



Bundesverband der Deutschen  
Binnenschifffahrt e.V. (BDB)  
Dammstraße 15-17, 47119 Duisburg  
Verantwortlich:  
RA Jens Schwanen, Geschäftsführer  
Tel. (02 03) 8 00 06-15  
Fax (02 03) 8 00 06-21  
Internet: [www.Binnenschiff.de](http://www.Binnenschiff.de)  
E-Mail: [InfoBDB@Binnenschiff.de](mailto:InfoBDB@Binnenschiff.de)

13. November 2014

## **BDB bezieht Stellung auf Parlamentarischem Abend in Berlin**

### **Überambitionierte EU-Abgasgrenzwerte bedrohen das Gewerbe – pragmatische Lösungen für Binnenschiffsmotoren nötig!**

Mit über 150 Besuchern stieß der Parlamentarische Abend der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt im Deutschen Bundestag (PGBi) am 12. November 2014 in der Landesvertretung Hamburg in Berlin auf große Resonanz und reges Interesse. Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) unterstützte gemeinsam mit dem Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB) die Veranstaltung mit dem Thema „Binnenschifffahrt mit Zukunft?! Infrastruktur und Nachhaltigkeit“, zu der neben mehr als 30 Bundestagsabgeordneten auch zahlreiche Vertreter aus der Binnenschifffahrt, der öffentlichen Binnenhäfen und der verladenden Wirtschaft erschienen waren. MdB Gustav Herzog, Sprecher der SPD in der PGBi, wertete die rege Teilnahme als Zeichen dafür, dass der Verkehrsträger Binnenschiff zunehmend in der Gesellschaft wahrgenommen wird. Ein Indiz für diese erfreuliche Entwicklung sei außerdem der kürzlich von den Koalitionsfraktionen CDU/CSU und SPD im Bundestag gestellte Antrag mit dem Titel „Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung zukunftsfest gestalten“, der auch einige Forderungen des BDB aufgreift.

BDB-Präsident Georg Hötte verdeutlichte in der Diskussionsrunde mit Gustav Herzog, MdB Herbert Behrens (Die Linke) und Gerd Deimel (VCI/BDI) die Probleme, mit denen das Gewerbe durch die jahrelange Unterfinanzierung der Wasserstraßen zu kämpfen hat: „Das Wasserstraßennetz ist relativ weitmaschig. Schon eine kleine Störung kann gravierende Auswirkungen haben und dafür sorgen, dass Teile des Netzes ausfallen. Wir haben nur ganz wenige Wasserstraßenbereiche, wo Ausweichmöglichkeiten gegeben sind“, so Hötte. Vor diesem Hintergrund sei es ärgerlich und unverständlich, dass das im Bundeshaushalt bereitgestellte Geld wegen fehlenden Planungspersonals in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung nicht vollständig in die dringend benötigten Infrastrukturprojekte investiert werden kann. „Wasserstraßenprojekte sind sehr langfristige Maßnahmen, die einen hohen Planungsaufwand verursachen. Deshalb brauchen wir Nachhaltigkeit und Planungssicherheit“, forderte der BDB-Präsident. Neben der dringend erforderlichen Aufstockung des Personals regte der BDB-Präsident an, sich parallel hierzu z.B. mit der Vergabe von Aufträgen an private Gesellschaften wie etwa der RMD oder der DEGES zu befassen: „Nicht alles muss in der heutigen Zeit der Personalnot zwingend allein von der WSV geleistet werden!“

BDB-Vizepräsident Martin Staats setzte sich in der Diskussion mit MdB Dr. Valerie Wilms (Bündnis 90/Die Grünen), MdB Matthias Lietz (CDU) und Roland Hörner (BÖB-Präsidium) mit dem Thema Umweltverträglichkeit und Nachhaltigkeit in der Binnenschifffahrt auseinander. Er stellte klar, dass die kürzlich von der EU-Kommission vorgeschlagenen Abgasgrenzwerte für Binnenschiffsmotoren für das Gewerbe nicht realisierbar sind: „Man muss sich seitens des Gesetzgebers und der Mitgliedstaaten fragen, ob die Grenzwerte ein Killer-Kriterium für die Binnenschifffahrt sind. Nicht einmal Schiffe mit LNG-Antrieb schaffen es, die vorgesehenen Emissionsgrenzwerte einzuhalten“. Betont wurde, dass insbesondere die Motorenhersteller auf dem

kleinen europäischen Markt durch die zu ambitionierten Grenzwerten überfordert werden, da der Forschungsaufwand außer Verhältnis zu den produzierten Stückzahlen steht. Sinnvoll sei es deswegen, sich an den US-Standards zu orientieren, um den Herstellern vielfältigere Vertriebsmöglichkeiten zu eröffnen. „Die neue Motorenrichtlinie müssen wir in dieser Form verhindern und stattdessen machbare und pragmatische Lösungen für Binnenschiffsmotoren finden“, so Martin Staats.

Aktuelle Erkenntnisse zum LNG-Antrieb in der Binnenschifffahrt stimmen die Unternehmer nachdenklich, ob die in diesen Treibstoff gesteckten Erwartungen sich realisieren. „Wir wissen von Mehrkosten in der Größenordnung von über 2 Mio. pro Schiff, wenn der Motor auch auf LNG-Antrieb (dual fuel) ausgerichtet sein soll. Diese immensen Mehrkosten sind von der Branche allein nicht zu stemmen, denn in der Regel sind es familiengeführte Kleinunternehmen, die in das Schiff investieren“, so Martin Staats. Gleichzeitig gab er den Hinweis, dass mit alternativen Lösungen, wie etwa Treibstoff-Wasser-Emulsionen, ebenfalls deutliche Reduktionen bei den Emissionen und beim Treibstoffverbrauch erzielbar sind. Die Branche teste diese Verfahren zurzeit auf Praxistauglichkeit.

### Bildunterschriften

#### Bild 1:

Panel I (v.l.n.r.): Krischan Förster (Zeitschrift „Binnenschifffahrt“), MdB Herbert Behrens (Die Linke), MdB Gustav Herzog (SPD), BDB-Präsident Georg Hötte (Rhenus PartnerShip), Gerd Deimel (VCI/BDI)

#### Bild 2:

Panel II (v.l.n.r.): Krischan Förster (Zeitschrift „Binnenschifffahrt“), MdB Dr. Valerie Wilms (Bündnis 90/Die Grünen), MdB Matthias Lietz (CDU), BDB-Vizepräsident Martin Staats (MSG), BÖB-Präsidiumsmitglied Roland Hörner (Hafen Mannheim)

Verwendung des beigefügten Bildmaterials bitte nur mit folgendem Zusatz:  
Copyright: Peter-Paul Weiler, berlin-event-foto.de

### **Über den BDB e.V.:**

*Der 1974 gegründete Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) vertritt die gemeinsamen gewerblichen Interessen der Unternehmer in der Güter- sowie der Fahrgastschifffahrt gegenüber Politik, Verwaltung und sonstigen Institutionen. Mitglieder des BDB sind deshalb Partikuliere, Reedereien und Genossenschaften. Auch Fördermitglieder unterstützen die Arbeit des BDB. Der Verband mit Sitz in Duisburg und Repräsentanz in Berlin bezieht Stellung zu verkehrspolitischen Fragen und bringt sich aktiv in die Gestaltung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ein. Seit der Fusion mit dem Arbeitgeberverband (AdB) im Jahr 2013 vertritt der BDB auch die Belange der Verbandsmitglieder in arbeits-, tarif- und sozialrechtlichen sowie personal-, sozial- und bildungspolitischen Angelegenheiten und ist Tarifvertragspartner der Gewerkschaft Verdi. Der BDB betreibt das in Duisburg vor Anker liegende Schulschiff „Rhein“ – eine europaweit einzigartige Aus-, Fort- und Weiterbildungseinrichtung für das Binnenschifffahrtsgewerbe.*