz durch den Neubau und Ausbau von Wasserstraßen erweitert. Vernachlässigt wurde, genügend Mittel zur Erhaltung des Gebrauchswertes bestehender Wasserstraßen zur Verfügung zu stellen. Zukünftig muß auf ehrgeizige Neubauprojekte verzichtet werden, um die Investitionsmittel zur verkehrssicheren und anforderungsgerechten Ausgestaltung der bestehenden Bundeswasserstraßen, besonders im norddeutschen Raum, zu verwenden.

Angesichts dieser Probleme ist die staatliche Infrastruktur- und Ordnungspolitik an folgenden Grundsätzen auszurichten:

- **Ziel muß die Errichtung eines aus volkswirtschaftlicher Sicht sinnvollen und nicht eines ausschließlich am Gewinn einzelner Unternehmen und Branchen orientierten Gesamtsystems sein. Das heißt, daß nicht nur betriebswirtschaftliche, sondern auch ökologische, gesundheitspolitische und raumordnungspolitische Gesichtspunkte berücksichtigt werden müssen. Folglich muß eine steuernde Verkehrspolitik den Vorrang gegenüber der Überbetonung des Wettbewerbs besitzen.**
- **Binnenschiffahrtspolitik muß mit der Verkehrspolitik für andere Verkehrsträger abgestimmt sein, wobei auf Dauer nur internationale Lösungen erfolgreich sind.**

- **Der Verkehrsanteil der Binnenschiffahrt muß den speziellen Vorteilen dieses Verkehrsträgers voll entsprechen. Das heißt, daß die Binnenschiffahrt am Transport schwerer Güter über lange Strecken, am Ausbau des kombinierten Verkehrs und auch am Transport hochwertiger Güter über lange Strecken stärker beteiligt werden muß.**
- **Der soziale Standard in der Binnenschiffahrt muß verbessert werden.**

Die Gewerkschaft ÖTV faßt mit ihrem binnenschiffahrtspolitischen Programm diese Grundsätze in konkrete Forderungen, die an den aktuellen Problemen orientiert sind. Im Interesse der im Verkehrsbereich Beschäftigten und des weit überwiegenden Teils der Bevölkerung, die von einem gesamtwirtschaftlich ausgerichteten Verkehrssystem nur profitieren kann, wird die Gewerkschaft ÖTV für die Umsetzung der folgenden Maßnahmenvorschläge durch die staatliche Verkehrspolitik arbeiten.

2. Forderungen der Gewerkschaft ÖTV

Forderung 1:

Keine Schwächung der kontrollierten Wettbewerbsordnung

Den Bestrebungen von Verladern, der EG-Kommission und Politikern, das Tarifsystem abzubauen, muß Einhalt geboten werden.

Begründung

Die heute bestehende kontrollierte Wettbewerbsordnung in der Binnenschiffahrt besteht aus dem für den Gütertransport geltenden Tarifsystem. Es beinhaltet die Preisbildung in den paritätisch zwischen den Verladern und dem Binnenschiffsgewerbe besetzten Frachtenausschüssen und die Pflicht zur Anwendung der beschlossenen Tarife. Dieses Tarifsystem hat besonders zwei Schwachstellen: Ein Teil des Transportaufkommens auf den Binnenwasserstraßen, nämlich der des Werkverkehrs, wird nicht erfaßt und in den Frachtenausschüssen sitzen Vertreter von Konzernen sowohl auf der Verladerseite als auf der Schiffseignerseite.

Trotz dieser Schwächen ist das Tarifsystem dazu geeignet, sowohl überhöhte Tarifforderungen wie auch Dumpingpreise einzelner Schiffseigner zu verhindern. Es ist ein Faktor der Stabilität für alle beteiligten Gruppen, weil es dazu beiträgt, weiter sinkende Kostendeckung, einen ruinösen Wettbewerb im binnenländischen Verkehr zum Schaden der dort arbeitenden Menschen und gesamtwirtschaftliche Schäden durch die Folgen von Konkursen und höherer Arbeitslosigkeit zu vermeiden. Unternehmensverbände wie der Bundesverband der Deutschen Industrie und der Deutsche Industrie- und Handelstag treten im Verladerinteresse seit längerem für eine Beseitigung der kontrollierten Wettbewerbsordnung ein.

Die Bundesregierung übt Druck auf die Frachtenausschüsse aus, im Rahmen „freiwilliger Maßnahmen" die Tarife weiter zu senken.

Unter dem Stichwort „Schaffung eines gemeinsamen Verkehrsmarktes" verfolgt die EG-Kommission die Absicht, den Binnenschiffsverkehr zu liberalisieren.

Diese Bestrebungen zum Abbau der kontrollierten Wettbewerbsordnung verschlechtern die Kostendeckung drastisch und forcieren Arbeitsplatzverluste. Ungeregelter Wettbewerb macht das von der Gewerkschaft ÖTV geforderte Ziel der Verkehrspolitik, eine volkswirtschaftlich sinnvolle Verkehrsaufteilung zu erreichen, unmöglich.

Maßnahmen

- **Der Druck der Bundesregierung auf die Binnenschiffahrt, immer weiteren Tarifsenkungen und Tarifspannenausweitungen zuzustimmen, ist einzustellen.**
- **Ablehnung der Vorschläge der EG-Kommission.**

Forderung 2:

Nationale und EG-Maßnahmen gegen Überkapazitäten

Die Verkehrspolitik muß den Abbau von Überkapazitäten vorantreiben und das Entstehen neuer verhindern.

Begründung

Die Marktordnungssysteme für die Binnenschiffahrt in den westeuropäischen Ländern haben bisher den Aufbau von strukturellen und konjunkturellen Überkapazitäten nicht verhindert. Zwar hat die westdeutsche Abwrackaktion einen deutlichen Abbau struktureller Überkapazitäten ermöglicht, jedoch hat im benachbarten Ausland kein vergleichbarer Anpassungsprozeß des Angebotes an die Laderaumnachfrage stattgefunden. Teilweise sind die Kapazitäten erheblich ausgeweitet worden. Deshalb existiert im grenzüberschreitenden Güterschiffsverkehr weiterhin zu viel Frachtraum.

Im Interesse der Volkswirtschaft sollte die quantitative und die qualitative Investitionspolitik der einzelnen Unternehmen wie der ganzen Branche an den zukünftigen Anforderungen ausgerichtet sein.

Der weitaus größte Teil der Unternehmen ist jedoch nicht dazu in der Lage, mit der erforderlichen Zuverlässigkeit anderer Zusammensetzungen sowie mengenmäßige Veränderungen des Güteraufkommens vorherzusehen.

Ein Abbau der bisher schon vorhandenen kapazitätssteuernden staatlichen Maßnahmen würde die Situation noch verschärfen. Der Markt wäre sich selbst

überlassen, ruinöse Konkurrenz in der Binnenschiffahrt die Folge. Diese führt zur Verschlechterung der Verkehrssicherheit und der sozialen Situation der Beschäftigten.

Deshalb ist die Verkehrspolitik gefordert: Nötig ist ein konsequenter Abbau der bestehenden strukturellen Überkapazitäten durch aufeinander abgestimmte Abwrackaktionen der europäischen Länder. Außerdem ist ein Stillegungsabkommen zur Beseitigung kurzfristiger Überkapazitäten anzustreben. Langfristig können immer wieder auftretende Überkapazitäten nur durch ein Kontingentierungssystem verhindert werden, das mit den am Rheinverkehr beteiligten Ländern abzustimmen ist.

Die zukünftige Entwicklung der Transportnachfrage muß regelmäßig untersucht werden, um ausreichende Daten für die Festsetzung von Höchstzahlen zu genehmigenden Schiffsraumes zu besitzen sowie um eine Beratung des Gewerbes durchzuführen.

Die Gewerkschaft ÖTV als die Organisation der von den Investitionsentscheidungen betroffenen Beschäftigten muß beteiligt sein.

Im Rahmen ihrer Liberalisierungspolitik verfolgt die EG-Kommission die Absicht, nationale Wettbewerbsordnungen aufzuheben und den Verkehrssektor dem ungebundenen Wettbewerb zu überlassen. Dieser Absicht tritt die Gewerkschaft ÖTV auch für die Binnenschiffahrt mit einer klaren Alternative in Form einer umfassenden, an sozialen Gesichtspunkten ausgerichteten kontrollierten Wettbewerbsordnung entgegen.

Maßnahmen

- **Einführung der Konzessionsvergabe für die gewerbliche Binnenschiffahrt in der Bundesrepublik. Festsetzung von Höchstzahlen für zu genehmigenden Schiffsraum als Teil eines integrierten Verkehrskonzeptes unter Berücksichtigung der aus der Marktbeobachtung entstehenden Erkenntnisse.**
- **Initiative der Bundesregierung in der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt und innerhalb der EG, im Zuge der Errichtung eines europäischen Binnenmarktes ein entsprechendes Kontingentierungssystem einzuführen.**
- **Initiative der Bundesregierung zum Abschluß eines Stillegungsabkommens zur Behebung kurzfristiger Überkapazitäten innerhalb der EG. Dabei müssen die Arbeitsplätze und die Einkommen der von der Stillegung betroffenen Belegschaften gesichert werden.**

- **Durchführung angemessener und sozialverträglicher Abwrackaktionen in den Rheinanliegerstaaten.**
- **Kontinuierliche Untersuchung der zu erwartenden Entwicklung der Transportnachfrage durch das oder im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums. Beratung des Gewerbes durch das Bundesverkehrsministerium. Befürwortung eines entsprechenden Marktbeobachtungssystems für die EG durch die Bundesregierung.**
- **Bei der Ausgestaltung des Kontingentierungssystems, des Stillegungsabkommens, von Abwrackaktionen und eines Marktbeobachtungssystems ist die Gewerkschaft ÖTV zu hören.**

Forderung 3:

Sicherung eines angemessenen Ladungsanteils im Ost-West-Verkehr

Eine angemessene Beteiligung der deutschen Binnenschiffahrtsflotte am grenzüberschreitenden Binnenschiffstransport ist anzustreben. Zusätzliche Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der bundesdeutschen Binnenschiffahrt nach der Fertigstellung des Main-Donau-Kanals müssen verhindert werden.

Begründung

Zusätzlich zu den zwischen den westeuropäischen Binnenschiffsflotten bestehenden Wettbewerbsverzerrungen existieren solche zwischen den Unternehmen der Staaten des COMECON[1] und der westdeutschen Binnenschiffahrt. Diese Wettbewerbsverzerrungen entstehen durch Kostenvorteile der osteuropäischen Reedereien (z. B. durch das geringere Lohnniveau) und durch die Handelspolitik.

Bisher ist es für diese Reedereien mit großen Umwegen und dadurch höheren Kosten verbunden, große Teile des westdeutschen Binnenwasserstraßennetzes und insbesondere das mittlere und südliche Rheingebiet zu befahren. Dieser Nachteil wirkt zur Zeit den bestehenden Kostenvorteilen ausgleichend entgegen. Die Fertigstellung des Main-Donau-Kanals eröffnet jedoch die tech-

1) Kurzwort für: Council for Mutual Economic Aid = Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe, Abkürzung: RGW.

nische Möglichkeit, Schiffe über die Donau und den Main-Donau-Kanal ohne Umwege in das Rheingebiet fahren zu lassen. Reedereiniederlassungen in der Bundesrepublik und die Anstellung von Besatzungen aus COMECON-Ländern zu deren niedrigeren Löhnen würde in verstärktem Maße möglich.

Diese Binnenschiffahrtsunternehmen könnten mit kaum unterbietbaren Tarifen der westdeutschen Schiffahrt Transportaufkommen entziehen.

Die Befürchtung eines sinkenden Transportanteils der westdeutschen Binnenschiffahrt wird verstärkt durch die Praxis der Handelspolitik: Bisher haben die COMECON-Staaten Wert darauf gelegt, Importverträge fob[1], Exportverträge cif[2] abzuschließen, also bei Handelsverträgen den Transport durch eigene Unternehmen durchführen zu lassen.

Die westeuropäische produzierende Industrie dagegen hat kein Interesse an einer derartigen Ausgestaltung von Handelsverträgen zugunsten der nationalen Transportunternehmen.

Durch das Fehlen von Vereinbarungen der Bundesrepublik mit der ČSSR und der DDR zur hälftigen Frachtenquotierung besteht schon heute ein Ungleichgewicht bei der Auftragsvergabe bundesdeutscher und der ausländischen Binnenschiffahrtsunternehmen.

Mögliche zukünftige Transportaufträge aufgrund der Verbesserung des Binnenschiffahrtsnetzes entgingen der westdeutschen Binnenschiffahrt, wenn diese Situation bestehen bliebe.

In den Rheinanliegerstaaten und der EG wird zur Zeit versucht, diese Möglichkeiten nicht eintreten zu lassen. Durch vom EG-Ministerrat übernommene Ergänzungen der Mannheimer Akte und durch die Novellierung des Binnenschiffahrts-Aufgabengesetzes in der Bundesrepublik sind und werden dafür Voraussetzungen geschaffen. Es kommt jetzt darauf an, in bilateralen Verträgen zwischen den Rheinanliegerstaaten und Drittländern angemessene Regelungen über Transporte zwischen Häfen des Drittlandes und Rheinhäfen zu vereinbaren.

Maßnahmen

- **Bilaterale Vereinbarungen zur Verhinderung der Ausweitung des Kabotageverkehrs durch Drittländer innerhalb des Rheingebietes, erforderlichenfalls Erklärung des Kabotagevorbehaltes.**

1) free on board = Der Käufer muß für den Transport ab der Verladestation, hier Binnenschiff, selbst sorgen und die Kosten tragen; der Verkäufer trägt die Kosten ab Werk bis zum Schiff.
2) cost, insurance, freight = Der Verkäufer übernimmt den Transport und dessen Kosten bis zum Bestimmungshafen.

- **Zwischenstaatliche Abkommen, die die Nutzung des Main-Donau-Kanals für Drittländer wesentlich auf den Wechselverkehr beschränken.**
- **Abkommen zur hälftigen Frachtenquotierung.**
- **Durchsetzung der paritätischen Frachtenquotierung bei staatlichen und staatlich vermittelten Handelsverträgen.**
- **Einbeziehung der Binnenschiffahrt in die Arbeitserlaubnisverordnung.**

Forderung 4:
Einbeziehung der Werksschiffahrt in die Marktordnungspolitik

Der Werksschiffahrt muß die Möglichkeit genommen werden, unter Ausnutzung ihrer Wettbewerbsvorteile staatliche Kapazitätspolitik zunichte zu machen und das Tarifsystem zu gefährden.

Begründung

Die Unternehmen, die Werksschiffahrt betreiben, sind nicht in die kontrollierte Wettbewerbsordnung eingebunden und unterliegen somit nicht dem obligatorischen Tarifbildungsverfahren.

Unternehmen, die beim Abschluß von Handelsverträgen gleichzeitig die Lieferung der Produkte durch eigene Schiffe vereinbaren, sind dazu in der Lage, die Preise für die Transportleistung unter dem Kostendeckungssatz festzulegen. Damit entziehen sie der gewerblichen Binnenschiffahrt Transportaufträge und üben außerhalb des Tarifbildungsverfahrens Druck auf die Entgelte aus.

Weil es in der Werksschiffahrt kein Beförderungsverbot für Dritte gibt, kann sie in konjunkturellen Flauten bei mangelnder Auslastung durch das eigene Unternehmen Transportleistungen für Dritte anbieten und damit gerade in Zeiten konjunktureller Überkapazitäten die Situation des Binnenschiffahrtsgewerbes verschlechtern.

Durch einen unkontrollierten Aufbau von Kapazitäten in der Werksschiffahrt kann außerdem eine staatliche Kapazitätspolitik unterlaufen werden.

Durch eine in der Praxis klare Trennung von gewerblichem Binnenschiffsverkehr und Werksschiffahrt muß deshalb letztere auf ihren eigentlichen Tätigkeitsbereich begrenzt werden.

Maßnahme

- **Verbot für die Werksschiffahrt, gewerbliche Transporte durchzuführen.**

Forderung 5:

Verbesserung der Besatzungsvorschriften

Durch eine Novellierung der Anforderungen an die Ausbildung und die Stärke der Besatzungen muß bei veränderten Anforderungen Rechnung getragen werden.

Begründung

In der Binnenschiffahrt haben sich die Anforderungen an die Besatzungen erheblich gewandelt. Kennzeichnend hierfür ist die Einführung der Auto-Pilot-Steuerung, der Radarfahrt nachts oder bei schlechter Witterung, das Ausweiten der Schubschiffahrt, der Einmannfahrstand, der Transport gefährlicher Güter, die Continue-Fahrt. Die stark verdichteten Arbeitsabläufe führen zu extrem hohen Anforderungen an die Besatzungen, die teilweise zu Lasten der Verkehrssicherheit gehen.

Um mehr Sicherheit in der Binnenschiffahrt und eine Verminderung des Arbeitsdruckes zu erreichen, ist eine bessere Ausbildung der gesamten Besatzung notwendig. Außerdem müssen sich die gesetzlichen Regelungen am 8-Stunden-Arbeitstag ausrichten. Die bisherigen Mindestbesatzungsvorschriften tragen den Erfordernissen nicht Rechnung. Da die Anforderungen an die Besatzungen nicht nur auf den bundesdeutschen Schiffen gestiegen sind, ist eine Angleichung der Vorschriften international notwendig. Durch eine derartige Harmonisierung der Besatzungsvorschriften innerhalb der Europäischen Gemeinschaft würden auch unterschiedliche Sozialbedingungen, damit unterschiedliche Kosten und daraus resultierende ungerechtfertigte Wettbewerbsnachteile der deutschen Binnenschiffahrt beseitigt.

Maßnahme

- **Herbeiführung eines Beschlusses der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt über die Besatzungsvorschriften in der Rheinschiffahrt entsprechend dem gemeinsamen Vorschlag der Gewerkschaft ÖTV und des Arbeitgeberverbandes der Binnenschiffahrt zur Neufassung des Kapitels 14 zur Rheinschiffs-Untersuchungsordnung.**

  Übernahme dieser Regelung für alle Binnenwasserstraßen in der Europäischen Gemeinschaft durch eine EG-Verordnung.

Forderung 6:

Durchsetzung der Arbeitsschutz- und Besatzungsvorschriften

Verstöße gegen die Vorschriften zum Schutz der Verkehrssicherheit und der Besatzungen müssen unterbunden werden.

Begründung

In der Binnenschiffahrt wird sehr häufig gegen Arbeitsschutz- und Besatzungsvorschriften verstoßen. Es handelt sich hierbei nicht um „Kavaliersdelikte", sondern um die krasse Mißachtung der Sicherheitserfordernisse und um die Schädigung der Gesundheit der Schiffsbesatzungen.

Die Nichteinhaltung der Besatzungsvorschriften wird kaum geahndet.

Wasserschutzpolizei und Gewerbeaufsichtsämter müssen in die Lage versetzt werden, die Befolgung der Arbeitsschutz- und Besatzungsvorschriften ausreichend zu kontrollieren.

Die geringe Höhe der Strafen für Schiffseigner wegen Nichtbeachtung der Vorschriften bewirkt, daß Bußgelder bewußt in Kauf genommen werden. Deshalb müssen diese höher sein, als der aus der Übertretung der einschlägigen Bestimmungen erwachsende wirtschaftliche Vorteil für die Unternehmen.

Durch unterschiedlich intensive Kontrollen und Sanktionen in den westeuropäischen Staaten entstehen Wettbewerbsverzerrungen.

Auch deshalb muß sich die Bundesregierung innerhalb der EG dafür einsetzen, daß die Arbeitsschutz- und Besatzungsvorschriften in allen Ländern gleichermaßen befolgt werden.

Maßnahmen

- **Bessere personelle und technische Ausstattung von Wasserschutzpolizei und Gewerbeaufsicht.**
- **Verschärfung der Kontrollen und der Strafbestimmungen; Strafen müssen den wirtschaftlichen Vorteil des Rechtsverstoßes übersteigen.**
- **Beschluß der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt und des EG-Ministerrates über entsprechende Maßnahmen zur Durchsetzung der Besatzungsvorschriften.**

Forderung 7:

Erhöhung des sozialen Schutzes der Beschäftigten

Das Betriebsverfassungsgesetz muß in der Binnenschiffahrt verstärkt Anwendung finden.

Begründung

Rund 26 Prozent der abhängig Beschäftigten in der Binnenschiffahrt arbeiteten 1985 in Unternehmen, die jeweils nur bis zu 4 Arbeitsplätze haben. Weitere rund 15 Prozent der abhängig Beschäftigten arbeiteten in Unternehmen mit 5 bis 19 Arbeitsplätzen.

Schutzvorschriften des Betriebsverfassungsgesetzes und des Kündigungsschutzgesetzes finden bei diesen Unternehmen keine Anwendung.

Ein großer Teil dieser kleinen Unternehmen ist im Rahmen von Partikuliergenossenschaften tätig.

Die Belegschaften müssen in die Lage versetzt werden, ihren sozialen Schutz zu steigern. Dazu sind ihre bisherigen Rechte auszuweiten.

Auch in kleinen Betrieben muß die Bildung von Betriebsräten gewährleistet sein und bei den reedereimäßig arbeitenden Genossenschaften müssen die Beschäftigten eine einheitliche Interessenvertretung besitzen.

Maßnahme

- **Novellierung des Betriebsverfassungsgesetzes:**
  - **Verankerung des Rechts, bereits ab regelmäßig 3 abhängig Beschäftigten im Betrieb einen Betriebsrat bilden zu können.**
  - **Grundsätzliche Ermächtigung der Tarifvertragsparteien, zugunsten der Beschäftigten von den Vorschriften des Betriebsverfassungsgesetzes abweichen zu können.**
  - **Anwendung des Betriebsverfassungsgesetzes auf die Genossenschaften durch die Einbeziehung von „Gemeinschaftsbetrieben" in den Geltungsbereich des BetrVG.**

Forderung 8:

Sicherung der Beschäftigten vor ungerechtfertigten Haftungsansprüchen

Die Schiffsführer dürfen keinen weitergehenden Haftungsansprüchen ausgesetzt sein als vergleichbare Fahrzeugführer.

Schäden bei der Berufsausübung gehören zum Betriebsrisiko des Unternehmers und sind grundsätzlich von diesem zu tragen.

Begründung

Für Schäden, die während der gefahrengeneigten Tätigkeit beim Steuern oder sonstigen Bedienen von Verkehrsmitteln entstehen, müssen nach der Rechtsprechung normalerweise die Beschäftigten nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit aufkommen. Bei leichter oder mittlerer Fahrlässigkeit ist das Unternehmen zum Schadenersatz verpflichtet.

Jedoch gilt für Schiffsführer die besondere Regelung des Binnenschiffahrtsgesetzes. Danach haften sie für jeden durch Vernachlässigung der Sorgfalt entstandenen Schaden, also auch bei leichter Fahrlässigkeit. Durch diese Sonderregelung ist das Risiko für Binnenschiffer besonders groß. Das ist nicht gerechtfertigt: Schiffsführer sind im gleichen Abhängigkeitsverhältnis zum Schiffseigner und dessen Planungen wie Piloten, Lokomotivführer und LKW-Fahrer. Die Schlechterstellung der Schiffsführer muß deshalb durch eine Änderung des Binnenschiffahrtsgesetzes abgeschafft werden.

Darüberhinaus sind nicht nur bei gefahrengeneigter Tätigkeit, sondern auch grundsätzlich bei der Berufsausübung entstehende Schäden Teil des Betriebsrisikos der Unternehmer. Fehler der Beschäftigten entstehen meist durch die Arbeitsbedingungen und sind deshalb auch nicht von ihnen selbst zu vertreten. Mit Ausnahme der Fälle von Vorsatz und – eingeschränkt – der groben Fahrlässigkeit ist die heutige Haftung der Beschäftigten nicht gerechtfertigt.

Maßnahmen

- **Anpassung des § 7 Abs. 2 Binnenschiffahrtsgesetz an das Haftungsrecht für vergleichbare Fahrzeugführer in anderen Verkehrsbereichen.**
- **Aufnahme einer Verpflichtung der Binnenschiffahrtsunternehmen in das Binnenschiffahrtsgesetz, für die bei ihnen angestellten Beschäftigten Haftpflichtversicherungsverträge abzuschließen, deren Deckungssumme denkbaren Schäden entspricht.**

- **Schadenersatzansprüche gegen Beschäftigte in der Binnenschiffahrt müssen in allen nicht grob fahrlässig oder vorsätzlich verursachten Schadensfällen grundsätzlich ausgeschlossen werden.**

Forderung 9:

Änderung der Wasserstraßenbaupolitik des Bundes

Die Substanz des bestehenden Binnenwasserstraßennetzes ist zu sichern und unter den Aspekten der Verkehrssicherheit und der Anpassung an veränderte Verkehrsbedürfnisse zu verbessern.

Begründung

Die Unterhaltung der bestehenden Wasserstraßen wird zugunsten des Neubaus vernachlässigt. Auch die neuesten Ansätze der mittelfristigen Finanzplanung sind zur ordnungsgemäßen Substanzerhaltung zu gering. Die geplanten Ausgaben liegen letztlich unter dem vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums festgestellten Bedarf.

Die Folge dieser Politik ist, daß wegen unterlassener Ausbesserungsmaßnahmen ein weiterer Substanzverlust mancher Wasserstraßen droht.

Dieser Zustand ist nicht tragbar. Die qualifizierte Substanzwertsicherung, also die Erhaltung des Gebrauchswertes der Wasserstraßen, muß eindeutig Vorrang haben.

Fortschritte wurden bisher beim Ausbau der Wasserstraßen für größere Schiffe gemacht. Trotzdem genügt der Ausbaustand mancher Kanäle noch nicht; viele Anlagen sind veraltet.

Besonders wichtig ist eine Modernisierung des norddeutschen Kanalnetzes, weil dadurch eine verbesserte Anbindung der deutschen Nordseehäfen und damit eine günstigere Ausgangsposition dieser Häfen im Wettbewerb mit den Rheinmündungshäfen erreicht wird.

Maßnahme

- **Aufstockung der Mittelansätze für Ersatz- und Modernisierungsinvestitionen in der mittelfristigen Finanzplanung, bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes sowie der jährlichen Haushaltspläne, besonders für das norddeutsche Kanalnetz.**

Forderung 10:

Größere Kooperation zwischen den Verkehrsträgern

Zum Erreichen eines größeren gesamtwirtschaftlichen Nutzens des Verkehrs muß besonders die notwendige Infrastruktur für den kombinierten Verkehr ausgebaut werden.

Begründung

Die Kooperation der Verkehrsträger ermöglicht einen gesamtwirtschaftlich günstigen Einsatz der verschiedenen Verkehrsträger entsprechend ihren jeweiligen volkswirtschaftlichen Vorteilen.

Die Möglichkeit des kombinierten Verkehrs sind bisher erst zu einem geringen Teil genutzt worden. Ein stärkerer Ausbau unter Einbeziehung der energiesparenden Binnenschiffahrt ist notwendig.

Maßnahmen

- **Unterstützung von Modellversuchen zur Erprobung größerer Effektivität des kombinierten Verkehrs.**
- **Steuerliche Begünstigung des kombinierten Güterverkehrs Binnenwasserstraße/Schiene und Seewasserstraße/Binnenwasserstraße.**
- **Investitionszuschüsse des Bundes für Umschlagsanlagen in den See- und Binnenhäfen.**

3. Materialien

3.1 Tabellen

Tabelle 1:

Verkehrsleistungen[1] im Güterverkehr[2], 1960 bis 1985 (in Prozent)

Verkehrsbereich	1960	1965	1970	1975	1980	1985
Eisenbahnen[3]	53,1	58,2	71,5	55,3	64,9	64,0
Binnenschiffahrt	40,4	43,6	48,8	47,6	51,4	48,2
Straßengüterfernverkehr[4]	23,7	32,6	41,9	59,3	80,0	91,6
Rohrfernleitungen	3,0	8,9	16,9	14,6	14,3	10,5

1) In Milliarden Tonnenkilometer.
2) Ohne Seeschiffahrt, Luftverkehr, Dienstgutverkehr der Eisenbahnen und Straßengüternahverkehr.
3) Tariftonnenkilometer; ohne Güterkraftverkehr und Dienstgutverkehr, jedoch einschließlich Stückgut- und Expreßgutverkehr.
4) Seit 1978 ohne Transportleistung der im Werkverkehr eingesetzten Lastkraftwagen bis einschließlich 4 Tonnen Nutzlast und Zugmaschinen bis einschließlich 40 kW Motorleistung (1978 = 2,0 Milliarden Tonnenkilometer.)

Quelle: BMV, Verkehr in Zahlen 1986, Seite 198 f.

Die im Gebiet der Bundesrepublik erbrachte Verkehrsleistung der deutschen und ausländischen Binnenschiffe ist bis zum Jahr 1970 stetig angewachsen, wobei sich die Entwicklung ungleichmäßig vollzog. Seit 1977 bewegt sich die Verkehrsleistung um ein Niveau von 50 Milliarden Tonnenkilometern herum. 1985 war die Verkehrsleistung um 7,8 Milliarden Tonnenkilometer oder 19 Prozent größer als 1960. Es muß allerdings berücksichtigt werden, daß im Jahr 1985 das Wetter für die Binnenschiffahrt ungewöhnlich schlecht war. 1984, bei normaler Witterung, war die Verkehrsleistung noch um 29 Prozent größer als 1960.

Die jährliche Höhe der Verkehrsleistungen der Eisenbahnen war recht unterschiedlich. 1985 war sie um 21 Prozent höher als 1960.

Der Straßengüterfernverkehr steigerte jedes Jahr seine Verkehrsleistung. Von 1960 bis 1985 ist sie um 286 Prozent angewachsen.

Während die Verkehrsleistung der Rohrfernleitungen zuerst zügig und mit besonders großen Sprüngen in den Jahren 1968 bis 1971 anstieg, sank sie seit 1974 meist. 1985 war sie um 250 Prozent größer als 1960. Allerdings ließ die geringe Ausgangsbasis im Jahre 1960 diese hohe prozentuale Steigerung relativ leicht zustandekommen.

Tabelle 2:

Anteile der Verkehrsbereiche[1] an der Verkehrsleistung (tkm) im Güterverkehr, 1960 bis 1985 (in Prozent)

Verkehrsbereich	1960	1965	1970	1975	1980	1985
Eisenbahnen	44,2	40,6	39,9	31,2	30,8	29,9
Binnenschiffahrt	33,6	30,4	27,3	26,9	24,4	22,5
Straßengüterfernverkehr[2]	19,7	22,8	23,4	33,6	38,0	42,7
Rohrfernleitungen	2,5	6,2	9,4	8,3	6,8	4,9

1) Ohne Seeschiffahrt, Luftverkehr, Dienstgutverkehr der Eisenbahnen und Straßengüternahverkehr.
2) Seit 1978 ohne Transportleistung der im Werkverkehr eingesetzten Lastkraftwagen bis einschließlich 4 Tonnen Nutzlast und Zugmaschinen bis einschließlich 40 kW Motorleistung (1978 = 2,0 Milliarden Tonnenkilometer)

Quelle: BMV, Verkehr in Zahlen 1986, Seite 200 f.

Die Binnenschiffahrt mußte von 1960 bis 1980 ein Sinken ihres Marktanteils hinnehmen. Seitdem konnte sie bis 1984 ihren Anteil an der Verkehrsleistung halten, während 1985 witterungsbedingt ein Einbruch stattfand. Ihr Verkehrsanteil war 1985 33 Prozent geringer als 1960.

Die Eisenbahnen verloren seit 1960 32 Prozent ihres Anteils an der Verkehrsleistung.

Der Straßengüterfernverkehr konnte seinen Anteil an der Verkehrsleistung seit 1960 um 117 Prozent steigern.

Der Anteil der Rohrfernleitungen war 1984 um 96 Prozent höher als 1960, was durch das geringe Ausgangsniveau der Transportleistungen dieses Bereiches relativ leicht erreichbar war.

Die Rangfolge in der Bedeutung der Verkehrsträger lautete 1960 noch Eisenbahnen, Binnenschiffahrt, Straßengüterfernverkehr und Rohrfernleitungen, wobei jeweils große Anteilsunterschiede bestanden. 1985 war der Straßengüterfernverkehr mit weitem Abstand der bedeutendste Verkehrsträger, während sich die Binnenschiffahrt hinter den Eisenbahnen auf dem dritten Rang befand.

Tabelle 3:

Transportaufkommen und Anteile der Hauptgütergruppen am Güter-Verkehrsaufkommen[1], Verkehrsaufkommmen der Binnenschiffahrt[2] nach Hauptgütergruppen, 1960 und 1985

Hauptgütergruppe	1960 Transportaufkommen in Mio. t	Anteil am ges. Transportaufkommen in %	Verkehrsaufkommen der Binnenschiffahrt in Mio. t	in %	1985 Transportaufkommen in Mio. t	Anteil am ges. Transportaufkommen in %	Verkehrsaufkommen der Binnenschiffahrt in Mio. t	in %
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	41,2	6,8	8,0	19,4	48,3	5,1	7,4	15,3
Nahrungs- und Futtermittel	26,6	4,4	4,8	18,0	81,4	8,6	11,9	14,6
Kohle	147,2	24,5	37,6	25,5	113,5	11,9	23,3	20,5
Rohes Erdöl	20,9	3,5	3,5	16,7	58,1	6,1	0,2	0,3
Mineralölerzeugnisse	33,0	5,5	17,3	52,4	96,8	10,2	42,0	43,4
Erze und Metallabfälle	78,5	13,0	30,9	39,4	87,9	9,2	41,8	47,6
Eisen, Stahl und NE-Metalle	52,7	8,8	9,2	17,4	92,6	9,7	14,7	15,9
Steine und Erden	110,7	18,4	49,2	44,5	134,4	14,1	56,9	42,3
Düngemittel	19,7	3,3	5,4	27,4	19,7	2,1	6,4	32,5
Chemische Erzeugnisse	21,0	3,5	4,6	21,9	69,6	7,3	14,6	20,9
Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren	50,1	8,3	1,5	3,0	149,4	15,7	3,2	2,1
	601,6	100,0	172,0		951,7	100,0	222,4	

1) Ohne Seeschiffahrt, Luftverkehr, Dienstgutverkehr der Eisenbahnen und Straßengüternahverkehr; seit 1978 außerdem ohne Transportleistung der im Werkverkehr eingesetzten Lastkraftwagen bis einschließlich 4 Tonnen Nutzlast und Zugmaschinen bis einschließlich 40 kW Motorleistung.
2) Transport durch ausländische und bundesdeutsche Binnenschiffe im Inland sowie Seeverkehr der Binnenhäfen mit Häfen außerhalb des Bundesgebietes (1985 = 2,6 Millionen Tonnen).

Quelle: BMV, Verkehr in Zahlen 1986, S. 208 ff.

Vielfach wird behauptet, daß der gesunkene Marktanteil der Binnenschiffahrt hauptsächlich daran liegt, daß gerade die Güter, die meist mit Binnenschiffen befördert werden, nicht mehr im früheren Ausmaß verschickt werden.

Durch eine differenzierte Betrachtung der Transportentwicklung der einzelnen Hauptgütergruppen können Schlüsse gezogen werden, ob dies so stimmt:

So wird deutlich, daß die Kohle 1960 für die Transportwirtschaft das bedeutendste Transportgut war. Jede vierte Tonne (147,2 Millionen Tonnen) der beförderten Güter war eine Kohlelieferung. Die Kohle hatte auch für die Binnenschiffahrt eine hervorragende Rolle, jedoch an zweiter Stelle nach der Hauptgütergruppe Steine und Erden. Die Binnenschiffahrt beförderte 37,6 Millionen Tonnen, was 25,5 Prozent der durch Binnenschiffe, Eisenbahnen und Lastkraftwagen beförderten Menge von Kohle entsprach.

Bis 1985 hat sich die Bedeutung der Kohle verringert: Es wurden nur noch 113,5 Millionen Tonnen durch Eisenbahnen, Binnenschiffe und Lastkraftwagen transportiert; außerdem entsprach dies nur noch 11,9 Prozent aller transportierten Güter. Die Kohle ist damit auf Platz 3 zurückgefallen. Bei der Binnenschiffahrt nimmt sie sogar nur Platz 4 ein: 1985 wurden nur noch 23,3 Millionen Tonnen Kohle, das sind 20,5 Prozent der insgesamt transportierten Kohle, per Binnenschiff befördert.

Somit wurde 1985 durch Binnenschiffe, Eisenbahnen und Lastkraftwagen gut zwei Zehntel weniger Kohle befördert als 1960. Die Binnenschiffahrt verlor jedoch nicht im gleichen Maße, sondern darüber hinaus: Ihr Tonnageverlust betrug rund vier Zehntel.

Anders ist die Situation beim Transport der Hauptgütergruppe Steine und Erden. Das gesamte Transportaufkommen dieser Hauptgütergruppe nahm um etwas mehr als zwei Zehntel zu, während die Binnenschiffahrt ihr Verkehrsaufkommen hier um weniger als zwei Zehntel verbessern konnte.

Das gesamte Aufkommen der Hauptgütergruppe Eisen, Stahl und Nichteisen-Metalle war 1985 um rund acht Zehntel größer als 1960. Der Zuwachs der Binnenschiffahrt war mit sechs Zehntel geringer.

Während der Transport der land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse um knapp zwei Zehntel zunahm, war das Aufkommen der Binnenschiffahrt an diesen Gütern 1985 um fast ein Zehntel geringer als 1960.

Der Transport der Nahrungs- und Futtermittel wuchs um mehr als das Doppelte. Auch die Binnenschiffahrt konnte an diesem Anstieg teilhaben, jedoch nicht im gleichen Ausmaß: Ihr Zuwachs betrug etwas weniger als das Anderthalbfache.

Die Binnenschiffahrt hat in erheblichem Ausmaß Aufkommen von rohem Erdöl verloren. Die Binnenschiffe beförderten 1985 nur noch rund ein Zwanzigstel der Menge von 1960, obwohl die insgesamt transportierte Menge sich annähernd verdreifacht hat.

1985 wurden insgesamt fast dreimal so viele Mineralölerzeugnisse wie 1960 transportiert, per Binnenschiff nur knapp zweieinhalbmal so viel.

Erze und Metallabfälle konnte die Binnenschiffahrt dagegen 1985 um annähernd vier Zehntel mehr befördern als 1960, während die Transporte dieser Hauptgütergruppe insgesamt um ein Zehntel zunahmen.

Durch eine Aufkommenssteigerung beim Transport von Düngemitteln um fast zwei Zehntel bei gleichem gesamten Transportaufkommen 1985 wie 1960, konnte die Binnenschiffahrt hier ihren Marktanteil ausbauen.

Bei den chemischen Erzeugnissen stieg das gesamte Transportaufkommen um annähernd das Zweieinhalbfache an, die Aufkommenssteigerung der Binnenschiffahrt war gut ein Zehntel geringer.

Während das gesamte Transportaufkommen der enorm an Bedeutung gewonnen Hauptgütergruppe Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren sich fast verdrei-

fachte, stieg das Transportaufkommen der Binnenschiffahrt lediglich auf das gut zweifache. Somit befördert die Binnenschiffahrt weiterhin nur einen sehr geringen Teil dieser verhältnismäßig hochwertigen Güter.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß sich das Aufkommen der Binnenschiffahrt bei 2 Hauptgütergruppen verringert hat, obwohl das jeweilige gesamte Transportaufkommen stieg. Bei 6 Hauptgütergruppen war der Aufkommenszuwachs der Binnenschiffahrt schwächer als derjenige der Binnenschiffe, Eisenbahnen und Lastkraftwagen zusammengenommen. Ebenfalls negativ ist die Entwicklung bei einer Hauptgütergruppe, bei der der Aufkommensverlust der Binnenschiffahrt stärker als der allgemeine ist. Bei einer Hauptgütergruppe stieg das Aufkommen der Binnenschiffe stärker als das gesamte Transportaufkommen und bei einer Hauptgütergruppe war das Aufkommen der Binnenschiffahrt größer bei gleichgebliebenem gesamtem Transportaufkommen. Auch bei einer Betrachtung des seitens des Wetters für die Binnenschiffahrt günstigeren Jahres 1984 ergibt sich annähernd das gleiche Ergebnis.

Somit wird deutlich, daß Veränderungen der Transportgüterstruktur kaum zur Erklärung des Marktanteilsverlustes der Binnenschiffahrt verwendet werden können. Andere Faktoren müssen ausschlaggebend sein (siehe Tabelle 4, S. 31, und 5, S. 33).

Tabelle 4:

Marktanteile der Binnenschiffahrt, der Eisenbahnen und des Straßengüterfernverkehrs am Verkehrsaufkommmen[1] der Hauptgütergruppen, 1960 und 1985 (in Prozent)

Hauptgütergruppe	1960 Binnenschiffahrt	Eisenbahnen	Straßengüterfernverkehr	1985 Binnenschiffahrt	Eisenbahnen	Straßengüterfernverkehr
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	19,4	54,9	25,7	15,4	27,6	57,0
Nahrungs- und Futtermittel	18,0	19,6	62,4	14,6	8,4	77,0
Kohle	25,5	73,4	1,1	20,5	76,3	3,2
Rohes Erdöl	16,7	16,7	1,0	0,4	1,9	0,0
Mineralölerzeugnisse	52,4	31,8	15,8	43,4	25,7	18,1
Erze und Metallabfälle	39,4	59,7	0,9	47,6	48,0	4,4
Eisen, Stahl und NE-Metalle	17,4	61,9	20,7	15,8	60,1	24,1
Steine und Erden	44,5	35,4	20,1	42,4	19,7	37,9
Düngemittel	27,4	71,6	1,0	32,4	55,9	11,7
Chemische Erzeugnisse	21,9	56,2	21,9	21,0	29,3	49,7
Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren	3,0	44,5	52,5	2,2	24,0	73,8

1) Ohne Seeschiffahrt, Luftverkehr, Dienstgutverkehr der Eisenbahnen und Straßengüternahverkehr; seit 1978 außerdem ohne Transportleistungen der im Werkverkehr eingesetzten Lastkraftwagen bis einschließlich 4 Tonnen Nutzlast und Zugmaschinen bis einschließlich 40 kW Motorleistung.

Quelle: BMV, Verkehr in Zahlen 1986, S. 208 ff.

Die Binnenschiffahrt mußte bei 9 Hauptgütergruppen Verluste ihres Verkehrsaufkommenanteils hinnehmen. Lediglich bei 2 Hauptgütergruppen konnte sie ihren Marktanteil vergrößern. Besonders deutlich sind die Anteilseinbußen bei den land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen, den Nahrungs- und Futtermitteln, der Kohle, dem rohen Erdöl und den Mineralölerzeugnissen. Mit Ausnahme der Kohle haben die Eisenbahnen in allen Hauptgütergruppen – und zwar in deutlich größerem Ausmaß als die Binnenschiffahrt – Verluste hinnehmen müssen.

Die gesunkenen Anteile der Binnenschiffe und Eisenbahnen beim Transport von rohem Erdöl und Mineralölerzeugnissen sind auf den gestiegenen Anteil des Transportes durch Rohrfernleitungen zurückzuführen: Das rohe Erdöl wurde 1960 zu 63,6 Prozent, im Jahre 1985 zu 97,3 Prozent, die Mineralölerzeugnisse 1960 zu 0 Prozent, im Jahre 1985 zu 12,8 Prozent durch Rohrfernleitungen befördert.

Vom Transport des rohen Erdöls abgesehen, hat der Straßengüterfernverkehr bei allen 9 Hauptgütergruppen, an deren Transport die Binnenschiffahrt 1985 einen geringeren Anteil als 1960 hatte, erheblich zugelegt. Bei den beiden Hauptgütergruppen, bei denen die Binnenschiffahrt ihre Marktanteile vergrößert hat (und die Eisenbahnen Anteile verloren), nahm er ebenfalls – mit größeren Steigerungsraten als die Binnenschiffahrt – zu.

Der Straßengüterfernverkehr ist der große Gewinner des Konkurrenzkampfes der Binnenverkehrsträger. Er hat – weitgehend unabhängig von strukturellen Verschiebungen des Transportgutes – der Binnenschiffahrt und den Eisenbahnen Verkehrsanteile abgenommen.

Tabelle 5:

Länge der Wasserstraßen, des Eisenbahnnetzes, der Rohrfernleitungen und der öffentlichen Straßen, 1960 bis 1985 (in Kilometer)

Verkehrsweg	1960	1970	1980	1985
Wasserstraßen[1]	4458	4383	4395	4336
Eisenbahnen[2]				
Deutsche Bundesbahn	30700	29500	28500	27600
Nichtbundeseigene Eisenbahnen	5300	3600	3100	3100
Rohrfernleitungen[3]	455	2058	2086	2222
Öffentliche Straßen[4]	368700	432400	479500	490100
davon				
Bundesautobahnen	2551	4110	7292	8198
Bundesstraßen	25100	32200	32300	31500
Landesstraßen	57700	65400	65500	63300
Kreisstraßen	50300	60700	66400	70100
Gemeindestraßen	233000	270000	308000	317000

1) Bis zur Seegrenze; Stand 31. Dezember.
2) Stand 31. Dezember.
3) Rohöl- und Mineralölproduktenleitungen über 40 km Länge, Stand 31. Dezember.
4) Stand 1. Januar (1960: 1. März), ohne Privatstraßen des öffentlichen Verkehrs.

Quelle: BMV, Verkehr in Zahlen 1986, S. 50 f., 58 f., 90 f., 98, 104.

Die Länge des Wasserstraßennetzes blieb seit 1960 etwa konstant.

Das Eisenbahnnetz wurde um 15 Prozent verringert.

Die Infrastruktur des Straßenverkehrs wurde erheblich ausgebaut:

1985 war das Straßennetz um 33 Prozent länger als 1960. Die für den Güterfernverkehr bedeutsame Steigerung ist bei den Bundesautobahnen zu verzeichnen, die an Länge um 221 Prozent zunahmen.

Die Rohrfernleitungen wurden im Verhältnis zu ihrer geringen Ausgangslänge im Jahre 1960 kräftig ausgebaut; seit Ende der sechziger Jahre hat ihre Länge nur gering zugenommen.

Ein Vergleich dieser Zahlen mit den immens steigenden Marktanteilen der Rohrfernleitungen und des Straßengüterfernverkehrs macht die wichtigste Ursache für die Verschiebung der Bedeutung der einzelnen Verkehrsträger deutlich:

Die staatliche Investitionspolitik, die durch den Bau bzw. Nichtbau von Verkehrswegen die Angebotsmöglichkeiten der Verkehrsträger entscheidend beeinflußt.

Tabelle 6:

Verkehrsleistung, Verkehrsaufkommen und Erwerbstätige in der Binnenschiffahrt[1] 1960 bis 1985

Jahr	Tonnenkilometer (tkm)[2] in Milliarden	Beförderte Tonnen in Millionen[3]	Erwerbstätige[4]
1960	27,7	103,4	32000
1965	30,4	116,7	27000
1970	35,5	137,4	18000
1975	34,2	122,4	15000
1980	35,7	126,4	12000
1985	30,9	105,3	11000

1) Binnenflotte der Bundesrepublik.
2) Einschließlich der Leistungen der Binnenflotte im Ausland, jedoch ohne Verkehr zwischen ausländischen Häfen, der nicht das Bundesgebiet berührt hat.
3) Einschließlich Seeverkehr der Binnenhäfen mit Häfen außerhalb des Bundesgebietes (1985 = 2,6 Millionen Tonnen.)
4) Jahresdurchschnitt.

Quelle: BMV, Verkehr in Zahlen 1986, S. 61.

Während die erbrachte Verkehrsleistung der westdeutschen Binnenschiffahrt 1985 um gut ein Zehntel und auch das Verkehrsaufkommen größer war als 1960, sank die Zahl der Erwerbstätigen um mehr als drei Zehntel. 1985 hatten nur noch 11 000 Menschen in der Binnenschiffahrt einen Arbeitsplatz. Der Arbeitsplatzabbau bei steigender Leistung kam durch Arbeitsintensivierung sowie durch technologische Änderungen wie dem Ausbau von Schleusen, Einführung der Radarfahrt, Vergrößerung der Schiffe und durch die Schubschiffahrt zustande.

Tabelle 7:

Daten zur Kapazitätsauslastung der Binnenschiffahrt[1] im Güterverkehr: Kapazität, Verkehrsleistung und Verkehrsaufkommen 1960 bis 1985

	1975	1977	1979	1981	1983	1985
Frachtschiffe Anzahl	4786	4432	4078	3609	3411	3143
Index	100	92,6	85,2	75,4	71,3	65,7
Tragfähigkeit in 1000 Tonnen	4222	4020	3791	3548	3423	3277
Index	100	95,2	89,8	84,0	81,1	77,6
davon Tankschiffe Anzahl	763	714	660	580	506	496
Index	100	93,6	86,5	76,0	66,3	65,0
Tragfähigkeit in 1000 Tonnen	860	835	771	687	605	609
Index	100	97,1	89,7	79,9	70,3	70,8
davon Trockengüterschiffe Anzahl	4023	3718	3418	3029	2905	2647
Index	100	92,4	85,0	75,3	72,2	65,6
Tragfähigkeit in Millionen Tonnen	3362	3185	3020	2861	2818	2668
Index	100	94,7	89,8	85,1	83,8	79,4
Verkehrsaufkommen[2] in Milliarden Tonnen	122,4	123,7	130,8	119,4	109,6	105,8
Index	100	101,1	106,9	97,5	89,5	86,4
Verkehrsleistung[3] in Milliarden tkm	34,2	34,9	35,7	34,4	31,7	30,9
Index	100	102,5	104,4	100,6	92,7	90,4

1) Binnenflotte der Bundesrepublik ohne Schlepper, Schubboote, Schleppboote, Schuten, Leichter und Fahrgastschiffe, Stand 31. Dezember.
2) Einschließlich Seeverkehr der Binnenhäfen mit Häfen außerhalb des Bundesgebietes (1985 = 2,6 Millionen Tonnen).
3) Einschließlich der Leistungen der Binnenflotte im Ausland, jedoch ohne Verkehr zwischen ausländischen Häfen, der nicht das Bundesgebiet berührt hat.

Quelle: Eigene Berechnungen und Verkehr in Zahlen 1986, S. 61 ff.

Es gibt keine Erhebungen, die die momentane Auslastung der bundesdeutschen Binnenschiffahrt verläßlich widerspiegeln. Da jedoch für die Jahre 1970 bis 1978 eine Untersuchung des Bundesministeriums für Verkehr[1] vorliegt, kann mit Hilfe der damaligen Ergebnisse sowie mit der Ermittlung und Gegenüberstellung der seitherigen Entwicklung der Kapazitäten, der Verkehrsleistung und des Verkehrsaufkommens eine Aussage über die heutige Kapazitätsauslastung vorgenommen werden.

1) Ermittlung der Kapazität und der Leistung der deutschen Binnenschiffahrt 1970 bis 1978, Schriftenreihe 58/1980, Herausgeber: Bundesminister für Verkehr, Bonn.

Das Bundesverkehrsministerium erklärte in der Studie, daß bei den Trockengüter-Motorschiffen von einer langfristigen Überkapazität kaum gesprochen werden könne. Bei der Tankschiffahrt hingegen wurden für einzelne Jahre größere Überkapazitäten festgestellt.

Seitdem hat die bundesdeutsche Binnenschiffahrt ihre Kapazitäten in erheblichem Umfang verringert. Durch das vorrangige Abwracken älterer, kleiner Schiffe nahm die Anzahl der Schiffe wesentlich stärker ab als die Tragfähigkeit. Besonders deutlich wurden Kapazitäten in der Tankschiffahrt abgebaut. Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung sind ebenfalls gesunken. Bei differenzierter Betrachtung der Transportentwicklung einerseits der Hauptgütergruppen Mineralölerzeugnisse, chemische Erzeugnisse und rohes Erdöl als Haupttransportgüter der Tankschiffahrt und andererseits der Haupttransportgüter der Trockenschiffahrt zeigt sich, daß die Trockengüter- und die Tankschiffahrt in etwa gleichem Umfang betroffen sind.

Sowohl das Verkehrsaufkommen wie die Verkehrsleistung hat sich in erheblich geringerem Maße als der Schiffsraum verringert.

Deshalb muß davon ausgegangen werden, daß sich die Kapazitätsauslastung der westdeutschen Binnenschiffahrt verbessert hat, wobei die negative Ausgangssituation der Tankschiffahrt kaum noch bestehen dürfte.

Trotz der höheren Auslastung der bundesdeutschen Binnenschiffe gibt es im grenzüberschreitenden Rheinverkehr ein Überangebot an Schiffsraum, welches auf die in erheblichem Ausmaß vorgenommene Indienststellung zusätzlichen Schiffsraumes durch das ausländische Gewerbe zurückzuführen ist.

Die Verbesserung der Kapazitätsauslastung der bundesdeutschen Binnenschiffahrt ist nicht zwingend mit einer Verbesserung der Ertragslage gleichzusetzen.

Tabelle 8:

Binnenschiffahrts-Güterverkehr nach Hauptverkehrsbeziehungen, 1985

Verkehrsbeziehung	in 1000 Tonnen
Verkehr innerhalb des Bundesgebietes	63715
Verkehr mit der DDR und Ostberlin	
Versand	3268
Empfang	2700
Grenzüberschreitender Verkehr	
Versand	44474
Empfang	96245
Durchgangsverkehr	12007
Zusammen	222408

Quelle: Statistisches Bundesamt: Wirtschaft und Statistik 8/86 S. 611.

Der Transport über die Grenze ist in der Binnenschiffahrt die wichtigste Hauptverkehrsbeziehung. Dies ist durch die starke Außenhandelsbezogenheit der bundesrepublikanischen Wirtschaft und den systembedingten Einsatz des Binnenschiffes über mittlere und lange Strecken verursacht.

Auch innerhalb der Bundesrepublik wird ein gewichtiger Anteil des Binnenschiffahrtsverkehrs abgewickelt.

Tabelle 9:

Güterumschlag nach Wasserstraßengebieten, 1985

Wasserstraßengebiet	in 1000 Tonnen
Elbgebiet	14073
Wesergebiet	11927
Mittellandkanalgebiet	12134
Westdeutsches Kanalgebiet	35321
Rheingebiet	190411
Donaugebiet	3300
West-Berlin	7023
Zusammen	274189

Quelle: Statistisches Bundesamt: Wirtschaft und Statistik 8/86, S. 612

Der Rhein ist die bedeutendste Binnenwasserstraße der Bundesrepublik. Mehr als drei Viertel des gesamten Güterumschlages fallen in den Binnenhäfen des Rheingebietes an.

Darin spiegelt sich die intensive Wirtschaftsverflechtung der Rheinanliegerstaaten, die Industriestandorte entlang des Rheins, die Vorteile dieses Stromes zur kostengünstigen Güterbeförderung und damit zusammenhängend die Bedeutung der Rheinmündungshäfen, welche als Zwischenstation eines großen Teils des bundesdeutschen seewärtigen Ex- und Imports fungieren.

Tabelle 10:

Güterverkehr nach Flaggen, 1985

	in 1000 Tonnen	in Prozent
Bundesrepublik Deutschland	105294	47,3
Niederlande	78295	35,2
Schwelz	14834	6,7
Belgien	10203	4,6
Deutsche Demokratische Republik	5491	2,5
Frankreich	3233	1,5
Österreich	1052	0,5
Tschechoslowakei	1063	0,5
Polen	815	0,4
Übrige Flaggen	2129	1,0
insgesamt	222408	100,0

Quelle: Statistisches Bundesamt, Wirtschaft und Statistik 8/86, S. 614

Knapp die Hälfte des auf westdeutschen Wasserstraßen anfallenden Verkehrsaufkommens wird von bundesrepublikanischen Schiffen übernommen.

Die größte Konkurrenz ist die niederländische Binnenschiffahrt.

Bei einer getrennten Betrachtung des grenzüberschreitenden und des inländischen Verkehrs ergibt sich folgendes Bild:

Im grenzüberschreitenden Verkehr wurden unter bundesdeutscher Flagge 33,6 Prozent, unter niederländischer 48,6 Prozent der Güter befördert. Bei der inländischen Güterbeförderung hatten 1985 die heimischen Schiffe einen Marktanteil von 88,3 Prozent, die Niederlande 7,4 Prozent[1].

1) Statistisches Bundesamt: Wirtschaft und Statistik 8/1986, S. 615.

Tabelle 11:

Unternehmensstruktur der Güterverkehr betreibenden gewerblichen Binnenschiffahrt, 1970 bis 1985

Ladekapazität	1970		1975		1980		1985	
	Unternehmen absolut	in %	Unternehmen absolut	in %	Unternehmen absolut	in %	Unternehmen absolut	in %
bis 1000 t	2323	80,4	1691	74,4	1268	67,7	935	59,1
1001 bis 2000 t	369	12,8	404	17,8	463	24,7	521	32,9
2001 bis 10000 t	157	5,4	141	6,2	112	6,0	94	5,9
10001 bis 50000 t	31	1,1	26	1,1	22	1,2	26	1,6
ab 50001 t	11	0,4	12	0,5	9	0,5	6	0,4

Quellen: Gerd Schuh: Strukturveränderungen der deutschen Binnenschiffahrtsflotte und deren Auswirkungen auf Reedereien und Partikuliere, In: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft 1/1983, S. 42; Statistisches Bundesamt: Binnenschiffahrt 1975, S. 250, Binnenschiffahrt 1980, S. 16, Binnenschiffahrt 1985, S. 16.

Der Anteil der Kleinstunternehmen mit einer Ladekapazität bis 1000 Tonnen hat sich deutlich verringert. Dafür hat sich die Zahl der Binnenschiffahrtsunternehmen mit einer Ladekapazität zwischen 1001 und 2000 Tonnen erhöht, so daß die Unternehmen dieser beiden Gruppen zusammen nahezu unverändert einen Anteil von über 90 Prozent haben. Die Gruppe der Unternehmen mit einer Kapazität von 2001 bis 10000 Tonnen hat ihre Bedeutung beibehalten, während die nächstgrößere Unternehmensklasse etwas an Gewicht gewonnen hat. Der Anteil der Großunternehmen hat sich von 1970 bis 1985 kaum verändert.

Somit bietet die Unternehmensstruktur im Jahr 1985 im wesentlichen das gleiche Bild wie 1970.

3.2 Erläuterungen

Abwrackaktion

Im verkehrspolitischen Programm der damaligen Bundesregierung für die Jahre 1968 bis 1972, welches unter dem Namen „Leber-Plan" bekannt wurde, war eine Abwrackaktion mit dem Ziel einer Strukturverbesserung der Binnenschiffahrt vorgesehen.

1969 war Beginn der Abwrackaktion. Erreicht werden sollte eine Verringerung der Kapazität der Binnenschiffahrt und die Vernichtung von veraltetem Schiffsraum.

Geregelt ist die Abwrackaktion in § 32a und § 32b des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr:

Die gewerbliche Binnenschiffahrt betreibenden Unternehmen müssen einen bestimmten Prozentsatz ihrer Einnahmen in einen Abwrackfond einzahlen. Schiffahrttreibende, die unwirtschaftliche Schiffe abwracken, erhalten aus dem Fond eine Prämie, sofern das Schiff überwiegend in der Bundesrepublik eingesetzt wurde. Wer dennoch innerhalb von 3 Jahren nach Auszahlung der Prämien wieder neueren Schiffsraum erwirbt, muß einen bestimmten Betrag in den Abwrackfond zurückzahlen.

Das Abwracken von Binnenschiffen nahm aufgrund der Abwrackaktion erheblich zu. Ein wesentlicher Grund dafür ist, daß bis heute viele Partikuliere (in Familienbesitz befindliche Unternehmen mit bis zu 3 Schiffen) ihre veralteten Schiffe verkauften und sich zur Ruhe setzten. Während es 1970 noch 2692 Partikuliere mit Schiffsraum bis zu 2000 Tonnen gab, existierten Ende 1985 noch 1456 dieser Unternehmen. Vom 1. Januar 1969 bis 31. Dezember 1985 wurden insgesamt 4987 Schleppkähne, Tankkähne, Motorschiffe und Schuten mit einer Tragfähigkeit von 2448531 Tonnen abgewrackt.

Somit hat die Abwrackaktion die erhebliche Verringerung der Kapazität der Binnenschiffahrt ermöglicht. Da die größeren Unternehmen sich moderne Schiffe mit großer Tragfähigkeit anschafften, verringerte sich die Zahl und Tragfähigkeit der Binnenschiffsflotte nicht im gleichen Ausmaß wie die Abwrackaktion erfolgreich war.

In den meisten anderen Ländern gibt es keine ähnlich wirksame Regelung; in den Niederlanden werden seit 1968 Abwrackaktionen mit verhältnismäßig geringem Erfolg durchgeführt, in Belgien gibt es seit 1976 eine Abwrackregelung für Trockengüterschiffe.

Weder die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt noch die EG hat eine abgestimmte, internationale Abwrackaktion zustandegebracht.

Die Bundesregierung beabsichtigt zwar nicht, die Abwrackaktion formell abzuschaffen, sieht jedoch angesichts des stattgefundenen Abbaues der deutschen strukturellen Überkapazitäten keine Notwendigkeit, weiter westdeutschen Schiffsraum zu verschrotten. Jetzt sollen zuerst die Nachbarländer ihre Überkapazitäten abbauen.

„Belgrader Abkommen"

Zur Regelung der Schiffahrt auf der Donau wurde 1948 die „Konvention über die Regelung der Schiffahrt auf der Donau" abgeschlossen. Ratifiziert haben dieses Abkommen die Sowjetunion, Ungarn, Bulgarien, Rumänien, ČSSR, Jugoslawien und Österreich; die Bundesrepublik und andere westeuropäische Staaten also nicht. Somit ergeben sich für andere Nationen auf dem deutschen Teil der Donau keine Rechte, die Bundesrepublik hat jedoch in der Praxis den anderen Donau-Anliegerstaaten die im „Belgrader Abkommen" vereinbarten Rechte eingeräumt. Inhalt des Abkommens ist die Freiheit der Handelsschiffahrt auf der Donau, mit Ausnahme des Verkehrs zwischen Häfen eines Landes (die sogenannte „kleine" Kabotage). Da die Staatshandelsländer beim Abschluß von Handelsverträgen darauf achten, daß ihre Binnenschifffahrtsflotte eingesetzt wird, besteht meist für deutsche Binnenschiffahrtsunternehmen keine ausreichende Möglichkeit, Aufträge zu übernehmen.

Wenn der Main-Donau-Kanal fertiggestellt ist, verbindet er zwei sehr große, internationalisierte Binnenschiffahrtsgebiete, den Rhein und die Donau. Nach der Rechtsauffassung der Bundesregierung ist der Main-Donau-Kanal eine nationale Binnenwasserstraße und wird weder von der revidierten Rheinschiffahrtsakte noch vom „Belgrader Abkommen" erfaßt.

Frachtenausschüsse

Grundlage sind die Paragraphen 21 ff. des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr:

Die Entgelte für Verkehrsleistungen, die zwischen deutschen Lade- und Löschplätzen erbracht werden, setzen Frachtenausschüsse der Binnenschiffahrt fest. Die Entgelte (Tarife) können Fest- oder Margentarife sein. Da die Tarife den Verhältnissen sowohl der Schiffahrtsunternehmen wie der Verlader Rechnung tragen sollen, sind die Frachtenausschüsse zwischen Schiffahrt und Verladern paritätisch besetzt.

Wenn sich ein Frachtenausschuß nicht auf einen bestimmten Tarif einigen kann, beschließt ein erweiterter Frachtenausschuß. Dieser ist außer mit den

gleich starken Gruppen der Schiffahrt und der Verlader mit drei weiteren, unabhängigen Mitgliedern besetzt.

Die Beschlüsse der Frachtenausschüsse, erweiterten Frachtenausschüsse und ihrer Unterausschüsse bedürfen der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr, der die Tarife auch erläßt.

Der Bundesminister für Verkehr kann aus Gründen des allgemeinen Wohls oder wenn ein Ausschuß nicht über ein Entgelt beschließt, die Verkehrstarife durch Rechtsverordnung ohne Mitwirkung der Frachtenausschüsse festsetzen.

Kabotage

Die (Fluß-) Kabotage ist die Schiffahrt zwischen Binnenhäfen eines Staates. In der Binnenschiffahrt wird der Begriff heute teilweise unterteilt in die „kleine" Kabotage (Schiffahrt innerhalb eines Staates) und in die „große" Kabotage (Schiffahrt innerhalb eines internationalen Wasserstraßengebietes).

Anschlußkabotage liegt vor, wenn z. B. ein Schiff aus der DDR nach dem Löschen von DDR-Ware in den Niederlanden auf dem Rückweg in Rotterdam geladene Güter in der Bundesrepublik löscht.

Der Kabotagevorbehalt ist die Regelung eines Staates, die Beförderung von Personen und/oder Gütern nur durch inländische Binnenschiffahrtsunternehmen zuzulassen.

Die Kabotagefreiheit bedeutet die Abwesenheit eines Kabotagevorbehaltes, also die Möglichkeit für ausländische Unternehmen, Transportleistungen zwischen Hä" n eines fremden Landes zu erbringen.

Die Bundesrepublik hat bisher auf den Kabotagevorbehalt verzichtet, allerdings ist eine Genehmigung des jeweiligen Kabotageverkehrs erforderlich.

Für den Verkehr innerhalb des Rheingebietes ist keine Genehmigung nötig. Es ist juristisch umstritten,ob es für einen Staat rechtlich möglich wäre, für seinen Teil des Rheingebietes einen Kabotagevorbehalt auszusprechen.

„Mannheimer Akte"

In der inzwischen mehrfach revidierten „Rheinschiffahrtsakte" vom 17. Oktober 1868 ist die freie Schiffahrt auf dem Rhein für alle Nationen festgelegt.

Die Schiffahrtsfreiheit umfaßt die Freiheit des Fahrens, der Beförderung von Gütern und Personen, die Abgabenfreiheit und die Ladungswerbung, nicht ungebunden ist die Tarifbildung.

Vertragsstaaten sind Belgien, die Niederlande, Frankreich, Schweiz, Großbritannien und die Bundesrepublik.

Umstritten ist, ob die „Mannheimer Akte" das Recht auf Kabotage für ausländische Unternehmen beinhaltet.

Durch das Zusatzprotokoll Nr. 2 und das Zeichnungsprotokoll zum Zusatzprotokoll, welches von der Bundesrepublik 1980 ratifiziert wurde, entstand eine neue rechtliche Situation:

Schiffahrt auf dem Rhein und seinen Ausflüssen ist frei, wenn keine Hafenberührung vorliegt.

Schiffahrt zwischen Häfen im Rheingebiet ist frei für zur Rheinschiffahrt als gehörend betrachtete Schiffe. Dies sind Schiffe der Zeichnerstaaten der Akte sowie der Staaten der Europäischen Gemeinschaften. Gefordert ist eine „echte Verbindung" des Schiffes mit dem Staat. Anderen Schiffen kann diese Schiffahrt ebenfalls erlaubt werden, allerdings nur unter Bedingungen, die die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt festlegt.

Schiffahrt zwischen einem fremden Hafen und einem Hafen innerhalb des Rheingebietes ist möglich; die betroffenen Staaten müssen diesbezügliche Vereinbarungen treffen, welche vor Abschluß der Zentralkommission zur Konsultation vorgelegt werden müssen.

Partikuliere

Als Partikuliere werden in der Binnenschiffahrt Familienbetriebe mit bis zu 3 Schiffen bezeichnet.

Wechselverkehr

Als Wechselverkehr wird die Beförderung von Gütern und Personen zwischen zwei Staaten in beide Richtungen bezeichnet.

Werkverkehr in der Binnenschiffahrt

Werkverkehr ist die Beförderung von Gütern durch ein Unternehmen für eigene Zwecke; im Gegensatz zum gewerblichen Verkehr, der von Binnenschiffahrtsunternehmen für andere Unternehmen durchgeführt wird.

Der Werkverkehr unterliegt nicht der für die gewerbliche Binnenschiffahrt bestehenden Tarifbindung bei Transporten innerhalb der Bundesrepublik.

Im Gegensatz zum Werkverkehr mit Lastkraftwagen besteht in der Binnenschiffahrt für Werkverkehr betreibende Eigner kein Beförderungsverbot für Dritte. Da nach der Rechtsprechung ein Werkschiffahrtsunternehmen so

lange nicht den Regelungen des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr unterworfen ist, wie die Beförderung von Gütern für Dritte nicht „fortgesetzt" durchgeführt wird, betreiben viele Unternehmen Werkschiffahrt und zusätzlich Beförderung für Dritte. Die Unternehmen besitzen durch Koppelverträge Konkurrenzvorteile: Ein Konzern, der Werkverkehr ausübt, kann beim Verkauf seiner Güter vereinbaren, daß sämtliche Beförderungskosten durch den Verkäufer getragen werden (cif) und durch die Zusammenfassung von Waren- und Frachtpreis auf niedrigerem Niveau als bei normaler Addierung von Fracht- und Warenpreis billiger als gewerbliche Binnenschiffahrtsunternehmen den Transport anbieten. Diese Koppelverträge sind legal, unterhöhlen aber das deutsche Tarifsystem. Nach einer Befragung von Werkschiffahrt betreibenden Unternehmen setzten diese ihre Schiffe 1977 zu 29 Prozent für den gewerblichen Verkehr ein.[1])

Als „Fuhrmannshandel" wird vorgetäuschter Werkverkehr bezeichnet:

Ein Binnenschiffahrtsunternehmen kauft Waren, anstatt einen Frachtauftrag (mit festen Tarifen) zu übernehmen. Da die Güter ihm gehören, transportiert es sie „im Werkverkehr". Am Bestimmungsort wird die Ware dann mit einem Aufschlag verkauft. Dieser Aufschlag ist geringer als der festgesetzte Beförderungstarif. Während dieses Binnenschiffahrtsunternehmen **vorgibt,** Händler zu sein, fehlt in der Praxis eine solche Händlerfunktion des Eigners. Deshalb ist dieser vorgetäuschte Werkverkehr illegal.

Nur formaljuristisch kein Werkverkehr ist der Konzernverkehr, in dem Güter innerhalb eines Konzerns für konzerneigene Zwecke durch eine juristisch selbständige Tochter (Binnenschiffahrtsunternehmen) befördert werden. Wirtschaftlich betrachtet ist dieser Konzernverkehr Werkverkehr.

Nach einer Schätzung machte 1977 der Werkverkehr „im juristischen Sinne" (Transport eigener Güter auf eigenen Schiffen für eigene Zwecke, Transport konzerneigener Güter für konzerneigene Zwecke durch juristisch unselbständige Töchter, Transport eigener Güter auf eigenen Schiffen als Händler mit eindeutiger Händlerfunktion) 9,7 Prozent, derjenige Konzernverkehr, der formal gewerblicher Schiffsverkehr ist, 6,8 Prozent und der „Fuhrmannshandel" 6,3 Prozent des gesamten in der Bundesrepublik anfallenden Transportaufkommens der Binnenschiffahrt aus.[2])

[1]) Der Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): Der Werkverkehr auf Straßen und Binnenwasserstraßen in der Bundesrepublik Deutschland, Schriftenreihe, Heft 55/1979, Seite 99.

[2]) Eigene Berechnung nach: Der Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): Der Werkverkehr auf Straßen und Binnenwasserstraßen in der Bundesrepublik Deutschland, Schriftenreihe, Heft 55/1979, Seite 101.

Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR)

Die ZKR ist das gemeinsame Organ der Vertragsstaaten der „Mannheimer Akte". Jeder Staat verfügt in der ZKR über eine Stimme.

Die ZKR berät über alle Maßnahmen von Teilnehmerstaaten und bestehende Zustände, die die Rheinschiffahrt betreffen. Besonders behandelt sie Vorschläge zur Ergänzung und Änderung der bestehenden Regelungen.

So unterbreitet sie z. B. Vorschläge über Besatzungs- und Arbeitsbedingungen in der Rheinschiffahrt.

Beschlüsse der Zentralkommission, die Außenwirkungen haben und mit Mehrheit gefaßt werden, haben empfehlenden Charakter, während einstimmig gefaßte Beschlüsse mit Außenwirkung bindend [1]) sind. Beschlüsse über interne Fragen der ZKR sind immer bindend.

Nach dem Vorbild der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt wurde auch eine Kommission gebildet, die die für das Rheingebiet gefaßten Beschlüsse in der Regel für die Mosel übernimmt.

3.3 Beschluß des 8. Ordentlichen Gewerkschaftstages der ÖTV, Juni 1976 (Auszug)

Verkehrspolitik

In der Erkenntnis, daß die hohen wirtschaftlichen Wachstumsraten für die Zukunft kaum noch zu erwarten sind, weil die ökonomischen Veränderungen in der Weltwirtschaft und in der Wirtschaft der Bundesrepublik solche Erwartungen nicht mehr zulassen, wird die Neuorientierung der Verkehrspolitik immer dringender.

Die Gefahr, daß die vorhandenen Struktur- und Systemfehler in der Verkehrswirtschaft auf Kosten der Arbeitnehmer der Verkehrswirtschaft gelöst werden, besteht.

Deshalb ist es notwendig, daß die Verkehrspolitik von Bund und Ländern neue Ziele setzt. Diese Verkehrspolitik darf sich nicht an den Rufen nach Privatisierung und Marktwirtschaft um jeden Preis orientieren. Sie muß vielmehr dafür sorgen, daß durch verkehrspolitische Eingriffe die Struktur der Verkehrswirtschaft den heutigen Anforderungen angepaßt wird.

[1]) Bindend bedeutet die Verpflichtung der einzelnen Vertragsstaaten, die Inhalte der Beschlüsse in nationales Recht umzusetzen.

Dazu wird festgestellt:

1. Das Konkurrenzverhältnis der einzelnen Verkehrsträger zueinander muß abgebaut werden. Zwischen den Verkehrsträgern Schiene, Straße, Binnenschiffahrt und Luftfahrt soll das Prinzip der Verkehrsteilung Vorrang vor dem des Wettbewerbs haben.
2. Die Gewerkschaft ÖTV bekennt sich zu der wichtigen verkehrspolitischen Aufgabe der Deutschen Bundesbahn. Eine Einschränkung des Verkehrs der DB kann nur dort hingenommen werden, wo es **gesamtwirt**schaftlich und nicht nur **betriebs**wirtschaftlich vertretbar ist. Die Gewerkschaft ÖTV weist die unqualifizierten Angriffe auf die Beschäftigten der DB zurück und fordert die Bundesregierung auf, die verkehrs- und sozialpolitischen Funktionen der DB entsprechend deutlich klar- und sicherzustellen.
3. Gerade das Bekenntnis zu den gesamtwirtschaftlich notwendigen Aufgaben der Bundesbahn erfordert aber die Abstimmung mit den anderen Verkehrsträgern, um sicherzustellen, daß jeweils der Verkehrsträger die Transporte erhält, die er gesamtwirtschaftlich am günstigsten durchführen kann. Diese Abstimmung ist aber auch gegenüber der verladenden Wirtschaft notwendig, um eine Unterbezahlung der Transportkosten zu vermeiden.
4. Innerhalb der einzelnen Verkehrsträger muß die staatliche Verkehrspolitik Einfluß auf die Marktstrukturen nehmen. Es hat sich gezeigt, und das gilt besonders für den Straßengüterverkehr, aber auch für die Binnenschiffahrt, daß auf eine Selbstregulierung der Unternehmen in diesen Märkten kein Verlaß ist.
5. Die Bundesregierung muß die Grundsätze, Ziele und Maßnahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik in der Europäischen Gemeinschaft gründlich überprüfen. Die ungleiche Praxis bei der angestrebten Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen hat zu neuen Wettbewerbsverzerrungen geführt, die dringend beseitigt werden müssen.

Das kann aber nicht durch eine Zurücknahme der Sozialvorschriften erreicht werden, sondern nur durch eine Angleichung der Praxis an die vereinbarten Normen in allen Ländern.

Gleichzeitig stellt diese geforderte Verbesserung der Verkehrsstrukturen im Innern die beste Voraussetzung für eine erfolgreiche gemeinsame EG-Verkehrspolitik dar.

Unter Beachtung dieser Grundsätze sind in den einzelnen Verkehrssektoren folgende Maßnahmen notwendig:

.....

b) Binnenschiffahrt

In der Binnenschiffahrt ist die Politik zur Verbesserung der Markt- und Unternehmensstrukturen beschleunigt fortzusetzen.

Kapazitätsregelungen dürfen sich nicht allein auf die Bundesrepublik beschränken, sondern müssen auch den EG-Bereich einbeziehen. Mit Blick auf die nach Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals zu erwartende verstärkte internationale Konkurrenz muß die Bundesregierung rechtzeitig mit ihren EG-Partnern Regelungen erarbeiten, die einseitige Wettbewerbsnachteile vermeiden.

In der EG-Verkehrspolitik sollte das Bemühen der Bundesregierung dahin gehen, für eine Verabschiedung der Sozialvorschriften für die Binnenschiffahrt zu sorgen.

.....

3.4 Beschluß des Hauptvorstandes der ÖTV, Juni 1979 (Auszug)

Thesen zur Verkehrspolitik

Die Gewerkschaft ÖTV vertritt als Verkehrsgewerkschaft im DGB in der Verkehrspolitik die Belange der Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft. Positive Ergebnisse wie auch Unterlassungen der Verkehrspolitik berühren aber nicht nur die Interessen der in der Verkehrswirtschaft beschäftigten Arbeitnehmer. Daher sieht es die Gewerkschaft ÖTV auch als ihre Aufgabe an, im Interesse aller Arbeitnehmer auf die Verkehrspolitik Einfluß zu nehmen. Sie legt hier ihre Haltung zu wichtigen Fragen der Verkehrspolitik in einer thesenartigen Zusammenfassung vor.

1. Verkehrspolitik muß aus der Sicht der Arbeitnehmer zum Ziel haben:

- Ein volkswirtschaftlich sinnvolles, an den Verkehrsbedürfnissen der Gesamtwirtschaft und der Bürger und nicht am Gewinn einzelner Branchen orientiertes Gesamtverkehrssystem zu schaffen, in dem sich die Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasserstraße optimal ergänzen.
- Den finanziellen Spielraum für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Aufgaben des öffentlichen Verkehrs zu sichern, Rahmenbedingungen für die Verkehrswirtschaft zu setzen und damit günstigere Voraussetzungen für eine positive Einkommensentwicklung und fortschrittliche Sozialbedingungen der in der Verkehrswirtschaft beschäftigten Arbeitnehmer zu schaffen.
- Ein gesellschaftspolitisch erwünschtes Wirtschaftswachstum durch eine sinnvolle Strukturpolitik im Verkehrssektor zu fördern.
- Die Wiederherstellung und Sicherung der Vollbeschäftigung zu unterstützen.
- Eine volkswirtschaftlich günstigere Verkehrsaufteilung zu schaffen.
- Umweltschutz und Verkehrssicherheit Vorrang vor der betrieblichen Rentabilität zu geben.
- Die Folgekosten dem Verusacher anzulasten, um ungerechtfertigte Kostenvorteile abzubauen.
- Energiesparsame Verkehrsmittel vorrangig zu fördern.

2. Die Lage im Verkehrssystem ist zu charakterisieren...

2.1 ... aus der Sicht aller Arbeitnehmer:

- Die städtischen Verkehrsverhältnisse haben sich durch die ständige Zunahme des privaten Kraftverkehrs weiter verschlechtert.
- In den mehr ländlichen Gebieten mangelt es zumeist an einer ausreichenden Bedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln.
- Diese Entwicklung geht besonders zu Lasten des großen Teils der Bevölkerung, der aus finanziellen oder gesundheitlichen Gründen nicht mit dem Pkw fahren kann.
- Im Berufsverkehr belasten lange Anfahrtswege und hohe Fahrtkosten die Arbeitnehmer erheblich.
- Abgase und Verkehrslärm schädigen immer mehr Menschen.
- Die Verkehrssicherheit auf den Straßen ist ungenügend.

2.2 ... aus der Sicht der Arbeitnehmer im Verkehrssektor:

- Technische Veränderungen und Rationalisierungsmaßnahmen wirken sich auf die Arbeitnehmer in allen Verkehrssektoren aus.
- Im Straßenverkehr sind die Belastungen für das Fahrpersonal, insbesondere aufgrund der ständig zunehmenden Verkehrsdichte, stark gestiegen.

- Die Konkurrenz zwischen privaten und öffentlichen Verkehrsunternehmen der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße wird häufig auf dem Rücken der Arbeitnehmer ausgetragen.
- Für die in den Seehäfen beschäftigten Arbeitnehmer ergeben sich aufgrund der Unternehmens- und Betriebsstruktur besondere Probleme beim Arbeitseinsatz, im Sozialbereich und aufgrund der unterschiedlichen Qualifikations- und Aufstiegsmöglichkeiten.
- In der Seeschiffahrt versuchen die Reeder, durch Einsatz von Billigst-Besatzungen und Änderungen der Besatzungsvorschriften die Lohn- und Arbeitsbedingungen zu drücken.
- Im Luftverkehr ergeben sich durch geringeres Verkehrswachstum und verstärkte internationale Konkurrenz erhebliche Probleme für die Sicherung der Arbeitsplätze und der sozialen Lage der Beschäftigten.

3. Die Gewerkschaft ÖTV fordert deshalb...

3.1 ... für die Verkehrspolitik generell:

- Die Verkehrspolitik muß öffentliche Verkehrsträger vorrangig fördern und insbesondere die Verkehrsstrukturpolitik hierauf ausrichten.
- Auch die Bundesverkehrswegeplanung hat sich an diesem Ziel zu orientieren, um
  - gesamtwirtschaftlich unvertretbare Parallelkapazitäten zu verhindern,
  - vorhandene Kapazitäten besser zu nutzen,
  - den gesamtwirtschaftlich günstigsten Verkehrsweg vorrangig zu berücksichtigen und
  - den Schutz der natürlichen Umwelt zu gewährleisten.

  Sie ist unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung in der Europäischen Gemeinschaft ständig fortzuentwickeln.
- Im Bundesfernstraßenbau sind die Mittel auf die Beseitigung von Verkehrsengpässen, zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes sowie auf Erhaltungsinvestitionen zu konzentrieren.
- Das Wasserstraßennetz muß modernisiert und qualitativ verbessert werden.
- Die Seeschiffahrtspolitik muß verstärkt die internationale Entwicklung des Handels, der Schiffsflotte und der Werftkapazitäten berücksichtigen. Ausflaggen ist zu verhindern.
- Die seewärtigen Zufahrtswege zu den deutschen Seehäfen sind weiter zu verbessern.

- Der öffentliche Personenverkehr, der nicht über den Markt geordnet werden kann, muß gezielt staatlich gefördert werden. Das gilt besonders für den öffentlichen Personennahverkehr.
- Im privaten Straßenpersonenverkehr ist die Bildung leistungsfähiger Unternehmensgrößen zu fördern.
- Im Güterverkehr sind durch Maßnahmen der Marktordnungspolitik die Position des gewerblichen Güterverkehrs gegenüber der Verladerschaft zu stärken und Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Trägern des Güterverkehrs abzubauen.
- Luftverkehrs- und Flughafenpolitik sind besser zu koordinieren.
- Die Verkehrssicherheit muß durch vorbeugende Maßnahmen (etwa Verkehrserziehung) und durch Veränderungen im Verkehrssystem, an den Verkehrsmitteln und den Verkehrswegen erheblich gesteigert werden.
- Vorrang bei der Verbesserung des Umweltschutzes sollten Maßnahmen an den Verkehrsmitteln (Fahrzeuge, Flugzeuge, Schiffe) haben. Sie sind durch Schutzmaßnahmen (zum Beispiel an Wohnhäusern) sowie durch stadtplanerische Maßnahmen zu ergänzen.
- In der Verkehrspolitik der Europäischen Gemeinschaft sind neue Initiativen für eine am öffentlichen Interesse orientierte Verkehrspolitik erforderlich. Eine EG-Politik, die sich nur an Unternehmensinteressen orientiert, muß verhindert werden.

3.5 ... für den Binnenschiffsverkehr:

- Die Gewerbestruktur ist in Richtung auf die Bildung größerer, leistungsfähigerer Unternehmenseinheiten zu verändern. Ziel ist eine Gewerbestruktur, in der wirtschaftlich und sozial leistungsfähige Unternehmen in Wettbewerb treten. Bisher freien Partikulieren muß ein reibungsloser Übergang in Reedereiunternehmen oder andere Berufe ermöglicht werden.
- Strukturell bedingte Überkapazitäten sind längerfristig auf ein Minimum zu reduzieren. Hierzu dienen Abwrackaktionen und die Einführung eines Kontingentierungssystems.
- Solange die Kapazitätsprobleme nicht gelöst sind, ist eine staatliche Festlegung von Verkehrstarifen zu gewährleisten, die die Einführung kostendekkender Mindestfrachtsätze im innerdeutschen Verkehr sowie im grenzüberschreitenden Verkehr sichert. Dies ist auch für den EG-Bereich anzustreben.
- Kurzfristig ist das geplante EG-Stillegungsabkommen zu verwirklichen. Besatzungsmitglieder eines stillgelegten Schiffes dürfen nicht entlassen, ihr Einkommen darf nicht gemindert werden.

3.5 Beschluß des 13. Ordentlichen DGB-Bundeskongresses, Mai 1986

Verkehrspolitik

1. Grundsätzliche Anforderungen an die Verkehrspolitik

Die Verkehrsverhältnisse beeinflussen nicht nur die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten in den Verkehrsbetrieben sowie in [illegible]zeug- und Bauindustrie und der verladenden Wirtschaft, sondern auch die Lebensqualität aller.

Daher müssen die Bedürfnisse der Bevölkerung und nicht die Gewinne einzelner Branchen und Unternehmen Maßstab der Verkehrspolitik sein. Die Verkehrspolitik der Gebietskörperschaften muß für die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verringerung der Luftverschmutzung, des Flächenverbrauchs, der Lärmbelästigung und des Energieverbrauchs sowie eine humane Raumordnungs- und Stadtentwicklungspolitik Sorge tragen und einer Verschlechterung der Arbeits- und Sozialbedingungen und Arbeitsplatzverlusten vorbeugen. Die Zuverlässigkeit, Leistungsfähigkeit und Eignung der Unternehmen sind dafür ebenso wichtige Voraussetzungen wie geeignete Tarifsysteme und Kapazitätsbegrenzungen.

Jeder der Verkehrsträger Luft, Straße, Schiene und Wasserstraße muß diejenigen Transporte erhalten, die er gesamtwirtschaftlich unter Berücksichtigung ökologischer Notwendigkeiten am günstigsten durchführen kann. Eine entsprechende Änderung der bisherigen Verkehrsaufteilung muß geschehen mit Hilfe einer sinnvoll koordinierten Investitionspolitik, einer Verbesserung der kontrollierten Wettbewerbsordnung und einer abgestimmten Steuerung der Infrastruktur- und Marktordnungspolitik. Eine am gesellschaftlichen Nutzen orientierte Verkehrspolitik ist ohne Steuerung der Beziehungen der Marktteilnehmer nicht möglich. Dabei können Mechanismen zur Beseitigung bereits eingetretener Fehlentscheidungen eine vorausschauende Steuerung nicht ersetzen.

Wettbewerbsverzerrungen sowohl zwischen den Verkehrsträgern wie auch zwischen den einzelnen Verkehrsunternehmen sind zu beseitigen. Die gemeinwirtschaftliche Aufgabenerfüllung öffentlicher Unternehmen muß gesichert und angemessen abgegolten werden.

Die Privatisierung öffentlicher Unternehmen dient nur dem Profit einiger Unternehmen und schadet der Allgemeinheit; sie ist deshalb abzulehnen.

Dem Werkverkehr muß die Möglichkeit genommen werden, durch Unterlaufen staatlicher Tarif- und Kapazitätspolitik der Verschlechterung der Arbeitsbedingungen in anderen Verkehrsbereichen Vorschub zu leisten.

Die Bundesverkehrswegeplanung ist nicht nur von einer wirksamen Abstimmung der Planung von Baumaßnahmen der verschiedenen Verkehrsträger, sondern auch von einer echten volkswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Betrachtung noch weit entfernt. Der Schwerpunkt der Investitionspolitik muß zukünftig im vorrangigen Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel, in der Substanzwertsicherung weiterhin benötigter Bauwerke und in der möglichst natur- und menschengerechten Ausgestaltung der Verkehrswege liegen. Grundsätzlich müssen alle technischen Möglichkeiten zur Verringerung der bestehenden Umweltbelastung wahrgenommen werden.

Auch international bedarf die Verkehrswegeplanung einer wesentlich größeren Abstimmung und Überprüfung des Nutzens von Baumaßnahmen für die Allgemeinheit. Hier sind besonders die Gremien der Europäischen Gemeinschaft gefordert.

Die Untätigkeitsklage des Europäischen Parlamentes gegen den Ministerrat der EG hat verstärkte Aktivitäten der EG-Kommission in der Verkehrspolitik ausgelöst, deren Ziel die weitgehende Beseitigung der bestehenden Verkehrsmarktordnungen ist.

Die beabsichtigte Schaffung eines einheitlichen Verkehrsmarktes im Rahmen eines EG-Binnenmarktes muß das Verschmelzen der verschiedenen nationalen Ordnungssysteme der Mitgliedsstaaten zu einer europäischen Verkehrsmarktordnung bedeuten. Die wesentlichen Bestandteile einer bewährten nationalen Ordnungspolitik wie Kontingentierung und Tarifsysteme dürfen dabei nicht ersatzlos aufgehoben werden. Dies wäre einem funktionierenden Binnenmarkt im Interesse der Arbeitnehmer nicht zweckdienlich, sondern würde neue Verzerrungen schaffen.

Für den DGB haben neben der notwendigen Harmonisierung technischer Normen und fiskalischer Bedingungen die Schutzrechte für die Beschäftigten im Verkehrsbereich besondere Bedeutung: Gemeinsame Vorschriften und Regelungen über Arbeitszeit, Urlaub, Unfallverhütung, Kündigungsschutz, Mitbestimmung etc. sind für den DGB unveräußerliche Bestandteile einer neuen Ordnung. Schließlich haben die Mitgliedsstaaten der EG im EWG-Vertrag erklärt, daß sie sich über die Notwendigkeit einig sind, auf eine Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen der Arbeitskräfte hinzuwirken und dadurch auf dem Wege des Fortschritts ihre Angleichung zu ermöglichen. Dabei muß ausgeschlossen werden, daß bis zum Vollzug dieses sozialen Ausgleichs zwischen den Mitgliedsstaaten ungerechtfertigte Kosten- und Wettbewerbsvorteile ausgenutzt werden, die sich aus unterschiedlichen Einkommens- und Arbeitsbedingungen ergeben können.

Dem Mißbrauch der Niederlassungsfreiheit innerhalb der EG durch Firmengründung in Nachbarstaaten zur Ausnutzung eines niedrigeren Lohnkosten- und Sozialniveaus muß ein Riegel vorgeschoben werden.

Zu einer sozial ausgewogenen europäischen Verkehrsmarktordnung gehören auch ausreichende Kontrollen und Sanktionen. Der Wegfall von Grenzkontrollen muß mit einer ausgleichenden Verstärkung der Überwachung insbesondere der Lenkzeit-Vorschriften in den Betrieben einhergehen.

Auch in einem gemeinsamen europäischen Verkehrsmarkt werden die Transportleistungen durch die Beschäftigten im Verkehrssektor erbracht. Dem Europa der Kapitalinteressen muß verstärkt eine Europa der Arbeitnehmer entgegengesetzt werden. Daher sind alle ordnungspolitischen Veränderungen auf ihre Sozialverträglichkeit hin zu prüfen. Da sich die Entscheidungen jedoch zunehmend auf die europäische Ebene verlagern und damit den Entscheidungsorganen der EG wachsende Bedeutung zukommt, müssen die Beschäftigteninteressen auch auf dieser Ebene angemessene Berücksichtigung finden. Die Mitsprache- und Mitgestaltungsmöglichkeiten der Gewerkschaften muß zu diesem Zwecke ausgebaut werden. Hierzu müssen analog zur Ausweitung der Befugnisse der Europäischen Kommission, des Ministerrates und des Europäischen Parlamentes auch diejenigen Institutionen eine entsprechende Aufwertung erfahren, die der Wahrnehmung der sozialen Belange dienen. Zu ihnen gehören der Wirtschafts- und Sozialausschuß und die Paritätischen Ausschüsse für die einzelnen Verkehrsbereiche. Auch der gewerkschaftliche Verkehrsausschuß bei der EG ist verstärkt in die Entscheidungsfindung einzubeziehen.

2. Notwendigkeiten für die einzelnen Verkehrsbereiche

Öffentlicher Personennahverkehr:

Der DGB bekräftigt die Forderung des 12. Ordentlichen Bundeskongresses, den Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) am Verkehrsaufkommen deutlich zu erhöhen. Das öffentliche Nahverkehrsangebot ist auszubauen statt einzuschränken: in den Innenstädten müssen Bahn und Bus Vorrang erhalten, im gesamten Stadtgebiet ist das Angebot zu verdichten. Auch in den ländlichen Regionen ist der Bevölkerung eine ausreichende Grundausstattung an öffentlichen Verkehrsmitteln zu sichern. Dies ist sowohl zum Schutz der Umwelt als auch zur Verbesserung der Lebensverhältnisse der Arbeitnehmer erforderlich.

Der DGB fordert, die Investitionsmittel für den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs in den nächsten Jahren so stark zu erhöhen, daß ein attraktiveres, breiteres Angebot geschaffen werden kann. Zu diesem Zweck ist nicht nur, wie bereits vom DGB vorgeschlagen, der Anteil des ÖPNV an den Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden auf 75 Prozent zu erhöhen, sondern sind zusätzliche Mittel aus der Mineralölsteuer bereitzustellen. Sie sollen in einem

10-Jahres-Programm für den Ausbau von Strecken und Anlagen sowie für Beschaffung von Fahrzeugen verwandt werden. Die Gasölbetriebsbeihilfe ist wieder einzuführen.

Eine attraktivere Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs wird aber erst dann zu dem gewünschten Umsteigen auf Bus und Bahn führen, wenn auch die Stadt- und Verkehrsplanung sowie die Regionalplanung und die Raumordnungspolitik entsprechend geändert werden: Wohngebiete besser anzuschließen, Bahn und Bus die Vorfahrt in der Verkehrsregelung zu geben, Bus- und Bahnlinien an Fußgängerzonen und verkehrsberuhigte Wohnbereiche heranzuführen sowie das Umsteigen vom Auto (park-and-ride) und vom Fahrrad (park-and-bike) zu erleichtern, sind einige der erforderlichen Maßnahmen. Ebenso gehören dazu attraktive Fahrpreise auch im Nahverkehr. Der DGB wird in seinen Kreisen und Ortskartellen sowie auf Landesbezirksebene gemeinsam mit der GdED und der Gewerkschaft ÖTV Nahverkehrsprogramme mit konkreten Lösungsmöglichkeiten entwickeln.

Den Forderungen privater Verkehrsunternehmen sowie des Wirtschaftsflügels der CDU/CSU und FDP nach einer Privatisierung sowie nach einer weiteren Liberalisierung des ohnehin schon unzureichenden Ordnungsrahmens im Personenbeförderungsgesetz tritt der DGB entschieden entgegen. Der öffentliche Personennahverkehr ist eine für alle Menschen wichtige, unverzichtbare Gemeinschaftsaufgabe, die nicht nach privatwirtschaftlichen Rentabilitäts- bzw. Eigenwirtschaftlichkeitszielen betrieben werden kann. Das Personenbeförderungsgesetz ist umgekehrt dahingehend zu ändern, daß die Ziele „öffentliches Verkehrsinteresse und Gemeinwohl" im Sinne der Daseinsvorsorge erfüllt werden können und ihre Finanzierung gesichert ist.

Privater Personenverkehr:

Beim privaten Personenverkehr muß der Praxis der Verstöße gegen gesetzliche und tarifliche Bestimmungen für das Fahrpersonal Einhalt geboten werden. Unternehmen, die diese Normen nicht erfüllen, sind weder im Linien- noch im Gelegenheitsverkehr zu beschäftigen. Strengere Kontrollen im Betrieb und eine wirksamere Bestrafung der verantwortlichen Unternehmen sind notwendig. Die Bedingungen für den Marktzugang müssen verschärft werden: Die Genehmigungserteilung zur Durchführung des Busverkehrs ist von der Festanstellung einer ausreichenden Zahl von Fahrern im Verhältnis zu den eingesetzten Fahrzeugen abhängig zu machen.

Güterverkehr:

Im Straßengüterverkehr muß der Schaffung von Überkapazitäten eine Ende gemacht werden. Durch immer größere Ausweitung der Zahl der Transport-

genehmigungen und durch die Freistellung bestimmter Verkehre von der Kontingentierung wird ruinöser Wettbewerb geschürt.

Das Tarifsystem darf nicht schrittweise abgebaut werden, sondern ist zu verbessern. Die Zuverlässigkeit, fachliche Eignung und finanzielle Leistungsfähigkeit der Unternehmen muß konsequenter als bisher Bedingung für den Erhalt der Konzessionen sein. Bei wiederholten oder vorsätzlichen Verstößen gegen geltende Vorschriften ist die Konzession zu entziehen.

Einer weiteren „Flexibilisierung" der Sozialvorschriften, die eine Verschärfung der ohnehin schlechten Arbeitsbedingungen im gewerblichen Straßengüterverkehr zur Folge hat, muß Einhalt geboten werden.

Eisenbahnen:

Die staatliche Verkehrspolitik hat Wettbewerbsverzerrungen zuungunsten der Eisenbahnen nicht verhindert und sie sogar erzeugt. Die Wettbewerbsnachteile der Schiene müssen abgebaut werden. Besonders wichtig ist es, das Schienennetz auszubauen und zu modernisieren und die Güterbeförderung auf der Schiene sowie den Personenverkehr von der Mineralölsteuer zu befreien. Schwere Lasten auf langen Strecken sind möglichst auf der Schiene zu transportieren. Der Ausbau des Schienennetzes der Bundesbahn ist auch als Rückgrat der regionalen Verkehrsbedienung zu fördern. Eine etwaige, dennoch gebotene Einstellung des Schienenbetriebes auf einzelnen Strecken darf nur erfolgen, wenn durch kompensierende Maßnahmen ein Verkehrsaufkommensverlust für den Personenverkehr und den Güterverkehr der Bundesbahn und der nichtbundeseigenen Eisenbahnen vermieden wird.

Im Interesse einer besseren regionalen Verkehrsbedienung bei Berücksichtigung sozialer Belange ist es notwendig, daß der Busdienst der DB voll in der verkehrs- und finanzpolitischen Verantwortung der Bundesbahn verbleibt, der Geschäftsbereich Bahnbus mit den Regionalverkehrsgesellschaften und anderen Verkehrsgesellschaften der jeweiligen Region in Kooperation zusammenarbeitet. Die paritätische Mitbestimmung ist bei den einzelnen Gesellschaften sowie in den Kooperationen zu verankern.

Die Eisenbahnunternehmen müssen von den Gebietskörperschaften eine angemessene Abgeltung für die gemeinwirtschaftlichen Aufgaben erhalten. Der Bund muß sein finanzielles Engagement beibehalten, damit endlich eine volle Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Kosten erreicht wird.

Kombinierter Verkehr:

Der kombinierte Verkehr ermöglicht die Verbindung unterschiedlicher Vorteile verschiedener Verkehrsträger zur Erzielung eines höchstmöglichen gesamt-

wirtschaftlichen Nutzens. Deshalb ist es notwendig, zukünftig auch Vorhaben aus dem Bereich des kombinierten Verkehrs in den Bundesverkehrswegeplan aufzunehmen. Neben Spezialgüterwagen für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen und die Deutsche Bundesbahn ist eine verstärkte Förderung des Ausbaus von Umschlagsanlagen (Straße/Schiene, Straße/Wasserstraße, Schiene/Wasserstraße) notwendig. In keinem Fall darf die Förderung des kombinierten Verkehrs Alibi für den Abbau sozialer Besitzstände sein. Eine Verschlechterung der sozialen Lage der Arbeitnehmer, insbesondere im Güterkraftverkehr, muß vielmehr schon bei der Planung des Kombiverkehrs verhindert werden.

Individualverkehr:

Das derzeitige Straßennetz ist im großen und ganzen ausreichend, sofern die vom DGB geforderten Bauinvestitionen für den öffentlichen Verkehr durchgeführt werden. In wesentlich größerem Maße als bisher sind zukünftig Finanzmittel auf die Erhaltung der bestehenden Straßen zu konzentrieren. Außerdem sind Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Verringerung der Lärmemissionen notwendig. Vorrangig sollte die Umgestaltung von Straßen zur Verbesserung des Wohnumfeldes finanziell gefördert werden.

Der Fahrrad- und Fußgängerverkehr sollte durch den Ausbau von zusammenhängenden Wegenetzen gefördert werden. Verstärkt sind verkehrsberuhigte Zonen in Wohngebieten zu errichten, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln angedient werden können und eine wesentliche Verbesserung der Qualität des Wohnumfeldes ermöglichen.

Luftverkehr:

Die Planungen für die Verkehrsflughäfen sind in den Bundesverkehrswegeplan voll einzubeziehen. Militärische Flugplätze in der Nähe von Verkehrsflughäfen behindern und gefährden den zivilen Luftverkehr und sind deshalb nicht zu genehmigen, die Behinderung durch bestehende Militärflugplätze ist abzubauen.

Der gesamte Luftverkehr mit Ausnahme der Platzkontrolle der militärischen Flugplätze der NATO-Staaten sowie des militärischen Luftverteidigungsverkehrs sind durch eine zivile Flugkontrolle zu sichern.

Durch Umlenkung der Verkehrsströme muß eine bessere Auslastung der vorhandenen Flughafenkapazität angestrebt werden.

Der Luftverkehr ist staatlich zu organisieren und zu regeln. Das System der bilateralen Luftverkehrsabkommen hat sich bewährt. Aus diesem Grunde ist eine Deregulation nach US-amerikanischem Muster oder eine Liberalisierung des Verkehrsmarktes nach dem Willen der EG-Kommission abzulehnen.

Zudem wäre sie der Weg in ruinösen Wettbewerb, sinkende Verkehrssicherheit, schlechtere Arbeitsbedingungen und den Verlust von Arbeitsplätzen. Nach einer Phase des Verdrängungswettbewerbes würde durch eine geringere Zahl von Unternehmen weniger Wettbewerb als vorher existieren. Eine Privatisierung der Deutschen Lufthansa hätte langfristig unabsehbare Folgen für die Verkehrssicherheit und die Zahl und Qualität der Arbeitsplätze und wird deshalb abgelehnt.

Binnenschiffahrt:

Die Wasserstraßenbaupolitik des Staates muß der Erhaltung der Substanz und der Modernisierung der bestehenden Wasserstraßen, auch zur Verbesserung der Wettbewerbssituation der deutschen Nordseehäfen sowie den Aspekten der Verkehrssicherheit und der Anpassung an veränderte Verkehrsbedürfnisse Priorität einräumen.

In der Binnenschiffahrt ist die bestehende Marktordnung für den Güterverkehr verbesserungswürdig. Überkapazitäten, ruinöser Wettbewerb und Arbeitsplatzvernichtung konnten nicht immer verhindert werden. Für die Bundesrepublik Deutschland und die Europäischen Gemeinschaften sind deshalb Marktbeobachtungssysteme einzurichten, bestehende Überkapazitäten abzubauen und drohende neue durch Marktzugangsregelungen zu verhindern. Der Werkschiffahrt ist Transport für Dritte zu untersagen. Die Besatzungsvorschriften sind an die veränderten Anforderungen anzupassen; die Einhaltung der Arbeits- und Besatzungsvorschriften muß durch strengere Kontrolle der Unternehmen und härtere Bestrafung der Verstöße durchgesetzt werden.

Der grenzüberschreitende Binnenschiffahrtstransport nimmt unter anderem auf Grund des steigenden Außenhandels zu. Deshalb ist der unverzügliche Abschluß eines Abkommens über die soziale Sicherheit in der europäischen Binnenschiffahrt notwendig; Vorbild sollte das bestehende Abkommen für die Rheinschiffahrt sein.

Seeschiffahrt und Seehäfen:

Die verfehlte Seeschiffahrtspolitik der Bundesrepublik Deutschland ist die Ursache für die Schrumpfung der deutschen Flotte. Der Niedergang der Seeschiffahrt wirkt sich verheerend auf die gesamte maritime Verbundwirtschaft (Werften, Häfen, Zulieferindustrie usw.) aus.

Die Seeschiffahrtspolitik muß eine funktionsfähige und angemessen große Handelsflotte unter deutscher Flagge sicherstellen. Angemessen groß ist eine Flotte, die 40 % der seewärtigen Importe und Exporte transportiert.

Dies gilt entsprechend auch für die Schiffahrtspolitik der Europäischen Gemeinschaft.

Die Bestrebungen der EG-Kommission, die Verkehre von und zu den Seehäfen aus dem bestehenden Ordnungsrahmen herauszubrechen, sind abzulehnen. Den Wettbewerbsnachteilen für die deutschen Seehäfen ist durch geeignete Maßnahmen zum Ausgleich der unterschiedlichen Belastungen für die Binnenverkehrsträger entgegenzuwirken. Längerfristig muß europaweit eine Wettbewerbsgleichstellung für die Häfen durch eine wirksame Politik der Harmonisierung bei den Arbeits-, Sozial- und Wirtschaftsbedingungen sowie der Besteuerung der Binnenverkehrsträger aller Mitgliedsländer erfolgen.

3.6 Verkehrskonzept der Bundesregierung, Dezember 1982 (Auszug)

Verkehrsbericht

Kapazitätsüberhang in der Binnenschiffahrt

38. In der Binnenschiffahrt besteht trotz Verringerung der Kapazität der deutschen Flotte ein Kapazitätsüberhang auf dem internationalen Rheinschiffahrtsmarkt mit spürbarem Druck auf das Frachtenniveau. Die Ursache hierfür liegt insbesondere in der Kapazitätsausweitung ausländischer Flotten. Die Bundesregierung hat internationale Verhandlungen insbesondere mit den Rhein-Anliegerstaaten zur Verringerung der Kapazität ausländischer Flotten aufgenommen. Die deutsche Flotte ist kapazitätsmäßig inzwischen einer konjunkturell normalen Marktsituation angepaßt worden, ein weiterer Abbau wäre hier nicht gerechtfertigt.

Verstärkte Anwendung von Margentarifen

39. Die Bundesregierung ermuntert das Binnenschiffahrtsgewerbe, im nationalen Verkehr verstärkt Margentarife anzuwenden. Sie erwartet, daß diese Praxis zu mehr Flexibilität führt und damit ein fühlbarer Ausgleich der Unterschiede in den nationalen und internationalen Marktbedingungen möglich wird.

Benutzung des Main-Donau-Kanals

40. Der Main-Donau-Kanal ist eine nationale Wasserstraße. Die Bundesregierung wird bei der Verkehrseröffnung des Main-Donau-Kanals die

Belange der deutschen Binnenschiffahrt sichern. Sie ist bereit, allen Staaten im Rahmen von Binnenschiffahrtsabkommen, die auch eine befriedigende Regelung über die Einbeziehung von Berlin (West) enthalten, die Benutzung des Kanals zu gestatten.

Schiffahrtsabgaben

41. Die Schiffahrtsabgaben reichen zur Deckung der laufenden Ausgaben für Betrieb, Unterhaltung und Verwaltung der Wasserstraßen nicht aus. Abgabenerhöhungen, die unter Berücksichtigung des Wettbewerbes anderer Verkehrsträger und im Konsens mit Verladern, Binnenschiffahrtsgewerbe und Bundesländern zustande kamen, sind daher weiterhin notwendig. Dabei ist eine allmähliche Angleichung der Tarifsätze anzustreben.

Anpassung des Ordnungsrahmens im Seehafenhinterlandverkehr

42. Der Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen unterliegt ordnungspolitisch den Regelungen für den Binnenmarkt, auch wenn es sich um die Beförderung von Außenhandelsgütern handelt. Demgegenüber gilt für Transporte von und nach ausländischen Seehäfen über EG-Binnengrenzen eine sehr viel liberalere Marktordnung. Den deutschen Seehäfen entstehen daraus Wettbewerbsnachteile. Die Bundesregierung ist entschlossen, den Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen ordnungspolitisch so zu gestalten, daß bestehende Wettbewerbsverzerrungen beseitigt werden. Sie gibt freiwilligen Maßnahmen des Verkehrsgewerbes, die einer Gesetzesänderung nicht bedürfen, den Vorrang. Falls befriedigende Ergebnisse nicht zu erzielen sind, wird die Bundesregierung gesetzliche Maßnahmen einleiten.

Bedeutung der Binnenschiffahrt

140. Die Binnenschiffahrt ist insbesondere für die Beförderung von Massengütern ein volkswirtschaftlich bedeutender Verkehrsträger. Ihr Anteil lag 1983 bei rund 23 Prozent aller im Fernverkehr beförderten Güter. Die Transporte gefährlicher Güter, die auf dem Landwege nicht transportiert werden können, und der Containertransport gewinnen ständig an Bedeutung. Die Binnenschiffahrt konnte sich durch Modernisierung der Flotte und neue Techniken im strukturellen Wandel behaupten. Das Binnenschiff ist ein sicheres, umweltfreundliches und energiesparendes Verkehrsmittel.

Entwicklung des Frachtraumes

141. Der gesamte Frachtraum der deutschen Binnenflotte hat sich von 5 Millionen Tonnen 1963 stetig verringert und im Jahre 1982 die 3,5-Millionen-Tonnen-Grenze unterschritten. Die spezifische Leistung (je Tonne Tragfähigkeit) ist dabei jedoch um rund 25 Prozent gestiegen. Die Tonnage ist weiterhin rückläufig.

Wasserstraßennetz

142. Das regelmäßig von der gewerblichen Binnenschiffahrt befahrene Wasserstraßennetz der Bundesrepublik Deutschland umfaßt rund 600 km Seeschiffahrts- und rund 3700 km Binnenschiffahrtsstraßen.

Die Kapazität der Binnenschiffahrtsstraßen, die fast ausschließlich durch die Leistungsfähigkeit der Schleusen bestimmt wird, ist für den gegenwärtigen und künftigen Verkehr – unter der Prämisse rechtzeitiger Ersatzinvestitionen – ausreichend.

Substanzerhaltung im Wasserstraßenbereich

143. Die Substanz der vorhandenen Wasserwege ist zu erhalten. Die Ausgaben waren seit Jahren hinter dem Bedarf zurückgeblieben. Diesem Substanzverzehr kann auf Grund der Haushaltsentscheidungen der Jahre 1983 und 1984 wirksam Einhalt geboten werden. Die Bundesregierung hat im Haushalt 1984 und in der Finanzplanung bis 1988 eine fühlbare Erhöhung der Ansätze für Ersatzinvestitionen im Bereich der Bundeswasserstraßen vorgenommen.

Entscheidungen für Wasserstraßeninvestitionen

144. Im Rahmen der Investitionspolitik für die Bundeswasserstraßen wurden folgende wichtige Entscheidungen seit Herbst 1982 getroffen:

- Vereinbarung mit Frankreich über den weiteren Oberrheinausbau: Geschiebezugabe statt Bau der Staustufe Neuburgweier, Fahrrinnenvertiefung oberhalb Karlsruhe, Hochwasserschutzmaßnahmen (1982),
- Kabinettsbeschluß über den Weiterbau des Main-Donau-Kanals (1983),
- Verwaltungsabkommen zwischen Bund und Land Niedersachsen über die Verlegung des Jadefahrwassers zur Verbesserung der Verkehrssicherheit insbesondere für große Tankschiffe (1983),
- Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund und Land Nordrhein-Westfalen über den weiteren Ausbau des westdeutschen Kanalnetzes (1984).

Investitionsschwerpunkte

145. Die Ausgaben des Bundes für Investitionen in die Bundeswasserstraßen betrugen im Jahre 1983 rund 630 Millionen DM. Hiervon entfielen auf

- die Neubauvorhaben Saar und Main-Donau-Kanal (einschließlich Donauausbau) 206 Mio. DM
- Ersatz- und Ausbaumaßnahmen
  im Küstenbereich 150 Mio. DM
  im Binnenbereich 274 Mio. DM.

Bei allen Wasserstraßeninvestitionen werden die Gesichtspunkte des Umweltschutzes vor allem durch landschaftspflegerische Begleitplanungen berücksichtigt.

Betrieb und Unterhaltung der Wasserstraßen

146. Für die laufenden Ausgaben zur Unterhaltung der Wasserstraßen sowie für den Betrieb der Schiffahrtsanlagen sind 1983 darüber hinaus rund 670 Millionen DM aufgewendet worden. Die laufenden Rationalisierungsprogramme tragen dazu bei, die Wirtschaftlichkeit der Wasserstraßenunterhaltung zu verbessern.

3.7 Gesetzesvorschlag des DGB zur Änderung des Betriebsverfassungsrechts, Oktober 1985 (Auszug)

§ 1 Errichtung von Betriebsräten

In Betrieben mit regelmäßig drei oder mehr Arbeitnehmern, von denen mindestens einer wählbar sein muß, werden zur Vertretung der Interessen der Arbeitnehmer insbesondere gegenüber dem Arbeitgeber Betriebsräte gewählt.

§ 4 Weiterentwicklung durch Tarifvertrag

Durch Tarifvertrag kann von den Vorschriften dieses Gesetzes zugunsten der Arbeitnehmer oder ihrer nach diesem Gesetz zu bildenden Vertretungen abgewichen werden.

§ 5 Gemeinschaftsbetriebe, Nebenbetriebe und Betriebsteile

(1) Ein Betrieb im Sinne des § 1 liegt auch vor, wenn dieser mehreren Unternehmen gehört, er jedoch unter einheitlicher arbeitsorganisatorischer und/oder arbeitstechnischer Leitung steht (Gemeinschaftsbetrieb). Wird ein Unternehmen geteilt, wird vermutet, daß die Betriebe des Unternehmens fortbestehen.

3.8 Vorschlag der Gewerkschaft ÖTV und des Arbeitgeberverbandes der deutschen Binnenschiffahrt e. V. für ein geändertes Kapitel 14 der Rheinschiffs-Untersuchungsordnung

Zusammenfassung November 1985 „Besatzungen" Güterschiffahrt und Fahrgastschiffahrt

Kapitel 14 – Besatzungen –

§ 14.01 Allgemeines

1. Die Besatzung, die sich nach § 1.08 der Rheinschiffahrts-Polizeiverordnung an Bord der auf dem Rhein fahrenden Fahrzeuge zu befinden hat, muß in allen Betriebsformen den Vorschrifen dieses Kapitels entsprechen.

   Der Antritt einer Fahrt ohne die vorgeschriebene Besatzung ist unzulässig.

   Die für die jeweilige Betriebsform und Einsatzzeit des Fahrzeuges vorgeschriebene Besatzung muß während der Fahrt ständig an Bord sein.

   Fahrzeuge, auf denen durch unvorhergesehene Umstände (z. B. Krankheit, Unfall, behördliche Anordnung) höchstens 1 Mitglied der vorgeschriebenen Besatzung während der Fahrt ausfällt, können ihre Fahrt bis zum nächsten sicheren Liege-, Lade- oder Löschplatz – Fahrgastschiffe bis zur fahrplanmäßigen Tagesendstation – fortsetzen.

2. Jeder Rheinuferstaat oder Belgien kann bestimmen, daß seine Arbeitsschutzvorschriften auf die Rheinschiffe anwendbar sind, die in seinem Staat registriert sind. Nicht in einem Register eingetragene Schiffe unterstehen den Rechtsvorschriften des Rheinuferstaates oder Belgiens, in dem das Unternehmen oder der Eigner seinen Hauptsitz oder gesetzlichen Wohnsitz hat.

Abweichend hiervon können die zuständigen Behörden der betroffenen Rheinuferstaaten und Belgiens bilateral vereinbaren, daß einzelne in dem einen Staat registrierte Schiffe unter die Vorschriften des anderen Staates fallen.

3. Frauen dürfen der Besatzung nur angehören, wenn getrennte Unterkunftsräume, Waschgelegenheiten und Toiletten für männliche und weibliche Besatzungsmitglieder vorhanden sind.

Diese Bestimmung gilt nicht, wenn alle Mitglieder der Besatzung derselben Familie angehören.

Werdende Mütter/Wöchnerinnen dürfen während mindestens 14 Wochen nicht Mitglied der Besatzung sein. Davon müssen wenigstens 6 Wochen vor und wenigstens 8 Wochen nach der Niederkunft liegen.

Die Person, der die Betreuung an Bord lebender Kinder unter 6 Jahren obliegt, darf nicht Mitglied der Besatzung sein.

§ 14.02 Mitglieder der Besatzung – Befähigung

1. Mitglieder der Besatzung können sein:
Schiffsjunge;
Decksmann;
Matrose;
Matrose-Motorenwart;
Maschinist;
Bootsmann;
Steuermann;
Kapitän.

2. Die Verwendungsmöglichkeit innerhalb der Besatzung richtet sich danach, ob die altersmäßigen Voraussetzungen und die nachstehend festgelegten Anforderungen an die Befähigung erfüllt werden.

2.1 **Schiffsjunge**
ist ein Besatzungsmitglied mit einem Mindestalter von 15 Jahren und einem vertraglich geregelten Ausbildungsverhältnis mit Besuch einer Schifferberufsschule oder mit Teilnahme an einem von der zuständigen Behörde anerkannten Fernkursus, der auf ein gleichwertiges Diplom vorbereitet.

2.2 **Decksmann**
ist ein Besatzungsmitglied mit einem Mindestalter von 16 Jahren, ohne ein vertraglich geregeltes Ausbildungsverhältnis.

2.3 **Matrose**
ist ein Besatzungsmitglied, das

2.3.1 eine Abschlußprüfung an einer Schifferberufsschule oder eine andere von der zuständigen Behörde anerkannte Matrosenprüfung mit Erfolg abgelegt hat

oder

2.3.2 mindestens 19 Jahre alt ist und eine Fahrzeit als Angehöriger der Decksmannschaft von mindestens 2 Jahren in der Binnen-, See-, Küsten- oder Fischereischiffahrt absolviert hat, wovon wenigstens 1 Jahr auf die Rheinschiffahrt entfallen muß; 250 Seefahrtstage gelten als 1 Jahr Fahrzeit.

2.4 **Matrose-Motorenwart**
kann ein Besatzungsmitglied sein, das die Matrosenprüfung erfolgreich abgelegt und eine Fahrzeit von mindestens 1 Jahr als Matrose auf einem Fahrzeug mit Maschinenantrieb in der Binnenschiffahrt absolviert hat.

2.5 **Maschinist**
kann ein Besatzungsmitglied sein, das

2.5.1 mindestens 18 Jahre alt ist und die Abschlußprüfung eines Berufsausbildungskurses in der Motoren- oder Metallbranche mit Erfolg abgelegt hat

oder

2.5.2 eine Fahrzeit von mindestens 2 Jahren als Matrose-Motorenwart auf einem Fahrzeug mit Maschinenantrieb in der Binnenschiffahrt absolviert hat.

2.6 **Bootsmann**
kann ein Besatzungsmitglied sein, das

2.6.1 eine Berufsausbildung erfolgreich abgeschlossen (Matrosenprüfung) und eine 2jährige Fahrzeit als Matrose in der Binnenschiffahrt absolviert hat, davon mindestens 1 Jahr in der Rheinschiffahrt

oder

2.6.2 eine mindestens 3jährige Fahrzeit als Matrose in der Binnenschiffahrt, davon mindestens 1 Jahr in der Rheinschiffahrt, absolviert hat.

2.7 **Steuermann**
kann ein Besatzungsmitglied sein, das ein Schifferpatent nach den Bestimmungen der Verordnung über die Erteilung von Rheinschifferpatenten (1976) erworben hat.

2.8 **Kapitän**
ist ein Besatzungsmitglied, das eine Berufsausbildung erfolgreich abgeschlossen (Matrosenprüfung), ein Schifferpatent nach den Bestimmungen der Verordnung über die Erteilung von Rheinschifferpatenten (1976) erworben hat und als Schiffsführer im Sinne der gesetzlichen Bestimmungen verantwortlich ist.

§ 14.03 Mitglieder der Besatzung – Eignung

1. Bei Eintritt in den Beruf ist die körperliche Eignung durch ein ärztliches Attest nachzuweisen, das von einem von der zuständigen Behörde bestimmten Arzt ausgestellt sein muß. Das Attest ist ständig an Bord mitzuführen.
2. Zur körperlichen Eignung gehört u. a.
   a) ein ausreichendes Seh- und Hörvermögen gemäß Anlage 3 der Verordnung über die Erteilung von Rheinschifferpatenten vom 1. April 1976,
   b) die Fähigkeit, eine Last von 20 kg allein hochzuheben.
3. Binnen 3 Monaten nach Vollendung des 65. Lebensjahres und weiterhin jedes Jahr ist der Eignungsnachweis nach Nr. 1 und 2 zu erneuern.
4. Hat eine zuständige Behörde Zweifel an der körperlichen Eignung eines Besatzungsmitgliedes, kann sie die Erneuerung des Eignungsnachweises verlangen. Die dadurch entstehenden Kosten trägt das Besatzungsmitglied nur dann selbst, wenn sich der Zweifel als begründet erweist.

§ 14.04 Nachweis der Befähigung – Dienstbuch

1. Jedes Mitglied der Besatzung muß ein auf seine Person ausgestelltes Schifferdienstbuch nach dem Muster der Anlage A haben. Das Schifferdienstbuch ist beim Anmustern dem Kapitän vorzulegen, der es bis zum Abmustern sicher an Bord zu verwahren hat. Auf Wunsch des Inhabers ist diesem das Dienstbuch jederzeit und unverzüglich auszuhändigen.
2. Verantwortlich für die Eintragungen in das Dienstbuch ist der Kapitän. Die Eintragungen über die vergangene Reise müssen vor Antritt der nächsten Reise ausgeführt sein. Die Anweisungen zur Führung des Schifferdienstbuches und die Begriffsbestimmungen (z. B. „Reise", „Anfang und Ende") sind dem Dienstbuch zu entnehmen.
3. Jedes Dienstbuch muß ab Ausgabedatum jeweils mindestens einmal innerhalb von 12 Monaten durch die örtliche zuständige Behörde visiert werden.

4. Mitglieder der Besatzung mit einem Rheinschifferpatent nach Anlage 1 (Rheinschiffer-Patentverordnung) sind von der Eintragung der Reisen ins Schifferdienstbuch befreit.
5. Die Befähigung für eine Funktion an Bord muß jederzeit nachgewiesen werden können:
   5.1 beim Kapitän und Steuermann durch das Rheinschifferpatent und das Dienstbuch;
   5.2 beim Schiffsjungen, Decksmann, Matrosen, Matrose-Motorenwart, Maschinisten und Bootsmann durch das Dienstbuch.

§ 14.05 Betriebsform

1. Es werden folgende Betriebsformen unterschieden:

   A: Tagesfahrt bei höchstens 18 Stunden
   B: Ständige Fahrt von mehr als 18 Stunden
   jeweils innerhalb eines Zeitraumes von 24 Stunden

   Ein in Betriebsform A eingesetztes Fahrzeug muß die Fahrt ununterbrochen während 6 Stunden einstellen.

   Die Einhaltung der Fahrzeiten ist durch einen typ-geprüften, von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt zugelassenen Fahrtenschreiber nachzuweisen.

§ 14.06 Mindestruhezeit

1. In der Betriebsform A hat jedes Besatzungsmitglied Anspruch auf eine Ruhezeit von 2 x 8 Stunden innerhalb eines Zeitraumes von 48 Stunden. Hiervon müssen mindestens 2 x 6 Stunden in der Stilliegezeit des Fahrzeuges, das heißt außerhalb der Fahrt, des Ladens oder Löschens liegen.
2. Regelungen arbeitsrechtlicher Art und tarifvertragliche Bestimmungen über eine längere Ruhezeit bzw. kürzere Dienstzeit bleiben unberührt.

§ 14.07 Nachweis der täglichen Dienstzeit – Bordbuch

1. Auf jedem Schiff, ausgenommen auf unbemannten Schubleichtern, ist ein Bordbuch nach dem Muster der Anlage F mitzuführen. Dieses Bordbuch ist entsprechend der darin enthaltenen Anleitung auszufüllen. Verantwortlich für das Mitführen des Bordbuches und für die Einträge ist der Kapitän.

   In das Bordbuch sind täglich insbesondere einzutragen:

   die Betriebsform,

Ort und Zeit des Beginns und der Beendigung der Fahrt,

die Besatzung mit Name: und Funktion,

- für jedes Besatzungsmitglied die Dienstzeit
- Änderungen während der Fahrt.

2. Zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Bestimmungen muß sich an Bord jedes Schiffes, ausgenommen auf unbemannten Schubleichtern, ein Bordbuch befinden, das zu versehen ist mit der Nummer 1, dem Namen des Schiffes und dessen amtlicher Schiffsnummer. Dieses erste Bordbuch eines jeden Schiffes muß von der Behörde ausgestellt sein, die dem Schiff die amtliche Schiffsnummer verliehen hat.

3. Alle nachfolgenden Bordbücher können von einer örtlich zuständigen Behörde mit der Folgenummer numeriert und ausgegeben werden, dürfen jedoch nur gegen Vorweisung des vorgängigen Bordbuches ausgehändigt werden. Das vorgängige Bordbuch muß unaustilgbar „ungültig" gekennzeichnet und dem Kapitän zurückgegeben werden.

4. Das ungültig gekennzeichnete Bordbuch ist für die Dauer eines Jahres nach der letzten Eintragung an Bord aufzubewahren.

5. Mit der Ausgabe des ersten Bordbuches nach Nummer 2 erstellt die Behörde, welche das erste Bordbuch ausgibt, eine Bescheinigung, welche die Ausgabe mit Schiffsname, amtlicher Schiffsnummer, Nummer des Bordbuches und Datum der Ausgabe bescheinigt. Diese Bescheinigung ist an Bord mitzuführen und auf Verlangen vorzuweisen. Nachfolgende Ausgaben von Bordbüchern nach Nummer 3 sind von der ausgebenden Behörde auf der Bescheinigung einzutragen.

§ 14.08 Einstufung der Motorgüterschiffe

1. Die Motorgüterschiffe werden nach ihrer Länge in Stufen eingeteilt.

Schiffslänge	entspricht Stufe
bis 70 m	1
über 70 m bis 86 m	2
über 86 m	3

Ergänzung wegen der Sonderregelung für die Fahrgastschiffahrt.

2. Fahrgastschiffe werden in Stufen eingeteilt:

Tagesausflugsschiffe nach der Anzahl der zugelassenen Fahrgäste	entspricht Stufe
bis 75 Personen	1
über 75 bis 250 Personen	2
über 250 bis 600 Personen	3
über 600 bis 1000 Personen	4
über 1000 bis 2000 Personen	5
über 2000 Personen	6
Dampfschiffe von 1000 bis 2000 Personen	
Kabinenschiffe nach der Anzahl der Bettplätze	
bis 40 Betten	1
über 40 bis 80 Betten	2
über 80 bis 120 Betten	3
über 120 Betten	4

§ 14.09 Ausrüstung der Schiffe

1. Unbeschadet der übrigen Bestimmungen dieser Verordnung müssen Fahrzeuge, die mit der Mindestbesatzung gefahren werden sollen, den nachfolgenden Ausrüstungsvorschriften genügen.

1.1 Die Antriebsanlagen müssen so eingerichtet sein, daß die Veränderung der Fahrgeschwindigkeit und die Umkehrung der Propellerschubeinrichtung vom Steuerstand aus erfolgen kann.

Bei Fahrzeugen mit weniger als 3 Mann Besatzung müssen die für den Fahrbetrieb erforderlichen Hilfsmaschinen vom Steuerstand aus ein- und ausgeschaltet werden können, es sei denn, dies geschieht automatisch oder diese Maschinen laufen während jeder Fahrt ununterbrochen mit.

1.2 In den Gefahrenbereichen

- der Temperatur des Kühlwassers der Hauptmotoren;
- des Druckes des Schmieröls von Hauptmotoren und Getrieben;
- des Öl- und Luftdrucks der Umsteueranlage der Hauptmotoren, der Wendegetriebe oder der Propeller;
- des Füllstandes der Maschinenraumbilge

muß eine Überwachung durch Geräte gewährleistet sein, die bei Funktionsstörungen akustische und optische Alarmsignale im Steuerhaus

auslösen. Die akustischen Alarmsignale können in einem Schaltgerät zusammengefaßt werden. Sie dürfen erlöschen, sobald die Störung erkannt ist. Die optischen Alarmsignale dürfen erst erlöschen, wenn die ihnen zugeordneten Funktionsstörungen beseitigt sind.

1.3 Die Brennstoffzufuhr und die Kühlung der Hauptmotoren müssen selbsttätig erfolgen.

1.4 Die Steuereinrichtung muß auch bei höchstzulässiger Einsenkung von einer Person ohne besonderen Kraftaufwand gehandhabt werden können.

1.5 Die nach der RheinSchPVO bei der Fahrt erforderlichen Sicht- und Schallzeichen müssen vom Steuerstand aus gegeben werden können.

1.6 Wenn keine direkte Verständigung vom Steuerstand zum Vorschiff, zum Achterschiff, zu den Wohnungen und zu den Maschinenräumen besteht, müssen Sprechverbindungen vorgesehen sein.

1.7 Das vorgeschriebene Beiboot muß von einem Besatzungsmitglied allein ausgesetzt werden können.

1.8 Ein vom Steuerstand aus bedienbarer Scheinwerfer muß vorhanden sein.

1.9 Kurbeln und ähnliche drehbare Bedienungsteile von Hebezeugen dürfen zu ihrer Betätigung keinen Kraftaufwand von mehr als 16 kg erfordern.

1.10 Die im Schiffsattest eingetragenen Schieppwinden müssen motorisiert sein.

1.11 Die Lenz- und Deckwaschpumpen müssen motorisiert sein.

1.12 Die wesentlichen Bedienungs- und Überwachungsinstrumente müssen zweckdienlich und übersichtlich sein.

1.13 Wenn das Schiff über ein Aktivbugruder verfügt, das zur Gewährleistung der guten Manövrierbarkeit nötig ist, muß dieses aus dem Steuerstand fernbedient werden können.

1.14 Schiffe über 86 m müssen über ein Aktivbugruder verfügen, das vom Steuerstand bedient wird.
Ergänzung zu Ziff. 14:
Ausgenommen hiervon sind Fahrzeuge, deren Antriebsanlagen eine Querfahrt ermöglicht.

1.15 Das Schiff muß ausgerüstet sein mit einem UKW-Sprechfunkgerät für die Verkehrskreise Schiff–Schiff und nautische Information.

§ 14.10 Mindestbesatzung der Motorgüterschiffe

Die Mindestbesatzung der Motorgüterschiffe beträgt:

Stufe des Schiffes	Besatzungsmitglieder	Anzahl der Besatzungsmitglieder in Betriebsform A bis 14 Stunden	A bis 18 Stunden	B über 18 Stunden
1	Kapitän	1	1	2
	Steuermann	–	1	–
	Bootsmann	–	–	1
	Matrose	1	–	–
	Schiffsjunge/ Decksmann	–	–	–
2	Kapitän	1	1	2
	Steuermann	–	1	–
	Bootsmann	1	–	1
	Matrose	–	–	1
	Schiffsjunge/ Decksmann	1	1**	–
3	Kapitän	1	1	2
	Steuermann	–	1	1
	Bootsmann	1	–	–
	Matrose	1*	1	1
	Schiffsjunge/ Decksmann	–	–	–

* Der Matrose kann durch 2 Schiffsjungen/Decksleute ersetzt werden, von denen einer mindestens 18 Jahre alt und im zweiten Berufsjahr sein muß.
** Der Schiffsjunge muß mindestens 18 Jahre alt sein.

§ 14.11 Die Mindestbesatzung der Koppelverbände

Die Mindestbesatzung der Koppelverbände beträgt:

Stufe (nach Anzahl der Leichter)	Besatzungsmitglieder	Anzahl der Besatzungsmitglieder in Betriebsform A bis 14 Stunden	A bis 18 Stunden	B über 18 Stunden
1	Kapitän	1	1	2
1 MS +	Steuermann	–	1	1
1 Leichter	Bootsmann	1	–	–
	Maschinist/ Matrose-Motorenwart*	–	–	–
	Matrose	2	2	2
	Schiffsjunge/ Decksmann	–	–	–
2	Kapitän	1	1	2
1 MS +	Steuermann	–	1	1
2 Leichter	Bootsmann	1	–	–
	Maschinist/ Matrose-Motorenwart*	1	1	1
	Matrose	1	1	2
	Schiffsjunge/ Decksmann	1	1	–
3	Kapitän	1	1	2
1 MS +	Steuermann	–	1	1
3 Leichter	Bootsmann	1	–	–
	Maschinist/ Matrose-Motorenwart*	1	1	1
	Matrose	2	2	2
	Schiffsjunge/ Decksmann	–	–	–

* Betriebliche Vereinbarung zwischen Geschäftsleitung und Betriebsrat darüber, ob mit Rücksicht auf die Art der Maschinenanlage und des Einsatzes ein Maschinist oder ein Matrose-Motorenwart eingesetzt werden soll.

§ 14.12 Mindestbesatzung der Schubboote/-verbände

Die Mindestbesatzung der Schubboote/-verbände beträgt:

Stufe (nach Anzahl der Leichter)	Besatzungsmitglieder	Anzahl der Besatzungsmitglieder in Betriebsform A bis 14 Stunden	A bis 18 Stunden	B über 18 Stunden
1	Kapitän	1	1	2
SB allein	Steuermann	–	1	1
oder mit	Bootsmann	1	–	–
1 Leichter	Maschinist/ Matrose-Motorenwart***	–	–	–
	Matrose	1	1	1
	Schiffsjunge/ Decksmann	–	–	–
2	Kapitän	1	1	2
SB mit	Steuermann	–	1	1
2 Leichter	Bootsmann	1	–	–
	Maschinist/ Matrose-Motorenwart***	1	1	1
	Matrose	1	1	1
	Schiffsjunge/ Decksmann	–	–	–
3	Kapitän	1	1	2
SB mit	Steuermann	–	1	1
3 oder	Bootsmann	1	–	–
4 Leichtern	Maschinist/ Matrose-Motorenwart***	1	1	1
	Matrose	2	2	2**
	Schiffsjunge/ Decksmann	–	–	–
	Menagemann*	–	–	1

* Bei mehr als 4 Leichtern: Ein Matrose zusätzlich.

** Betriebliche Vereinbarung zwischen Geschäftsleitung und Betriebrat darüber, ob die Besatzung auf Grund der besonderen Umstände des Einsatzes um einen Matrosen zu verstärken ist.

*** Betriebliche Vereinbarung zwischen Geschäftsleitung und Betriebsrat darüber, ob mit Rücksicht auf die Art der Maschinenanlage und des Einsatzes ein Maschinist oder ein Matrose-Motorenwart eingesetzt werden soll.

§ 14.13 Mindestbesatzung der Fahrgastschiffe

1. Tagesausflugsschiffe

Stufen	Zulässige Anzahl der Fahrgäste	Besatzungsmitglieder	Anzahl der Besatzungsmitglieder in Betriebsform A bis 14 Stunden	B bis 18 Stunden	C über 18 Stunden
1	bis 75 Personen	Kapitän	1	1	1
		Steuermann	–	1	1
		Bootsmann	–	–	–
		Matrose	1	1	2
		Schiffsjunge/ Decksmann	–	–	–
		Maschinist	–	–	–
		Matrose-Motorenwart	–	–	–
2	über 75 bis 250 Personen	Kapitän	1	1	1
		Steuermann	–	1	1
		Bootsmann	–	–	–
		Matrose	–	–	1
		Schiffsjunge/ Decksmann	–	1*	1*
		Maschinist	–	–	–
		Matrose-Motorenwart	1	1	1
3	über 250 bis 600 Personen	Kapitän	1	1	1
		Steuermann	–	1	2
		Bootsmann	1**	–	–
		Matrose	–	1	1
		Schiffsjunge/ Decksmann	–	–	–
		Maschinist	–	–	–
		Matrose-Motorenwart	1	1	1
4	über 600 bis 1000 Personen	Kapitän	1	1	1
		Steuermann	1	1	2
		Bootsmann	–	–	–
		Matrose	1	2	2
		Schiffsjunge/ Decksmann	1	–	–
		Maschinist	1	1	1
		Matrose-Motorenwart	–	–	–

* Der Schiffsjunge muß mindestens 18 Jahre alt sein.

** Bei Schiffen über 500 Personen ein Steuermann anstelle eines Bootsmanns.

In den Positionen der Besatzungstabellen für die Fahrgastschiffahrt, in denen ein Kapitän und 2 Steuerleute aufgeführt sind, fordert die Gewerkschaft ÖTV stattdessen 2 Kapitäne und einen Steuermann. Der Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschiffahrt vertritt die Auffassung, daß das ein Kapitän und 2 Schiffsführer (1. Steuerleute) sind. Dabei sind (1. Steuerleute) Besatzungsmitglieder, die ein Schifferpatent nach den Bestimmungen der Verordnung über die Erteilung von Rheinschifferpatenten (1976) erworben haben und zum Schiffsführer ernannt sind. Es besteht Einigkeit, daß hier 3 zur Schiffsführung geeignete Personen mit Patent vorzusehen sind.

Stufen	Zulässige Anzahl der Fahrgäste	Besatzungsmitglieder	Anzahl der Besatzungsmitglieder in Betriebsform A bis 14 Stunden	B bis 18 Stunden	C über 18 Stunden
5	über 1000 bis 2000 Personen	Kapitän	1	1	1
		Steuermann	1	1	2
		Bootsmann	–	–	–
		Matrose	3**	3	3
		Schiffsjunge/ Decksmann	–	1*	1*
		Maschinist	1	1	1
		Matrose-Motorenwart	–	–	–
6	über 2000 Personen	Kapitän	1	1	1
		Steuermann	1	1	2
		Bootsmann	–	–	–
		Matrose	3**	4	4
		Schiffsjunge/ Decksmann	1	–	1*
		Maschinist	1	1	1
		Matrose-Motorenwart	–	–	–

* Der Schiffsjunge muß mindestens 18 Jahre alt sein.

** Ergänzen in den Stufen 5, 6 und bei Dampfschiffen bei Betriebsform bis 14 Stunden: Ein Matrose kann durch 2 Schiffsjungen/Decksleute ersetzt werden, von denen einer mindestens 18 Jahre alt und im 2. Berufsjahr sein muß (siehe § 14.10 Motorgüterschiffe).

2. Dampfschiffe

von 1000 bis 2000 Personen	Kapitän	1	1	1
	Steuermann	1	1	2
	Bootsmann	–	–	–
	Matrose	3**	3	3
	Schiffsjunge/ Decksmann	–	1*	1*
	Maschinist	2	2	2
	Heizer	1	1	1

* Der Schiffsjunge muß mindestens 18 Jahre alt sein.

** Ergänzen in den Stufen 5, 6 und bei Dampfschiffen bei Betriebsform bis 14 Stunden: Ein Matrose kann durch 2 Schiffsjungen/Decksleute ersetzt werden, von denen einer mindestens 18 Jahre alt und im 2. Berufsjahr sein muß (siehe § 14.10 Motorgüterschiffe).

3. Kabinenschiffe

Stufen	Anzahl der Betten	Besatzungsmitglieder	Anzahl der Besatzungsmitglieder in Betriebsform A bis 14 Stunden	A bis 18 Stunden	B über 18 Stunden
1	bis 40 Betten	Kapitän	1	1	1
		Steuermann	–	1	2
		Bootsmann	1	–	–
		Matrose	–	1	1
		Schiffsjunge/ Decksmann	–	–	–
		Maschinist	–	–	–
		Matrose-Motorenwart	1	1	1
2	über 40 bis 80 Betten	Kapitän	1	1	1
		Steuermann	1	1	2
		Bootsmann	–	–	–
		Matrose	1	1	1
		Schiffsjunge/ Decksmann	–	–	–
		Maschinist	–	1	1
		Matrose-Motorenwart	1	–	–
3	über 80 bis 120 Betten	Kapitän	1	1	1
		Steuermann	1	1	2
		Bootsmann	–	–	–
		Matrose	1	2	2
		Schiffsjunge/ Decksmann	–	–	–
		Maschinist	–	1	1
		Matrose-Motorenwart	1	–	–
4	über 120 Betten	Kapitän	1	1	1
		Steuermann	1	1	2
		Bootsmann	–	–	–
		Matrose	2*	3	3
		Schiffsjunge/ Decksmann	–	–	–
		Maschinist	1	1	1
		Matrose-Motorenwart	–	–	–

* Ergänzen in Stufe 4 bei Betriebsform bis 14 Stunden: Ein Matrose kann durch 2 Schiffsjungen/Decksleute ersetzt werden, von denen einer mindestens 18 Jahre alt und im zweiten Berufsjahr sein muß (siehe § 14.10 Motorgüterschiffe).

§ 14.14 Nicht-Erfüllen der Mindestausrüstung nach § 14.09

1. **Motorgüterschiffe**

   Entsprechen Motorgüterschiffe, Koppelverbände sowie Schubboote bzw. Schubverbände nicht der Ausrüstung nach § 14.09, muß die Mindestbesatzung in Betriebsform A um einen Schiffsjungen/Decksmann und in der Betriebsform B um einen Matrosen erhöht werden.

2. Entsprechen **Fahrgastschiffe** nicht der Ausrüstung nach § 14.09, muß die Mindestbesatzung wie folgt erhöht werden:

   Tagesausflugsschiffe:

   Stufen 1 und 2 in allen Betriebsformen um einen Schiffsjungen/Decksmann, Stufe 4 in allen Betriebsformen um einen Matrosen-Motorenwart, Stufen 3, 5 und 6 in allen Betriebsformen um einen Maschinisten.

   Kabinenschiffe:

   Stufe 1 in allen Betriebsformen um einen Schiffsjungen/Decksmann, Stufe 2 in allen Betriebsformen um einen Matrosen-Motorenwart, Stufen 3 und 4 in allen Betriebsformen um einen Maschinisten.

§ 14.15 Mindestbesatzung der übrigen Fahrzeuge

1. Die Untersuchungskommission setzt für Fahrzeuge, die nicht unter § 14.10 bis § 14.12 fallen (z. B. Schleppkähne, Schleppboote und schwimmende Geräte), unter Berücksichtigung ihrer Größe, Bauart, Einrichtung und Zweckbestimmung die erforderliche Besatzung fest, die sich während der Fahrt an Bord befinden muß.

2. Für Schiffe unter 20 m Länge, die ihrer Zweckbestimmung nach nur auf kurzen Strecken eingesetzt werden dürfen, kann die SUK zulassen, daß sie nur mit einem Schiffsführer besetzt sind.

Anhang
zu Kapitel 14 Rheinschiffs-Untersuchungsordnung (Entwurf)

I. Übergangsregelungen

Zu § 14.04:
Besatzungsmitglieder, die vor dem Inkrafttreten des revidierten Kapitels 14 bereits die Funktion eines Matrosen-Motorenwartes ausgeübt haben, sind vom Nachweis der Matrosenprüfung befreit (vgl. § 14.02 Abs. 2.4).

Kapitäne, die vor dem Inkrafttreten des revidierten Kapitels 14 ein Schifferpatent erworben haben, sind vom Nachweis der Matrosenprüfung befreit (vgl. § 14.02 Abs. 2.8).

Zu § 14.04:
Fahrzeiten, die vor dem Inkrafttreten des revidierten Kapitels 14 geleistet wurden, dürfen durch andere Urkunden als das Dienstbuch nachgewiesen werden, sofern dieses nicht vorgeschrieben war.

Zu § 14.09:
Motorgüterschiffe, die vor dem 1. Oktober 1984 eine Länge von über 86 m, aber eine Tragfähigkeit von weniger als 1600 t aufwiesen, sind während einer Übergangszeit von 10 Jahren ab Inkrafttreten des revidierten Kapitels 14 von dem Erfordernis in § 14.09 Ziffer 1.14 befreit.

II. Anlagen

Anlage A zu § 14.04 Abs. 1:

Das Schifferdienstbuch muß folgende Angaben enthalten:

a) die persönlichen Angaben, wie Name, ggf. Geburtsname, Vorname, Geburtsdatum, Wohnort, Nationalität,

b) die Eintragung der zuständigen Stelle, daß und wann der erforderliche Berufsausbildungsabschluß erfolgt ist,

c) die Eintragung der zuständigen Stelle über die Funktionsausübung, sonstigen erforderlichen Qualifikationsnachweise, wie z. B. Rheinschifferpatent, Radarschifferzeugnis, Funkzeugnis usw.,

d) der ärztliche Nachweis über die körperliche Eignung für den Beruf,

e) die Eintragungen über die Reiseroute mit Anfang und Ende; bei Schiffen, die nur in einem eng begrenzten Bereich verkehren oder die Pendelverkehr ausführen, genügt die Angabe des Fahrbereichs und die Anzahl der ausgeführten Reisen, getrennt nach Berg- und Talfahrt,

f) Bezeichnung der Funktion, die das Besatzungsmitglied an Bord innehat,

g) der Name des Schiffes, auf dem das Besatzungsmitglied Dienst tut.

Buchstabe e) findet auf Patentinhaber keine Anwendung.

Bibliothek Friedrich-Ebert-Stiftung Bonn