04/2018
27. Jahrgang, Dezember 2018

# BDB REPORT

Informationen des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB)

# Parlamentarischer Abend der Binnenschifffahrt in Berlin

MdB Claudia Müller (Bündnis 90/Die Grünen), MdB Eckhard Pols (CDU), Moderator Lutz Lauenroth (DVZ), BDB-Präsident Martin Staats (MSG) und MdB Bernd Reuther (FDP).

## EDITORIAL

Das erste Jahr der neuen GroKo-Regierung geht für die Binnenschifffahrt erfolgreich zu Ende: Die Befahrensabgaben für die Güter- und Fahrgastschifffahrt werden zum 31.12.2018 abgeschafft, was eine Entlastung von über 45 Mio. Euro p.a. mit sich bringt. Die Arbeiten des Masterplans Binnenschifffahrt und damit auch die Fortschreibungen der beiden Gewerbeförderprogramme laufen unter aktiver Mitarbeit des BDB auf Hochtouren. Die WSV erhält zusätzliche Stellen bewilligt und die Mittel für Erhalt und Ausbau fließen in ausreichender Höhe in die Wasserstraßeninfrastruktur. Für die Modernisierung des Schulschiffes stellt der Bund erneut Fördergelder zur Verfügung. Damit hat der BDB seine gewerbepolitischen Kernforderungen erfolgreich umgesetzt und sein Pflichtenheft für das Jahr 2018 mehr als erfüllt. Erfolgreich verlief auch der erste öffentliche Auftritt der „PG BiSchi“, der mit tatkräftiger Unterstützung der BDB-Geschäftsstelle Anfang November in Berlin über die Bühne ging. Die Veranstaltung entwickelte sich mit über 170 Gästen erneut zu einem wichtigen Netzwerktreffen der Branche. Das alles finden wir durchweg „Spitze!“. Für das Gewerbe wichtige Themen bleiben jedoch auf der Agenda. Die verunglückte NRMM-Verordnung mit ihren absurd überhöhten Abgasgrenzwertbestimmungen treibt den Binnenschiffern Sorgenfalten auf die Stirn. Hier sind Politik und Verwaltung gefordert! Gleiches gilt für die seit Jahrzehnten beschlossenen aber nicht mal ansatzweise begonnenen Ausbaumaßnahmen an den Flüssen: Das „Dürre-Jahr 2018“ wäre für die Schifffahrt und ihre Kunden ohne die bekannten Engpässe an Rhein, Donau und Elbe deutlich glimpflicher verlaufen. Mehr hierzu, zur Liegestellenproblematik in Köln und Mainz, zu den neuen Mitgliedern im BDB und zum Gespräch der BDB-Vertreter mit dem niederländischen König Willem-Alexander lesen Sie in diesem Heft. Viel Spaß bei der Lektüre! **Jens Schwanen**

## INHALT

**02 I NEUE PG BINNENSCHIFFFAHRT**
Erfolgreiche Abendveranstaltung in Berlin

**04 I BUNDESHAUSHALT 2019**
Schifffahrtsabgaben fallen weg

**05 I FACHMESSE IN KALKAR**
Martin Staats hält Eröffnungsansprache

**06 I ENGPÄSSE IM NETZ**
Gewerbe fordert massiven Ausbau

**08 I NRMM-PROBLEMATIK**
Allenfalls Zwischenlösung in Sicht

**10 I ROYALER BESUCH**
Königspaar im Gespräch mit der Schifffahrt

**11 I KÖLNER RHEINAUHAFEN**
Wichtiger Fortschritt erzielt

**12 I NEUES MITGLIED**
Hamburg Marketing tritt BDB bei

**13 I KOMPETENZ AN MAIN UND DONAU**
DWSV ist neues BDB-Mitglied

**14 I „DATEN & FAKTEN“**
Faltblatt in neuem Layout

**15 I LIEGESTELLENPROBLEMATIK**
Liegeplätze in Mainz dringend benötigt

**16 I KURZ GEMELDET**

+++ BDB-GESCHÄFTSSTELLE AB 1. JANUAR 2019 MIT NEUER ADRESSE, SIEHE ARTIKEL AUF SEITE 20 +++

MdB Gustav Herzog (SPD) spricht zu den Gästen aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Binnenschifffahrt

Auftaktveranstaltung der neuen PG BiSchi

# Diskussion über drängende Herausforderungen der Binnenschifffahrt

Die im Juli 2018 für diese Legislaturperiode neu gegründete Parlamentarische Gruppe Binnenschifffahrt (PG BiSchi) hat am 7. November 2018 in Berlin mit einem Parlamentarischen Abend – traditionell unterstützt durch den BDB und den Binnenhafenverband BÖB – ihre erste große Veranstaltung ausgerichtet.

86 Bundestagsabgeordnete haben sich inzwischen in dieser Gruppierung zusammengeschlossen, um den Anliegen des Binnenschifffahrtsgewerbes im Parlament Gehör zu verschaffen und sie bei der Verbesserung der gewerblichen Rahmenbedingungen zu unterstützen.

Knapp 200 Gäste aus Politik, Verwaltung, Schifffahrts- und Hafengewerbe sowie Vertreter der verladenden Wirtschaft und Industrie waren der Einladung zum Thema „Frische Brise für die Binnenschifffahrt – zwischen Flussausbau und Flottenerneuerung“ gefolgt. Die bereits seit Monaten andauernde Niedrigwasserperiode, die sich u.a. in Form von leeren Tankstellen mittlerweile auch beim Verbraucher bemerkbar macht, stand erwartungsgemäß im Mittelpunkt der Veranstaltung.

## NIEDRIGWASSER LEGT ENGPÄSSE IM NETZ OFFEN

BDB-Präsident Martin Staats (MSG, Würzburg) zog ein vorläufiges Resümee des Jahres 2018 aus Sicht des Binnenschifffahrtsgewerbes: „Wir erleben ein Jahr mit historischem Niedrigwasser und Pegeltiefständen an zahlreichen Flüssen. Die Binnenschifffahrt hat ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis gestellt und alles dafür getan, den Gütertransport auch bei extremen Wasserständen so weit wie möglich aufrecht zu erhalten. Das Niedrigwasser hat allerdings auch aufgedeckt, wie sehr die vorhandenen Engpässe im deutschen Wasserstraßennetz den Schiffsverkehr beeinträchtigen und die Planung und Durchführbarkeit von Transporten, gerade auch bei Kleinwasser, erschweren“, so der BDB-Präsident. „Wichtige Ausbaumaßnahmen – sei es an Nieder- und Mittelrhein, im westdeutschen Kanalgebiet oder an der Donau – müssen vorgezogen werden, damit die Versorgungssicherheit der Industrie und der Bevölkerung gewährleistet bleibt!“, erklärte Staats.

## NRE- UND LKW-MOTOREN: KEINE ZU HOHEN ERWARTUNGEN

Im Rahmen einer Podiumsdiskussion zum Themenkomplex Flottenerneuerung und Innovation machte Martin Staats im Gespräch mit den Bundestagsabgeordneten Eckhard Pols (CDU), Bernd Reuther (FDP) und Claudia Müller (Bündnis 90/Die Grünen) deutlich, dass die EU die Binnenschifffahrt durch die 2016 verordneten überambitionierten Emissionsgrenzwerte für neue Motoren in ihrer Innovationsbereitschaft ausgebremst hat. „Wir sträuben uns nicht gegen Innovationen, im Gegenteil. Aber die neuen Grenzwerte sind bis heute unerfüllbar. Keiner der in diesem Spezialmarkt tätigen Motorenhersteller hat bisher ein passendes Aggregat im Angebot, das investitionswillige Binnenschiffer kaufen könnten“, erklärte Staats, der das Vorgehen der EU-Kommission und deren Unbelehrbarkeit in dieser Thematik mit scharfen Worten kommentierte.

Eine Absage erteilte Staats den hohen Erwartungen, die

zurzeit zum Beispiel an den Einsatz von Lkw-Motoren geknüpft werden: „Diese Motoren sind nicht für die Dauerbelastung an Bord von Schiffen konzipiert und sie sind nicht leistungsfähig genug. Das Bemühen der Verwaltung, hier Alternativen zum nicht vorhandenen Binnenschiffsmotor zu schaffen, ist ehrenwert. Das wird jedoch nur in Ausnahmefällen nutzen. Die Modernisierung der europäischen Flotte kann damit nicht erfolgen“, warnte Staats vor übertriebener Euphorie.

## MATHIAS STEIN FOLGT AUF GUSTAV HERZOG

In der PG BiSchi vollzog sich im Rahmen des Parlamentarischen Abends ein wichtiger Personalwechsel. MdB Gustav Herzog (SPD) wird sich künftig innerhalb seiner Fraktion schwerpunktmäßig um den Themenbereich „Digitales“ kümmern und übergab deswegen in seiner Ansprache das Themenfeld der Binnenschifffahrt an seinen Fraktionskollegen MdB Mathias Stein. Herzog war langjähriges Mitglied der PG BiSchi und nicht nur in seiner Funktion als Sprecher der SPD-Fraktion für die Gruppe, sondern auch als Koordinator der Initiative, für den BDB stets ein äußerst kompetenter und wichtiger Ansprechpartner, der sich mit viel Leidenschaft für die Belange der Schifffahrt eingesetzt hat. Sein Nachfolger Mathias Stein bringt alle Voraussetzungen mit, um die erfolgreiche Arbeit von Gustav Herzog fortzuführen. Als gelernter Wasserbauer mit anschließender Weiterbildung zum Bautechniker und langjähriger Mitarbeiter in der WSV verfügt er über profunde Fachkenntnisse im System Wasserstraße. Der BDB dankt Gustav Herzog für sein langjähriges und außerordentliches Engagement für die Binnenschifffahrt und freut sich auf die Zusammenarbeit mit Mathias Stein.

BDB-Vizepräsident Roberto Spranzi (DTG) und Christopher Beplat (r., Rhenus PartnerShip)

BDB-Vizepräsident Dr. Gunther Jaegers (Reederei Jaegers) und Diana Kool (Niederländische Botschaft)

(v.l.n.r.): BEV-Vorsteher Georg Hötte, Roland Hörner (BÖB/Hafen Mannheim) und Dr. Wolfgang Hönemann (NRW-Repräsentant des Hafens Rotterdam)

Petra Schreier-Endres (GDWS), Hartmut Spickermann (BMVI) und MdB Gustav Herzog (SPD)

BDB-Vizepräsident Dirk Gemmer (Rhenus PartnerShip) im Gespräch mit Hermann Poppen (r., GDWS)

BDB-Präsident Martin Staats (MSG) und BÖB-Präsident Joachim Zimmermann (Bayernhafen-Gruppe) dankten Gustav Herzog für die langjährige Zusammenarbeit

EBU-Präsident Paul Goris

Gustav Herzog übergab in seiner Rede an seinen Nachfolger MdB Mathias Stein (SPD)

Martin Staats sprach über die drängenden Herausforderungen der Branche



Titelbild und alle Bilder S. 2 - 3: © Peter-Paul Weiler (berlin-event-foto.de)

Haushaltsausschuss trifft Beschlüsse zum Bundeshaushalt 2019

# Schifffahrtsabgaben werden zum Jahreswechsel 2018/2019 abgeschafft!

Die Erhebung von Abgaben für die Befahrung der Flüsse und Kanäle in Deutschland ist Geschichte: Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages hat am 8. November 2018 in seiner sog. Bereinigungssitzung beschlossen, die von der Binnenschifffahrt zu zahlenden Abgaben für die Nutzung der Wasserstraßen zum Jahreswechsel 2018/2019 vollständig und ersatzlos aufzuheben.

Dies betrifft sämtliche Flüsse und Kanäle im Bundesgebiet mit Ausnahme des Nord-Ostsee-Kanals und der Mosel. Die Binnenschifffahrt und deren Kunden erzielen hierdurch Einsparungen von in Summe rund 45 Mio. Euro pro Jahr.

## KONSEQUENTE ANTWORT AUF TRASSENPREISREDUZIERUNG BEI DER BAHN

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) zeigt sich hocherfreut über diesen Beschluss. BDB-Präsident Martin Staats erklärt hierzu:

„Wir danken den Regierungsfraktionen und den Haushältern im Bundestag für diesen wegweisenden Beschluss, der inhaltlich konsequent und folgerichtig ist. Im Schulterschluss mit den Organisationen der verladenden Wirtschaft und Industrie haben wir in den vergangenen Wochen wiederholt darauf hingewiesen, dass die Schifffahrtsabgaben fallen müssen, nachdem die Trassenpreisreduzierung bei der Güterbahn zu einem erheblichen Eingriff in den Wettbewerb dieser beiden Verkehrsträger geführt hat. Mit der kostenfreien Nutzung der Wasserwege steigt die Attraktivität der Schifffahrt für die Wirtschaft und Industrie. Hier wurde nun ein ganz wichtiger Grundstein für die Verkehrsverlagerung auf die besonders umweltfreundliche Binnenschifffahrt gelegt."

## BESCHÄFTIGUNGSWIRKUNG FÜR SCHIFFFAHRT UND HÄFEN ERWARTET

Die Aufhebung der Schifffahrtsabgaben wurde von der Bundesregierung in ihrem Koalitionsvertrag als Maßnahme zur Stärkung der Binnenschifffahrt angekündigt. Dies entspricht einer jahrelangen Forderung des Schifffahrtsgewerbes und des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer. Ein im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstelltes Gutachten belegt, dass diese Maßnahmen nicht nur zu mehr Gütern auf dem Wasser führt, sondern auch Beschäftigungswirkungen im Schifffahrts- und Hafengewerbe zeigen wird. Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer hatte im Rahmen seines Antrittsbesuchs beim BDB im Frühjahr 2018 in Berlin eine rasche Abschaffung der Abgaben für die Binnenschifffahrt angekündigt. Der BDB begrüßt, dass die Umsetzung dieser Ankündigung nun erfolgt.

Für Schleusungen und das Befahren von künstlichen Wasserstraßen werden ab 2019 keine Gebühren mehr fällig

Fachmesse und „Forum Binnenschifffahrt“ in Kalkar

# BDB-Präsident Staats hält Grußwort zur Eröffnung

Die Messe „Shipping Technics Logistics“ hat sich in den letzten Jahren als stets sehr gut besuchte und einzige Fachmesse für das Binnenschifffahrtsgewerbe in Deutschland etabliert.

Dass am 25. September 2018 der Startschuss zur bereits vierten Auflage der Veranstaltung auf dem Messegelände in Kalkar gegeben werden konnte, verdeutlicht die hohe Akzeptanz in der Branche. Dies betonte auch BDB-Präsident Martin Staats (MSG, Würzburg) in seinem Grußwort zur Eröffnung am gestrigen Vormittag: „Die Messe ist fest im Gewerbe angekommen. Sie ist eine hervorragende Möglichkeit, sich mit Fachleuten aus verschiedensten Bereichen des Systems Wasserstraße auszutauschen und dabei wertvolle Expertisen mitzunehmen. Darum freue ich mich, heute bei der Eröffnung dabei sein zu dürfen“.

„Forum Binnenschifffahrt“ in Kalkar

## STAATS: IWT-PLATTFORM CHANCE FÜR MEHR GEHÖR AUF EU-EBENE

Der BDB-Präsident ging in seiner Ansprache auch auf verschiedene aktuelle Projekte und Herausforderungen der Binnenschifffahrt ein und hob dabei besonders die Bedeutung des „Masterplans Binnenschifffahrt“ hervor, der auf Vorschlag des BDB in den Koalitionsvertrag der Bundesregierung aufgenommen wurde und sich derzeit in der Ausarbeitung befindet. „Nach dem letzten großen Strukturwandel in den 1970er und 1980er Jahren spüren wir spätestens seit den 2010er Jahren wieder einen ‚wind of change‘ in der Binnenschifffahrt, zum Beispiel hinsichtlich sich ändernder Marktstrukturen oder des Umgangs mit Umweltaspekten, befeuert durch die Dieseldiskussion und die strengen von der EU verordneten Abgasgrenzwerte für Binnenschiffsmotoren. Hierauf soll der Masterplan ebenso Antworten liefern wie auf die dringend zu behebenden Infrastrukturdefizite entlang der Bundeswasserstraßen und einen sich abzeichnenden Fachkräftemangel im Gewerbe. Deshalb ist es gut, dass bei den Arbeiten an dem Maßnahmenpaket, das die Leitlinien der Verkehrspolitik für die Binnenschifffahrt in den nächsten Jahren definieren soll, ‚auf die Tube gedrückt‘ wird, so Staats.

BDB-Präsident Staats bei seiner Rede vor den Gästen des Forums

Ein wichtiger Meilenstein sei außerdem, dass es den europäischen Dachverbänden für die Binnenschifffahrt, EBU und ESO, gelungen sei, erstmals eine europäische Plattform für die Binnenschifffahrt (IWT-Plattform) zu gründen. „Die Gesetzgebung wird zunehmend europäischer. Deswegen ist die Plattform, die mittlerweile intensiv ihre Arbeit aufgenommen hat, der richtige und notwendige Schritt, um nah am Geschehen zu sein und die politischen Rahmenbedingungen für unseren Verkehrsträger erfolgreich mitzugestalten“, so Staats weiter.

## „FORUM BINNENSCHIFFFAHRT“ MIT HOCHKARÄTIGEN GÄSTEN

Das am ersten Tag der Messe parallel ausgerichtete „Forum Binnenschifffahrt“ bot in seiner mittlerweile sechsten Auflage weitere Gelegenheit zur fachlichen Diskussion. In seiner Rede auf dem Forum blickte Martin Staats auf den bisherigen Verlauf des Jahres für die Branche zurück: „Wir haben seit Monaten extremes Niedrigwasser. Besonders betroffen ist dabei die Donau. In einer solchen Situation hilft auch kein Kleinwasserzuschlag mehr zur Konsolidierung“. Auch vor diesem Hintergrund sei es wichtig, so Staats, vom Gewerbe dringend benötigte Ausbauprojekte wie etwa den Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen oder die Abladeoptimierung am Mittelrhein endlich umzusetzen, um Engpässe im Wasserstraßennetz zu entschärfen. Entscheidend dafür sei, die WSV schnellstmöglich mit dem benötigten Personal auszustatten und dieses auch bedarfsgerecht an für die Schifffahrt besonders relevanten Projekten einzusetzen.

Engpässe im deutschen Wasserstraßennetz

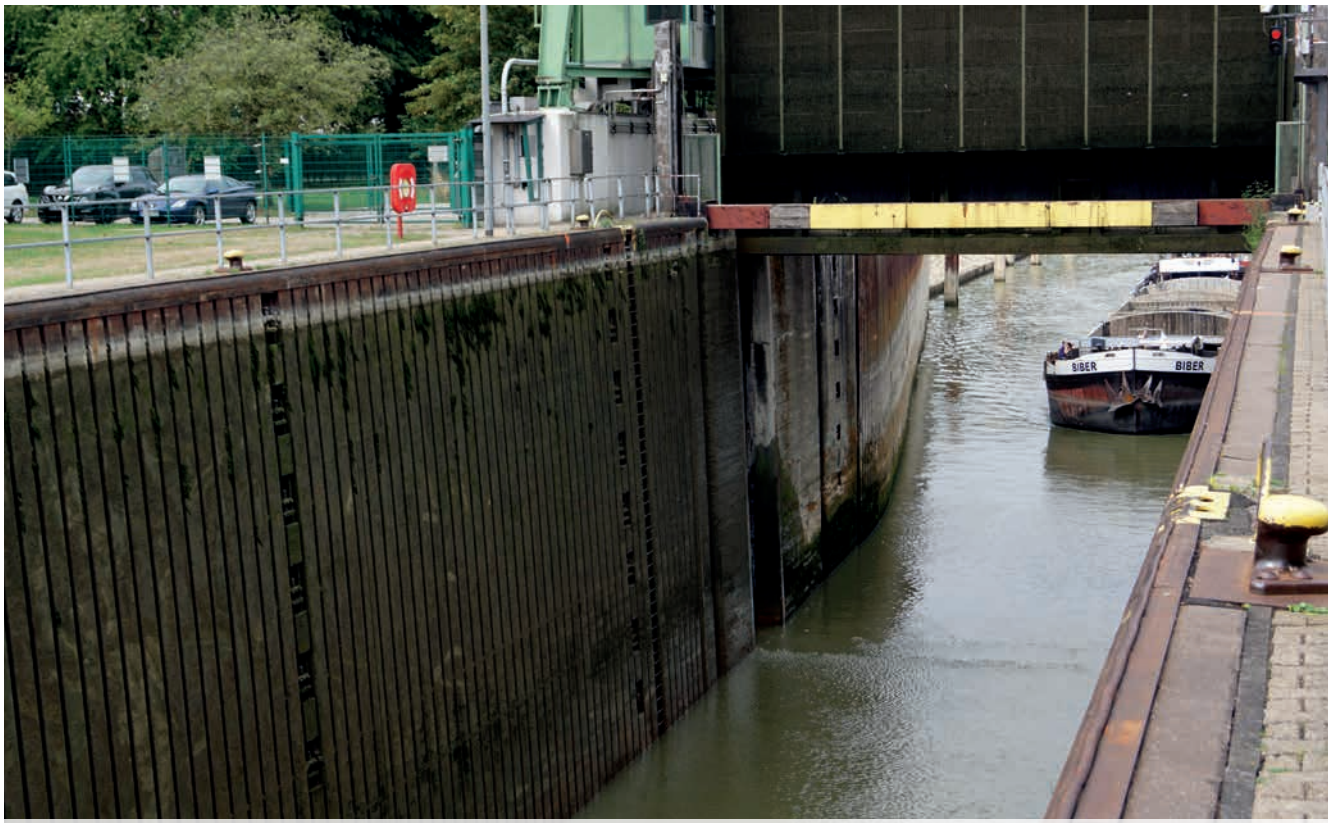
# Binnenschifffahrt fordert massiven Ausbau der Infrastruktur!

Die lang anhaltende Trockenperiode im Sommer und Herbst 2018 hat dazu geführt, dass die Binnenschifffahrt durch die extremen Niedrigwassersituationen auf den deutschen Flüssen an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit gebracht wird.

Trotz vorausschauender Planung, laufendem Dialog mit den Kunden und großer Erfahrung im Umgang mit schwankenden Wasserständen sorgten historische Pegeltiefstände an Rhein, Elbe und Donau dafür, dass die Güterversorgung durch die deutlich reduzierten Abladetiefen der Schiffe erheblich erschwert wurde. Das extreme Niedrigwasser in 2018 zeigt aber auch ganz deutlich auf, wie massiv die vorhandenen Engstellen im deutschen Wasserstraßennetz die Schifffahrt beeinträchtigen.

Der BDB fordert deshalb, dass die im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 sowie dem Wasserstraßenausbaugesetz ausgewiesenen Projekte für die Binnenschifffahrt schnellstmöglich angepackt werden. Dies gilt auch für nicht im BVWP verankerte Sanierungsmaßnamen. Ein durchgängig gut ausgebautes Wasserstraßennetz gewährleistet, dass auch bei niedrigen Wasserständen Transporte per Binnenschiff länger plan- und durchführbar bleiben. Im Folgenden seien drei Kernprojekte an Rhein, Donau und Kanälen genannt, die mit absoluter Priorität angeschoben werden müssen:

**Abladeoptimierung am Mittelrhein:**
Der Streckenabschnitt zwischen Mainz/Wiesbaden und St. Goar am Mittelrhein ist in seinem jetzigen Ausbauzustand ein Nadelöhr für Binnenschiffstransporte auf Europas wichtigster Wasserstraße. Grund dafür ist, dass die freigegebene Fahrrinnentiefe lediglich 1,90 m beträgt, während sowohl oberhalb als auch unterhalb der Strecke 2,10 m unter dem Gleichwertigen Wasserstand (GlW) ausgewiesen sind. Somit wird die Transportkapazität der passierenden Schiffe an vielen Tagen im Jahr deutlich eingeschränkt – und zwar auf der gesamten Route des Schiffes vom Startpunkt bis zum Ziel. Mit Umsetzung der „Abladeoptimierung“ sollen deshalb die Tiefenengpässe beseitigt werden, um die Ausnutzung der Transportkapazitäten zu erhöhen. Der Handlungsbedarf ist immens: Jährlich wird dieser Mittelrheinabschnitt von rund 50.000 Güterschiffen befahren, die annähernd 60 Mio. t Güter transportieren. Prognosen gehen davon aus, dass das Güteraufkommen in diesem Bereich auf mehr als 75 Mio. Gütertonnen ansteigen wird. Das Projekt ist völlig zu Recht mit



Die WDK-Schleusen sind ein Beispiel für vernachlässigte Infrastruktur

einem überragenden Nutzen-Kosten-Verhältnis in den Vordringlichen Bedarf eingestuft worden.

Durch die Umsetzung der Abladeoptimierung wird eine relative Mehrtransportmenge im Niedrig- und Mittelwasserbereich von rund 210 t je Schiff erwartet. Dies entspricht umgerechnet ca. 10 bis 15 Lkw-Ladungen pro Binnenschiff und insgesamt mehr als einer halbe Million Lkw, um die das Straßennetz zusätzlich entlastet werden könnte. Wie wichtig das Projekt ist, das sich derzeit erst in der Konsultationsphase befindet, haben mittlerweile auch Vertreter der Grünen erkannt. So forderte Hessens Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir jüngst die schnelle Umsetzung: „Das Binnenschiff ist ein denkbar umweltfreundliches Transportmittel, wird jedoch ausgebremst – nicht allein von der Trockenheit, sondern auch, weil notwendige Maßnahmen nicht beherzt angegangen werden. Man muss nur wenige Untiefen beseitigen, um die Kapazität von Europas wichtigster Wasserstraße beträchtlich zu steigern."

**Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen:**

Der 69 Kilometer lange Donauabschnitt zwischen Straubing und Vilshofen limitiert die Binnenschifffahrt im süddeutschen Raum enorm. Lösungen wurden jahrelang diskutiert mit dem Ergebnis, dass die von der Schifffahrt favorisierte Ausbauvariante „C280" vom damaligen bayerischen Ministerpräsidenten Horst Seehofer urplötzlich vom Tisch gewischt wurde. Das Bayerische Kabinett hatte sich daraufhin im Februar 2013 für einen sog. „sanften" Donauausbau nach der Variante „A" entschieden. Auf die Umsetzung wartet die Binnenschifffahrt jedoch bis heute. Das Projekt steht ebenfalls mit hohem Nutzen-Kosten-Verhältnis im Vordringlichen Bedarf des BVWP. Konkretes Ziel der Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse ist die Erhöhung der Abladetiefe durch Vergrößerung der Fahrrinnentiefe um mindestens 20 cm bei Niedrigwasser. Dies soll durch das Optimieren bestehender und den Bau neuer wasserbaulicher Regelungsbauwerke erfolgen. Gleichzeitig sollen Maßnahmen gegen die fortschreitende Sohlerosion getroffen und der Hochwasserschutz für die Bevölkerung verstärkt werden. Die Ankündigung der Generaldirektion Wasserstraßen- und Schifffahrt (GDWS), dass der spätestens für Mitte 2018 angekündigte Planfeststellungsbeschluss nun voraussichtlich erst im Sommer 2019 erlassen werden soll, war für die Schifffahrt ein Schlag ins Gesicht.

„Gerade das extreme Niedrigwasserjahr 2018 sollte Politik und Verwaltung noch einmal vor Augen geführt haben, wie dringend die Schifffahrt die Verbesserung der Fahrrinnentiefe in diesem Donauabschnitt benötigt. Angesichts der immensen Schwankungen der Wasserstände benötigen wir zudem stabilisierende Maßnahmen. Dies kann beispielsweise durch Sohlrampen erreicht werden. Wir warten schon seit Jahren auf den ersten Ausbauabschnitt. Das gesamte Verwaltungsverfahren gehört auf den Prüfstand und muss gehörig verschlankt und entrümpelt werden", betont BDB-Präsident Martin Staats (MSG, Würzburg).

**Gesperrte Nischenpoller am Wesel-Datteln-Kanal:**

Die seit Ende 2017 gesperrten und damit für die Schifffahrt nicht mehr nutzbaren Nischenpoller in den großen Kammern der Schleusen am Wesel-Datteln-Kanal sind ein Sinnbild für den maroden Zustand der deutschen Wasserstraßeninfrastruktur. Die Poller, die genau wie die Schleusen aus den 1930er Jahren stammen, wurden nie an die erhöhten Zugkräfte moderner Binnenschiffe angepasst und schlussendlich von der Verwaltung aus Sicherheitsgründen gesperrt – mit der Folge, dass in den über 200 m langen Kammern derzeit jeweils nur ein Schiff geschleust werden kann. Die dadurch entstehenden massiven Verzögerungen sind ein Dilemma für den Gütertransport auf dem Kanal, der mit jährlich knapp 20 Mio. t zu den am meisten frequentierten Wasserstraßen nach dem Rhein gehört, und die Versorgung der Großindustrie im Ruhrgebiet.

Die Verwaltung hat angekündigt, ab 3. Dezember 2018 einen Festmacherdienst an allen WDK-Schleusen zu postieren. Durch den Einsatz dieser Festmacher sollen auch wieder Schleusungen mit mehreren Schiffen ermöglicht werden. „Dies kann jedoch nur eine Übergangslösung sein. Die Nischenpoller müssen schnellstmöglich komplett saniert und an die Belange der Binnenschifffahrt im 21. Jahrhundert angepasst werden. Wenn wir der Verstopfung einer der Hauptschlagadern des Ruhrgebiets entgegenwirken wollen, müssen wir jetzt handeln", so Martin Staats.

**Fazit:**

Im deutschen Wasserstraßennetz besteht ein immenser Sanierungs- und Handlungsbedarf. Die Liste der wichtigen BVWP-Projekte lässt sich weiter fortführen. Maßnahmen wie die geplante Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung am Rhein zwischen Duisburg und Dormagen-Stürzelberg auf 2,80 m (Duisburg bis Neuss) bzw. 2,70 m (Neuss bis Stürzelberg), Fahrrinnenvertiefungen Main, die Verlängerung der Neckarschleusen und der Bau der zweiten Schleusenkammern an der Mosel müssen ebenfalls mit höchster Priorität angegangen werden, um dem Verkehrsträger eine zukunftssichere Infrastruktur bereitstellen zu können.

Europäische Abgasgrenzwerte bis heute unerfüllbar

# Binnenschifffahrtsgewerbe fordert Korrektur der NRMM-Verordnung

Die im September 2016 von der Europäischen Union beschlossenen neuen Abgasgrenzwerte für neu einzubauende Binnenschiffsmotoren sind bis heute unerfüllbar. Entgegen der Erwartungen der Bürokraten in Brüssel haben die in diesem Spezialmarkt tätigen Motorenhersteller bislang kein passendes Aggregat im Angebot, das investitionswillige Binnenschiffer zur Modernisierung ihrer Flotte einbauen könnten. Das wurde nun vom Bundesverkehrsministerium bestätigt.

Damit bewahrheiten sich die Befürchtungen und warnenden Hinweise der Branche, dass mit übertriebenem Umweltengagement und nicht realisierbaren Emissionsvorgaben die Bemühungen zur Modernisierung der Flotte regelrecht abgewürgt werden. Hiervor hat der BDB gemeinsam mit seinem europäischen Dachverband EBU schon vor fünf Jahren eindringlich gewarnt.

Der europäische Binnenschifffahrtsverband EBU, in dem die Unternehmer aus neun europäischen Staaten organisiert sind, richtete deshalb nun noch einmal den eindringlichen Appell an Politik und Verwaltung, dass die NRMM-Verordnung dringend korrigiert und mit realisierbaren Emissionsgrenzwerten an die Gegebenheiten angepasst werden muss. Eine Orientierung an die praxistauglichen US-amerikanischen Grenzwerte (EPA Tier4) würde eine enorme Verbesserung der Emissionen in der Binnenschifffahrt bewirken und dem Gewerbe zugleich den Zugang zu weltweit verfügbaren Motoren gewähren. In die gleiche Richtung hatte auch der BDB bereits in seiner Pressemeldung vom 26. November 2018 argumentiert und außerdem – hilfsweise – eine Verlängerung der Übergangsbestimmungen ins Spiel gebracht.

Die neuen Emissionsgrenzwerte der sog. NRMM-Verordnung treten für Motoren bis 300 KW Leistung bereits Ende Dezember 2018 in Kraft. Weitaus interessanter ist aber die Frage, was nach Auslaufen der Übergangsfrist für größere Motoren, d.h. ab 300 KW Leistung, geschieht. Diese Motoren werden für den Hauptantrieb des Schiffes benötigt. Die zurzeit am Markt verfügbaren und zertifizierten Aggregate dürfen ab Ende nächsten Jahres ebenfalls regelmäßig nicht mehr eingebaut werden, denn selbst mit zusätzlich eingebauten Filtern und Katalysatoren werden sie die neuen europäischen Grenzwerte nicht einhalten.

Hochrangige Beamte in Brüssel verbreiten weiterhin hartnäckig die Zuversicht, dass von irgendwo her wohl schon noch NRMM-taugliche Motoren für Binnenschiffe kommen

Mit der NRMM-Verordnung ist Henrik Hololei, Generaldirektor der DG MOVE in Brüssel, deutlich über das Ziel hinaus geschossen – auch wenn er sonst mit den Vertretern des Binnenschifffahrtsgewerbes gut kooperiert (links: EBU-Präsident Paul Goris, rechts: BDB-Vizepräsident Dr. Gunther Jaegers)

werden. Die Realität sieht jedoch anders aus: Zuletzt noch im September 2018 haben namhafte Hersteller von Binnenschiffsmotoren auf Deutschlands größter Binnenschifffahrtsmesse in Kalkar entweder abgewunken oder sind Fragen zur Verfügbarkeit ausgewichen.

## FLOTTENMODERNISIERUNG DURCH INDUSTRIE- UND LKW-MOTOREN?

Deshalb sollen nun Motoren, die gar nicht für den Einsatz im Schiff bestimmt sind, zur Modernisierung der Flotte dienen. Die Rede ist von Lkw-Motoren (Euro VI) und anderen Industriemotoren der sog. Typ-Klasse NRE. Diese Aggregate sind an den Schiffsbetrieb anzupassen – der Fachmann nennt das „Marinisierung" – und bedürfen u.U. der besonderen Zulassung. Hierzu werden nun die technischen Bestimmungen in Europa überarbeitet. Das Bundesverkehrsministerium arbeitet parallel an einer nationalen Prüfanleitung für den Einsatz alternativer Motoren in Binnenschiffen. Diese Motoren dürfen jedoch – ebenfalls aufgrund Vorgabe der NRMM-Verordnung – nur eine Leistung von maximal 560 KW haben.

Der BDB anerkennt das Bemühen, hier nun Alternativlösungen zu erarbeiten und hat dies dem Bundesverkehrsministerium auch im Rahmen einer Anhörung im November mitgeteilt. Die vom Staat und vom Gewerbe gewollte Erneuerung der Flotte mit emissionsarmen Antrieben kann schließlich nur gelingen, wenn der Branche entsprechende Produkte zum Kauf angeboten werden. Zum Beispiel in der Fahrgastschifffahrt können diese eher leistungsschwachen Motoren zum Einsatz kommen. Für den weit überwiegenden Teil der Flotte stellt dieser Ansatz aber keine Lösung dar. Insbesondere in der Rheinschifffahrt, wo hohe Motorleistungen erforderlich sind, löst das Vorgehen deshalb keine ungeteilte Freude aus, wie BDB-Präsident Martin Staats (MSG, Würzburg) erläutert:

„Es ist beschämend, dass man das Fehlen geeigneter Binnenschiffsmotoren in Europa nicht zum Anlass nimmt, die NRMM-Verordnung den tatsächlichen Gegebenheiten anzupassen. Stattdessen bastelt man nun an einer suboptimalen Lösung, die teuer ist und deren Betriebssicherheit sich in der Praxis erst noch beweisen muss. Wir nennen das eine Krücken-Lösung. Der Verordnungsgeber in Brüssel muss aufwachen und die Vorschriften ändern. Wir erwarten, dass die deutsche Regierung sich hierfür bei der EU einsetzt. Man kann nicht die Erneuerung der Flotte predigen und dieses Ziel dann durch unsinnige Vorschriften sogleich zunichtemachen!"

Die Bedenken der Branche beziehen sich auf die Besonderheiten in der Binnenschifffahrt. Nicht ohne Grund gibt es seit Jahrzehnten speziell für den Einsatz auf Schiffen konzipierte Motoren, die an den harten Einsatz an Bord angepasst sind. Hierzu erklärt BDB-Präsident Martin Staats:

## BINNENSCHIFFFAHRT BENÖTIGT ROBUSTE AGGREGATE

„Gerade die mittlerweile mit allerlei technischer Finesse ausgestatteten Euro-VI-Motoren beim Lkw sind hinsichtlich ihrer Leistung, ihrer vorgesehenen maximalen Betriebsstunden, ihrer dauerhaften Beanspruchung und ihrer möglichen Störanfälligkeit nicht für den Einsatz in Schiffen konzipiert. Binnenschiffe haben längere Fahrzeiten als Lkw und sind je nach Fahrtgebiet sogar im 24-Stunden-Betrieb. Dabei wird regelmäßig eine Motorleistung von 1.500 KW, manchmal sogar noch darüber, benötigt: Koppelverbände, die bis zu 10.000 Tonnen Ladung transportieren, oder große und schwere Tankschiffe oder Schubboote, die vier bis sechs Leichter bewegen, benötigen sehr viel Energie, um auf dem Fluss navigieren zu können. Die nun als Alternative genannten Motoren dürfen aber nur maximal 560 KW haben. Wie viele Motoren soll der Binnenschiffer denn da in seinen Maschinenraum stellen, um auf die erforderliche Motorenleistung zu kommen? In vielen Schiffen wird im Maschinenraum gar nicht der Platz sein, eine derartige Fülle von Motoren aufzubauen. Es drohen aufwendige und teure Umbauten in Millionenhöhe am Schiff, um die Kraft der Motoren auf den Propeller zu bringen. Für eine erhebliche Anzahl von Binnenschiffern in Europa wird der Einsatz dieser Motoren deshalb keine Alternative zum herkömmlichen Binnenschiffsmotor darstellen!"

## KONKRETE FORDERUNGEN DES VERBANDES AN POLITIK UND VERWALTUNG

Binnenschiffer sind auf robuste und praxiserprobte Motoren angewiesen, die für den Betrieb an Bord bestimmt sind. Teure, wartungsintensive und störanfällige Lösungen durch den Einsatz branchenfremder Motoren helfen der Gesamtheit der Binnenschifffahrt in Europa nicht. Die Forderungen des BDB sind daher eindeutig:

1. Die europäischen Vorschriften der NRMM-Verordnung für Binnenschiffsmotoren der sog. Klassen „IWA" und „IWP" gehören angepasst oder zumindest für eine weitere bestimmte Übergangszeit ausgesetzt.
2. Für Teilmärkte mag der Einsatz von LKW- oder NRE-Motoren eine Alternative sein. Der Einsatz von nicht für die Schifffahrt bestimmten Motoren muss jedoch gründlich geprüft werden und Haftungsfragen müssen geklärt sein, denn die Sicherheit des Schiffsverkehrs hat absolute Priorität: Bei rund einem Drittel der mit dem Schiff transportierten Güter handelt es sich um Abfälle, Gase, Mineralöl- oder Chemieerzeugnisse – und somit um Gefahrgut.
3. Ob Motorenhersteller und „Marinisierer" eine einvernehmliche Regelung zur Haftung dieses umgebauten Motors erzielen und entsprechende Produkte am Markt anbieten, bleibt abzuwarten. Politik und Verwaltung dürfen die Frage der Verfügbarkeit von neuen Motoren für die Binnenschifffahrt nicht zu den Akten legen.

Dreitägiger Staatsbesuch aus den Niederlanden

# BDB-Vertreter nehmen an Schifffahrt mit dem Königspaar teil

Hoher Besuch aus dem Nachbarland: Königin Máxima und König Willem-Alexander der Niederlande haben im Rahmen ihres dreitägigen Staatsbesuches in Deutschland am 10. Oktober 2018 an einer Schifffahrt auf dem Mittelrhein zwischen Oberwesel und Boppard mit Vertretern aus Binnenschifffahrt, Politik, Verwaltung, Industrie und der See- und Binnenhäfen teilgenommen.

Dem Königsbesuch ging eine mehrmonatige Planungsphase voraus. Der BDB-Berlin-Korrespondent Jens Schwanen pflegt eine traditionell enge und gute Beziehung zur Botschaft des Königsreichs der Niederlande in Berlin und schmiedete gemeinsam mit dem zuständigen Botschaftsrat Kees van Laarhoven die Idee, diesmal die deutsch-niederländischen Wirtschaftsbeziehungen im System Wasserstraße in den Mittelpunkt zu stellen und den König in den Dialog mit dem Binnenschifffahrtsgewerbe zu bringen.

An zwei Thementischen – „Greening“ und „Klimafeste Infrastruktur“ – führte das Königspaar intensive Gespräche mit den Teilnehmern der Schifffahrt auf der „MS Rhenus“ der Bingen-Rüdesheimer Fähr- und Schiffahrtsgesellschaft und hörte sich die jeweiligen Standpunkte an.

## KONSTRUKTIVER AUSTAUSCH MIT DEM KÖNIGSPAAR

Für den BDB waren Vizepräsident Dr. Gunther Jaegers (Reederei Jaegers) und Thomas Maaßen (Rhenus Logistics) bei dem Arbeitsbesuch vertreten und lobten den intensiven fachlichen und konstruktiven Austausch mit dem niederländischen Königspaar, das sich die einzelnen Standpunkte nicht nur anhörte, sondern auch in der Sache nachfragte und kommentierte.

Das niederländische Königspaar bei seinem Staatsbesuch im Oktober

Der Besuch unterstreicht die freundschaftliche Verbundenheit zwischen Deutschland und den Niederlanden und die engen wirtschaftlichen Beziehungen, gerade auch in der Binnenschifffahrt. Die gemeinsame Schifffahrt bot in den Augen des BDB eine hervorragende Gelegenheit, dem niederländischen Königspaar die aktuellen und langfristigen Probleme der Binnenschifffahrt vorzutragen und zu erläutern. Dazu zählen u.a. das dringende Erfordernis einer bedarfsgerechten Sanierung und Modernisierung der Wasserstraßeninfrastruktur, um künftig mehr Güter auf das Wasser verlagern zu können. Besprochen wurde auch das Thema „Greening der Flotte“, insbesondere im Zusammenhang mit den von der EU verordneten, äußerst strengen Abgasgrenzwerten für die Binnenschifffahrt, die das Gewerbe vor große Herausforderungen stellen und die Innovationspotenziale der Schifffahrt eher hemmen als fördern.

„Binnenschiffsmotoren, die den neuen Vorschriften entsprechen, sind derzeit am Markt nicht verfügbar. Die EU muss zusammen mit der Branche nach kurzfristigen Lösungen suchen, um eine Verbesserung der Emissionen zu erreichen. Vorher ist jedoch eine profunde Untersuchung der Flotten- und Maschinenstruktur in der Binnenschifffahrt erforderlich“, so Dr. Gunther Jaegers.

Der rheinland-pfälzische Verkehrs- und Wirtschaftsminister Volker Wissing (FDP) unterstrich die Bedeutung des Exports sowohl für die Niederlande als auch für Rheinland-Pfalz und die dabei wichtige Rolle der Transportwege über das Wasser. Der Rhein ist insbesondere im Hinterlandverkehr der Westseehäfen eine bedeutende Transportachse.

 beide Bilder auf dieser Seite: © Niederländische Botschaft Berlin/Kettner

Wichtiger Fortschritt im Kölner Rheinauhafen

# Die Kaimauer kann unter Auflagen wieder zum Anlegen genutzt werden

Das im Februar 2018 ausgesprochene Festmachverbot für die 1,4 km lange Kaimauer am Rheinauhafen in Köln hat die Binnenschifffahrt – angesichts der ohnehin schon äußerst angespannten Liegestellensituation am Rhein – hart getroffen.

Die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK AG) und die Stadt Köln haben im September 2018 vermeldet, dass nach einer durchgeführten Zugfestigkeitsprüfung die 150 vorhandenen Vorrichtungen unter bestimmten Voraussetzungen wieder nutzbar für die Schifffahrt sind. Das Festmachverbot wird damit unter Beachtung der Vorgaben zum 1. Oktober 2018 wieder aufgehoben.

Der BDB hatte sich unmittelbar nach der Veröffentlichung der Sperrung der für die Binnenschifffahrt wichtigen Kaimauer mit allen zuständigen Akteuren in Verbindung gesetzt, um zu erreichen, dass die Mauer schnellstmöglich wieder als Liegemöglichkeit nutzbar gemacht werden kann. Nach konstruktiven Gesprächen mit der HGK und der Mitwirkung auf eigens zu dieser Problematik eingerichteten Akteurskonferenzen mit Vertretern der HGK, der WSV, der Stadt Köln und der Schifffahrt, konnte also nun ein wichtiger Teilerfolg erzielt werden.

## ZWISCHENLÖSUNG DANK KONSTRUKTIVER GESPRÄCHE

„Es ist wichtig, dass es durch konstruktives und lösungsorientiertes Zusammenwirken aller beteiligten Akteure gelungen ist, die Kaimauer in Köln bis zur Umsetzung der dringend benötigten Dalbenlösung zumindest wieder teilweise der Schifffahrt zur Nutzung übergeben zu können. Dies zeigt, dass fachlicher Austausch und die Suche nach pragmatischen Lösungen der richtige Weg sind, um Fortschritte für den Verkehrsträger zu erzielen“, betont BDB-Präsident Martin Staats (MSG).

Seit 1. Oktober 2018 sind nun u.a. folgende Vorgaben einzuhalten: Beladene Schiffe dürfen eine Breite von 9,50 m und eine Tragfähigkeit von 1.200 t nicht überschreiten. Leere Schiffe dürfen generell an der Kaimauer im Rheinauhafen anlegen. Nicht gestattet sind das Anlegen von mehreren Schiffen nebeneinander und der Einsatz von Winden zum Festmachen.

„Das Vorgehen in Köln zeigt, dass auch bis zur Umsetzung der Gesamtlösung, in diesem Falle des Setzens von Dalben mit Landverbindung, kurzfristig Verbesserungen der Situation für die Schifffahrt erzielt werden können, wenn der Wille vorhanden ist. Wir regen an, dass auch an den großen Schleusen im Wesel-Datteln-Kanal eine Festigkeitsprüfung der derzeit gesperrten Nischenpoller vorgenommen wird, auf deren Grundlage dann entschieden werden kann, ob bis zur Installation des Festmacherdienstes nicht zumindest eine teilweise Nutzung der Poller für leere und teilbeladene Schiffe vertretbar ist“, so Martin Staats.

Gemeinsam für das Elbegebiet

# Hafen Hamburg Marketing e.V. wird Mitglied im BDB

Der Hamburger Hafen, vertreten durch den Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM), unterstützt ab sofort das Netzwerk der Binnenschifffahrt in Deutschland. Der Hafen Hamburg ist nicht nur der größte Seehafen Deutschlands, sondern auch der zweitgrößte Binnenschiffshafen. Der Aufnahmeantrag von HHM im Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) wurde am 7. November 2018 in Berlin vom BDB-Vorstand einstimmig angenommen.

Nach den Westhäfen Rotterdam (NL) und Antwerpen (B) kann der BDB somit nun den ersten deutschen Seehafen im Kreis der Mitglieder begrüßen. Hierzu erklärt BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen:

„Es ist das erklärte Ziel des BDB, das Netzwerk zur Unterstützung der Binnenschifffahrt kontinuierlich auszubauen und dabei auch die Kräfte zur Steigerung des Gütertransports auf dem Wasser im Hinterlandverkehr der Seehäfen zu bündeln. Wir haben dabei nicht nur die Interessen der so genannten ZARA-Häfen im Westen Europas im Auge, sondern wollen auch die Warenströme der deutschen Seehäfen verstärkt auf den Flüssen und Kanälen sehen. Deshalb freut uns die Mitgliedschaft von HHM im BDB außerordentlich."

## HINTERLANDVERKEHR HAMBURGS ERÖFFNET GROSSE POTENZIALE

Im Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens besteht noch erhebliches Potenzial für eine größere Verlagerung von Gütern auf das besonders umweltverträgliche Binnenschiff. Der Transport auf dem Wasserweg hätte nicht nur große ökologische Vorteile, sondern würde zugleich auch den Straßen- und Schienenverkehr in der Region entlasten. Der Modal-Split-Anteil des Binnenschiffs beträgt im Hamburger Hinterlandverkehr über alle Güter betrachtet 11 Prozent, beim Containertransport aktuell aber lediglich 2,2 Prozent. Um den Anteil des Binnenschiffs zu steigern, bedarf es aber nicht nur eines gemeinsamen Willens der am System Wasserstraße Beteiligten. Es müssen auch gezielt die sogenannten Bottlenecks, also Engpässe, in der Infrastruktur beseitigt werden, die eine Verkehrsverlagerung verhindern. Zu nennen ist etwa das Schiffshebewerk Lüneburg Scharnebeck am Elbe-Seitenkanal, das Mitte der 1970er Jahre erbaut wurde und seinerzeit das weltgrößte Doppelsenkrecht-Schiffshebewerk war. Heute, über 40 Jahre später, ist das Hebewerk permanent störanfällig. Hierzu erklärt BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen:

„Nahezu im Wochenturnus stehen Binnenschiffer stunden- oder gar tagelang im Stau, weil der Betrieb des Hebewerks eingeschränkt oder sogar komplett eingestellt ist. Das verträgt sich nicht mit dem Anspruch unserer Kundschaft, Verkehre planbar und verlässlich durchzuführen. Hinzu kommt, dass das Hebewerk mit seinen lediglich 100 Meter langen Trogkammern nicht in der Lage ist, Schiffe mit der heute üblichen Abmessung von 110 Metern Länge aufzunehmen. Der Ersatzneubau ist überfällig. Politik und Verwaltung müssen diesem Vorhaben nun höchste Priorität einräumen, damit die Verlagerung auf das Wasser reibungslos gelingt. Dieses Ziel wollen wir gemeinsam mit unserem Mitglied HHM in Angriff nehmen."

Der Hamburger Hafen ist der zweitgrößte deutsche Binnenschiffshafen

## SCHIFFBARKEIT DER ELBE MUSS ENDLICH VERBESSERT WERDEN

Große Probleme bereitet den Hamburgern und den Binnenschiffern gleichermaßen die Schiffbarkeit der Elbe. Im Prinzip ist diese Wasserstraße von Geesthacht bis zur tschechischen Grenze prädestiniert für einen die Umwelt und die Bevölkerung schonenden Gütertransport im Zu- und Ablauf des Hamburger Hafens. Problematisch sind jedoch die stark schwankenden Pegelstände der Elbe. Das gemeinsam mit den Natur- und Umweltschutzverbänden entwickelte „Gesamtkonzept Elbe" soll die Schifffahrbarkeit der Elbe verbessern, gleichzeitig aber dem Erhalt der Auen- und Naturlandschaft dienen. HHM-Repräsentant Stefan Kunze, der gemeinsam mit dem BDB-Vertreter Karl-Heinz Ehrhardt (BDB-Vorstandsmitglied, Transportwerk Magdeburger

Hafen GmbH, Magdeburg) im Beirat des Gesamtkonzeptes als Wirtschaftsvertreter auch an der Umsetzung mitarbeitet, erklärt dazu: „Es geht nunmehr um eine zügige Umsetzung des Gesamtkonzeptes Elbe. Mit der Bewilligung der 34,5 Planstellen in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ist ein erster Schritt getan. Allerdings muss uns auch klar sein, dass es uns nicht gelingen wird, eine Dürre wie im Jahr 2018 zu kompensieren. Das nicht nur vor dem Hintergrund der Einschränkungen für die Schifffahrt, sondern auch – oder besonders – der Umwelt. Bei einer Bereisung des ersten Ausbaubereiches, dem Projekt Klöden, mussten wir eine Versteppung der schützenswerten Auenlandschaft bereits im Juni zur Kenntnis nehmen. Wir sollten daher auch über ein intelligentes Wassermanagement, auch in Zusammenarbeit mit unseren tschechischen Nachbarn, nachdenken."

Das Interesse der Mitgliedsunternehmen von HHM begründet Ingo Egloff, Vorstand von HHM: „Leistungsfähige Hinterlandanbindungen begründen den Erfolg des Hamburger Hafens. Neben der Bahn ist das Binnenschiff der Verkehrsträger mit dem größten Potential zur Bewältigung des sichtbaren Verkehrszuwachses. Über den Elbe-Seitenkanal und dem darüber angebundenen west- und mitteldeutschen Kanalsystem verfügen wir über eine zuverlässige Anbindung per Binnenschiff. Um weitere Potentiale zu erschließen, setzt sich HHM für eine Umsetzung der Infrastrukturvorhaben ein. Durch die Mitgliedschaft im BDB wird sich die Wahrnehmung in der deutschen Verkehrspolitik weiter verbessern."

Starker Partner an Main und Donau

# DWSV ist neues Mitglied im BDB

Der BDB kann ein weiteres neues Mitglied im Verein willkommen heißen: Der Aufnahmeantrag des Deutschen Wasserstraßen- und Schifffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. (DWSV) wurde im Rahmen der Vorstandssitzung des BDB einstimmig angenommen.

Damit unterstreicht der Verband seine Bemühungen, das Netzwerk zur Unterstützung der Belange des Binnenschifffahrtsgewerbes im gesamten deutschen Wasserstraßennetz auszubauen und freut sich, mit dem DWSV einen äußerst kompetenten Partner für alle Fragen rund um die Schifffahrt im süddeutschen Raum in seinem Mitgliederkreis begrüßen zu können. Der DWSV legt seinen Fokus auf die Main-Donau-Wasserstraße als eine der wichtigsten Binnenwasserstraßen Europas mit der Vision einer hochwertigen und leistungsfähigen Wasserstraße von der Nordsee zum Schwarzen Meer. In diesem Sinne will der Verein über den gesamtwirtschaftlichen und ökologischen Nutzen leistungsfähiger Wasserwege informieren, das Bewusstsein der Bevölkerung und die gesellschaftliche Akzeptanz leistungsfähiger Wasserstraßen sowie Gewässer- und Hochwasserschutz fördern und die Attraktivität der Wasserstraße für Güter- und Personenschifffahrt wie für Freizeit und Erholung steigern.

Der im September 1992 eröffnete Main-Donau-Kanal war das letzte große Leuchtturmprojekt beim Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes. Seit der Verkehrsfreigabe wurden die Erwartungen an die 171 km lange künstliche Wasserstraße, die sich vorbildlich in die Landschaft einfügt und einen wichtigen Beitrag für die Wasserversorgung und den Wohlstand in Bayern leistet, übertroffen. Der DWSV hatte sich stets – ebenso wie der BDB – dafür eingesetzt, dass dieser wichtige „Lückenschluss" im deutschen Wasserstraßennetz umgesetzt wird.

Gemeinsam werden DWSV und BDB nun im Schulterschluss ihre Forderung in Richtung Politik und Verwaltung formulieren, den dringend benötigten Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen, auf den die Schifffahrt nach dem Beschluss im Bayerischen Kabinett 2013 seit Jahren vergeblich wartet, endlich zu realisieren. „Mit dem DWSV wissen wir einen kompetenten Partner an unserer Seite, um gemeinsam für eine deutliche Optimierung der Rahmenbedingungen an Main und Donau zu kämpfen", betont BDB-Präsident Martin Staats (MSG).

„Daten & Fakten“ 2017/2018

# BDB legt überarbeitete statistische Broschüre vor

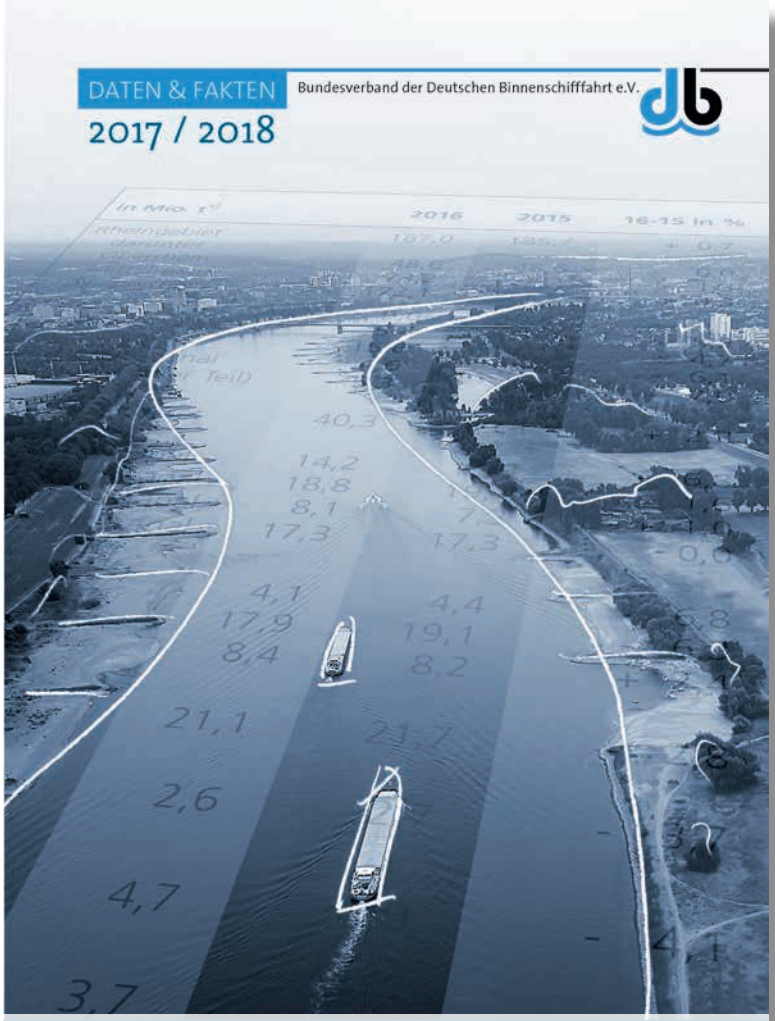
Der BDB hat auch in diesem Jahr die wichtigsten Kennzahlen zur Lage der Branche in seiner Publikationsreihe „Daten & Fakten“ zusammengetragen. Dabei gibt es einige Neuerungen. Aus dem bisherigen Faltblatt ist eine übersichtliche und handliche Broschüre im DIN A5-Format geworden, die außerdem in einem neuen, frischen Layout vorliegt.

Die Daten zur Binnenschifffahrt haben sich 2017 im Vergleich mit dem Vorjahr 2016 insgesamt leicht verbessert. Über die deutschen Wasserstraßen wurden 222,7 Mio. t Güter befördert (+ 0,6 %), die Verkehrsleistung stieg um 2,2 % auf 55,5 Mrd. tkm. Neu aufgenommen wurde eine Übersicht über Menge und Transportleistung der Binnenschifffahrt von 1990 - 2017. Dabei zeigt sich, dass beide Parameter sich nach dem durch die Wirtschafts- und Finanzkrise bedingten Einbruch 2008/2009 wieder schnell erholten und sich seitdem auf annähernd konstantem Niveau bewegen.

Die Betrachtung der einzelnen Fahrtgebiete zeigt: 2017 wies wieder einmal das Rheingebiet mit 187,7 Mio. t (2016: 187,0 Mio. t; + 0,4 %) die größte Tonnage auf, gefolgt vom westdeutschen Kanalgebiet mit 41,9 Mio. t (2016: 40,3 Mio. t; + 4,0 %) und dem Mittellandkanal mit 20,3 Mio. t (2016: 21,1 Mio. t; - 3,8 %). Signifikante Zu- und Abnahmen gegenüber dem Vorjahr gab es 2017 u.a. auf der Mosel (10,9 Mio. t; + 13,5 %), der deutschen Donau (5,8 Mio. t; + 9,4 %), den Berliner Wasserstraßen (3,8 Mio. t; - 19,1 %) und den Wasserwegen in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern (2,9 Mio. t; - 21,6 %).

Im Gütermix der Binnenschifffahrt zeigten sich 2017 im Vergleich zu 2016 insgesamt keine deutlichen Verschiebungen. Die Transporte über das Wasser werden weiterhin von den Gütergruppen Erze, Steinen und Erden (57,1 Mio. t; + 4,0 %), Kokerei- und Mineralölerzeugnisse (38,0 Mio. t; + 1,9 %), Kohle, rohes Erdöl und Erdgas (30,8 Mio. t; - 9,7 %) und Chemische Erzeugnissen (23,6 Mio. t; + 2,6 %) dominiert. Weiterhin im Aufwind befand sich auch 2017 der Containertransport per Binnenschiff mit 2,58 Mio. TEU (2016: 2,45 Mio. TEU), wobei 82 % des Containerumschlags im Rheingebiet (einschließlich Lahn, Main, Mosel, Neckar und Saar) stattfand.

Die gewerbliche Binnenschifffahrt bestand (Stichtag: 30. Juni 2016) aus 863 Unternehmen in den Bereichen der Trockengüterschifffahrt, Tankschifffahrt, Schub- und Schleppschifffahrt und der Fahrgastschifffahrt. Beschäftigt wurden insgesamt 6.915 Personen, davon 5.250 Personen als fahrendes Personal – inklusive mithelfender Familienangehöriger – und 1.665 Personen als Landpersonal. Der Umsatz der Branche lag bei etwas über 1,5 Mrd. Euro. Im deutschen Binnenschiffsregister waren am 31. Dezember 2017 insgesamt 1.957 Fahrzeuge zur Güterbeförderung registriert, davon 782 Motorgüterschiffe für trockene Ladung, 375 Tankmotorschiffe, 719 Schubleichter für trockene Ladung, 38 Tankschubleichter, 37 Schleppkähne für trockene Ladung und 6 Tankschleppkähne. Außerdem gehören 70 Bunkerboote, 117 Schlepper, 297 Schubboote, 985 Tagesausflugsschiffe und 60 Kabinenschiffe zur deutschen Binnenflotte.



Das beliebte BDB-Faltblatt in neuem Layout

Neu aufgenommen in „Daten & Fakten“ hat der BDB eine Übersicht über die Tariflohnentwicklung des fahrenden Personals seit 2009, Angaben zum Umschlag in ausgewählten Häfen und die Entwicklung der Insolvenzverfahren im Gewerbe.

Die Broschüre „Daten & Fakten“ 2017/2018 steht unter www.binnenschiff.de zum Download bereit.

Konflikt mit Anwohnern in Mainz

# Die Binnenschifffahrt benötigt die Liegeplätze im alten Zollhafen dringend!

Großer Unmut herrscht bei den Anwohnern des ehemaligen Zollhafens in Mainz über das Vorhaben des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamts (WSA) Bingen, Schiffsliegeplätze in unmittelbarer Nähe zur Wohnbebauung zu errichten.

Einige Anwohner fürchten nun Rußablagerungen auf Balkonen, versperrte Sicht an der Rheinpromenade und Lärmbelästigungen durch die liegende Schifffahrt und haben ihren Unmut mit großer medialer Präsenz kundgetan.

Das WSA Bingen plant die Modernisierung der Schiffsliegestelle am Zollhafen Mainz von Rhein-km 499,3 bis 500,1 am linken Rheinufer (im Bebauungsplan als Mischgebiet ausgewiesen) im Bereich der Landeshauptstadt. Entlang der Südmole am Zollhafen sowie auf Höhe der Taunusstraße sollen Liegeplätze für Schiffe von bis zu 135 m Länge errichtet werden. Seitlich des Rheinufers entstanden vor wenigen Jahren moderne, hochwertige Wohnhäuser mit Rheinblick. Dass die Anwohner nun befürchten, unmittelbar von den von Binnenschiffen ausgehenden Emissionen beeinträchtigt zu werden und verärgert darüber sind, dass der freie Blick auf den Rhein, welcher mit Sicherheit ebenfalls beim Kauf beziehungsweise bei der Anmietung einer Wohnung als Anreiz diente, durch die Schiffsliegeplätze eingeschränkt wird, mag vielleicht auf den ersten Blick nachvollziehbar erscheinen.

## DIE LIEGESTELLEN WERDEN DRINGEND BENÖTIGT

Der BDB weist allerdings deutlich darauf hin, dass die Schifffahrt auf die Liegestellen in Mainz dringend angewiesen ist. Immerhin passieren täglich etwa 200 Schiffe Mainz. Seit Jahren herrscht ein eklatanter Mangel an Möglichkeiten für die Schiffe anzulegen, woraus wiederum die Gefahr für Havariefälle und Schäden resultiert. Die Sicherung der Verkehrsinfrastruktur auf dem Rhein, die Einhaltung von Ruhezeiten der Schiffe die nicht im 24-h-Betrieb fahren und die Sicherheit sowohl des durchgehenden als auch des ruhenden Schiffsverkehrs auf dem Rhein, machen die Modernisierung der Liegestellen zwingend erforderlich. Eine andere Stelle zur Schaffung von Liegeplätzen kommt, einer eingehenden Prüfung durch das WSA zufolge, nicht in Betracht. So stünden andernorts die Ausweisung im Bebauungsplan als Wohngebiet, Naturschutzgebiete und der Rückbau von Dalben und Uferwänden dem Vorhaben entgegen.

## WOHNEN UND LEBEN AN EINER DER WICHTIGSTEN TRANSPORTACHSEN

So reizvoll das Wohnen am Rhein auch ist: Es bedeutet eben auch Leben und Wohnen an der wichtigsten Binnenwasserstraße Europas mit einer jährlichen Tonnage von rund 190 Mio. t. Durch die Güterbeförderung auf dem Rhein – die gerade auch im Hinterlandverkehr der großen Westseehäfen eine überragende Rolle spielt – leistet der „nasse Verkehrsträger" einen immens wichtigen Beitrag zur Entlastung der ohnehin schon völlig überfüllten Straßen. Dass die Schiffe, zumal in einer Hafenstadt wie Mainz, auch Liegemöglichkeiten benötigen, sollten auch die Anwohner in der Gesamtbetrachtung verstehen.

Die öffentliche Auslegung der Planungsunterlagen musste aufgrund eines Formfehlers im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wiederholt werden, sodass bis zum 3. November 2018 die Pläne erneut auslagen.

Im Rahmen des aller Voraussicht nach im nächsten Jahr stattfindenden Erörterungstermins, wird der Versuch unternommen, Fragen der Anwohner zu klären und gegebenenfalls die Schließung eines Kompromisses zu erreichen.

Im Mainzer Zollhafen ist ein neues Quartier entstanden

Die Liegestellen müssen schnellstens wiederhergestellt werden

## SEMINAR ZUM UMGANG MIT GMP+

Das Zertifizierungssystem für die Futtermittelsicherheit GMP+ (Good Manufacturing Practice), seit November 2018 Mitglied im BDB, hat sich international etabliert. GMP+ steht für einen hohen Standard an Sicherheitsanforderungen bezüglich der Herstellungs- und Transportkette von Futtermitteln. Etwa 18.000 Unternehmen weltweit sind mittlerweile nach dem GMP+ Standard zertifiziert. Unter dem Thema „Feed & Food Safety: Beyond Control & Assurance“ veranstaltete GMP+ am 15. November 2018 ein Seminar in Hannover. Auch der BDB zählte zu den Teilnehmern. Durch Präsentationen mit anschließender Diskussion zur Darstellung von aktuell gegebenen und zukünftig zu erwartenden Herausforderungen in der Futtermittelindustrie wurde ein branchenübergreifender Einblick gewährt. Stefan Pohl (DTG), der für den BDB referierte, zeigte auf, an welchen Stellen noch Verbesserungsbedarf in Bezug auf die GMP+ Zertifizierung aus Sicht des Binnenschifffahrtsgewerbes besteht. Seine Anregungen wurden als hilfreiches Feedback von der GMP+ angenommen. Die sehr gut besuchte Veranstaltung ermöglichte einen umfangreichen Austausch an Erfahrungen und Erwartungen unter den Teilnehmern.

## FESTMACHERDIENST AM WDK

Das Vergabeverfahren für den Einsatz eines Festmacherdienstes an den großen Kammern der Schleusen am Wesel-Datteln-Kanal (WDK) wurde erfolgreich abgeschlossen. Der Auftrag wurde an eine Fachfirma aus Kiel vergeben. Der Festmacherdienst nimmt am 3. Dezember 2018 seine Arbeit an den Schleusen, die derzeit wegen der gesperrten Nischenpoller nur eingeschränkt nutzbar sind, auf. Durch die Festmacher sollen künftig Rangbildungen und Wartezeit vor den WDK-Schleusen reduziert werden. Die Mitarbeiter der Fachfirma übernehmen mittels einer Hilfsleine die Festmacherleinen der Fahrzeuge und legen diese über die Kantenpoller. Nach Abschluss der Schleusung werden die Verbindungen von den Festmachern wieder gelöst. Der BDB begrüßt, dass durch den Einsatz der Festmacher die Durchlässigkeit im Kanal voraussichtlich wieder verbessert werden kann, fordert aber, dass schnellstmöglich die Weichen für eine komplette Sanierung der Poller gestellt werden.

## 150 JAHRE MANNHEIMER AKTE

Die Mannheimer Akte feierte am 17. Oktober 2018 ihr 150-jähriges Bestehen. Dieser Anlass wurde im Rahmen eines Jubiläumskongresses der ZKR im Mannheimer Schloss gefeiert. Dabei wurde von den Vertretern der Staaten Deutschland, Belgien, Frankreich, den Niederlanden und der Schweiz eine Erklärung unterzeichnet. Damit bestätigen sie, dass sie das Regelwerk unterstützen und den Erfolg der Rheinschifffahrt auch für die Zukunft sichern wollen. Deutschland wurde dabei vom Parlamentarischen Staatssekretär im BMVI, Enak Ferlemann, vertreten: „Wir wollen die Zukunft der Rheinschifffahrt dynamisch gestalten. Allein Deutschland hat zahlreiche Initiativen auf den Weg gebracht – von Förderprogrammen für die Binnenschifffahrt bis hin zur Digitalisierung auf dem Wasser. Davon werden auch noch kommende Generationen profitieren. Die Mannheimer Akte hat sich seit 150 Jahren bewährt. Sie war ein Wegbereiter für den Freihandel – und sie ist auch heute wichtiger Eckpfeiler des wirtschaftlichen Erfolgs“, betonte Ferlemann. Die Idee eines gemeinsamen Regelwerks für die Rheinschifffahrt ist historisch gewachsen. Am 17. Oktober 1868 haben die damaligen Anrainerstaaten des Rheins – Baden, Bayern, Frankreich, Hessen, die Niederlande und Preußen – die Mannheimer Akte unterzeichnet.

## STUDIE ZU „KLEINEN BINNENSCHIFFEN“ IN HAUSHALT 2019

Der Haushaltsausschuss des Bundestages hat im November 2018 neben der Abschaffung der Schifffahrtsgebühren eine weitere wichtige Maßnahme für das Gewerbe beschlossen. Aufgenom-

Anfang des Jahres wurde ein Festmacherdienst am WDK erprobt

Norbert Brackmann, Maritimer Koordinator der Bundesregierung, empfing BDB-Präsident Martin Staats (li) und Geschäftsführer Jens Schwanen (re) in seinem Büro im Bundeswirtschaftsministerium.

men wurde von den Haushältern die Finanzierung einer Studie zum Thema „Anreize für Neubauten kleinerer Binnenschiffe (bis max. 100 m Länge), um eine Erneuerung der deutschen Binnenflotte voranzutreiben. Die Studie ist mit einem Volumen von 100.000 Euro im Haushalt 2019 verankert.

## BDB IM DIALOG MIT DEM MARITIMEN KOORDINATOR DER BUNDESREGIERUNG

BDB-Präsident Matin Staats und BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen haben im Oktober 2018 ein Gespräch mit dem Maritimen Koordinator der Bundesregierung, Norbert Brackmann (CDU), im Bundeswirtschaftsministerium geführt. Dabei wurde deutlich, dass Norbert Brackmann, der auch Mitglied der PG BiSchi ist und am Parlamentarischen Abend am 7. November 2018 in Berlin teilnahm, die Binnenschifffahrt als wichtigen Teil der Logistikkette – auch im maritimen Kontext – sieht. Er machte dies an Beispielen des Hamburger Hinterlandverkehrs deutlich und plädierte für eine bessere Infrastrukturanbindung. Großen Raum nahm der Themenkomplex der Flottenmodernisierung ein. Norbert Brackmann sieht die Notwendigkeit einer „Runderneuerung“, die bei einer Neumotorisierung nicht Halt machen dürfe. In diesem Zusammenhang plädiert er für einen technologieoffenen Ansatz und wies außerdem auf Überlegungen hin, standardisierte Schiffstypen entwickeln zu lassen, um eine Kostenreduktion bei Neubauten zu erreichen, z.B. auch bei „kleinen Schiffen“. Der BDB hat eine Fortsetzung des wertvollen Meinungsaustausches mit Herrn Brackmann verabredet.

## STUDIE EMPFIEHLT TESTFELD FÜR AUTONOM FAHRENDE BINNENSCHIFFE

Die Ruhr-IHKs haben am 7. November 2018 eine in Zusammenarbeit mit dem DST durchgeführte Machbarkeitsstudie zu autonomem Fahren in der Binnenschifffahrt vorgestellt und gleichzeitig ein Kompetenznetzwerk mit Wirtschaft und Wissenschaft initiiert. Man habe das konkrete Ziel, in 15 Jahren autonom fahrende Binnenschiffe auf den Wasserstraßen zu sehen, so Ocke Hamann, Geschäftsführer der IHK Duisburg. Autonomes Fahren sei dabei kein Selbstzweck, sondern eröffne der Branche neue Möglichkeiten. Besonders attraktiv sei das autonome Fahren, so die IHKs, für kleinere Schiffseinheiten, die bislang nicht rentabel betrieben werden könnten. Damit eröffneten sich auch neue Zielgruppen und Märkte für das Gewerbe. Die Untersuchung gelangt zu dem Ergebnis, dass der Rhein-Ruhr-Raum besonders geeignet sei, um das autonome Fahren zu erproben. Als konkretes erstes Testfeld empfehlen die Gutachter dabei den Abschnitt des Dortmund-Ems-Kanals zwischen dem Hafen Dortmund und der Schleuse Waltrop. Denkbar sei außerdem eine strategische Ausweitung des Testgebiets auf weiter westliche Kanäle und insbesondere den Duisburger Hafen, in dem komplexe Szenarien erprobt werden könnten.

## FAQ ZU MOTOREN IN DER BINNENSCHIFFFAHRT

Der Ausschuss CESNI/PT (Arbeitsgruppe für technische Vorschriften in der Binnenschifffahrt) in Straßburg hatte vor einigen Monaten eine Arbeitsgruppe eingesetzt, um die gesetzlichen Anforderungen an Motoren für die Binnenschifffahrt im Zusammenhang mit der NRMM-Verordnung zu klären. Dabei wurde in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Verband der Motorenhersteller (EUROMOT) ein FAQ erstellt, in dem u.a. offene Fragen hinsichtlich Übergangsfristen und Definitionen beantwortet werden sollen, um eine Auslegung der Vorschriften zu ermöglichen. Das Dokument ist mittlerweile finalisiert worden. Das FAQ steht unter www.euromot.de zum Download bereit oder kann über die Geschäftsstelle des BDB bezogen werden.

## BDB NIMMT STELLUNG ZU TECHNISCHEN VORSCHRIFTEN

Der BDB hat im vergangenen Quartal im Schulterschluss mit der Nautischen-

Das BMVI regt an, die Anforderungen an Schiffswohnungen in CESNI zu diskutieren

Technischen Kommission von EBU und ESO wieder Position zu nautisch-technischen Fragen bezogen. Dazu zählten u.a. ein Papier des Bundesverkehrsministeriums (BMVI) mit Anregungen, welche Aspekte bei einer Evaluierung der Anforderungen an Wohnungen auf Binnenschiffen (Kap. 15 des ES-TRIN) im Rahmen der Diskussion im Ausschuss CESNI-PT berücksichtigt werden könnten, sowie eine vom Ministerium vorgeschlagene Prüfanleitung zu sog. „marinisierten" Motoren für die Binnenschifffahrt.

## ES-TRIN 2019 ANGENOMMEN

Der CESNI-Ausschuss hat im November 2018 den neuen europäischen Standard für technische Vorschriften in der Binnenschifffahrt ES-TRIN 2019 angenommen, der den ES-TRIN 2017 ersetzen wird. Um das hohe Sicherheitsniveau im Gewerbe zu gewährleisten und technologischen Entwicklungen Rechnung zu tragen, wird der ES-TRIN regelmäßig überarbeitet. Neu in der Version 2019 sind Sonderbestimmungen für elektrische Schiffsantriebe (Kapitel 11). Außerdem wurden Übergangsvorschriften für bestehende Schiffe für die mit ES-TRIN 2017 eingeführten neuen Vorschriften für elektrische Geräte und Anlagen (Kapitel 10) aufgenommen. Verankert wurden darüber hinaus Lösungen für problematische Übergangsvorschriften. Dies betrifft die Themen Lärmschutz, elektrische Geräte und Anlagen, Beiboote, Fluchtwege und das Antriebssystem für Fahrgastschiffe. ES-TRIN ist selbst nicht rechtlich verbindlich. Die ZKR und die EU werden in ihren gesetzlichen Rahmen darauf verweisen. ES-TRIN 2019 tritt am 1. Januar 2020 in Kraft. Das Regelwerk ist im Internetangebot der ZKR abrufbar.

## NEUER SERVICE IM PORTAL ELWIS

Das Online-Informationsportal ELWIS der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) verfügt über eine neue Funktion. Eine neue Kartenansicht soll mehr individuellen und regionalen Service bieten. Das teilte die WSV mit. Die Nutzer haben demnach die Möglichkeit, sich z.B. alle Schleusen in einer bestimmten Region anzeigen zu lassen, eventuelle Behinderungen auf der geplanten Strecke oder Liegestellen mit einer guten Straßenanbindung zu sehen. Die Kartenansicht ist unter www.elwis.de/DE/Karte erreichbar.

## MARKTBERICHT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT

In Zusammenarbeit mit der EU-Kommission hat die ZKR ihren Jahresbericht der Marktbeobachtung der Binnenschifffahrt in Europa für 2018 veröffentlicht. Das Werk stellt die wichtigsten Ergebnisse der Branche für das Jahr 2017 dar, bietet umfangreiche Statistiken und arbeitet Marktentwicklungen im Verhältnis zu verschiedenen Aspekten der Binnenschifffahrt heraus, darunter die Transportnachfrage, die Flottenentwicklung, die Unternehmen in der Binnenschifffahrt und Flusskreuzfahrten. Die Ausgabe 2018 kann unter www.inland-navigation-market.org heruntergeladen werden.

## UNTERTOR AN 2. SCHLEUSE TRIER EINGEHOBEN

Am 20. September 2018 wurde das Untertor an der Baustelle der zweiten Schleuse Trier erfolgreich eingehoben. Die Arbeiten starteten mit dem ersten Stemmtorflügel und endeten in den späten Nachmittagsstunden mit dem Einbau des zweiten Teils des Schleusentores. Das teilte das WSA Trier mit. Ein Torflügel ist ca. 13 m hoch und 7,5 m breit. Das Gewicht beläuft sich pro Seite auf knapp 45 t. Die Eröffnung der zweiten Schleuse Trier für die Schifffahrt ist für Ende 2019 geplant. Die im Bau befindliche Schleusenkammer ist die dritte von insgesamt zehn zweiten Kammern im Bereich der deutschen Mosel. Zeltingen und Fankel sind bereits fertiggestellt. Nach Trier werden nun sukzessive die 2. Kammern in Lehmen, Wintrich, Müden, Detzem, Enkirch und St. Aldegund gebaut. Im Anschluss wird die Schleuse Koblenz, die bereits über zwei Kammern verfügt, von Grund auf saniert.

## BAUBEGINN DER DEK-SCHLEUSE GLEESEN

Am 2. November 2018 erfolgte der Spatenstich zum Baubeginn der Schleuse Gleesen am Dortmund-Ems-Kanal (DEK). Nachdem mit dem Ausbau der Südstrecke des Kanals bereits ein wichtiger Lückenschluss erreicht wurde, soll der Ersatz der Schleuse Gleesen ein wichtiger Baustein für die Modernisierung der Nordstrecke sein. Damit soll die erste von fünf DEK-Schleusen an die Anforderungen moderner Schiffe angepasst werden. Künftig können Großmotorgüterschiffe mit einer maximalen Länge von 135 m die Schleusen passieren. „Wir brauchen leistungsfähige Wasserstraßen, um Verkehre der Zukunft zu meistern. Damit entlasten wir unsere Straßen vom steigenden Güterverkehr und sorgen für eine intermodale Mobilität an einer unserer wichtigsten Wasser-

Einhub eines Schleusentores in Trier

straßen Deutschlands. Ein wesentlicher Beitrag dafür ist die Modernisierung des Dortmund-Ems-Kanals. In das Gesamtprojekt inklusive der Schleuse Gleesen investiert der Bund rund 550 Mio. Euro“, so Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im BMVI. Die Anpassung der DEK-Nordstrecke ist im BVWP 2030 als Projekt mit vordringlichem Bedarf verankert.

## INNOVATIONSPREIS AN LUX-WERFT VERLIEHEN

Im Rahmen der diesjährigen „Shipping Technics Logistics“, der einzigen Fachmesse für die Binnenschifffahrt in Deutschland, wurde am 25. September 2018 wieder der Innovationspreis der Allianz Esa Euroship verliehen. Preisträger 2018 ist die Lux-Werft und Schifffahrt GmbH, Mondorf, die für den Bau innovativer Fahrgastschiffe mit fortschrittlichen Antriebskonzepten ausgezeichnet wurde. Markenzeichen der Werft ist die Lieferung maßgeschneiderter Fahrgastschiff-Konzepte aus einer Hand. Beispiele für die innovativen Schiffsdesigns der Werft sind u.a. das $CO_2$-neutrale, mit Brennstoffzellen angetriebene Schiff „Innogy“, das seit 2017 auf dem Essener Baldeneysee verkehrt und die vollelektrische „St. Nikolaus“. Die Geschäftsführer der Lux-Werft, Elmar Miebach-Oedekoven und Dr. Rainer Miebach, nahmen den Preis entgegen. Innovationen seien für das Unternehmen keine Besonderheit, so Elmar Miebach-Oedekoven: „Wir bauen Schiffe nach Maß und wenn möglich ist das aktuelle Schiff das jeweils beste.“ Die Lux-Werft ist im Fachausschuss für die Personenschifffahrt des BDB aktiv.

## CESNI BESCHLIESST QUALIFIKATIONSSTANDARDS

CESNI, der europäische Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt, hat anlässlich seiner Sitzung am 8. November 2018 in Prag insgesamt 14 Standards betreffend die beruflichen Qualifikationen in der Binnenschifffahrt beschlossen. Die europäischen Dachverbände EBU und ESO haben sich dabei unter dem Dach der IWT-Plattform in die Beratungen eingebracht. Die Standards sollen die Anerkennung der Berufsqualifikationen in allen europäischen Mitgliedstaaten ermöglichen und die Mobilität der Besatzungsmitglieder auf dem europäischen Arbeitsmarkt in der Binnenschifffahrt fördern. Beschlossen wurden außerdem u.a. Standards für die medizinische Tauglichkeit, die Befähigungsstandards für die Betriebs- sowie die Führungsebene, für Sachkundige in der Fahrgastschifffahrt, das Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter, für das Führen von Schiffen unter Radar sowie für Sachkundige für Flüssiggas. Mehr Informationen gibt es unter www.cesni.eu.

## PATRICIA ERB-KORN NEUE VBW-PRÄSIDENTIN

Patricia Erb-Korn, Chefin des Hafens Karlsruhe, übernimmt ab sofort die Präsidentschaft des VBW und ist somit die Erste Frau an der Spitze des Vereins. Die 52-jährige Juristin folgt auf Heinz-Josef Joeris (GDWS), der diesmal nur als Stellvertreter der Präsidentin kandidierte. Patricia-Erb-Korn war bereits zuvor sechs Jahre im Präsidium des VBW aktiv. Zum VBW-Präsidium gehört auch Volker Seefeldt (HTAG), Vizepräsident im BDB.

## TRADITIONELLES SCHIFFERMAHL IN RUHRORT

Das diesjährige traditionelle Schiffermahl fand am Abend des 22. November 2018 in der Schifferbörse in Ruhrort statt. Ehrengast des Abends war NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst (CDU). Für den BDB waren u.a. Präsident Mar-

tin Staats (MSG) und Geschäftsführer Jens Schwanen bei der Veranstaltung vertreten. Thematisch im Fokus standen dem extremen Niedrigwasser 2018 auch die Innovationen auf der Wasserstraße. Frank Wittig, der Vorsitzende der Schifferbörse forderte, dass die beschlossenen flussbaulichen Maßnahmen nicht mehr nur diskutiert, sondern zügig angegangen werden müssen. Dabei müsse das Land NRW Impulse geben. Minister Wüst betonte bei seiner Festrede: „Ziel der Landesregierung ist es, die Leistungsfähigkeit der Wasserstraßen in Nordrhein-Westfalen zu stärken. Wir wollen, dass mehr Güter auf das Schiff verlagert werden. Deshalb setzen wir uns beim Bund dafür ein, dass die Wasserstraßeninfrastruktur saniert und in die Zukunfts- und Innovationsfähigkeit der Binnenschifffahrt investiert wird. Ich bin sehr froh, dass es gelungen ist, 15 neue Stellen nur für NRW bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zu schaffen. Damit mehr Tempo auf Sanierung und Ausbau des Netzes kommt.“

Adressfeld

NRW-Verkehrsminister Wüst sprach beim Schiffermahl

## TAGUNG DER SCHULSCHIFF-KOMMISSION

Die Schulschiff-Kommission tagte zuletzt am 9. November 2018. Das Gremium unter der Leitung von Andreas Brahms (MSG) vertiefte die Umsetzung wichtiger Beschlüsse für die Aus- und Fortbildungseirichtungen, die in den maßgeblichen Gremien des BDB auf Vorschlag der Kommission gefasst wurden. Dazu zählen u.a. ein neues und zeitgemäßes Versicherungskonzept für das Schulschiff sowie Vorüberlegungen zu einer weiteren Modernisierungsmaßnahme der verbliebenen Restbereiche im Jahr 2019 (hierfür wurden vom BMVI wieder Fördermittel bewilligt). An der Sitzung nahmen außerdem Stefan Pohl (DTG), Schulschiff-Leiter Volker Müßig und die BDB-Referenten Elena Vostrikov und Fabian Spieß teil.

## DIE BDB-GESCHÄFTSSTELLE ZIEHT UM!

Die Geschäftsstelle des BDB zieht um. Der Verband verlässt das etwas angestaubte „Haus Rhein“, und ab 1. Januar 2019 heißt es: „Willkommen im **Schiffahrt-Haus!**“. Der BDB behält damit seinen Sitz in 47119 Duisburg-Ruhrort und wechselt lediglich die Straßenseite hin zur Dammstraße 26. Die neuen Büroräume befinden sich nun vis-à-vis von der traditionsreichen „Schifferbörse“. Mit „Schiffahrt-Haus“ passt der Name des neuen Domizils zudem perfekt zum Sitz des Verbandes, der die Gesamtheit der Binnenschifffahrtsbranche in sämtlichen Fahrtgebieten und damit auch jenseits des Rheins vertritt. An den bekannten Mail- und Telefonkontaktdaten der BDB-Geschäftsstelle ändert sich im Übrigen nichts. Umzugsbedingt kann es jedoch kurzzeitig zu einer eingeschränkten Erreichbarkeit kommen.

## IMPRESSUM

**Herausgeber:** Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. (BDB). Präsident: Martin Staats.
Redaktion und verantwortlich für den Inhalt: Geschäftsführer Jens Schwanen
**Anschrift:**
Dammstraße 15-17
47119 Duisburg
Telefon 02 03 / 8 00 06 50
Telefax 02 03 / 8 00 06 21
InfoBDB@Binnenschiff.de
http://www.binnenschiff.de
**Layout und Satz:** BUSCH-STUDIO, Overath, www.busch-studio.de.
**Druck:** Baecker + Häbel Satz und Druck GmbH, Willich.
Der Report ist zum Postzeitungsdienst zugelassen und hat das Vertriebskennzeichen K 122 88. Der Bezug ist kostenlos. Nachdruck ist gegen Belegexemplar erlaubt.