



Bewertung der Studie „Wirtschaftliche Bedeutung der gewerblichen Elbbinnenschifffahrt“ (Elbschifffahrtsstudie)

Verfasst durch die Hanseatic Transport Consultancy in Zusammenarbeit mit Wagner & Herbst Management Consultants GmbH. Autoren: Prof. Dr. Jan Ninnemann (HTC), Torsten Tesch (HTC); Dr. habil. Norbert Wagner (W&H) und Katharina Kujat (W&H) Fassung vom 7. Dezember 2015.

Zusammenfassung

Mit der Studie „Wirtschaftliche Bedeutung der gewerblichen Elbschifffahrt“ der Hanseatic Transport Consultancy (HTC) sollte die mit der Elbschifffahrt verbundene Beschäftigung erfasst werden.

Die Auftraggeber der Studie haben offenbar einen eng gefassten Untersuchungsauftrag ausgeschrieben, da lediglich die Beschäftigungssituation betrachtet wurde und nicht die volkswirtschaftliche Bedeutung wie der Titel vermuten lässt. Die Erfassung weiterer wirtschaftlicher Effekte und die Abwägungen zwischen möglicherweise konfliktären Zielen sollten offenbar nicht in den Fokus genommen werden. Die Ansätze der Nutzen-Kosten-Analysen, wie sie im Kontext der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) genutzt werden, haben den Anspruch unterschiedliche Nutzen- aber auch Kostendimensionen zu erfassen und in eine Relation zueinander zu stellen. Diesen Untersuchungsfokus hatte die vorliegende Studie nicht, denn es wurde nur eine Nutzendimension erfasst.

Diese Studie ist dementsprechend nicht geeignet, weitere Effekte der Binnenschifffahrt darzustellen und eine Abwägung von Nutzen und Kosten von Maßnahmen an der Elbe vorzunehmen. Mithin wird allein versucht Teilaspekte der Nutzen der Maßnahmen bei privaten Unternehmen zu erfassen. Dies ist zweifelsohne gerechtfertigt, erübrigt aber in keiner Weise, dass auch andere Nutzenaspekte und auch Kosten und Kostenträgerschaften erfasst werden müssen.

Die Abhängigkeit der betrachteten Unternehmen von der Schifffahrt ist unterschiedlich. Für knapp ein Drittel der insgesamt 6.600 direkt Beschäftigten in diesen Unternehmen ist der Wasserstraßenzugang existenziell wichtig, wobei unklar bleibt, um welche Wasserstraße es sich handelt. Nicht untersucht wurden Beschäftigungswirkungen einer verstärkten Nutzung des Schienenverkehrs. Dabei führte für Unternehmen in der Massengutlogistik das Niedrigwasserrisiko bereits in der Vergangenheit zum Scheitern von Projekten. Dieses Risiko wird sich durch die Klimakrise wahrscheinlich erhöhen.

Man kann davon ausgehen, dass das Gutachten methodisch bedingt die Bedeutung der Elbeschifffahrt für die Schaffung von Arbeitsplätzen stark überzeichnet. Beispielsweise führt die genutzte Methode der Befragung häufig zu einer Überschätzung der Relevanz der Maßnahmen. U.a. deuten die geringen

Transportmengen darauf hin, dass der Stellenwert der Güterschifffahrt auf der Elbe außerordentlich gering ist. Schon In früheren Studien wurde darauf hingewiesen, dass in Relation zu den gesamten Transporten in den neuen Ländern die Bedeutung der Binnenschifffahrt deutlich geringer ist als bspw. im Rheineinzugsgebiet.

Es ist zudem festzustellen, dass die räumliche Abgrenzung des Untersuchungsgebietes zu den Beschäftigungseffekten der Elbschifffahrt sehr unscharf bleibt. Im Rahmen der Studie geht es um die Arbeitsplätze, die mit der Elbe verbunden sind. **Der räumliche Fokus bei der Erfassung der Arbeitsplätze geht allerdings, soweit ersichtlich, weit über die Arbeitsplätze hinaus, die an der Mittleren- und Oberen Elbe bestehen oder auf diese als Wasserstraße angewiesen sind.** Beispielhaft sei auf die Unternehmen in Berlin und Brandenburg verwiesen sowie auf die Zählung der Transporte und Arbeitsplätze in Magdeburg. Diese sind nur in geringem Umfang mit der Elbe in Verbindung zu bringen, da hier mit dem Mittellandkanal eine vornehmlich genutzt Alternative vorliegt. Eine Differenzierung hat nicht stattgefunden.

Eine Bewertung, die sowohl die Umwelteffekte als auch die traditionellen ökonomischen Effekte mit einbezieht, wird hingegen nicht vorgelegt und damit eine entscheidende Frage der heutigen Zeit nicht in den Fokus genommen. Darüber hinaus wird sehr wohl die Forderung mancher Unternehmen nach einer Fahrrinntiefe von 1,60 Meter an 345 Tagen/Jahr hervorgehoben. Allerdings wird nicht darauf eingegangen, wie diese hergestellt werden soll und welche Konsequenzen die Umsetzung des Zieles für den Naturraum Elbe bedeuten würde.

Der BUND sieht nur einen sehr marginalen Nutzen der HTC-Studie für die Erarbeitung des Gesamtkonzeptes Elbe, da wesentliche Fragen nicht beantwortet wurden (siehe dazu auch den Fragenkatalog weiter unten).

Methodische Aspekte:

1. Erfassung per Befragung der Unternehmen

Methodisch verfolgte die Studie einen bottom-up Ansatz, in dem versucht wurde die Arbeitsplätze zu erfassen (via Befragung) die in einem Verhältnis zur Binnenschifffahrt stehen. Diese Vorgehensweise wird vielfach durchgeführt, in der Regel um Begründungen für bestimmte Maßnahmen zu liefern, wie es bspw. in Studien zum Elbausbau aber auch zum Saaleausbau erfolgt ist. Entsprechende Zugänge führen häufig zu einer Überschätzung der Relevanz der Maßnahmen und haben, bspw. im Falle der Untersuchungen zum Saaleausbau, gleichwohl nur unter strittigen Argumentationen zu einem positiven Nutzen-Kosten-Verhältnis geführt.

2. Die Nutzung von Input-Output-Tabellen ist problematisch

Die Nutzung von Input-Output-Tabellen können unter bestimmten Bedingungen geeignet sein, die Relevanz der wirtschaftlichen Verflechtungen aufzuzeigen. Damit kann dargestellt werden, wie ein Wirtschaftszweig auf andere Wirtschaftszweige wirkt. Dabei handelt es sich um ein Standardverfahren, welches gleichwohl mit einigen Tücken behaftet ist. Selbst HTC verweist zu Recht darauf, dass sich oftmals ein „Abgrenzungs- und Zuordnungsproblem“ ergibt, was zu Überzeichnung der Effekte führen kann. Leider steht die für die verwendeten Input-Output-Tabellen nur sehr veraltetes Datenmaterial zur Verfügung (was nicht der Studie negativ angerechnet werden kann). Im Kontext von weitreichenden Strukturwandelsprozessen, können sich die Beziehungen umfassend verändern, dies vor allem wenn zukünftige Entwicklungen mit berücksichtigt werden.

Schließlich, und das ist durchaus ein gravierender Punkt, liegen die entsprechenden Tabellen zumeist nur auf der Bundesebene vor und geben entsprechend Durchschnittswerte für Deutschland an. Dies verweist auf ein Aggregationsproblem der Datengrundlage hin. Die Nutzung dieser Tabellen für konkrete Regionen erscheint von daher problematisch und dürfte im konkreten Fall zu deutlichen Überzeichnungen der Effekte führen. In der Regel werden Ansätze zur Regionalisierung der Tabellen vorgenommen, die allerdings auch selbst wiederum voraussetzungsvoll und im konkreten Fall auch nicht vorhanden sind. Stattdessen wird die eigene (und keineswegs vollumfängliche) Primärerhebung der regional bezogenen Vorleistungen zu Grunde gelegt. Dies erweist sich insofern als problematisch, als dass deutliche Verzerrungen auftreten können, wie bspw. durch eine Positivauswahl in Verbindung mit Hochrechnungen aus den Primärdaten.

Datenerhebung:

Die regionale Abgrenzung ist unklar. Es ist nicht ersichtlich, welche Unternehmen in welchem Analyseschritt einbezogen werden. Es werden eine Reihe von Wasserstraßen einbezogen, wobei betont wird, dass „in die Betrachtung ausschließlich Verkehre [einfließen], die in einem direkten Zusammenhang mit der Elbe stehen“ (S. 10). Die Formulierung „in einem direkten Verhältnis mit der Elbe stehen“ ist hinreichend nebulös, als dass sie keine weitere Qualifizierung ermöglicht. Folglich könnten damit alle Verkehrswege einbezogen werden, die bspw. Magdeburg (mit Anschluss an den Mittellandkanal), Berlin oder Brandenburg tangieren, ohne in irgendeiner Form Bezug zu den Teilen der Elbe zu haben, in denen die strittigen Baumaßnahmen erfolgen sollen.

Aussagekraft der Studie:

Mithin bleibt offen, inwieweit die Studie zur „Wirtschaftlichen Bedeutung der Binnenschifffahrt auf der Elbe“ geeignet ist, Aussagen zu dem betroffenen Elbegebiet zu generieren. Deutlich wird dies an der Darstellung der Relevanz des Magdeburger Hafens, der aber ganz überwiegend mit den in Frage stehenden Elbegebieten nur eine begrenzte Relevanz hat. Für die Häfen im Oberelbegebiet ist festzustellen, dass die Häfen sich zu besseren Güterverkehrszentren entwickelt haben (S.15). Die Darstellungen auf den Seiten 15 ff. unterstützen die Interpretation, indem herausgearbeitet wird, dass der wasserseitige Umschlag absolut sowie in Relation zum Gesamtumschlag gering ist.

In diesem Kontext wird auch darauf verwiesen (S. 17), dass „mehr als 120 Verloader und Ansiedler im Einzugsbereich der sächsischen Binnenhäfen identifiziert werden [konnten], die in die weitere Betrachtung im Rahmen dieser Studie eingeflossen sind. Hierzu zählen Unternehmen wie die BASF Schwarzheide GmbH, die VEM Sachsenwerk GmbH [...]“. Unklar bleibt, welchen Anteil der wasserseitige Umschlag im Oberelbegebiet für diese Unternehmen hat und welche Transportmenge diese Unternehmen auf dem Wasser befördern (über oder unter 30%).

1. Überschätzung der Effekte:

Die Studie arbeitet heraus, dass die befragten Unternehmen ca. 12% ihrer Transporte mit dem Binnenschiff vorgenommen haben (S. 32). Dieser geringe Anteil bekräftigt den Eindruck, dass der Transport per Binnenschiff nicht pauschal als existenziell für die Unternehmen angesehen werden

kann.

Die Zurechnung der Arbeitsplätze in einem Unternehmen, die unmittelbar an der Schiffbarkeit der Elbe hängen ist auch methodisch fraglich. Die zugrunde gelegten Konventionen (falls mehr als 30% der Beschäftigten mit dem wasserseitigen Umschlag zusammenhängen, werden alle Beschäftigten der Elbschifffahrt zugeordnet) dürften zu einer deutlichen Überschätzung der Beschäftigungseffekten führen. Zur Verdeutlichung: wenn weitere 40% der Transporte mit der Bahn realisiert würden, wäre es vermutlich gerechtfertigt die gesamten Beschäftigten dem Bahntransport zuzurechnen und null der Binnenschifffahrt. So werden u.U. alle Arbeitsplätze eines Unternehmens der Schifffahrt zugeschrieben, obwohl überwiegender Anteil der Transportmenge über Gleise und Straßen transportiert werden. Dieser methodische Ansatz zur Schätzung des Wasserstraßenbezugs eines Unternehmens ist insbesondere dann fraglich, wenn die Transportkosten nur einen kleinen Posten der gesamten Kostendimensionen ausmachen.

2. *Ansprüche an Schifffahrtsbedingungen*

Ein weiterer Aspekt ist, dass die Studie die Transportbedingungen der einzelnen Unternehmen sehr undifferenziert betrachtet. In der Studie heißt es: „Dabei entfallen knapp ein Drittel der direkten Beschäftigungsverhältnisse [2.200; d.V.] auf die Unternehmen, für die der Wasserstraßenzugang existenziell wichtig ist.“ Erwähnt werden dabei vor allem Schwerlast und Wind. Dabei bleibt jedoch unerwähnt, dass diese beiden Bereiche zumeist eine geringere Fahrrinntiefe benötigen, als es bei dem Transport von Massengütern der Fall ist. Folglich können diese Wirtschaftszweige die Elbe momentan auch ohne weitere Ausbaumaßnahmen nutzen.

3. *Weitere Aussagen, die einer hohen wirtschaftlichen Bedeutung der Elbeschifffahrt widersprechen:*

HTC stellt fest: „Die Bedeutung des Wasserstraßenverkehrs für die Nachfrage nach Arbeitskräften ist grundsätzlich eher moderat.“ Nur 2 % der Unternehmen gaben an, dass sich durch eine erhöhte Nutzung der Wasserstraße ihre Arbeitsnachfrage stark erhöhen würde oder dass sie stark sinken würde (Seite 30, Abbildung 18).

Über die Hälfte der Unternehmen gaben an, dass auch bei einer erhöhten Nutzung der Wasserstraße ihre Arbeitsnachfrage unverändert bleiben würde, was einen Hinweis auf den eigentlich geringen Beschäftigungseffekt der Wasserstraße Elbe gibt (S.29 u. 30).

Diese beiden Umstände geben Hinweis darauf, dass die Beschäftigungseffekte einer verbesserten Schiffbarkeit nicht so eindeutig wären, wie in dem Gutachten dargestellt wird.

4. *Ökologie:*

Der alleinige Verweis, dass der Transport via Binnenschiff umweltfreundlicher ist, lässt sich nicht halten, weil einerseits die Bahn mit Blick auf die CO₂ Emissionen umweltfreundlicher transportieren kann (zu den Bedingungen: siehe Planco 2007, Verkehrsträgervergleich) und andererseits die Frage der Gewässerstrukturen und der Ökosystemleistungen von intakten Flusslandschaften (u.a. Biodiversität) gar nicht in den Blick genommen wird. Diese Betrachtung unterbleibt völlig.

Stand: 20.7.2016

Kontakt:

Offene Fragen

In der Studie „Wirtschaftliche Bedeutung der gewerblichen Elbbinnenschifffahrt“ (Elbschifffahrtsstudie) wurden eine Reihe von Fragen nicht beantwortet, die von Relevanz für die Feststellung der betriebswirtschaftlichen sowie volkswirtschaftlichen Bedeutung der gewerblichen Schifffahrt auf der Elbe sind.

Unternehmen an Elbe und Unternehmen mit Zugängen zu alternativen Wasserstraßen

Bei den Unternehmen kann zwischen „reinen“ Elb-Anliegern – also Unternehmen und Häfen, die keinen Zugang zu anderen Wasserstraßen verfügen – und Unternehmen, die über einen Zugang zu anderen Wasserstraßen verfügen – wie beispielsweise Magdeburg – unterschieden werden. Dieser Unterschied ist entscheidend, um die existenzielle Bedeutung der Schiffbarkeit der Elbe abzuschätzen zu können.

- Welche Unternehmen und Häfen entlang der Elbe, die über keinen Zugang zu einem Kanal verfügen, transportieren 30% oder mehr ihrer Güter über die Elbe?
- Wie viele direkte Beschäftigungsverhältnisse gibt es in den „reinen“ Elbe anliegenden Unternehmen, die von der Elbe-Schifffahrt direkt abhängig sind?
- Wie hoch ist der Anteil der Personenschifffahrt bei den direkten Beschäftigungsverhältnissen?
- Welche Unternehmen im Sektor Windenergie transportieren über die Elbe? Welcher Anteil der fertigen Produktion wurde in den letzten Jahren über die Elbe transportiert? Welcher Anteil der benötigten Materialien wurden in den letzten Jahren über die Elbe transportiert? Welcher Anteil wurde über andere Wasserstraßen transportiert?
- Wie sieht der Modalsplit der „reinen“ Elbehäfen aus?
- Können die getroffenen Aussagen in der Studie, die auf Basis der Antworten getroffen wurden, aufgesplittet werden in „reine“ Elbe-Anlieger (Unternehmen, die direkt an der Elbe liegen und nicht die Güter vorher zu einer Verladestelle transportieren müssen (wie beispielsweise SKW Piesteritz) und Unternehmen mit einem alternativen Zugang zur Wasserstraße (wie beispielsweise Enercon)?
- Welche „reinen“ Elbe-Unternehmen konnten in der Vergangenheit welche Potentiale nicht realisieren?
- Wie sähen die Vorteile einer Nutzung der Elbe für Unternehmen aus, die nicht direkt an der Elbe liegen, aber über einen Zugang zu anderen Wasserstraßen verfügen? Gäbe es beispielsweise Einsparpotential und wie sieht dies aus? Welche dieser Unternehmen konnten in der Vergangenheit welche Potentiale nicht realisieren?
- Sind die Schwergut-Transporte aus Richtung Berlin kommend auf die Elbe als Wasserstraße zwingend angewiesen?

Alternative Verkehrsträger (vorzugsweise die Schiene)

Derzeit werden Güter auf Strecken größer als 150 Kilometer von Hamburg aus überwiegend auf der Schiene transportiert. Weniger als 1 % der Güter gelangt per Schiff in die Elberegion.

- Bedeutet es, wenn die Güter alternativ auf der Schiene oder Straße transportiert werden, dass Arbeitsplätze wegfallen? Wenn dies der Fall ist, was sind die kausalen Zusammenhänge?

- Welche Güter können bei Niedrigwasser wie beispielsweise im Jahr 2015, in dem die Elbe drei Monate Fahrtiefen unter einem Meter führte und die Güterschifffahrt 6 Monate brach lag, nicht abtransportiert werden? Was waren die Gründe dafür? Welche Unternehmen sind davon betroffen? Welcher Schaden entstand dadurch bei welchen Unternehmen?
- Welche Arbeitsplätze wären gefährdet, wenn Unternehmen entlang der Elbe und ohne Zugang zu weiteren Wasserstraßen nur noch mit der Bahn oder dem LKW transportieren könnten? Was ist der Grund für die Gefährdung?

Allgemeine Fragen

In der Studie wurde ein kleiner Ausschnitt von nur wenigen Jahren gewählt, um den Umschlag und dessen Entwicklung in den Häfen darzustellen.

- Wie sieht die Entwicklung der wasserseitigen Umschläge in den „reinen“ Elbe-Häfen über die letzten 15 Jahre aus?
- Wie viel und welche Güter wurden im Hafen Mühlberg seit seiner Eröffnung im Jahr 2012 auf das Schiff umgeschlagen? Wurde nach der Hafeneinweihung ein weiteres Schiff beladen?
- Für den Hafen Halle wurde angegeben, dass der wasserseitige Umschlag sich „weiterhin auf einem Äußerst niedrigen Niveau“ bewegt. Wie viel wurde im Hafen Halle in den letzten 15 Jahren auf das Schiff umgeschlagen?

Interessenskonflikt

Einige Aussagen und auch Argumentationsstrategien sind bekannte Aussagen der Häfen entlang der Elbe. Zudem bezieht das bearbeitende Büro Aufträge aus dem Transportgewerbe.

- Wie wurde ein Interessenskonflikt in der Zusammenarbeit mit dem BÖB bzw. der Wirtschaft vorgebeugt und vermieden?
- Wurde auch die Kritik an dem Umgang mit der Elbe als Wasserstraße berücksichtigt und wenn ja, inwiefern und auf welche Quellen und Aussagen wurde zurückgegriffen?

Link zur Studie:

http://www.gesamtkonzept-elbe.bund.de/Webs/GkElbe/DE/Informationen/Studien/Studien_node.html;jsessionid=0EF5CFE26787382AAB170493F8D64CE2.live21301