

BDB REPORT

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

Drohende Mengenverluste

BDB bezieht Stellung zum
Kohleausstieg

Flottenmodernisierung

Förderrichtlinie des BMVI
verlängert

Europäischer Green Deal

Geplante Stärkung für Schiff und
Schiene

Neue Mitglieder im BDB

RHENO Kies und Splitt und Lambers
Reederei beigetreten

Aktuelle Kennzahlen

BAG präsentiert Prognosen in Köln

und vieles mehr...



35 Mio. Tonnen Kohle werden
pro Jahr auf deutschen Flüssen
und Kanälen transportiert

Ausstieg aus der
Kohle-Verstromung
trifft die Schifffahrt

→ BDB-Geschäftsführer
Jens Schwanen



Editorial

während die Regierung sich auf der einen Seite mit Hilfe des Masterplans Binnenschifffahrt darum bemüht, die Rahmenbedingungen dieses Verkehrsträgers zu verbessern und ihm zu einem höheren Verkehrsanteil zu verhelfen, wird gleichzeitig mit dem Ausstieg aus der Verstromung von Kohle das „Brot-und-Butter-Geschäft“ der Branche abgeschafft. Der Ausstieg ist vor dem Hintergrund der Bemühungen für mehr Klimaschutz zwar nachvollziehbar. Aber es erschreckt, dass niemand in Berlin sich bisher Gedanken darüber gemacht hat, was für Folgen es für das Transportgewerbe hat, wenn ab 2022 binnen weniger Jahre sukzessive auf ein Volumen von rund 35 Mio. Tonnen Kohle auf dem Wasser verzichtet wird. Es ist praktisch unmöglich, in den kurzen Zeiträumen, die als Ausstiegsszenario gehandelt werden, alternative Transportgüter in dieser Größenordnung zu akquirieren. Fraglich ist, was dann mit dem freiwerdenden Trockengutschiffsraum passieren wird und wie sich dieser wegbrechende Markt auf die Beschäftigungslage in der Branche auswirken wird. Der BDB ist nun mit der Regierung im Gespräch. Im Rahmen der Kohleausstiegs- und Strukturstärkungsgesetze werden milliardenschwere Finanzhilfen für die

→ 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

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Kraftwerksindustrie und betroffene Regionen in Aussicht gestellt. Kompensationsleistungen für die Schifffahrt sollten dann auch in Betracht kommen.

Die Bundesregierung engagiert sich derzeit für eine deutlich attraktivere Förderung bei der Flottenmodernisierung. Sie hat das bestehende Programm deutlich aufgewertet. Dem BDB liegt nun auch der erste Entwurf für den „großen Wurf“ vor, den Minister Scheuer dem Gewerbe versprochen hat, und der Förderungen von 60 bis 80 Prozent der getätigten Investitionen vorsieht. Vor Inkrafttreten muss das Programm in den kommenden Wochen von der EU-Kommission genehmigt werden. Der europäische Green Deal, der im Dezember 2019 vorgestellt wurde, lässt erwarten, dass die Bemühungen der Bundesregierung in Brüssel positiv aufgenommen werden. Denn der Deal sieht vor, dass bis 2050 keine Treibhausgasemissionen in Europa mehr freigesetzt werden. Auch die Transportbranche soll hierzu ihren Beitrag leisten. Ein wesentlicher Anteil des zurzeit auf der Straße abgefahrenen Güterverkehrs soll auf Schiff und Schiene verlagert werden. Vorschläge, wie dies gelingen kann, will die EU im Jahr 2021 vorstellen.

Viel Vergnügen bei der Lektüre!

Layout und Satz:
BUSCH-STUDIO, Dipl.-Des. Christian Knauer
info@busch-studio.de · www.busch-studio.de

Druck:
Baecker + Häbel Satz und Druck GmbH, Willich.

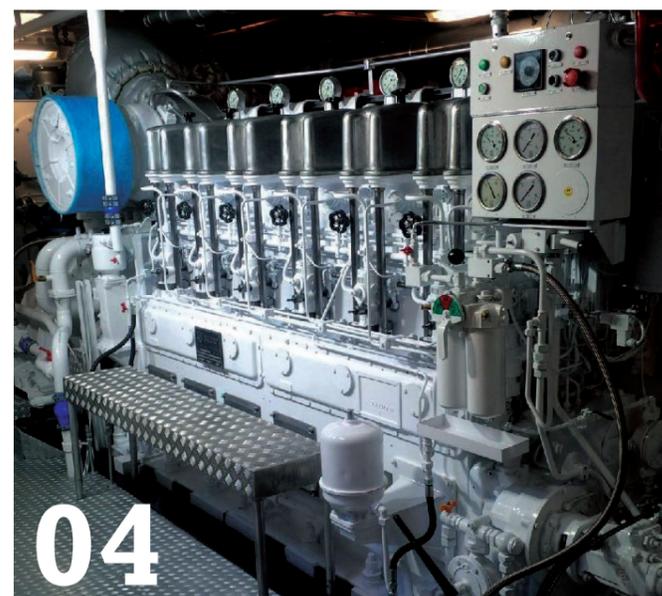
Der **Report** ist zum Postzeitungsdienst zugelassen und hat das Vertriebskennzeichen K 122 88. Der Bezug ist kostenlos. Nachdruck ist gegen Belegexemplar erlaubt.



08



22



04



14

04 Förderung zur Modernisierung der Flotte

BDB begrüßt verbesserte
Förderrichtlinie

06 Kohleausstieg belastet Schifffahrt und Häfen

Forderung nach staatlicher
Kompensation

08 Baustoffhandel stärkt Kompetenz des BDB

RHENO Kies und Splitt
neues Mitglied

10 Weiteres neues Mitglied

Lambers Reederei tritt BDB bei

12 Expertentreffen in Köln

Aktuelle Daten und Prognosen
des BAG

14 Aktuelles aus dem Bereich CDNI

KVP und Verbände diskutieren
Entwicklungen

16 Europäischer „Green Deal“

Schifffahrt und Schiene sollen
gestärkt werden

20 Aus dem ADN

Begasung von Containern
und Laderäumen von Güterschiffen

22 „Masterplan Binnenschifffahrt“

Beirat zur Umsetzung tagte in Bonn

24 Kurz gemeldet

Inhalt

Neue Förderrichtlinie

BDB begrüßt Unterstützung des Bundes bei der Modernisierung der Flotte

Das Bundesverkehrsministerium hat das für die deutsche Binnenschifffahrt wichtige Förderprogramm „Nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen“ ab Januar 2020 um ein weiteres Jahr verlängert.

Der BDB zeigt sich nicht nur mit der Fortschreibung des Programms, sondern auch mit den erreichten inhaltlichen Verbesserungen durchaus zufrieden. Im Zuge der aktuellen Klimadebatte setzt Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer mit seinem Team ein wichtiges Signal, damit die bereits jetzt besonders umweltschonende Binnenschifffahrt eine noch bessere Schadstoffbilanz erhält und Innovationen im Schiffbau realisiert werden können. BDB-Präsident Martin Staats (MSG, Würzburg) erklärt hierzu:

„Das klein- und mittelständisch strukturierte Schifffahrtsgewerbe ist auf Unterstützung bei dem nun anstehenden Prozess der Modernisierung der Flotte angewiesen. Maßnahmen zur Schadstoffminderung und zur Neumotorisierung dienen dem Klimaschutz, sind aber äußerst kostenintensiv. Wir können deshalb sehr zufrieden damit sein, dass zahlreiche unserer Anregungen vom Bundesverkehrsministerium bei der Konzeption der Fortsetzung der Förderrichtlinie Berücksichtigung gefunden haben. Dazu gehören unter anderem die angehobenen Eurobeträge

pro kW Leistung im Bereich der Motorenförderung und die verbesserten Pauschalen für den Ein- und Ausbau der Aggregate. Praxisferne Vorschläge, die bei der Erneuerung mehr schaden als nützen, hat das Ministerium erfreulicherweise unberücksichtigt gelassen.“

Innovative Antriebskonzepte sind förderfähig

Das BMVI berücksichtigt den vom BDB befürworteten und auch explizit vom Gewerbe gewünschten technologieoffenen Ansatz in der neuen Förderrichtlinie. So werden zum Beispiel Motoren, die mit verflüssigtem Erdgas (LNG), Flüssiggas (LPG), Wasserstoff oder Methanol betrieben werden, sowie auch elektrische, diesel- und gaselektrische Antriebe und Hybridantriebe per Definition als emissionsärmere und damit förderfähige Motoren betrachtet. Außerdem bezuschusst der Bund Maßnahmen zur Schadstoffminderung, zur Verbesserung der Energieeffizienz und zur Lärminderung. Deutliche Verbesserungen wird es auch beim Antragsverfahren geben, indem zunehmend mit Pauschalen gearbeitet wird, etwa bei der Nachrüstung von Katalysatoren und Partikelfiltern.



«Praxisferne Vorschläge, die bei der Erneuerung mehr schaden als nützen, hat das Ministerium erfreulicherweise unberücksichtigt gelassen.»

BDB-Präsident Martin Staats (MSG)



Die „Übererfüllung“ der ab 1. Januar 2020 für alle Binnenschiffsmotoren geltenden strengen Abgasgrenzwerte aus der europäischen NRMM-Verordnung ist zwingende Voraussetzung für eine Förderfähigkeit von neuen Motoren. Der BDB konnte erreichen, dass das Maß der Unterschreitung auf ein vertretbar geringes Niveau begrenzt wird. Nun ist es Aufgabe der Motorenhersteller, dem Gewerbe ab 2020 entsprechend saubere Motoren zum Kauf anzubieten.

Erster Entwurf für den „Großen Wurf“ ab 2021

Der von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer auf dem Parlamentarischen Abend des BDB im Frühjahr 2019 angekündigte „große Wurf“ für ein neues Flottenmodernisierungsprogramm für die Binnenschifffahrt, das Fördersätze von bis zu 80 % vorsehen könnte, ist durch die dafür notwendige Genehmigung bei der EU-Kommission erst ab 2021 zu erwarten. Mittlerweile hat das BMVI einen ersten Referentenentwurf für den „großen Wurf“ vorgelegt. Dieser wird derzeit vom Gewerbe bewertet.

↑ Der Einbau emissionsärmerer Motoren wird durch den Bund weiterhin bezuschusst

Kohleausstieg belastet Schifffahrt und Häfen

Drohende Mengenverluste auf der Wasserstraße

Der von der Bundesregierung beabsichtigte Ausstieg aus der Verstromung von Kohle wird erhebliche Auswirkungen auf die Industriestandorte in Deutschland und die Beschäftigten in der Kraftwerkindustrie haben.

Für Steinkohle soll die Reduzierung bereits im Jahr 2022 einsetzen, im Jahr 2030 soll die Verstromung auf acht Gigawatt reduziert werden und spätestens 2038 sollen sämtliche Steinkohlekraftwerke stillgelegt sein, ggf. auch im Wege der Zwangsabschaltung. Das Ziel der Bundesregierung, die Energieerzeugung durch den Einsatz von Kohle auf Null zu reduzieren, hat aber darüber hinaus auch erhebliche Konsequenzen für den Transportsektor:

Kohle stellt neben den Erzen, Steinen und Erden sowie den Mineralölprodukten eine der wichtigsten Gütergruppen für die Binnenschifffahrt dar. Auf deutschen Flüssen und Kanälen werden pro Jahr in Summe rund 35 Mio. Tonnen Kohle transportiert. Insbesondere die Kraftwerke im Ruhrgebiet haben ihre Versorgungslogistik nahezu vollständig auf die Wasserstraße eingestellt: Auf dem Wesel-Datteln-Kanal, dem Datteln-Hamm-Kanal und dem Dortmund-Ems-Kanal werden zum Beispiel im Schnitt

jeweils über fünf Mio. Tonnen Kohle p.a. transportiert. Die Binnenschifffahrt und die Kohleterminals in den Binnenhäfen sind damit Systempartner der Kraftwerksindustrie. Es gibt Unternehmen, die ihre Tätigkeit nahezu vollständig auf die Versorgungslogistik mit Kohle ausgerichtet haben.

Hierauf hat der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) in seiner Stellungnahme zum Entwurf eines „Kohleausstiegsgesetzes“ hingewiesen, den das Bundeswirtschaftsministerium in der 4. KW 2020 vorgestellt hat.

„Es ist grundsätzlich zu begrüßen, dass die Bundesregierung den Ausstieg aus der Kohle sozialverträglich gestalten will. Hierbei besteht offensichtlich auch die Bereitschaft, mit erheblichen finanziellen Mitteln Kompensationsleistungen zu erbringen, um entstehende Härten abzufedern. Dem Bundeswirtschaftsministerium ist aber scheinbar entgangen, in welchem Ausmaß das Binnenschifffahrtsgewerbe und die

Binnenhäfen vom Ausstieg aus der Kohleverstromung betroffen sein werden. Hierzu schweigt sich der Gesetzentwurf komplett aus. Hier wird seitens der Regierung die Vernichtung eines Transport- und Logistikmarktes betrieben, ohne dass über die betriebs- und volkswirtschaftlichen Folgen für das betroffene Gewerbe und über die Situation der Beschäftigten in diesem Segment nachgedacht wird. Wir fordern deshalb von der Bundesregierung, dass sie diesem Umstand ausreichend Rechnung trägt und finanzielle Kompensationsleistungen für die Binnenschifffahrt gewährt“, so BDB-Präsident Martin Staats (MSG).

Kurzfristiger Ausstieg trifft Binnenschifffahrt hart

Für die Binnenschifffahrt und ihre Partner im System Wasserstraße kommt das Ende der Kohleverstromung viel zu kurzfristig. In den Reduktionszeiträumen von 2022 bis 2038 wird es nur sehr schwer möglich sein, neue Märkte zu erschließen und alternative Transportgüter zu akquirieren – insbesondere in einer Größenordnung die geeignet wäre, die Menge an wegbrechenden Kohleverkehrern zu kompensieren. Bei konservativer Schätzung wird allein der drohende Umsatzverlust im deutlich dreistelligen Millionenbereich pro Jahr liegen. Betriebswirtschaftliche Folgekosten sind dabei noch nicht berücksichtigt.

PG BiSchi-Sprecher fordern staatliche Unterstützung

Die Bundestagsabgeordneten und Sprecher der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt (PG BiSchi), Eckhard Pols (CDU) und Mathias Stein (SPD), haben sich Ende Januar in einem gemeinsamen Statement dafür ausgesprochen, die Binnenschifffahrt in den Beratungen des Bundestages zum Regierungsentwurf für ein „Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen“ zu berücksichtigen. Sie erklärten dazu: „Die Betriebswirtschaftlichkeit vieler Reedereien hängt an der



Kohle. Deshalb stellt der Kohleausstieg das Binnenschifffahrtsgewerbe wie auch Binnenhäfen mit Kohleterminals vor große Herausforderungen. Bund und Länder müssen sich hier stärker als Partner des Gewerbes und der Häfen einbringen“. Um die Schifffahrt durch eine bessere Vernetzung mit Straße und Schiene attraktiver für den Containertransport zu machen, forderten Pols und Stein außerdem, dass die Förderung der Bundesregierung für die Errichtung und den Ausbau von KV-Umschlaganlagen von Unternehmen zeitnah deutlich ausgeweitet wird.

„Brandbrief“ an Minister Altmaier

Der BDB hat sich Anfang Februar auch noch einmal mit einem „Brandbrief“ an Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier (CDU) gewandt und darauf hingewiesen, dass vom Ausstieg aus der Steinkohleverstromung das System Wasserstraße und besonders das Binnenschifffahrtsgewerbe massiv betroffen ist. Der BDB bittet den Minister in dem Schreiben darum, in den weiteren Beratungen für die erforderliche Unterstützung des Gewerbes in Form von Kompensationen zu sorgen, sei es im zur Zeit diskutierten Kohleausstiegsgesetz oder im Entwurf des Investitionsgesetzes Kohleregionen.

↑ Durch den Wegfall der Kohle drohen der Binnenschifffahrt deutliche Mengenverluste

RHENO Kies und Splitt AG wird Mitglied im BDB

Baustoffhandel stärkt das Kompetenznetzwerk des BDB

Die RHENO Kies und Splitt AG unterstützt als neues Mitglied ab sofort das Kompetenznetzwerk des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB). Das Unternehmen mit Sitz im schweizerischen Birsfelden ist seit über 30 Jahren im Kies-, Splitt- und weiteren Baustoffhandel tätig. Mit einem jährlichen Transportvolumen von ca. 1 Mio. Tonnen setzt das Unternehmen bei seiner Logistik auf die besonders umweltschonende Binnenschifffahrt.

Patricia Brunner, Geschäftsführerin der RHENO Kies und Splitt AG:

„Gerne unterstützen wir den BDB durch unsere Mitgliedschaft dabei, die Rahmenbedingungen für diesen Verkehrsträger weiter zu verbessern. Das gilt in besonderem Maße für den Ausbau der Flüsse und Kanäle, denn Planbarkeit und Verlässlichkeit des Gütertransports auf dem Wasser sind „das A und O“ für Wirtschaft und Industrie. Dringende und wichtige Maßnahmen wie die Fahrrinnenanpassungen an Mittel- und Niederrhein oder am Main gehören schnellstmöglich umgesetzt. Für unsere Massenguttransporte ist die Binnenschifffahrt ein unverzichtbarer Verkehrsträger – und im Lichte der Klimaschutzdebatte ein perfekter Logistikpartner: Ein voll beladenes Schiff ersetzt rund 150 Lkw's. Die Schifffahrt ist in besonderer Weise umweltschonend, hat vorbildliche CO₂-Werte und verfügt noch über Ressourcen, weitere Ladungsmengen aufzunehmen.“



BDB-Präsident Martin Staats (MSG, Würzburg):

„Es freut mich außerordentlich, dass wir mit der RHENO Kies und Splitt AG einen wichtigen Partner aus dem Massengutsektor als aktiven Unterstützer unserer Anliegen gewinnen konnten. Gerade die Stimme aus der verladenden Wirtschaft ist für uns sehr wichtig, um sich als Transport- und Logistikdienstleister gegenüber Politik und Verwaltung Gehör zu verschaffen. Der BDB versteht sich als umfassender Ansprechpartner für sämtliche Fragen rund um das System Wasserstraße. Deshalb sind nicht nur Reedereien und Partikuliere, sondern mittlerweile auch See- und Binnenhäfen, Forschungseinrichtungen, Kreditfinanzierer und Kunden der Branche Mitglieder in unserem Verband. Ich bin davon überzeugt, dass die RHENO durch das Expertennetzwerk im BDB ebenfalls profitieren wird.“

↑ Beladungsvorgang eines Binnenschiffs bei Meißenheim am Rhein
© RHENO Kies und Splitt AG

Lambers Reederei GmbH wird Mitglied im BDB

Verband stärkt Kompetenz im nordwestdeutschen Wasserstraßennetz

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) kann ein weiteres neues Mitglied in seinen Reihen begrüßen. Die Lambers Reederei GmbH mit Sitz in Spelle verstärkt ab sofort das Netzwerk des Verbandes.

Sebastian Otte, Geschäftsführer der Lambers Reederei GmbH:

„Durch unsere Mitgliedschaft im BDB vollziehen wir den Schulter-schluss mit einem starken Branchenverband. Als Unternehmen, das Transporte von Schütt- und Stückgütern ökologisch und ökonomisch realisiert, ist eine bedarfsgerechte und moderne Wasserstraßeninfrastruktur unabdingbar. Die Binnenschifffahrt verfügt über das Potenzial, um künftig noch mehr Güter zu übernehmen und insbesondere klimaschonend zu transportieren, gerade auch im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen. Der BDB ist für uns ein hervorragendes Netzwerk, um die Entwicklung der Wasserstraßeninfrastruktur voranzutreiben und die Plattform, um eine personell gut aufgestellte Verwaltung zu gewährleisten. Daher wollen wir die Arbeit des Verbandes aktiv unterstützen.“

BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen erklärt:

„Wir freuen uns außerordentlich, dass sich die Lambers Reederei GmbH dazu entschieden hat, Mitglied im BDB zu werden. Durch die Aufnahme der Reederei in unserem Mitgliederkreis können wir ein weiteres mittelständisches Unternehmen in unseren Reihen begrüßen, das gerade im nordwestdeutschen Raum seinen Tätigkeits-schwerpunkt hat. Damit stärkt der BDB seine Expertise und Kompe-



↑ Die „MS Melanie“ der Lambers Reederei
© Lambers Reederei GmbH

tenz in diesem wichtigen Fahrtgebiet im Hinterland der deutschen Seehäfen. Gemeinsam werden wir daran arbeiten, dass der Binnenschiffsverkehr im Hinterland gestärkt wird und die ökologisch sinnvolle Verkehrsverlagerung gelingt. Wir sind überzeugt davon, dass die Lambers Reederei vom ständig wachsenden Expertennetzwerk unseres Verbandes, zu dem neben Reedereien und Partikulieren mittlerweile auch See- und Binnenhäfen sowie wissenschaftliche Einrichtungen gehören, profitieren kann und freuen uns auf eine gute Zusammenarbeit.“

Die Labers Reederei ist im Geschäftsfeld der Schüttgüter tätig. Bei einer Jahrestonnage von rund 300.000 t besteht der Gütermix aus 80 % Sand und Kies auf der Weser, 10 % Stückgut und 10 %

Schüttgut auf dem Mittellandkanal und dem Dortmund-Ems-Kanal. Die Flotte besteht aus den Schiffen „MS Maru“ (85 m Länge), „MS Melanie“ (80 m), „MS Rolf“ (80 m) und „MS Anton“ (85 m).

Expertentreffen in Köln

Vorstellung aktueller Kennzahlen und Prognosen

Am 23. Januar 2020 fand beim Bundesamt für Güterverkehr (BAG) in Köln die jährliche Expertenrunde zur „Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr“ (Winter 2019/2020) statt.

Vertreter des BAG, von Destatis sowie Intraplan Consult stellten u.a. aktuelle Zahlen zur Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland vor und diskutierten die Ergebnisse und Prognosen mit den anwesenden Akteuren (Vertreter der jeweiligen Verkehrsträger). Die Binnenschifffahrt hat den bisherigen Schätzungen zufolge (die endgültigen Jahresdaten 2019 liegen noch nicht vor) im Jahr 2019 insgesamt 207,4 Mio. t Güter transportiert. Dies entspricht einem Plus von 4,8 % im Vergleich zum Jahr 2018 (197,9 Mio. t). Damit konnte zwar eine Erholung der Transportmenge festgestellt werden, wobei die „Aufholeffekte“ nach dem extremen Niedrigwasserjahr 2018 nicht so stark ausgefallen sind wie von den Statistikern erwartet.

Prognose: Mengen der Binnenschifffahrt stagnieren bis 2023
In der mittelfristigen Prognose geht das BAG derzeit davon aus, dass die Menge der über die deutschen Wasserstraßen beförderten Güter im Jahr 2020 bei 207,7 Mio. t (+ 0,2 % zu 2019) und im Jahr 2023 bei 207,6 Mio. t (+/- 0,0 % zu

2020) liegen wird. Die Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt wird nach Einschätzung des BAG bis 2023 bei rund 50 Mrd. tkm liegen. Damit werde es voraussichtlich (anders als bei anderen Tonnageeinbrüchen, z.B. im Zuge der Wirtschaftskrise 2008/2009 oder den Niedrigwasserphasen 2003 und 2015/2016) nicht gelingen, nach einem „Krisenjahr“ wieder binnen kurzer Zeit auf das vorherige Transportniveau zu kommen.

Verkehrsverlagerungseffekte durch Niedrigwasser 2018

Das BAG führte aus, dass im Zuge des extremen Niedrigwassers 2018 entstandene Verkehrsverlagerungen auf andere Verkehrsträger zwar bei der prognostizierten Stagnation der Binnenschifffahrt eine Rolle spielen (insbesondere, da entsprechende Verträge oft über einen längeren Zeitraum bestehen), jedoch in erster Linie das abnehmende Massengutgeschäft die Wachstumspotenziale beeinträchtigt. Man müsse allerdings die endgültigen Zahlen für 2019 und das Jahr 2020 abwarten, um in der Statistik ablesen

zu können, ob durch das Niedrigwasser temporär von der Wasserstraße verlagerte Güter wieder zur Binnenschifffahrt zurückkehren werden. Inwiefern verkehrliche Verbesserungen (z.B. im Zuge der Umsetzung der Wasserstraßenprojekte aus dem BVWP 2030) einen positiven Effekt für die Gütermengen der Binnenschifffahrt entfalten können, könne man erst in einigen Jahren und im Zuge einer langfristigen Prognose abschätzen, so die Vertreter des BAG.

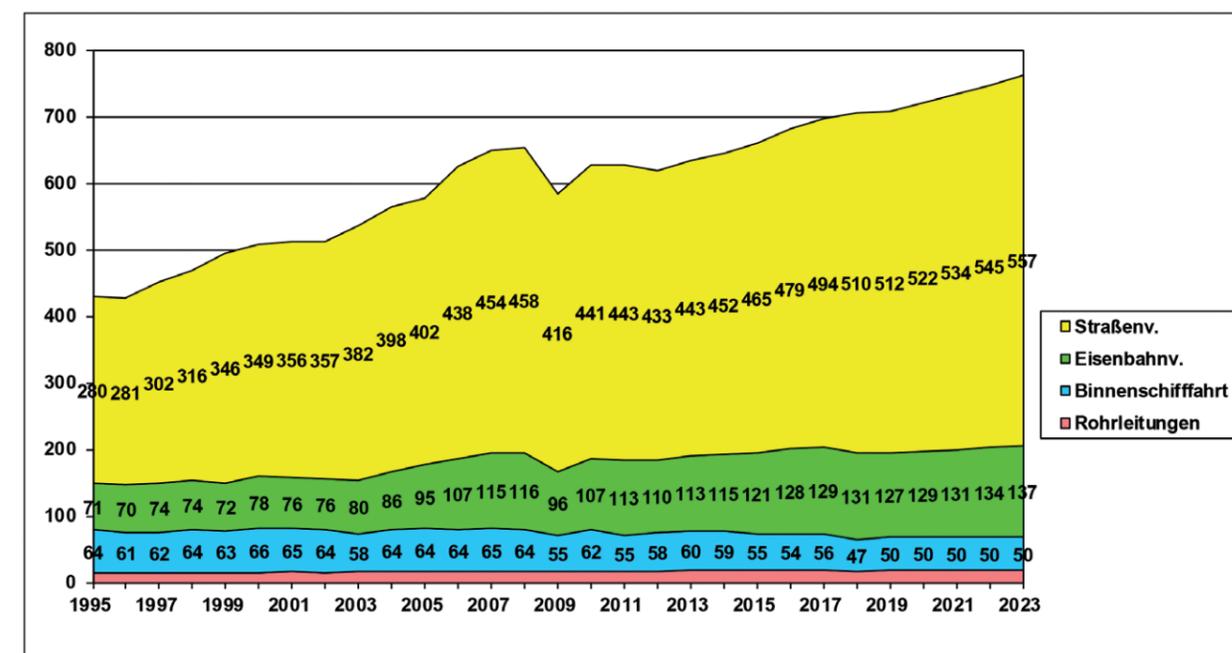
Auch Güterbahn merkt schrumpfendes Massengutgeschäft

Ein ähnliches Bild ergibt sich bei der Güterbahn. Nach Verlusten im Jahr 2019 (392,7 Mio. t, - 2,5 %), gehen die Statistiker nur von leichten Zuwächsen von max. 1 % in den kommenden Jahren aus. Ein Vertreter der Bahn bestätigte in der Expertenrunde, dass sich auch die Güterbahn auf abnehmende

Mengen aufgrund des schrumpfenden Geschäfts mit Massengütern einstellen muss. Wachstumspotenziale sehe man vorerst nur im Kombinierten Verkehr. Die Mittelfristprognose bestätigt, dass in diesem Segment (107,3 Mio. t in 2019) im Jahr 2020 (+ 2,9 %) und im Jahr 2023 (+ 3,5 %) Zuwächse zu erwarten sind.

Eine Arbeitsgruppe im BMVI beschäftigt sich derzeit damit, wie man die Meldungen für die Statistik der Binnenschifffahrt zukünftig digitalisieren und vereinfachen kann. Sobald ein entsprechender Vorschlag vorliegt, sollen die Binnenschifffahrtsverbände kontaktiert werden. Der BDB wird seine Mitglieder informiert halten. Die Präsentationsunterlagen zur Expertenrunde können über die BDB-Geschäftsstelle bezogen werden.

Güterverkehrsleistung nach Verkehrsträgern seit 1995



Straßengüterverkehr ab 2003 gemäß neuer Datenbasis von KBA/Eurostat, ab 2011 ausländische Lkw „neu berechnet“. Quellen: Destatis/KBA

Aktuelles im Bereich des CDNI

KVP diskutiert Entwicklungen mit anerkannten Verbänden

Wie hat sich das Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt in den vergangenen 10 Jahren bewährt und welche Herausforderungen und Veränderungen stehen bevor?

Um unter anderem diese Fragen gemeinsam zu diskutieren, lud die Konferenz der Vertragsparteien (KVP) die Gründungsmitglieder und Vertreter der anerkannten Verbände zur Sitzung am 17. Dezember 2019 in den Palais du Rhin (Sitz der ZKR) in Straßburg ein.

Die an der Ausarbeitung des CDNI beteiligten Experten und Verfasser berichteten über ihre damaligen Beweggründe, nämlich den Umwelt- und insbesondere Gewässerschutz, welcher mit Hilfe des Übereinkommens, dem darin festgelegten Verursacherprinzip und dem Mittel der indirekten Finanzierung, umgesetzt werden sollte. Unter den Anwesenden herrschte Einigkeit darüber, dass das System sich über die Jahre bewährt und maßgeblich zur Vermeidung von illegaler Entsorgung beigetragen habe.

Dennoch muss das Annahmestellenetz für öl- und fetthaltige Abfälle im Hinblick auf sich verändernde Einflussfaktoren, wie beispielsweise die

abnehmende Menge an Bilgenwasser, auf seine Entwicklung in naher Zukunft überprüft werden. Auch diesbezüglich wird das Schifffahrtsgewerbe in die Überlegungen eingebunden. So findet dazu am 26. März in Straßburg ein Runder Tisch statt, zu welchem das Gewerbe eingeladen ist und darüber hinaus auch über Abfallvermeidung und die Entwicklung der Entsorgungsgebühr diskutiert wird. Letztere, die bisher 7,50 Euro pro 1.000 Liter gebunkerten, steuerfreien Gasöls beträgt, wird auch dieses Jahr unverändert gelten. Ab dem 1. Januar 2021 erfährt die Gebühr eine Steigung um 1 Euro auf 8,50 Euro pro 1.000 Liter mineralölsteuerfrei gebunkerten Gasöls.

Ferner wurde der Stand der Ratifikationen der neuen Bestimmungen über die Behandlung gasförmiger Rückstände flüssiger Ladung beleuchtet. Bei diesen Bestimmungen handelt es sich um ein stufenweises Verbot der Freisetzung von bestimmten Dämpfen in die Atmosphäre. Dadurch sollen 95 % der schädlichen Entgasungen von Tank-

schiffen im Vertragsgebiet vermieden werden. Bis zum Ende des Jahres 2020 sollen alle Vertragsstaaten die Änderung ratifizieren.

Aufgrund dessen, dass deutschlandweit derzeit nicht eine einzige Entgasungsanlage existiert, stellt sich die Frage, wie die neuen Bestimmungen in Deutschland umgesetzt werden sollen. Bei Nichteinhaltung der Entgasungsbestimmungen drohen Bußgelder. Die deutsche Delegation nutzte die Gelegenheit, um zu berichten, dass der Genehmigungsprozess für die Errichtung einer Entgasungsanlage sehr

lange und umständlich sei. Es stehe außerdem noch nicht fest, wie viele solcher Anlagen notwendig wären, um den Bedarf zu decken. Befürchtet werden Staus an Entgasungsstationen, welche die Planbarkeit der Lieferkette negativ beeinflussen können. Diese Unsicherheit könnte weiter eine Investitionszurückhaltung zur Folge haben. Schließlich wurde angemerkt, dass die Übergangsbestimmungen, die lediglich 6 Monate nach der letzten Ratifizierung gelten, als viel zu kurz erachtet werden. An der Änderung wird jedoch seitens der Konferenz der Vertragsparteien festgehalten.

↑ Die KVP diskutierte die Entwicklungen im Bereich des CDNI am Sitz der ZKR in Straßburg





© DWSV

Schiff und Schiene sollen gestärkt werden

Der europäische Green Deal

Ende 2019 hat die Europäische Kommission ihre Vorstellungen für eine aktive Klimapolitik vorgestellt. Das Ziel ist, dass bis zum Jahr 2050 keine Netto-Treibhausgasemissionen in Europa mehr freigesetzt werden.

Die EU-Kommission will bis März 2020 das erste europäische „Klimagesetz“ vorschlagen, um die Bedingungen für einen wirksamen und fairen Übergang verbindlich festzulegen. Bis zum Sommer 2020 wird die Kommission einen auf Umweltauswirkungen geprüften Plan vorlegen, mit dem die Reduktionsvorgabe der EU für die Treibhausgasemissionen bis 2030 auf ver-

antwortungsvolle Weise auf mindestens 50 % (und angestrebte 55 %) gegenüber 1990 angehoben werden soll.

Binnenschifffahrt im europäischen Green Deal

Auch der Verkehrssektor soll hierbei seinen Beitrag leisten: „Ein Viertel der Treibhausgasemissionen in der EU entfällt auf den Verkehrssektor und dieser Anteil steigt weiter. Um Klimaneutralität zu er-

reichen, müssen die verkehrsbedingten Emissionen bis 2050 um 90 % gesenkt werden. Alle Verkehrsträger (Straße, Schiene, Luft- und Schifffahrt) werden zu dieser Verringerung beitragen müssen. Die Kommission wird 2020 eine Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität verabschieden, mit der diese Herausforderung in Bezug auf alle Emissionsquellen angegangen wird“, heißt es hierzu im „Green Deal“. Der europäische Binnenschifffahrtsdachverband EBU hat diesen Green Deal in einer Pressemeldung gelobt, denn ein Bestandteil für den Verkehrssektor soll die stärkere Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf Schiene und Wasserstraße sein:

« Der multimodale Verkehr muss kräftig angekurbelt werden, sodass das Verkehrssystem effizienter wird. Vorrangig sollte ein wesentlicher Teil des Anteils von 75 % des Güterbinnenverkehrs, der derzeit auf der Straße abge-

wickelt wird, auf die Schiene und auf Binnenwasserstraßen verlagert werden. Dies erfordert Maßnahmen zur besseren Verwaltung und zur Erhöhung der Kapazität des Schienenverkehrs und der Binnenwasserstraßen, die die Kommission bis 2021 vorschlagen wird. »

Der europäische Grüne Deal: Fördern und fordern

Unverbindliche und ins Blaue hinein getroffene Aussagen der Wirtschaft zur vermeintlichen Klimafreundlichkeit wird die EU-Kommission nicht dulden, da sie „Grünfärberei“ („Greenwashing“) verhindern will: „Unternehmen, die umweltbezogene Angaben machen, sollten diese anhand einer Standardmethode zur Bewertung der Umweltauswirkungen belegen. Die Kommission wird ihre regulatorischen und nicht regulatorischen Bemühungen verstärken, um gegen unzutreffende umweltbezogene Anga-

ben vorzugehen.“ Dieser Hinweis wird zukünftig wohl auch von Wirtschaftsverbänden zu berücksichtigen sein.

Aus dem Deal wird deutlich, dass das Binnenschiffahrtsgewerbe zwar als alternativer Verkehrsträger Anerkennung findet und stärker für den Gütertransport im multimodalen Verkehr gefördert werden sollte, wobei im Deal keine konkreten Aussagen zur Art einer Förderung getroffen werden. Auf der anderen Seite wird aber deutlich, dass bestimmte Freiheiten bzw. Vergünstigungen auf den Prüfstand kommen: So wird die Kommission „Maßnahmen in Bezug auf den Seeverkehr ergreifen, unter anderem zur Regulierung des Zugangs der umweltschädlichsten Schiffe zu den Häfen der EU und zur Verpflichtung von im Hafen liegenden Schiffen, die landseitige Stromversorgung zu nutzen.“ Die zurzeit gegebene Mineralöl- bzw. Energiesteuerbefreiung wird ebenfalls kritisch gewürdigt: „Der Preis für Verkehrsdienstleistungen muss die Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt und die Gesundheit widerspiegeln. Subventionen für fossile Brennstoffe sollten abgeschafft werden, und die Kommission wird – im Rahmen der Überarbeitung der Energiebesteuerungsrichtlinie – die derzeitigen Steuerbefreiungen, auch für Luft- und Seeverkehrskraftstoffe, genau prüfen und überlegen, wie etwaige Schlupflöcher am besten geschlossen werden können.“, heißt es im Green Deal. In der europäischen Richtlinie zur Besteuerung von Energieerzeugnissen wird die Steuerbefreiung für Schiffstreibstoff in der Binnenschiffahrt fakultativ geregelt; die Bundesregierung hat davon im Energiesteuergesetz Gebrauch gemacht.

TREMOD

Wiederholt wird auch durch den BDB darauf verwiesen, dass die Binnenschiffahrt in Summe nach wie vor eine sehr gute Umweltbilanz hat und die

schädigenden Auswirkungen, auch z.B. hinsichtlich der Kohlendioxidemissionen (CO₂), in Bezug auf die Transportleistung vergleichsweise gering sind. Hierzu wird regelmäßig auf die Vergleichszahlen des Computerprogramms TREMOD („Transport Emission Model“) verwiesen, das vom IFEU-Institut im Auftrag des Umweltbundesamtes entwickelt wurde. TREMOD ist mit gewissen Unschärfen und Unsicherheiten behaftet; es ist aber das einzige anerkannte Programm, das Vergleichszahlen der drei Landverkehrsträger liefert.

Allerdings ist einzuräumen, dass die Binnenschiffahrt auf Basis der aktuellen TREMOD-Zahlen im Vergleich zu Straße und Schiene erneut verliert. In Bezug auf Stickoxide und Feinstaub schneidet die Binnenschiffahrt auf Basis von TREMOD nun am schlechtesten ab, und auch bezüglich der CO₂-Emissionen wurde die Schiffahrt von der Bahn mit deutlichem Abstand auf Platz 2 verwiesen. Der Handlungsdruck für das Binnenschiffahrtsgewerbe und die Politik, Maßnahmen für eine bessere Öko-Bilanz zu ergreifen, steigt hierdurch weiter an. Besser schneidet die Binnenschiffahrt in einer aktuellen Studie zu den durch den Verkehr verursachten Folgekosten ab. Dort werden jedoch sämtliche externen Kosten betrachtet, also auch z.B. Unfälle, die in die Gesamtbewertung mit 41 % einfließen, während die Luftschadstoffe lediglich mit 6 % Berücksichtigung fanden.

Maßnahmen zur Verbesserung der Klima-Bilanz

Gerade im Bereich der gemeinsamen Bemühungen von Staat und Wirtschaft, die Öko-Bilanz zu verbessern, gibt es für den Sektor einige interessante Entwicklungen. Zu nennen ist die Fortschreibung des Flottenmodernisierungsprogramms, das im Jahr 2020 allerdings aufgrund europarechtlicher Vorgaben noch nicht die Fördersummen auskehrt,

die für eine grundlegende Modernisierung der Binnenschiffahrt erforderlich wären. Aber seit Ende Januar 2020 liegen dem BDB nun auch die Eckpunkte für ein komplett neues Förderprogramm vor, das nach der Genehmigung durch die EU-Kommission deutlich höhere Fördersummen von bis zu 80 % der getätigten Investitionen für die Zeit ab Januar 2021 ermöglichen könnte.

Positive Entwicklungen gibt es im Bereich der diesel-elektrischen, d.h. hybriden Antriebe. Wasserstoff und Ammoniak sind ebenfalls in der Erprobung. Zu nennen sind außerdem die Nachrüstungen der Binnenschiffsflotte mit Abgasnachbehandlungsanlagen, d.h. Katalysatoren und Partikelfiltern, und Kraftstoff-Wasser-Emulsionsanlagen sowie der Einsatz synthetischen Kraftstoffs. Im „Masterplan Binnenschiffahrt“ des Bundesverkehrsministeriums finden sich weitere Ansätze, die Wirkung entfalten können. Hier sind die intensiveren Forschungsbemühungen der

Regierung im Bereich des innovativen Schiffbaus zu nennen, der z.B. Kraftstofffeinsparungen zur Folge hat. Schließlich sei erwähnt, dass insbesondere größere Schifffahrtsunternehmen auch jenseits der staatlichen Zuwendungen eigene Maßnahmen zur Verbesserung der Klima-Bilanz ergreifen. So wurde jüngst das BDB-Mitgliedsunternehmen „Contargo“ für seine Bemühungen im Bereich der Nachhaltigkeit mit dem begehrten VR-Award der „Verkehrsrundschau“ ausgezeichnet.

Ein vergleichsweise diffuses Bild wird hingegen derzeit noch auf europäischer Ebene gezeichnet. Konkrete Aussichten auf gut gefüllte Fördertöpfe für die Binnenschiffahrt gibt es nicht. Zurzeit wird darüber nachgedacht, einen „europäischen Innovationsfonds“ aufzulegen. Wann dieser Fonds zur Verfügung steht, wer ihn mit Mitteln füllt, was daraus finanziert werden könnte und wer antragsberechtigt wäre, ist jedoch noch offen.



Aus dem Themengebiet ADN

Begasung von Containern und Laderäumen von Motorgüterschiffen

Eine ganze Reihe von Gütern, die vornehmlich aus Asien per Seeschiff nach Europa gelangen, bedürfen während der Reise eines Schutzes vor Schädlingen (z.B. vor Insekten).

Das gilt sowohl für Waren, die in Containern verpackt werden (z.B. Rattanmöbel), als auch für Schüttgüter (z.B. Sonnenblumenschrotkerne oder -pellets). Geschützt wird, indem in die Container oder die Laderäume Kartuschen oder „Pakete“ gegeben werden, aus denen während der Reise ein Gas ausströmt, das den gesamten Container bzw. Zwischenräume zwischen den Ladegütern im Laderaum ausfüllt.

Schon aufgrund des Umgangs mit vergleichbaren Mitteln im häuslichen Bereich muss man von gesundheitsschädlichen Wirkungen ausgehen, wenn Menschen ein derartiges Gas einatmen. Im innereuropäischen Verkehr und bei von Europa ausgehenden Verkehr sind die schlimmsten „Beigaben“ bereits verboten. Im eingehenden Verkehr nach Europa sind häufig noch stark gesundheitsgefährdende Gase (z.B. Phosphine) anzutreffen. Optimal feindosiert würden Wirkungen derartiger Mittel beim Öffnen der Containertür bzw. beim Entladen der Güter enden.

Regeln im ADN 2019 erlassen

Von dieser Idealvorstellung kann nach den Erfahrungen der Praxis nicht regelmäßig ausgegangen werden. Deshalb haben die für die Sicherheit zuständigen Behörden im Regelwerk für die Gefahrgutbeförderung (ADN) im ADN 2019 Regeln erlassen, die das mit der Durchführung von Kontrollen oder mit dem Entladen betraute Personal in Häfen vor solchen Situationen schützen soll. Wesentlicher Bestandteil dieser Regeln ist die Kennzeichnung der Container als „begast“, das Schaffen von Bewusstsein für Gefahren begaster Ladung und eine passende Schutzausrüstung.

Bei Schüttguttransporten stellt sich die Lage etwas anders dar. Nicht nur bei Importen aus Übersee, sondern z.B. auch bei Futtermiteinfuhren aus Osteuropa wurden vor dem Löschen gesundheitsschädliche Gase in den Laderäumen festgestellt. Konsequenz dieser Feststellungen ist, dass auch bei Transporten mit begasten Schüttladungen – gleich aus welcher Region sie stammen – mittels des ADN etwas ent-

gegengestellt werden soll. Derzeit sind gleich gelagerte Regelungen wie beim Containertransport im Gespräch. Es wird nicht daran gedacht, solche Ladungen komplett zu Gefahrguttransporten zu machen. Die Überlegungen befinden sich noch in einem so frühen Stadium, dass mit neuen Regelungen für diese Situationen erst ab 2023 oder ab 2025 zu rechnen ist.

↓ Das Warnkennzeichen aus dem ADN



Beirat zur Umsetzung des Masterplans tagte in Bonn

Ampelfarben wechseln auf „grün“

Ende Januar fand die zweite Sitzung des Beirates unter dem Vorsitz des Abteilungsleiters im Bundesverkehrsministerium, Dr. Norbert Salomon, statt. Für den BDB nahmen der Präsident Martin Staats (MSG), Vizepräsident Roberto Spranzi (DTG) und Geschäftsführer Jens Schwanen an der Veranstaltung teil.

Arbeitsgrundlage der Sitzung war der sog. Statusreport. Hier hat das Ministerium sämtliche rund 90 Maßnahmen des Masterplans nach Handlungsfeldern gegliedert in eine Übersicht gebracht und mit Ampelfarben versehen, um den Status erkennen zu lassen: Rot = Maßnahme noch nicht begonnen, gelb = Arbeiten aufgenommen, grün = Maßnahme umgesetzt. In dem Meeting wurde deutlich, dass nicht nur die Verwaltung, sondern auch die Verbände im Hintergrund ihre „Hausaufgaben“ machen und an der Umsetzung arbeiten.

Änderung der Ausbildungsordnung für Spediteure

Im Handlungsfeld 4 (Maßnahmen zur Stärkung der Binnenschifffahrt in der Multimodalen Transportkette) sind die Verbände des Binnenschifffahrtsgewerbes und der Binnenhafenwirtschaft aufgefordert, eine Initiative zur stärkeren Ausrichtung der Ausbildungsordnung für Kaufleute für Spedition und Logistik auf die Binnenschifffahrt zu starten. Es wurde nun verabredet, dass diese Maßnahme gemeinschaftlich von BDB,

BÖB und DSLV angegangen wird und die IHK'en eingebunden werden.

44-Tonnen-Regelung für Massengut

Zur Verbesserung des Modal Split wurde im Masterplan angeregt, die 44-Tonnen-Regelung des Kombinierten Verkehrs im Vor- und Nachlauf auf der Straße auf Massengüter auszuweiten. Die Verbände sind mit der Umsetzung der Maßnahme nicht einverstanden: Der BDB stimmte dem Vertreter des BDI zu, dass das Vorgehen deutlich zu lange dauere und an Stelle einer Studie besser direkt Pilotprojekte zur praktischen Erprobung gestartet werden sollten. Der BDB hat dem BMVI die Zusendung weiteren Materials zugesagt, um die Wirksamkeit der Maßnahme zu untermauern.

Quinwalo als Weiterbildungsoffensive

Die Aufforderung an die Verbände des Binnenschifffahrtsgewerbes und der Hafenwirtschaft, eine Weiterbildungsoffensive bei Kaufleuten für Spedition und Logistik zu starten, ist bereits umgesetzt: Der Verein „Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort e.V.“ führt unter dem Namen

„Quinwalo“ jedes Jahr mit großem Erfolg eine Weiterbildung durch, die sich an die Auszubildenden im Speditions- und Logistikgewerbe richtet und dazu dient, Kenntnisse der Binnenschifffahrt zu vermitteln. Allerdings findet der Kurs aufgrund beschränkter finanzieller und personeller Ressourcen zurzeit allein in Duisburg statt. Seitens BDB wurde deshalb angeregt, dass das Ministerium das Programm über Mittel des Bundes fördert, so dass dieses Kursangebot sukzessive ausgebaut, d.h. vor allem auch an anderen Standorten, z.B. längs der Rheinschiene, angeboten werden kann.

„Schiffiges“ Lehrmaterial für Berufsschulen

Die Verbände sollen eine Initiative zur Entwicklung von Lehrmaterial für Berufsschulen starten – auch diese Maßnahme ist bereits in der Umsetzung. Der Verein „Schifferbörse“ hat mit Unterstützung eines Berufsschullehrers das „Lernmittelpaket Rheinschifffahrt“ entwickelt. Dieses geht auf das österreichische Forschungsprojekt „rewway“ zurück. Das „Lernmittelpaket Rheinschifffahrt“ soll zukünftig ebenfalls kostenfrei über das Internet angeboten werden. Das Lernmittelpaket ist zurzeit allein auf die Rheinschifffahrt zugeschnitten. Die beschränkten Ressourcen der Verbände lassen eine Ausweitung des Lernmittelpaketes auf sämtliche Wasserstraßengebiete des Bundes nicht zu. Es wurde daher angeregt, das Paket mit finanziellen Mitteln des Bundes weiter auszubauen bzw. zu vertiefen.

Verdi mauert beim Fachkräftebedarf in der Binnenschifffahrt

In diesem wichtigen Handlungsfeld „Sicherung des Fachkräftebedarfs“ sind die Verbände aufgefordert, eine Werbekampagne für die Ausbildung zum Binnenschiffer zu starten. BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen gab den Hinweis, dass eine Umsetzung dieser Maßnahme zurzeit an der regelrechten

Blockadehaltung der Gewerkschaft Verdi bei der Umsetzung der europäischen Regelungen zur Berufsqualifikation in nationales Recht scheitert. Seit geraumer Zeit sind die Diskussionen hierzu festgefahren, da Verdi sich strikt weigert, eine vom Gewerbe vorgeschlagene zusätzliche zweijährige Ausbildung zum Matrosen in Ergänzung zu einer dreijährigen Ausbildung zum Schiffsführer zu akzeptieren. Die Auswirkungen dieser Blockadehaltung sind fatal: Die Verbände können Schülern keine Auskunft erteilen, auf welchem Bildungsweg sie zukünftig den beruflichen Weg in die Binnenschifffahrt finden können. Es wurde angeregt, dass dieses Thema auf Leitungsebene mit betrachtet wird.

Infrastruktur und Flotte – Informationen erbeten

Die Verbände haben das Ministerium gebeten, zu bestimmten Maßnahmen aktuelle Informationen bereitzustellen. Das gilt etwa für das Projekt „Ermittlung und Bewertung der von der Schifffahrt auf Bundeswasserstraßen ausgehenden Luftschadstoffemissionen“ der Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG).

Erneut wurde vom BDB darauf hingewiesen, dass auf Grund der fehlenden Entgasungsanlagen in Deutschland die Tankschifffahrt demnächst vor erheblichen Problemen stehen wird. Der BDB hat dies bereits im Rahmen der Anhörung zur „Neufassung des Ausführungsgesetzes zum CDNI“ – abgekürzt: BinSchAbfÜbkAG – vorgetragen und um Mitteilung gebeten, wie die Bundesregierung sich die Umsetzung vorstellt, wenn keinerlei Infrastruktur für die Entgasung vorhanden ist.

Auf Nachfrage sagte das Ministerium den Verbandsvertretern zu, zeitnah den Entwurf einer Leistungsbeschreibung zur Vergabe der Studie zu kleinen und konstruktiv optimierten Binnenschiffen zuzusenden.

Die nächste Sitzung soll nach der Sommerpause 2020 stattfinden.



↑ Auch Wasserstraßenprojekte sollen durch die beschlossenen Gesetze beschleunigt werden © BAW

Bundestag beschließt Gesetze für schnelleres Planen

Der Deutsche Bundestag hat zwei Gesetze zur Planungsbeschleunigung im Verkehrsbereich beschlossen, nämlich das Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz. Der BDB hatte zu beiden Gesetzesentwürfen qualifiziert Stellung genommen. Der für den Verkehr zuständige stellvertretende Vorsitzende der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, Ulrich Lange, bezeichnete die beschlossenen Gesetze als „Meilenstein für den schnelleren Verkehrsinfrastrukturausbau“. Mit dem Instrument des Maßnahmengesetzes werde das Parlament künftig das Planungsrecht für wichtige Verkehrsprojekte feststellen können. Außerdem werde die Beteiligung der Öffentlichkeit gestärkt, indem die Betroffenen immer frühzeitig und vor dem vorgeschalteten behördlichen Verfahren eingebunden werden, so Lange weiter. Auch fünf wichtige Wasserstraßenprojekte, darunter die Abladeoptimierung am Mittelrhein und die Fahrrinnenverbesserung am Unterrhein, gehören zu den Maßnahmen, die durch die Gesetze beschleunigt umgesetzt werden sollen.

Gebührenexplosion belastet das Gewerbe

Das Bundesverkehrsministerium hat durch eine Änderungsverordnung zur Binnenschiffahrtskostenverordnung in Bezug auf individuell zurechenbare öffentliche Leistungen auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt die entsprechenden Gebühren massiv erhöht. Es ergeben sich für zahlreiche Gebührentatbestände, z.B. für die Zulassungen zu Prüfungen oder das Ausstellen von Patenten und Schifferdienstbüchern, teilweise Steigerungen von bis zu 800 %. Das Gewerbe sieht sich angesichts solcher Anhebungen mit einer Kostenexplosion für zahlreiche Amtshandlungen konfrontiert. Bei allem Verständnis dafür, dass die Verwaltung bei ihrem Amtshandeln kostendeckend arbeiten muss und erstmals seit den 1980er Jahren Kostenanpassungen vornimmt, sind plötzliche Erhöhungen von mehreren hundert Prozent schlichtweg unverhältnismäßig. Es ist nicht einsehbar, warum die Binnenschiffahrt aufgrund der jahrelangen Untätigkeit des Ministeriums bei der Gebührenanpassung nun mit einem Schlag in derartiger Weise belastet wird. Der BDB hatte bereits im Zuge einer früheren Änderungsverordnung zu den Gebührensätzen für die Binnenschiffahrt aus dem Jahr 2017 gegenüber dem Ministerium klar Stellung bezogen und gefordert, Anpassungen lieber regelmäßig und maßvoll vorzunehmen, anstatt nach Jahren der Untätigkeit solch massive Erhöhungen zu verordnen. Es ist bedauerlich, dass der Forderung des Verbandes hier keine Beachtung geschenkt wurde und der Ordnungsgeber jegliches Augenmaß hat vermissen lassen. Der BDB hat in dieser Angelegenheit Kontakt mit dem Ministerium aufgenommen.

Rheinausbau: 50 Jahre Staatsvertrag

Der deutsch-französische Staatsvertrag vom 4. Juli 1969 über den Ausbau des Rheins zwischen Kehl/Straßburg und Neuburgweier/Lauterburg ist 2019 50 Jahre alt geworden. Anlässlich dieses Jubiläums fand Ende November 2019



im Rahmen einer regulären Sitzung der deutsch-französischen Gremien eine kleine Feierstunde im BMVI in Bonn statt. Dies teilte das WSA Oberrhein mit. Mit dem Vertrag wurden bedeutende Investitionsmaßnahmen für beide Vertragspartner vereinbart. Er bildet außerdem die Grundlage für die dauerhafte gemeinsame Unterhaltung und den Betrieb dieser internationalen Wasserstraße mit ihren Mehrfachnutzungen. Konkret hat der Vertrag u.a. zum Bau der Staustufen Gamsheim und Iffezheim, der Geschiebezugabe unterhalb der Staustufe Iffezheim, der hälftigen Teilung der Wasserkraft des Rheins zur Energieerzeugung, gemeinsamen Hochwasserschutzmaßnahmen zwischen Basel und Worms und dem Bau von Fischpässen an den Staustufen geführt. Die Überwachung und Weiterentwicklung des Vertrages wird von der „Ständigen Kommission“, einem von beiden Staaten paritätisch besetzten Gremium, begleitet. Sie tagt zwei Mal pro Jahr.

Neues WSA Rhein gestartet

Der Präsident der GDWS, Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte, hat am 30. Januar 2020 in Bad Godesberg den Startschuss für das neue Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Rhein gegeben. Damit sind die rund 500 Beschäftigten ab sofort für den rund 370 km langen Rheinabschnitt zwischen Mainz und der deutsch-niederländischen Grenze zuständig. Das teilte die WSV in einer Pressemitteilung mit. In diesem Revier,



das die Bundesländer NRW, Hessen und Rheinland-Pfalz umfasst, finden rund 70 % aller Transporte in der deutschen Binnenschiffahrt statt. Zu den Aufgaben des neu strukturierten Amtes zählen u.a. die Umsetzung von zwei

↑ Birgitta Beul ist Leiterin des neuen WSA Rhein | © WSV

↓ Das neue WSA Rhein ist für einen 370 km langen Rheinabschnitt zuständig | © WSV



großen und wichtigen Infrastrukturprojekten: die Abladeoptimierungen an Nieder- und Mittelrhein und die Liegestellen am Rheinauhafen in Köln sowie am Zollhafen Mainz. Leiterin des neuen WSA Rhein, das aus den ehemaligen WSA Bingen, Köln und Duisburg-Rhein hervorgeht, ist Frau Birgitta Beul, die bereits zuvor 12 Jahre lang das WSA Duisburg-Rhein und parallel dazu 8 Jahre das WSA Köln geleitete hatte.



↑ Das WSA Weser wird von Henning Buchholz (l.) geleitet | ©WSV

Weitere neue WSÄ nehmen Arbeit auf
Anfang Februar 2020 sind zwei weitere neue Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter (WSÄ) gestartet: Das WSA Weser, zuständig für den Bau, die Unterhaltung und den Betrieb der Bundeswasserstraßen Fulda, Werra, Aller, Leine und für 354 Kilometer der Weser, und das WSA Mittellandkanal/Elbe-Seitenkanal, dessen Zuständigkeitsbereich mit 320 km MLK samt Stichkanälen und dem ESK rund 500 km umfasst. Leiter des WSA Weser ist Henning Buchholz, der zuvor 17 Jahre das WSA Minden geleitet hatte. An der Spitze des WSA MLK/ESK steht Martin Köther, der zuvor 14 Jahre für die Leitung des WSA Uelzen und parallel dazu die letzten zwei Jahre für das WSA Braunschweig verantwortlich war.

Umweltschutzpreis für Contargo
Anfang Februar 2020 wurden in München die alljährlichen Awards der Fachzeitschrift „Verkehrsrundschau“ verliehen, u.a. für intelligente Konzepte zum Umweltschutz in der Logistik. Die Jury unter Vorsitz des Parlamentarischen Staatssekretärs im Bundesverkehrsministerium, Steffen Bilger, zeichnete auch die Aktivitäten des BDB-Mitglieds Contargo aus. „Contargo beschreibt im Vergleich zu den übrigen Einreichungen ein



→ GDWS-Präsident Witte (5.v.r.) und Amtsleiter Martin Köther (3.v.r.) bei der Eröffnung des neuen WSA MLK/ESK | ©WSV



← Preisverleihung des „VR Awards“ an Kristin Kahl (r.) und Sandra Hollweg vom Unternehmen Contargo © Jan Scheutzow

sehr umfassendes Konzept einer durchgehenden, umweltfreundlichen Transportkette, das Maßnahmen für Fahrzeuge und Gebäude ebenso wie die Verlagerung von Verkehren von der Straße auf das Binnenschiff und die Bahn einschließt“, schilderte Juror Steffen Bilger, der per Video zur Preisverleihung zugeschaltet war, die Gründe, warum die Jury Contargo mit dem Preis für VR Award 2020 im Bereich Umwelt, Rubrik Gewerbe, ausgewählt hat. Den Preis nahm Kristin Kahl, bei Contargo im Sustainable Solutions Management tätig, entgegen.

„BILD“-Artikel über Zustand der Kanäle

In der „BILD Zeitung“ ist am 13. Januar 2020 unter der Überschrift „Poller-Alarm im Ruhrgebiet“ ein Artikel über den Zustand der Wasserstraßen im Ruhrgebiet erschienen. Darin geht es schwerpunktmäßig um die marode Infrastruktur an den westdeutschen Kanälen, insbesondere an den großen Schleusen des Wesel-Datteln-Kanals, an denen aufgrund der gesperrten Nischenpoller seit Ende 2018 ein sog. „Festmacherdienst“ eingesetzt werden muss. Neben Vertretern der chemischen Industrie wurde auch der BDB von der BILD-Zeitung zu der Thematik interviewt. BDB-Referent



↓ Die „BILD“ berichtete über den Zustand der Kanäle in NRW

Fabian Spieß wird in dem BILD-Artikel zitiert und äußert sich über die Problematik der vernachlässigten Infrastruktur und zum dringenden Erfordernis, die für das Ruhrgebiet zugesagten zusätzlichen Stellen für die WSV schnellstmöglich zu besetzen. Der Artikel ist im Blog des BDB unter www.binnenschiff.de abrufbar.

BDB beim „Fachgespräch Binnenschifffahrt“

Auf Einladung von Thomas Marwein (Bündnis 90/Die Grünen), Mitglied des Landtags Baden-Württemberg, fand am 3. Februar 2020 ein öffentliches Fachgespräch Binnenschifffahrt zu dem Thema „Von der Straße aufs Wasser – was kann die Binnenschifffahrt zu einem zukunftsfähigen Güterverkehr beitragen?“ statt. Im Zusammenhang mit dem Kampf gegen die Klimakrise sollten die Vorzüge des Verkehrsträgers Binnenschiff aufgezeigt werden. Der Einladung ist auch Winfried Herrmann, Verkehrsminister des Landes Baden-Württemberg gefolgt. Er kritisierte die jahrzehntelange Vernachlässigung der Wasserstraßeninfrastruktur, insbesondere den Zustand der Schleusen, welche beispielsweise in Baden-Württemberg oftmals über 80 Jahre alt sind. Diese müssten so schnell wie möglich ausgebaut, saniert und verlängert werden, mit einer sinnvollen Priorisierung im Hinblick auf den verkehrlichen Nutzen. Der Anteil der Binnenschifffahrt am Gesamtgütertransport und vor allem am Modal Split müsse deutlich zunehmen. Auch aus Klimaschutzgründen sollten die Kapazitäten der Wasserstraßen genutzt werden. Der BDB war mit mehreren Referenten aktiv in die Veranstaltung eingebunden. Neben BDB-Referentin Elena Vostrikov hielten auch Dr. Wolfgang Hönemann, Vertreter des Hafens Rotterdam sowie Elmar Ockenfels, Vertreter des Hafens Antwerpen, Vorträge. Referentin Elena Vostrikov zeigte in einer Präsentation die Potenziale und Herausforderungen der Binnenschifffahrt auf.

Investitionsbericht für das Jahr 2017

Die Bundesregierung hat turnusgemäß ihren sog. Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2017 veröffentlicht. Der Bericht enthält Aussagen zum Zustand der Wasserstraßen inkl. statistischer Angaben sowie detaillierter Informationen zu den Ausbauzielen an konkreten Flüssen und Kanälen. Im Jahr 2017 hätten die Gesamtausgaben für Investitionen in die Bundeswasserstraßen 729 Mio. Euro betragen, heißt es in dem Bericht. Davon seien in die Erhaltung und deren Ersatz der verkehrlichen Infrastruktur knapp 507 Mio. Euro und für Aus- und Neubaumaßnahmen 169 Mio. Euro investiert worden.

Aussagen zum Stellenmanagement der GDWS

Bei der GDWS sind (Stand Ende November 2019) 158 Stellen und bei der WSV 1.262 Stellen unbesetzt. Diese befinden sich in unterschiedlichen Stadien der Besetzungsverfahren. Das antwortete die Bundesregierung auf eine Anfrage der FDP-Fraktion im Bundestag. Es sei aber gelungen, seit 2014 rund 440 zusätzliche Stellen einzuwerben. Damit hätte insbesondere der Ingenieurbereich zur Umsetzung wichtiger Infrastrukturprojekte gestärkt werden können. Im Rahmen der Personalstrategie der GDWS würden die Beschäftigten ihren Fähigkeiten und Potenzialen entsprechend eingesetzt. Darüber hinaus werde den Beschäftigten eine breite Auswahl an Fortbildungs- und Schulungsmöglichkeiten angeboten, die Vereinbarkeit von Familie und Beruf verbessert und auch die Maßnahmen des betrieblichen Gesundheitsmanagements beachtet, so die Regierung weiter. Zudem habe die GDWS eine Personalabgangsplanung und versuche frühzeitig, entsprechende Nachfolgerinnen und Nachfolger zu gewinnen und falls möglich, durch das ausscheidende Personal einarbeiten zu lassen. Zudem habe sich das Stellenmanagement durch die BAV, dass alle Stellenausschreibungen für den Geschäftsbereich des BMVI sowie das

Bewerbungsmanagement durchführt, bewährt, heißt es in der Antwort.

Entwicklungen im Projekt „Smart St@rt“

Das vom BMBF geförderte Projekt „Smart St@rt“, in dem der BDB neben der Universität Duisburg-Essen, dem DST und weiteren Institutionen als Partner mitarbeitet, wird in anderer Form als ursprünglich geplant fortgeführt. Nachdem der erste mehrmonatige Vorbereitungskurs mit 17 Geflüchteten im Sommer 2019 wie geplant und durchaus mit Erfolg zu Ende gegangen war, ist es leider nicht gelungen für die „zweite Runde“ ausreichend geeignete und qualifizierte Kursteilnehmer im Auswahlverfahren zu akquirieren. Wegen der geringen Zahl verbindlicher Rückmeldungen konnte keine ausreichende bzw. sinnvolle Gruppengröße für die zweite Kursdurchführung erreicht werden – trotz einer Verlängerung und (regionalen) Ausweitung der Phase der Teilnehmergewinnung und -auswahl. Das Projekt soll deshalb jedoch nicht abgebrochen, sondern in Abstimmung mit dem Projektträger umorientiert werden. Diese Umorientierung könnte sich u.a. darauf konzentrieren, ein

transferfähiges Maßnahmenkonzept für Geflüchtete zu erstellen. Unabhängig von diesen Entwicklungen, über die der BDB seine Mitglieder informiert halten wird, zeigt sich das Binnenschifffahrtsgewerbe auch künftig offen im Hinblick auf Beschäftigungs- und Ausbildungsmöglichkeiten von interessierten und gut qualifizierten Geflüchteten.

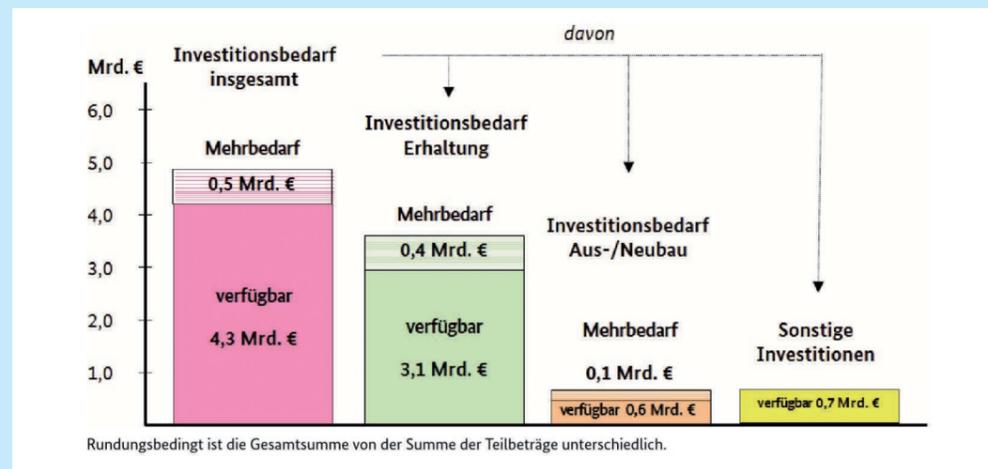
Tagung der Moselkommission in Nancy

Die Moselkommission tagte am 28. November 2019 in den Räumlichkeiten der französischen Wasserstraßenverwaltung VNF in Nancy. Unter der Leitung des aktuellen französischen Vorsitzenden, Botschafter Jaques Champagne de Labriolle, wurden Beschlüsse für das Jahr 2020 getroffen. Dazu gehörten mehrere Änderungen der Moselschifffahrtspolizeiverordnung, insbesondere zur Anpassung des Regelwerks an neue technische und rechtliche Gegebenheiten und zur Vereinheitlichung der Regelungen an Mosel und Rhein. Es wurde einstimmig entschieden, dass im Jahr 2020 die luxemburgische Delegation den Vorsitz übernimmt, teilte die Moselkommission mit. Die nächste Sitzung findet am 28. Mai 2020 in Koblenz statt.



← Die Moselkommission tagte in Nancy
© Moselkommission

→ Investitionsbedarf der Bundeswasserstraßen 2019 - 2023
© BMVI



IRP belegt: Wasserstraßen sind unterfinanziert

Der Bund stellt nach wie vor deutlich zu wenig Haushaltsmittel für Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle zur Verfügung. Das geht aus dem aktuellen „Investitionsrahmenplan“ des Bundesverkehrsministeriums hervor (Schaubild). Das können auch die politischen Sonntagsreden vom „Hochlauf der Investitionen in die Infrastruktur“ nicht beschönigen. Wenig hilfreich ist, dass das BMVI zur Begründung in elegantem Beamtendeutsch auf fehlendes Personal verweist: Als ob die eine Mangelverwaltung die andere rechtfertigen könnte! Ansonsten bestätigt der Bericht die Mängel, die der BDB seit Jahren anprangert: Etwa die Hälfte der Wehranlagen und rd. 60 % der Schleusenanlagen wurde vor 1950 errichtet, etwa 10 % (Wehre) bis 20 % (Schleusen) sogar vor 1900. Die technische Nutzungsdauer der genannten Anlagentypen von rd. 80 Jahren ist an vielen Anlagen bereits erreicht bzw. überschritten. Warum dann die Finanzplanung des Bundes eine sinkende (!) Investitionslinie im Bereich der Wasserstraßen vorsieht, ist nicht nachzuvollziehen. Ein ausführlicher Bericht folgt.

Leitfaden über „Marinisierung“ von Motoren

Als Alternative zu den Motoren der üblichen Binnenschiffahrts-Motorkategorien IWP/IWA erlaubt die Verordnung (EU) 2016/1628 (NRMM-Verordnung)

bekanntermaßen auch die Verwendung anderer Motorkategorien wie Motoren für schwere Nutzfahrzeuge (EURO VI) und mobile Maschinen (NRE). Der Einbau solcher alternativen Motoren an Bord von Binnenschiffen erfordert jedoch Änderungen (z.B. Kühlsysteme). Dieser Vorgang wird als „Marinisierung“ bezeichnet. Der CESNI-Ausschuss hat in seiner Sitzung im vergangenen Herbst beschlossen, einen Leitfaden zu veröffentlichen, der das Verwaltungsverfahren für die Anerkennung und den Einbau von marinierten Motoren (NRE und Euro VI) an Bord von Binnenschiffen im Rahmen der Verordnung (EU) 2016/1628 und der ES-TRIN klarstellen soll. Dieses Verfahren muss in der Tat harmonisiert und für die zuständigen Behörden, die Motorenhersteller und die Motoranwender gleichermaßen transparent sein. Der Leitfaden ist im Internetangebot von CESNI (www.cesni.eu) oder im Blog des BDB abrufbar.

Jahresbericht 2018 der WSV

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) hat kürzlich ihren Jahresbericht für das Jahr 2018 veröffentlicht. In der Broschüre sind, geordnet nach Wasserstraßengebieten, eine Reihe von Beiträgen zu wichtigen Themen des Jahres 2018 zusammengetragen worden. So gibt es u.a. Artikel zum Niedrigwasser 2018 und seinen Folgen samt der Herausforderungen der Anpassungen an den Klimawandel, der neuen EU-

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung 2018



Richtlinie für Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt, zu Assistenzsystemen für die Binnenschifffahrt (Projekt LAESSI) sowie zu zahlreichen baulichen Maßnahmen an den Flüssen und Kanälen im Bundesgebiet. Der Bericht kann unter www.gdws.wsv.bund.de in der Rubrik „Publikationen“ heruntergeladen werden.

Projekte zur Hafenhinterlandanbindung

Die Bundesregierung hat sich auf eine Anfrage der Grünen im Bundestag zu den Fortschritten bei den Hafenhinterlandanbindungen im Zuge des BVWP 2030 geäußert. In der Antwort gibt die Regierung u.a. einen Überblick über die Anbindungen im Hinterland verbessern sollen, den jeweiligen Anteil des Bundes am Investitionsvolumen, den Planungsstand und Angaben zu Baubeginn und Inbetriebnahme. Mit Baubeginn 2019 und Inbetriebnahme 2021 wird dabei lediglich für die Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe (Anteil des Bundes: 490 Mio. Euro) ein zeitlicher Horizont genannt. Da für die weiteren Projekte die Baurechtserlangung noch offen ist, macht die Regierung keine Angaben hierzu. Im Planfeststellungsverfahren/der Planfeststellung befinden sich die Fahrrinnenanpassung Außenweser (62 Mio. Euro), die Fahrrinnenanpassung der Unterweser Süd (5 Mio. Euro), die Fahrrinnenanpassung Unterweser Nord (35 Mio. Euro) und die Vertiefung der Außenems (37 Mio. Euro). Die Maßnah-

← Bericht der WSV über ihre Aktivitäten in 2018

men Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Rostock (112 Mio. Euro) und Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Wismar (79 Mio. Euro) befinden sich noch in der Phase der Erstellung der Planfeststellungs-/Plangenehmigungsunterlagen.

Platform Zero Incidents (PZI)

Erst wenige Jahre alt ist die Initiative PZI, die sich intensiv mit dem „Faktor Mensch“ bei der Vermeidung von Unfällen in der Binnenschifffahrt beschäftigt. Mit verständlichen Informationen in Wort und Bild soll den Besatzungsmitgliedern vor Augen geführt werden, welche Gefahren bei schwierigen Aufgaben bestehen und dass selbst alltäglichen betrieblichen Situationen Risiken innewohnen. Das Schaffen von Bewusstsein ist ein wichtiger Schritt, um über Gesetze und Vorschriften hinaus die Köpfe der Menschen zu erreichen und ein sicherheitsbewussteres Verhalten zu fördern. Das PZI liefert hierzu Unterlagen für Unterweisung und Selbststudium des Personals. Ansatzpunkte und Ideen für das Material nimmt PZI aus Meldungen seiner Mitglieder über Unfälle oder Beinahe-Unfälle. Diese Meldungen werden in eine Datenbank übernommen und ausgewertet. Derzeit tragen 34 Unternehmen, die über knapp 1.000 Tanker verfügen, zur Arbeit von PZI bei.

Beate Heinz leitet

Unterabteilung Wasserstraßen

Als Nachfolgerin von Hartmut Spickermann wurde Ministerialrätin Beate Heinz als neue Leiterin der Unterabteilung WS 1 (Wasserstraßen) ernannt. Damit ist diese äußerst wichtige Position im Bundesverkehrsministerium für den Bereich der Binnenschifffahrt nach längerer Vakanz nun wieder besetzt. Beate Heinz leitete vorher die Unterabteilung WS 15 (Recht der Bundeswasserstraßen, Liegenschafts- und Vergabewesen). Die Beiratssitzung zur Umsetzung des „Masterplans Binnenschifffahrt“ Ende Januar 2020 in Bonn begleitete sie bereits in ihrer neuen Funktion.

Adressfeld



Bundesverband der
Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB)

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