

# BDB REPORT

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

## Parlamentarischer Abend in Berlin

Stärkung der Schifffahrt gefordert

## Bundshaushalt 2020

Zusätzliche Stellen für die WSV bewilligt

## Gegen den Nachwuchsmangel

Bessere Förderung der Aus- und Weiterbildung

## Innovatives Fahrgastschiff

„MS Schwielowsee“ fährt mit Diesel-Hybrid-Antrieb

und vieles mehr...



Die besonders umweltschonende Binnenschifffahrt ist für die Großindustrie – wie etwa hier am Niederrhein – ein unersetzlicher Verkehrsträger.

Beiträge der  
**Binnenschifffahrt**  
für mehr Klimaschutz



→ BDB-Geschäftsführer  
Jens Schwanen

# Editorial

es kommt Bewegung in die Bemühungen, der Schifffahrt zu mehr Attraktivität zu verhelfen und einen noch höheren Stellenwert zu verschaffen: In einer viel beachteten Veranstaltung machte die Parlamentarische Gruppe Binnenschifffahrt mit Unterstützung des BDB und des BÖB vor über 100 Gästen auf die Anliegen dieses besonders umweltschonenden Verkehrsträgers aufmerksam. Sie diskutierte in Berlin auch mit Blick auf die Klimaschutzdebatte die Frage, mit welchen Maßnahmen mehr Güter auf das Wasser verlagert werden können und wie die Modernisierung der deutschen Flotte gelingen kann. In die gleiche Richtung führte eine Veranstaltung von BDB und VSL NRW in Neuss. Das Bundesverkehrsministerium arbeitet an der Umsetzung der Maßnahmen des im Mai 2019 vorgelegten Masterplans und hat hierzu seinen ersten Statusbericht veröffentlicht. Der BDB vertritt die Schifffahrtsinteressen in dem kürzlich hierzu gegründeten Beirat im Ministerium und begrüßt die ersten Umsetzungsschritte. Bewegung kommt tatsächlich auch in die Personalausstattung der WSV: Weit über 100 zusätzliche Stellen hat der Bundestag für das Jahr 2020 bewilligt. Schnelleres Planen und

## Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Bauen an Flüssen und Kanälen wird damit ermöglicht. Bewegung kommt auch in die Bestrebungen, das Gewerbe bei seinen Investitionen in Schiff und Personal zu unterstützen: Das Bundesverkehrsministerium hat pünktlich zum Jahresende die neuen Förderrichtlinien für die Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt und für die Modernisierung der Flotte vorgelegt. Beide Programme, die unter aktiver Beteiligung des BDB geschrieben wurden, sind gut und setzen die richtigen Schwerpunkte. Die Ausbildungsförderung wird den heutigen Gegebenheiten angepasst und der Kreis der förderfähigen Weiterbildungsmaßnahmen wird deutlich ausgeweitet. Bei der Flottenmodernisierung werden die Förderbeträge deutlich erhöht, neue Technologien werden bezuschusst. Für eine effiziente Modernisierungsförderung wenig hilfreiche Vorschläge konnte der BDB im Vorfeld erfolgreich abwehren. Diese jüngsten Entwicklungen sind erfreulich. Der BDB wird jedoch auch im Jahr 2020 in seinen Bemühungen nicht nachlassen, die Rahmenbedingungen des Gewerbes weiter zu verbessern. **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, Dipl.-Des. Christian Knauer  
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.



08

**04 Abendveranstaltung der PG BiSchi**  
Verbände fordern zügige Umsetzung des Masterplans

**08 „Binnenschifffahrt im Aufwind“**  
Gemeinsames Engagement für die Wasserstraße verabredet

**10 Deutlich mehr Stellen für die WSV**  
Haushaltsausschuss stärkt die Wasserstraßen

**12 „Abladeoptimierung Mittelrhein“**  
BAW präsentiert das Versuchsmodell

**14 Förderung verlängert und verbessert**  
BDB begrüßt Maßnahmen zur Bewältigung des Fachkräftemangels

**16 EU-Parlamentarier zu Gast in Duisburg**  
BDB skizziert die drängenden Themen der Branche

**18 „Shipping Technics Logistics 2019“**  
BDB-Präsident mit Grußwort in Kalkar

**20 Gescheiterter Hafenausbau in Godorf**  
Potenziale der Binnenschifffahrt verschenkt



04



16

**22 „MS Schwielowsee“**  
Fahrgastschiff mit innovativem Antriebskonzept

**24 „Daten & Fakten 2018/2019“**  
Relevante Kennzahlen zur Branche aufbereitet

**26 Kurz gemeldet**



12

# Inhalt

## Abendveranstaltung der PG BiSchi BDB und BÖB fordern zügige Umsetzung des „Masterplans Binnenschifffahrt“

Die Parlamentarische Gruppe Binnenschifffahrt (PG BiSchi), ein Zusammenschluss von Abgeordneten des Bundestages mit besonderem Bezug zum System Wasserstraße, veranstaltete am 5. November 2019 einen Parlamentarischen Abend zum Thema „Verkehrsverlagerung und Flottenerneuerung: Beiträge für mehr Klimaschutz“ in Berlin.

Über 100 Besucher, u.a. aus Politik, Verwaltung sowie dem Schifffahrts- und Hafengewerbe, folgten der Einladung zu der Veranstaltung, die aus guter Tradition wieder vom Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) und dem Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB) organisiert wurde.

### Binnenschiff leistet wichtigen Beitrag zum Klimaschutz

BDB-Präsident Martin Staats (MSG) skizzierte in seinem Grußwort die aktuellen Herausforderungen, mit denen sich das Binnenschifffahrtsgewerbe konfrontiert sieht: „Analog zur aktuellen Konjunkturlage schwächt auch die Branche derzeit ein bisschen. Insbesondere die abnehmenden Kohlemengen sind für das Gewerbe eine große Herausforderung. Daher benötigen wir dringend eine rasche Umsetzung der wichtigsten Maßnahmen aus dem ‚Masterplan Binnenschifffahrt‘. Die Diskussion um Klimaschutz und Dieselantrieb wird gerade sehr intensiv geführt. Hier kann die Binnenschifffahrt mit ihrer vorbild-



«Wir benötigen dringend eine rasche Umsetzung der wichtigsten Maßnahmen aus dem ‚Masterplan Binnenschifffahrt‘.»

BDB-Präsident Martin Staats (MSG)



lichen CO<sub>2</sub>-Bilanz einen großen Beitrag leisten“, so Staats, der auch betonte, dass man in einigen Bereichen durchaus vielversprechende Entwicklungen zur Stärkung des „nassen Verkehrsträgers“ registriere: „Die Tatsache, dass – zusammen mit den überjährig verfügbaren nicht verbauten Mitteln aus den vergangenen Jahren – für 2020 rund 1,4 Mrd. Euro für Investitionen in die Bundeswasserstraßen zur Verfügung stehen, ist ein positives Signal. Ebenso begrüßen wir es, dass der Haushaltsausschuss mehr Stellen für die Bundeswasserstraßenverwaltung in Aussicht stellt. Beachten sollte die WSV dabei, dass nicht nur Ingenieure fehlen, sondern auch z.B. Personal für den Unterhalt der Wasserstraßen und die Bedienung der Schleusen“.

Die Klimaziele können laut BÖB-Präsident Joachim Zimmermann (bayernhafen) nur durch eine konsequente Verlagerung von Langstreckenverkehren weg von der Straße auf Bahn und Binnenschiff erreicht werden. Gebraucht werde eine ganzheitliche, faire Arbeitsteilung der Verkehrsträger

und mehr Kombination und Kooperation. Weil den Binnenhäfen dabei eine entscheidende Rolle zukommt, müssten Hafenstandorte gesichert und weiterentwickelt werden.

### Diskussion über Verlagerungspotenziale

In der Podiumsdiskussion zum Thema Verlagerungspotenziale auf die Wasserstraße stellte BÖB-Präsidiumsmitglied Roland Hörner (Staatliche Rhein-Neckar-Hafengesellschaft Mannheim mbH) heraus, dass es gerade beim Transport von schweren und großvolumigen Gütern per Binnenschiff, besonders angesichts des maroden Straßennetzes und der überlasteten Brücken, keine sinnvolle Alternative gibt. Dr. Norbert Salomon, Abteilungsleiter Wasserstraßen und Schifffahrt im BMVI, sagte zu, dass das BMVI zum Thema Negativbescheinigung, die sicherstellen soll, dass – wenn möglich – die Wasserstraße für Schwerguttransporte vorrangig berücksichtigt wird, eine Arbeitsgruppe eingesetzt wird, die bis Mitte nächsten Jahres belastbare Ergebnisse liefern soll. Roland Hörner (BÖB) erläuterte, dass

↑ Podiumsdiskussion mit (v.l.n.r.) Moderatorin Susanne Landwehr (DVZ), MdB Eckhard Pols (CDU), Dr. Norbert Salomon (Abteilungsleiter WS im BMVI), Roland Hörner (BÖB-Präsidium) und MdB Bernd Reuther (FDP)

→ Diskussion über „Greening“: (v.l.n.r.) Suanne Landwehr (DVZ), Tobias Zöller (MSG), Dr. Norbert Salomon (BMVI), MdB Claudia Müller (Bündnis 90/Die Grünen) und MdB Mathias Stein (SPD)



→ Dr. Norbert Salomon bei seiner Rede

die strengen Genehmigungsverfahren und Auflagen schon im Bereich Massengut die Verkehrsverlagerung hemmen: „Oftmals werden keine ermessensfehlerfreien Entscheidungen getroffen. Es ist nötig, den handelnden Beamten vor Ort Rechtssicherheit zu geben“.

Der Abteilungsleiter WS Dr. Norbert Salomon betonte, dass das im „Masterplan Binnenschifffahrt“ ausgewiesene Ziel, die Binnenschifffahrt im Modal Split der Güterverkehrsträger bis 2030 von derzeit rund 8 auf 12 % anzuheben, angesichts des nachlassenden Massengutgeschäftes ein sehr ambitioniertes Ziel sei. „Es ist wichtig, dass wir künftig auch andere Güter auf die Wasserstraße bekommen. Da müssen wir künftig kreativer und innovativer herangehen und werden dies im Rahmen der Umsetzung des Masterplans auch tun“, so Salomon. MdB Eckhard Pols (CDU) verdeutlichte, dass man durch die Schaffung einer verlässlichen Infrastruktur dafür sorgen müsse, dass die Wirtschaft mehr Anreize erhält, das Binnenschiff beim Transport ihrer Güter zu nutzen. Roland Hörner stellte klar, dass man im Rahmen der geplanten Hebung des Modal Split der Binnenschifffahrt auch die Häfen berücksichtigen müsse: „In der Diskussion um Wohnbebauung am



Wasser müssen wir darauf achten, dass der Bestand der Binnenhäfen gesichert ist, damit auch tatsächlich mehr Güter auf das Wasser verlagert werden können“. Derzeit würden sich viele Kommunen für die Schaffung von Wohnraum zu Lasten von Häfen und Industriegebieten entscheiden: „Dies ist angesichts des wachsenden Güteraufkommens und der vereinbarten Klimaziele sehr kurzfristig“, so das BÖB-Präsidiumsmitglied. MdB Bernd Reuther (FDP) sagte, dass angesichts eines wünschenswerten gesteigerten Transports über das Wasser auch die Hafenkapazitäten mitwachsen müssten und kritisierte in diesem Zusammenhang das Verhalten von Teilen der Politik als nicht konsequent: „Man kann nicht für klimaneutralen Gü-



← MdB Mathias Stein (SPD) ist Koordinator der PG BiSchi

verständlicherweise auch zertifiziert haben“, so Zöller. Martin Staats betonte schon in seinem Grußwort, dass die Binnenschifffahrt den von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer versprochenen ambitionierten „großen Förderwurf“ benötigt, der deutlich über den aktuellen Förderansatz hinausgeht, um die Umstellung auf NRMM-konforme Motoren bewältigen zu können.

terverkehr sein und gleichzeitig wichtige Hafenausbauprojekte blockieren“.

BDB-Präsident Staats monierte, dass die Planungs- und Genehmigungsverfahren für die Realisierung wichtiger und volkswirtschaftlich sinnvoller Bauprojekte derzeit viel zu lange dauern. Dies sei mittlerweile auch den Bürgern nur schwer vermittelbar. Daher sei der Ansatz der Regierung, wichtige Projekte – darunter auch fünf Wasserstraßenprojekte – mit Maßnahmengesetzen zu beschleunigen, richtig. Auch Roland Hörner lobte das Vorhaben: „Es ist gut, diesen Weg auszuprobieren und zu schauen, ob Beschleunigungen erzielt werden können“, so das BÖB-Präsidiumsmitglied.

#### Optimierte Förderung dringend benötigt

Im zweiten Panel stand der Themenkomplex „Flottenmodernisierung und Greening“ im Fokus. Partikulier Tobias Zöller (MSG) machte deutlich, dass sich das Gewerbe in dieser Frage gerade mit der großen Unsicherheit bezüglich der Verfügbarkeit von NRMM-konformen Motoren konfrontiert sieht. Es sei nicht nachvollziehbar, dass man bei einer Nachrüstung des bestehenden Motors, durch die die Abgasnorm eingehalten werden kann, keine Zertifizierung entsprechend der NRMM-Verordnung erhält. „Wenn ich etwas Neues einbaue und investiere, möchte ich dies

MdB Claudia Müller (Grüne) kritisierte, dass die Binnenschifffahrt im Klimaschutzpaket der Bundesregierung nicht mehr Beachtung findet. In der Frage, welche alternativen Antriebskonzepte sich künftig in der Binnenschifffahrt etablieren können, dürfe die Politik das Gewerbe außerdem nicht allein lassen: „Man kann schließlich nicht beliebig viele kompatible Infrastrukturen an Land aufbauen. Irgendwann muss die Politik eine gut begründete und mit einer fundierten Datengrundlage unterlegte Richtung vorgeben“, so Müller. MdB Mathias Stein (SPD) zeigte sich überzeugt davon, dass das Gewerbe über einen gewissen Zeitraum selbst herausfinden könnte, welche technologischen Ansätze geeignet sind: „Die Binnenschifffahrt ist ja eine verhältnismäßig kleine Branche, in der man mit staatlicher Unterstützung Technologien ausprobieren kann, um herauszufinden, was funktioniert“, so der Koordinator der PG BiSchi.

„Die Binnenschifffahrt tut schon heute viel für klimafreundlichen Gütertransport. Wenn man sich vor Augen führt, wie viele Lkw-Transporte durch die Umsetzung der wichtigen Wasserstraßenprojekte wie dem Donau-Ausbau oder der Abladeoptimierung Mittelrhein zusätzlich eingespart werden könnten, ist noch deutlich mehr möglich – insbesondere dann, wenn es auch noch ein deutlich attraktiveres Förderprogramm für die Modernisierung der Flotte gibt“, so Tobias Zöller (MSG).

# „Binnenschifffahrt im Aufwind“ Gemeinsames Engagement für die Wasserstraße verabredet

NRW ist bereits heute das „Binnenschifffahrtsland Nr. 1“ in Deutschland. Während der Anteil der Binnenschifffahrt am Gesamtgüterverkehr bundesweit im einstelligen Prozentbereich liegt, sind es in NRW bereits 30 %.

**R**und 150 Mio. t Güter pro Jahr werden auf dem Rhein an der deutsch-niederländischen Grenze bei Emmerich gezählt. Jährlich passieren rund 100.000 Binnenschiffe dort die Grenze. Und in NRW befinden sich mit dem Hafen Duisburg und dem Hafenverbund RheinCargo die Hafenstandorte mit dem höchsten wasserseitigen Güterumschlag im Bundesgebiet. Auf diese beachtliche Bilanz wies BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen am 26. September 2019 in seiner Begrüßungsansprache in der „Pegelbar“ in Neuss hin.

Dort waren rund 100 Gäste der Einladung der Verbände BDB und VSL NRW gefolgt, um der Frage nachzugehen, wie der Binnenschifffahrt bundesweit zu mehr Beachtung und Erfolg verholfen werden kann. Denn trotz der durchaus beachtlichen Relevanz im nordrhein-westfälischen Güterverkehr könnte die Wasserstraße landes- und bundesweit noch deutlich mehr im Güterverkehr

leisten. Auch unter ökologischen Gesichtspunkten wäre dies sinnvoll, da die Binnenschifffahrt die geringsten Treibhausgasemissionen produziert.

## Minister Wüst verspricht starke Stimme in Berlin

Zur Freude der Vertreter aus Wirtschaft und Industrie bekannte NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst sich freimütig, als Lobbyist für die Binnenschifffahrt auch in der Berliner Bundespolitik mitzusprechen. Er sei bereits mit dem Bundesverkehrsminister und mit den Bundestagsabgeordneten im Gespräch, denn auch nach seiner Auffassung läuft nicht alles optimal: „Wir brauchen einen Zeitstrahl für die Umsetzung der Baumaßnahmen im nordrhein-westfälischen Wasserstraßennetz. Die Aussagen des Bundes hierzu sind mir zu ungenau“, so der Minister. Sorgen bereitet ihm auch die Personalsituation in der Wasserstraßenverwaltung des Bundes, die zu langen Bauzeiten führt.

Das Lobby-Angebot des Ministers traf exakt den Wunsch von Roberto Spranzi, Vorstand der Deutschen Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt eG (DTG) und Vizepräsident im BDB: „Der Minister ist das verkehrspolitische Sprachrohr NRW's. Wir brauchen seine starke Stimme in Berlin!“, so Spranzi, der in einer gut ausgebauten Infrastruktur die „Stellschraube“ für einen höheren Güterverkehrsanteil der Binnenschifffahrt sieht. Zugleich erinnerte er daran, dass die aktuelle Klimawandel-Debatte guten Anlass gibt, nicht nur an Schiene, sondern auch an das Schiff als alternativen Verkehrsträger zu denken, das sich sehr gut in trimodale Verkehrsketten einbinden lässt. Spranzi warb dafür, dass NRW auch bei der Umsetzung des „Masterplans Binnenschifffahrt“ Unterstützung leistet, etwa für mehr Schwergut- und Projektladung auf dem Wasser: „Tonnenschwere Generatoren oder Rotorblätter von Windenergieanlagen lassen sich zum Beispiel hervorragend per Schiff transportieren. Die gehören nicht auf die Straße.“

## Verkehrsträger müssen sinnvoll verknüpft werden

Trimodalität war auch das Stichwort von Prof. Dr. Rüdiger Ostrowski, geschäftsführender Vorstand im VSL NRW: „Die Binnenschifffahrt entwickelt sich nicht so schnell wie der gesamte Güterverkehr. Es ist unsere Aufgabe als Spediteure, die Verkehrsträger noch besser miteinander zu verknüpfen.“ Dem stimmte Dr. Jan Zeese (neska) zu, der auch für eine Stärkung des Schienenverkehrs plädierte. Am Beispiel der wegen zu hoher Emissionsbelastungen für den Güterverkehr gesperrten Rheinuferstraße in Köln rechnete er vor, welche Mehrverkehre und Mehrkosten seinem Unternehmen nun entstehen. „Das ist nicht durchdacht, wird zu mehr Umweltbelastung führen statt zu weniger, und der Kombinierte Verkehr mit dem Binnenschiff wird kaputtgemacht“,

so das Fazit von Dr. Zeese und Dr. Ostrowski.

Prof. Dr. Hans-Heinrich Witte, Präsident der Wasserstraßenverwaltung des Bundes, warb für mehr Vertrauen in die Arbeit seiner Behörde, die alles dafür tue, Schifffahrt möglich zu machen. Zugleich bat er um mehr gemeinsames Engagement: „Für Ausbaumaßnahmen oder auch für die Errichtung von Liegestellen am Ufer brauchen wir den Schulterchluss zwischen Bund, Ländern und Kommunen. Und wir müssen die Stakeholder zusammenführen, um die Binnenschifffahrt nachhaltig in die Öffentlichkeit zu bringen und seine Stärken zu betonen. Es führt zu Verunsicherung, wenn jede kurzzeitige Sperrung einer Schleuse zum Anlass genommen wird, die Leistungsfähigkeit der Wasserstraße anzuzweifeln.“

Alle Diskussionsteilnehmer waren sich schlussendlich darin einig, dass nur ein gemeinsames Engagement aller Beteiligten – also Wirtschaft, Verbände, Politik und Verwaltung – dazu führen kann, der Güterbinnenschifffahrt zu noch mehr „Aufwind“ zu verhelfen.

↓ (v.l.n.r.) Prof. Dr. Rüdiger Ostrowski (VSL NRW), Dr. Jan Zeese (neska), NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst, BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen, GDWS-Präsident Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte und BDB-Vizepräsident Roberto Spranzi (DTG)



Deutlich mehr Stellen für die WSV

## Haushaltsausschuss stärkt die Wasserstraße

Der Haushaltsausschuss des Bundestages hat in der Nacht zum 15. November 2019 den Bundeshaushalt 2020 beraten und dabei weitreichende Beschlüsse zum verstärkten Ausbau der Flüsse und Kanäle getroffen:

**E**s wurden in Summe über 100 zusätzliche Stellen für die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV), für die Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) in Koblenz und die Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) in Karlsruhe bewilligt.

Für Schifffahrt, Häfen sowie die verladende Wirtschaft und Industrie ist die erfolgte Bewilligung zusätzlicher Stellen für die Infrastrukturmaßnahmen an Bundeswasserstraßen von besonderem Interesse. Im ersten Entwurf der Bundesregierung waren im Haushalt 2020 praktisch gar keine Personalstellen für den Infrastrukturerhalt bzw. -ausbau vorgesehen, was vom Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) entsprechend deutlich kritisiert wurde. Der seitens der WSV angemeldete „Mindestbedarf“ an Personal wurde vom Haushaltsausschuss nun vollständig durchgesetzt.

### Mahnungen des BDB wurden gehört

„Heute ist ein guter Tag für die weitere Entwicklung der Flüsse und Kanäle in Deutschland. Unsere wiederholten Mahnungen, die Flüsse und Kanäle nicht länger ‚auf Verschleiß‘ zu fahren und endlich für eine ausreichende Personaldecke in der WSV zu sorgen, sind gehört worden. Der Haushaltsausschuss hat bei wichtigen Erhaltungs- und Ausbauprojekten an den Bundeswasserstraßen den Weg frei gemacht, qualifiziertes Personal anzustellen. Dafür verdienen die Abgeordneten im Haushaltsausschuss unser volles Lob und Anerkennung. Baufällige Schleusen können nun saniert und Ausbauprojekte in Angriff genommen werden. Die WSV muss nun zusehen, dass sie die bewilligten Stellen so schnell wie möglich besetzt bekommt. Das wird bei dem gegebenen Fachkräftemangel keine leichte Aufgabe“, erklärt BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen.

Folgende Beschlüsse sind für die Binnenschifffahrt von besonderer Bedeutung:

31 Stellen wurden für Infrastrukturmaßnahmen an Bundeswasserstraßen bewilligt, davon sind u.a. 10 für die Sohlstabilisierung und Abladeoptimierung am Rhein vorgesehen, 10 für die Instandsetzung der Schleusen, fünf für die Schleusenverlängerung am Neckar.

Äußerst umfangreich wird das für Wirtschaft und Industrie besonders wichtige westdeutsche Kanalgebiet bedacht: Hier sind 42 zusätzliche Stellen vorgesehen, davon 15 für die Bauaufsicht und weitere 21 für das BVWP-Pro-

jekt am Wesel-Datteln-Kanal. Weitere 12 Stellen sind im Kanalnetz für die Instandsetzung und Unterhaltungsmaßnahmen an Brücken, Dükern und Schleusen bewilligt. Am Dortmund-Ems-Kanal werden für die Fertigstellung des Stadtabschnittes Münster 8 Stellen bewilligt.

Für Betrieb und Unterhaltung an Bundeswasserstraßen werden 23 Stellen für die Übernahme befristet übernommener Azubis geschaffen. 20 Stellen wurden für Digitalisierung und Informationssicherheitsmanagement bewilligt. Die Berücksichtigung von Umwelt- und Naturschutz an Haupt- und Nebenwasserstraßen wird mit 29 zusätzlichen Stellen unterlegt.



← Durch die zusätzlichen Stellen in der WSV können wichtige Wasserstraßenprojekte – wie z.B. der Bau der zweiten Moselschleusen – schneller umgesetzt werden | © WSV

„Abladeoptimierung Mittelrhein“

# BAW präsentiert das Versuchsmodell

Mit einem im Bundesverkehrswegeplan 2030 angegebenen Kosten-Nutzen-Verhältnis von über 30 und somit als in die Kategorie „vordringlicher Bedarf“ eingestuftes Vorhaben, stellt die Abladeoptimierung am Mittelrhein eines der bedeutendsten Wasserbauprojekte für die Binnenschifffahrt dar.

**D**ies lässt sich u.a. auch daran erkennen, dass die Bundesregierung plant, die Fahrrinnenverbesserung in diesem Bereich des Rheins mit Festbeschreibung in einem sog. „Maßnahmen-gesetz“ zu beschleunigen und top-prioritär umzusetzen.

## Ziel: Mehr Abladetiefe durch optimierte Fahrrinne

Durch die Beseitigung lokaler Tiefenengstellen soll ca. 20 cm mehr Abladetiefe (2,10 m statt 1,90 m) und demzufolge auch mehr Ladung auf den Schiffen erreicht werden (+ ca. 210 t pro Schiff). Entsprechend dem von den in die bereits abgeschlossene sog. „Konsultationsphase“ eingebundenen Akteuren mehrfach an die Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) herangetragenen Wunsch, dessen Methoden und Projektorganisation in Bezug auf die Abladeoptimierung am Mittelrhein vorzustellen, lud die BAW am 17. September 2019 zur ausführlichen Präsentation nach Karlsruhe ein.

Die BAW ist der zentrale Dienstleister für die Unterstützung des BMVI und der WSV im Rahmen ihrer verkehrswasserbaulichen Aufgaben. Sie fertigt in deren Auftrag Gutachten unter anderem in den Bereichen Bautechnik, Geotechnik und Wasserbau (Wasserbauwerke, Naturuntersuchungen, Schiffstechnik) aus. Dabei soll stets die ökologischste und zugleich wirtschaftlichste Lösung gefunden werden. Seit dem Jahr 2009 betreibt die BAW außerdem einen Binnenschiffsimulator, welcher zum Beispiel zwecks Erprobung von Wendemanövern, Brückendurchfahrten und Begegnungsverkehr eingesetzt wird.

## Erprobung wasserbaulicher Lösungen am Modell

Die Veranstaltung begann mit Vorträgen zum aktuellen Stand des Projektes, das sich derzeit noch in einer recht frühen Planungsphase befindet. Darin sollen wichtige Voruntersuchungen durchgeführt und voraussichtlich bis zum 3. Quartal 2020 abgeschlossen



werden. Die Arbeiten der Experten umfassen die Konzipierung wasserbaulicher Maßnahmen, die Untersuchung von Fahrdynamik / Hydromorphologie und die Beurteilung der ökologischen Auswirkungen. Notwendig ist außerdem die Erhebung von Grundlagedaten. Erst danach wird zu diskutieren sein, welche konkrete Umsetzungsvariante am besten geeignet ist.

Den anwesenden Besuchern auf der Veranstaltung wurden die sechs Engstellen entlang des Mittelrheins vorgestellt, die Gegenstand der Abladeoptimierung sind. Dazu wurden die jeweiligen limitierenden Ursachen ausgeführt wie etwa wiederkehrende Sedimentanlandungen im Fahrrinnenbereich und abflussabhängige Fehltiefen im Bereich der festgesetzten Sohle. Als

potenzielle Lösungen erachtet werden zum Beispiel Querbauwerke, Längsbauwerke und Sohlschnellen.

Im Anschluss durften die Teilnehmer der Veranstaltung die Versuchsmodelle der BAW besichtigen. Besonders beeindruckend war dabei der Nachbau des 4,4 km langen Rheinabschnitts „Jungferngrund“ in Form eines 70 m langen Modells mit dem Maßstab 1:60. Anhand des Modells lässt sich erkennen, wie sich Sand und Steine in der Strömung bewegen.

Der BDB wird seine Mitglieder über den Fortschritt des für die Rhein- und Binnenschifffahrt besonders bedeutenden Projekts informiert halten, durch dessen Umsetzung jährlich rund 500.000 Lkw ersetzt werden können.

↑ An diesem Modell werden von der BAW flussbauliche Lösungen am Mittelrhein untersucht | © Bundesanstalt für Wasserbau

Förderung verlängert und verbessert

# BDB begrüßt Maßnahmen zur Bewältigung des Fachkräftemangels

Der Bund setzt seine Maßnahmen zur Förderung der Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt auch im nächsten Jahr fort, nachdem die Evaluierung der bisherigen Förderrichtlinie erfolgreich abgeschlossen wurde.

**D**ie Förderkulisse wird dabei sowohl hinsichtlich der förderfähigen Maßnahmen als auch hinsichtlich der Förderhöhe deutlich verbessert und den Notwendigkeiten und Gegebenheiten im Schifffahrtsgewerbe angepasst. Am 7. November 2019 wurde das neue Förderprogramm im Bundesanzeiger veröffentlicht.

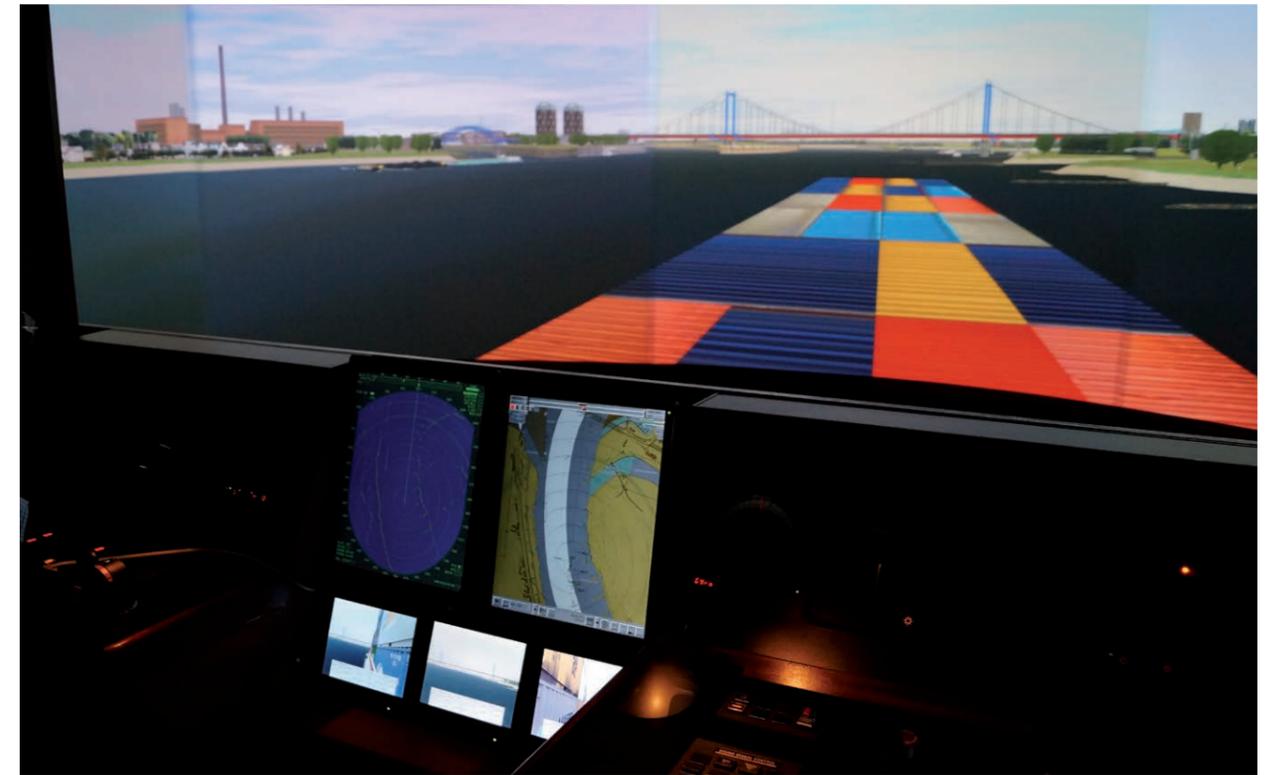
## Vorschläge des BDB aufgegriffen

„Wir sind sehr zufrieden mit dem Ergebnis der Beratungen der vergangenen Monate. Der BDB hat dem Bundesverkehrsministerium gemeinsam mit dem Binnenschifffahrtsgewerbe sinnvolle Vorschläge unterbreitet, wie das bestehende Förderprogramm für die Ausbildung zum Binnenschiffer und der Weiterbildungsbereich an die heutige Kostensituation und die Anforderungen im Gewerbe angepasst werden kann. Unsere Anregungen werden nun zum 01.01.2020 aufgegriffen. Wir freuen uns,

dass Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer dem klein- und mittelständisch geprägten Gewerbe die notwendige Unterstützung gewährt. Er setzt damit übrigens eine weitere Maßnahme aus dem Masterplan Binnenschifffahrt um“, so BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen.

Zuwendungen für die Ausbildung von Binnenschiffern/-schifferinnen werden deutlich angehoben und der heutigen Kostensituation im Gewerbe angepasst. Die Ausbildungsbeihilfe beträgt 50 % der gesamten Ausbildungsausgaben für die Dauer der 36monatigen Ausbildungszeit, maximal jedoch 65.000 Euro.

Komplett überarbeitet wurde der Bereich der Weiterbildungen: Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit in der Binnenschifffahrt und dem Schutz menschlichen Lebens, der Erhöhung des Umweltschutzes und der Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit bzw. der Stärkung der Binnenschifffahrt sind



ab 2020 förderfähig. Hierzu zählen auch ADN-Kurse und Simulatorschulungen. Solche Maßnahmen sind zukünftig mit 50 bis 70 % der in Rechnung gestellten Lehrgangsgebühren förderfähig, maximal jedoch 8.000 Euro innerhalb eines Zeitraumes von 24 Monaten.

„Die Binnenschifffahrt ist auf top-qualifiziertes Personal angewiesen, und lebenslanges Lernen, etwa im Bereich des Transports gefährlicher Güter, ist in dieser Branche eine Selbstverständlichkeit. Es freut uns, dass die Zuwendungen im Weiterbildungsbereich nun nicht nur entsprechend den Notwendigkeiten im Gewerbe angepasst werden, sondern außerdem Anreize für eine attraktivere Binnenschifffahrt gesetzt werden. Schulungen am Simulator sind zum Beispiel hervorragend geeignet, kraftstoffsparendes Fahren zu üben oder kritische Verkehrssituationen zu trainieren. Es ist richtig und sinnvoll, dass das Verkehrsministerium die Richtlinie hier entsprechend anpasst“, so Schwanen.

## Ferlemann zu verdoppelter Ausbildungsförderung

Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Enak Ferlemann, sagt zur verbesserten Förderkulisse: „Wie in vielen anderen Bereichen der Logistik, plagen auch die Binnenschiffer Nachwuchssorgen. Mit der Ausweitung der Förderung wollen wir die Attraktivität des Berufs erhöhen. Gleichzeitig verändern sich auch die Anforderungen an diesen anspruchsvollen Job und verlangen nach ständigen Weiterbildungsmaßnahmen, um an der zunehmenden Digitalisierung der Branche teilhaben zu können. Auch diesem Aspekt wollen wir mit der Förderung Rechnung tragen“. Das BMVI kündigte an, als Erleichterung bei der Antragstellung Musteranträge und einen Katalog förderfähiger Maßnahmen online ([www.elwis.de](http://www.elwis.de)) einzustellen.

↑ Der Flachwasserfahrersimulator SANDRA ist ein wichtiges Instrument bei der Weiterbildung in der Binnenschifffahrt.

EU-Parlamentarier zu Gast in Duisburg

## BDB skizziert die drängenden Themen der Branche

Vizepräsident Roberto Spranzi (DTG) und BDB-Referentin Elena Vostrikov empfingen am 18. November 2019 die Mitglieder des Europäischen Parlaments Jens Gieseke (CDU), Vollmitglied im Verkehrsausschuss, und Dennis Radtke (CDU) zu einem gemeinsamen Austausch in Duisburg über aktuelle nationale und europäische Themen der Binnenschifffahrt.

### Herausforderungen der Branche beleuchtet

Beleuchtet wurden zunächst im Rahmen eines Fachgesprächs die im Masterplan Binnenschifffahrt aufgezeigten Ziele und Herausforderungen für das Gewerbe in den kommenden Jahren wie unter anderem die Flottenmodernisierung und Maßnahmen zur Verbesserung der Wasserstraßeninfrastruktur, die erforderlich sind, um eine größere Güterverlagerung auf das Binnenschiff zu ermöglichen und die Auswirkungen von extremen Niedrigwasserständen abzumildern. Ferner wurden Mittel diskutiert, mit denen eine noch bessere Ökobilanz erreicht werden könnte, wie beispielsweise die Schaffung von Landstromanlagen. „Das Binnenschiff weist eine gute Ökobilanz auf und muss stärker als Transportträger berücksichtigt werden“, so Jens Gieseke. In

dem Zusammenhang erörterte man auch das Problem der heranrückenden Wohnbebauung an Bundeswasserstraßen und Häfen. Oftmals werde verkannt, dass nicht nur viele Industriestandorte auf die Rohstoffanlieferung per Binnenschiff angewiesen sind und die Gütermengen nicht durch andere Verkehrsträger aufgefangen werden können, wie im Niedrigwasserjahr 2018 deutlich offenbart wurde. „Der bedeutende, positive Anteil des Binnenschiffs an der Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes muss nach außen hin wirksamer dargestellt werden“ betonte Radtke. Die Bevölkerung müsse eine größere Akzeptanz und ein Bewusstsein dafür entwickeln, welche enorme Leistung das Binnenschiff zum umweltfreundlichen Gütertransport und damit auch für sie selbst beiträgt.



### BDB: Bessere, notifizierte Flottenförderung erforderlich

BDB-Vizepräsident Roberto Spranzi (DTG) wies ferner auf die Notwendigkeit hin, eine Genehmigung der EU für das neue Flottenmodernisierungsprogramm ab dem Jahre 2021 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zu erreichen. Das Gewerbe sei für die Einhaltung der NRMM Vorgaben dringend auf diese Unterstützung angewiesen. Die Flottenmodernisierung trage maßgeblich zur Erreichung der europäischen Klimaschutzziele bei.

### EU-Parlamentarier versuchen sich am Simulator

Es folgte schließlich die Präsentation des Flachwasserfahrersimulators „SANDRA“, dem in Europa einzigartigen Binnenschiffsimulator, der zu Ausbildungs- und Fortbildungszwecken genutzt wird. Die EU-Abgeordneten nutzten die Gelegenheit, ihre Fähigkeit als Schiffsführer bei der Fahrt eines simulierten 110 m langen Binnenschiffs auszuprobieren. Der Simulator wird vom DST betrieben, dem Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V., ebenfalls mit Sitz in Duisburg.

↑ (v.l.n.r.) Dennis Radtke (MEP), Jens Gieseke (MEP), BDB-Vizepräsident Roberto Spranzi (DTG), Dr. Rupert Henn (DST)  
| © Büro Gieseke

„Shipping Technics Logistics 2019“

## BDB-Präsident und Maritimer Koordinator zu Gast in Kalkar

Mit jährlich knapp 5.000 Besuchern hat sich die Messe „Shipping Technics Logistics“ in Kalkar, die einzige Fachmesse für die Binnenschifffahrt in Deutschland, als feste Institution und wichtiger Branchentreff etabliert.

→ Messeeröffnung mit (v.l.n.r.) Norbert Brackmann (CDU / Maritimer Koordinator der Bundesregierung), BDB-Präsident Martin Staats (MSG), Ocke Hamann (IHK Niederrhein) und Messeorganisator Leon Westerhof



**A**uf der rund 9.000 Quadratmeter großen Ausstellungsfläche präsentierten sich auch in diesem Jahr am 24. und 25. September 2019 wieder zahlreiche Akteure des Systems Wasserstraße, u.a. Binnenschiffahrtsunternehmen, Ausrüster, Motorenhersteller, Verbände und Weiterbildungseinrichtungen.

BDB-Präsident Martin Staats (MSG) skizzierte in seiner Rede zur Eröffnung der Messe die anstehenden Herausforderungen für das Binnenschiffahrtsgewerbe: „Wir freuen uns, dass es gelungen ist, mit dem ‚Masterplan Binnenschiffahrt‘ ein umfassendes Maßnahmenpaket für unseren Verkehrsträger zu schnüren. Wichtig ist, dass dieser nun schnellstmöglich mit Leben gefüllt wird, damit die Binnenschiffahrt von den verbesserten Rahmenbedingungen profitieren kann. Die für die WSV vorgesehenen Stellen müssen außerdem schnellstmöglich besetzt werden“.

### Staats: Verkehrswende geht nicht ohne Binnenschiffahrt

Der BDB-Präsident machte außerdem deutlich, dass das Gewerbe vor der aktuellen Umweltdebatte nicht zurückschrecken wird: „Die angestrebte Verkehrswende wird ohne die Binnenschiffahrt, die in der Lage ist, große Transportmengen mit einer äußerst vorbildlichen CO<sub>2</sub>-Bilanz zu transportieren, nicht gelingen“ so Staats, der das Verkehrsbündnis „Allianz pro Schiene“ für die Beauftragung einer kürzlich veröffentlichten Studie des Instituts INFRAS zu externen Kosten des Verkehrs lobte.

Die Untersuchung gelangte zu dem Ergebnis, dass die Binnenschiffahrt lediglich mit 0,8 % (1,1 Mrd. Euro) – und damit so wenig wie kein anderer Verkehrsträger – zu den jährlichen externen Gesamtkosten des Verkehrs in Deutschland in Höhe von 149 Mrd. Euro beiträgt. „Dieses Ergebnis sollte man

sich ins Bewusstsein rufen. Es bestätigt, dass die Binnenschiffahrt ein sauberer Verkehrsträger ist. Gleichwohl werden wir uns technologischen Verbesserungen und Investitionen, z.B. in emissionsärmere Antriebe, natürlich nicht verschließen“, betonte Staats.

### Unterstützung bei Umsetzung des 8-Punkte-Plans

Ebenfalls zur Eröffnung sprach MdB Norbert Brackmann (CDU), der in seiner Funktion als Maritimer Koordinator der Bundesregierung auch ein wichtiger Ansprechpartner für die Binnenschiffahrt ist. Neben dem hohen Bedarf an Fachkräften und dem Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern hob er besonders die zunehmenden Probleme durch Niedrigwasser für den Transport per Binnenschiff hervor und lobte den im Juli 2019 von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer vorgestellten „Aktionsplan Niedrigwasser Rhein“, den der BDB mit unterzeichnet hatte. Brackmann kündigte an, sich für dessen zügige Umsetzung einzusetzen.

Auch Norbert Brackmann machte deutlich, dass die Binnenschiffahrt im Hinblick auf das Erreichen der von der Bundesregierung gesetzten Klimaziele unverzichtbar sein wird: „Der aktuelle Anteil am Modal Split der Verkehrsträger von rund 8 % muss dringend angehoben werden. Die Binnenschiffahrt leistet einen wichtigen Beitrag zur Dekarbonisierung im Verkehrssektor“.

Der BDB war gemeinsam mit dem verbandseigenen Schulschiff „Rhein“ an einem Stand in der ersten Messehalle vertreten und stand den interessierten Besuchern Rede und Antwort.

Gescheiterter Hafenausbau in Godorf

# Potenziale der Binnenschifffahrt werden verschenkt

Nach einer langjährigen Debatte hat der Kölner Stadtrat am 26. September 2019 beschlossen, die Planungen für den Ausbau des Hafens Godorf endgültig einzustellen. Der dadurch gesicherte Erhalt des Naturschutzgebietes „Sürther Aue“ diene dem Klimaschutz, führten die Ratsmitglieder zur Begründung aus.

**N**ach Ansicht des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) ist diese Entscheidung der Stadt Köln kurzsichtig und nicht nachvollziehbar. Der nun abgesagte Hafenausbau – geplant war der Bau eines zusätzlichen, parallel zum Rhein verlaufenden trimodalen Hafenbeckens – ist ein Dämpfer für die politisch gewollte und ökologisch sinnvolle Verkehrsverlagerung auf das Wasser.

## Nutzen für Wirtschaft und Umwelt verkannt

„Der Ausbau des Hafens Godorf wäre die absolut richtige Reaktion auf die prognostizierten deutlichen Zuwächse im Güterverkehr in den kommenden Jahren gewesen. Die umweltfreundliche Binnenschifffahrt hat als einziger Verkehrsträger noch Potenziale, um mehr Güter zu übernehmen und ökologisch vorteilhaft und effizient zu transportieren. Daher wäre die Umsetzung der Ausbaupläne ein Gewinn für alle

gewesen: Die Containerbinnenschifffahrt auf dem Rhein hätte zusätzliche Mengen übernehmen können, der Industriestandort Köln wäre nachhaltig gestärkt worden und die heute schon signifikante Verkehrsbelastung auf den verstopften Straßen im gesamten Kölner Raum hätte deutlich abgemildert werden können. Der Stadtrat hat damit die langfristigen wirtschaftlichen und ökologischen Vorteile des Ausbaus des Godorfer Hafens leider völlig verkannt“, so BDB-Präsident Martin Staats (MSG).

Die vom Ausbaustopp betroffene Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) betont zu Recht, dass dem Unternehmen die Möglichkeit genommen werde, die Güterverkehrsbelastung in Köln und der Region im Sinne des Umweltschutzes zu steuern. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und des Klimaschutzes (beides wurde in einem entsprechend in Auftrag gegebenen Gutachten bestätigt) hat die HGK den Hafenausbau stets befürwortet.



## Nun droht Verkehrsinfarkt durch noch mehr Lkw

Das Projekt wäre für die Region Köln bei der Bewältigung der Güterverkehre von großem Wert gewesen. Ein gut ausgebauter Hafen ist immerhin eine unverzichtbare Voraussetzung dafür, dass die Binnenschifffahrt die Versorgung der Industrie sicherstellen kann. Im Bereich Köln gilt dies insbesondere für die im Kölner Süden stark vertretene chemische Industrie, für das wachsende Containeraufkommen und sonstige Speditions- und Lagerleistungen. Die geplante Rheinbrücke bei Godorf hätte zudem die Möglichkeit eröffnet, auch rechtsrheinische Verloader und Spediteure zu potenziellen Nutzern des Hafens zu machen. Außerdem hätte das neue Containerterminal im Süden der Stadt eine Entlastung für den Hafen Niehl bedeutet, an dem sich derzeit der gesamte Containerumschlag abspielt.

„All diese Potenziale wurden durch die Kurzsichtigkeit der Kölner Politik nun verschenkt. Vielleicht werden die Verantwortlichen die Tragweite ihrer Fehlentscheidung in einigen Jahren erkennen, wenn in Köln der vollständige Verkehrsinfarkt durch immer mehr Lkw droht“, so Martin Staats.

**« Die Containerbinnenschifffahrt auf dem Rhein hätte zusätzliche Mengen übernehmen können, der Industriestandort Köln wäre nachhaltig gestärkt worden [...] All diese Potenziale wurden durch die Kurzsichtigkeit der Kölner Politik nun verschenkt »**

BDB-Präsident Martin Staats

↑ Durch den verworfenen Ausbau des Hafens Godorf sind künftig noch mehr Lkw-Verkehre im Großraum Köln zu befürchten

„MS Schwielowsee“

## Innovatives Fahrgastschiff der „Weißen Flotte Potsdam“

Das erste Fahrgastschiff Europas mit Diesel-Hybrid-Antrieb hat seine Premiersaison erfolgreich bestanden: Die „MS Schwielowsee“ des BDB-Neumitglieds Weiße Flotte Potsdam war im April in Betrieb genommen worden. „Wir sind mit dem Ergebnis mehr als zufrieden und sind überrascht, wie wenig Kinderkrankheiten wir hatten“, sagte Geschäftsführer Jan Lehmann im Herbst im Gespräch mit dem BDB-Report. Bisher deutet nach seinen Angaben einiges darauf hin, dass der Dieselkonsum gegenüber einem vergleichbaren konventionellen Schiff rund 30 Prozent niedriger liegt. Vor einem endgültigen Urteil will er aber noch Langzeiterfahrung sammeln.

Vor drei Jahren hatte das Unternehmen entschieden, ein neues Schiff mit alternativem Antrieb zu bestellen. Nach eingehender Diskussion mit dem Hauslieferanten, der Schiffswerft Bolle in Neuderben an der Elbe, fiel die Wahl auf ein Diesel-Elektro-Hybridschiff: Zwei marinisierte Volvo-Motoren aus dem Lkw-Bereich treiben Generatoren an, die wiederum eine große Batterie speisen. Mit dem Strom werden die Propeller angetrieben. Der Hybridantrieb stellt sicher, dass es keine Reichweiteinschränkungen gibt, und die Reederei kann auch ihre vorhandene Diesel-

Tankstelle weiternutzen. Verwunderlich findet Lehmann, dass niemand in Europa – möglicherweise sogar weltweit – ein ähnliches Konzept ausprobiert hat. „Keiner wollte das Versuchskaninchen spielen“, vermutet er.

Grund für die guten Verbrauchsdaten ist, dass die Dieselmotoren beim Laden der Batterien immer im optimalen Leistungsbereich arbeiten. „Gerade in der Fahrgastschiffahrt mit ihren stark wechselnden Leistungsanforderungen ist Hybridantrieb extrem sinnvoll“, erläutert Lehmann. Zwischen den Antriebsarten wird automatisch umgeschaltet, sofern der Schiffsführer nicht eingreift. Die Mehrkosten für den Hybridantrieb beziffert Lehmann auf 250.000 Euro, knapp zehn Prozent des Gesamtwerts. Wann sich der Mehraufwand durch geringeren Kraftstoffverbrauch amortisiert, lässt sich laut Lehmann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht zuverlässig abschätzen.

Auf jeden Fall sei klar, dass die rein elektrische Reichweite die Erwartungen weit übertrifft: Beim Entwurf war angestrebt worden, dass das Schiff 30 Minuten lokal emissionsfrei fahren kann – genug, um das Potsdamer Stadtgebiet zu verlassen. In der Praxis kann bis zu eine Stunde elektrisch gefahren werden. Auch die übrigen Verbraucher an

Bord sind darauf ausgerichtet worden, Strom zu sparen: Dazu gehören LED-Beleuchtung und Klimaanlage, aber auch Induktionsherde in der großen Küche. Einziger zusätzlicher Stromverbraucher sind die Steckdosen auf dem Vorschiff, an denen Pedelec-Fahrer ihre Gefährte nachladen können.

Um die Emissionen weiter zu verringern, ist das Schiff als Plug-In-Hybrid ausgestattet. Während der Liegezeit können die Batterien mit einem armdicken 700V-Gleichstromkabel geladen werden. Lehmann ärgert sich aber über die fiskalische Ungleichbehandlung: Diesel für die Binnenschiffahrt ist steuerbefreit – Ladestrom nicht. „Wir haben noch keinen Weg gefunden, daran vorbeizukommen.“

Um die Luftschadstoffe weiter zu verringern, hat Lehmann die komplette Flotte im Frühjahr auf synthetischen GTL-Diesel umgestellt. „Du kannst nicht als Fahrgastschiffahrt die Schönheit der Potsdamer Parkanlagen zeigen, und hinten nicht umweltschonend fahren“, begründet er seinen Schritt. Der koste zwar 7 Cent je Liter mehr, aber das verliere sich pro Fahrgast.

Lehmann ist allerdings auch klar, dass Diesel langfristig ein Auslaufmodell ist. Seine Vision ist ein Batterieschiff mit Brennstoffzelle als „Range Extender“ und Solarzellen auf dem Dach, um zumindest die Nebenverbraucher zu versorgen.

↓ „MS Schwielowsee“ der „Weißen Flotte Potsdam“  
© Mathias Roeser



„Daten & Fakten 2018/2019“

# Relevante Kennzahlen zur Branche aufbereitet

Mit der Broschüre „Daten & Fakten 2018/2019“ legt der BDB die aktuelle Ausgabe seiner statistischen Publikation vor und trägt darin wie gewohnt die relevanten Kennzahlen verschiedener Institute, u.a. des Statistischen Bundesamtes (Destatis) und des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG), zur Entwicklung in der Binnenschifffahrt zusammen. Das Druckwerk liegt in einem überarbeiteten, frischeren Layout vor und hat auch inhaltlich einige Anpassungen erfahren.

## Niedrigwasser prägt das Jahresergebnis 2018

Das extreme und lang anhaltende Niedrigwasser im Jahr 2018 hat sich deutlich auf das Jahresergebnis der Binnenschifffahrt ausgewirkt. Mit einer Gesamttonnage von 197,9 Mio. t (- 11,1 %) und einer Verkehrsleistung von 46,9 Mrd. tkm (- 15,5 %) wurden die Ergebnisse aus dem Jahr 2017 (222,7 Mio. t / 55,5 Mrd. tkm) signifikant unterschritten. Ein Blick auf die einzelnen Fahrtgebiete unterstreicht die teils sehr schwierigen nautischen Bedingungen, die dazu geführt haben, dass Binnenschiffe mehrere Monate lang nur deutlich geringer beladen werden konnten. Besonders groß war der Rückgang der Gütermengen u.a. auf dem Main-Donau-Kanal (- 33,3 %), der Donau

(- 32,8 %), der Mosel (- 18,4 %), im westdeutschen Kanalgebiet (- 13,1 %), aber auch im Rheingebiet (- 11,8 %).

Keine größeren Verschiebungen gab es in der Zusammensetzung der Transportgüter in 2018. Am häufigsten wurden Erze, Steine, Erden u.ä. (26,3 % am Gütermix, 52,0 Mio. t), Kokerei- und Mineralölzeugnisse (16,6 %, 32,9 Mio. t), Kohle, rohes Erdöl, Erdgas (13,2 %, 26,2 Mio. t) sowie chemische Erzeugnisse (10,5 %, 20,8 Mio. t) über die deutschen Wasserstraßen befördert. Beim Containertransport per Binnenschiff wurde – auch als Folge des Niedrigwassers – erstmals seit vielen Jahren ein Rückgang von 8,3 % auf rund 2,37 Mio. TEU registriert.

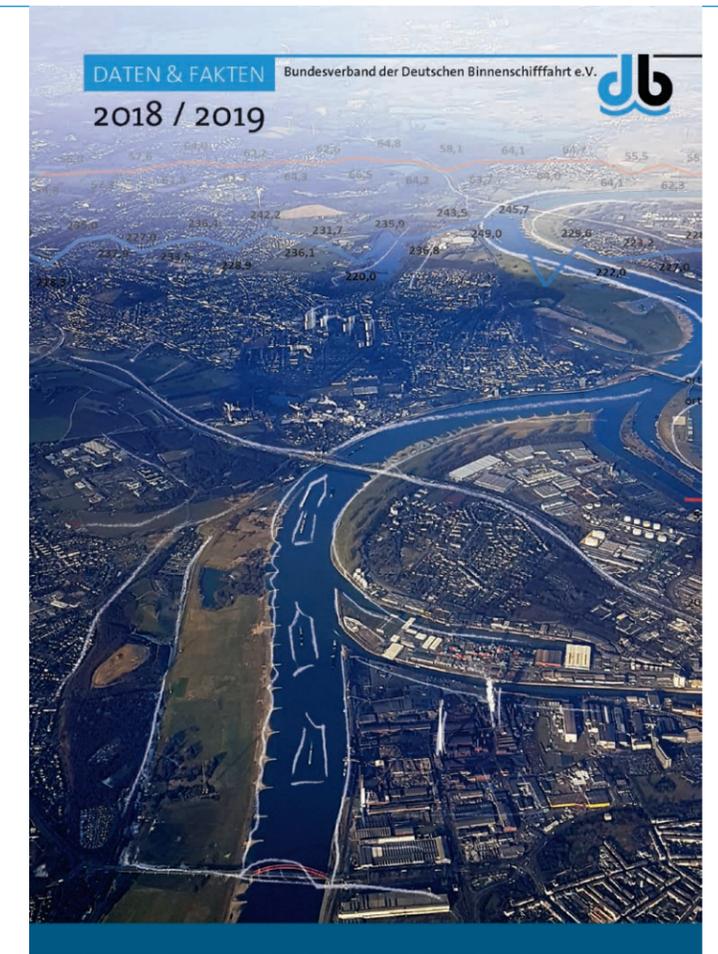
Im Vergleich der Güterfernverkehrsträger entfielen bei der Verkehrsleistung 74,2 % auf den Straßengüterverkehr, 19,0 % auf den Schienengüterverkehr und 6,8 % auf die Binnenschifffahrt. Noch im Jahr 2017 hatte die Binnenschifffahrt hier einen Anteil von 8,2 % im Modal Split. Im Jahr 2019 ist durch deutlich bessere Wasserstände und Nachholeffekte des Jahres 2018 wieder ein besseres Ergebnis für die Binnenschifffahrt zu erwarten. Durch eine konsequente Umsetzung der wichtigen Maßnahmen aus dem „Masterplan Binnenschifffahrt“, vor allem im Bereich der Infrastruktur, wird bis zum Jahr 2030 eine Anhebung des Modal Split der Binnenschifffahrt auf 12 % angestrebt. Durch die Umsetzung des „Aktionsplans Niedrigwasser Rhein“ soll außerdem eine deutlich bessere Schifffbarkeit bei niedrigen Wasserständen erreicht werden.

## Top-aktuelle Studie zu externen Folgekosten des Verkehrs

Da das Institut INFRAS in diesem Jahr seine Studie zu den externen Folgekosten des Verkehrs vorgelegt hat, konnte in der Broschüre „Daten & Fakten 2018/2019“ im Bereich der Umweltdaten zu den einzelnen Verkehrsträgern auf top-aktuelle Kennzahlen zur Ökobilanz der Verkehrsträger zurückgegriffen werden. An den jährlichen externen Kosten des Verkehrs im Bezugsjahr 2017 von insgesamt rund 149 Mrd. Euro hatte die Binnenschifffahrt lediglich einen Anteil von 0,8 % (zum Vergleich: Schienenverkehr: 3,8 %; Straßenverkehr: 94,5 %) – und damit den geringsten aller Verkehrsträger. Zu den externen Kosten zählen u.a. die Kostenbereiche „Unfälle“ mit 41 %, „Klima“ mit 18 %, „Natur und Landschaft“ mit 9 % und „Luftschadstoffe“ mit 6 %.

## Daten zu Schiffsbestand, Beschäftigung und Umsatz

Zum Stichtag 30. Juni 2017 waren insgesamt 818 Unternehmen in der



deutschen Binnenschifffahrt registriert. Der Umsatzerlös 2017 belief sich auf rund 1,48 Mrd. Euro. Neu im Heft ist eine Tabelle, die die Umsatzentwicklung im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt“ seit 2011 aufzeigt. Die Anzahl der in der Binnenschifffahrt Beschäftigten zum Stichtag 30. Juni 2017 ging gegenüber dem Vorjahr 2016 von 6.915 auf 6.805 zurück.

Die deutsche Binnenflotte bestand 2018 aus insgesamt 1.980 Schiffen (2017: 1.957) mit einer Tragfähigkeit von 2.525.757 t (2017: 2.512.802 t). Die Zunahme ergibt sich insbesondere aus einer höheren Anzahl an Tankmotorschiffen (410 zu 375). Hinzu kommen 43 Bunkerboote, 124 Schlepper und 294 Schubboote. Leicht erhöht im Vergleich zu 2017 hat sich 2018 die Anzahl der Tagesausflugsschiffe von 985 auf 987, wodurch die Personenkapazität von 208.788 auf 209.533 gesteigert werden konnte. Konstant blieb die Anzahl der Fahrgastkabinenschiffe mit 60.

↑ Die Broschüre „Daten & Fakten 2018/2019“ steht im Internetangebot des BDB unter [www.binnenschiff.de/service](http://www.binnenschiff.de/service) zum Abruf bereit.



## Masterplan Binnenschifffahrt





↑ Ein Beirat soll die Umsetzung des Masterplans begleiten

**Masterplan Binnenschifffahrt: Beirat gegründet**

Am 8. Oktober 2019 fand im BMVI in Bonn die erste Beiratssitzung zur Umsetzung des „Masterplans Binnenschifffahrt“ statt. Für den BDB nahmen Vizepräsident Roberto Spranzi (DTG) sowie die BDB-Referenten Fabian Spieß und Gerit Fietze an der Veranstaltung teil. Das BMVI erläuterte, dass der Beirat die Funktion habe, die Akteure über die Fortschritte der Umsetzung zu informieren und er es dem BMVI ermöglichen soll, Input aus der Wirtschaft und den beteiligten Verbänden zu erhalten, um Fragen im Rahmen der Umsetzung einzelner Maßnahmen zu klären. Der Beirat soll drei Mal pro Jahr zusammenkommen. Die nächste Sitzung ist für Ende Januar 2020 vorgesehen. Aus dem Teilnehmerkreis wurde darüber hinaus eine Schwerpunktsetzung und damit

einhergehend die Bildung von Unterarbeitsgruppen angeregt. Das Ministerium kündigte an, bestehende Gesprächskreise (wie z.B. zur Erarbeitung einer neuen Förderrichtlinie) fortzusetzen und darüber hinaus nach Bedarf neue Gruppen zu eröffnen, in denen im kleinen Kreis Fachfragen geklärt werden können. Der Beirat solle aber trotzdem künftig das maßgebliche Gremium zur Umsetzungsbegleitung sein.

**Masterplan Binnenschifffahrt: Statusbericht vorgelegt**

Ankündigungsgemäß hat BMVI-Abteilungsleiter Dr. Norbert Salomon Ende November 2019 seinen ersten Statusbericht zur Umsetzung der rund 90 Maßnahmen im Masterplan Binnenschifffahrt vorgelegt. In den Ampel-Farben grün, gelb und rot gibt die über 50 Seiten starke Unterlage Anhaltspunkte zur Arbeit der Verwaltung. Während manches bereits umgesetzt ist – Stichworte sind hier etwa die Aufhebung der Schifffahrtsabgaben und die Fortschreibung der Gewerbeförderprogramme – wartet anderes noch auf den „Start-Schuss“. Keine Aktivitäten gab es seit Mitte Mai 2019 zum Beispiel hinsichtlich der desolaten Liegestellensituation. Gleiches gilt für ein auf die Bedürfnisse der Binnenschifffahrt zugeschnittenen Forschungsprogramms. Bewegung gibt es hingegen im Bereich der Schwerguttransporte: Minister Scheuer hat sein OK für die Gründung einer Arbeitsgruppe gegeben, um die Verlagerung von Schwergütern und großvolumiger Ladung auf die Wasserstraße weiter auszuarbeiten. Der BDB hat einen festen Sitz in dieser AG und wird die Interessen des Schifffahrtsgewerbes vertreten.

**PSSt Enak Ferlemann zu Gast beim BDB**

Im Rahmen der Vorstandssitzung des BDB am 5. November 2019 in Berlin hielt Enak Ferlemann (CDU), Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, einen Gastvortrag zum Thema „Die aktuelle Schifffahrtspolitik des



Bundes“. Enak Ferlemann erklärte dabei u.a., dass der Haushaltsansatz für die Bundeswasserstraßen im Haushaltsentwurf zwar auf den ersten Blick geringer ausfällt als in den Vorjahren, durch die Verfügbarkeit der nicht verbauten Mittel aus den vergangenen Jahren aber deutlich höher liegt. So stünden für 2020 rund 1,4 Mrd. Euro für Erhalt, Erhalt und Ausbau zur Verfügung. Außerdem unternehme man große Anstrengungen, die WSV wieder mit mehr Stellen auszustatten. In der anschließenden Aussprache diskutierte Ferlemann mit den BDB-Vorstandsmitgliedern u.a. über die Umsetzung des Masterplans, über die geplante Beschleunigung von Planungs- und Bauvorhaben durch den Erlass von Maßnahmengesetzen, über das Förderprogramm zur Flottenmodernisierung und über die angespannte Liegestellensituation an den Wasserstraßen. BDB-Präsident Martin Staats und PStS Ferlemann verabredeten die Fortsetzung der guten und konstruktiven Zusammenarbeit.

**BÖB-Geschäftsführer Boris Kluge verstorben**

Plötzlich und unerwartet ist am 1. November 2019 der langjährige Geschäftsführer des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) verstorben. Mit Kluge verliert die Binnenhafenwirtschaft einen versierten und tüchtigen Interessenvertreter, der sowohl fachlich als

auch menschlich hohe Anerkennung und Ansehen genoss. BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen verliert durch diesen tragischen Todesfall seinen Lobby-Partner für das System Wasserstraße. „Boris Kluge und ich waren in Berlin ein eingespieltes Team, wenn wir bei den Bundestagsabgeordneten und in den Ministerien tagtäglich für die Wasserstraße und die Interessen von Schifffahrt und Häfen lobbyiert haben. Der Kollege wird mir hier auf dem politischen Parkett sehr fehlen“, so BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen. Boris Kluge wurde nur 44 Jahre alt. Der BDB wird Boris Kluge stets ein ehrendes Andenken bewahren und ihn nicht vergessen.



**Maßnahmengesetze sollen Bauvorhaben beschleunigen**

Bei ausgewählten Bauvorhaben sollen Planfeststellungsverfahren zukünftig nicht mehr per Verwaltungsakt, sondern per Gesetz abgeschlossen werden. Das ist – gerade im Hinblick auf die Verfassungswidrigkeit von Einzelfallgesetzen und die erhebliche Rechtsmittelbeschneidung – nicht unbedenklich: Gegen solche Gesetze können Einwände allein im Wege der Normenkontrolle vor dem Bundesverfassungsgericht vorgebracht werden, weshalb das Ministerium seinem Gesetzentwurf auch noch ein 118 Seiten umfassendes Rechtsgutachten von Prof. Dr. Jan Ziekow (Speyer/Freibach) beigefügt hat, um die Zweifelfreiheit zu untermauern. Bemerkenswert ist, dass von

← (v.l.n.r.) BDB-Präsident Martin Staats, PStS Enak Ferlemann, BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen

← Trauer um Boris Kluge | © BÖB

→ Mit Maßnahmen-  
setzen sollen Wasser-  
bauprojekte schneller  
umgesetzt werden  
© BAW



den vorgesehenen Baumaßnahmen fünf aus dem Wasserstraßenbereich kommen und drei für die Binnenschiffahrt von besonderem Interesse sind, nämlich die Abladeoptimierung der Fahrrinnen des Mittelrheins, die Fahrrinnenvertiefung des Untermain bis Aschaffenburg und der Ausbau des Wesel-Datteln-Kanals bis Marl und Ersatzneubau der „Großen Schleusen“ sowie die Brückenhebung bei Ersatzneubau. Der BDB hält das Vorgehen für eine interessante Möglichkeit, die zurzeit unerträglichen langen Planungs- und Bauzeiten auf ein akzeptables Maß zu verkürzen – und hat dies auch im Stellungnahmeverfahren gegenüber dem BMVI zum Ausdruck gebracht.

#### **Idee: Verfahrensbeschleunigung durch Präklusion**

Ein weiterer Ansatz zur Beschleunigung von Planungs- und Bauvorhaben ist die sog. Präklusion. Sie besagt vereinfacht ausgedrückt, dass bestimmte Argumente gegen Infrastrukturvorhaben im Klageverfahren nicht mehr vorgetragen werden können, wenn sie nicht zuvor auch schon „vernünftigerweise“ im Verwaltungsverfahren hätten geltend gemacht werden können. Verfahrensrechtlich ist das nachvollziehbar: Mancher hebt sich seine besten Argumente

für den Klageweg auf und sorgt dadurch für jahrzehntelange Verzögerungen. Im Anhörungsverfahren hat der BDB jedoch Bedenken angemeldet, ob das begrifflich äußerst schwammige Abgrenzungskriterium „vernünftigerweise“ ausreichend tauglich ist. Wenig überraschend ist dieser Gesetzentwurf bei der nachfolgenden Ressortabstimmung wieder in der Schublade verschwunden.

#### **Förderrichtlinie zur Flottenmodernisierung vorgelegt**

Das BMVI wird ankündigungsgemäß zum 1. Januar 2020 eine neue Förderrichtlinie zur Modernisierung der Flotte vorlegen. Diese wird noch nicht der „große Wurf“ sein, den Minister Scheuer angekündigt hat. Diese mit einer deutlich attraktiveren Förderkulisse ausgestattete Richtlinie wird erst im nächsten Jahr auf Basis eines Gutachtens erarbeitet und bedarf dann auch noch der ausdrücklichen Genehmigung durch die EU-Kommission. Aber auch im Rahmen der begrenzten Möglichkeiten zur Ausweitung der Förderung konnte der BDB nun einige Erfolge erzielen: Die Eurobeträge pro kW Leistung im Bereich der Motorenförderung werden deutlich angehoben. Die zukünftigen Preise für NRMM-konforme Motoren sind zwar noch nicht bekannt. Der BDB

konnte gegenüber dem BMVI aber erfolgreich argumentieren, dass diese in jedem Fall teurer werden und deshalb eine Anhebung der Eurobeträge zwingend ist. Verbessert werden auch die Euro-Pauschbeträge für Partikelfilter (aktiv/passiv) sowie für KWE-Anlagen. Es wird nun auch vermehrt mit Förderpauschalen gearbeitet, was das Verfahren erleichtert. Die Unterschreitung der NRMM-Grenzwerte ist für eine Förderung auch weiterhin zwingend notwendig (im Beamtendeutsch: „Erforderlich ist eine überobligatorische Erfüllung der Umweltstandards“). Der BDB konnte erreichen, dass das Maß der Unterschreitung lediglich eines Grenzwertes auf ein recht geringes Niveau begrenzt wird, nämlich für IWA/IWP-Motoren über 300 kW um 5 % und für Motoren bis 300 kW Leistung um 10 %. Andere beteiligte Verbände hatten allen Ernstes eine Unterschreitung der NRMM-Grenzwerte von 30 % gefordert. Die Förderrichtlinie ist technologieoffen angelegt: „Emissionsärmere Motoren“ sind demnach auch Motoren die mit alternativen Kraftstoffen wie verflüssigtes Erdgas (LNG), komprimiertes Erdgas (CNG), Flüssiggas (LPG), Wasserstoff oder Methanol betrieben werden und dabei die Emissionsanforderungen der NRMM-Verordnung erfüllen sowie rein elektrische Antriebe, diesel- und gaselektrische Antriebe und Hybridantriebe. Ohne ersichtlichen Grund wollten andere Verbände die Förderrichtlinie für nicht gewerbliche Antragsteller öffnen. Dieser Passus wurde auf Hinweis des BDB wieder gestrichen.

#### **Verkauft:**

##### **Binnenschiffahrts-Verlag GmbH**

Der BDB als alleiniger Gesellschafter der Binnenschiffahrts-Verlag GmbH hat das Unternehmen an die Springer Fachmedien München GmbH verkauft und die Geschäftstätigkeit im „Haus Rhein“ in Duisburg-Ruhrort vollständig eingestellt. Die für die Branche wichtigen und notwendigen Verlagsprodukte werden nun von München aus weiter vertrieben; es wird auch weiterhin ein

„Verkaufs-Fenster“ in Duisburg-Ruhrort geben. Die Kunden des Binnenschiffahrtsverlages werden kurzfristig angeschrieben und über die Veränderungen und neuen Bezugswege informiert.

#### **EBU-Verwaltungsrat tagt in Bonn**

Die ZKR-Konferenz zum Niedrigwasser nahm der europäische Dachverband EBU Ende November 2019 zum Anlass, seine Sitzung des Verwaltungsrates in der ehemaligen Bundeshauptstadt abzuhalten. Der BDB war mit Präsident Martin Staats, Vizepräsident Dr. Gunther Jaegers, BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen und Referentin Elena Vostrikov, die nun ebenfalls einen Sitz im Rat inne hat, prominent vertreten. Auf der Agenda stand unter anderem die Beratung zur weiteren Entwicklung der Abfallentsorgungsgebühr gemäß CDNI. Hier sind Veränderungen unausweichlich, da die derzeitige Pauschalgebühr von 7,50 Euro / 1000 Liter Gasöl unauskömmlich ist. Weitere Tagesordnungspunkte waren die Ansätze der ZKR und der EU-Kommission zum „Greening“ der Flotte und zur Schaffung eines Binnenschiffahrtsprogramms „NAIADES III“.

#### **IPCC-Sonderbericht zum Klimawandel**

Der im September 2019 vorgestellte Sonderbericht des IPCC über den Ozean und die Kryosphäre in einem sich wandelnden Klima bestätigt bereits früher getroffene Aussagen, dass Klimaveränderungen keineswegs nur küstennahe Regionen betreffen, sondern unter Umständen auch Anpassungsmaßnahmen erforderlich machen, die unmittelbar für die Flüsse im Hinterland und somit für die Binnenschiffahrt relevant sind. Der Aussage „Integrierte Wassermanagement- und ökosystembasierte Anpassungsverfahren verringern Klimarisiken vor Ort und bieten vielfältige gesellschaftliche Vorteile“ kommt insoweit besondere Bedeutung zu. Der Bericht lässt sich nicht ohne Weiteres auf konkrete Veränderungen an Binnenwasserstraßen in Deutschland „herunterbrechen“. Aber es ist der Verdienst der Bundesregierungen

der letzten Jahre, dass in Forschungsprojekten wie etwa KLIWAS bereits die Auswirkungen des Klimawandels auf Wasserstraßen und Schifffahrt inklusive der Entwicklung von Anpassungsoptionen untersucht wurden (www.kliwas.de). Sehr konkrete Strategien wurden im Juni 2019 im sog. 8-Punkte-Plan festgehalten, in dem Maßnahmen zur Sicherstellung zuverlässig kalkulierbarer Transportbedingungen am Rhein verabredet wurden. Zu nennen sind etwa verbesserte Wasserstandsvorhersagen und die Bereitstellung aktueller Tiefeninformationen für die Schiffsführung sowie die Entwicklung sog. niedrigwassergeeigneter Schiffstypen. „Aufgrund des Klimawandels kann eine Häufung extremer und langandauernder Niedrigwasserereignisse nicht ausgeschlossen werden. Daher muss die Machbarkeit aller wasserbau- und wasserwirtschaftlicher Optionen zur Sicherstellung zuverlässig kalkulierbarer Transportbedingungen am Rhein, wie z.B. Stau- und Speicherlösungen, ergebnisoffen untersucht werden“, wird in der gemeinsamen Erklärung festgestellt. „Diese Aussage lässt sich mit Sicherheit auf andere Wasserstraßen übertragen. Die bisher vorliegenden Erkenntnisse zu den Auswirkungen der klimatischen Veränderungen erfordern also auch ein Umdenken bei denjenigen, die

flussbaulichen Maßnahmen und einem gezielten Flussgebietsmanagement bisher aus ökologischen Erwägungen eher ablehnend gegenüber stehen.“, so BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen.

#### Niedrigwasser-Workshop der ZKR

Die ZKR veranstaltete am 26. November 2019 einen Workshop unter dem Titel „Niedrigwasser und die Folgen für die Rheinschifffahrt“ im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Zahlreiche Vertreter unter anderem von Verbänden des Schifffahrtsgewerbes und der Verlager, Häfen und Terminals und Wasserstraßenverwaltungen folgten der Einladung und stellten in Vorträgen die jeweilige Betroffenheit durch das Niedrigwasser im Jahr 2018 und ihre Lösungsansätze für zukünftige, ähnliche Ereignisse dar. So erläuterte Philip Tomaskowicz (Rhenus Partnership) die wirtschaftlichen Folgen für das Gewerbe und die Volkswirtschaft und Cok Vinke (Contargo) berichtete über die positiven Erfahrungen mit modernen Schiffen und Verbänden bei Niedrigwasser. Die Notwendigkeit der Verbesserung der Wasserstraßeninfrastruktur wurde mehrfach betont. Es schlossen sich zwei Diskussionsrunden zur Anpassung von Schiff und Wasserstraße und zur Anpassung von Logistikkonzepten an Niedrigwasser

an. Letzteres Thema diskutierte auf dem Podium auch BDB-Vizepräsident Dr. Gunther Jaegers (Reederei Jaegers). Benoît Blank (BASF) verdeutlichte in seinem Vortrag die große Betroffenheit des Chemieunternehmens in Ludwigshafen durch das Niedrigwasser 2018. Immerhin würden 40 % der Produktmengen, die in das Werk transportiert werden, sowie 20 %, die das Werk verlassen, über den Rhein verschifft.

#### Bundesregierung zu Staustufen am Rhein

Die FDP-Fraktion im Bundestag hat sich in einer Anfrage bei der Regierung nach zukünftigen Staustufen im Rhein erkundigt, nachdem diese u.a. im sog. „Aktionsplan Niedrigwasser Rhein“ des Bundesverkehrsministers als mögliche Option genannt werden. In der Antwort hält sich die Regierung mit allzu optimistischen Aussagen zurück, betont aber durchaus die positiven Auswirkungen, die Speicher- und Staulösungen für die Schifffahrt und deren Kunden hätten. Es gibt keinen Zeitplan für die Realisierung solcher Staustufen. Es handle sich um eine langfristige Perspektive, da auch ökologische Auswirkungen mit bewertet werden müssen. Zu den staugeregelten Bundeswasserstraßen mit Wasserkraftnutzung zählen laut Auskunft der Regierung Weser, Ober-

rhein, Neckar, Main, Mosel, Saar und Donau mit einer installierten Leistung von derzeit rund 750 Megawatt. Damit werde laut Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2016 mit den Laufwasserkraftwerken etwa so viel Energie erzeugt, wie alle Schiffstransporte auf dem Wasser verbrauchen.

#### Regierung zum Stand der WSV-Reform

Die im Jahr 2012 eingeleitete WSV-Reform ist noch nicht abgeschlossen. Die Abschaffung der Mittelinstanz, d.h. der sieben regionalen Direktionen, und die Errichtung der neuen GDWS mit Sitz in Bonn sind nur ein offensichtlicher Teil der Reform, die zurzeit durch die Errichtung der 17 neuen Ämter ihre Fortsetzung findet. Frühere Planungen, z.B. bei den Ämtern eine Trennung zwischen Verkehr und Infrastruktur herbeizuführen, sind hingegen endgültig „vom Tisch“. Dies geht aus einer Anfrage der Grünen im Bundestag hervor. Die Errichtung der 17 neuen WSÄ soll bis zum Jahr 2021 abgeschlossen sein. Im Jahr 2019 nahmen bzw. nehmen die WSÄ Weser-Jade-Nordsee, Oberrhein, Mosel-Saar-Lahn, Neckar und Donau-MDK ihre Arbeit in der neuen Struktur auf, 2020 sollen die Ämter Main, MLK-ESK und Weser folgen, heißt es in der Antwort der Regierung. Die Grünen erkundigten sich außerdem nach dem

→ Der Mittelrhein bei Niedrigwasser 2018  
© BAW



BDB Report 4/2019



BDB Report 4/2019

← Die Regierung hat sich zu Staustufen am Rhein geäußert  
© BAW

Abfluss der Bundesmittel für das Jahr 2018. Insgesamt wurde mit Gesamtinvestitionen in Unterhalt, Erhalt, Ersatz-, Aus- und Neubaumaßnahmen in Höhe von 752,2 Mio. Euro der Soll-Ansatz von knapp 848,2 Mio. Euro nicht erreicht.

#### Vorschleusung auf der Mosel neu geregelt

Nach zwei erfolgten Anhörungen 2016 und 2018 hat die Moselkommission in ihrer Sitzung am 23. Mai 2019 beschlossen, dass ab dem 1. Dezember 2021 nur noch Tagesausflugsschiffe unter den Bedingungen, die in § 6.29 MoselSch-PV geregelt sind, Vorschleusungen zu gewähren. Ab diesem Zeitpunkt werden für Fahrgastkabinenschiffe keine Vorschleusungsrechte mehr vergeben. Damit sich die Betreiber / Reedereien auf die neue Regelung einstellen können, hat die Moselkommission den Stichtag auf den 1. Dezember 2021 gelegt. Die Moselkommission verfolgt mit der neuen Regelung u.a. das Ziel, die Wartezeiten an den Schleusen zu verringern.

#### Entwicklung des Kombinierten Verkehrs

Die Fraktion Die Linke hat sich im Bundestag nach der Entwicklung des Kombinierten Verkehrs in Deutschland erkundigt. Die Bundesregierung ver-

weist in ihrer Antwort auf die Verkehrsverflechtungsprognose 2030. Danach wird für das Jahr 2030 von einem Güterverkehrsaufkommen des Kombinierten Verkehrs in Deutschland von 173,7 Mio. t gerechnet, wovon sich 136,1 Mio. t auf die Schiene und 37,6 Mio. t auf die Binnenschifffahrt verteilen. Die Prognose geht außerdem davon aus, dass der Kombinierte Verkehr (Schiene und Binnenschifffahrt zusammen) damit im Jahr 2030 einen Anteil von 4 % am prognostizierten gesamten Güterverkehrsaufkommen von rund 4,36 Mrd. t betragen wird. Im Jahr 2017 habe der Kombinierte Verkehr mit 2,6 % (111,4 Mio. t) zum Gesamtgüterverkehrsaufkommen (4,25 Mrd. t) beigetragen.

#### BAG-Marktbeobachtungsbericht 2018

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) hat kürzlich seinen Jahresbericht 2018 aus der Reihe „Marktbeobachtung Güterverkehr“ veröffentlicht. Im Binnenschiffgüterverkehr sank die transportierte Gütermenge im Jahr 2018 aufgrund des extremen Niedrigwassers um 11,1 % auf 197,9 Mio. t, die Verkehrsleistung ging um 15,5 % auf 49,6 Mrd. tkm zurück. Von den Rückgängen waren laut BAG-Bericht alle Ladungsarten stark betroffen. Trockene Massengüter verzeichneten mit einem

Minus von 12,9 Mio. t die höchsten absoluten Mengenrückgänge. Dennoch blieben sie mit einem Anteil von 58,8 % am Gesamtaufkommen im Jahr 2018 die aufkommensstärkste Güterart in der Binnenschifffahrt. Der Marktanteil von Binnenschiffen unter deutscher Flagge stieg bezogen auf die Beförderungsmenge von rund 29,9 % im Jahr 2017 auf rund 31 %. Nach Informationen des Bundesamtes profitierten vor allem deutsche Schiffe von der erhöhten Nachfrage nach Schiffsraum während der Niedrigwasserphase. Trotz der rückläufigen Gütermengen legten die Umsätze in der Binnenschifffahrt im Jahr 2018 im Vergleich zum Jahr 2017 um rund 4,9 % zu. Ursächlich hierfür war der während der Niedrigwasserphase segmentübergreifend zu beobachtende deutliche Anstieg der Frachtraten; die teils deutlichen Einschränkungen bei der Ladungsaufnahme bedingten eine erhöhte Nachfrage nach zusätzlichem Schiffsraum, der zeitweise kaum bedient werden konnte, heißt es in dem Bericht.

#### Umfahrungsstrecke am DEK wird eingerichtet

Die WSV teilte mit, dass Ende September 2019 mit dem Vorschub eines über 2.000 t schweren Brückentrogs aus Stahl ein wichtiger Schritt im Zuge des Ersatzneubaus der Kanalbrücke von 1935/1936, die den Dortmund-Ems-Kanal (DEK) nördlich von Münster über die Ems führt, gelungen sei. Um die Kanalbrücke Ems mit den Abmessungen der bereits ausgebauten Strecke an gleicher Stelle neu zu errichten, ist es erforderlich, der Schifffahrt während der Bauzeit eine Umfahrung der Kanalbrücke zu ermöglichen. Das WNA Datteln baut diese Umfahrungsstrecke gemeinsam mit der „Arbeitsgemeinschaft Kanalbrücke Ems“. Mit dem kürzlich verschobenen Brückentrog werden die beiden neu errichteten Kanalabschnitte der Umfahrung miteinander verbunden und über die Ems geführt. Der gesamte Vorschubvorgang dauerte insgesamt vier Tage. Am 28.09.2019 kam der



↑ Verschiebung eines Brückentrogs am DEK © WSV

Überbau dann in seiner endgültigen, horizontalen Lage an. Nun folgen, so die WSV, die weiteren Arbeiten, u.a. die Ausstattung des Überbaus mit Leitwerken, Dichtungen, Geländern, Leuchten etc. sowie das Abstapeln des Stahltröges auf die endgültige Höhe und Anschluss der Kanalstrecke an die Widerlager. Die Fertigstellung der Baumaßnahmen zur Umfahrungsstrecke ist für das Frühjahr 2021 vorgesehen. In den folgenden Aufträgen werden dann der Anschluss der Umfahrungsstrecke an das Kanalnetz sowie der Rückbau der alten Brücke inkl. Neubau vergeben.

#### Moderates Wachstum im Güterverkehr erwartet

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) erwartet bis zum Jahr 2021 gemäßigte Zuwächse im Güterverkehr. Dies hat das BAG in seiner „Gleitenden Mittelfristprognose“ ausgewertet. Demnach seien verkehrsträgerübergreifend Steigerungen beim Güterverkehrsaufkommen von 0,9 % (2019/2018), 1,7 % (2020/2019) und 1,3 % (2021/2020) zu erwarten. Für die Binnenschifffahrt, die im vergangenen Jahr aufgrund des extremen Niedrigwassers deutliche Mengenwachse zu verzeichnen hatte, rechnen die Experten des BAG im Verlauf des Jahres 2019 mit Zuwächsen von 5,0 % im Vergleich zum Jahr 2018. Im weiteren Verlauf wird ein Plus von 0,5 % (2020/2019) bzw. ein leichtes Minus von 0,3 % (2021/2020) prognostiziert.

→ Die Vorschleusung auf der Mosel wird neu geregelt | © WSV





↑ Jörg Vogel (m.) ist Leiter des neuen WSA Oberrhein | © WSV

→ Der FA Personenschiffahrt tagte in Halle an der Saale

### Neues WSA Oberrhein gestartet

GDWS-Präsident Prof. Dr. Hans-Heinrich Witte hat am 22. Oktober 2019 in Rastatt das neue Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Oberrhein eingerichtet. Das neue Amt wird an den Standorten Freiburg und Mannheim vertreten sein. Die insgesamt 350 Beschäftigten sind nun für 320 km Oberrheinstrecke zuständig (Basel bis kurz vor Mainz). Das Revier umfasst außerdem 180 km deutsch-französische Grenzstrecke mit staugeregelten und frei fließenden Rheinabschnitten. Im Revier liegen u.a. die großen Binnenhäfen Basel, Mulhouse, Straßburg, Karlsruhe und Mannheim / Ludwigshafen. Leiter des neuen WSA, das fünfte neu strukturierte Amt im Zuge der WSV-Reform, ist Jörg Vogel, der zuvor bereits zwölf Jahre lang das WSA Freiburg leitete und parallel auch drei Jahre lang das WSA Mannheim. Im Rahmen der Reform werden bundesweit 39 WSÄ zu 17 Ämtern zusammengeführt.

### Tagung der Fahrgastschiffahrt in Halle/Saale

Der Fachausschuss für die Personenschiffahrt im BDB tagte am 29. Oktober 2019 auf Einladung der Halle-Saale-Schiffahrt in Halle. Im Rahmen der sehr gut besuchten Sitzung besprachen die Teilnehmer unter dem Vorsitz von Anton Nauheimer (Frankfurter Personenschiffahrt) an Bord der „MS Händel II“ eine Reihe aktueller Themen für die Fahrgastschiffahrt und die Binnenschiffahrt insgesamt. Dabei ging es u.a. um das Erfordernis einer neuen



Förderkulisse angesichts der Herausforderungen der NRMM-Verordnung, die Umsetzung der europäischen Richtlinie über die Harmonisierung der Berufsqualifikationen in der Binnenschiffahrt, die Personenbeförderung mit Sportbooten nach der Neuregelung 2018 und den Umsetzungsstand des „Masterplans Binnenschiffahrt“. Die nächste Sitzung des Fachausschusses findet gemeinsam mit der Vollversammlung der Personenschiffahrt im BDB im Frühjahr 2020 in Duisburg statt.

### BAG zu Ausbildung und Beschäftigung

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) hat seinen Sonderbericht zu den Fahrerberufen im Rahmen der Reihe „Marktbeobachtung Güterverkehr“ vorgelegt. Demnach arbeiteten im Jahr 2017 insgesamt 6.805 Personen in der deutschen Binnenschiffahrt und damit 110 Personen bzw. 1,6 % weniger als im Vorjahr. Im Bereich der Ausbildung bestanden im Jahr 2018 insgesamt 396 Ausbildungsverträge und damit 51 Verträge mehr als 2017. Die Anzahl der Ausbildungsverträge stieg damit zum zweiten Mal in Folge an. Von den im Jahr 2018 bestehenden Ausbildungsverhältnissen entfielen rund 93,2 % auf Männer. Mit insgesamt 90 war die Anzahl der Prüfungsteilnehmer in 2018 erneut rückläufig. Hiervon bestanden 81 Teilnehmer ihre Abschlussprüfung, was einer Erfolgsquote von rund 90 % entspricht (2017: rund 96,9 %). Insgesamt 54 Ausbildungsverträge wurden im Jahr 2018 vorzeitig beendet, rund

38,5 % mehr als im Vorjahr. Dabei wurden 30 % im ersten Jahr, 18 im zweiten Jahr und 6 im dritten Jahr der Ausbildung aufgelöst. Mit einer Quote von 1,01 gemeldeten Berufsausbildungsstellen je Bewerber lag das Stellenangebot im Ausbildungsjahr 2017/2018 noch knapp über der Nachfrage an Ausbildungsplätzen. Die durchschnittliche Ausbildungsvergütung in der Binnenschiffahrt lag 2018 mit 1.072 Euro deutlich über dem Durchschnitt über alle Ausbildungsberufe von 908 Euro.

### Beitrag zu Aus- und Weiterbildung

Der BDB hat in der „Mittelbayerischen Zeitung“ einen umfassenden Beitrag zu den Vorzügen und Möglichkeiten der Ausbildung in der Binnenschiffahrt platziert. Der Beitrag, in dem BDB-Referent Fabian Spieß auch die Möglichkeiten der guten Weiterbildungsmöglichkeiten in der Branche skizziert, ist am 26. November 2019 in der Rubrik „Außenansicht“ der Zeitung erschienen und kann im Blog des BDB unter [www.binnenschiff.de](http://www.binnenschiff.de) abgerufen werden.

### EU-Kommission:

#### Neues Team nimmt Arbeit auf

Ursula von der Leyen hat am 1. Dezember 2019 ihr neues Amt als Präsidentin der Europäischen Kommission angetreten. Ihre Wahl erfolgte am 16. Juli 2019 auf Vorschlag des Europäischen Rates durch das Europäische Parlament. Gewählt ist die frühere Bundesverteidigungsministerin, Bundesarbeitsministerin und Bundesfamilienministerin damit bis 2024. Neue EU-Kommissarin für Verkehr – und damit Nachfolgerin von Violeta Bulc – ist die rumänische Politikerin Adina Vălean. Sie gehört seit 2007 dem Europäischen Parlament an, 2007 bis 2014 der ALDE-Fraktion, seit 2014 der EVP-Fraktion.

#### Zentrum zur Erprobung autonom fahrender Binnenschiffe gegründet

Am 14. November 2019 erfolgte der Startschuss für den Aufbau des „Versuchs- und Leitungszentrums Autonome Binnenschiffe“ in Duisburg. Das



↑ Die neue EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen | © CDU



← Adina Vălean ist neue EU-Kommissarin für Verkehr | © vaelean.eu

Vorhaben wird vom Land NRW mit insgesamt rund 1,5 Mio. Euro Fördermitteln unterstützt. Empfänger ist das Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V. (DST), das das Versuchs- und Leitungszentrum gemeinsam mit seinen Partnern – der Universität Duisburg-Essen mit zwei Lehrstühlen sowie der RWTH Aachen – aufbauen wird. Kernstück des Zentrums ist ein Simulator, mit dem Automatisierungsfunktionen, ferngesteuerte Binnenschiffe und Überwachungs- und Notfalleingriffe bei autonom fahrenden Schiffen erprobt werden können. Mit zusätzlicher Förderung des Bundeswirtschaftsministeriums sollen bald Forschungs- und Funktionsentwicklungsarbeiten im Versuchs- und Leitungszentrum beginnen. Auf dem Endstück des Dortmund-Ems-Kanals vor dem Hafen Dortmund wird auch ein reales Testfeld für die Zukunft der Binnenschiffahrt in NRW eingerichtet. Ab 2021 sollen dort erste Testfahrten durchgeführt werden.

Adressfeld



Die BDB-Geschäftsstelle ist vom 23. Dezember 2019 bis 3. Januar 2020 geschlossen.  
Der BDB wünscht frohe Festtage!



Bundesverband der  
Deutschen Binnenschiffahrt e. V. ( BDB)

Dammstraße 26  
47119 Duisburg  
Tel.: 0203 80006-50  
[info@binnenschiff.de](mailto:info@binnenschiff.de)  
[www.binnenschiff.de](http://www.binnenschiff.de)