03/2019 | 28. Jahrgang, August 2019

BDB REPORT

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

IN DIESEM HEFT:

Abgeordnete zu Besuch in Duisburg
PG BiSchi erkundet das Zentrum der Binnenschifffahrt

Regionalkonferenz Wasserstraßen
Wasserstraßen in NRW sollen gestärkt werden

Reaktion auf das Niedrigwasser
BDB unterzeichnet 8-Punkte-Plan

Neues Mitglied
Bayerischer Lloyd tritt BDB bei

und vieles mehr...

BDB-Präsident Martin Staats (5.v.l.) bei der Unterzeichnung des „Aktionsplans Niedrigwasser Rhein“ von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (6.v.l.) in Köln

BDB unterzeichnet „Aktionsplan Niedrigwasser“ für bessere Schiffbarkeit

→ BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen

Editorial

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

im Bericht über den Zustand der Verkehrswege – also auch der Flüsse und Kanäle – hat der Bund vor drei Jahren bestätigt, was das Schifffahrtsgewerbe schon länger weiß: Die Anlagen längs der Wasserstraßen sind überaltert und so marode, dass die Verwaltung vor einer „Herkulesaufgabe" steht, Dutzende von Schleusen nun binnen kürzester Zeit neu zu bauen und den über Jahrzehnte entstandenen Investitionsstau aufzulösen. 900 Mio. Euro werden pro Jahr allein für den Erhalt des Bestehenden benötigt, teilt der Bund mit. Da sind Ausbauten wie etwa die Fahrrinnenvertiefungen an Rhein und Main noch nicht einmal im Ansatz berücksichtigt. Trotzdem veranschlagt die Regierung in ihrem Haushaltsentwurf für das kommende Jahr für den Erhalt und Ausbau der Wasserstraßen lediglich 705 Mio. Euro. Begründung: „Weniger wegen Anpassung an den Bedarf". Was soll das?

Zum Vergleich: In die Schienenwege will der Bund im nächsten Jahr 6,81 Milliarden Euro investieren – über eine Milliarde mehr als im Vorjahr. Die Regierung zeigt sich schienenfreundlich: Den Lärmschutz fördert sie mit 139 Mio. Euro, für die ERTMS-Ausrüstung gibt's 207 Mio. Euro,10 Mio. Euro für die „Förderinitiative zur Elektrifizierung regionaler Schienenstrecken", und weil es so schön ist, gibt's noch mal 20 Mio. Euro oben drauf für „Förderinitiativen zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen".

Sorry, liebe Bundesregierung, aber „So wird dat nix!" – wie man im Ruhrgebiet sagt. Bei aller Freude über Master- und 8-Punkte-Pläne, Schleusen-Gipfel, gemeinsame Fototermine und Fantasien zur digitalisierten Schifffahrt – der Alltag auf den Wasserstraßen im Jahr 2019 sieht so aus: Unterspülte Wehre drohen zu brechen, Wasser muss aus der Elbe und den Kanälen abgelassen werden, so dass der Schiffsverkehr im Norden Deutschlands über Tage still steht. Kurz darauf melden sich die WSV-Mitarbeiter krank oder gehen in den Urlaub – erneut ruht der Verkehr auf den norddeutschen Kanälen, diesmal „wegen Personalmangel". Und am Wesel-Datteln-Kanal müssen Schiffe noch über Jahre beim Schleusen von Festmachern vertäut werden, weil die verrotteten Poller nicht mehr benutzt werden dürfen. Es muss bezweifelt werden, dass die Regierung die Dramatik der Situation wirklich verstanden hat.

Viel Vergnügen bei der Lektüre!

→ IMPRESSUM

Herausgeber:
Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. (BDB).
Präsident: Martin Staats
Redaktion und verantwortlich für den Inhalt:
Geschäftsführer Jens Schwanen

Anschrift:
Dammstraße 26, 47119 Duisburg
Tel.: 02 03 / 8 00 06 50, Fax 02 03 / 8 00 06 65
InfoBDB@Binnenschiff.de
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.

04 Besuch der PG BiSchi
Abgeordnete informieren sich über das System Wasserstraße

08 Regionalkonferenz Wasserstraßen in Duisburg
Umfassende Investitionen in Wasserstraßen in NRW angekündigt

10 Reaktion auf Niedrigwasser 2018
BDB unterzeichnet 8-Punkte-Plan

13 Havarie an der Schleuse Riedenburg
Schifffahrt auf dem MDK tagelang massiv beeinträchtigt

16 Schaden am Elbe-Stauwehr
Schifffahrt im Norden der Republik kam zum Erliegen

18 Neues BDB-Mitglied
Bayerischer Lloyd sucht Schulterschluss mit starkem Verband

20 Haushaltsentwurf der Regierung
Nachbesserungen im Interesse der Schifffahrt nötig

22 BDB bei Anhörung im BMVI
Verbesserung des Kombinierten Verkehrs

24 Aktuelles vom Schulschiff

26 Kurz gemeldet

Inhalt

Titelbild und Bilder auf S. 9 (oben) und S. 10: © SUT

↑ (v.o.n.u) MdB Eckhard Pols (CDU), MdB Mathias Stein (SPD), MdB Jörg Cezanne (Die Linke), MdB Andreas Mrosek (AfD) sowie (v.l.n.r.) MdB Claudia Müller (Bündnis 90/Die Grünen), MdB Bernd Reuther (FDP), BDB-Vizepräsident Dirk Gemmer (Rhenus PartnerShip) und BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen beim Besuch eines Bilgenentölungsbootes in Duisburg

Parlamentarische Gruppe Binnenschifffahrt zu Gast in Duisburg

Bundestagsabgeordnete informieren sich vor Ort über die Bedeutung der Binnenschifffahrt

Der BDB hieß gemeinsam mit der Niederrheinischen IHK und dem Verein Schifferbörse e.V. am 11. und 12. Juli 2019 die Sprecherin und die Sprecher der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt (PG BiSchi) zu ihrem ersten Besuch in Duisburg, dem Kompetenzzentrum der Binnenschifffahrt, willkommen.

Die beiden programmreichen Tage brachten für die Abgeordneten des Bundestages neue Erfahrungen und dank des regen Austauschs mit Wirtschaftsvertretern wie u.a. dem Vizepräsidenten des BDB, Dirk Gemmer (Rhenus PartnerShip), auch wichtige Erkenntnisse.

Besuch bei ThyssenKrupp – Rückblick auf Niedrigwasser

Nach einem Unternehmerbrunch der IHK besichtigte die PG BiSchi die thyssenkrupp Steel Europe AG und den Werkshafen Schwelgern, wo eindrucksvoll die Produktionsprozesse, Produkte und Innovationen der Stahlindustrie vorgestellt wurden. Im Rahmen der Besichtigung diskutierten die Teilnehmer u.a. die Themen Niedrigwasser und Infrastruktur. Sie erfuhren, dass ein enorm hoher Anteil der hergestellten Produkte über die Wasserstraße das Werk verlässt und auch die Rohstoffanlieferung weit überwiegend per Schiff erfolgt. Aufgrund des Niedrigwassers im vergangenen Jahr kam es zu erheblichen Versorgungsengpässen und logistischem Mehraufwand. Anhand dieses Beispiels wurde deutlich, dass eine starke Abhängigkeit von der Wasserstraße besteht und auch eine Verlagerung auf den Lkw oder die Bahn für bestimmte Standorte schlichtweg unmöglich ist.

Die Fachgespräche zwischen den Teilnehmern wurden am Abend des ersten Besuchstages an Bord der „MS Möwe“ fortgeführt. Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte, Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, informierte die Abgeordneten über die Umsetzung von Bauprojekten der WSV, die geplante zunehmende Digitalisierung der Wasserstraße und die

↑ Die Sprecher der PG BiSchi besuchten gemeinsam mit Vertretern der Schifffahrt und der Industrie die thyssenkrupp Steel Europe AG in Duisburg

Vorteile der im Masterplan verankerten Beschleunigungsmöglichkeiten wie zum Bespiel Maßnahmengesetze für Projekte des vordringlichen Bedarfs. Weiteres Kernthema war der noch immer bestehende Personalmangel in der WSV, mit der expliziten Forderung, mehr Stellen im Bundeshaushalt auszuweisen.

Abgeordnete versuchen sich am Fahrsimulator

Der zweite Besuchstag wurde zunächst der Aus- und Weiterbildung und dem Fachkräftebedarf gewidmet. Einem Rundgang und der Besichtigung des Schiffer-Berufskollegs RHEIN folgte die Präsentation des Flachwasserfahrsimulators „Sandra“, dem in Europa einzigartigen Binnenschiffsimulator, der zu Ausbildungs- und Fortbildungszwecken genutzt wird. Die Abgeordneten nutzten die Gelegenheit, ihre Fähigkeit als Schiffsführer bei der Fahrt eines simulierten 185 m langen Koppelverbandes auszuprobieren. Der Simulator wird vom DST betrieben, dem Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V., ebenfalls mit Sitz

Zum Hintergrund:

Die Parlamentarische Gruppe Binnenschifffahrt im Bundestag (PG BiSchi) wurde erstmals im Jahre 1996 auf Initiative des BDB e.V. gegründet und seither ununterbrochen fortgeführt. In der aktuellen Wahlperiode hat das fraktionsübergreifende Gremium über 80 Mitglieder. Die Sprecher der PG BiSchi sind: Jörg Cezanne (Die Linke), Andreas Mrosek (AfD), Claudia Müller (Bündnis 90/Die Grünen), Eckhard Pols (CDU), Bernd Reuther (FDP) und Mathias Stein (SPD), der die Aktivitäten der Gruppe koordiniert. Die Abgeordneten setzen sich im Parlamentarischen Raum für die Wahrung der verkehrs- und gewerbepolitischen Interessen der Binnenschifffahrt und der Binnenhäfen ein.

in Duisburg. In einem kurzen Vortrag stellte sich das DST den Abgeordneten vor und gab einen Einblick in seine Projekte und wissenschaftliche Expertise auf dem Gebiet der Forschung in der Binnenschifffahrt. Durch die Teilnahme und Durchführung verschiedenster Forschungsprojekte und die Entwicklung innovativer hydrodynamischer Konzepte ist das DST ein führender Partner für das Binnenschifffahrtsgewerbe.

Im Anschluss besichtigte die PG BiSchi das in der Trägerschaft des BDB stehende Schulschiff „Rhein". Knapp 100 Auszubildende sind derzeit während ihres Blockunterrichts am Schiffer-Berufskolleg auf dem Schulschiff untergebracht. Dort werden die Schiffsjungen und Schiffsmädchen nicht nur verpflegt, sondern auch auf ihre zukünftige Tätigkeit an Bord eines Binnenschiffs vorbereitet. Der BDB betonte an dieser Stelle das Engagement des Bundes bei der Co-Finanzierung der Modernisierung des Schulschiffs; Ende dieses Jahres wird der Umbau abgeschlossen sein.

Den Abschluss des Besuchs der PG BiSchi ins Zentrum der Binnenschifffahrt bildete eine Schifffahrt auf dem Rhein an Bord eines sog. Bilgenentölers, auf dem die Abgeordneten sich über das vorbildliche umweltgerechte System der Entsorgung öl- und fetthaltiger Schiffsabfälle informierten.

↓ Unter fachlicher Anleitung des DST versuchten sich die Abgeordneten an der Steuerung eines Binnenschiffs am Flachwasserfahrsimulator SANDRA

„Regionalkonferenz Wasserstraßen“ des BMVI in Duisburg

Enak Ferlemann kündigt **umfassende Investitionen** in Wasserstraßen im Ruhrgebiet an

Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium (BMVI), hat im Rahmen der „Regionalkonferenz Wasserstraßen im Ruhrgebiet“ im Duisburger Landschaftspark am 28. Mai 2019 angekündigt, die Binnenschifffahrt in NRW und speziell im Ruhrgebiet stärken zu wollen.

„Das Ruhrgebiet ist als klassische Herzkammer der deutschen Industrie ein Schwerpunkt der Binnenschifffahrt, die für die Versorgung der Industrie eine überragende Rolle spielt“, so Ferlemann. Dafür wolle das BMVI nun Investitionsschwerpunkte setzen und dies mit der Ausrichtung der ersten Regionalkonferenz, der deutschlandweit weitere derartige Veranstaltungen folgen werden, unterstreichen. Konkret kündigte der Parlamentarische Staatssekretär in seinem Grußwort an, insgesamt rund 2 Mrd. Euro in die Wasserstraßen im Ruhrgebiet investieren zu wollen. „400 Mio. Euro davon haben wir schon investiert, 370 Mio. Euro werden derzeit verbaut und rund 1,2 Mrd. Euro fehlen noch. Wir wissen, dass dies ein ‚riesiger Brocken‘ ist, den wir da vor uns haben. Aber unsere Botschaft heute lautet: ‚Ja, wir machen das‘“.

Zusätzliche Planer für das Ruhrgebiet angekündigt

Damit diese Investitionen auch in konkrete Bauprojekte umgesetzt werden können, bedürfe es zusätzlichen Personals. Enak Ferlmann kündigte an, ein komplettes Planungsteam aus einem anderen Wasserstraßengebiet in das Ruhrgebiet zu verlegen. Und noch eine gute Nachricht für das Binnenschifffahrtsgewerbe, insbesondere für die Ausbildung und Fachkräftesicherung in der Branche, konnte Ferlemann den zahlreichen Gästen aus Binnenschifffahrt, Verladerschaft, Politik und Verwaltung überbringen: „Der Flachwasserfahrsimulator für die Binnenschifffahrt hier in Duisburg hat eine überragende Bedeutung für die Aus- und Fortbildung, ist aber mittlerweile etwas in die Jahre gekommen. Das BMVI wird komplett die Finanzierung für einen neuen Simulator übernehmen“. Ursprünglich war geplant, dass der Bund sich nur zu einem gewissen Teil an der Finanzierung des Simulators beteiligen wird.

Infrastruktur muss endlich planungssicher und zuverlässig sein

Dirk Gemmer (Rhenus PartnerShip), Vizepräsident des BDB, hielt einen Impulsvortrag zum Thema „Anforderun-

↑ Podiumsdiskussion mit (v.l.n.r.) Dr. Arndt Glowacki (Infracor GmbH, Marl), BDB-Vizepräsident Dirk Gemmer (Rhenus PartnerShip), Prof. Dr.-Ing. Thomas Schlipköther (Duisburger Hafen), Staatssekretär Dr. Dipl.-Ing. Hendrik Schulte (Verkehrsministerium NRW), Moderatorin Dr. Antje Grobe (Dialog Basis), Parlamentarischer Staatssekretär Enak Ferlemann (BMVI), Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte (GDWS), Frank Wittig (Niederrheinische IHK)

↑ BDB-Vizepräsident Dirk Gemmer forderte in seiner Rede die Schaffung einer planungssicheren Infrastruktur für die Binnenschifffahrt

« Die Wasserstraßeninfrastruktur muss planungssicher, zuverlässig sowie personalfreundlich aufgestellt sein und durchgängig betrieben werden. »

BDB-Vizepräsident Dirk Gemmer

gen der Logistik an die Wasserstraßen“ und vermittelte einen Überblick über die vielfältigen Herausforderungen, denen sich die Binnenschifffahrt stellen muss. „Durch die Verzögerungen, die der Binnenschifffahrt regelmäßig durch lange Wartezeiten vor den Schleusen entstehen, ist eine saubere Kalkulation oft nicht möglich. Die Wasserstraßeninfrastruktur muss planungssicher, zuverlässig sowie personalfreundlich aufgestellt sein und durchgängig betrieben werden. Außerdem müssen die Brückendurchfahrtshöhen in den Kanälen endlich zeitgemäß ausgestaltet werden, damit künftig die immer wichtiger werdenden Containerverkehre bewältigt werden können“, so Gemmer.

Zu einer zukunftsfesten Infrastruktur gehöre auch die Herstellung eines flächendeckenden 5G-Mobilfunknetzes an den Wasserstraßen. Dort dürfe man künftig nicht abgehängt werden. „NRW ist das ‚Transportland Nr. 1‘. Wir müssen aufpassen, dass wir hier nicht im Lkw-Verkehr ersticken. Daher ist es absolut notwendig, dass die bestehenden Engpässe in den Kanälen sowie am Rhein und seinen Nebenflüssen schnellstmöglich beseitigt werden“, so der BDB-Vizepräsident.

↑ An Bord der „MS Mainz“ wurde am 4. Juli 2019 in Köln der 8-Punkte-Plan zur Sicherstellung der Schiffbarkeit des Rheins bei Niedrigwasser auf Einladung von Bundesverkehrsminister Scheuer unterzeichnet.

Aktionsplan als Reaktion auf extremes Niedrigwasser unterzeichnet

BDB unterstützt Strategien zur Sicherstellung der Schiffbarkeit des Rheins

Gemeinsam mit Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer und Vertretern der Industrie hat der BDB am 4. Juli 2019 in Köln an Bord der „MS Mainz“ den vom BMVI aufgelegten Aktionsplan „Niedrigwasser Rhein“ unterzeichnet.

Das 8-Punkte-Papier ist eine Reaktion auf das extreme Niedrigwasserjahr 2018, das insbesondere im Rheineinzugsgebiet die herausragende Bedeutung des Wasserstraßentransports für die Industriestandorte deutlich gemacht und zugleich einer breiten Öffentlichkeit ins Bewusstsein gerufen hat. Um den klimawandelbedingten Herausforderungen für den Güterverkehr auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen begegnen zu können, werden in dem Plan in den Handlungsfeldern „Informationsbereitstellung“, „Transport und Logistik“, „Infrastruktur“ sowie „langfristige Lösungsansätze“ insgesamt acht kurz-, mittel- und langfristig wirkende Maßnahmen aufgestellt.

„Das Jahr 2018 mit seinem extremen Niedrigwasser und Pegeltiefständen an verschiedenen Flüssen hat den Kunden und auch den Endverbrauchern deutlich vor Augen geführt, wie wichtig der Güterverkehr per Binnenschiff für die Versorgung der Industriestandorte, gerade auch im Rheingebiet, ist. Kein anderer Verkehrsträger war in der Lage, Ladungsmengen der Binnenschifffahrt zu übernehmen, so dass sich Güter verteuert haben und teils nicht in gewohntem Umfang bereitgestellt werden konnten. Wir begrüßen daher, dass das Bundesverkehrsministerium in der Erwartung, dass derartige Niedrigwassersituation künftig wohl häufiger zu befürchten sind, einen Aktionsplan erarbeitet hat, der die Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt langfristig auch bei niedrigen Wasserständen sichern soll“, betonte BDB-Präsident Martin Staats (MSG).

BVWP-Projekte sollen beschleunigt werden

Besonders wichtig sei in diesem Zusammenhang die in dem Papier verankerte Ankündigung des Bundes, alle sinnvollen Maßnahmen zur Beschleunigung der im Bundesverkehrswegeplan 2030 verankerten Abladeoptimierungen an Mittel- und Niederrhein zu prüfen, beispielsweise durch den Erlass von

Maßnahmengesetzen. Wichtig sei außerdem, auch darüber hinausgehende wasserbauliche Lösungen zur Sicherstellung kalkulierter Transportbedingungen am Rhein in den Fokus zu nehmen: „Da eine Häufung von signifikanten Niedrigwasserereignissen künftig nicht ausgeschlossen werden kann, muss auch ganz ernsthaft über den Bau von Staustufen und Speicherlösungen am Rhein diskutiert werden. Es ist daher richtig, dass im Aktionsplan eine profunde Untersuchung derartiger Maßnahmen verankert ist“, so der BDB-Präsident.

Für eine Verbesserung der Schiffsnavigation bei Niedrigwasser sieht das Papier u.a. optimierte Wasserstandsprognosen und eine Bereitstellung von aktuellen Tiefeninformationen in der elektronischen Binnenschifffahrtskarte (Inland ECDIS) vor. Dadurch werden langfristigere Planungsmöglichkeiten für Gütertransporte und eine verbesserte Ausnutzung der Fahrrinnentiefen für die Schiffsführung ermöglicht.

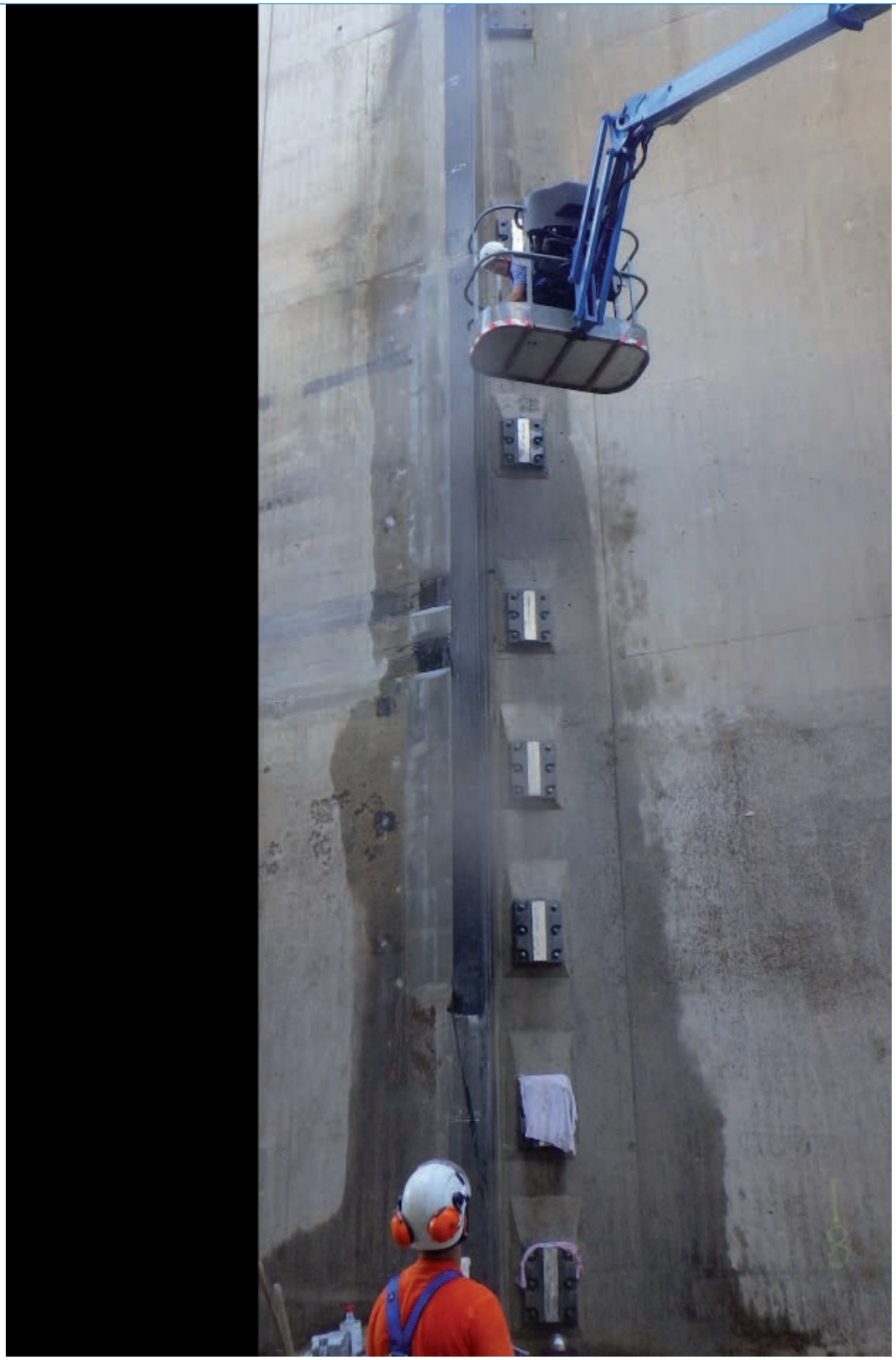
„Das Gewerbe benötigt außerdem ein mit einer attraktiven Förderkulisse unterlegtes Flottenneubauprogramm“, so Staats. Im 8-Punkte-Plan wird im Handlungsfeld „Transport und Logistik“ immerhin eine mögliche fiskalische und ordnungspolitische Unterstützung bei der Entwicklung und Verfügbarkeit von angepassten, flachgängigen Schiffstypen genannt.

Kontext des Aktionsplans

Erst Mitte Mai 2019 hatte Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer in Berlin den auf Anregung des BDB in den Koalitionsvertrag aufgenommenen und binnen kurzer Zeit mit Inhalt gefüllten „Masterplan Binnenschifffahrt“ vorgestellt. Dieser sieht u.a. eine konsequente Umsetzung der im Bundesverkehrswegeplan 2030 sowie im Wasserstraßenausbaugesetz festgeschriebenen Wasserstraßeninfrastrukturprojekte sowie eine deutlich verbesserte Förderkulisse für das Binnenschifffahrtsgewerbe vor, z.B. hinsichtlich der Förderung von Maßnahmen zur Modernisierung der Flotte. Auf dem Parlamentarischen Abend des BDB am 15. Mai 2019 in Berlin kündigte das Ministerium an, ein solches neu aufgelegtes Modernisierungsprogramm bei der EU notifizieren lassen zu wollen, damit das Gewerbe in den Genuss höherer Fördersummen und besserer Förderquoten kommt, um beispielsweise die Herausforderungen bei der Umrüstung auf deutlich teurere Binnenschiffsmotoren, die den neuen EU-weiten Abgasvorschriften entsprechen, bewältigen zu können.

Der Masterplan enthält außerdem einen Prüfauftrag für ein umfangreiches Flottenneubauprogramm, mit dem auch ein Anreiz für angepasste, flachgängige Binnenschiffe gesetzt würde, die dann auch bei ungünstigen Wasserständen länger in Fahrt gehalten werden könnten. Daher ist es konsequent, dass in den Aktionsplan „Niedrigwasser Rhein“ explizit die Entwicklung und der Bau von solchen Schiffstypen aufgenommen wurden. Da angenommen werden muss, dass signifikante Niedrigwasserereignisse künftig vermehrt auftreten werden, ist eine derartige Förderung von hoher Bedeutung. Das „Dürre-Jahr“ 2018 hat verdeutlicht, dass die Binnenschifffahrt ein systemrelevanter und unersetzlicher Partner in der Logistikkette zur Versorgung ihrer Kunden ist. Kein anderer Verkehrsträger konnte die Ladungsmengen der Schifffahrt übernehmen – die Transportmenge der Güterbahn sank im Jahr 2018 vielmehr um rund 1 %.

Weitere Informationen zu den einzelnen Punkten sind unter www.bmvi.de/aktionsplan-niedrigwasser-rhein zu finden.



← Die Schleuse Riedenburg wurde gleich zwei Mal binnen weniger Tage durch Kollisionen beschädigt | © WSV

Tagelange Sperrung der **Schleuse Riedenburg** am Main-Donau-Kanal nach Havarie

Massiver wirtschaftlicher Schaden für Schifffahrt und Industrie

Stillstand auf dem Main-Donau-Kanal hieß es mehrere Tage im Juni 2019, nachdem ein Fahrgastkabinenschiff mit dem Unterhaupt der Schleuse Riedenburg havarierte, wodurch große Schäden am Schleusentor entstanden. Infolge dessen musste das zuständige WSA die Schleuse zwecks Schadensbegutachtung und Reparatur mehrere Tage lang sperren. Im gleichen Monat kollidierte erneut ein Schiff mit der Schleuse – mit gleicher Folge.

Die damit verbundene nicht mehr durchgängige Befahrbarkeit des Main-Donau-Kanals sorgte für großen Unmut bei den Schifffahrtstreibenden im süddeutschen Raum. „Die Sperrung der Schleuse bedeutet einen massiven Schaden für die Güterschifffahrt. Angesichts der derzeit vorherrschenden guten Auftragslage für die Schifffahrt in diesem Fahrtgebiet und im Hinblick auf die zu erwartenden fallenden Wasserstände, ist auch ein großer volkswirtschaftlicher Schaden zu befürchten. Die Versorgung der Agrar-, Montan- und Düngemittelindustrie sowie der Baustoffbranche wird durch die tagelange Schleusensperrung gefährdet“, erklärte BDB-Präsident Martin Staats (MSG) nach der Sperrung. Auch Schwergutransporte im Main-Donau-Raum, die das marode Straßennetz signifikant entlasten, kommen durch die Beeinträchtigung zum Erliegen.

Qualitativ hochwertige Ausbildung muss erhalten bleiben

Kollisionen mit Bauwerken der Wasserstraßeninfrastruktur, die oftmals gravierende Folgen für die gesamte Schifffahrt auch weit über das jeweilige Fahrtgebiet hinaus haben, traten in den letzten Monaten leider häufiger auf. BDB-Präsident Martin Staats weist daher auf die Bedeutung der Aus- und Fortbildung im Binnenschifffahrtsgewerbe hin. „Es muss sichergestellt sein, dass in der Binnenschifffahrt hervorragend ausgebildetes und geschultes Personal zum Einsatz kommt. Gerade auch während länger anhaltender Niedrigwasserperioden, auf die wir uns als Gewerbe künftig wohl vermehrt einstellen müssen, sind sehr gute nautische Kenntnisse für ein sicheres Navigieren – auch bei nicht optimalen Verhältnissen – ein absolutes Muss“, so Staats.

Der BDB betont daher regelmäßig, dass eine qualitativ hochwertige Ausbildung und ein breites Fortbildungsangebot für das Gewerbe unverzichtbar sind, damit die Sicherheit auf den Binnenwasserstraßen gewährleistet werden kann. Daher ist der Verband intensiv in die derzeit mit den zuständigen Ministerien und beteiligten Institutionen laufenden Gespräche zur Umsetzung der EU-Richtlinie über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt eingebunden und setzt sich dafür ein, dass in Deutschland auch künftig ein hohes Ausbildungsniveau erhalten bleibt. Außerdem investiert der BDB auch in diesem Jahr wieder in die Modernisierung des verbandseigenen Schulschiffs „Rhein“ und setzt damit ein klares Bekenntnis zu Duisburg als zentralem Ort für die Aus- und Weiterbildung der Binnenschifffahrt in Deutschland.

Exkurs: Ausfallschäden nach Schleusensperrungen

In vielen Fällen von Wasserstraßensperrungen, beispielsweise von Schleusenbauwerken, gibt es für die Schifffahrt keine Umfahrungsmöglichkeit, wodurch hohe Ausfallschäden entstehen. Die Gerichte haben sich in der Vergangenheit mehrfach mit der Frage befasst, ob diese Ausfallschäden gegen den Scha-

densverursacher geltend gemacht werden können. Zu unterscheiden ist dabei nach der Rechtsprechung zwischen Schiffen, die durch den Unfall in eine „Blockade“ geraten, also an jeglicher Fahrt gehindert bzw. zumindest auf einem kleinen, die Nutzung ausschließenden Raum „eingesperrt“ sind, und solchen Schiffen, die z.B. durch Umdrehen noch anderweitig wirtschaftlich nutzbar sind, aber die Wiederfreigabe der Wasserstraße abwarten. Schadensersatzansprüche gegen den Verursacher werden nur in ersterer Konstellation ausgelöst. Solange das Schiff hingegen nur seine konkrete Reise nicht fortsetzen, aber beispielsweise geleichtert und seine Fahrt in die entgegengesetzte Richtung fortsetzen könnte, wird die nötige Eigentumsverletzung regelmäßig nicht von den Gerichten anerkannt, so dass die Nutzungsausfallschäden nicht geltend gemacht werden können.
Der in Schifffahrtsangelegenheiten spezialisierte Rechtsanwalt Markus Jaegers (NJP Grotstollen) hat für den BDB die Rechtslage in solchen Sachverhalten analysiert und mögliche Haftungsansprüche geprüft. Die Ausarbeitung von Markus Jaegers können BDB-Mitglieder über die Verbandsgeschäftsstelle beziehen.

↓ Die Schifffahrt am Main-Donau-Kanal war durch die Sperren tagelang stark beeinträchtigt © DWSV

Schaden in Geesthacht behoben – Problem im Norden bleibt bestehen

Norden der Republik per Binnenschiff wieder erreichbar

Die Schiffbarkeit des Elbe-Seitenkanals konnte in den frühen Morgenstunden des 8. August 2019 nach erfolgreich abgeschlossener Schadensbeseitigung am Stauwehr in Geesthacht und der im Anschluss erfolgten Aufstauung des Wasserspiegels auf die nötige Höhe wiederhergestellt werden. Der Pegel musste, nachdem am Abend des 2. August 2019 eine Beschädigung an dem Wehr festgestellt worden war, deutlich abgesenkt werden, um den Druck auf den schadhaften Damm zu reduzieren. Dadurch sank der Wasserstand unter 4,0 m ab – die Marke, die nötig ist, um das Schiffshebewerk Lüneburg bei Scharnebeck betreiben zu können. Auf der Elbe gibt es jedoch noch Einschränkungen der Befahrbarkeit zwischen Hohnstorf und Geesthacht.

Mitarbeiter vor Ort handelten schnell

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) stellt fest, dass durch das schnelle und besonnene Handeln der zuständigen Stellen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) eine noch längere Nichtbefahrbarkeit des Elbe-Seitenkanals verhindert werden konnte: „Das Ereignis in Geesthacht zeigt, dass die Mitarbeiter der WSV vor Ort gute Arbeit leisten. Wir sind uns bewusst, dass sie ihr Bestes geben, um die Schiffbarkeit trotz der maroden Infrastruktur zu gewährleisten“, so BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen.

Auch der Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens, der sich in den vergangenen Monaten positiv entwickelt hatte, kann nun wiederaufgenommen werden. Nach Angaben des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes (WSA) Lauenburg, das federführend für die Schadensaufnahme und Schadensbeseitigung zuständig war, wurde seit dem Wochenende rund 4.600 t erosionsstabiles Material verbaut, um den schadhaften Damm zu sichern. Am Mittwoch konnte dann mit der Aufstauung am Wehr Geesthacht begonnen werden. Mittlerweile ist das Schiffshebewerk wieder in Betrieb gegangen, so dass der aufgelaufene Schleusenrang Schritt für Schritt abgebaut werden kann und die Schiffe ihre Fahrten fortsetzen können. Das WSA Uelzen teilte mit, dass in der Zeit, in der das Schiffshebewerk außer Betrieb gehen musste, ohnehin anstehende Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten an der Anlage vorgezogen werden konnten.

Ursache muss gründlich untersucht werden

Trotz des schnellen Handelns ist der Binnenschifffahrt jedoch ein deutlicher finanzieller Schaden entstanden: Am Mittwoch saßen am Schiffshebewerk insgesamt 67 Schiffe Richtung Hamburg und 20 Schiffe Richtung Mittellandkanal fest. In Zahlen ausgedrückt: Ein liegendes Schiff hat je nach Tonnage und Schiffstyp Verdienstausfälle zwischen 1.000 und 3.000 Euro täglich. Hinzu kommen weitere Verluste, die u.a.

daraus resultieren, dass der Abbau des Schleusenrangs noch einige Zeit in Anspruch nehmen wird. Das WSA Uelzen geht davon aus, dass der Stau vor dem Hebewerk in ca. zwei Tagen aufgelöst sein wird. Pro Tag können ca. 36 Schleusungen in jede Verkehrsrichtung durchgeführt werden.

Im Anlagenbestand der WSV befinden sich neben ca. 350 Schleusenanlagen auch rund 300 Wehre. Medienberichten ist zu entnehmen, dass die WSV und die Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) es für möglich erachten, dass die erst im Jahr 2010 in Betrieb genommene Fischtreppe, die gemäß europäischer Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) die Fischwanderung ermöglichen soll, ursächlich für die Unterspülung gewesen sein könnte. Der BDB fordert, dass die Ursachen des aufgetretenen Schadens am Elbe-Stauwehr nun gründlich analysiert werden, damit ähnliche Vorkommnisse an anderen Anlagen verhindert werden können.

Sperrung der Schleuse Geesthacht unzumutbar

Mit großer Bestürzung musste das Binnenschifffahrtsgewerbe zur Kenntnis nehmen, dass die Schleuse Geesthacht nur wenige Tage nach Wiederaufnahme des Hinterlandverkehrs an zwei Tagen für je acht Stunden komplett gesperrt wird – „aufgrund von Krankheit und Urlaub des verfügbaren Betriebsdienstpersonals und der Einhaltung der Arbeitszeit- und Ruhezeitregelungen“ sei die Schicht nicht zu besetzen, teilte das Amt dem BDB auf Nachfrage lapidar mit. Der Verband hat sich unmittelbar nach Bekanntwerden der Sperre mit einem „Brandbrief“ an GDWS-Präsident Prof. Dr. Hans-Heinrich Witte gewandt und deutlich gemacht, dass es absolut unzumutbar ist, dass zusätzlich zu den ohnehin schon zahlreichen technisch bedingen Schleusensperrungen infolge der maroden Infrastruktur nun auch noch personalbedingte Sperrungen hinzu kommen. Es ist die Aufgabe der GDWS, gemeinsam mit dem BMVI dafür Sorge zu tragen, dass die Wasserstraßenverwaltung vor Ort personell so besetzt ist, dass die Schleusen im Rahmen ihrer Betriebszeiten bedient werden können, damit die Planbarkeit und Verlässlichkeit des Schiffsverkehrs gewährleistet ist.

↑ Das schadhafte Stauwehr wurde mit rund 4.600 t Material gesichert | © WSV

Nächste Hiobsbotschaft für das Gewerbe

Am 22. August 2019 vermeldete die WSV die nächste Hiobsbotschaft für die Schifffahrt im Norden: Die Grundinstandsetzung des Schiffshebewerks bei Scharnebeck wird sich erheblich länger hinziehen als bisher gedacht. Der Westtrog sollte ursprünglich von Mai 2018 bis Juni 2020 wegen einer Grundinstandsetzung gesperrt werden. Seit Mai vergangenen Jahres steht der Schifffahrt demnach nur ein Trog zur Verfügung. In jüngster Mitteilung der WSV heißt es, dass die Betonschäden so massiv sind, dass die Sperrung bis voraussichtlich Ende März 2021 verlängert wird. Für die Schifffahrt im Norden und den Hinterlandverkehr des Hafens Hamburg bedeutet dies einen weiteren Rückschlag. Bei aller Freude über die jüngst verkündeten Maßnahmenpakete zur Stärkung der Binnenschifffahrt wie Masterplan und 8-Punkte-Plan: Die Lage am Elbe-Seitenkanal ist ein Beispiel dafür, dass die Verwaltung schnellstmöglich alle notwendigen Anstrengungen unternehmen muss, um die Grundlagen für die Ausübung der gewerblichen Schifffahrt zu schaffen, ehe man sich ernsthaft mit Zukunftsprojekten wie der Digitalisierung der Branche oder autonom fahrenden Schiffen beschäftigen kann.

Traditionsunternehmen als neues Mitglied

Bayerischer Lloyd AG sucht Schulterschluss mit BDB

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) kann erneut ein neues Mitglied in seinen Reihen willkommen heißen: Die zuständigen Gremien des Verbandes haben dem Aufnahmeantrag der Bayerischen Lloyd AG, Regensburg, am 23. Juli 2019 zugestimmt.

Der Name Bayerischer Lloyd steht für über 100 Jahre Reederei- und Schifffahrtsgeschichte auf der Donau. Unter dieser Flagge präsentiert sich heute eine europäisch agierende Gruppe – von den großen ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) bis zur rumänischen Hafenstadt Constanza – mit Niederlassungen und Landesgesellschaften in den Niederlanden und den Donauanliegerstaaten. In Straubing bietet die Tochtergesellschaft SR-log mit einer trimodalen Umschlaganlage eine wichtige Schnittstelle zwischen West- und Donauschifffahrt. Die Bayerischer Lloyd AG lebt damit in ihrem Tagesgeschäft erfolgreich ein gemeinsames Europa.

Schulterschluss mit starkem Branchenverband

Das Unternehmen hat sich dazu entschieden, Mitglied im BDB zu werden, da die künftigen Herausforderungen des Binnenschifffahrtsgewerbes, sei es auf nationaler oder europäischer Ebene, nur im Schulterschuss mit einem starken Branchenverband bewältigt werden können, der die Gesamtheit des Gewerbes engagiert und effektiv vertritt. „Es entspricht der Philosophie der BL-Gruppe, dass die Herausforderungen der Zukunft wie die Digitalisierung, die Personalanforderungen, die Nachwuchsfragen und insbesondere auch die notwendigen technischen Revolutionen zur Schonung von Ressourcen und Umwelt nur in der Gemeinschaft mit Gleichgesinnten erfolgreich angegangen werden können“, erklärt Hans Frank vom Bayerischen Lloyd.

BDB stärkt Fachkompetenz an der Donau

„Ich freue mich, dass der Bayerische Lloyd uns ab jetzt beim Kampf um bessere gewerbliche Rahmenbedingungen für die Schifffahrt auf nationaler und internationaler Ebene unterstützt. Mit dem Bayerischen Lloyd baut der BDB auch seine Fachkompetenz an der

↑ Eine Anlage des BDB-Neumitglieds Bayerischer Lloyd AG in Straubing an der Donau
© Bayerischer Lloyd AG

Donau weiter aus. Dies ist wichtig, da hier künftig wichtige infrastrukturelle Maßnahmen wie z.B. die verbesserte Schiffbarkeit zwischen Straubing und Vilshofen, umzusetzen sind", so BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen.

« Ich freue mich, dass der Bayerische Lloyd uns ab jetzt beim Kampf um bessere gewerbliche Rahmenbedingungen für die Schifffahrt auf nationaler und internationaler Ebene unterstützt. »

BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen

↑ Im Bundestag wird ab September 2019 der Haushaltsentwurf der Regierung beraten

Haushaltsentwurf 2020 der Bundesregierung

Absenkung des Etats für die Bundeswasserstraßen ist unverständlich

Die Bundesregierung hat am 9. August 2019 ihren Entwurf zum Bundeshaushalt 2020 vorgestellt. Für die Binnenschifffahrt ist das Kapitel 12 von Interesse, das den Etat des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur bestimmt (rd. 29 Mrd. Euro).

Der Einzelplan 1203 regelt wie üblich die Ausgaben für die Bundeswasserstraßen, der EP 1210 regelt u.a. die für das Gewerbe relevanten Förderprogramme.

Kurz zusammengefasst lässt sich festhalten:

- Die **Schifffahrtsabgaben** werden – mit Ausnahme des Nordostseekanals und der Mosel – auch im Jahr 2020 nicht erhoben (Kapitel 1203, Seite 1717). An dieser Stelle ist allerdings darauf hinzuweisen, dass für eine dauerhafte Befreiung von den Schifffahrtsabgaben noch eine Gesetzesänderung erforderlich ist: Die Gebühren für die Nutzung der Bundeswasserstraßen sind im Allgemeinen Bundesgebührengesetz geregelt. Die Übergangsfrist endet im Jahr 2021; bis dahin muss der Passus im Gesetz gestrichen sein.
- Der **Etatansatz für Erhalt und Ausbau der Bundeswasserstraßen** (Kapitel 1203) sinkt im Vergleich zum Jahr 2019. Das erstaunt vor dem Hintergrund der dringend anstehenden Erhaltungsmaßnahmen im überalterten und sanierungsbedürftigen Anlagenbestand. Der im Jahr 2016 veröffentlichte Netzzustandsbericht des Bundesverkehrsministeriums nannte noch eine jährliche Mindestinvestitionssumme von rd. 900 Mio. Euro. Im entsprechenden Einzeltitel (Ersatz-, Neu- und Ausbaumaßnahmen) heißt es hierzu recht lapidar: „Weniger wegen Anpassung an den Bedarf."

Auf Seite 1715 erklärt die Regierung:

„Die finanzwirksamen Schwerpunkte des Kapitels mit insgesamt ***rd. 708 Mio. Euro*** *liegen in der Substanzerhaltung und Erneuerung der vorhandenen Infrastruktur in Verbindung mit einer qualitativen Verbesserung der Wasserstraßen mit hoher Verkehrsbelastung. Dazu gehören:*

1. *Erhalt und Ausbau der seewärtigen Zufahrten und der Hinterlandanbindungen der Seehäfen,*
2. *Substanzerhaltung und Optimierung des bestehenden Bundeswasserstraßennetzes,*
3. *Erhaltung und Ausbau von Schleusen,*
4. *Modernisierung der betrieblichen Infrastruktur,*
5. *Sicherstellung der maritimen Notfallvorsorge.“*

Den Beschlüssen des Haushaltsausschusses und des Rechnungsprüfungsausschusses folgend wird die Bundesregierung die bisher recht unübersichtliche und intransparente Darstellung des Einzelplans 1203 ändern und u.a. die vorgesehenen Ausgaben an den Wasserstraßen „projektscharf“ darstellen. Hierzu soll eine Tabelle dienen, die dem Bundeshaushalt beigefügt ist.

- Für die **Förderung der Aus- und Weiterbildung** in der Binnenschifffahrt werden im nächsten Jahr (wie im Jahr 2019) 2,5 Mio. Euro (inkl. Verpflichtungsermächtigung bis 2023) zur Verfügung gestellt. Die „Beihilfen für Schiffsjungenheime und Schifferkinderheime der Binnenschifffahrt“, von denen regelmäßig auch unser Schulschiff profitiert, werden unverändert mit 80.000 Euro im Jahr 2020 fortgeschrieben.

Für das **Flottenmodernisierungsprogramm** sollen im nächsten Jahr (wie im Jahr 2019) 6 Mio. Euro (inkl. Verpflichtungsermächtigung bis 2022) zur Verfügung stehen.

Die **„Förderung des Kombinierten Verkehrs und privater Gleisanschlüsse“** soll im Jahr 2020 auf 76 Mio. Euro sinken. Begründung der Regierung: „Einsparungen dienen zur Deckung von Mehrausgaben in anderen Haushaltstiteln“.

Die **„Zuschüsse für Investitionen zur Förderung von umweltfreundlicher Bordstrom- und mobiler Landstromversorgung für See- und Binnenschiffe“** sinken von 5 Mio. Euro im laufenden Jahr auf drei Mio. Euro im Jahr 2020.

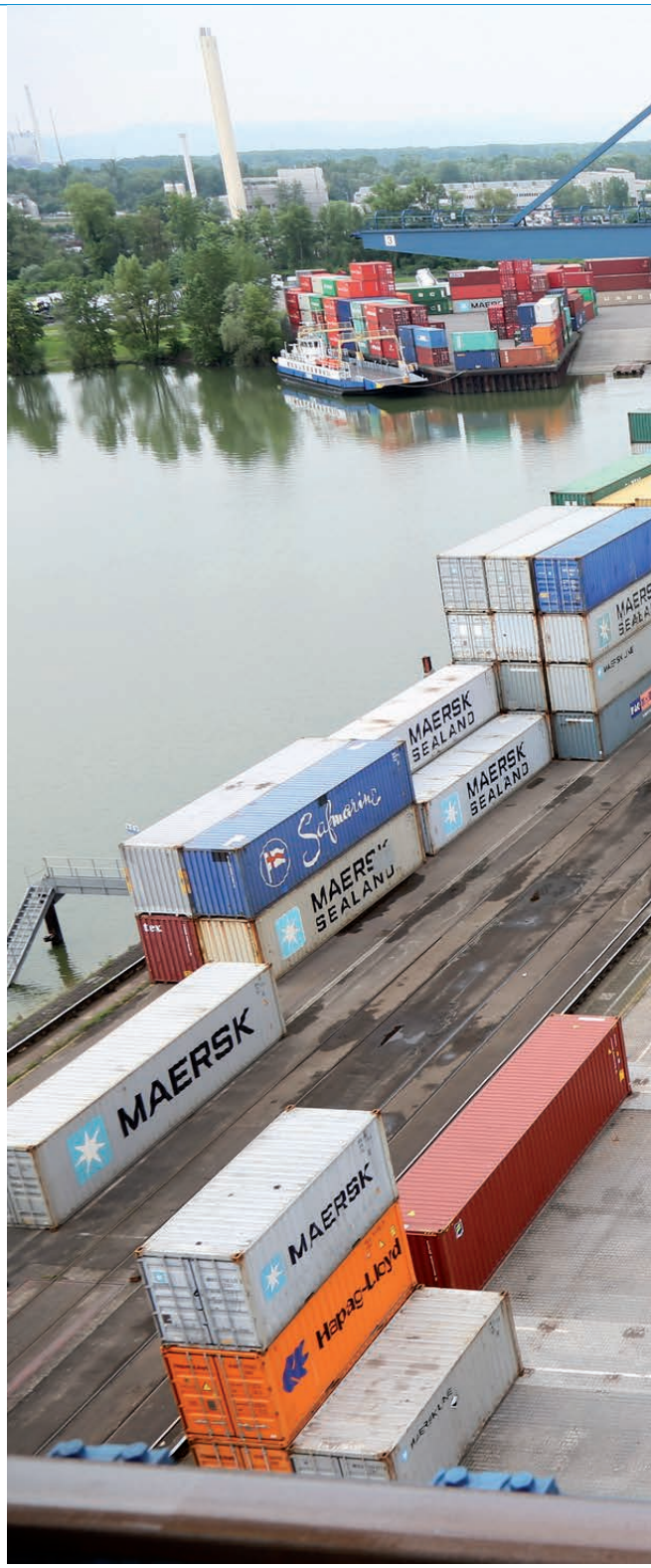
Es handelt sich bei den oben dargestellten Ansätzen lediglich um den Entwurf der Bundesregierung, der ab September 2019 in Berlin beraten und im Spätherbst – voraussichtlich mit zahlreichen Änderungen – vom Bundestag verabschiedet wird. Der komplette Haushaltsentwurf und die für die Binnenschifffahrt relevanten Auszüge können bei der BDB-Geschäftsstelle erfragt werden.

← Der Entwurf sieht eine Absenkung des Etats für Erhalt und Ausbau der Wasserstraßen vor © WSV

BDB bei Anhörung im BMVI

Verbesserung des Kombinierten Verkehrs

Am 7. August 2019 hat im Bundesverkehrsministerium in Berlin eine Anhörung zu dem Thema „Möglichkeiten der Verbesserung des Kombinierten Verkehrs“ stattgefunden.



Der Fokus wurde dabei ausschließlich auf die Abläufe in den Terminals gerichtet, nicht hingegen auf die Bedingungen auf der Wasserstraße und Schiene selbst. Peter Lüttjohann, Leiter des Referates Güterverkehr und Logistik, stellte als Ziel der Anhörung heraus, das Feedback der Branchenverbände und Terminalbetreiber einzuholen, um Ideen zur Optimierung der Abläufe zu entwickeln und einen Weg zur Umsetzung zu finden.

KV-Richtlinie wird evaluiert

Bei dieser Gelegenheit wurde auch auf die bevorstehende Evaluierung der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nicht bundeseigener Unternehmen, welche mit Ablauf des 31.12.2021 außer Kraft tritt, hingewiesen. Der BDB wird zeitnah eine Stellungnahme hinsichtlich der künftigen KV-Förderrichtlinie verfassen. In dieser Stellungnahme wird aufgezeigt, welche Fördertatbestände möglicherweise obsolet geworden sind, welche Tatbestände einer Ergänzung bedürfen und schließlich, um welche neuen Tatbestände die Förderrichtlinie zu erweitern wäre, damit sie den heutigen Ansprüchen sowohl der Betreiber als auch der Nutzer an moderne Umschlaganlagen gerecht wird.

Die Teilnehmer schilderten dem BMVI gleichzeitig die bestehenden Hindernisse zur Umsetzung der oben genannten Verbesserungsvorschläge, welche seitens des Ministeriums dankend angenommen wurden. Diese Hindernis-

Folgende Anregungen wurden von den Teilnehmern unter anderen zur Verbesserung der Abläufe in Terminals angeführt:

- Öffnungszeiten der Terminals 24/7
- Ersatzinvestitionen anstelle ausschließlicher Neubauten
- Förderung von Leercontainerdepots
- Automatisierung der Kranbetriebe
- Optimiertes, frühzeitiges Slotmanagement
- Digitalisierung
- Mehr Abstell-/Zwischenabstellflächen, Beseitigung von Lagerengpässen
- Bautechnische Anpassungen
- OCR-Kameras

se sind teilweise rein juristischer Natur, beruhen darauf, dass keine Förderung besteht oder diese nur unzureichend ausfällt, oder sie sind schlichtweg durch mangelnde Infrastrukturen bzw. Kapazitäten begründet.

Es bleibt nun abzuwarten, zu welchen Erkenntnissen das BMVI aufgrund des Feedbacks gelangt und welche Schlüsse es bezüglich der Umsetzung der Verbesserungsvorschläge zieht.

↑ Der BDB wird Vorschläge im Zuge der bevorstehenden Evaluierung der KV-Förderrichtlinie machen

Modernisierung auf dem Schulschiff

Seit dem 29. Juli 2019 läuft die letzte Modernisierungsmaßnahme an Bord des Schulschiffs. In diesem Zuge werden die „Restarbeiten" auf dem Hauptdeck – nach den umfassenden Baumaßnahmen in den vergangenen Jahren – durchgeführt. Im Fokus dieser Maßnahme stehen eine Aufwertung des Foyers, u.a. eine Neugestaltung der Beleuchtung und des Bodens – wobei der maritime Charakter mit den hochwertigen Holzmaterialien erhalten bleibt – sowie eine Versetzung des Steuermannsbüros in Richtung des Eingangsbereiches. Um dafür den nötigen Platz zu schaffen, werden die Toilettenanlagen auf dem Hauptdeck versetzt. Mit der Modernisierungsmaßnahme einher geht auch eine umfassende energetische Sanierung, beispielsweise durch den Austausch der Fenster. Die Maßnahme, die vom Bund mit Fördermitteln bezuschusst wird, soll voraussichtlich im Oktober 2019 fertiggestellt sein. **Report** wird hierüber weiter berichten.

Aufbereitung der Beiboote

Alle Jahre wieder müssen die Nachen, die u.a. für die Unterweisungen an Bord zum Einsatz kommen, aufgearbeitet werden. Unter Anleitung von Steuermann Karl Rinow begaben sich die Schiffsjungen Florian Gerstl, Timm Pohling, Hendrik van Aswege und Sven Wälti an die Arbeit. Der erste von sieben Stahlnachen wurde in den Farben des Schulschiffs inzwischen fertiggestellt und bekam sogar einen Namen: „RHEIN". Das Ergebnis kann sich durchaus sehen lassen und hat bereits zu Anfragen von weiteren Freiwilligen für die Aufarbeitung unserer anderen Nachen geführt. Das Schulschiff bedankt sich an dieser Stelle recht herzlich bei den fleißigen Helfern!

Lossprechung von 60 Auszubildenden

Für 60 angehende Binnenschiffer hieß es bei der traditionellen Lossprechung am 26. Juli 2019 an Bord des Schulschiffs „Rhein": Start in das Berufsleben! Die Auszubildenden, die in den vorigen drei Monaten an Bord des Schulschiffs untergebracht waren, bestanden die IHK-Prüfung zum Binnenschiffer/zur Binnenschifferin. Kursbester wurde Nino Mura, der nun im Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Duisburg-Rhein seine berufliche Laufbahn beginnt. Allen Absolventen winkt eine vielversprechende Zukunft in der Binnenschifffahrt. Der BDB und das Schulschiff-Team gratulieren herzlich!

→ Die Modernisierungsarbeiten laufen auf Hochtouren

↑ Freude über die bestandene Prüfung zum Binnenschiffer
© IHK Duisburg

Lehrgangsbesprechung mit großer Resonanz

Die gut besuchte Lehrgangsbesprechung des 265. Schiffsjungenkurses fand am 6. Juni 2019 statt. In einer lebhaften Runde wurden Themen u.a. zur Einhaltung der Anreisezeiten am Schulschiff, zum Angebot von Workshops für Ausbilder und Auszubildende, zur Arbeitszeit bzw. zur Abreise der Auszubildenden vor einem Feiertag bzw. einem verlängerten Wochenende sowie zur Kleiderordnung diskutiert. Nach dem gemeinsamen Mittagessen machten sich die Vertreter der Ausbildungsbetriebe auf den Weg zum Schiffer-Berufskolleg RHEIN, um anschließend nachmittags an Bord des Schulschiffes noch die Zeit zu Gesprächen mit ihren Auszubildenden zu nutzen. Das Schulschiff richtet diesen Termin traditionell vor der Besprechung am SBKR aus, um den engen Dialog mit den Ausbildungsbetrieben zu pflegen.

← Aufbereitung der Nachen

→ Der langjährige Leiter der Abteilung Wasserstraßen und Schifffahrt im BMVI, Reinhard Klingen (r.), auf einer Abendveranstaltung des BDB mit (v.l.n.r.) BDB-Präsident Martin Staats, Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer und BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen

Personelle Zäsur im BMVI: Reinhard Klingen verlässt die Abteilung WS

Der seit vielen Jahren für den Bereich Wasserstraßen und Schifffahrt zuständige Abteilungsleiter Reinhard Klingen wird zukünftig die Zentralabteilung im Bundesverkehrsministerium leiten. Für das Schifffahrtsgewerbe stellt diese Personalentscheidung eine Zäsur dar: Seine beruflichen Anfänge hatte Klingen Mitte der 80er Jahre als Dezernent bei der WSD Nord-West in Aurich. In leitender Funktion hat Klingen 10 Jahre lang die Geschicke der Branche gestaltet: 2009 wurde er in der Nachfolge von Bernd Törkel Leiter der Abteilung „WS". Von 2005 bis 2009 führte er die Unterabteilung „Wasserstraßen" im Ministerium. Von 2000 bis 2005 war Klingen Leiter des Referates „Personalangelegenheiten in der WSV". BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen hat sich gemeinsam mit Präsident Martin Staats in einem Brief für die konstruktive Zusammenarbeit bedankt, die stets von gegenseitigem Respekt und Vertrauen geprägt war. „Wichtige Meilensteine für die Entwicklung der Binnenschifffahrt – beispielhaft seien die jüngst erfolgte Aufhebung der Schifffahrtsabgaben und die Erstellung des Masterplans Binnenschifffahrt genannt – waren allein durch Ihre Einflussnahme und Unterstützung zu erreichen. Gewerberelevante Maßnahmen wie das Programm zur Förderung der Aus- und Weiterbildung oder das Flottenmodernisierungsprogramm tragen maßgeblich Ihre Handschrift. Das gilt auch für die finanzielle Unterstützung des BDB bei der Sanierung und Modernisierung seines Schulschiffes, wofür der Verband Ihnen stets sehr dankbar sein wird. Sie hatten immer ein offenes Ohr für die Anliegen des Gewerbes und eilige Angelegenheiten konnten wir mit Ihnen häufig ‚mal eben' telefonisch besprechen. In zahllosen Gesprächen haben wir mit Ihnen Strategien des weiteren politischen Handelns entwickelt. Dabei waren Sie immer ein ‚Klartext'-Redner, der seine Auffassungen deutlich artikuliert hat. Nicht zuletzt Ihre rheinisch-herzliche Art, Dinge auch mal unverblümt beim Namen zu nennen, war uns stets ein Vergnügen", so Jens Schwanen. Der neue für die Binnenschifffahrt nun zuständige Leiter der Abteilung „Wasserstraßen und Schifffahrt" wird Dr. rer. nat. Norbert Salomon. Salomon war bisher Leiter der Grundsatzabteilung im BMVI, wo er u.a. für die Nationale Plattform Zukunft der Mobilität verantwortlich zeichnete. Nachfolger von Salomon und somit neuer Leiter der Grundsatzabteilung wird nun Dr. Klaus Bonhoff, früherer

Manager bei Daimler, Geschäftsführer der NOW GmbH. Salomon ist erst seit Beginn dieser Wahlperiode im Verkehrsministerium tätig; zuvor leitete er die Unterabteilung „Immissionsschutz, Anlagensicherheit und Verkehr“ im Bundesumweltministerium. Nach wie vor vakant ist die Position des Leiters der Unterabteilung WS 1 (Wasserstraßen), nachdem Hartmut Spickermann Ende Mai 2019 in den Ruhestand getreten ist.

WSA Main-Donau-Kanal eröffnet

Bundesverkehrsminister Scheuer hat im Mai 2019 gemeinsam mit GDWS-Präsident Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte das neue Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt für Donau und Main-Donau-

Kanal eröffnet. „Wir bündeln die Kompetenz für rund 400 km Wasserstraße in einer Hand: Ab sofort wird das neue WSA ‚Donau MDK‘ für einen großen, zusammenhängenden Verkehrsraum der direkte Ansprechpartner für die Schifffahrt sein“, so Scheuer. Die WSV gehe bei der Umsetzung ihrer Reform voran und könne dank gestraffter Strukturen flexibler und schneller agieren. Das neue WSA Donau MDK geht aus den beiden bisherigen Ämtern Nürnberg und Regensburg hervor.

Personalentwicklung in der WSV

Die Zahl der Mitarbeiter in der WSV ist nach Angaben der Bundesregierung von 12.451 zu Beginn des Jahres 2010 auf 10.925 zu Beginn des Jahres 2019 zurückgegangen. Das geht aus einer Antwort der Regierung auf eine Kleine Anfrage der FDP-Fraktion im Bundestag hervor. Was die unbesetzten Planstellen in der WSV angeht, so wird auf eine frühere Anfrage im Parlament verwiesen, laut der im Jahr 2018 1.399 Planstellen unbesetzt gewesen seien. Der weit überwiegende Teil, etwa 96,5 %, der ausgewiesenen unbesetzten Stellen befinde sich im laufenden Ausschreibungs- und Besetzungsverfahren, internen Personalplanungen sowie „Reservierungen für Kompensationsleistungen“. Als unbesetzt im engeren Sinne könnten daher tatsächlich nur 3,5 % gelten, heißt es in der Antwort.

„QUINWALO“: Absolventen erhielten Zertifikate

Die fünfte Auflage des freiwilligen Lehrgangs „QUINWALO“, der durch die IHK Duisburg und die Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort angeboten wird, feierte am 21. Mai 2019 seinen Abschluss. 19 Absolventen des Programms erhielten in der IHK Duisburg ihre Zertifikate. Ziel von „QUINWALO“ ist es, das Bewusstsein für Transporte per Binnenschiff bereits bei Nachwuchslogistikern zu verankern. Dabei erfuhren die Absolventen u.a. wie ein Transport per Binnenschiff organisiert wird, welche Schiffstypen es gibt und wie Frachtverträge aussehen. Als Praxiselemente wurden u.a. das DST, das Schiffer-Berufskolleg und ein Containerterminal besucht. Der nächste Lehrgang ist 2020 geplant.

← Verkehrsminister Scheuer (3.v.l.) und GDWS-Präsident Witte (2.v.l.) bei der Eröffnung des WSA MDK © WSV

↓ Die Absolventen der 5. Auflage von „QUINWALO“ | © IHK Duisburg

Angaben zu Investitionen in Wasserstraßen

Die Bundesregierung hat in der Antwort auf eine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Bundestag die Entwicklung der jährlichen Investitionen in die Infrastruktur der Bundeswasserstraßen bekannt gegeben. Diese gestaltete sich gemäß der Unterlage wie folgt:

- 2011: 0,690 Mrd. Euro (davon Erhaltung: 0,206 / Ersatz-, Aus- und Neubau: 0,484)
- 2012: 0,660 Mrd. Euro (0,210 / 0,450)
- 2013: 0,627 Mrd. Euro (0,221 / 0,406)
- 2014: 0,616 Mrd. Euro (0,256 / 0,360)
- 2015: 0,658 Mrd. Euro (0,288 / 0,370)
- 2016: 0,653 Mrd. Euro (0,268 / 0,385)
- 2017: 0,611 Mrd. Euro (0,236 / 0,375)
- 2018: 0,655 Mrd. Euro (0,269 / 0,368)

Die Bundesregierung räumt damit in der Antwort ein, dass der Bund dem gegebenen Gesamtinvestitionsbedarf immer noch nicht gerecht wird. Im sog. Netzzustandsbericht hatte das BMVI im Jahr 2016 ausgeführt, dass allein der Ersatzinvestitionsbedarf bereits bei ca. 900 Mio. Euro pro Jahr liegt. Der Gesamtbedarf betrage über 1,1 Mrd. Euro jährlich.

Spatenstich zum Ausbau der HOW erfolgt

Am 13. Juni 2019 erfolgte der Spatenstich zum Ausbau der Havel-Oder-Wasserstraße im Bereich Finowfurt. Mit der Maßnahme soll eine rund 7 km lange Lücke zwischen bereits ausgebauten Abschnitten geschlossen werden. „Der Lückenschluss der Havel-Oder-Wasserstraße macht die Strecke für die Binnenschifffahrt durchgängig befahrbar und damit noch attraktiver als Transportweg. Das ist ein entscheidender Aspekt des Masterplans Binnenschifffahrt des Bundesverkehrsministeriums. Zudem wird sich die neue B 167 in einigen Abschnitten an die Wasserstraße anschmiegen. Durch die neue Anbindung an die A 11 werden die Orte Finowfurt und Eberswalde vom Verkehr entlastet“, sagte der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister, Enak Ferlemann. Künftig können nach Umsetzung der Maßnahme Schiffe und Schubverbände mit einer Länge von bis zu 115 m, einer Breite von 11,45 m und einer Abladetiefe von 2,80 m die Havel-Oder-Wasserstraße befahren. Dazu wird die Wasserspiegelbreite um mehr als 20 m erweitert und der Kanal um 1 m vertieft.

„Smart St@rt“: Zweiter Meilensteintermin

Am 27. Juni 2019 fand der zweite sog. „Meilensteintermin“ im Rahmen des vom BMBF geförderten Projektes „Smart St@rt“ in Duisburg statt. Ziel der Meilensteinsitzungen ist es, Vertreter des Projektträgers (DLR) über

→ Modell der ausgebauten HOW | © WSV

den Zwischenstand und Fortgang des Vorhabens zu unterrichten. Dazu bot das Treffen einen guten Anlass, da kurz zuvor der erste von zwei geplanten Lehrgängen des Projekts, zu dem sich 19 Flüchtlinge angemeldet hatten, zu Ende gegangen war. In den Kursen sollen die Teilnehmer ihre Kenntnisse in deutscher Sprache verbessern, Inhalte über Grundlagen von Binnenschifffahrt und Logistik lernen, die ihnen später einen Einstieg in diese Berufsfelder erleichtern sollen, und Praktika in Betrieben aus Binnenschifffahrt und Logistik absolvieren. Für einen Großteil der Absolventen des ersten Kurses konnten gemeinsam mit dem zuständigen Jobcenter Anschlussperspektiven erarbeitet werden. In Kürze beginnen die Planungen für den zweiten Lehrgang, der wieder mit einer Informationsveranstaltung starten soll. Basierend auf den Erfahrungen des ersten Kurses wird der Lehrgang inhaltlich „gestrafft" und die Praxisphasen verlängert. Gleichzeitig soll die Teilnehmerauswahl im Vorfeld optimiert werden.

Jahresbericht der EBU

Der europäische Dachverband für die Binnenschifffahrt EBU hat kürzlich seinen aktuellen Jahresbericht 2018/2019 vorgestellt. Dieser steht unter www.ebu-uenf.org zum Download bereit. Darin berichtet die EBU u.a. über das Event zum Auftakt der neuen europäischen IWT-Plattform, die von EBU und ESO gegründet wurde, und gibt einen Überblick über Struktur und Aufbau dieser Stiftung. Außerdem gibt es Berichte aus der europäischen Binnenschifffahrt zu den Themenkomplexen Infrastruktur, Innovation, Multimodalität, Digitalisierung, Soziales und Fahrgastschifffahrt.

Zwei Merkblätter zum Umgang mit CDNI verfügbar

Das Sekretariat des CDNI hat zwei neue Merkblätter zum Umgang mit dem Abfallübereinkommen herausgegeben. Es handelt sich um das Merkblatt „Einheitstransporte / kompatible Transporte / spezielle Schiffstypen zur Vermeidung von Schiffsbetriebsabfällen" sowie „Umgang mit Abfällen aus dem Ladungsbereich" – jeweils Stand Juni 2019. Die Merkblätter können über die BDB-Geschäftsstelle bezogen werden und stehen außerdem unter www.cdni-iwt.org/de/merkblaetter/ zum Download bereit.

„Green Deal" in den Niederlanden unterzeichnet

Am 11. Juli 2019 wurde in den Niederlanden ein sog. „Green Deal" zwischen Staat und Privatwirtschaft unterzeichnet, der eine Verbesserung der Öko-Bilanz des maritimen Sektors (See- und Binnenschifffahrt sowie Häfen) zum Gegenstand hat. Mit einem Mix aus Förderung und Forderung und durch regulatorische Vorgaben soll die Umweltbilanz in einer konzentrierten Aktion verbessert werden. Dafür wird die niederländische Regierung einen Fördertopf von rund 15 Mio. Euro für die folgenden zwei Jahre auflegen. Es soll u.a. ein europäischer Fonds geschaffen werden, der es Unternehmen ermöglicht, umweltverbessernde Maßnahmen am Schiff umzusetzen. Neben einer deutlichen Reduktion von Klimagasen wird auch das Ziel verfolgt, Schiffe mit einer Art „Öko-Label" zu versehen. Besonders umweltfreundliche Schiffe sollen u.a. in den Genuss von günstigeren Hafengeldern und besseren Bedingungen bei der Kreditfinanzierung bekommen.

Bundesregierung zu Gesamtkonzept Elbe

Die Bundesregierung hat sich auf eine Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zur Umsetzung des Gesamtkonzepts Elbe (GKE) geäußert. Im Jahr 2019/2020 würden keine planfeststellungsbedürftigen Maßnahmen durch die WSV an der Binnenelbe umgesetzt. Die Entwicklungsziele für den Anschlussprozess ergeben sich aus der durch das GKE vorgesehenen Leitlinie, die sich in die fünf Themenfelder „Erosionsbekämpfung und Geschiebehaushalt", „Verbesserung des Hochwasserschutzes, Wasserrückhalt, Wasserhaushalt", „Reduzierung

der Stoffeinträge“, „Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse“ und „Erhaltung und Wiederherstellung von Habitaten und Lebensraumtypen in Gewässer, Ufer und Aue“ gliedert, heißt es in der Antwort. Nach Abschluss der Personalgewinnung werde ein Zeit- und Arbeitsplan für die Maßnahmenumsetzung formuliert. Von den 34,5 neu geschaffenen Stellen für die Umsetzung des GKE seien (Stand 28.01.2019) 8,5 besetzt und 8 im laufenden Ausschreibungsverfahren befindlich. Für die übrigen Stellen werde das Ausschreibungsverfahren vorbereitet.

Hafen Hamburg vermeldet deutliches Plus

Der Hafen Hamburg hat für das erste Quartal 2019 ein zweistelliges Wachstum beim Transport von Containern und Massengut vermeldet. Mit 34.640 TEU war ein Plus von 20 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum zu verzeichnen. Auch die insgesamt per Binnenschiff zwischen dem Hafen Hamburg und dem Binnenland transportierte Gütermenge erreichte in den ersten drei Monaten des Jahres 2019 mit 2,57 Mio. t ein deutliches Wachstum von 12,1 %. Der in den nächsten Jahren erwartete Anstieg im Seehafen-Hinterlandverkehr eröffne grundsätzlich auch Hamburg sehr gute Perspektiven für mehr Transporte durch die Binnenschifffahrt im Elbstromgebiet, teilte der Hafen mit. Dafür müsse aber die Infrastruktur den betrieblichen Anforderungen der Binnenschifffahrt besser angepasst werden.

2. Bayerischer Wasserstraßen- und Schifffahrtstag in Bamberg

Der Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. (DWSV) richtete am 5. Juli 2019 seinen 2. Bayerischen Wasserstraßen- und Schifffahrtstag in Bamberg aus. Die

→ Der Hafen Hamburg hat Wachstum im Hinterlandverkehr vermeldet
© HHM/Lindner

← (v.l.n.r.): MDir Helmut Schütz (Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr), Melanie Huml (Bayerische Staatsministerin für Gesundheit und Pflege) und Dr. Michael Fraas (Vorsitzender DWSV) | © DWSV

Veranstaltung, die mit rund 170 Teilnehmern aus Deutschland, Österreich, der Schweiz und den Benelux-Ländern sehr gut besucht war, stand unter dem Motto „Mehr Güter auf die Wasserstraße bringen“. In Fachforen wurde eine Vielzahl an Themen rund um die Main-Donau-Wasserstraße behandelt: „Innovation und Digitalisierung“, „Bedeutung der Wasserstraße für Schifffahrt und Wirtschaft“, „Personenschifffahrt und Tourismus“ sowie „Optimierung von Infrastruktur und Verkehr“ hießen die Themenpakete. Keynote Speakerin im anschließenden Plenum war Melanie Huml, Bayerische Staatsministerin für Gesundheit und Pflege. Ziel des Bayerischen Wasserstraßen- und Schifffahrtstages ist es, alle Akteure rund um die Wasserstraße (Schifffahrt, Häfen, Verlader, Unternehmen, Kammern, Verbände, Tourismus, Politik, Verwaltung, Kommunen etc.) zu versammeln, um diese miteinander zu vernetzen, Anstöße zur Weiterentwicklung der Wasserstraße zu geben und der Öffentlichkeit die Bedeutung der Wasserstraße zu vermitteln.

Parlamentarischer Abend der PG BiSchi in Berlin

Am 5 . November 2019 findet in Berlin der Parlamentarische Abend der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt im Deutschen Bundestag (PG BiSchi) im Hotel Maritim proArte zu aktuellen Themen der gewerblichen Güter- und Fahrgastschifffahrt statt. Der BDB unterstützt gemeinsam mit dem Binnenhafenverband BÖB wieder aus guter Tradition die Parlamentarier bei der Organisation der Veranstaltung. Die BDB-Geschäftsstelle wird die Einladung und das Programm der Abendveranstaltung in den kommenden Wochen versenden. Die Sprecher der PG BiSchi haben sich am 11. und 12. Juli 2019 bei ihrem Besuch in Duisburg ein umfassendes Bild von der Leistungsfähigkeit und den aktuellen Herausforderungen des Binnenschifffahrtsgewerbes machen können (s. hierzu den Bericht in diesem Heft ab S. 4).

Anerkennung von Motoren durch die ZKR

Die ZKR teilt mit, dass sie den Einsatz eines Motors gemäß der Norm ZKR I und einem Abgasnachbehandlungssystem für ein Motorgüterschiff (MS Goblin) dauerhaft genehmigt hat, obwohl für dieses Fahrzeug eigentlich ein ZKR II-Motor vorgeschrieben wäre. Im Jahr 2014 wurde hierfür bereits eine befristete Genehmigung für einen Zeitraum von fünf Jahren erteilt. Bedingung war, dass das Antriebssystem mit SCR-Katalysatoren ausgestattet wird und jährlich Messungen durch einen anerkannten Messbetrieb durchgeführt werden. Damit konnte nachgewiesen werden, dass die Anforderungen der ZKR II-Norm problemlos erfüllt werden. Eine neue Genehmigung wurde nun erteilt unter der Bedingung, dass das Nachbehandlungssystem ständig eingeschaltet ist und bestimmte Sicherheitsanforderungen erfüllt. Jährliche Messungen müssen nicht mehr vorgenommen werden.

→ Am Oberrhein wurden Notfallpunkte errichtet | © WSV

Neue Generalsekretärin der IVR
Frouwke Klootwijk-de Vries wurde als neue Generalsekretärin der IVR ab dem 1. September 2019 ernannt. Zuvor war Klootwijk-de Vries acht Jahre an der Erasmus-Universität Rotterdam tätig, u.a. als Unterrichtskoordinatorin des englischsprachigen Fachgebiets „Maritime & Transport Law“. Dort erhielt sie Einsicht in den Transportsektor und konnte ein großes Netzwerk innerhalb des Sektors aufbauen. „Ich freue mich darauf, meine Leidenschaft für Transportrecht – insbesondere auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt – innerhalb der IVR ausbauen zu können“, so die neue IVR-Generalsekretärin.

„Fitness-Check“ zu EU-Vorschriften
Die EU-Kommission hat eine Initiative, einen sog. „Fitness-Check“, angekündigt, die es sich zum Ziel gesetzt hat, bestimmte EU-Vorschriften bezüglich der Marktzugangsbedingungen in der Binnenschifffahrt auf ihre heutige Relevanz hin zu überprüfen. Die Bewertung der Aktualität und Relevanz soll den Zeitraum vom Inkrafttreten der Richtlinien bzw. Verordnungen bis zum Jahresende 2019 umfassen. Die Ergebnisse werden dann die Grundlage für eine mögliche Überarbeitung der rechtlichen Rahmenbedingungen für das Gewerbe bilden. Eine öffentliche Konsultation ist für das erste Quartal 2020 für eine Dauer von 12 Wochen angedacht und wird auf der Webseite der Kommission eingestellt. Anschließend ist eine Beratung durch die Stakeholder, Behörden der Mitgliedstaaten und Verbände geplant. Die BDB-Geschäftsstelle hat in dieser Angelegenheit aufgrund des europäischen Bezugs Kontakt mit dem Dachverband EBU und der IWT-Plattform aufgenommen.

Notfallpunkte am Oberrhein eingerichtet
Das WSA Freiburg hat am Rheinufer zwischen Weil am Rhein und Au am Rhein insgesamt 74 Notfallpunkte eingerichtet. Diese Anfahrtspunkte für Rettungskräfte werden in enger Abstimmung mit den Rettungsdiensten festgelegt. Das teilte das WSA Freiburg mit. Die Notfallpunkte sind gekennzeichnet durch grüne Schilder mit weißen Kreuz und der Aufschrift „Anfahrtspunkt für Rettungsfahrzeuge - Notruf 112“ sowie Angaben zum Rheinkm und zur Durchwahl der zuständigen Rettungsleitstelle. Diese Punkte sollen Rettungskräften im Notfall eine zügige Anfahrt ermöglichen. Somit können z.B. Schifffahrtstreibende, Wassersportler, Beschäftigte von Behörden, Angler, Radfahrer oder Spaziergänger, die am Rheinufer in Not geraten und telefonisch Hilfe anfordern, mit Angaben der Notfallpunkt-Nummer den Rettungskräften den schnellsten Weg weisen.

Elbe: Umdenken beim Naturschutz
Der niedrige Wasserstand an der Elbe hat nicht nur Auswirkungen auf die Schifffahrt, sondern auch auf den Grundwasserpegel und damit auf die Pflanzenwelt entlang der Elbe. Das konnte im vergangenen Jahr beobachtet werden, als Fische starben und die Auenlandschaften trocken fielen und sich in Steppen verwandelten. Die „Volksstimme“ hat hierzu Anfang

August mit Ernst-Paul Dörfler, der wichtigsten Stimme der Umweltschützer an der Elbe, gesprochen. Der Kenner der ökologischen Verhältnisse am Strom im Bereich Magdeburg entwirft ein dramatisches Bild der Situation: „So etwas habe ich noch nicht erlebt“, sagt er. Viele Bäume entlang der Elbe erlitten extremen Stress. Das Niedrigwasser im vergangenen Jahr sei bereits extrem gewesen, im Winter sei nicht ausreichend Wasser nachgeflossen, und in diesem Sommer habe sich die Situation noch verschärft. „Das kann nicht ohne Folgen bleiben“, so Dörfler. Schon jetzt seien viele Gräben und Tümpel entlang der Elbe ausgetrocknet, kleine Gewässer, die ein außerordentlich wichtiger Lebensraum für viele Pflanzen und Tiere seien. Dörfler geht davon aus, dass das Wassermanagement entlang der Elbe neu aufgestellt werden muss. Es sollten schnellstens Systeme geschaffen werden, die zum einen dem Hochwasserschutz für Magdeburg und die Umlandgemeinden gerecht werden, zum anderen aber verhindern, dass bei Niedrigwasser der Elbe Wiesen und Felder entwässert werden. Damit schwenkt Dörfler in später Einsicht auf exakt die Linie ein, die der BDB seit 20 Jahren vertritt: Aus ökonomischen und ökologischen Gründen müssen tiefgreifende Maßnahmen an der Elbe ergriffen werden, um für ausgeglichenere Pegelstände zu sorgen.

Förderprogramme in der Überarbeitung

Das Verkehrsministerium überarbeitet die Förderprogramme für das Schifffahrtsgewerbe. Der BDB hat Anfang August zu den Entwürfen für die zukünftige Förderung der Aus- und Weiterbildung und zur Modernisierung der Flotte Stellung genommen; beide Programme laufen Ende des Jahres aus. Das Ministerium hat zahlreiche Anregungen des BDB für die neuen Richtlinien aufgegriffen. Nun gehen beide Entwürfe in die sog. Ressortabstimmung. **Report** wird im nächsten Heft ausführlich berichten.

BDB und BÖB tagen gemeinsam

Mitte August haben sich die Präsidien von BDB und BÖB zu ihrer schon traditionellen gemeinsamen Tagung in Aschaffenburg getroffen. Auf der Agenda standen top-aktuelle Themen wie etwa die Umsetzung des Masterplans Binnenschifffahrt. Hierzu haben BDB und BÖB ein gemeinsames Vorgehen verabredet. Die Präsidien diskutierten außerdem über die Herausforderungen in Bezug auf weitere Liegestellen, die Nutzung von Landstrom und die zukünftige Entwicklung der Hafen- und Ufergelder.

Entgasung: BDB nimmt zum CDNI Stellung

Auch wenn die Ratifikation der neuen Regeln im CDNI in Sachen Entgasung von Tankschiffen noch gar nicht erfolgt ist und erst in zwei bis drei Jahren erwartet wird, hat das BMVI den BDB bereits jetzt zur Stellungnahme zum Entwurf eines Ausführungsgesetzes aufgefordert. Das ist interessant, da die Voraussetzungen für ein Entgasen gar nicht gegeben sind: Es gibt in Deutschland keine öffentlich zugänglichen Einrichtungen hierfür. Und der Bund ist mit seiner Verpflichtung im CDNI, die infrastrukturellen Voraussetzungen hierfür zu schaffen, mächtig im Verzug. Es entspricht wohl einer typisch deutschen Beamtenmentalität, dass das Ministerium sich trotzdem sogleich daran begeben hat, im Gesetz eine Ordnungswidrigkeit nebst Bußgeldandrohung zu entwerfen für den Fall eines Verstoßes gegen die neuen Vorschriften.

Deutschland übernimmt 2020 EU-Ratspräsidentschaft

Deutschland übernimmt ab Juli 2020 die EU-Präsidentschaft. Erwartet wird, dass es in seinen Zielen und Programmen auch Aussagen zur Förderung der Entwicklung der Binnenschifffahrt in Europa treffen wird. Als Maßstab kann das Wirken Deutschlands in der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) gelten, wo es zurzeit die ZKR-Präsidentschaft innehat. Der Anteil der

Emissionen der Binnenschifffahrt an den Gesamtemissionen des Verkehrs beträgt bei NOx zwar lediglich 5,2 % und bei Feinstaub sind es nur 1,5 %.Die Bundesregierung arbeitet dennoch bereits gemeinsam mit den Partnerstaaten u.a. an Vorschlägen für Emissionsstandards für bereits in Betrieb befindliche Fahrzeuge. In der „Mannheimer Erklärung“ vom 17. Oktober 2018 anlässlich der 150-Jahrfeier der revidierten Rheinschifffahrtsakte („Mannheimer Akte“) wurde die ZKR beauftragt, eine Roadmap zu entwickeln, um die Emissionen von Treibhausgasen bis 2035 um 35 Prozent im Vergleich zu 2015 zu reduzieren, Schadstoffe bis 2035 um mindestens 35 Prozent gegenüber 2015 zu reduzieren, Treibhausgase und sonstigen Schadstoffe bis 2050 weitgehend zu beseitigen. Zudem wurden auf Basis eines deutschen Vorschlages technische Vorschriften für den Einsatz von Elektroantrieben in Binnenschiffen verabschiedet. Im neuen Arbeitsprogramm des Europäischen Ausschusses für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) wird auf deutschen Vorschlag die Arbeit an technischen Vorschriften für den Einsatz von Brennstoffzellen in Binnenschiffen aufgenommen.

Schifffahrtsabgaben

Bereits im April hat sich die Verkehrsministerkonferenz der Länder – ebenso wie der BDB und das Schifffahrtsgewerbe – für ein Ende der Schifffahrtsabgaben auf der Mosel ausgesprochen. Während die Abgaben für die Nutzung der Binnenschifffahrtsstraßen durch die gewerbliche Güter- und Fahrgastschifffahrt seit dem 1. Januar 2019 nicht mehr erhoben werden, stehen dem auf der Mosel internationale Bestimmungen entgegen. Die Minister sprachen sich dafür aus, den Moselvertrag entsprechend zu ändern, um eine Ungleichbehandlung der Binnenschifffahrt auf der Mosel zu vermeiden. Dem Vernehmen nach verweigert Frankreich in diesem Thema jedoch immer noch die Zustimmung. Für eine endgültige Beseitigung der Schifffahrtsabgaben muss die Bundesregierung noch das Allgemeine Bundesgebührengesetz ändern. Hierfür hat sie noch bis 2021 Zeit.

Botschaft NL:
Langenberg folgt auf Laarhoven

Nachdem der bisherige Botschaftsrat für Infrastruktur und Wasserwirtschaft in der niederländischen Botschaft in Berlin, Kees van Laarhoven, in den Ruhestand getreten ist, konnte der BDB im Mai 2019 bereits ein erstes Gespräch mit seinem Nachfolger, Pex Langenberg, in Berlin führen. Thema des Gespräches in der Botschaft waren die Maßnahmen des Masterplans Binnenschifffahrt und die deutsch-niederländischen Kooperationen zur Stärkung der Binnenschifffahrt. Die Gesprächspartner haben die Fortsetzung der traditionell guten Zusammenarbeit zwischen Botschaft und BDB verabredet.

→(v.l.n.r.:) Pex Langenberg, BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen, BDB-Präsident Martin Staats

„Die Zeit“: Fische gegen Schiffe?

BDB-Präsident Martin Staats und BUND-Präsident Hubert Weiger haben sich im April in der „Zeit“ ein Streitgespräch geliefert: „Ist ein Fluss ein Naturreservat? Oder eine Transportstraße? Ein Umweltschützer und ein Binnenschiffer debattieren“, lautete die Überschrift der ganzseitigen Diskussion, aus der erwartungsgemäß BDB-Präsident Staats als argumentativer Gegner hervor

gegangen ist. Der Artikel kann über die BDB-Geschäftsstelle bezogen werden.

Bedeutung der See- und Binnenhäfen

Im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums wurde eine „Untersuchung der volkswirtschaftlichen Bedeutung der deutschen See- und Binnenhäfen auf Grundlage ihrer Beschäftigungswirkung“ erstellt. Anlass der Untersuchung waren die in der Vergangenheit teilweise widersprüchlichen Aussagen zu den Beschäftigungswirkungen der See- und Binnenhäfen. Es überrascht nicht, dass den (See- und Binnen-)Häfen von den Gutachtern deutlich über die Region hinaus reichende Beschäftigungswirkungen zugesprochen werden und eine Ausrichtung der Verkehrspolitik an dieser hohen volkswirtschaftlichen Bedeutung empfohlen wird: „Die hafenabhängige Beschäftigung konzentriert sich somit nur zum kleinen Teil an der Küste und entlang der Binnengewässer, sie ist vielmehr über das ganze Bundesgebiet verteilt. Demzufolge sind funktionierende Transporte zwischen Häfen und Hinterland auf Basis einer ausreichend dimensionierten Infrastruktur von enorm hoher Bedeutung für die Beschäftigungswirkung der Häfen und zeigen deren hohe volkswirtschaftliche Bedeutung. Erforderlich sind insbesondere funktionierende Transportkorridore zwischen den Standorten der außenhandelsabhängigen Industrie direkt – oder über Binnenhäfen – und den Seehäfen. Eine ausreichend dimensionierte Infrastruktur ist eine notwendige, aber keine hinreichende Bedingung für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie auf dem Weltmarkt. Resilienz gegen äußere Einflüsse (Klima, Cyber-Kriminalität, terroristische Angriffe, etc.) und Kosteneffizienz sind ebenfalls von entscheidender Bedeutung.“ Unter dem Gesichtspunkt „Förderung der Nachhaltigkeit im Gütertransport“ (Kap. 9.3) wird auch die besondere Umweltfreundlichkeit der Binnenschifffahrt gewürdigt. Die Förderung der Verlagerung von Verkehren von der Straße auf Binnenwasserstraßen und Eisenbahn wird dabei als „die wohl unmittelbarste und effizienteste Lösung zur Reduzierung der Transportemissionen im Güterverkehr“ betrachtet.

26.09.2019: „Binnenschifffahrt im Aufwind“ in Neuss

Beständig wachsende Güterverkehrsmengen treffen bundesweit, insbesondere aber auch in Nordrhein-Westfalen, auf eine Infrastruktur, die den Mengenzuwächsen nicht mehr genügt. Gleichzeitig wird der Ruf der Gesellschaft nach ökologisch verantwortungsbewussten Transport- und Logistiklösungen immer lauter. NRW verfügt mit dem Rhein und dem westdeutschen Kanalgebiet über ein Wasserstraßennetz, das die Industrie- und Wirtschaftszentren verbindet. Das Ziel muss sein, die besonders umweltschonende Binnenschifffahrt und die Binnenhäfen als trimodale Logistikknoten noch attraktiver zu gestalten und stärker zu nutzen. Erforderlich hierfür sind jedoch gezielte Maßnahmen zur Stärkung des Systems Wasserstraße. Lang anhaltende Niedrigwasserphasen am Rhein und gesperrte Poller am Wesel-Datteln-Kanal haben im vergangenen Jahr die Anfälligkeit des Systems und den Handlungsdruck verdeutlicht. Der kürzlich von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer veröffentlichte „8-Punkte-Plan“ sowie der im Mai vorgelegte „Masterplan Binnenschifffahrt“ geben erste Antworten auf die verkehrs- und umweltpolitischen Herausforderungen. Gleich in mehreren Anträgen berät aktuell auch der Landtag NRW über die Potenziale und die Handlungserfordernisse zur Stärkung der Schifffahrt und führt hierzu Anfang September 2019 eine Expertenanhörung durch. In einer Fachtagung wollen der VSL NRW und der BDB das Thema vertiefen. Unter dem Motto „Binnenschifffahrt im Aufwind“ wird NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst am Donnerstag, 26. September 2019 ab 16:00 Uhr in der „Pegelbar“ in Neuss zu uns sprechen. Anschließend werden Akteure des Systems Wasserstraße mit dem Minister das weitere Vorgehen diskutieren.

Adressfeld

Bundesverband der
Deutschen Binnenschifffahrt e. V. (BDB)

Dammstraße 26
47119 Duisburg
Tel.: 0203 80006-50
info@binnenschiff.de
www.binnenschiff.de