

**Anlage 4** (zu Bericht 21/00-43.2-151 vom 03.04.2020)**Auswirkungen der Corona-Krise auf Unternehmen im Binnenschiffsverkehr**

Vorbemerkung: Die folgenden Auswertungen basieren auf telefonischen Befragungen von insgesamt 12 überwiegend großen Binnenschiffsunternehmen (keine Partikuliere).

**Frage 1: Spüren Sie bereits finanzielle Einbußen durch die Corona-Krise und mit welchen finanziellen Einbußen rechnen Sie derzeit insgesamt? Sehen Sie eine Insolvenzgefahr für Ihr Unternehmen? Oder haben Sie durch die Corona-Krise eine verstärkte Nachfrage?**

Die Auswirkungen der Corona-Krise auf die wirtschaftlichen Verhältnisse der befragten Unternehmen der Binnenschifffahrt sind weiterhin uneinheitlich. Während in der Tankschifffahrt tätige Unternehmen angesichts einer noch recht guten Auftragslage bislang nur von geringen finanziellen Einbußen berichten, zeigen sich vor allem bei einigen in der Trockengüterschifffahrt tätigen Unternehmen angesichts einer wegbrechenden Nachfrage aus einzelnen Branchen teils deutliche Umsatzrückgänge (siehe hierzu auch 2.). Einige Unternehmen waren gezwungen, Charterschiffen außerordentlich zu kündigen. Die Gefahr einer Insolvenz ihres Unternehmens sehen die Befragten bislang allerdings nicht; einzige Ausnahme stellt diesbezüglich ein kleineres Befrachtungsunternehmen dar. Letzteres korrespondiert mit Aussagen größerer Unternehmen, denen zufolge finanzschwächere kleinere und mittlere Befrachtungsunternehmen – zumindest vorübergehend – krisenbedingt vom Markt verschwinden könnten. Angesichts der teils hohen Auftrags- und Umsatzrückgänge habe nach Aussagen der Befragten des Weiteren die Gefahr von Insolvenzen und Geschäftsaufgaben von Partikulierunternehmen zuletzt stark zugenommen. Dies gelte insbesondere im Hinblick auf die zahlreichen niederländischen Eigner der im Rheinstromgebiet eingesetzten großen, oft in hohem Maße fremdfinanzierten Schiffseinheiten. So hätten Partikuliere teilweise große Schwierigkeiten, ihren finanziellen Verpflichtungen bei den Kreditinstituten nachzukommen. Verwiesen wird in diesem Zusammenhang auf die bereits vor Ausbruch der Corona-Krise angespannte Lage in der Trockengüterschifffahrt mit Rückgängen der Tages- und Kontraktfrachten zu Jahresbeginn 2020 von bis zu 15 bis 30 Prozent, infolge derer viele Partikuliere ihre Rücklagen aus früheren Jahren (u.a. aus der guten 2. Jahreshälfte 2018) bereits aufgezehrt hätten. Im Kanalgebiet sei die Lage nach Angabe befragter Unternehmen zwar ebenfalls angespannt, die Binnenschiffer profitierten dort jedoch von kleineren Ladungspartien (Getreide, Futtermittel, Dünger) bei gleichzeitig geringerem Kapazitätsangebot.

**Frage 2: Wie hat sich das Güteraufkommen in Ihrem Unternehmen seit Beginn der Corona-Krise entwickelt? Gibt es Unterschiede nach Güterarten?**

Die Nachfrage nach Verkehrsleistungen in der Binnenschifffahrt ist in einigen Bereichen stark rückläufig. Infolge von Werksschließungen oder Produktionsdrosselungen verzeichnet insbesondere die Nachfrage nach Beförderungen von Stahl für die Automobilproduktion derzeit starke Rückgänge, ebenso wie für Kohle und Erze. Rückläufig sind des Weiteren Beförderungen von Containern im Seehafen-Hinterlandverkehr sowie im Rahmen der Leercontainerdistribution. Heterogen fallen die Aussagen der befragten Binnenschiffsunternehmen zur Nachfrageentwicklung nach Beförderungskapazitäten für Baustoffe, vor allem Sand und Kies, aus. Bislang vergleichsweise geringere Rückgänge zeigen sich nach Unternehmensangaben – wie auf der Schiene – bei Beförderungen von Mineralölerzeugnissen. Begründet wird dies u.a. damit, dass die geringere Nachfrage nach Autokraftstoffen und Kerosin derzeit in Teilen noch durch eine hohe private Nachfrage nach Heizöl kompensiert werde. Letztere stehe u.a. im Zusammenhang mit dem Preisverfall beim Rohöl. Mittlerweile seien die Tankläger jedoch voll und die chemische Industrie arbeite mit reduzierten Kapazitäten; eine Abschwächung der Nachfrage in der Tankschifffahrt in den kommenden Wochen sei damit nicht auszuschließen. Eine vergleichsweise hohe Nachfrage besteht derzeit nach Getreidetransporten, u.a. zum Seehafen Hamburg und im Zuge der Corona-Krise aufgrund der hohen Nachfrage nach Mehl auch zu den Mühlen. Zu „normalen“ Zeiten werden die Transporte zu den Mühlen üblicherweise nicht durch Binnenschiffe, sondern zumeist per LKW durchgeführt.

**Frage 3: Wie sehen Sie die wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Krise auf Ihr Unternehmen in den nächsten 3 Monaten?**

Die befragten Unternehmen der Binnenschifffahrt gaben allesamt an, die wirtschaftlichen Auswirkungen auf ihr Unternehmen in den nächsten drei Monaten zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht abschätzen zu können. Diese seien letztlich stark abhängig von der weiteren Entwicklung der Wirtschaft im Allgemeinen und in den Hauptkundenbranchen im Speziellen. Beides sei derzeit noch nicht absehbar. Umso länger die Einschränkungen Bestand hätten, umso weitreichender seien die zu erwartenden negativen Auswirkungen auf die Wirtschaft.

**Frage 4: Ist es in Ihrem Unternehmen auf Grund der strengen Einreise- und Quarantänebestimmungen der europäischen Nachbarländer, wie etwa in Tschechien, Ungarn, Polen oder der Slowakei, bereits zu Personalproblemen gekommen? Konnten Sie Ihr Binnenschiff bzw. Ihre Binnenschiffe kontinuierlich in Fahrt halten?**

Nahezu alle befragten Binnenschiffsunternehmen sind mit den Einreise- und Quarantänebestimmungen europäischer Nachbarländer konfrontiert worden; allerdings variiert der individuelle Grad der Betroffenheit. Unternehmen, die Binnenschiffer aus Tschechien einsetzen, berichteten, dass letztere bei Ausstellung von Arbeitgeberbescheinigungen und Passierscheinen mittlerweile den pendelnden LKW-Fahrern gleichgestellt seien. In Polen bestehe nach Unternehmensangaben seit dem 27.03.2020 eine neue Vorschrift, der zufolge Berufspendler nicht nach Deutschland ausreisen dürften, um dort zu arbeiten; bei Rückreise nach Polen müssten sie zunächst 14 Tage in Quarantäne. Aus Angst hiervor blieben bereits jetzt einige polnische Binnenschiffer in ihrem Heimatland und erschienen in Deutschland nicht mehr zur Arbeit. Bei hiervon stark betroffenen Unternehmen gestaltet sich die Besetzung der Schiffe aktuell bereits als schwierig. Unsicherheit in Bezug auf geplante Personalwechsel an Bord besteht bei Unternehmen, deren Besatzungsmitglieder aus Rumänien und Kroatien sowie den Nicht-EU-Staaten Ukraine und Serbien stammen. So berichteten Unternehmen bereits von Einzelfällen kroatischer und rumänischer Besatzungsmitglieder, denen die Rückreise nach Deutschland untersagt worden sei. Dennoch ist es den befragten Unternehmen nach eigenen Angaben bislang weitestgehend gelungen, ihre Schiffe in Fahrt zu halten; nur vereinzelt mussten bislang Schiffe aufgrund von Problemen beim Personaleinsatz aus der B-Fahrt herausgenommen werden.

**Frage 5: Kam es in Ihrem Unternehmen bereits zu Problemen, da mit dem vorhandenen Personal die Arbeitszeitregeln nicht eingehalten werden können? Wie sehen Sie dies für die nächsten drei Monate?**

Die befragten Unternehmen der Binnenschifffahrt haben bislang überwiegend keine Probleme, mit dem vorhandenen Personal die Arbeitszeitregelungen einzuhalten. Allerdings mussten aufgrund von Problemen beim Personaleinsatz vereinzelt Schiffe aus der B-Fahrt herausgenommen werden (s.o.). Ein Unternehmen berichtete von Verstößen gegen die Arbeitszeitregeln, da Ablösungen nicht erschienen seien.

**Frage 6: Gab es Einschränkungen im grenzüberschreitenden Verkehr für Ihr Unternehmen?**

Einschränkungen im grenzüberschreitenden Verkehr wurden von den befragten Unternehmen weiterhin nicht benannt. Es wurde darauf hingewiesen, dass aufgrund der Sperrung des Schiffshebewerks Niederfinow aktuell keine Transporte von Berlin in Richtung Stettin möglich seien. Daher sei derzeit unklar, ob Verkehre nach Polen weiterhin reibungslos durchgeführt werden könnten.

**Frage 7: Stehen in Ihrem Unternehmen in den nächsten 3 Monaten verpflichtende Weiterbildungsmaßnahmen an, z.B. für Gefahrguttransport oder für Patente? Hätten Sie durch die verpflichtende Teilnahme an diesen Weiterbildungen personelle Probleme im Zusammenhang mit der Corona-Krise?**

Weiterbildungsmaßnahmen für die Beschäftigte finden zurzeit nicht statt und wurden in der Regel in den Sommer bzw. Herbst verschoben. Sollten einzelne Beschäftigte hierdurch in Verzug geraten, wird unternehmensseitig auf Kulanz der Kontrollbehörden gehofft. Einschränkungen bzw. Beeinträchtigungen des Schiffsbetriebs werden allgemein nicht erwartet.

**Frage 8: Was kann die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes im Rahmen ihrer Aufgaben für die Unternehmen während der Corona-Krise zusätzlich tun?**

Die Forderungen der befragten Binnenschifffahrtsunternehmen an die WSV richten sich vor allem auf die Aufrechterhaltung des Schleusenbetriebs. Es wurde erneut kritisiert, dass die Schleusenzeiten in den Kanalgebieten zu stark eingeschränkt worden seien. Am Oberneckar wurden beispielsweise kürzlich die Schleusenzeiten von 24 Stunden auf 10 Stunden reduziert. Dies verringere die Flexibilität, gerade bei Nachtfahrten. Entsprechend sprachen sich die Unternehmen mehrheitlich für eine Wiederausweitung der Schleusenzeiten aus. Darüber hinaus sei es aus Unternehmenssicht erforderlich, dass Baumaßnahmen weitergeführt und Ausschreibungen für die Instandsetzungen der Wasserstraßen planmäßig durchgeführt würden.

**Frage 9: Was sind die 3 größten Herausforderungen, Hemmnisse, Show-Stopper oder Sorgen?**

Neben der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung und deren Auswirkungen auf das eigene und fremde Unternehmen, insbesondere die Partikulierschifffahrt, stehen bei den Befragten vor

allem das eigene Personal und die Aufrechterhaltung des Schiffsbetriebs im Fokus. Dabei geht es u.a. um Fragen der Aufrechterhaltung der Geschäftstätigkeit im Falle von steigenden Krankenständen oder Einreiseverboten ausländischer Beschäftigter, der Gewährleistung der technischen Betreuung im Falle notwendiger Schiffsreparaturen und -wartungen sowie etwaige Beantragungen von Kurzarbeit.