#### IN DIESEM HEFT:

# BDB REPORT

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

#### BDB appelliert an Länder

Muster-Verordnung bremst Binnenschifffahrt aus

Mitgliederversammlung des BDB

Gremiensitzungen in Duisburg

Begrenzung der EEG-Umlage

Binnenschifffahrt muss berücksichtigt werden

**Arbeit und Soziales** 

Tarifvertrag und Ausbildungs-Neuordnung

und vieles mehr...



# PDB fordert Quarantänefreiheit im Güterverkehr

2



→ BDB-Geschäftsführer Iens Schwanen

## Editorial

die durchschnittliche Fahrtgeschwindigkeit von Binnenschiffen, die manchmal tagelangen Wartezeiten in den Seehäfen und an den Umschlagstellen und der mitunter mehrere Stunden dauernde Be- und Entladevorgang führen dazu, dass Binnenschiffe regelmäßig nicht binnen 72 Stunden nach Deutschland zurückkehren. Das darf als bekanntes Wissen bei den Entscheidern in Politik und Verwaltung betrachtet werden. Umso unverständlicher ist, dass die neue Musterverordnung zum Coronaschutz nun vorsieht. dass im Gütertransport tätiges Personal sich in Quarantäne zu begeben hat, wenn es länger als drei Tage in einem ausländischen Risikogebiet war. Da zurzeit alle Anrainerstaaten ganz oder teilweise als Risikogebiete ausgewiesen werden, führt das de facto zur Einstellung der Schifffahrt, wenn ihr demnächst mit dieser Anordnung das Bordpersonal entzogen wird. Der BDB kämpft dafür, dass diese Regel von den Ländern nicht übernommen wird.

Stärker berücksichtigt werden sollte die Binnenschifffahrt hingegen bei der weiteren Entwicklung

## Liebe Leserinnen, liebe Leser,

des Landstroms. Erfreulich ist, dass die Errichtung neuer Anschlüsse demnächst vom Bund auch im Binnenland gefördert wird, sobald die Länder eine eigene Ko-Förderung anbieten. Bei der Begrenzung der EEG-Umlage im Zusammenhang mit Nutzung von Landstrom muss der Bund aber noch nacharbeiten. Dieser Anreiz ist allein für die Seeschifffahrt vorgesehen, obwohl die umweltschonende Nutzung von Landstrom in der Binnenschifffahrt aus Kostengründen ebenfalls noch ausbaufähig ist.

Fortschritte gibt es endlich bei der Frage, wie zukünftig die Ausbildung in der Binnenschifffahrt aussehen wird. Nach jahrelangen Diskussionen haben sich die Sozialpartner auf einen gangbaren Kompromiss verständigt: Nach drei Jahren kann der Abschluss als Steuermann erzielt werden; die Ausbildung zum Schiffsführer endet nach dreieinhalb Jahren. Mehr hierzu, zur Mitgliederversammlung des BDB, der Verabschiedung von Erwin Spitzer und zu den Entwicklungen der Schifffahrt in NRW lesen Sie in diesem Heft.

Viel Vergnügen bei der Lektüre!



## 04 Dringender Appell an die Bundesländer

Quarantänebestimmungen bremsen die Binnenschifffahrt aus

## 08 BDB-Gremiensitzungen in Duisburg

Erwin Spitzer für sein außerordentliches Engagement geehrt

#### 12 Landstrom für Binnenschiffe

Pilotprojekt und Kampf für bessere Förderung

#### 14 Begrenzung der EEG-Umlage

Binnenschifffahrt muss berücksichtigt werden

#### 16 Expertenanhörung vor NRW-Verkehrsausschuss

Zweite Schleuse Henrichenburg hoch sinnvoll

## 18 Niedriges Wasser an der Donau

Ausbaumaßnahmen dringend benötigt

#### 20 Arbeit und Soziales

Tarifvertragsabschluss und Anpassung der Ausbildung

#### 22 Neue PG BiSchi in NRW

Starke Stimme in stärkstem Binnenschifffahrtsland

#### 24 Kurz gemeldet







## Inhalt

#### → IMPRESSUM Herau

#### **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. CORONASCHUTZ

BDB richtet Appell an die Bundesländer

## Neue Quarantänebestimmungen

## im Güterverkehr bremsen die Binnenschifffahrt aus

Die Bundesregierung beschwört das Chaos im Güterverkehr herauf: Entgegen aller warnenden Hinweise der Transport- und Logistikverbände wird nun auch der Güterverkehr in der neuen Musterverordnung für den Coronaschutz unter den Vorbehalt eines maximal 72stündigen Aufenthaltes in einem Risikogebiet gestellt.

ur bei Aufenthalten von weniger als 72 Stunden und bei Einhaltung angemessener Schutz- und Hygienekonzepte sind Personen, die beruflich bedingt grenzüberschreitend Personen, Waren oder Güter auf der Straße, der Schiene, per Schiff oder per Flugzeug transportieren, von der Quarantänepflicht befreit, heißt es in dem neuen Muster-Verordnungstext, der nun von den Bundesländern übernommen werden soll. Bisher waren auf Grundlage der im April 2020 beschlossenen Musterverordnung und in konsequenter Anwendung des international vereinbarten "Green lane"-Verfahrens die im Transportwesen tätigen Personen (Straße, Schiene, Schiff, Flugzeug) bei der Wiedereinreise in das Bundesgebiet von einer Quarantänepflicht befreit.

Der BDB hatte sich Anfang Oktober noch an das federführende Bundes-

innenministerium gewandt und auf die Unsinnigkeit dieser Regelung und die teilweise dramatischen Konsequenzen hingewiesen, die für den Gütertransport per Binnenschiff drohen. Die warnenden Hinweise, die nicht nur vom BDB, sondern auch von zahlreichen Speditions- und Logistikverbänden gegenüber der Bundesregierung in Berlin vorgebracht wurden, verhallten ungehört.

Der BDB hat das Thema in einer Pressemeldung öffentlich gemacht und sich parallel dazu an die Ministerpräsidenten und die Verkehrsminister der Länder gewandt. Der Appell des Verbandes ist eindeutig: Die Quarantäneregelung in § 2 Absatz 2 Nr. 2 c) der neuen Muster-Verordnung darf nicht in die Landesregelungen übernommen werden. Sie ist im Bereich der Binnenschifffahrt fern jeglicher Praxis und unverhältnismäßig.



## Binnenschifffahrt wird de facto lahmgelegt

Würden die Länder die o.g. Regelung übernehmen, hätte dies zur Folge, dass das in der Güter- und Fahrgastschifffahrt tätige Personal sich bei Wiedereinreise in das Bundesgebiet praktisch immer in Quarantäne zu begeben hat. Binnenschiffe sind in weit überwiegendem Ausmaß im grenzüberschreitenden Güterverkehr unterwegs. Das gilt sowohl für die westlichen Anrainerstaaten wie die Niederlande, Belgien oder Frankreich wie auch für Fahrtziele im östlichen und südöstlichen Raum, wie etwa nach Polen, Tschechien, Österreich, Slowakei, Ungarn, Rumänien oder Bulgarien. Schon aufgrund der geringen Fahrtgeschwindigkeiten eines Binnenschiffes ist es nahezu ausgeschlossen, dass diese beim grenzüberschreitenden Verkehr binnen 72 Stunden wieder in das Bundesgebiet zurückkehren. An den Seeterminals in Rotterdam und Antwerpen waren für die Containerbinnenschifffahrt in den vergangenen Tagen außerdem erneut Wartezeiten von drei bis vier Tagen zu verzeichnen. Gleiches gilt für den Transport von Mineralölprodukten nach Deutschland:

Während der Lade- bzw. Löschvorgang ca. acht bis 16 Stunden dauert, kommen regelmäßig im Seehafen Rotterdam noch Wartezeiten von zwei bis drei Tagen hinzu.

Eine Unterquarantänestellung des Bordpersonals führt de facto dazu, dass die Binnenschifffahrt eingestellt werden muss. Die Auswirkungen wären verheerend, zum Beispiel für die Container-, Mineralöl-, Chemie- oder Stahllogistik. Große Industrieunternehmen, die in Deutschland regelmäßig ihre Produktionsstätten an den Wasserstraßen haben und auf den Gütertransport per Binnenschiff angewiesen sind, werden binnen kürzester Zeit von der Rohstoffversorgung abgeschnitten. Die Versorgung mit Benzin, Diesel und Heizöl wird ins Stocken geraten, die Produktion in den Chemie- und Stahlwerken muss gedrosselt werden. Auch die Getreideund Futtermitteltransporte, eines der großen Marktsegmente in der Binnenschifffahrt, sind gefährdet. Kurzum: Der Industrie- und Wirtschaftsstandort Deutschland wird dadurch massiven Schaden erleiden.

↑ Lange Wartezeiten an den Seehafenterminals sorgen u.a. dafür, dass eine 72-Stunden-Regelung in der Binnenschifffahrt nicht praktikabel ist

CORONASCHUTZ

Ein ähnliches Bild ergibt sich für die Flusskreuzfahrt, die einen wichtigen Baustein im Deutschland-Tourismus darstellt und "Personentransport" im Sinne der Muster-Verordnung durchführt: Kabinenschiffe starten ihre Rundreisen in Deutschland und fahren z.B. in das Rheinmündungsgebiet oder in das Donaudelta. Diese Kreuzfahrten dauern immer länger als drei Tage. Es ist unzumutbar, das gesamte an Bord tätige Personal bei der Wiedereinreise in Deutschland unter Quarantäne zu stellen.

### Armutszeugnis in Zeiten der EU-Ratspräsidentschaft

Die 72-Stunden-Regelung steht im eindeutigen Widerspruch zum auch von der Bundesrepublik mitgetragenen europäischen "Green lane"-Verfahren, das am 23. März 2020 verabredet wurde. Dort ist geregelt, dass das Personal im Gütertransport weitestgehende Freizügigkeit ohne Quarantäneauflagen genießen soll. Gemäß Annex 3 der Unterlage erstreckt sich diese Freizügigkeit ausdrücklich auf das Personal in der Binnenschifffahrt.

Der Vorgang wirft nun auch kein gutes Licht auf die derzeitige deutsche EU-Ratspräsidentschaft: Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer war innerhalb der Bundesregierung bis zum Schluss nicht in der Lage, diese den Gütertransport massiv beeinträchtigende Bestimmung in der Muster-Verordnung zu verhindern. Gleichzeitig forderte der EU-Rat unter deutscher Führung aber die EU-Kommission am 23. Oktober 2020 auf, rasch einen Notfallplan für den europäischen Güterverkehrssektor im Fall einer Pandemie und anderer schwerer Krisensituationen auszuarbeiten. Der Notfallplan soll dabei ausdrücklich die Aufrechterhaltung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs und die Gewährleistung der Freizügigkeit der Beschäftigten im Verkehrssektor beinhalten. Mehr noch: Der Rat ermutigt die Kommission, gegebenenfalls den Notfallplan ganz oder teilweise auf den Personenverkehr und den Verkehr im Allgemeinen auszuweiten.

Damit fordert Deutschland etwas in Europa, was im eigenen Land nicht angeboten wird. Über den europäischen Dachverband EBU interveniert der BDB gegen diese Haltung Deutschlands bei der Europäischen Kommission und ist mit der Generaldirektion Verkehr hierzu im Gespräch. Über die Botschaft in Berlin hält der BDB zudem Kontakt zur niederländischen Regierung, denn ein Güterstau im Rotterdamer Hinterlandverkehr muss verhindert werden.

## Derzeitige Rechtslage in einzelnen Bundesländern

Eine Internet-Recherche hat am 27. Oktober 2020 ergeben, dass die Bundesländer zurzeit recht unterschiedliche Regelungen zum Umgang mit dem Personal im Transportwesen getroffen haben.

In NRW gibt es aktuell keine Beschränkungen bei der Freizügigkeit des Bordpersonals. § 3 der Coronaeinreiseverordnung vom 07.10.2020 bestimmt die grundsätzliche Quarantänepflicht. § 3 Abs. 4 Nr. 1 besagt aber: "Von den Verpflichtungen nach Absatz 1 nicht erfasst sind Personen, die bei der Einreise beruflich bedingt grenzüberschreitend Personen, Waren oder Güter auf der Straße, der Schiene, per Schiff oder per Flugzeug transportieren." In **Bayern** findet sich in der Einreise-Quarantäneverordnung vom 22.10.2020 die wortgleiche Regelung. Diese Formulierung wurde auch in der "Corona-Verordnung Einreise, Quarantäne und Testung" vom 17.10.2020 in **Baden-Württemberg** getroffen. In Rheinland-Pfalz gibt es zurzeit ebenfalls keine Beschränkungen für das Personal im Gütertransport. Die zuletzt am 26.10.2020 geänderte Coronaschutzverordnung bestimmt eindeutig: "Nicht erfasst sind Personen, die sich im Rahmen ihrer Tätigkeit als Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Luft-, Schiffs-, Bahn- oder Busverkehrsunternehmen oder als Besatzung von Flugzeugen, Schiffen, Bahnen und Bussen in einem Gebiet nach § 19 Abs. 4 aufgehalten haben." In **Bremen** ist die Quarantänepflicht für Einreisende in § 20 der ab 06.10.2020 gültigen Coronaschutzverordnung geregelt. In der Verordnung selber gibt es hiervon keine Ausnahmeregelung für den Gütertransport. Gut versteckt – und deshalb häufig übersehen – gibt es jedoch in der Anlage zu § 22 Abs. 2 (allg. Ausnahmen) den Hinweis, dass Transport und Verkehr als sog. Kritische Infrastruktur zu betrachten und deshalb von der Quarantänepflicht auszunehmen ist.

In **Hamburg** gibt es keine Ausnahmeregelung für Personal im Güter- oder Personentransport. Dort wird lediglich bestimmt, dass in begründeten Fällen Befreiungen zugelassen werden können, sofern dies unter Abwägung aller betroffenen Belange vertretbar ist. So ist es in Hamburg z.B. zulässig, dass Seeleute aus dem Ausland einreisen, um sich auf direkter Durchreise zu ihrem Schiff zu begeben. Hessen, Berlin und das Saarland hingegen wenden die 72-Stunden-Regelung für das Personal im Güterverkehr bereits an.

#### Alternativvorschläge aus den Ländern: 5-Tage-Frist, 7-Tage-Frist

In Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg wird zurzeit diskutiert, ob für die Binnenschifffahrt eine gesonderte Regelung mit einer anderen Frist in die Coronaschutzverordnungen aufgenommen werden soll. Erste informelle Vorschläge an den BDB lauteten, eine Quarantänepflicht nach 120 Stunden anzuordnen. Der BDB hat dies mit dem Hinweis abgelehnt, dass eine 5-Tage-Frist ebenso wie die 72-Stunden-Regelung zu knapp bemessen ist, wenn die vergleichsweise langsamen Fahrtzeiten des Schiffes, die mitunter tagelangen

Wartezeiten an den Terminals und Umschlagstellen und die Dauer des Be- und Entladevorgangs berücksichtigt werden. Auch der hierauf ebenfalls informell erfolgte Alternativvorschlag, für die Binnenschifffahrt eine 168-Stunden-Frist (= 7 Tage) vorzusehen, musste im Hinblick auf die Donauverkehre und die mitunter bis zu sieben Tage dauernden Wartezeiten an Terminals in Rotterdam abgelehnt werden.

#### Die Position des BDB

Es ist bemerkenswert, dass weder auf Bundes-, noch auf Landesebene eine Begründung für die neue Fristsetzung genannt wird. Erst recht wird kein Hinweis geliefert, warum auf einmal nach 72stündigem Auslandsaufenthalt ein erhöhtes Infektionsrisiko vom Transportpersonal ausgehen soll. Welche Statistik belegt das? Welche Studie legt diesen Schluss nahe? Richtig ist doch vielmehr, dass zu keiner Zeit von der heimkehrenden Schiffsbesatzung eine erhöhte Gefährdung ausgeht, da an Bord praktisch kein Kontakt zur Außenwelt gegeben ist. Die Position des BDB lautet daher unverändert, dass die Freizügigkeit des Personals im Güter- und Personentransport unbefristet und uneingeschränkt gegeben sein muss, damit die Versorgung von Wirtschaft, Industrie und Bevölkerung aufrecht erhalten bleiben kann. Dies entspricht auch dem sog. "Green-lane"-Abkommen in Europa, das an seiner Bedeutung nichts verloren hat. Wegen der sehr willkürlichen und durch nichts zu begründenden Neuregelung, die massiv in die Berufsausübung der Binnenschifffahrt eingreift, sind Rechtsmittel gegen diese neue Anordnung zu prüfen. Wollte man sich ernsthaft auf eine spezielle Fristenregelung einlassen, so muss diese binnenschifffahrtsfreundlich wenigstens 14 Tage betragen. Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses gab es noch keine Entscheidung zum weiteren Vorgehen.

Gremiensitzungen des BDB in Duisburg

## Bericht über 17 Monate intensive Verbandsarbeit für das Gewerbe

Nachdem die für März 2020 geplanten Gremiensitzungen des Verbandes aufgrund der aufkommenden Coronavirus-Pandemie verschoben werden mussten, konnten die Sitzungen – eine gemeinsame Sitzung von Präsidium und Vorstand sowie im Anschluss die 50. ordentliche Mitgliederversammlung des Verbandes – schließlich am 8. September 2020 unter strengen Corona-Auflagen in der Mercator-Halle in Duisburg durchgeführt werden.

abei fassten die Mitglieder wichtige Entscheidungen und Beschlüsse, damit die Arbeit des BDB im nun anstehenden Zeitraum bis zur nächsten Versammlung erfolgreich fortgeführt werden kann.

Wiederwahl der Tarifkommission des BDB und Genehmigung des Haushalts

Die stimmberechtigten Mitglieder mit Tarifbindung wählten turnusgemäß die Mitglieder der BDB-Tarifkommission en bloc einstimmig wieder. Damit besteht das Gremium, das als Tarifvertragspartner der Gewerkschaft verdi für das fahrende Personal in den Jahren 2019 und 2020 neue Tarifverträge für die Binnenschifffahrt verhandelt und abgeschlossen hatte, weiterhin aus dem Vorsitzenden Volker Schuhmacher (B. Dettmer), Andreas Dicke (Bavaria), Thomas Günther (KD), Peer Nyström, (Haeger & Schmidt) sowie den stellvertretenden Mitgliedern Mariola Kowal (Haeger

& Schmidt), Roland Scheurle (Rheintank) und Markus Schwartz (KD). Die BDB-Mitglieder genehmigten außerdem in der Versammlung den Jahresabschluss des Verbandes (Geschäftsstelle und Schulschiff) für das Jahr 2019 sowie den Haushaltsplan für das Jahr 2021. Einstimmig angenommen wurde der Antrag von Nils Funger (Bank für Schiffahrt), auf Entlastung von Präsidium, Vorstand und Geschäftsführung für das Jahr 2019.

#### Berichte über 17 Monate Arbeit

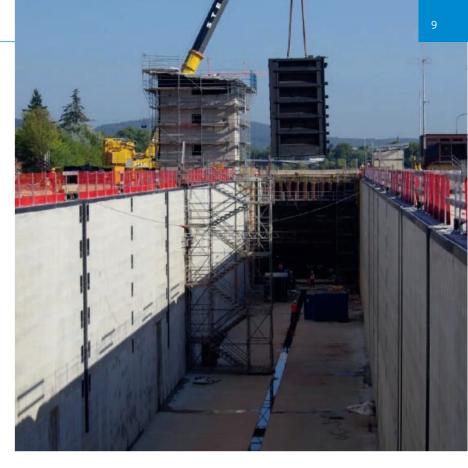
Die grassierende Viruspandemie und die zu ihrer Eindämmung ergriffenen Maßnahmen haben deutliche Spuren im Güter- und Fahrgastschifffahrtsgewerbe hinterlassen. Während die Güterschifffahrt sich in einer insgesamt abgekühlten Konjunkturphase befindet, die durch Corona noch verstärkt wird, leidet die Fahrgastschifffahrt in besonderem Maße unter den Maßnahmen, die regierungsseitig zur Eindämmung der Pandemie angeordnet wurden.

So durfte in den ersten Monaten der Saison das Gewerbe gar nicht ausge- übt werden; anschließend konnte das Geschäft nur unter verschärften Hygiene- und Abstandsregelungen aufgenommen werden. In der Mitgliederversammlung berichteten die Vertreter der verschiedenen Gewerbezweige über die Situation und tauschten sich mit den Mitgliedern hierzu aus.

Im Anschluss berichteten BDB-

Geschäftsführer Jens Schwanen und seine Mitarbeiter im Rahmen ihrer Rechenschaftsberichte den anwesenden knapp 30 Mitgliedern über die geleistete Arbeit in den vergangenen anderthalb Jahren. Jens Schwanen gab zunächst einen Überblick über die Mengen- und Marktentwicklung und informierte über die umfassenden Aktionen des Verbandes, um die Binnenschifffahrt in der schwierigen Zeit der Corona-Pandemie zu unterstützen. Hiernach stellte er die verkehrs- und gewerbepolitischen Schwerpunktthemen vor, in denen der Verband aktiv mitarbeitet. Dazu zählt z.B. der im Mai 2019 vorgestellte "Masterplan Binnenschifffahrt", dessen Umsetzung gute Fortschritte macht und durch ein Lenkungsgremium und weitere Arbeitsgruppen begleitet wird. Das BMVI aktualisiert laufend in einer Übersicht mit Ampel-Farben den Umsetzungsstand aller rund 90 Maßnahmen, die das Maßnahmenpaket für die Binnenschifffahrt enthält. Parallel dazu wird der als Reaktion auf das Niedrigwasser 2018 vereinbarte sog. "8-Punkte-Plan" ("Aktionsplan Niedrigwasser Rhein") regelmäßig in Arbeitsgruppensitzungen mit Vertretern von Verbänden, Reedereien und Verladern unter Moderation des Ministeriums diskutiert und Schritt für Schritt in die Umsetzung überführt.

Einen thematischen Schwerpunkt der Verbandsarbeit des BDB bildet der Themenkomplex "Flottenmodernisierung". Die derzeit gültige Förderrichtlinie "Nachhaltige Modernisierung



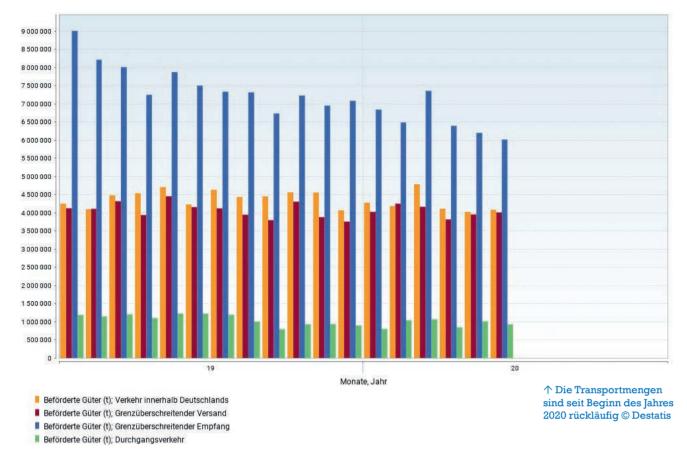
von Binnenschiffen" des BMVI wurde zum 01.01.2020 inhaltlich deutlich verbessert, wobei die Anregungen des BDB erfreulicherweise größtenteils berücksichtigt wurden. Große Hoffnungen ruhen derzeit auf dem vom BMVI geplanten, neuen Förderprogramm zur Modernisierung der Flotte, im Rahmen dessen 60 - 80 % der tatsächlich getätigten Investitionskosten, z.B. in emissionsärmere oder alternative Antriebe oder Optimierungen am Schiffsdesign, förderfähig sein sollen (zum Vergleich: über das derzeit noch gültige Programm, das sich in den Grenzen der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung bewegt und als "Umweltbeihilfe" einzuordnen ist, sind es rund 13 %). Da es sich bei der geplanten Förderrichtlinie um eine "echte Gewerbeförderung" handeln wird, hat das BMVI den Entwurf der EU-Kommission zur Notifizierung vorgelegt und wartet nun auf "grünes Licht" der Wettbewerbsbehörde in Brüssel. Erfolgreichen "Vollzug" konnte Schwanen schließlich für die komplett neu gestaltete Förderung der Aus- und Weiterbildung vermelden: Nahezu sämtliche Wünsche und Vorstellungen des BDB wurden vom federführenden Bundesverkehrsministerium in der

↑ Der BDB setzt sich weiter für mehr Stellen in der WSV ein, damit wichtige Projekte für die Schifffahrt zügig umgesetzt werden können © WSV

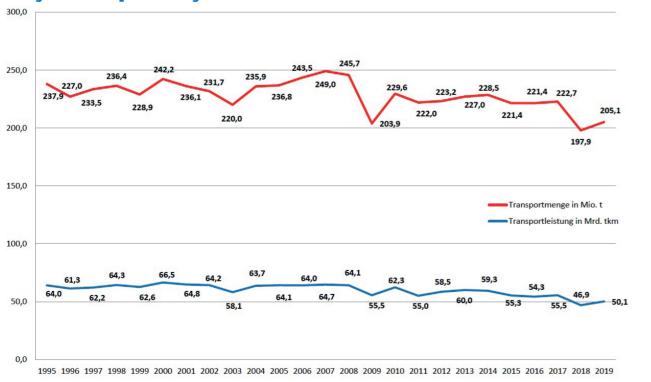
<sup>0</sup> BDB-GREMIENSITZUNG FORTS.

#### Beförderte Güter, Beförderungsleistung (Binnenschifffahrt): Deutschland, Monate, Hauptverkehrsbeziehungen

Güterverkehrsstatistik der Binnenschifffahrt Deutschland



#### Menge und Transportleistung der Binnenschifffahrt 1995 - 2019



↑ © BDB

neu gefassten Förderrichtlinie übernommen. Und zum Stichwort "Aus-/ Weiterbildung" konnte den Mitgliedern auch darüber berichtet werden, dass die dritte und letzte Umbaumaßnahme an Bord des Schulschiffes in 2019 erfolgreich abgeschlossen wurde. Der Bund hat diese Maßnahme erneut mit 300.000 Euro bezuschusst.

Mit eigenen Präsentationen gaben die BDB-Referenten Gerit Fietze, Fabian Spieß und Elena Vostrikov den Mitgliedern eine Übersicht über die Arbeit in den jeweiligen von ihnen bearbeiteten Themenfeldern. Schulschiff-Leiter Volker Müßig informierte die Mitglieder über die coronabedingt sehr herausfordernde Situation an Bord. So mussten für die Unterbringung der Azubis während der Berufsschulkurse eigene Hygienekonzepte entwickelt und mit den zuständigen Behörden abgestimmt werden. Um der Fürsorge- und Betreuungsverpflichtung gegenüber den jungen Leuten an Bord noch besser gerecht zu werden, wurde vom Vorstand beschlossen, dass die Zahl der beherbergten Schiffsjungen und Schiffsmädchen ab 2021 auf die Zahl der maximal zur Verfügung stehenden Betten begrenzt wird.

#### **Erfolgreiche Mitgliederwerbung**

Der BDB konnte seit seiner letzten Mitgliederversammlung erfolgreich neue Mitglieder gewinnen. Folgende Unternehmen haben sich in den letzten 17 Monaten entschieden, die Arbeit des BDB zu unterstützen: DP World Logistics Europe GmbH (Germersheim), Bayerischer Lloyd AG (Regensburg), Weisse Flotte Potsdam GmbH (Potsdam), RHENO Kies und Splitt AG (Birsfelden), Lambers Reederei GmbH (Spelle) und SPS Saar Personenschiffahrt GmbH & Co. KG (Saarburg). Damit ist es gelungen, Unternehmen aus verschiedenen Bereichen des Binnenschifffahrtsgewerbes für die Mitarbeit im Verband zu gewinnen.

## Dank an Erwin Spitzer für die geleistete Arbeit

Erwin Spitzer stand ab 1986 in den Diensten des BDB und war von 2000 -2008 stellvertretender Geschäftsführer des Verbandes, ehe er im Jahr 2008 als Geschäftsführer zum Bilgenentwässerungsverband (BEV) wechselte. Herr Spitzer blieb dem BDB iedoch auch seit diesem Zeitpunkt verbunden und unterstützte die Verbandsarbeit in den Themenfeldern Tankschifffahrt. ADN und CDNI, zuletzt auch für die IWT-Stiftung. Erwin Spitzer wird zum Jahresende seine Tätigkeitsbereiche an BDB-Referentin Elena Vostrikov übergeben und sich vollständig auf seine Arbeit beim BEV konzentrieren. BDB-Vizepräsident Dr. Gunther Jaegers (Reederei Jaegers) dankte Herrn Spitzer



← Der BDB dankt Erwin Spitzer für sein jahrzehntelanges Engagement für den Verband und das Gewerbe

im Namen des BDB in einer Rede für die geleistete Arbeit und seinen äußerst engagierten Einsatz für das Binnenschifffahrtsgewerbe. Herr Dr. Jaegers würdigte insbesondere die Leistung von Herrn Spitzer im Rahmen des Umstiegs von Einhülle auf Doppelhülle im Bereich der Tankschifffahrt seit Ende des Jahres 2012. Herr Spitzer hatte diesen Umstellungsprozess gemeinsam mit Herrn Klaus Schmitt äußerst kompetent begleitet.

12 LANDSTROM

Landstrom in der Binnenschifffahrt

## Pilotprojekt der WSV und Kampf um verbesserte Fördermöglichkeiten

Die Versorgung mit Landstrom gewinnt in der Binnenschifffahrt immer mehr an Bedeutung und ist eine kurzfristig umsetzbare Möglichkeit, um die Emissionen und Immissionen des Binnenschiffsverkehrs zu reduzieren.

uch die Bevölkerung, die sich an den Häfen oder entlang der Wasserstraßen aufhält, profitiert von "sauber liegenden" Schiffen, deren Besatzungen durch die Landstromversorgung nicht mehr darauf angewiesen sind, während ihrer Liegezeiten ein dieselbetriebenes Bordstromaggregat zu nutzen. Bisher ist die Versorgung mit Landstrom an den Liegestellen jedoch noch unzureichend ausgebaut. Obwohl der Großteil der Binnenschiffe mittlerweile über Anschlussmöglichkeiten an Stromtankstellen verfügt, gibt es zu wenig Säulen bzw. noch etliche Säulen mit zu geringer Leistung. Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung bereitet derzeit das im "Masterplan Binnenschifffahrt" verankerte Pilotprojekt "Elektrischer Landstrom für die Binnenschifffahrt" im westdeutschen Kanalsystem vor. Im Rahmen dieses Vorhabens sollen im Kanalgebiet 120 neue Entnahmesäulen mit standardisierten und leistungsstarken Anschlüssen und einem einheitlichen 24/7-Bezahlsystem entstehen. Gerade die derzeit noch uneinheitlichen und unkomfortablen Abrechnungssysteme bereiten der Binnenschifffahrt oft Probleme. Diese Verbesserungen sind nicht zuletzt vor dem Hintergrund, dass der Bund mittlerweile eine Nutzungsverpflichtung für Landstrom an jenen Liegestellen, die über die Möglichkeit zum Anschluss an Stromtankstellen verfügen, erlassen hat, schnellstmöglich umzusetzen. Denn: wenn Nutzungszwang von Landstrom behördlich angeordnet wird, muss der Bund auch dafür Sorge tragen, dass die Binnenschifffahrt diesem auch tatsächlich nachkommen kann und die nötige Infrastruktur bereitstellen. Das Pilotprojekt ist hierbei ein vielversprechender Ansatz.

## Förderung des Baus von Landstromanlagen

Positive Signale gibt es bezüglich einer Förderung von Landstrom. Das Bundeswirtschaftsministerium bemüht sich derzeit darum, die flächendeckende Versorgung der Güter- und Fahrgastschifffahrt mit Landstromanlagen mit Bundesmitteln zu unterstützen. Die Initiative richtet sich ausdrücklich auch an Steiger im Hinterland. Voraussetzung für die Bundesförderung ist jedoch,



dass die einzelnen Bundesländer ein eigenes Förderprogramm zu Landstrom auflegen (Kofinanzierung). Mittlerweile gibt es erfreulicherweise vielversprechende Signale aus Ländern wie NRW und Rheinland-Pfalz, einen eigenen Förderrahmen aufzusetzen. Es wäre sehr wünschenswert, dass möglichst viele

weitere Länder diesem Beispiel folgen. So könnte die Verfügbarkeit und Attraktivität von Landstromanlagen künftig signifikant gesteigert werden. Stromentnahmesäulen, wie hier im Hafen Duisburg, ermöglichen der Binnenschifffahrt "sauberes Liegen" EEG-UMLAGE

## Bundesregierung plant Begrenzung der EEG-Umlage Landstrom muss auch für die Binnenschifffahrt bezahlbar sein

Landstrom soll für Seeschiffe während der Liegezeiten in den Häfen deutlich günstiger werden. Dies sieht der Entwurf der Bundesregierung zur Änderung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes vor.

r enthält in den §§ 63, 65 a
EEG 2021 einen besonderen
Begrenzungstatbestand für
den Bezug von Landstrom.
Danach wird der ermittelte und den
Strompreis maßgeblich bestimmende
EEG-Umlagebetrag für den Strom, den
eine Landstromanlage an Seeschiffe
liefert und der von diesen Schiffen zu
ihrem Betrieb selbst verbraucht wird,
auf 20 Prozent begrenzt.

Die Regierung geht auch nach Auffassung des BDB zutreffend davon aus, dass Schiffe während der Liegezeiten in Häfen zum Teil erhebliche Mengen an Strom benötigen, den sie üblicherweise mit Hilfe ihrer schiffseigenen Hilfsdiesel bzw. Generatoren unter Verwendung fossiler Kraftstoffe selbst erzeugen. Die dabei entstehenden Abgase können zur Beeinträchtigung der Luftqualität beitragen. Die Versorgung mit Strom von Land aus ermöglicht die Abschaltung der schiffseigenen Generatoren während der Liegezeiten in Häfen, ist aber deutlich teurer als der von den Schiffen selbst erzeugte Strom. Nur wenn die Kosten für die Landstromversorgung von Schiffen nicht wesentlich höher liegen als die für den Betrieb der Schiffsgeneratoren, werden Schiffsbetreiber diese umweltfreundliche Technologie nutzen. Die Begrenzung der EEG-Umlage, so die Regierung, kann dazu beitragen, die Kosten entsprechend zu reduzieren und die Akzeptanz bei den Schiffsbetreibern zu erhöhen.

Absolut unverständlich ist für den BDB jedoch, dass die Bundesregierung diese sinnvolle Maßnahme allein für die Seeschifffahrt vorsieht. Die Binnenschifffahrt bleibt komplett unberücksichtigt, obwohl die o.g. Argumente für eine Begrenzung der Stromkosten absolut identisch sind. Die in der Begründung zum Gesetzentwurf genannte Motivation des Gesetzgebers, "wirtschaftliche Anreize zur Inanspruchnahme der alternativen Stromversorgung von Wasserfahrzeugen für die Schifffahrt zu schaffen, weil dadurch Luftund Lärmemissionen in Häfen wesentlich gesenkt werden können", lässt sich vollständig auf die Gegebenheiten in der Binnenschifffahrt übertragen, und das Bedürfnis nach weniger Emissionen ist im Binnenland ebenso gegeben wie in den Städten mit großen Seehäfen.

Die Nutzung von Landstrom stellt die effektivste Form der Lärm- und Schadstoffvermeidung bei liegenden Schiffen dar. Landstrom ist deshalb ein wesentlicher Baustein, die Klimaschutzziele der Bundesregierung zu erreichen, die Öko-Bilanz der Schifffahrt weiter zu verbessern und bei der Bevölkerung mehr Akzeptanz für den Gütertransport zu erzielen.

Leider verursacht die Nutzung von Landstrom in der Binnenschifffahrt aber erhebliche finanzielle Belastungen, die einer Akzeptanz dieser sinnvollen Energieversorgung im Wege stehen: Während durch Dieselgeneratoren erzeugter Strom rund 16 Cent/kWh kostet, schlägt der Landstrom je nach Anbieter mit 25 bis 35 Cent/kWh zu Buche. Die EEG-Umlage stellt dabei insbesondere für die energieintensive Fahrgastschifffahrt einen erheblichen Kostenblock dar: Je nach Größe des Unternehmens bzw. Art und Anzahl der Schiffe verursacht sie Kosten von bis zu 1 Mio. Euro pro Jahr. Dies führt dazu, dass ein erheblicher Teil der Binnenschiffer das liegende Schiff weiterhin per dieselbetriebenem Generator mit Strom versorgt.

Hierauf hat der BDB das Bundeswirtschaftsministerium wiederholt hingewiesen - leider ohne Erfolg. Der Gesetzentwurf lässt die Binnenschifffahrt außen vor. "Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier übersieht, dass es auch im Hinterland Häfen und innenstadtnahe Liegestellen gibt, wo mit Landstrom ein wesentlicher Beitrag zur Verringerung der Schadstoffemissionen geleistet werden könnte. Nicht nur die Anwohner in den Seehäfen, sondern auch die Bevölkerung in den Innenstädten hat ein starkes Interesse daran, dass die Energieversorgung der Schiffe von Land aus erfolgt und keine dieselbetriebenen Generatoren in Betrieb genommen werden müssen. Die Binnenschifffahrt ist gerne bereit, an Stelle des Dieselgenerators den Strom von Land zu nutzen. Hierfür müssen aber konkurrenzfähige Angebote vorliegen. So lange Landstrom deutlich teurer ist als der selbsterzeugte Strom an Bord, wird Landstrom nur eine geringe Akzeptanz finden", erklärt BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen.

Die Chancen, die in einem kostenreduzierten Stromangebot für die Binnenschifffahrt stecken, hat auch bereits die Wirtschaftsministerkonferenz der Länder erkannt. Dort wurde im Juni 2020 beschlossen, dass auch für den Landstrom für die Binnenschifffahrt die EEG-Umlage "im Sinne einer Gleichbehandlung auf 20 % begrenzt wird". Der BDB hat im Oktober 2020 die zuständigen Bundestagsabgeordneten angeschrieben und um Unterstützung zur Abänderung des Regierungsentwurfs gebeten.

↓ Die Fahrgastschifffahrt würde besonders stark von einer Begrenzung der EEG-Umlage profitieren



16 VERKEHRSAUSSCHUSS NRW

#### BDB bei Expertenanhörung vor dem Verkehrsausschuss NRW

## Neubau einer 2. Schleuse Henrichenburg volkswirtschaftlich hoch sinnvoll

Das westdeutsche Kanalsystem ist mit rund 40 Mio. per Binnenschiff beförderter Gütertonnen jährlich nach dem Rhein das Fahrtgebiet mit der zweithöchsten Tonnage im deutschen Wasserstraßennetz.

s spielt eine wichtige Rolle bei der Güterbeförderung im Hinterlandverkehr der großen Westseehäfen und der Versorgung der rohstoffintensiven Industrie im Westen der Republik. Im östlichen Ruhrgebiet ist der Hafen Dortmund mit seiner exzellenten Anbindung an das Rheingebiet, den Mittellandkanal und die Nordsee ein maßgeblicher Hafenstandort mit rund 3 Mio. t wasserseitigem Umschlag pro Jahr.

In den vergangenen Jahren war die Erreichbarkeit des Dortmunder Hafens, an dem direkt und indirekt rund 5.000 Arbeitsplätze hängen, jedoch stark beeinträchtigt. Grund dafür ist die äußerst störanfällige Schleuse Henrichenburg, die nur über eine Kammer verfügt und darüber hinaus die einzige wasserseitige Zufahrt zum Hafengelände ist. Der BDB hat daher am 2. September 2020, vertreten durch seinen Vizepräsidenten Roberto Spranzi (DTG, Duisburg), im Rahmen einer Anhörung vor dem Verkehrsausschuss im Landtag NRW qualifizierte Argumente für den Neubau einer zweiten Schleuse hervorgebracht und den dringenden Handlungsbedarf aufgezeigt.

Allein im Jahr 2019 war die Schleuse anderthalb Monate komplett für die Schifffahrt gesperrt, weitere anderthalb Monate wurde ein deutlich reduzierter Notbetrieb eingerichtet. Die nächste Vollsperrung aufgrund von Instandsetzungsarbeiten ist bereits für 2021 vom zuständigen WSA angekündigt. Derart lange Sperrzeiträume haben nicht nur massive negative wirtschaftliche Folgen für die Schifffahrtsunternehmen und den Hafen, sondern beeinträchtigen auch die Umwelt: Im Jahr 2018, in dem die Schleuse ebenfalls für einen längeren Zeitraum voll gesperrt war, gab die Dortmunder Hafen AG eine Verkehrsverlagerung in der Größenordnung von rund 25.000 Lkw-Fahrten bekannt.

"Damit wird das erklärte Ziel der Bundesregierung, künftig mehr Güter auf die umweltfreundliche Binnenschifffahrt verlagern zu wollen, völlig konterkariert. Gerade im dicht besiedelten Ruhrgebiet mit seinen chronisch verstopften Straßen ist die Binnenschifffahrt als Verkehrsträger unverzichtbar, um große Gütermengen zu transportieren. Ein Engpass im Wasserstraßennetz, wie ihn die Schleuse Henrichenburg seit Jahren darstellt, muss daher schnellstmöglich beseitigt werden, um eine ungewollte Verlagerung von Verkehren auf die Straße zu vermeiden. Hier besteht dringender Handlungsbedarf", so BDB-Vizepräsident Roberto Spranzi.

Der Bau einer zweiten Schleusenkammer in Henrichenburg würde nicht nur die Problematik der Störanfälligkeit der vorhandenen Kammer beseitigen, sondern auch die Zukunftspotenziale des Dortmunder Hafens erschließen. Auch wenn die transportierten Kohlemengen durch den beschlossenen Ausstieg aus der Kohle als Energieträger im Bereich der Binnenschifffahrt voraussichtlich künftig rückläufig sind, werden andere Güter langfristig vermehrt den Weg auf die Wasserstraßen finden. So ist Binnenschifffahrt z.B. der ideale Partner. um die im Rahmen der immer weiter zunehmenden Bautätigkeiten anfallenden Abraummengen (Bauschutt, Abfallprodukte) zu transportieren. Das westdeutsche Kanalgebiet kann dabei eine zentrale Rolle spielen, da die abgetragenen Materialien in der Regel in Verbrennungsanlagen in die Niederlande verbracht werden. Da diese Stoffe vielfach sicherheitssensibel sind, eignet sich das Binnenschiff mit seinen hohen Sicherheitsstandards deutlich besser für den Abtransport als der Lkw, der die Gefahrstoffe über verkehrsreiche Straßen an den Zielort bringen müsste.

Es ist außerdem erklärtes Ziel im "Masterplan Binnenschifffahrt" des BMVI, künftig mehr Schwergüter und Projektladungen auf die Wasserwege zu verlagern, die sich besonders gut für den Transport solcher besonders schweren und sperrigen Ladungen eignen. Im Gegensatz zur Straße müssen keine aufwendigen Vorbereitungen für den Transport getroffen werden (z.B. Abbau von Ampeln, Schildern etc., Einholen von Sondergenehmigungen) und ein Binnenschiff besitzt darüber hinaus den nötigen Ladungsraum, um große und schwere Güter zu befördern. Es

besteht daher die Chance, dass sich der Hafen Dortmund mit seiner zentralen Lage im östlichen Ruhrgebiet und der hervorragenden Anbindung an Rhein, Nordsee und die ostdeutschen Wasserstraßen als wichtige Plattform für diese Transporte etablieren könnte.

"Der Bau einer neuen Schleuse Henrichenburg kann außerdem dem in den letzten drei Jahrzehnten stetig wachsenden Containergeschäft per Binnenschiff zusätzlichen Auftrieb geben. Im Kanalgebiet gibt es zwar derzeit noch limitierende Brückendurchfahrtshöhen. Diese sollen allerdings laut Bundesverkehrswegeplan 2030 angehoben werden, sobald Ersatzneubauten anstehen, so dass auch in diesem Fahrtgebiet langfristig wirtschaftlicher Containertransport auf dem Wasser möglich sein wird. Die Anpassung der Wasserstraßeninfrastruktur an die künftigen Entwicklungen des Gütertransports auf den Flüssen und Kanälen ist daher volkswirtschaftlich weitsichtig und höchst sinnvoll", erklärt Roberto Spranzi.

#### Hintergrund:

In dem Antrag "Der Dortmunder Hafen braucht eine nachhaltige Zukunftsperspektive" (Drucksache 17/8782) fordert die SPD-Fraktion die Landesregierung u.a. dazu auf, sich beim Bund für den Bau einer zweiten Schleuse Henrichenburg einzusetzen. Der BDB unterstützt diese Forderung ausdrücklich und hofft auf den Einsatz von NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst (CDU) in der Berliner Politik. Auf einer gemeinsamen Veranstaltung von BDB und dem Verband Spedition und Logistik NRW e.V. (VSL NRW) mit dem Titel "Binnenschifffahrt im Aufwind" im vergangenen Jahr in Neuss hatte Minister Wüst sein Bekenntnis, sich in der Bundespolitik für die Stärkung des Systems Wasserstraße in NRW einzusetzen, bekräftigt.

**NIEDRIGWASSER** 

#### Wieder extremes Niedrigwasser an der Donau

## Donauausbau muss endlich umgesetzt werden

Die Wasserstände an der Donau sind im September 2020 wieder auf ein besorgniserregend niedriges Niveau gefallen. Besonders betroffen: Der Flussabschnitt zwischen Regensburg und Passau.

m Pegel Pfelling wurden teils nur noch rund 2,40 m gemessen, der "normale" Wert liegt zwischen 3,60 m und 3,80 m. Damit näherte sich der Pegel seinem historischen Tiefstand von 2,28 m (gemessen am 23.08.2018) an.

Für die Binnenschifffahrt entfalten die sich häufenden Niedrigwassersituationen im Donauraum dramatische Folgen, wie das folgende Beispiel veranschaulicht:

Um voll abgeladen, also mit einer Abladetiefe von ca. 2,50 m fahren zu können, benötigt ein 110 m langes Güterbinnenschiff einen Pegelstand bei Pfelling von ca. 3,60 m bis 3,80 m. Dann können 1.600 t Fracht mit diesem Schiff befördert werden. Derzeit fehlen mindestens 1,20 m Wasser. Ein Dezimeter Wasser entspricht rund 100 t Fracht. Das bedeutet, dass das Schiff um rund 1.200 t Fracht "geleichtert" werden muss, damit keine Grundberührung erfolgt. Damit kann ein 110 m langes Güterbinnenschiff im o.g. Donauabschnitt derzeit nur noch rund ein Viertel seiner möglichen Ladungsmenge aufnehmen.

Der BDB fordert angesichts dieser massiven Beeinträchtigungen für das Binnenschifffahrtsgewerbe im süddeutschen Raum, den längst beschlossenen und im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 im Vordringlichen Bedarf verankerten Ausbau der Donau nun schnellstmöglich umzusetzen. Die Wasserführung, die in den vergangenen Jahren in diesem Fahrtgebiet immer schlechter geworden ist sowie teils drastische "Sprünge" an den Pegeln, die für das Gewerbe nur schwer nachzuvollziehen sind und die Fahrtenplanung zusätzlich erschweren, erfordern eine deutliche Reaktion des Bundes (Ausbaumaßnahmen und verbesserte Wasserstandsvorhersagen), damit sich die Donau nicht zu einem "Totalausfall" für den Verkehrsträger Binnenschifffahrt entwickelt.

"Die Häufung von signifikanten Niedrigwasserperioden in den letzten Jahren zeigt, dass der Klimawandel auch vor den Wasserstraßen und somit auch der Donau nicht Halt macht. Eine Entschärfung dieser Situation muss mit entsprechenden flussbaulichen Maßnahmen nun schnellstmöglich vorgenommen werden, damit die Unternehmen in der Binnenschifffahrt langfristige Planungssicherheit für ihre Transporte bekommen und die Versorgungssicherheit der Industrie durch die Binnenschifffahrt nicht gefährdet wird. Die Tatsache, dass



← Niedrige Wasserstände beeinträchtige signifikant @ WSV

die Pegelstände an der Donau sich nach dem extremen Niedrigwasser 2018 nun wieder ihrem Rekordtief nähern, verdeutlicht, wie dringend der Handlungsbedarf ist", so BDB-Vizepräsident Friedrich Weigert (Kühne + Nagel Euroshipping GmbH).

Niedrigwasserperioden belasten die Binnenschifffahrt allerdings nicht nur durch einen deutlich höheren Aufwand bei der Planung und Durchführung ihrer Transporte. Hinzu kommt, dass für das notwendige Leichtern, also der teilweisen Entladung des Schiffes, in den öffentlichen Häfen im Donauraum sehr hohe Umschlagsgebühren erhoben werden. Der BDB appelliert daher dringend an die Donauhäfen, in Anbetracht der ohnehin schon äußerst angespannten Situation durch das Niedrigwasser und die daraus resultierenden hohen finanziellen Belastungen für das Gewerbe und für die von der Wasserstraße abhängigen Kunden, die für das Leichtern anfallenden Kosten auf ein vertretbares Maß anzupassen. Dies entspricht auch der Maßnahme "Reduktion der Hafenentgelte" im Masterplan Binnenschifffahrt des Bundesverkehrsministeriums, die derzeit noch nicht umgesetzt ist.

Insbesondere der 69 Kilometer lange

Donauabschnitt zwischen Straubing und Vilshofen limitiert die Binnenschifffahrt im süddeutschen Raum enorm. Lösungen wurden jahrelang diskutiert mit dem Ergebnis, dass das Bayerische Kabinett sich bereits im Februar 2013 für einen sog. "sanften" Donauausbau nach der Variante "A" in diesem Abschnitt entschieden hatte. Auf die Umsetzung wartet die Binnenschifffahrt jedoch bis heute. Konkretes Ziel der Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse ist die Erhöhung der Abladetiefe durch Vergrößerung der Fahrrinnentiefe um mindestens 20 cm bei Niedrigwasser. Dies soll durch das Optimieren bestehender und den Bau neuer wasserbaulicher Regelungsbauwerke erfolgen. Gleichzeitig sollen Maßnahmen gegen die fortschreitende Sohlerosion getroffen und der Hochwasserschutz für die Bevölkerung verstärkt werden. Ziel ist es, nach Umsetzung der Maßnahme eine garantierte Abladetiefe von 2,50 m an knapp 200 Tagen im Jahr zu erreichen (derzeit sind es im Schnitt 144 Tage). Auch wenn der beschlossene Donauausbau in der Variante "A" längst nicht die positiven Effekte für die Binnenschifffahrt auf der Donau erzielen dürfte, wie der ursprünglich diskutierte und im Jahr 2012 überraschend verworfene Ausbau in der Variante "C 2,80", muss zumindest die im BVWP vorgesehene Maßnahme jetzt endlich realisiert

ARBEIT UND SOZIALES

Aus den Bereichen "Arbeit und Soziales"

## Tarifabschluss und intensive Arbeiten an Neuordnung der Ausbildung

Nachdem der BDB sich im vergangenen Jahr mit der Gewerkschaft Verdi auf einen Rahmen- und Vergütungstarif für die deutsche Güterbinnenschifffahrt geeinigt hatte, wurde nun auch ein Tarifvertrag über die betriebliche Altersvorsorge abgeschlossen, der seit dem 01.09.2020 in Kraft ist.

er Abschluss dieses Tarifvertrags war deshalb notwendig geworden, da im Zuge der Verhandlungen um den Rahmentarifvertrag der ursprüngliche Tarifvertrag betreffend die vermögenswirksamen Leistungen aufgekündigt wurde und nur noch in der Nachwirkung Geltung hatte. Ausführendes Gremium des BDB in Tarifangelegenheiten ist die Tarifkommission unter dem Vorsitz von Volker Schuhmacher (B. Dettmer Reederei).

Die Grundstruktur des nun geltenden Tarifvertrags über die betriebliche Altersvorsorge sieht folgende Regelungspunkte vor:

- Grundsätzlich sind als Leistungen sowohl Altersrenten als auch Hinterbliebenenrenten möglich. Hierbei erfolgt die betriebliche Altersvorsorge im Rahmen einer Beitragszusage mit Mindestleistung;
- Für die Entgeltumwandlung bietet der Arbeitgeber dem Besatzungsmitglied die Durchführungswege der Direktversicherung oder Pensionsfonds

- an. Der Versorgungsträger wird vom Arbeitgeber ausgewählt;
- Bei einem Arbeitgeberwechsel prüft der neue Arbeitgeber auf Verlangen des Besatzungsmitglieds, ob die bisherige Anwartschaft durch Übertragung des Barwertes übernommen werden kann. Voraussetzung hierfür ist, dass die Art der Förderung (Durchführungsweg) hierdurch keine Änderung erfährt. Ausscheidende Besatzungsmitglieder können ihre Versorgungszusage mit eigenen Beiträgen unter Übertragung der Versicherungsanwartschaft fortsetzen.
- Die zu zahlenden Beiträge der Arbeitgeber und Arbeitnehmer teilen sich dergestalt auf, dass das Besatzungsmitglied einen monatlichen Beitrag von mind. 50 Euro in die betriebliche Altersvorsorge einzahlt (Entgeltumwandlung) und der Arbeitgeber einen pauschalen Arbeitgeberzuschuss von 20 % des von dem Besatzungsmitglied umgewandelten Betrags zuzüglich eines Arbeitgeberbetrags von 50 Euro in die betriebliche Altersvorsorge einzahlt.

### Neuordnung der Berufsausbildung in der Binnenschifffahrt

Im Juni 2020 wurde der Antrag für die Neuordnung der Berufsausbildung in der Binnenschifffahrt durch die Sozialpartner gestellt. Der durch die Sozialpartner gestellte Antrag sieht demnach eine 3-jährige Ausbildung zum Steuermann, der höchsten nautischen Qualifikation auf der Betriebsebene, sowie eine 3,5-jährige Ausbildung zum Schiffsführer vor. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, sich nach 2 Jahren und dem Bestehen einer Prüfung, die nautische Qualifikation des Matrosen in das Schifferdienstbuch eintragen zu lassen.

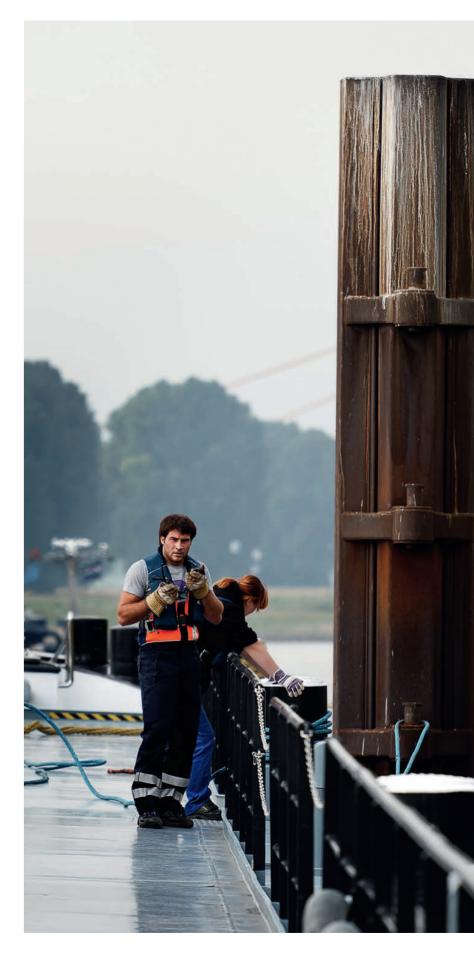
Dieser Antrag führte dazu, dass am 11. September 2020 ein Vorgespräch mit den involvierten Bundesministerien und Bundesinstituten und den Sozialpartnern geführt wurde. Ziel dieses Vorgespräches war es, bestehende Fragen, welche dem Antrag auf Neuordnung der Berufsausbildung zuwider laufen könnten zu beantworten.

Nachdem die offenen Fragen der Ministerien geklärt werden konnten, führte das Vorgespräch in das offizielle Antragsgespräch, in welchem die Eckpunkte der Berufsausbildung, wie die Berufsbezeichnung oder die Berufsstruktur geklärt wurden.

Am 25. September 2020 wurde dem Antrag von dem Bund-Länder-Koordinierungsausschuss "Ausbildungsordnungen/Rahmenlehrpläne" zugestimmt, so dass das Neuordnungsverfahren nun offiziell beginnen kann.

Hierzu sind von beiden Seiten der Sozialpartner Experten zu benennen, welche in Zusammenarbeit mit den Ministerien nun unter anderem die Rahmenlehrpläne und Inhalte der künftigen Berufsausbildung erarbeiten sollen.

In diese Expertenrunde ist der BDB selbstverständlich involviert und wird seine Mitglieder über den weiteren Verfahrensverlauf informiert halten.



PARLAMENTARISCHE GRUPPE BINNENSCHIFFFAHRT

Gründung einer Parlamentarischen Gruppe Binnenschiff in NRW

## Neue "starke Stimme" für die Binnenschifffahrt im Landtag

Erstmals in der Geschichte des NRW-Landtags hat sich am 29. September 2020 eine Parlamentarische Gruppe Binnenschiff auf Initiative der FDP-Landtagsfraktion konstituiert.

um Vorsitzenden des Zusammenschlusses, zu dem 23 Abgeordnete gehören, wurde MdL Ulrich Reuter (FDP) gewählt. Die neue Parlamentarische Gruppe Binnenschiff steht fraktionsübergreifend allen Parteien offen.

Zum Vorstand der Parlamentarischen Gruppe Binnenschiff gehören außerdem für die CDU-Fraktion die Landtagsabgeordneten Klaus Martin Voussem (Sprecher für Verkehr seiner Fraktion)

↓ Die neu gegr
ünde-

Gruppe zur Stärkung

der Binnenschifffahrt

im Landtag NRW

te parlamentarische

und Olaf Lehne, für die SPD-Fraktion die Landtagsabgeordneten Carsten Löcker und Andreas Becker und für die Fraktion der Grünen der Fraktionsvorsitzende und Sprecher für Verkehr MdL Arndt Klocke. Diese Abgeordneten fungieren damit gemeinsam mit MdL Ulrich Reuter als Sprecher der neuen Gruppe.

"Die Binnenschifffahrt hat lange nicht die Aufmerksamkeit bekommen, die ihr eigentlich zusteht. Obwohl in Nordrhein-Westfalen rund 30 % der Güter





auf dem Rhein, seinen Nebenflüssen und Kanälen befördert werden, wurde das System Wasserstraße politisch stiefmütterlich behandelt. Damit ist jetzt Schluss. Wir haben heute erfolgreich auf Initiative der FDP-Landtagsfraktion die Parlamentarische Gruppe Binnenschiff konstituiert", so Ulrich Reuter.

Die neue Gruppe versteht sich als parlamentarisches Sprachrohr des se Funktion wollen die Abgeordneten Bundesregierung als auch gegenüber der Öffentlichkeit wahrnehmen.

"Der BDB begrüßt es außerordentlich, dass der Verkehrsträger Binnenschifffahrt in NRW durch die Gründung einer eigenen Parlamentarischen Gruppe Binnenschiff im Landesparlament eine starke Stimme erhält, welche die Belange unseres Gewerbes gegenüber Landes- und Bundesregierung artikuliert, damit eine vermehrte Verkehrsverlagerung auf die Wasserstraße sowohl in NRW als auch bundesweit gelingt. Dies wird der großen Bedeutung, die die Binnenschifffahrt in NRW bei der Beförderung von Gütern und der Rohstoffversorgung der großen Industriestandorte bereits heute spielt, gerecht. Wir freuen uns auf eine intensive und konstruktive Zusammenarbeit mit den Mitgliedern der Parlamentarischen Gruppe Binnenschiff", so BDB-Vizepräsident Roberto Spranzi (DTG).

Übergeordnetes Ziel der parlamentarischen Arbeit des neuen Bündnisses ist es, Verkehre auf das Binnenschiff zu verlagern, um umweltfreundlicheren Gütertransport zu ermöglichen und Staus auf den chronisch verstopften Straßen (ein Binnenschiff ersetzt bis zu 150 Lkw) zu vermeiden. Insbesondere bei Massen- und Gefahrgütertransporten, z.B. für die chemische Industrie, ist die Binnenschifffahrt nicht hinwegzudenken, ohne dass der Wirtschaftsstandort gefährdet wäre, teilte der Vorsitzende der Parlamentarischen Gruppe nach der Konstituierung mit.

#### Hintergrund:

Eine Parlamentarische Gruppe für die Belange der Binnenschifffahrt existiert bisher nur im Bundestag. Dort wurde sie 1996 auf Anregung des BDB ins Leben gerufen und besteht seitdem, über alle Legislaturperioden des Bundestags hinweg, bis heute. Der BDB begrüßt es als logischen und konsequenten Schritt, dass sich in NRW als "Binnenschifffahrtsland Nr. 1" nun auch auf Landesebene eine Gruppe von Abgeordneten zur Stärkung der Binnenschifffahrt etabliert.

Verkehrsträgers Binnenschifffahrt. Diegleichermaßen gegenüber Landes- und

### Doppelter Spatenstich für DEK-Schleusen

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, der niedersächsische Verkehrsminister Dr. Bernd Althusmann. Dr. Hendrik Schulte (Staatssekretär im NRW-Verkehrsministerium) und GDWS-Präsident Prof. Dr.-lng. Hans-Heinrich Witte haben am 22.10.2020 den doppelten Spatenstich für die Schleusen Rodde (in NRW) und Venhus (in Niedersachsen) am Dortmund-Ems-Kanal (DEK) vollzogen. Der DEK soll künftig durchgängig mit modernen Großmotorgüterschiffen von bis zu 135 m Länge befahrbar gemacht werden. Mit dem Ersatzneubau der beiden Schleusen in zukunftssicheren Abmessungen werden die Voraussetzungen dafür geschaffen. Bundesverkehrsminister Scheuer betonte, dass der DEK eine hohe Bedeutung für den Verkehr und die Wirtschaft in der Region habe und auch einen wichtigen Beitrag für den Klimaschutz leiste. Der Bund investiere daher aktuell 630 Mio. Euro in den Ausbau und die Instandhaltung des Kanals. Die Schleuse Gleesen befindet sich bereits im Bau, bei zwei weiteren Schleusen. Bevergern und Hasselte, steht der Ersatzneubau unmittelbar bevor. Das Projekt soll 2033 fertiggestellt sein.

#### MdB Jörg Cezanne (PG BiSchi) zu Gast beim BDB

Am 4. August 2020 stattete der Bundestagsabgeordnete Jörg Cezanne (Die Linke) der BDB-Geschäftsstelle im



 $\downarrow$  MdB Jörg Cezanne

(r.) mit BDB-Geschäfts-

führer Jens Schwanen

"Schiffahrt-Haus" in Duisburg einen Besuch ab. Der aus Hessen stammende Cezanne ist ordentliches Mitglied im Finanzausschuss, sowie im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur und berichtet seiner Fraktion aktuell über die Arbeit im Untersuchungsausschuss in Sachen Pkw-Maut. In Begleitung seines büroleitenden Schifffahrtsreferenten Torsten Krause informierte sich Jörg Cezanne, der zugleich Sprecher seiner Fraktion in der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt ist, über die aktuelle Situation in der Güter- und Fahrgastschifffahrt. Beide Bereiche der Binnenschifffahrt sind erheblich von den Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie betroffen. Breiten Raum nahmen in den Gesprächen außerdem Fortschritte bei der Umsetzung des Masterplans Binnenschifffahrt ein, der die Modernisierung der Flotte und die Stärkung des Verkehrsträgers im intermodalen Wettbewerb zum Gegenstand hat. BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen erteilte bereitwillig Auskunft und berichtete über die bereits eingeleiteten Maßnahmen der Regierung, über die Beiträge der Verbände im Masterplan und über die Sitzung des Beirats zum Masterplan, die Anfang September stattgefunden hat. Die Gesprächspartner verabredeten die Fortsetzung des konstruktiven Dialogs nach der parlamentarischen Sommerpause.

### Vorschläge zur Evaluation der KV-Förderrichtlinie

Die Verbändeallianz – VDV, BDB, BÖB, DSLV sowie SGKV – hat Vorschläge zur Evaluation der KV-Förderrichtlinie des Bundesverkehrsministeriums in einem gemeinsamen Positionspapier vorgelegt. Zu den Forderungen gehören die Schaffung eines einheitlichen Rechtsrahmens in der EU zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen in den Mitgliedstaaten, Bürokratieabbau einschließlich einheitlicher und vereinfachter Bedingungen für Vor- und Nachlaufverkehre, eine stärkere Digitalisierung und eine finanzielle Förderung, die auch Ersatzinvestitionen



einschließt. Die Richtlinie ist bislang Basis des Erfolges des klimafreundlichen Kombinierten Verkehrs und soll künftig noch attraktiver werden. Sie ist ein Schlüssel für mehr Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem reinen Straßengüterverkehr. Die vollständige Mitteilung der Verbändeallianz finden Sie in der Rubrik "Pressemitteilungen" auf www.binnenschiff.de.

#### Verkehrsbericht 2018 der WSV

Die WSV hat kürzlich den "Verkehrsbericht 2018" veröffentlicht. Der 111 Seiten starke Bericht gibt einen Überblick über den Schiffs- und Güterverkehr auf den See- und Binnenwasserstraßen im Jahr 2018, geordnet nach den jeweiligen Fahrtgebieten. Die für die Binnenschifffahrt relevanten Daten finden sich im Kapitel 1.2 mit Informationen zu Rheinstromgebiet mit Mosel, Saar und Neckar, Nordwestdeutsches Kanalgebiet, Main-Donau-Gebiet und Weser-Elbe-Oder-Gebiet. In Kapitel 2 wird außerdem die Entwicklung der Fahrgast- und Sportbootschifffahrt in den verschiedenen Bereichen des Bundeswasserstraßennetzes beleuchtet. In den Kapiteln 3 und 4 veröffentlicht die

WSV weitere statistische Daten, z.B. zur Anzahl der durch die GDWS ausgestellten Patente, der Anzahl der Ordnungswidrigkeitenverfahren, der Anzahl von schifffahrtspolizeilichen Erlaubnissen und Genehmigungen sowie zur Inanspruchnahme einzelner Förderprogramme. Der Bericht steht im Internetangebot der WSV unter www.gdws. wsv.bund.de zum Download bereit.

## Konsultation zur Abladeoptimierung: Ergebnisse online

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter Duisburg-Rhein und Bingen haben von 2017 bis 2019 eine umfassende Konsultationsphase zum Wasserstraßenprojekt "Abladeoptimierung Mittelrhein" durchgeführt. Auch der BDB war bei diesen Terminen vertreten. Mittlerweile wurden die Standorte Duisburg-Rhein, Köln und Bingen zum neuen WSA Rhein zusammengeführt, wobei auch eine neue Projektleitung ernannt wurde. Die Unterlagen zur Konsultationsphase wurden im Internetangebot des WSA Rhein in einer Gesamtdokumentation online gestellt. Derzeit untersucht die Bundesanstalt für Wasserbau in Karlsruhe an einem physischen

↑ Eine breite Verbändeallianz setzt sich für die Verbesserung der KV-Förderung ein

RDR Panort 3/2020 RDR Panort 3/202



↑ Die "Abladeoptimierung Mittelrhein" wird bei der BAW am Modell untersucht © BAW

Modell des "Jungferngrunds" und an Computermodellen die wasserbaulichen Maßnahmen des Projekts, das mit einem überragenden Nutzen-Kosten-Verhältnis von über 30 in den vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 und das Wasserstraßenausbaugesetz aufgenommen wurde. Einen Link zu den Ergebnissen finden Sie im Blogangebot des BDB unter www.binnenschiff.de.

#### NOK: Keine Abgaben bis Ende 2020

Das BMVI hat mitgeteilt, dass der Bund die Abgaben am Nord-Ostsee-Kanal bis Ende des Jahres 2020 aussetzt. Hintergrund ist, dass aufgrund der Corona-Pandemie die Verkehrszahlen auf dem NOK in den vergangenen Monaten stark rückläufig waren (rund 30 % weniger Schiffsdurchgänge als in den Vorjahresmonaten). Laut Bundesverkehrsminister Scheuer profitieren insbesondere Lotsen, Kanalsteurer und Schiffsmakler von dieser Maßnahme. Außerdem trage die Maßnahme zum Klimaschutz bei, da die Schiffsverkehre mit der deutlich längeren Strecke über Skagen durch eine vermehrte Nutzung des NOK reduziert werden. Der hierzu angehörte BDB hat dem Vorschlag zugestimmt und zugleich angeregt,

diese Abgabenbefreiung nicht auf den 31.12.2020 zu begrenzen, denn die Coronapandemie wird mit dem Jahreswechsel leider nicht beendet sein. Wenigstens für das erste Quartal 2021 sollte die Befreiung andauern.

#### Förderung digitaler Testfelder

Der Bund unterstützt die Einrichtung von Testfeldern auf den Bundeswasserstraßen zur Förderung von automatisierten und vernetzten Binnenschiffen mit insgesamt 23 Mio. Euro. Damit soll der Industrie die Erprobung von Systemen für eine automatisierte Navigation ermöglicht werden. Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im BMVI, erklärt dazu: "Wir bringen die Digitalisierung aufs Wasser – mit Tests unter realen Verkehrsbedingungen und optimaler Ausnutzung der vorhandenen Infrastruktur. Denn Automatisierung verbessert Umschlagsund Schleusenprozesse, erhöht die Verlässlichkeit der Logistikkette und macht so die Binnenschifffahrt im Wettbewerb der Verkehrsträger attraktiver". Weitere Informationen zum Förderprogramm und dem Antragsverfahren gibt es unter www.bav.bund. de in der Rubrik "Förderprogramme".



#### Webseite zum Bau der neuen Schleuse Lüneburg

Zum geplanten Neubau der Schleuse Lüneburg wurde kürzlich eine Webseite online gestellt, die umfangreich über das Vorhaben informiert. Hintergrund ist, dass das Schiffshebewerk Lüneburg bei Scharnebeck am Elbe-Seitenkanal, das jährlich rund 16.600 Güterbinnenschiffe passieren, mit seiner begrenzten Troglänge einen signifikanten Engpass im Wasserstraßennetz darstellt. Durch den geplanten Schleusenneubau sollen auch Großmotorgüterschiffe (GMS) sowie übergroße Großmotorschiffe (üGMS) die gesamte Kanalstrecke pas-

- ↑ Der NOK ist bis Jahresende abgabenfrei
  © WSV
- ↓ Modell der geplanten Schleuse Lüneburg
  ⑤ schleuse-lueneburg.de



sieren können. Schubverbände müssten durch die geplante Kammerlänge von 225 m künftig nicht mehr geteilt werden. Der BDB setzt sich bereits seit vielen lahren dafür ein, dass das an seine Kapazitätsgrenze stoßende und permanent defekte Schiffshebewerk endlich durch eine Schleuse mit größeren Kammerlängen ersetzt wird. Durch die dann deutlich verbesserte Infrastruktur könnten u.a. die Potenziale der Binnenschifffahrt im Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens ausgeschöpft werden. Die neue Schleuse wird direkt neben dem Schiffshebewerk geplant. Durch die Umsetzung soll die Leistungskapazität des ESK von derzeit 12 auf rund 24 Mio. Tonnen p.a. gesteigert werden. Nähere Informationen gibt es unter www.schleuselueneburg.de.

#### Gastbeitrag des BDB in der DVZ

In der DVZ ist ein Beitrag von BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen unter der Überschrift "Wasserstraßenprojekte: Das dauert alles zu lange" erschienen. Der Erhalt der Flüsse und Kanäle ist nach wie vor ein Kernanliegen des BDB. In dieser Hinsicht hat sich zwar bereits einiges getan. So wurden u.a. im vergangenen Jahr weit über 100 zusätzliche Stellen für das unterbesetzte Fachpersonal der WSV vom Bundestag bewilligt. Trotzdem ist es notwendig, immer wieder auf den notwendigen Infrastrukturausbau und die Investitionen in den Substanzerhalt hinzuweisen. Laut einer aktuellen Auskunft der GDWS sind 45 % der Schleusenanlagen älter als 80 Jahre, 85 % sind älter als 40 Jahre. Erstmals seit vielen Jahren werden ab 2021 keine Gelder für die Wasserstraßeninfrastruktur "unverbaut" im Bundeshaushalt liegen bleiben. Der vorgesehene Haushaltsansatz wird vielmehr nicht ausreichend sein, da nun auch die angesparten Rücklagen aufgebraucht sind. Zunehmend problematisch sind zudem die unerträglich langen Realisierungszeiträume für bestimmte Maßnahmen. Einen Link zum Artikel finden Sie im Blog des BDB unter www.binnenschiff.de.

#### Streiks behindern Schifffahrt

Der Streik der Schleusenwärter hat im Oktober die Schifffahrt in Teilen massiv behindert. Sie kam deshalb im Main-Donauraum, am Neckar und im Kanalgebiet zum Erliegen. Der BDB hat auf die Unverhältnismäßigkeit hingewiesen: Das System Wasserstraße funktioniert nur dann reibungslos, wenn alle an ihm beteiligten Akteure verantwortungsvoll zusammenwirken. Warnstreiks treffen die Binnenschifffahrt, die sich ohnehin durch zahlreiche Niedrigwasserphasen in den letzten Jahren und die Corona-Pandemie in einer schwierigen Lage befindet, besonders hart.

#### "Bloomberg News" veröffentlicht Beitrag zur Binnenschifffahrt

Das internationale Nachrichtenmagazin "Bloomberg" hat am 6. September 2020 einen umfassenden Artikel über die Rheinschifffahrt in Deutschland, insbesondere mit Bezug zum extremen Niedrigwasserjahr 2018 und den daraus abgeleiteten geplanten infrastrukturellen Anpassungsmaßnahmen wie der "Abladeoptimierung Mittelrhein" veröffentlicht. Die BDB-Referenten Elena Vostrikov und Fabian Spieß hatten im Vorfeld mit der Autorin des Artikels umfassende Hintergrundgespräche geführt. Der Artikel, der in englischer Sprache erschienen ist, kann im Blogangebot des BDB unter www. binnenschiff.de abgerufen werden.

## Gastbeiträge des BDB in der "Mittelbayerischen Zeitung"

BDB-Referent Fabian Spieß schreibt für die Rubrik "Außenansicht" der "Mittelbayerischen Zeitung", in der regelmäßig Vertreter von verschiedenen Einrichtungen, Verbänden und Institutionen zu Wort kommen, ca. 2 - 3 Mal pro Jahr einen Beitrag für den BDB. Behandelt werden stets aktuelle Themen aus dem Binnenschifffahrtsgewerbe, z.B. aus den Bereichen Infrastruktur, Aus- und Weiterbildung oder Umwelt. Am 13.10.2020 ist ein Beitrag des BDB zum Themenkomplex "Landstrom" erschienen. Die Rubrik "Außenansicht" finden Sie unter



← Startschuss für das WSA Spree-Havel © WSV

folgendem Link: https://www.mittel-bayerische.de/politik/aussenansicht/.

#### Weiteres neues WSA gestartet

Am 15.09.2020 wurde von GDWS-Präsident Prof. Hans-Heinrich Witte in Brandenburg an der Havel das neue Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Spree-Havel eröffnet. Damit ist das zehnte, im Rahmen der WSV-Reform neu strukturierte Amt gestartet. Im Revier des WSA mit seinen rund 700 Beschäftigten werden pro Jahr rund 5 Mio. t Güter transportiert. Außerdem sind in dem weit verzweigten Fluss-, Seen- und Kanalnetz rund 100.000 Sportboote zugelassen. Die Mitarbeiter des Amtes unterhalten u.a. die Ufer der Schifffahrtskanäle und stellen die für die Schifffahrt erforderlichen Wassertiefen her. Darüber hinaus realisieren sie Baumaßnahmen an den 32 Schleusen und Wehren sowie an den 166 bundeseigenen Brücken des Reviers, teilt das WSA mit. Leiterin des neuen WSA ist Katrin Urbitsch, die zuvor bereits die WSÄ Hann. Münden und Berlin geleitet hatte.

#### CDNI-Entsorgungsgebühr steigt auf 8,50 Euro

Gemäß Beschluss der Konferenz der Vertragsparteien (KVP) zum Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) wird die Entsorgungsgebühr zum 01.01.2021 von 7,50 Euro pro 1.000 Liter gebunkerten, steuerfreien Gasöls auf 8,50 Euro erhöht. Zur Entrichtung der Entsorgungsgebühr verpflichtet sind alle Schiffe, die im räumlichen Geltungsbereich des CDNI verkehren und steuerfreies Gasöl bunkern. Diese werden als der Schifffahrt zugehörig betrachtet. Daher gilt die Verpflichtung auch für Fähren, Dienstfahrzeuge und Patrouillenboote, Schwimmkrane und Schwimmbagger, Binnenschiffe aus Drittstaaten etc. Hierzu hatte der BDB in Report 1/2020 bereits umfassend informiert. Grund der Erhöhung: Die Internationale Ausgleichs- und Koordinierungsstelle hat 2019 die in den vergangenen Jahren eingenommenen Entsorgungsgebühren den Kosten der Abfallsammlung in den Vertragsstaaten des CDNI gegenübergestellt und analysiert. Demnach überstiegen in den ersten Jahren nach dem Inkrafttreten des Übereinkommens die Einnahmen die Kosten. Jedoch zeigt die Entwicklung in den letzten Jahren, dass die Mehreinnahmen zurückgehen und ab 2021 ein Defizit zu befürchten ist. Deshalb lautet die Empfehlung der IAKS, die Entsorgungsgebühr zu erhöhen. Die-



↑ Die CDNI-Gebühr erhöht sich ab 2021 ser Bericht beinhaltet eine Analyse der Faktoren, die hinsichtlich der Wahrung eines ausgeglichenen Finanzierungssystems Einfluss auf die Festlegung der Entsorgungsgebühr haben.

## BDB erhält Gütesiegel für Forschungstätigkeit

Der BDB hat in den vergangenen Jahren u.a. in den Forschungsprojekten "Smart Qu@lification" (2015 - 2017) und "Smart St@rt" (seit 2018) mitgearbeitet. Die-

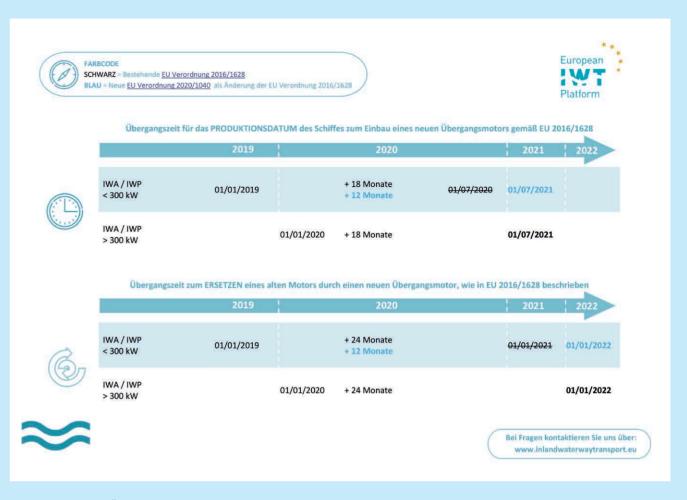
→ Dieses Siegel erhielt der BDB für seine Mitwirkung in Forschungsprojekten



se Forschungstätigkeit würdigte der Stifterverband für die Deutsche Wissenschaft nun mit dem Gütesiegel "Innovativ durch Forschung". Basis dafür war die Teilnahme an der Erhebung zu "Forschung und Entwicklung 2020", die vom Stifterverband durchgeführt wurde. Das Siegel finden Sie in unserem Blog auf www.binnenschiff.de.

## Fachausschuss Personenschifffahrt tagte in Duisburg

Der Fachausschuss für die Personenschifffahrt des BDB tagte am 6. Oktober 2020 in der Mercatorhalle in Duisburg. Der Ausschuss unter dem Vorsitz von BDB-Vorstandsmitglied Anton Nauheimer (Frankfurter Personenschifffahrt) diskutierte u.a. über die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf die Branche, Fragen zur Neuordnung der Ausbildung und der Besatzungsvorschriften, die Zulässigkeit von bestimmten Löschmitteln im Falle eines Brandes im Maschinenraum und die im Zuge der Überarbeitung der BinSchUO im Jahr



2020 geplanten Änderungen mit Relevanz für die Fahrgastschifffahrt. Friederike Dahlke-Wallat vom DST in Duisburg hielt einen Fachvortrag rund um die Motorenentwicklung und innovative Antriebskonzepte in der Binnenschifffahrt.

## NRMM: Verlängerte Übergangsfristen wegen Corona

Die EU-Kommission hat beschlossen, einen Teil der Übergangszeit für den Einbau von NRMM/Stufe V-Motoren aufgrund von Corona zu verlängern und hat dies in der technischen EU-Verordnung 2016/1628 ergänzt. Damit wird die ursprüngliche Übergangsfrist bezüglich des Ersetzens eines alten Motors durch einen neuen Übergangsmotor für die Motorkategorien, für die die Regelung am 1. Januar 2019 in Kraft getreten ist, um 12 Monate verlängert. Konkret bedeutet dies, dass sich die Übergangsfrist für Motoren unter 300 kW vom 01.01.2021 auf den 01.01.2022 verschiebt. Die gewährte Verlängerung gilt jedoch nicht für Motoren

ab 300 kW, da die Regelung für diese Kategorie am 01.01.2020 und nicht am 01.01.2019 in Kraft getreten ist.

#### Entwurf eines Pandemieund Notfallplans

Das BMVI hat den Entwurf eines Pandemie- und Notfallplans für den europäischen Güterverkehr vorgelegt, den das Ministerium in seiner Vorsitzrolle im Rahmen der deutschen EU-Ratspräsidentschaft erstellt hatte. Die Verbände wurden dazu im August konsultiert. Die Eckpunkte des Plans sehen die Handlungsfelder "Aufrechterhaltung des Güter- und Warenverkehrs (,gewährleisten')", "Stärkung der Eigenverantwortung der Wirtschaft (,schützen')" und "Erstellung eines Regelwerks an Ausnahmevorschriften ('schützen')" vor. Unter dem Bereich "Ausnahmeregeln" ist für die Binnenschifffahrt folgender Passus notiert: "Schaffung eines (...) europäischen Regelwerks mit Ausnahmevorschriften (...) in der Binnenschifffahrt zu vorübergehenden Ausnahmen

↑ Schemenhafte
Darstellung der
angepassten NRMMÜbergangsfrist

→ Das Projekt "InnoSchlepp" soll die Schiffbarkeit der Elbe bei Niedrigwasser verbessern



bei der Mindestbesatzung sowie bei abgelaufenen Zeugnissen (Personal) und Attesten (Schiffe)". Bundesverkehrsminister Scheuer hat den Plan am 08.10.2020 seinen europäischen Amtskollegen vorgestellt. Die EU-Kommission ist angehalten, den Pandemieund Notfallplan näher auszuarbeiten.

#### Förderung von Motorenherstellern

Das niederländische Verkehrsministerium hat ein eigenes Förderprogramm für die Hersteller von Binnenschiffsmotoren, die Motoren produzieren, die den Vorgaben der NRMM-Verordnung entsprechen, aufgelegt. Damit sollen die Hersteller im Wege der Anteilsförderung bei der Entwicklung und Zertifizierung o.g. Aggregate unterstützt werden. Das Programm ist, da es den Vorgaben der AGVO entspricht, notifizierungsfrei, und ist mit 500.000 Euro in diesem und 1 Mio. Euro im Jahr 2021 dotiert. Die niederländische Regierung greift damit einen Gedanken auf, den der BDB vor einiger Zeit bereits gegenüber dem BMVI geäußert hatte: Wenn der Absatzmarkt für Hersteller von Binnenschiffsmotoren

zu klein ist, könnte es Sinn machen, dort eine Subvention zu gewähren, um entsprechende Motoren entwickeln zu können. Dem Verordnungstext, den der BDB auf Anfrage gern zur Verfügung stellt, ist nicht zu entnehmen, dass exklusiv niederländische Unternehmen antragsberechtigt sind. Sollte die Förderung dazu beitragen, dass die benötigten Motoren schneller auf den Markt kommen, käme dies der gesamten Binnenschifffahrt zu Gute.

#### BDB plant Mitarbeit in "InnoSchlepp"

Der BDB wird sich ab Juli 2021 (Laufzeit 36 Monate) im Projekt "InnoSchlepp" ("Innovative Schleppschifffahrt") engagieren. Vor dem Hintergrund der klimawandelbedingt immer unzuverlässigeren Wasserstände in den vergangenen Jahren, sollen im Rahmen des Vorhabens am Beispiel der Elbe Lösungen aufgezeigt werden, damit Binnenschiffstransporte auch bei Niedrigwasser länger plan- und durchführbar bleiben. Auch wenn der schlechte Ausbau- und Unterhaltungszustand der Elbe in den nächsten Jahren im Rahmen des 2017 verabschiedeten Gesamtkon-

zepts Elbe verbessert werden soll, wird es garantierte Wasserstände durch die angedachten Maßnahmen nicht geben können. Ziel des Projekts "InnoSchlepp" ist die Schaffung einer hohen Resilienz des Binnenschiffstransportes angesichts der klimabedingten Schwankungen der Wassertiefe auf freifließenden Flüssen. Zum Kernziel heißt es in der Projektskizze: "Im Gegensatz zu einem Schubverband kann ein Schleppverband geringere Widerstände aufrufen, wenn ein hinreichend großer Abstand zwischen den geschleppten Schiffen eingehalten wird. Dies führt u.a. zu weniger Absunk und einer besseren Ausnutzung der vorhandenen Fahrrinnentiefe. Insbesondere bei besonders stark mäandernden Wasserwegen wie der Elbe und bei teils verringerten Fahrrinnenbreiten bietet der Schleppverband (mit dem vorausfahrenden Schleppschiff) bessere Sichtverhältnisse auf das Fahrtgebiet und bessere Manövrierbarkeit des Verbands durch den Einsatz von sog. Schleppgelenkverbänden." Die finale Projektskizze wurde Ende September 2020 von den Projektpartnern beim Fördermittelgeber eingereicht.

## BDB wird Mitglied der Fachgruppe "Maritime Wirtschaft"

Auf Einladung des BMWi ist der BDB, vertreten durch Geschäftsführer Jens Schwanen, seit 14. Oktober Mitglied der Fachgruppe "Maritime Wirtschaft", um dort die Angelegenheiten der Binnenschifffahrt zu platzieren. Die Gruppe steht unter der Leitung des Maritimen Koordinators der Bundesregierung, MdB Norbert Brackmann (CDU). Thematisch passend dazu hat der BDB vom DST die Einladung zur Mitgliedschaft in der Begleitforschungsgruppe des vom BMWi geförderten Vorhabens "Innovative Technologien in der Binnenschifffahrt" (BinSMART) erhalten. Die forschungsbegleitende Arbeitsgruppe besteht aus Vertretern von Forschung, Gewerbe und Verwaltung und hat u.a. die Aufgabe, zukünftige Forschungsaktivitäten zu initiieren, etwa in den Handlungsfeldern Automatisierung und Emissionsreduktion. Die konstituierende Sitzung findet im November statt.

#### Schwerlast von Bayern nach Berlin

Berlin-City hat reichliche Erfahrung mit Baustoff- und Abraumtransporten per



← Die Fußgängerbrücke wurde auf dem GMS "Bandolino" der MSG nach Berlin transportiert

+++KURZ GEMELDET+++ + + + KURZ GEMELDET + + +

→ Besuch von Bundesverkehrsminister Scheuer auf der Baustelle in der Berliner "Europacity"



Binnenschiff, etwa im Zusammenhang mit dem Rückbau von "Erichs Lampenladen", auch als Palast der Republik bekannt. Die exzellenten Möglichkeiten des Transports auf dem Wasser wurden in der Hauptstadt, die über ein gut erschlossenes Wasserstraßennetz verfügt, nun auch beim Schwerlasttransport genutzt: Eine komplette Fußgängerbrücke von 78 Meter Länge und 200 Tonnen Gewicht wurde im Oktober über eine Strecke von 1.500 Kilometern vom bayerischen Deggendorf per Binnenschiff nach Berlin transportiert. Die Fußgängerbrücke wird in Berlin-Mitte das neu errichtete Revier "Europacity" erschließen. Dass solche Transporte kein Einmalereignis bleiben, hat sich der "Masterplan Binnenschifffahrt" zum Ziel gesetzt: Schwere und übergroße Stückgüter sollen bevorzugt über die Wasserstraße transportiert und das hierfür maßgebliche Genehmigungsverfahren entsprechend angepasst werden.

#### **Neue Initiative zur** 44-Tonnen-Regelung

Die "Verbändeinitiative Verkehrsentlastung" hat ein Positionspapier mit dem

Titel "Klimaschutz im Verkehrssektor stärken - zulässiges Lkw-Gesamtgewicht angleichen" vorgestellt. Durch die Erhöhung der im Normalverkehr gestatteten Gewichte von heute 40 auf das im Kombinierten Verkehr zulässige Niveau von 44 Tonnen würde sich die mögliche Zuladung entsprechend vergrößern und Transporte eingespart werden, so die Verfasser. Diese bereits seit mehreren Jahren erhobene Forderung verfolgt eine kurzfristig wirkende Effizienzsteigerung des Lkw-Transports, da die Stärkung der Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff "erst mittel- bis längerfristig realisierbar sein wird". Eine nennenswerte Verlagerung vom Schienengüterverkehr auf die Straße sei nicht zu erwarten, meinen die Verfasser. Das beurteilen Vertreter von Schiff und Schiene allerdings anders. Eine grundsätzliche Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts auf der langen Strecke um 10 % würde sämtliche Bemühungen der Verkehrsverlagerung massiv erschweren. Vier Mehrtonnen sind ein valides Verkaufsargument! Die Forderung der Verbände unterscheidet sich deutlich von der Maßnahme

im Masterplan Binnenschifffahrt: Dort wird zwar auch eine Anhebung des Lkw-Gesamtgewichtes auf 44 Tonnen gefordert, jedoch lediglich im Vor- und Nachlauf zu bzw. von den Binnenhäfen. Die Studie hierzu soll durch BASt und BAG erstellt werden, bevor es - voraussichtlich im Jahr 2022 - zum angekündigten Feldversuch kommen kann. BMG will bei Fahrgastschifffahrt entscheiden Mit einer bei Bundesgesetzen schon

bald üblichen Frist von weniger als 48 Stunden durfte der BDB zu einem Gesetzentwurf zur Änderung des Infektionsschutzgesetzes Stellung nehmen. Das Bundesgesundheitsministerium will seine Entscheidungskompetenzen in Pandemiezeiten deutlich ausweiten. Die in § 36 Absatz 7 Nr. 2 vorgesehenen Regelungen für die Beförderer von Passagieren sind erheblich und stellen Eingriffe in die Ausübung des Gewerbebetriebes dar. Zugleich wird in diesem Absatz 7 eine Alleinregelungskompetenz des Bundesgesundheitsministers "in dringenden Fällen" statuiert. Wann ein "dringender Fall" gegeben sein soll, teilt der Gesetzgeber nicht mit. Auch die in den Buchstaben a) bis h) des Gesetzentwurfes genannten Pflichten sind in Teilen äußerst unbestimmt, etwa für die Verhängung von "bestimmten Schutzmaßnahmen", die nicht näher definiert werden. Eine abschließende Bewertung des Gesetzentwurfes war in der Kürze der Zeit nicht möglich. Angeregt wurde jedoch, dass auch Betreiber von Passagierterminals für Flusskreuzfahrten und Tagesausflugsfahrten durch ein Förderprogramm des Bundes unterstützt werden, um die ihnen nach den Internationalen Gesundheitsvorschriften obliegenden Verpflichtungen umsetzten zu können.

#### **Digitale Rheinkonferenz 2020** in Mainz

Zum ersten Mal musste die Konferenz der Rheinanliegerstaaten wegen der Viruspandemie in hybrider Form durchgeführt werden. Dem Erfolg der Veranstaltung tat das keinen Abbruch: Neben den Gästen vor Ort klinkten sich bis zu 50 Zuschauer in die Live-Übertragung ein, um die Konferenz im Kurfürstlichen Schloss in Mainz zu verfolgen. Erfreulich groß war der Zuspruch, den die Schifffahrt auf dem Rhein von BMVI-Staatssekretär Steffen Bilger, zugleich Koordinator der Bundesregierung für den Güterverkehr, erfuhr. Die Landesverkehrsminister würdigten ebenfalls die Bedeutung des Rheins als wichtigste Verkehrsschlagader für die Großindustrie. Die Anfälligkeit dieser Infrastruktur, etwa in Niedrigwasserphasen, und die Ausbaunotwendigkeit, etwa am Mittelrhein, wurden ebenfalls thematisiert. Die live zugeschaltete niederländische Verkehrsministerin Cora van Nieuwenhuizen würdigte den Rhein als für den Seehafenhinterlandverkehr eminent wichtige Anbindung des Königreiches an die Bundesrepublik. Die BDB-Mitglieder Duisport, vertreten durch Hafenvorstand Erich Staake, und Contargo, vertreten durch Jürgen Albersmann, gingen im Anschluss auf die Entwicklungen und logistischen Herausforderungen der sog. neuen Seidenstraße ein, ein wirtschafts- und geopolitisches Megaprojekt, mit dem China ein neues Handelsnetzwerk zwischen Asien, Afrika und Europa schaffen will.

↓ Die niederländische Infrastrukturministerin Cora van Nieuwenhuizen während der digitalen Rheinkonferenz



Adressfeld



Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. (BDB)

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