02/2020 | 29. Jahrgang, Juni 2020

BDB REPORT

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

IN DIESEM HEFT:

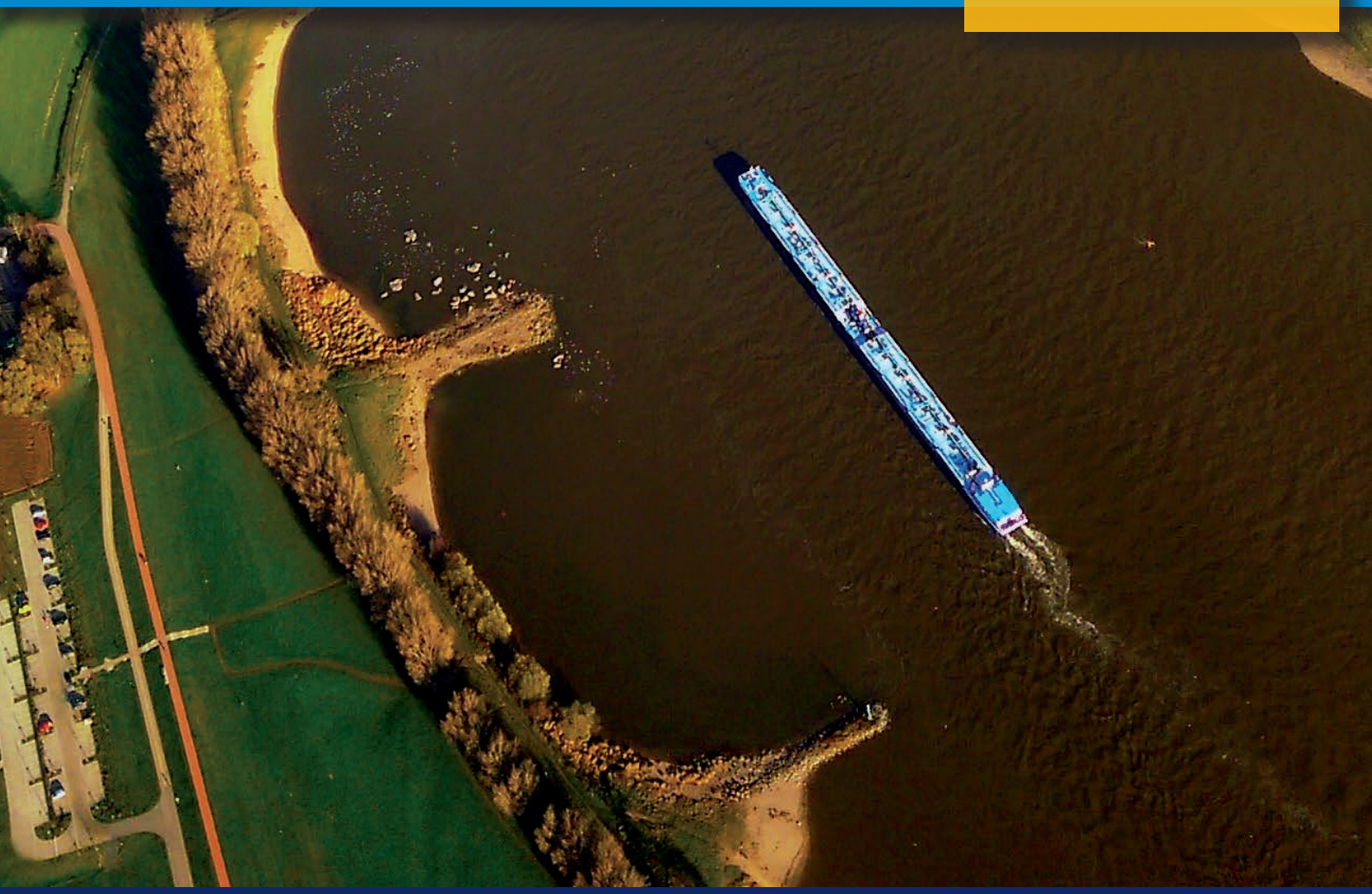
Corona-Pandemie
BDB kämpft für Abmilderung der Folgen für das Gewerbe

Neues Modernisierungs-programm
Neue Förderrichtlinie und mehr Geld in Aussicht

„Aktionsplan Niedrigwasser“
Tagung der Lenkungsgruppe

Arbeit und Soziales
Neues Ausbildungsmodell in der Diskussion

und vieles mehr...



Neues Modernisierungsprogramm nimmt Fahrt auf

→ BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen

Editorial

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

SARS-CoV-2, auch bekannt als „Corona-Virus“, stellt die gesamte Gesellschaft aktuell vor noch nie dagewesene Herausforderungen. Innerhalb kürzester Zeit wurden staatliche Maßnahmen zur Eindämmung der entstandenen Pandemie angeordnet, die zum Kraftakt für die Privatwirtschaft werden, auch in der Binnenschifffahrt: So befindet sich die Fahrgastschifffahrt, der just zur Saisoneröffnung im März 2020 bundesweit die Berufsausübung untersagt wurde, nun in der schwersten Krise der Nachkriegszeit. Die entstandenen Umsatzausfälle sind bis zum Saisonende im Oktober praktisch nicht mehr aufzuholen und die finanziellen Reserven sind aufgebraucht. Die Güterschifffahrt leidet – ebenso wie Straße und Schiene – unter rückläufigen Ladungsmengen, insbesondere in der Großschifffahrt. An eine rasche Wiederbelebung des Geschäfts glauben in der gegenwärtigen konjunkturellen Flaute selbst die Optimisten nicht. Die BDB-Geschäftsstelle ist seit Monaten auf nationaler und internationaler Ebene sehr damit beschäftigt, Rettungsmaßnahmen für das Schifffahrtsgewerbe aufzulegen und Erleichterungen beim Betrieb zu erzielen – sei es bei der Freizügigkeit und den Einreise- und Ausreisebestimmungen des Bordpersonals, bei der Einhaltung der nautisch-technischer Bestimmungen und gesetzlicher Nachweisfristen oder bei der Gestaltung der eingeschränkten Schleusenbetriebszeiten. Die Verwaltung war in dieser Situation erfreulich kooperativ.

Der Krise zum Trotz darf man in dieser Situation nicht in den Bemühungen nachlassen, die Flotte zu modernisieren und die Öko-Bilanz der Schifffahrt nachhaltig zu verbessern. Ohne staatliche Unterstützung wird das allerdings nicht gelingen. Hierauf hat BDB-Präsident Martin Staats im Gespräch mit Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer Mitte April hingewiesen und das Bemühen seines Hauses zur zukünftigen Gewerbeförderung ausdrücklich gelobt: Zahlreiche Vorschläge des BDB zur technologieoffenen Modernisierung der Binnenschifffahrt werden in der neuen Förderrichtlinie aufgegriffen. Neue Motoren, Filter und Katalysatoren werden ebenso wie etwa diesel-elektrische Antriebe mit attraktiven Förderquoten subventioniert. Selbst schiffbauliche Maßnahmen wie der Austausch des Vorder- oder Hinterschiffs werden ab Anfang 2021 gefördert – sobald die Wettbewerbshüter der EU-Kommission das Programm genehmigt haben und der Bund die benötigten Haushaltsmittel von rund 100 Mio. Euro für die Laufzeit von vier Jahren zur Verfügung stellt.

Viel Vergnügen bei der Lektüre!

→ IMPRESSUM

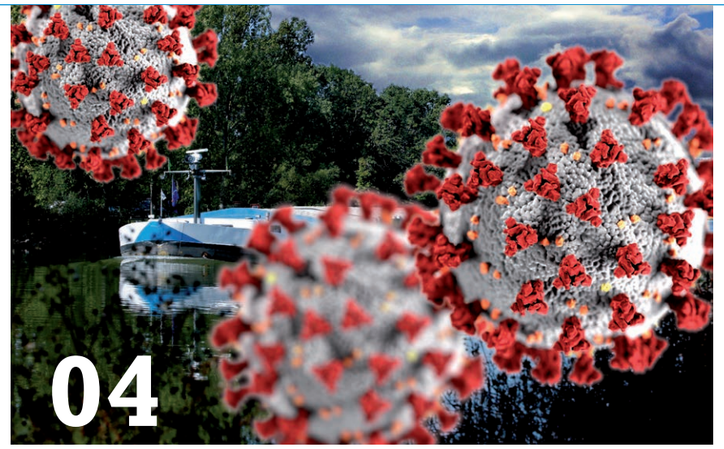
Herausgeber:
Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. (BDB)
Präsident: Martin Staats
Redaktion und verantwortlich für den Inhalt: Geschäftsführer Jens Schwanen

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 · www.busch-studio.de

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

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



04 **Coronavirus-Pandemie**
Einsatz des BDB für die Binnenschifffahrt

08 **Statistik 2019**
Binnenschifffahrt kann verlorene Mengen teils kompensieren

10 **Flottenmodernisierungsprogramm**
Gute Aussichten für bessere Förderkulisse

14 **„Aktionsplan Niedrigwasser“**
Lenkungsgruppe diskutiert angepasste Logistikkonzepte

16 **Arbeit und Soziales**
Neues Ausbildungsmodell in der Diskussion

18 **Quo Vadis Tankschifffahrt**
Entwicklung der Branche in den letzten Jahren

20 **Nautik und Technik**
Neue Lärmvorschriften für Schiffsneubauten

22 **Kurz gemeldet**

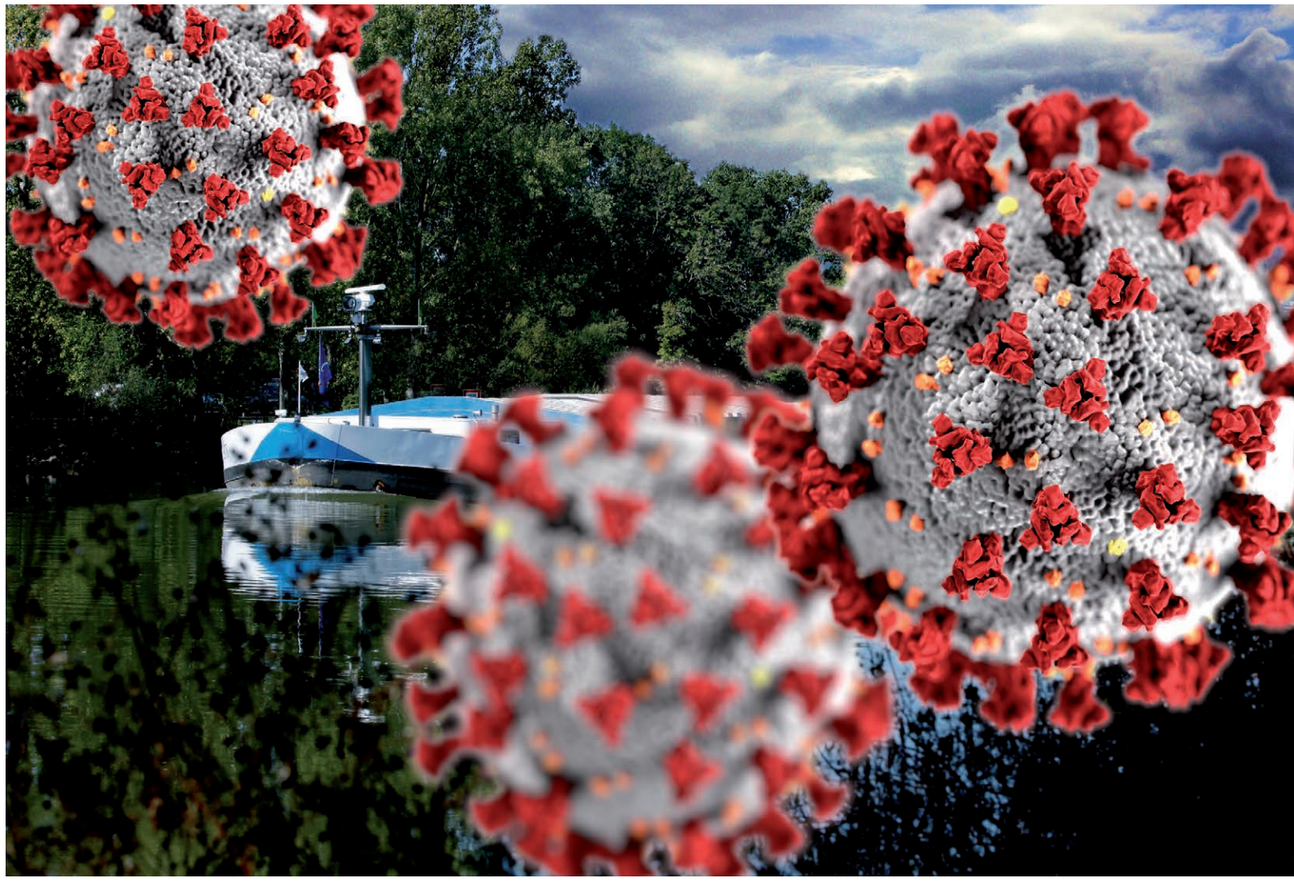
Inhalt

Coronavirus-Pandemie und ihre Auswirkungen

BDB wirbt für Staatshilfen

und Erleichterungen bei der Betriebsführung

Die Coronavirus-Pandemie und die Maßnahmen, die Deutschland und die europäischen Nachbarstaaten seit März 2020 zur Eindämmung des Virus beschlossen haben, hinterlassen auch im deutschen Binnenschifffahrtsgewerbe deutliche Spuren. Die Teilmärkte der Branche waren und sind dabei in einem unterschiedlich großen Ausmaß betroffen.



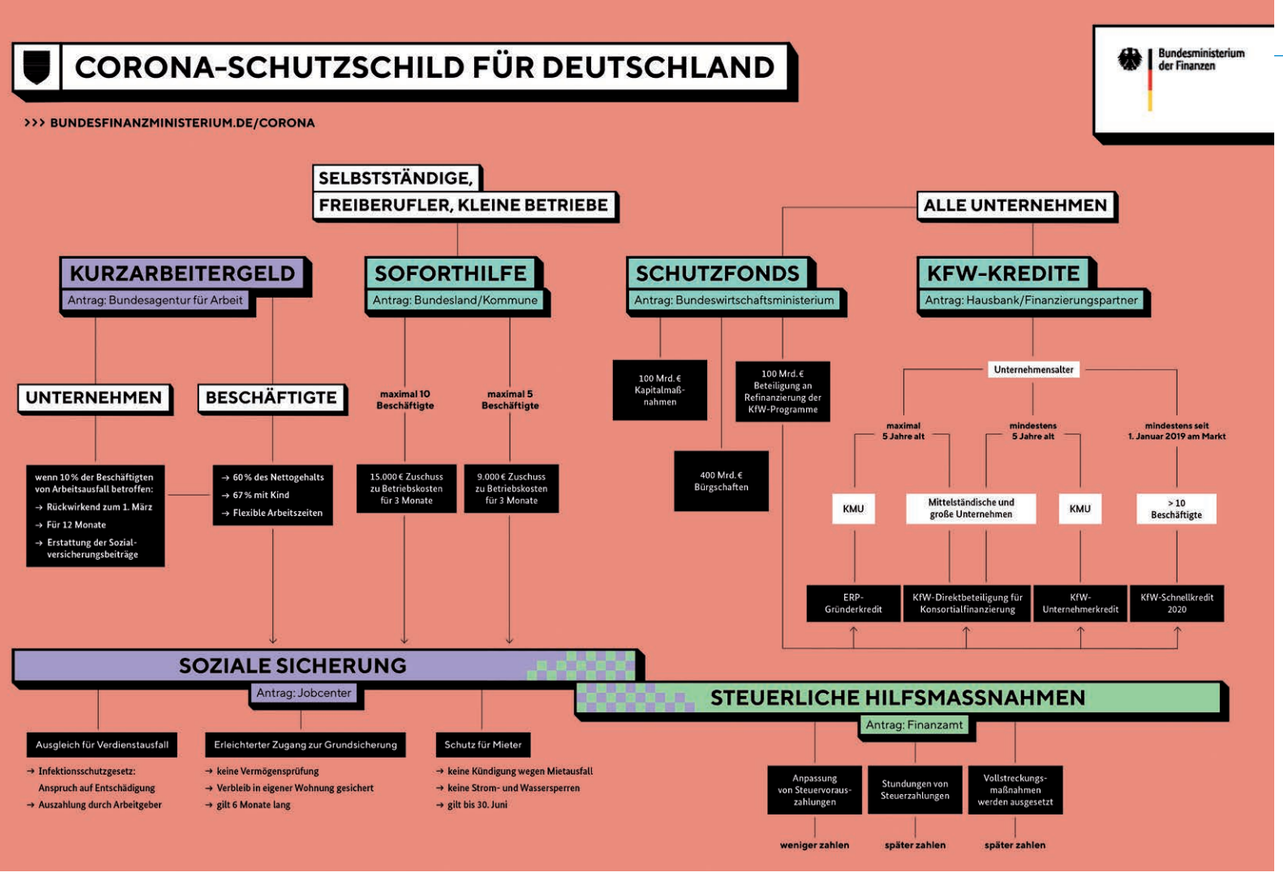
Krise in der Fahrgastschifffahrt

Die Tagesausflugs- und Kabinenschifffahrt gehört zu den größten Leidtragenden der Viruspandemie. Diese Branche betreibt ein Saisongeschäft, das mit den Anfang März 2020 angeordneten Berufsausübungsverboten keine Gelegenheit hatte, die Tätigkeit aufzunehmen. Der BDB hat auf Bundes- und Landesebene für eine frühestmögliche Lockerung der Beschränkungen plädiert und sich hierbei in die Allianz mit dem Deutschen Tourismusverband, der DEHOGA und den regionalen Kammern begeben. Zusätzlich wurden Hygiene- und Sicherheitsstandards entwickelt und den politischen Entscheidern vorgestellt.

Die Arbeit trägt Früchte: In einigen Bundesländern hat die Fahrgastschifffahrt bereits in der ersten Maihälfte ihre Arbeit aufnehmen können, wenn auch unter Restriktionen. Leider hat der Föderalismus zur Folge, dass die Startvoraussetzungen sehr uneinheitlich sind. Während es in NRW bereits seit 11. Mai heißt: „Leinen los!“, mussten die Unternehmer z.B. in Bayern noch einige Wochen warten. Hier hat sich der BDB für eine einheitlichere Vorgehensweise eingesetzt. Die hohen Sicherheitsauflagen, die zu einer Reduzierung der Gäste an Bord führen, und die Absagen von Großveranstaltungen wie „Rhein in Flammen“, haben zur Folge, dass die Umsätze der Branche bis zum Saisonende im Oktober auf niedrigem Niveau verharren werden. Anfang Mai hat der Verband deshalb in einem Schreiben an Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier und Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer konkrete staatliche Unterstützungsmaßnahmen für die durch die Corona-Krise schwer getroffene Fahrgastschifffahrt gefordert. Der BDB wies darauf hin, dass die Branche für die Personenbeförderung auf dem Wasser eine Reduzierung der Mehrwertsteuer auf 7 % sowie weitere staatliche Hilfsmaßnahmen, bestehend aus einem Mix aus Zuschüssen und langjährigen, niedrigverzinsten Krediten, benötigt, um den benötigten „Anschub“ ihres Geschäfts zu erreichen und die Liquidität sicherzustellen. Der BDB hat diese Forderungen über die Parlamentarische Gruppe Binnenschifffahrt und den Mittelstands- und Tourismusbeauftragten der Bundesregierung auch in den Bundestag eingebracht.

Sinkende Mengen in der Güterschifffahrt

Die Güterschifffahrt, insbesondere auf dem Rhein, leidet unter beständig sinkenden Transportmengen, und zwar über sämtliche Gütergruppen in der Trockengut- und Tankschifffahrt hinweg. Das kann als sicheres Zeichen für eine abflauende Konjunktur gewertet werden. Mit den gleichen Schwierigkeiten haben die Transporteure im Straßen- und Schienensektor zu kämpfen, die sich im knallharten Wettbewerb derzeit einen heftigen Preiskampf liefern. Das recht früh eingesetzte Niedrigwasser, insbesondere im süddeutschen Raum, sorgte im April und Mai immerhin noch für eine gute Beschäftigung auf dem Wasser. Über stillliegende Schiffe, Kurzarbeit und sinkende Frachtraten sowie eine eher düstere Zukunftsprognose kann das jedoch nicht hinwegtäuschen.



Das Bundesverkehrsministerium hat das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) beauftragt, wöchentlich Marktbeobachtungsberichte für die einzelnen Verkehrsträger zu erstellen, um möglichst aktuelle Informationen über die Entwicklung im Bereich Güterverkehr und Logistik während der Corona-Krise zu erhalten bzw. zur Verfügung zu stellen. Die Berichte werden fortlaufend aktualisiert und auf der Internetseite des BAG veröffentlicht. Der BDB hat die Bundestagsfraktionen in mehreren Telefonkonferenzen ebenfalls regelmäßig über die Marktentwicklungen im Güter- und Fahrgastschifffahrtsgewerbe informiert.

Information über staatliche Hilfsmaßnahmen

Insbesondere im Dialog mit Bundesverkehrs- und Bundesinnenministerium hat der BDB sich in den vergangenen Monaten über manche Maßnahme zur Arbeitserleichterung verständigen können. Zu nennen sind etwa die Lockerungen bei der Einhaltung gesetzlicher Fristen zum Nachweis der Berufsqualifikation oder nautisch-technischer Bestimmungen oder die erleichterten Einreise- und Ausreisebedingungen des Bordpersonals. Hierzu wurden die Verbandsmitglieder tagesaktuell in Rundschreiben informiert. Der BDB hat seine Mitglieder in Rundschreiben auch tagesaktuell über die Unterstützungsangebote informiert, die der Staat bereits kurz nach Beginn der Krise aufgelegt hat. Dazu zählen etwa die sog. „Corona-Soforthilfe“ und der „Schutzschild der Bundesregierung“, bestehend aus flexibilisierter Kurzarbeit, steuerlichen Liquiditätshilfen für Unternehmen sowie dem „Milliarden Schutzschild für Betriebe und Unternehmen“, der u.a. Zugang zu günstigen Krediten erleichtern soll. Das Schaubild der Regierung gibt einen Überblick über die Maßnahmen.

Schleusenbetriebszeiten

Bereits seit März 2020 befindet sich der BDB im Wochenturnus in Telefonkonferenzen mit der Leitung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, um sich über die aktuellen Schleusenbetriebszeiten und die Situation des Gewerbes auszutauschen. Die WSV hatte zunächst bundesweit die Möglichkeit der Nachtschleusungen reduziert. Der Schritt war laut Aussage der GDWS zur Gesundheitsvorsorge der Schichtleiter erforderlich. Dies führte zu Einschränkungen, die vom Gewerbe aber zu bewältigen waren. Lediglich die Einschränkung der Schleusenzeiten am Oberrhein sorgte beim Containertransport für deutliche Behinderungen in Form von verzögerten Umlaufzeiten. Der BDB hat stets gefordert, dass die WSV so schnell wie möglich zum früheren Regelbetrieb zurückkehrt. Mit Erleichterung konnte das Gewerbe deshalb zur Kenntnis nehmen, dass die WSV genau dies ab Mitte Mai in weiten Teilen des Wasserstraßennetzes umgesetzt hat. Der Verlauf der Pandemie bestimmt nun darüber, ob dies so bleiben kann.

Aktivitäten auf internationaler Ebene: Abwrackmaßnahme, Finanzsoforthilfe, Studie

Im EBU-Verwaltungsrat hat der BDB den Vorschlag eingebracht, aus den Mitteln des Europäischen Reservefonds eine finanzielle Soforthilfe an jene Binnenschiffer zu zahlen, die virusbedingt in wirtschaftliche Bedrängnis geraten sind. Dies könnte z.B. als nicht rückzahlbare Einmalzahlung an die Unternehmer erfolgen. Der Europäische Reservefonds wurde in vergangenen Jahrzehnten durch Einzahlungen des Gewerbes im Rahmen von Abwrackmaßnahmen gespeist, enthält aktuell immer noch rund 27 Mio. Euro und steht exklusiv dem europäischen Binnenschifffahrtsgewerbe zur Verfügung. Während innerhalb der EBU der Gedanke grundsätzlich positiv aufgenommen wurde, hat die europäische Partikulierorganisation ESO dies zunächst abgelehnt. Gründe hierfür sind nicht bekannt. Die Gespräche werden fortgesetzt. Die ESO schlägt stattdessen vor, mit dem Geld des Reservefonds eine Studie zu finanzieren, die sich mit drohenden Gütermengenverlusten und der Verbesserung des Güterverkehrsanteils der Binnenschifffahrt befasst. Vorschläge dieser Art gab es in der Vergangenheit bereits reichlich. Ob die gegenwärtige Situation der Binnenschifffahrt es rechtfertigt, „Gelder des Gewerbes und für das Gewerbe“ nun ausgerechnet für eine Studie zu verwenden, muss auf Verbändeebene noch weiter diskutiert werden. Aus nationaler Sicht ist anzumerken, dass das Bundesverkehrsministerium die zukünftige Entwicklung des Binnenschifffahrtsmarktes ebenfalls in einer Studie untersuchen lässt, nämlich im Zusammenhang mit der Prüfung des Bedarfs von kleineren Schiffen. Diese Untersuchung, die auf den vom BDB initiierten „Masterplan Binnenschifffahrt“ zurückgeht, befindet sich bereits in der Ausschreibung.

Der Güterstrukturwandel, insbesondere der Ausstieg aus der Verstromung von Steinkohle, wird absehbar zu einem Überangebot an Schiffsraum im Trockengutsektor führen, was einen massiven Preisverfall und eine krisenhafte Situation hervorrufen könnte. Der BDB hat sich deshalb mit der Frage befasst, ob eine Abwrackmaßnahme in dieser Situation helfen könnte. Abwrackmaßnahmen unterliegen strengen europäischen Regularien und bedürfen eines einstimmigen Antrags der europäischen Schifffahrtsverbände. Die Debatte im europäischen Dachverband EBU hatte Anfang Mai gezeigt, dass es zu diesem Punkt derzeit noch keine einheitliche Auffassung gibt.

BDB Report 2/2020

Gesamtergebnis der Binnenschifffahrt 2019

Verlorene Mengen
konnten teilweise aufgeholt werden

Rund 205,1 Mio. t Güter wurden 2019 auf den deutschen Flüssen und Kanälen befördert. Dies bedeutet ein Plus von 3,6 % gegenüber dem Vorjahr. 2018 waren die Mengen aufgrund des extremen Niedrigwassers um rund 11 % auf 197,9 Mio. t zurückgegangen.

Auch die Verkehrsleistung hat um 8,6 % wieder deutlich zugenommen und lag 2019 bei rund 50,9 Mrd. Tonnenkilometern. Der BDB stellt fest, dass es dem Gewerbe damit gelungen ist, zumindest einen Teil der aufgrund der außergewöhnlichen Umstände des „Niedrigwasserjahrs 2018“ verlorenen Tonnage direkt im Folgejahr wieder zu kompensieren.

Betrachtet man das Jahresergebnis hinsichtlich der Art der Verkehre, wird deutlich, dass sowohl der Verkehr innerhalb Deutschlands (rund 53 Mio. t; + 1,7 %) als auch der Versand in das Ausland (48,9 Mio. t; + 10,5 %), der Empfang aus dem Ausland (90,5 Mio. t; + 0,3 %) sowie der Durchgangsverkehr (11,4 Mio. t; + 12,0 %) gegenüber 2018 zulegen konnten.

Hinsichtlich der beförderten Güterabteilungen sind folgende prozentuale Zu- und Abnahmen im Jahr 2019 im Vergleich mit dem Jahr 2018 besonders erwähnenswert:

- Kokerei und Mineralölerzeugnisse: + 15,8 % (38,1 Mio. t)
- Maschinen, Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter: + 15,6 % (2,5 Mio. t)
- Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch, Holzwaren: + 7,3 % (11,1 Mio. t)
- Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse: + 4,2 % (25,1 Mio. t)
- Kohle, rohes Erdöl und Erdgas: - 11,1 % (23,3 Mio. t)
- Metalle und Metallerzeugnisse: - 3,5 % (10,1 Mio. t).

Verluste musste im Jahr 2019 jedoch auch der Containerverkehr verzeichnen. Er sank im Vergleich zum Vorjahr um 4,1 % auf 2,27 Mio. TEU.

Der BDB schließt sich der Bewertung des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) an, dass 2019 die Folgen der langanhaltenden Niedrigwasserperiode des Jahres 2018 noch nachwirkten. Ein Teil der in dieser Phase erfolgten Verlagerung auf andere Verkehrsträger ist noch nicht wieder auf die Wasserstraße zurückgekehrt, u.a. infolge längerfristig geschlossener Verträge zur Frachtübernahme, z.B. durch die Schiene. „Dieser Effekt hat sich auch im 2. Halbjahr 2019 noch fortgesetzt. Allerdings ist auch nicht zu übersehen, dass die Mengenrückgänge, etwa im Kohletransport, bereits Auswirkungen des Energiewandels in Deutschland sind und die Konjunktur sich insgesamt abgekühlt hat“, erklärt BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen.

↑ Die Binnenschifffahrt beförderte 2019 3,6 % mehr Güter als im Vorjahr

Eckpunkte des neuen Flottenmodernisierungsprogramms

Mehr Geld für **investitionswillige Binnenschiffer** ab 2021

Wie bereits mehrfach berichtet, möchte das Bundesverkehrsministerium zum 1. Januar 2021 eine komplett neue Förderrichtlinie zur nachhaltigen Modernisierung der Binnenschifffahrt auflegen.

BDB-Präsident Martin Staats (MSG) hat am 21. April 2020 in einem Telefonat mit Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer über die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf die Binnenschifffahrt betont, dass die krisenhafte Entwicklung in der Güter- und insbesondere in der Fahrgastschifffahrt nun nicht zum Anlass genommen werden sollte, bei den Bemühungen zur Modernisierung der Flotte nachzulassen. Die Beratungen zur zukünftigen Förderung sind inzwischen abgeschlossen: Das Programm wird sich inhaltlich deutlich von der derzeit laufenden Förderung unterscheiden, und zwar sowohl hinsichtlich der Fördertatbestände und Fördervoraussetzungen als auch hinsichtlich der Höhe der Zuwendungen, die der Antragsteller für bestimmte Maßnahmen erhält. Diese werden zukünftig 60 % bis 80 % der tatsächlich getätigten Investitionen betragen.

Das Bundesverkehrsministerium hat die Verbände an der Erarbeitung der neuen Richtlinie beteiligt und selbstverständlich hat auch der BDB hier entsprechenden Input für eine möglichst optimale neue Förderkulisse geliefert. Zahlreiche der Vorschläge wurden dabei übernommen. Der BDB ist mit den nun vorliegenden Eckpunkten des neuen Förderprogramms deshalb durchaus einverstanden, auch wenn die Fördervoraussetzungen im Bereich der Neumotorisierung – höflich formuliert – sehr ambitioniert sind. Dazu später mehr. Die vorliegenden Eckpunkte sind das Ergebnis der sog. Ressortabstimmung innerhalb der Bundesregierung. Diese machte es zwar erforderlich, dass das Bundesverkehrsministerium im April 2020 noch bestimmte Sonderwünsche des Bundesumweltministeriums zu berücksichtigen hatte. Dem Erfolg der Förderung sollte das aber nicht im Wege stehen.

Das neue Programm liegt jetzt der Europäischen Kommission zur wettbewerbsrechtlichen Genehmigung vor. Dieser Schritt ist erforderlich, da die vorgesehene nationale Förderung die bisher geltenden Freigrenzen in Europa übersteigt. Der BDB hat gemeinsam mit seiner niederländischen Partnerorganisation CBRB und mit seinem europäischen Dachverband EBU gegenüber der

EU-Kommission dafür geworben, dieses Notifizierungsverfahren nun so schnell und wohlwollend wie möglich vorzunehmen, damit der Start der Maßnahme zum 01.01.2021 nicht gefährdet ist. Eine Entscheidung wird allerdings erst im Herbst 2020 erwartet. BDB-Präsident Staats und CBRB-Präsident Paul Goris haben in ihren Schreiben an die EU-Vertreter darauf hingewiesen, dass die nationalen Bemühungen im Einklang mit dem europäischen „Green Deal“ stehen und in Zeiten der Krise einen wichtigen stimulierenden Impuls für Innovationen geben können.

Das Bundesverkehrsministerium beabsichtigt, diese Maßnahme für den Gesamtzeitraum bis 2024 progressiv gestaffelt mit über 100 Mio. Euro auszustatten. Allerdings hat das Bundesfinanzministerium aktuell noch keine Zustimmung erteilt. Die nach der Sommerpause beginnenden Haushaltsberatungen im Bundestag dürften in dieser Hinsicht also spannend werden und auch noch das Lobby-Engagement des Verbandes erforderlich machen.
Die nun vorliegenden Eckpunkte der zukünftigen Förderung geben einen Überblick, was zukünftig alles gefördert werden soll, nämlich zum einen Maßnahmen zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit, und zum anderen Maßnahmen zur Reduzierung von Luftschadstoffemissionen. Hierzu im Einzelnen:

Steigerung der Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit

In der Richtlinie werden Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz, insbesondere durch energieeffiziente Technologien, genannt, die zu einer Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs füh-

ren. So sind z.B. eine Verbesserung der Hydrodynamik oder propulsionsverbessernde Maßnahmen förderfähig, sofern bei in Fahrt befindlichen Binnenschiffen eine Einsparung gegenüber dem ursprünglichen Fahrzeug um mindestens 10 % erreicht wird. Interessant ist, dass diesbezüglich auch Maßnahmen bei Binnenschiffsneubauten förderfähig sind, wenn sie zu einer Einsparung des Energieverbrauchs von mindestens 10 % gegenüber einem baugleichen Fahrzeug führen.

Hierunter fallen außerdem Maßnahmen der Digitalisierung und Automatisierung im Einsatz befindlicher Binnenschiffe, wenn diese zur Verbesserung der Sicherheit sowie zur Minderung der Schadstoff- und Treibhausgasemissionen führen.

Gefördert werden in diesem Bereich auch Maßnahmen zur Optimierung von im Einsatz befindlichen Binnenschiffen für eine größere Einsatzfähigkeit bei Niedrigwasser. Hierzu können zum Beispiel auch Maßnahmen am Vor- und Hinterschiff zählen, wie etwa der komplette Austausch.

Reduzierung von Luftschadstoffemissionen

Die Reduzierung der Emissionen in den Bereichen Stickoxide und Partikel und somit die Verbesserung der Umweltbilanz sind das Herzstück der neuen Förderrichtlinie. Sehr erfreulich ist, dass Maßnahmen in diesem Kapitel auch im Zusammenhang mit Schiffsneubauten förderfähig sind. Dem Wunsch des Gewerbes und des BDB folgend ist die Förderung in diesem Kapitel technologieoffen angelegt.

Erwartungsgemäß ist wie bisher die Nachrüstung von Emissionsminderungseinrichtungen förderfähig. Emissionsminderungseinrichtungen im Sinne dieser Richtlinie sind insbesondere Katalysatoren, Partikelfilter, kombinierte Systeme und Kraftstoff-Wasser-Emulsions-Anlagen, soweit sie nicht gemäß NRMM-Verordnung Teil des Motors sind.

Auch weiterhin gilt der bisherige Grundsatz der „überobligatorischen Erfüllung der Umweltstandards“. Damit ist gemeint, dass etwa bei der Förderung des Erwerbs und Einbaus neuer Motoren an die Emissionsgrenzwerte höhere Ansprüche gestellt werden, als der Gesetzgeber sowieso fordert. Gefördert werden also die Ausrüstung von Binnenschiffsneubauten und der Austausch bestehender Motoren an Bord von bereits im Einsatz befindlichen Binnenschiffen mit emissionsärmeren Motoren der Klassen IWP, IWA, NRE (bis 560 kW) und als gleichwertig anerkannte Motoren im Sinne der NRMM-Verordnung. Allerdings müssen diese Motoren zwingend mit einem Abgasnachbehandlungssystem ausgerüstet sein, selbst wenn dies für das Emissionsverhalten keinen messbaren Nutzen hat. Außerdem müssen die Grenzwerte der NRMM-Verordnung bei Motoren der Klassen IWA und IWP je nach Leistung im Bereich der Stickoxide um wenigstens 10 bis 30 % und im Bereich der Partikel um mindestens 40 % unterschritten werden. Für NRE-Motoren gelten weitere Sonderregeln. Ob und wie viele Motorenhersteller diese recht strengen Vorgaben im nächsten Jahr erfüllen können und entsprechende Motoren zum Kauf anbieten, bleibt abzuwarten Zurzeit ist kein entsprechendes Angebot verfügbar. Der Einbau eines Übergangsmotors im Sinne der NRMM-Verordnung wird im Übrigen ausdrücklich nicht gefördert.

Die Ausrüstung von Binnenschiffsneubauten und bereits im Einsatz befindlichen Binnenschiffen mit Motoren, die insbesondere mit regenerativen alternativen Kraftstoffen betrieben werden, werden mit der Maßgabe gefördert, dass die Grenzwerte für NOx und für PM nach Anhang II der NRMM-Verordnung jeweils um mindestens 10 % unterschritten werden.

Die Ausrüstung von Binnenschiffsneubauten und bereits im Einsatz befindlichen Binnenschiffen mit diesel- und gaselektrischen Antrieben und Hybridantrieben ist ebenso förderfähig wie die Ausrüstung von Binnenschiffsneubauten und bereits im Einsatz befindlichen Binnenschiffen mit einer Brennstoffzellenanlage zur Versorgung des elektrischen Schiffsantriebs. Eine Brennstoffzellenanlage im Sinne dieser Richtlinie ist eine Anlage aus Brennstoffzellensystemen und weiteren Komponenten (z.B. Tanks), die für die elektrische Energiebereitstellung für den Schiffsantrieb notwendig sind.

Förderfähig ist schließlich die Ausrüstung von Binnenschiffsneubauten und bereits im Einsatz befindlichen Binnenschiffen mit rein elektrischen Antriebssystemen. Ein elektrisches Antriebssystem im Sinne dieser Richtlinie ist eine Anlage aus Elektroantriebsmotor und weiteren Komponenten (z.B. Steuerung, bordseitige elektrische Energieversorgung wie Landstromanschluss oder Akkumulatoren) und bordseitige Erzeugung (z.B. Solar, Windkraft), die für die elektrische Energiebereitstellung für den Schiffsantrieb notwendig sind.

Lenkungsgruppe des „Aktionsplans Niedrigwasser“

Diskussion um angepasste Logistikkonzepte bei Niedrigwasser

Am 8. Mai 2020 fand im Rahmen der Umsetzung des „Aktionsplans Niedrigwasser Rhein“ das zweite Lenkungsgruppentreffen in Form einer Video-/Telefonkonferenz statt.

Seitens des BDB nahmen die BDB-Vizepräsidenten Dirk Gemmer (Rhenus PartnerShip) und Dr. Gunther Jaegers (Reederei Jaegers) als Vertreter der Reedereien sowie BDB-Referentin Elena Vostrikov für die Geschäftsstelle teil.

Präsentation der Niedrigwasserprognose 2020 (BfG)

Petra Herzog von der Bundesanstalt für Gewässerkunde hielt eine Präsentation zu der momentanen deutschlandweiten Wasserstandsituation auf den Flüssen. Demnach sind unterdurchschnittliche Abflüsse zu verzeichnen, wobei die östlichen Landesteile stärker belastet sind. Die Oder weist sehr niedrige Wasserstände aus, die Elbe und der Rhein liegen noch über dem GLW, aber bereits unter den mittleren Wasserständen. Im Hinblick auf die Prognose für das ganze Jahr, erklärte Frau Herzog, dass die Wasserstände nur eine oberflächliche Entwicklung abbilden. Entscheidend ist vielmehr, wie gut die Grundwasserspeicher und Seen gefüllt sind und wie es um die Schneerücklagen in den Alpen steht. Diese liegen aktuell knapp im unterdurchschnittlichen Bereich, jedoch deutlich höher im Vergleich zum Jahr 2019. Die zukünftige Entwicklung hängt aber maßgeblich von der Niederschlagsmenge ab.

Erfreulicherweise gibt es derzeit schon eine 10-Tages Wasserstandvorhersage für ausgewählte Rheinpegel als wahrscheinlichkeitsbasierte Vorhersage, die von der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes über ELWIS bereitgestellt wird. Diese soll auf 14 Tage erweitert werden. In Planung ist außerdem eine 6-Wochen Wasserstandvorhersage, welche ebenfalls auf Wahrscheinlichkeiten und bei Beobachtungen gemessenen Werten basieren wird. Somit ist Punkt 1 des Aktionsplans bereits in der Umsetzungsphase. Frau Herzog prognostizierte, dass in diesem Jahr Niedrigwasser ab August droht, sollte es erneut zu derart geringen Niederschlägen kommen wie im Jahr 2018.

Anpassungen der Logistikkonzepte

Dr. Norbert Salomon, Leiter der Abteilung Wasserstraßen und Schifffahrt, fragte die Teilnehmer, ob die Logistikkonzepte anders aufgestellt wurden als im Jahr 2018, sodass es künftig nicht zu erneuten Versorgungsengpässen kommt. Als getroffene Maßnahmen wurden genannt: Erhöhung von Lagerbeständen, Erhöhung von Kesselwagenkapazitäten, zusätzliche Krankapazitäten für eine höhere Umschlagproduktivität, Optimierungen im digitalen und IT-Bereich, Anmietung von Kapazitäten auf der Schiene.

In diesem Zusammenhang wurde von Seiten der verladenden Industrie angemerkt, dass flachgehender Schiffsraum verfügbar sein müsste. Daran würde man sich wegen der besseren Planbarkeit der Transporte vertraglich länger binden. Betont wurde bei der Gelegenheit noch einmal das Erfordernis des Förderprogramms.

Der BDB wies auf die sehr hohen Investitionskosten für die Entwicklung von flachgehenden Schiffen hin. Vor den Jahren 2021/2022 könne mit einer Fertigstellung definitiv nicht gerechnet werden. Man warte außerdem auf das angekündigte Flottenförderprogramm. Das Kapazitätsproblem, welches sich im Jahre 2018 offenbart hat, werde jedoch auch weiterhin zunächst bestehen, da es vermutlich zum gegenseitigen „Wegkaufen“ von flachgehendem Schiffsraum kommen wird. Zudem seien derzeit zwei Schubboot-Leichter-Kombinationen (Gastanker) im Bau, die auch bei extrem niedrigen Wasserständen einsatzfähig sind. Bei Gastankern bestehe im Vergleich zu Trockengutschiffen ein größerer Spielraum in der Hydrostatik. Zu bedenken sei allerdings, dass ein flachgehendes Schiff zwangsläufig klein und niedrig sein muss. Dies wiederum bedeutet, dass dieses Schiff während Normalwasserständen auch weniger transportieren kann, als ein übliches Binnenschiff mit mehr Tiefgang. Im Vergleich zum Marktpreis wird es folglich zu höheren Kosten führen. Letztendlich sei es eine Entscheidung der Industriebetriebe und natürlich eine Frage der Wirtschaftlichkeit, welches Logistikkonzept verfolgt wird.

„Notfallplan“

Dr. Norbert Salomon verdeutlichte, dass ein „Notfallplan“, zwar erforderlich ist, jedoch nicht ausreiche. Vielmehr müsse ein breiter „Ablaufplan“ aufgestellt werden, der in verschiedenen Situationen bestimmte Empfehlungen ausspricht und nicht nur das „worst case scenario“ beleuchtet. Dazu sollen nach Ansicht des BMVI auch Vertreter der Bahn eingeladen werden.

Des Weiteren wies der Abteilungsleiter darauf hin, dass aufgrund der teilweisen Überschneidungen zwischen dem „Aktionsplan Niedrigwasser Rhein“ und dem „Masterplan Binnenschifffahrt“ darauf zu achten ist, dass die Arbeit an der Umsetzung in den jeweiligen Arbeitsgruppen inhaltlich widerspruchfrei sein muss, wenn gemeinsame Ziele erreicht werden sollen.

Aktueller Stand der „Abladeoptimierung“

Abschließend informierte Herr Ponath von der Generaldirektion Wasserstraßen- und Schifffahrt die Teilnehmer über den aktuellen Stand bezüglich der Abladeoptimierung am Mittel- und Niederrhein. So wird in Abstimmung mit der Planfeststellungsbehörde eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung möglichst bald durchgeführt. Ein Projektplan und Terminplan müssen noch vorbereitet werden. Bisher ist man aber zuversichtlich, dass das Projekt sowohl am Mittelrhein als auch am Niederrhein in der vorgesehenen Zeit abgeschlossen wird. Mehr Personalkapazitäten würden allerdings zusätzlich zu einer Beschleunigung führen.

Arbeit und Soziales

Überarbeitung der **Besatzungsregelungen** schreitet voran

Die aktuell gültige Rheinschifffahrtspersonal-Verordnung ist bereits Jahrzehnte alt und gilt aufgrund der stetigen, insbesondere technischen Fortentwicklung der Binnenschiffe als mittlerweile überholt.

So orientiert sich die für das Befahren des Rheins notwendige Mindestbesatzung ausschließlich an der Länge des betriebenen Schiffes. Unberücksichtigt bleibt in diesem Zusammenhang insbesondere die technische Ausstattung der Schiffe, welche einen starken Einfluss auf die Navigation eben jenes hat.
Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, wurde in den vergangenen Jahren, mit Abschluss im Januar 2018, die sogenannte TASCS-Studie (Towards a Sustainable Crewing System) durch die Europäische Kommission in Auftrag gegeben. Ziel dieser Studie war es herauszufinden, welche spezifischen Aufgaben an Bord eines Binnenschiffes zu verrichten sind, wie stark die jeweilige Arbeitsbelastung der Besatzungsmitglieder durch diese Aufgaben ausfällt, sowie weitere Faktoren für die Bestimmung der erforderlichen Mindestbesatzung zu eruieren. Ein Ergebnis der TASCS-Studie lag in der Entwicklung eines Computerprogrammes, welches bei der Berechnung der Mindestbesatzung Hilfestellung bieten kann.

Die Ergebnisse der TASCS-Studie werden nun als Anfangspunkt für die Entwicklung einer neuen Besatzungsordnung herangezogen. Hierbei zeichnet sich in den verschiedenen Gremien bereits ab, dass ein dem aktuellen Ansatz folgender Fokus lediglich auf die Schiffslänge nicht mehr zeitgemäß zu sein scheint. Zwar soll die Bestimmung der erforderlichen Mindestbesatzung weiterhin über die altbewährten Besatzungstabellen erfolgen, diese sollen aber flexibler gestaltet werden und wesentlich mehr Faktoren einbeziehen. Hierbei ist es dem BDB insbesondere wichtig, dass die vorhandene technische Ausstattung des Binnenschiffes entsprechend berücksichtigt wird. Diese spielt jedoch eine entscheidende Rolle. Eine hochwertige technische Ausstattung des Binnenschiffes kann zu dem Ergebnis führen, dass die Mindestbesatzung entsprechend reduziert werden könnte, ohne dass die erforderliche Sicherheit beeinträchtigt würde.

Neuordnung der Berufsausbildung in der Binnenschifffahrt

Die EU-Richtlinie 2397/2017 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt muss bis zu dem 17. Januar 2022 in nationales Recht umgesetzt werden. Dies macht eine Neuordnung der nationalen Ausbildung zum Binnenschiffer erforderlich. Aktuell erreicht man nach Abschluss einer dreijährigen Ausbildung den Berufsabschluss „Binnenschiffer“. Die EU-Richtlinie hingegen ermöglicht eine 2-jährige Ausbildung zu der nautischen Qualifikation „Matrose“ und eine 3-jährige Ausbildung mit der nautischen Qualifikation „Schiffsführer“.

Um diesem Umstand Rechnung zu tragen und die nationale Ausbildung weiterhin attraktiv zu gestalten, befindet sich der BDB mit den weiteren Arbeitgebervertretern der Branche mit den Gewerkschaften VERDI und DGB in stetigen Diskussionen. Der aktuelle Sachstand ist, dass ein arbeitgeberseitiger Vorschlag erstellt wurde, welcher bislang positiv aufgefasst wurde. Dieser Vorschlag sieht zwei duale Ausbildungsberufe im Bereich der Binnenschifffahrt vor: eine 3-jährige Ausbildung mit dem Berufsabschluss „Steuermann“ und eine 3,5-jährige Ausbildung mit dem Berufsabschluss „Schiffsführer“. Hierbei wird bewusst ein längerer Ausbildungszeitraum als in der EU-Richtlinie vorgeschrieben gewählt, da für den Berufsabschluss „Schiffsführer“ seitens der Sozialpartner ein erhöhter Qualifikationsbedarf gesehen wird. Beide Berufe sollen eine Berufsfamilie/-gruppe bilden, in deren jeweils ersten beiden Jahren der Ausbildung unter anderem die Qualifikationen entsprechend der EU-Richtlinie zum Matrosen vermittelt werden. Dies soll dann auch in beiden Berufen zum Teil 1 der gestreckten Abschlussprüfung führen, so dass bis zum Teil 1 der Prüfung ein Wechsel zwischen den Ausbildungsberufen noch möglich wäre.

↓ Für die Binnenschifffahrt ist ein neues Ausbildungsmodell in der Diskussion

Quo Vadis Tankschifffahrt?

Entwicklung der Branche
in den vergangenen Jahren

Neben den Nachrichten über medizinische Fragen erhalten wirtschaftliche Aspekte in diesen Zeiten eine immer größere Bedeutung.

Kaum eine Branche oder kaum ein Gewerbeteil, der nicht unter den Auswirkungen der Corona Krise zu leiden hat. Dabei droht der Tankschifffahrt zwar kein Totalausfall wie dies zurzeit und – hoffentlich befristet – in der Fahrgastschifffahrt der Fall ist. Dennoch lassen Nachrichten aus der weiten Welt der Mineralölwirtschaft ahnen, dass die Achterbahnfahrt, auf der sich die Binnentankschifffahrt in den letzten Jahren befand, weitergehen könnte.

Jahr 2020

Das gab es noch nie: Der Preis für Rohöl ist an den Börsen unter Null gerutscht. Wer Rohöl abnahm, bekam noch Geld dazu. Wenn Warentermingeschäfte zu diesen drastischen Maßnahmen führen, kann man annehmen, dass auch Mengen bewegt werden müssen. Ob sich dieser Aspekt für die Tankschifffahrt auf europäischen Wasserstraßen nachfrageerhöhend auswirkt, ist fraglich. Allerdings werden im Zusammenhang mit dieser Nachricht einige Faktoren genannt, die durchaus von Bedeutung sind für die Binnentankschifffahrt.

Tankläger sollen derzeit gut gefüllt sein. Die Nachfrage nach Benzin und Diesel als Kraftstoff für PKW ist angesichts der beschränkten Mobilität der Bürger sehr niedrig. Die geringe Nachfrage führt zu einem Preisverfall an den Tankstellen. Daran dürfte sich auch so schnell nichts Gravierendes ändern. In diesem Marktsegment leidet die Tankschifffahrt bereits heute unter spürbaren Mengenverlusten.

Etwas anders im Heizölbereich: Hier haben die niedrigen Preise dazu geführt, dass Hausbesitzer, die noch ein wenig Platz in ihren Heizöltanks haben, ihre Tanks auffüllen. Das wird für Heizöllieferanten und Transporteure noch einige Wochen und vielleicht sogar Monate ein gutes Geschäft. Doch dann befinden wir uns mitten im Sommer. Die Nachfrage nach Heizöl könnte in der 2. Jahreshälfte angesichts gut gefüllter Läger einbrechen.

Wie viele andere Branchen auch, leidet auch die chemische Industrie coronabedingt unter Produktionseinschränkungen. Entsprechend geht auch die Nachfrage nach Transportleistungen für die chemische Industrie zurück. Die weitere Entwicklung für Industrie und Tankschifffahrt hängt davon ab, in welchem Maße die wirtschaftlichen Aktivitäten weltweit wieder zunehmen.

Und nicht zu übersehen werden darf, dass bereits im Frühjahr über ausbleibende Niederschläge geklagt wird. Wenn sich die Trockenheit fortsetzt, könnte ein weiteres Niedrigwasserjahr mit Auswirkungen auf die Versorgung drohen.

Jahr 2019

Das Jahr 2019 war mengenmäßig ein sehr gutes Jahr für die Tankschifffahrt. Im Bereich der flüssigen Mineralölprodukte (Benzin, Diesel, Heizöl) konnte die Tankschifffahrt einen enormen Zuwachs verzeichnen. In einem ohnehin schon bedeutsamen Marktsegment einen Zuwachs um mehr als 20 % zu erzielen, ist vielleicht sogar einmalig. Rechnerisch ergab sich dieser Zuwachs gegenüber den wasserstandsbedingt erheblich niedrigeren Mengen als im Vorjahr.

In der Chemie sah die Lage 2019 nicht ganz so gut aus. Im Vergleich zu früheren Jahren konnten die seinerzeit erzielten Transportmengen noch nicht erreicht werden.

Jahr 2018

2018 war in Bezug auf die Mengen, die per Schiff transportiert werden konnten, ein dramatisch schlechtes Jahr. In den Zeiten mit den niedrigsten Wasserständen hieß es im Gewerbe, dass der Rhein für die Tankschifffahrt bei Koblenz endete. Über Koblenz hinaus konnten Doppelhüllentankschiffe nicht mehr fahren. Das konnten nur noch einige Einhüllenschiffe mit extrem reduzierter Ladungsmenge in ihren Tanks riskieren. Demzufolge gingen die Transportmengen in der Tankschifffahrt in allen Bereichen deutlich zurück. Nicht mangelnde wirtschaftliche Aktivitäten der Industrie waren der Grund, sondern schlicht die begrenzten Transportmöglichkeiten durch niedrige Wasserstände, die sich ihrerseits auf die Produktion auswirkten.

Für Autofahrer und Hausbesitzer, die ihre Heizung mit Öl betrieben, waren die Folgen des Niedrigwassers vor allem in Süddeutschland deutlich spürbar. Nachfrageengpässe bei diesen Produkten konnten auch nicht durch die anderen Verkehrsträger ausgeglichen werden. Diese Situation führte zu höheren Preisen für Kraftstoffe, manchmal langen Schlangen und gelegentlich gar geschlossenen Tankstellen bzw. langen Lieferzeiten für Heizöl. In diesen Zeiten zeigte sich die unverzichtbare Bedeutung des Rheins als Transportweg und der Tankschifffahrt als Transporteur.

Tankschiffstransporte auf deutschen Wasserstraßen von 2016 bis 2019 *)

Schlüssel-nummer	Ladegut (Bezeichnung nach NST-2007)	2016 in t	2017 in t	2018 in t	2019 in t	Veränderung 18/19 absolut in t	Veränderung 18/19 relativ in %
044	sonst. pflanzl. und tier. Fette und Öle	2.424.760	2.477.013	2.213.503	2.456.180	242.677	11,0
022	Rohes Erdöl	65.739	43.180	19.571	47.209	27.638	141,2
072	flüssige Mineralölprodukte	28.495.990	29.708.246	26.229.239	32.225.648	5.996.409	22,9
073	Natur-, Raffineriegase	2.255.783	2.276.431	2.624.670	2.039.788	-584.882	-22,3
074	Bitumen und bituminöse Gemische	1.109.475	1.286.271	1.762.344	1.154.026	-608.318	-34,5
		31.926.987	33.314.128	30.635.824	35.466.671	4.830.847	15,8
035	Kreide (flüssig), Gips	751.930	674.022	491.334	694.725	203.391	41,4
083	Düngemittel	659.814	742.047	716.095	536.359	-179.736	-25,1
		1.411.744	1.416.069	1.207.429	1.231.084	23.655	2,0
081	Chem. Grundstoffe (mineralisch)	6.172.150	6.550.246	5.752.258	6.090.549	338.291	5,9
082	Chem. Grundstoffe (organisch)	5.485.852	5.562.439	5.581.304	5.823.518	242.214	4,3
		11.658.002	12.112.685	11.333.562	11.914.067	580.505	5,1
085	Chemische Fertigprodukte	2.013.202	1.834.325	1.372.675	1.401.277	28.602	2,1
diverse	Sonstiges	756.037	589.278	491.240	475.489	-15.751	-3,2
	G e s a m t m e n g e	50.190.732	51.743.498	47.254.233	52.944.768	5.690.535	12,0

*) ohne Durchgangsverkehr

Einige Gütergruppen können Güter in loser Schüttung in unbekanntem Umfang enthalten.

Quelle: BDB nach Angaben von Destatis, Wiesbaden

„Nautik und Technik“

Ab 2022 gelten neue Lärmvorschriften für neu gebaute Schiffe

Aufgrund der Coronavirus-Pandemie musste die im Frühjahr geplante Sitzung der Nautisch-Technischen Kommission der IWT-Plattform abgesagt werden.

Der CESNI-PT-Ausschuss, der über technische Vorschriften für die Binnenschifffahrt diskutiert und entscheidet, tagte jedoch Ende April 2020 in Form einer Videokonferenz. In dieser Sitzung wurde auch eine Entscheidung zum Themenkomplex „Lärmschutzvorschriften für Binnenschiffe“ getroffen. Das Thema war längere Zeit in der Diskussion. Auch der BDB hatte hierzu Feedback in die Nautisch-Technische Kommission eingebracht.

Bereits im April 2019 verabschiedete CESNI einen Fahrplan für machbare und greifbare Ergebnisse im Bereich Lärm und Vibrationen von Binnenschiffen. Der erste Punkt dieses Fahrplans betrifft den Lärm im Freien, sowohl unterwegs als auch stationär.

Artikel 8.10 des ES-TRIN in der Diskussion

Konkret geht es um eine Änderung von Artikel 8.10 ES-TRIN (von Schiffen ausgehender Lärm), der derzeit folgende Inhalte regelt:

1. Der von einem fahrenden Schiff erzeugte Lärm, insbesondere das Ansaug- und Auspuffgeräusch des Motors, ist durch geeignete Mittel zu dämpfen.

2. Der von einem fahrenden Schiff erzeugte Lärm darf in einem seitlichen Abstand von 25 m von der Bordwand 75 dB (A) nicht überschreiten.

3. Außer beim Umschlag darf der von einem ruhenden Schiff erzeugte Lärm 65 dB (A) in einem seitlichen Abstand von 25 m von der Schiffsseite nicht überschreiten.

Mit der Unterstützung von Klassifikationsgesellschaften und einigen Mitgliedstaaten hat das CESNI-Sekretariat in den vergangenen Jahren Lärmmessungen sowohl für neue, als auch für umgerüstete Binnenschiffe gesammelt. Diese durchgeführten zufälligen Stichproben von einer Reihe von Schiffen und die Analyse dieser Lärmmessungen hat aufgezeigt, dass es für die Bestandsflotte problematisch wäre, verschärfte Lärmvorschriften zu erreichen. Das Gewerbe hatte daher stets betont, dass die Erreichung eines niedrigeren Lärmpegels bei bestehenden Schiffen oftmals nur mit einem sehr hohen finanziellen Aufwand erreicht werden kann. Dies wurde über die Nautisch-Technische Kommission auch im CESNI-Ausschuss vorgetragen.

Beschluss: Neue Anforderungen nur für Neubauten

Der CESNI-Ausschuss hat nun beschlossen, den Artikel 8.10 ES-TRIN zu ändern: Der von einem fahrenden Schiff erzeugte Lärm darf in einem seitlichen Abstand von 25 m von der Schiffsseite 70 dB (A) nicht überschreiten. Außerdem: Außer bei Ladevorgängen darf der von einem ruhenden Schiff erzeugte Lärm in einem seitlichen Abstand von 25 m von der Schiffsseite nun 60 dB (A) nicht überschreiten. Hervorzuheben ist, dass diese Verschärfung der Vorschriften nur für Schiffneubauten gilt. Die Änderung wird mit Wirkung ab 1. Januar 2022 in das Regelwerk ES-TRIN aufgenommen.

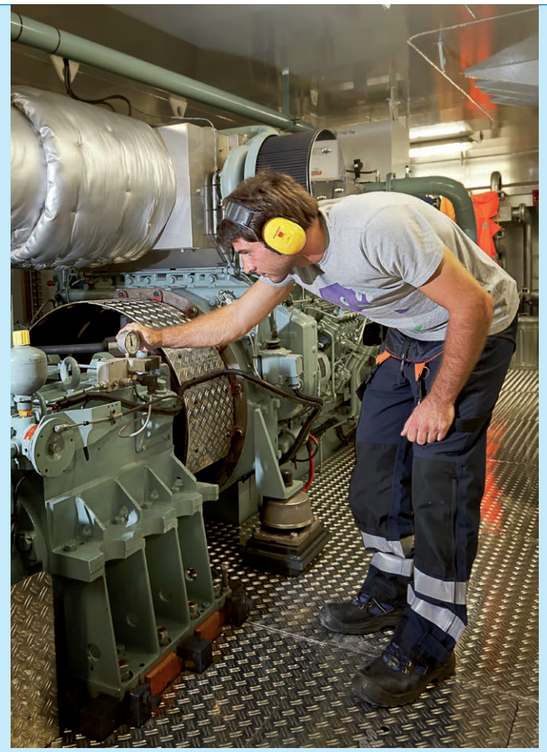
↓ Für ruhende und fahrende Schiffe gelten demnächst neue Lärmgrenzwerte

© Bundesanstalt für Wasserbau

↑ Die IKSR berichtet laufend zum Zustand des Rheins © BAW

Bericht zum Zustand des Rheins
Die Internationale Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR) hat einen „Bericht zum Niedrigwasserereignis Juli-November 2018“ veröffentlicht. Zusammenfassend gelangt die Untersuchung zu dem Ergebnis, dass in den Monaten Februar bis November 2018 durch ein ausgeprägtes Niederschlagsdefizit, zunächst ausgehend von den kleineren Gewässern, zunehmend im Jahresverlauf auch am gesamten Rhein, ein markantes Niedrigwasser erwuchs, wie es seit fast 50 Jahren nicht mehr eingetreten war. Das Niedrigwasser war im August 2018 mit hohen Luft- und Wassertemperaturen verbunden und führte zu ökologischen Beeinträchtigungen und Einschränkungen beim Kraftwerksbetrieb. Es erreichte seine größte Ausprägung im Oktober und November 2018. Bezogen auf die Niedrigwasserabflüsse lasse sich das Ereignis am südlichen Oberrhein als ein 15-jährliches „seltenes“ und für den restlichen Rheinverlauf ab Worms als ein ca. 40-jährliches „sehr seltenes“ Ereignis einordnen. Bezogen auf die Niedrigwasserdauer lasse sich das Ereignis am Ober- und Mittelrhein als rund 50-jährliches und für den Rhein unterhalb der Moselmündung als rund 100-jährliches „extrem seltenes“ Ereignis einstufen, heißt es in der Unterlage. Der komplette Bericht kann im Internetangebot der IKSR heruntergeladen werden.

BDB stellt Aussage von Ministerin Schulze richtig
Der BDB widersprach im Februar mit aller Deutlichkeit einer im Deutschlandfunk getätigten Aussage von Bundesumweltministerin Svenja Schulze (SPD). In einem Radiointerview anlässlich der Rheinkonferenz der IKSR sagte Schulze, angesprochen auf die Umweltbelastungen durch Binnenschiffe: „Und wir denken auch über den Kraftstoff nach, weil jetzt werden noch sehr stark Schweröl-lastige Dinge verbrannt in



← Binnenschiffsmotoren werden mit schwefelarmem Gasöl betrieben

den Motoren. Das muss sich verändern“. Der BDB wies im Rahmen einer Pressemitteilung darauf hin, dass diese Aussage fachlich falsch ist. Vielmehr ist seit dem 1. Januar 2011 in der europäischen Binnenschifffahrt schwefelarmes Gasöl entsprechend der EU-Norm EN 590 vorgeschrieben. Vereinfacht gesagt handelt es sich damit um Diesel in Tankstellenqualität.

Umschlag im Seehafen Hamburg
Port of Hamburg teilt mit, dass der Seegüterumschlag im Hafen Hamburg im Jahr 2019 um 1,1 % auf insgesamt 136,6 Mio. t gestiegen ist. Beim Containerumschlag wurde mit 9,3 Mio. TEU ein Wachstum von 6,1 % registriert. Im landseitigen Seehafenhinterlandverkehr der Verkehrsträger Bahn, Lkw und Binnenschiff wurden im Jahr 2019 insgesamt 5,8 Mio. TEU (+ 7,8 %) und 97,5 Mio. t (+ 0,8 %) umgeschlagen. Der Anteil der Schiene betrug damit in Hamburg im Bereich der Containertransporte 46,3 % und bei der transportierten Tonnage 49,4 % (+ 1,0 %). Der Lkw konnte 41,4 % und die Binnenschifffahrt 9,2 % im Hinterlandverkehr verbuchen. Im ersten Quartal 2020 machten sich dann nach Angaben des Hafens die Auswirkungen der Coronakrise bemerkbar. Mit 31,9 Mio. t ging der Seegüter-

↓ Die Corona-Krise bremste auch den Umschlag im Hamburger Hafen © HHM/Lindner

umschlag im ersten Quartal 2020 um 7,9 Prozent zurück. Der Containerumschlag erreichte 2,2 Mio. TEU (- 6,6 %). „Das Runterfahren der chinesischen Wirtschaft und die als Folge einsetzenden Blank Sailings in der Schifffahrt haben auch in Hamburg zu geringeren Umschlagsmengen geführt“, teilte der Hafen mit. Ab Juni sei es durchaus möglich, dass mit dem langsamen Anfahren der Wirtschaft in China und Europa auch wieder eine Zunahme der Schiffsabfahrten und wachsende Gütermengen im Hafenumschlag und dem Seehafenhinterlandverkehr feststellbar seien.

Umschlag im Hafen Rotterdam leicht gestiegen

Der Umschlag im Rotterdamer Hafen betrug im Jahr 2019 469,4 Mio. t und lag damit leicht über dem Umschlagsniveau von 2018 (469,0 Mio. t). Nach einem guten Start im ersten Halbjahr 2019 stagnierte der Containerumschlag in der zweiten Jahreshälfte, teilte Port of Rotterdam mit. Die Jahresgesamtmenge belief sich auf 14,8 Mio. TEU, was ein Plus von 2,1 % gegenüber dem Vorjahr bedeutet. Der Hafenbetrieb Rotterdam hat im Jahr 2019 einen Umsatz in Höhe von 706,6 Mio. Euro (2018: 707,2 Mio. Euro) verbucht. Das Nettoergebnis ohne Steuern belief sich auf 241,0 Mio. Euro (2018: 254,1 Mio. Euro).

↓ Der Umschlag in Rotterdam legte 2019 leicht zu

Hafen Antwerpen gewährt Zahlungsaufschub

Port of Antwerp hat Ende April mitgeteilt, dass sich der Hafen Antwerpen und der durch Alfaport vertretende private Sektor auf finanzielle Maßnahmen geeinigt haben, um die Transporteure in der schwierigen Phase der Covid-19-Pandemie zu unterstützen: Für alle seegängigen Schiffe, die den Hafen Antwerpen im Mai und Juni 2020 anlaufen, wird eine zusätzliche Zahlungsfrist von 30 Tagen auf die Tonnage- und Liegegebühren gewährt. Dadurch erhöht sich der gewährte Zahlungsaufschub auf insgesamt 48 Tage. Auch für die Binnenschifffahrt wird die gestattete Gutschrift auf 48 Tage erhöht und damit 18 zusätzliche Tage gewährt.

Tankschifffahrt: Entgasung leicht gemacht

Während Tankreeder sich massive Sorgen um die zukünftige gesetzliche Regelung der Entgasung von Tankschiffen machen, sieht die Bundesregierung hier offenbar keine Probleme: Zwar kann eine notwendige Mindestanzahl an Entgasungseinrichtungen im Bundesgebiet nicht genannt werden, zwei stationäre Anlagen werden aber mal für ausreichend erachtet, denn es stünden zudem ja auch noch mobile Entgasungsanlagen zur Verfügung. Über deren genaue Anzahl liegen der Regierung jedoch ebenfalls keine Erkenntnisse vor, wie das BMVI den Linken im Bundestag nun mitteilt. Gemessen an diesen fehlenden (Er-)Kenntnissen erstaunt das nun in der Beschlussfassung befindliche Gesetz zur Änderung des CDNI. Der BDB hat in seiner Stellungnahme darauf hingewiesen, dass eine gesetzlich verpflichtende Nutzung von Entgasungsanlagen nur dann Sinn macht, wenn diese Anlagen in ausreichender Stückzahl zur Verfügung stehen. Sonst drohen Engpässe und Kostensteigerungen. Die CDNI-Vertragsstaaten sind verpflichtet, die Voraussetzungen für die Abgabe und Annahme von Dämpfen zu schaffen. Da hilft auch der Hinweis des BMVI nicht wirklich weiter, dass ggf. ja auch die Entgasungsanlagen in Holland und Belgien genutzt werden könnten.

Bauarbeiten am SHW Niederfinow

Seit dem Jahr 2008 ersetzt die WSV das seit dem Jahr 1934 betriebene Schiffshebewerk Niederfinow altersbedingt durch einen Neubau. Im Rahmen der schrittweisen Inbetriebsetzung der einzelnen Anlagenkomponenten hat am 2. April 2020 die erste Fahrt des rund 10.000 t schweren Troges bis auf die Hubhöhe von 36 Metern stattgefunden. Das Hochfahren des Troges war auch Voraussetzung für die Montage des letzten großen Maschinenbauteils. Am 6. Mai 2020 wurde nun auch der so genannte Andichtrahmen für das spätere Andocken des Troges an die untere Stauhaltung der Alten Oder erfolgreich in den Unteren Haltungsabschluss eingebaut. Ab August 2020 rechnet das WNA Berlin mit Beginn des Probebetriebs für die Gesamtanlage.

Neubau der Leitzentrale Berlin-Grünau

Am 12. Mai 2020 haben Rolf Dietrich als Leiter des Wasserstraßen-Neubauamtes Berlin und Gerhard Jokel als Leiter der Niederlassung Berlin der Johann Bunte Bauunternehmung GmbH & Co. KG den 1. Rammschlag für die vorab auszuführende Erneuerung der Ufereinfassung vor dem Standort der neuen Leitzentrale vollzogen. Künftig sollen von dort mindestens 38 wasserbauliche Anlagen fernbedient bzw. anlagentechnisch fernüberwacht werden, davon 12 Schleusen mit 14 Schleusenkammern und eine Klappbrücke in Fernbedienung sowie 16 Wehre, 5 nutzerbediente Schleusen (Selbstbedienungsschleusen), 3 Klappbrücken und 2 Pumpwerke

↓ SHW Niederfinow: Probebetrieb startet im August © WSV

→ Modell der neuen Leitzentrale Berlin-Grünau © WSV

in Halb- bzw. Vollautomatik. Für den Hochbau der Leitzentrale und deren technische Ausrüstung werden derzeit die Ausschreibungsunterlagen endbearbeitet, so dass die Beauftragung dieser Bauleistungen noch im Jahr 2020 erfolgen soll. Das Gesamtinvestitionsvolumen beträgt rund 10 Mio. Euro.

Vorschlag zur Definition von Risikostrecken

Das BMVI hat Ende April mitgeteilt, dass es erwägt, alle bisher streckenkundigen Abschnitte von Bundeswasserstraßen als „Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken“ gemäß Artikel 9 der Richtlinie (EU) 2017/2397 auszuweisen. Eine entsprechende Notifizierung an die EU-Kommission wird vom Ministerium derzeit erarbeitet. Der BDB ist seit 2019 in die regelmäßigen Gespräche zwischen BMVI, der GDWS und den Verbänden zur Einordnung von streckenkundepflichtigen Wasserstraßenabschnitten eingebunden und hat hierzu eine umfassende Tabelle mit Begründungen, warum einzelne Abschnitte als Risikostrecke eingestuft werden sollten, erstellt. Dabei hatte der BDB stets darauf hingewiesen, dass eine größtmögliche Beibehaltung der Streckenkunde wichtig für die Gewährleistung des hohen Sicherheitsniveaus auf den Bundeswasserstraßen ist.

Elektronisches Melden auf der Mosel verschoben

Die Moselkommission hat im November 2018 eine umfassende Änderung des § 9.05 Moselschifffahrtspolizeiverordnung (MoselSchPV), in dem die

← Die neue elektronische Meldepflicht auf der Mosel wird verschoben © WSV

Regelungen zur Meldepflicht enthalten sind, beschlossen. Die Regelung sollte am 1. Juli 2020 eingeführt werden. Die Moselkommission teilte nun mit, dass die Anwendung zwar technisch einsatzbereit sei, das Personal in den Schleusen und Revierzentralen aufgrund des Ausbruchs des Coronavirus jedoch nicht geschult werden konnte. Daher hat die Moselkommission am 6. Mai 2020 entschieden, die Einführung von „NaMIB“ und des neu verfassten § 9.05 MoselSchPV um ein Jahr zu verschieben. Das neue Datum des Inkrafttretens ist nun auf den 1. Juli 2021 festgelegt.

„SANDRA“ steht bevor

Wie im „Masterplan Binnenschifffahrt“ des BMVI angekündigt, ermöglichen finanzielle Mittel des Bundes, den Flachwasserfahrsimulator „SANDRA“ in Duisburg-Homberg rundum zu erneuern, ihn auf den neuesten Stand

← Der Simulator „SANDRA“ wird rundum erneuert

aktueller Hard- und Software zu bringen sowie hinsichtlich der zukünftigen Anforderungen zu erweitern. Dazu hat die Stadt Duisburg Anfang April den Auftrag an den weltweit größten Anbieter von Marinesimulatoren, „Wärtsilä Voyage Solutions“, vergeben. Bis zum Ende des Jahres 2020 entsteht damit am Schiffer-Berufskolleg wieder der modernste Simulator für die Binnenschifffahrt in Europa. Der BDB wird über sein Schulschiff auch zukünftig Weiterbildungskurse und Firmenseminare an dem Simulator anbieten, allerdings nicht mehr in Form einer Exklusivität der Nutzung und Vermarktung.

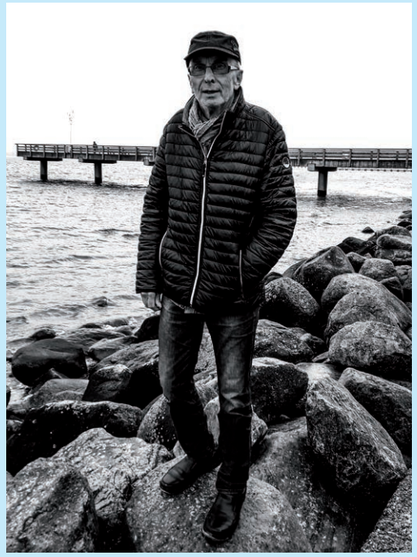
Auswirkungen von Corona auf das Schulschiff

Mit Verfügung des Landes NRW war der BDB gezwungen, den Betrieb des Schulschiffes „Rhein“ im Bereich der Aus- und Weiterbildung im März einzustellen. Im Zuge der verkündeten Lockerungen wurde der Betrieb ab Anfang Mai wieder aufgenommen, wenn auch zunächst nur in einer deutlich reduzierten Form, die den Hygiene- und Infektionsschutzauflagen Rechnung trägt. Diese Entscheidung war das Ergebnis intensiver Beratungen mit den zuständigen Ämtern und Aufsichtsbehörden, und auch mit dem Leiter des Schiffer-Berufskollegs, das im Mai 2020 den Schulbetrieb ebenfalls langsam wieder hochfährt. Das Schulschiff-Team hat entsprechende Schutzkonzepte erarbeitet und die Ausbildungsbetriebe angeschrieben.

Dieter Gerstenkorn verstorben

Dieter Gerstenkorn ist am 28. März 2020 im Alter von 72 Jahren nach kurzer schwerer Krankheit viel zu früh verstorben. Gerstenkorn war über

→ Der BDB trauert um Dieter Gerstenkorn



→ Das Schulschiff hat seinen Betrieb wegen Corona zeitweise eingestellt

36 Jahre für die B. Dettmer Reederei und auch für das MUT Magdeburger Tanklager tätig. Ehrenamtlich hat er sich in dieser Zeit über Jahrzehnte beim BDB, u.a. im Fachausschuss für den Transport gefährlicher Güter, engagiert. Als Fachausschussvorsitzender hat er in dieser Funktion stets äußerst sachkundig, bescheiden und beharrlich die Position des deutschen Binnenschifffahrtsgewerbes in den internationalen Gefahrgutgremien vertreten. Selbst in seinem Ruhestand hat ihn das Thema des elektrischen Explosionsschutzes nicht losgelassen. Der BDB wird seine guten Ratschläge und seine unaufgeregte sachliche Art vermissen und Dieter Gerstenkorn stets ein ehrendes Andenken bewahren.

BDB richtet digitales Stellenportal ein

Die aktuelle Coronavirus-Pandemie und ihre Auswirkungen hat auch Folgen für das in der Branche beschäftigte Personal. Der BDB hat dem Wunsch seiner Mitglieder entsprechend nun in seinem Internetangebot ein Stellenportal eingerichtet. Dort können Stellensuchende im Schifffahrtsgewerbe nun ein Stellengesuch schalten. Dieses wird von der Verbandsgeschäftsstelle dann digital an die Mitglieder weitergleitet. Das Portal ist im Bereich „Service“ unter www.binnenschiff.de abrufbar.

Mitgliederversammlung des BDB

Die traditionell im Frühjahr stattfindende Mitgliederversammlung des BDB musste die Geschäftsstelle leider coronavirusbedingt verschieben. Derzeit herrscht Zuversicht, die Versammlung stattdessen am 8. September 2020 in Duisburg durchführen zu können. Bevor der BDB offizielle Einladungen versendet, wird jedoch zunächst der Epidemieverlauf beobachtet. Der BDB bittet seine Mitglieder aber trotzdem, den Termin im Kalender freizuhalten.

Masterplan Binnenschifffahrt

Nach dem Stand der Umsetzung des Masterplans hat sich die Bundestagsfraktion der Linken Anfang Mai 2020 bei der Bundesregierung erkundigt. Der Bedeutung des Plans angemessen kommt die Fraktion auf 61 Fragen, deren Antworten nun in der Drucksache 19/19054 nachzulesen sind.

44-Tonnen-Regelung für Massengut

Eine der Maßnahmen im Masterplan Binnenschifffahrt ist die Prüfung, ob die 44-Tonnen-Regelung des Kombinierten Verkehrs für den Vor- und Nachlauf von Massenguttransporten geöffnet werden könnte. Der pragmatische Vorschlag des BDB, die Wirkungsweise in einem Feldversuch einfach auszuprobieren und das weitere Vorgehen aus den gewonnenen Ergebnissen abzuleiten, war dem Bundesverkehrsministerium etwas zu profan. Eine Studie soll nun dazu geschrieben werden. O.g. Antwort der Bundesregierung auf die Anfrage der Linken ist nun zu entnehmen, dass ausgerechnet die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) dies näher untersuchen soll. Selbstverständlich würde niemand an der Objektivität dieses technisch-wissenschaftlichen Forschungsinstituts des BMVI zweifeln. Aber dass andere Kräfte im Ministerium darauf gedrungen haben, dass auch die Bundesanstalt für Güterverkehr ein Auge auf die Thematik wirft, kann keinesfalls schaden.

Gutachten zur Notwendigkeit kleinerer Schiffe

Ein weiterer Prüfauftrag im Masterplan ist die Befassung mit der Frage, welche Märkte sich mit kleineren Schiffen und „für Niedrigwasser konstruktiv optimierten Binnenschiffen“ erschließen lassen. Dieses Gutachten ist nun vom Bundesverkehrsministerium ausgeschrieben worden, und der BDB begrüßt es, dass die Untersuchung sehr umfänglich angelegt ist. Der Bedarf an solchem Schiffsraum wird immer wieder betont. Deshalb hat sich nun auch der „Tagesspiegel“ in einem sehr gut recherchierten „Background Mobilität und Transport“ intensiv mit dieser Thematik auseinandergesetzt. Der BDB stimmt der Auffassung des

BMVI zu, dass im Dürrejahr 2018 kleine Binnenschiffe aufgrund ihres niedrigeren Tiefgangs zunehmend nachgefragt waren, da sie während der gesamten Niedrigwasserperiode in der Lage waren, Gütertransporte für die gesamte Rheinstrecke durchzuführen. Richtig ist aber auch, dass die Ladungspartien kleiner werden, u.a. weil wegen des Strukturwandels der Wirtschaft bestimmte Massengüter wegfallen, zum Beispiel Kraftwerkskohle. Am Markt werden deshalb in zunehmendem Maße kleinere Schiffe mit kleinerem Ladevolumen gefordert.

Verbände liefern ihre Beiträge

Der Masterplan fordert nicht nur die Verwaltung, sondern auch die Verbände auf, ihre Maßnahmenpakete zu bearbeiten. In der Sitzung des Beirats konnten zumindest die Schifffahrtsverbände bereits ersten „Vollzug" melden. Zu nennen ist etwa die im Raum Duisburg ohne öffentliche Unterstützung aufgelegte Weiterbildungsinitiative „Quinwalo", die angehenden Spediteuren in verschiedenen Modulen wichtiges Binnenschifffahrts-know-how vermittelt. Auch das Lernmittelpaket Rheinschifffahrt erfüllt bereits seinen Zweck, nämlich entsprechendes Lehrmaterial für die spezifischen Berufsschulen anzubieten. Allerdings, und hierauf hat der BDB im Beirat zum Masterplan hingewiesen, sollten diese Pilotprojekte bundesweit ausgerollt werden. Mit den beschränkten finanziellen und personellen Ressourcen der Vereine ist das nicht zu stemmen. Der Bund sollte Fördermöglichkeiten für diese Maßnahmen auflegen. Die gezielte Werbekampagne für das Berufsbild „Binnenschiffer" muss hingegen momentan aus einem anderen Grund zurückgestellt werden: Die Sozialpartner können sich seit geraumer Zeit nicht darauf verständigen, auf welchen Wegen und mit welcher Ausbildungsdauer der Beruf des Matrosen oder Schiffsführers zukünftig ergriffen werden kann.

Bewegung beim Schwergut

Von Kontroversen begleitet war die Debatte im Masterplanprozess hinsichtlich der Frage, ob schwere und großvolumige Güter durch entsprechende Steuerungen im Verwaltungsverfahren auf das Wasser gelenkt werden können. Der Wunsch des BDB und anderer Verbände, das Erfordernis der sog. Negativbescheinigung endlich konsequent umzusetzen und auch nachprüfbar zu gestalten, war mit bestimmten Kräften im Bundesverkehrsministerium, die jenseits der Wasserstraße arbeiten, dem Vernehmen nach nicht verhandelbar. Im September 2019 hat das BMVI stattdessen mit ausdrücklicher Genehmigung des Ministers eine Arbeitsgruppe unter Beteiligung von Experten (Polizei, Genehmigungsbehörde), von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie einem Binnenschifffahrtsunternehmen zur Erarbeitung von konkreten Umsetzungsvorschlägen zur Verlagerung von Großraum- und Schwertransporten von der Straße auf die Wasserstraße eingerichtet. Die Arbeitsgruppe erarbeitet Vorschläge zur Optimierung des Genehmigungsverfahrens.

Geschäftsführung im BÖB

Die Geschäfte des seit 17 Jahren in Berlin ansässigen Binnenhafenverbandes BÖB werden zukünftig von Duisburg aus miterledigt. Das ist das Ergebnis einer sechs Monate dauernden Beratung zur zukünftigen Ausrichtung des Vereins, nachdem der frühere Geschäftsführer des BÖB, Boris Kluge, Anfang November 2019 im Alter von nur 44 Jahren überraschend verstorben ist. Der in den Diensten des Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. stehende und in Duisburg beheimatete Marcel Lohbeck wird diese Aufgabe nun ergänzend zu seinen bisherigen Aufgaben mit übernehmen und mal vom Niederrhein, mal von Berlin aus die Geschäfte des BÖB führen. Für den BÖB bedeutet dies eine teilweise Rückkehr ins Rheinland, denn die Geschäfte des Binnenhafen-

verbandes wurden bis 2003/2004 vom Direktor des Neusser Hafens, Ludwig von Hartz, wahrgenommen. VBW und BÖB wollen selbständig bleiben und ihre jeweiligen Geschäftsstellen vor Ort behalten. Bis zum Herbst soll ein „Kooperationskonzept" entwickelt werden.

Springer übernimmt Binnenschifffahrts Verlag GmbH

Im November 2019 waren der BDB als 100%iger Gesellschafter und die Springer Fachmedien München GmbH sich handelseinig: Springer Fachmedien übernimmt das Verlagsgeschäft der Duisburger Binnenschiffahrts-Verlag GmbH. Unter der neuen Marke „Binnenschifffahrts-Verlag" setzt der Fachinformationsanbieter mit Sitz in München auf inhaltliche Kontinuität und einen frischen Auftritt. Das breite Spektrum des Binnenschifffahrts-Verlags umfasst neben Gesetzestexten, Handbüchern, Loseblattwerken auch Ausbildungsmedien sowie Formdrucke und Wasserstraßenkarten für die gewerbliche Binnenschifffahrt. Die Produkte sind über einen neuen E-Shop unter www.binnenschifffahrts-verlag.de erhältlich und sind auch weiterhin in Duisburg über den Mercator-Verlag (Ladengeschäft: Dammstraße 25, 47119 DU-Ruhrort) verfügbar. „Der BDB freut sich, dass der traditionsreiche Verlag mit den für das Gewerbe eminent wichtigen Produkten nun kompetent fortgeführt wird", erklärte BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen. „Und wir freuen uns, mit dem Binnenschifffahrts-Verlag unser Portfolio im Logistikbereich weiter auszubauen. Mit der Marke Verlag Heinrich Vogel haben wir über 80 Jahre Erfahrung in den Bereichen Transport/Logistik und Ausbildung, unser Wochenmagazin „VerkehrsRundschau" hat die Binnenschifffahrt immer im Blick. Ab sofort können wir dieser Zielgruppe ein erweitertes Angebot an Fachinformationen anbieten", so Verlagsleiterin Katrin Geißler-Schmidt.

Adressfeld

Bundesverband der
Deutschen Binnenschifffahrt e. V. (BDB)

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