04/2020 | 29. Jahrgang, Dezember 2020

BDB REPORT

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

IN DIESEM HEFT:

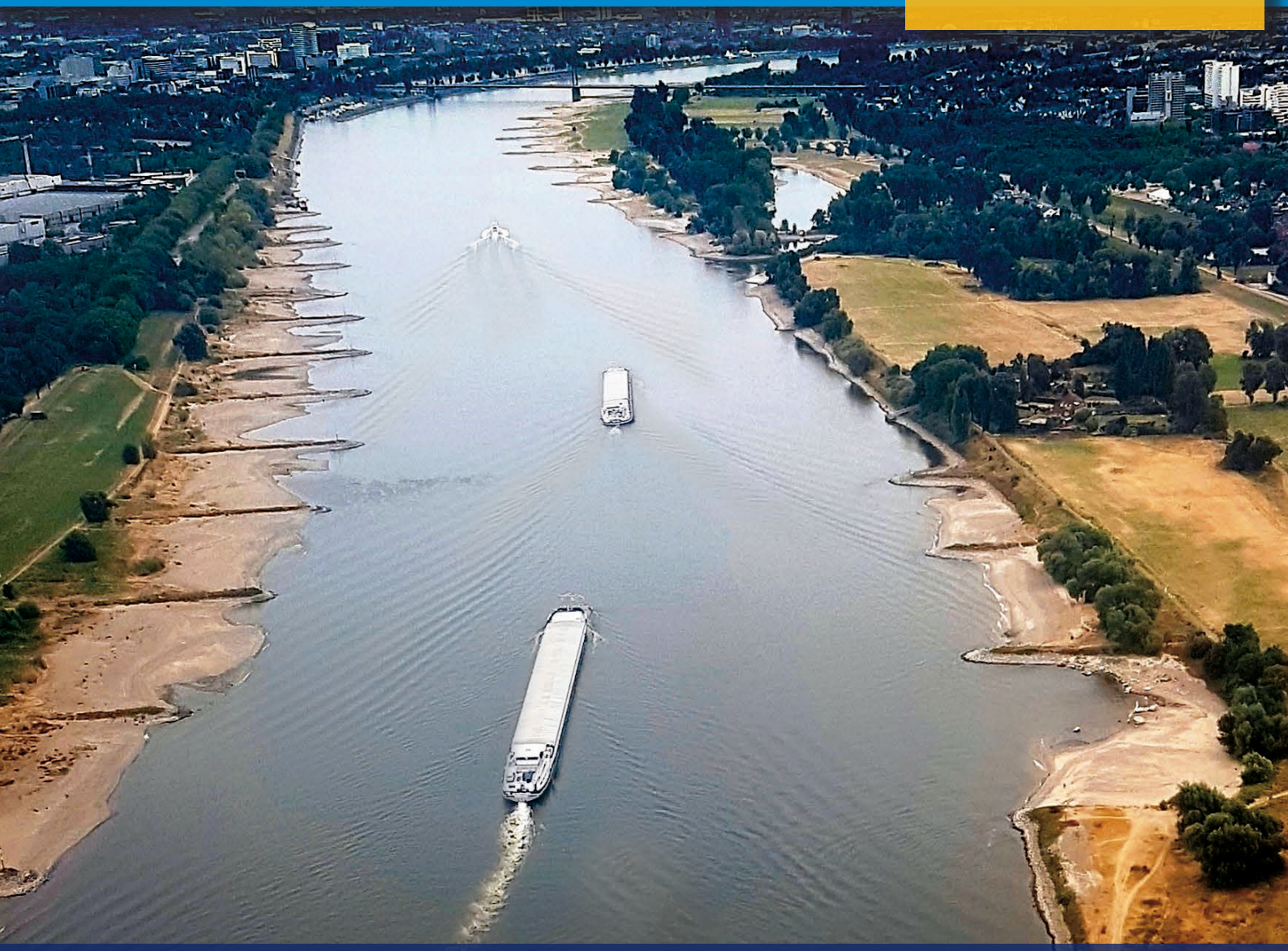
Freizügigkeit im Schiffsverkehr
12 Länder lockern Quarantäneregeln

Unverständliche Entscheidung
Keine Hilfen für Fahrgastschifffahrt

„Daten & Fakten 2019/2020“
BDB trägt wichtige Kennzahlen zusammen

Einsatz gegen unerreichbare EU-Vorgaben
Ökologischer Dirigismus durch die Hintertür

und vieles mehr...



Länder lockern Quarantänebestimmungen

→ BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen

Editorial

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

die Regierungschefs der Länder retten, was der Bund falsch gemacht hat: 12 von 16 Bundesländer kehren zur Freizügigkeit des Personals in der Binnenschifffahrt zurück. Die starre 72-Stunden-Regelung, die de facto nach einem Auslandsaufenthalt zur Quarantänepflicht der gesamten Bordbesatzung in der Binnenschifffahrt geführt hätte, ist damit in weiten Teilen vom Tisch. Teilweise müssen hierfür besondere Hygienebestimmungen eingehalten werden und es muss auf nicht notwendige Landgänge verzichtet werden, aber das ist verkraftbar. Die Länder konnten die Argumentation des BDB und zahlreicher weiterer Verbände, auch aus der verladenden Wirtschaft und Industrie, nachvollziehen und in ihren Coronaschutz- und Quarantäneverordnungen entsprechend nachsteuern. Weshalb die Bundesregierung sich beharrlich den Sachargumenten verweigert hat und untätig geblieben ist, bleibt ein Rätsel.

Rätselhaft ist auch, dass die Fahrgastschifffahrt von der Regierung bis heute kein auf die Branche zugeschnittenes Hilfsprogramm erhält. Seit Mai klagt der BDB über die massiven Einnahmeausfälle, nachdem der Branche über Monate zwecks Eindämmung der Coronaviruspandemie die Berufsausübung untersagt wurde. Umfragen des BDB ergeben ein düsteres Bild; zahlreiche Unternehmer fürchten um ihre Existenz. Es gab fruchtbare Gespräche hierzu mit dem Bundesverkehrsministerium. Dort liegt nun eine komplett ausgearbeitete Richtlinie, an der die Branche intensiv mitgearbeitet hat, in der Schublade und wartet auf Inkrafttreten, doch leider fehlt der Haushaltstitel über die notwendigen 41 Mio. Euro zur Rettung der Branche.

Positives gibt es immerhin zur Abarbeitung des Masterplans Binnenschifffahrt zu vermelden: Studien wurden vergeben, die Arbeitskreise tagen, und Anfang 2021 werden greifbare Ergebnisse vorliegen, wie zukünftig das Schwergut vermehrt auf die Wasserstraße kommt. Ob das neue Flottenmodernisierungsprogramm 2021 in Kraft treten kann, hängt allerdings von den Entscheidungen in Brüssel ab, wo man sich derzeit mit der Genehmigung der neuen Förderung erstaunlich schwertut. Zunächst geht deshalb die bestehende Fördermaßnahme in die Verlängerung. Mehr hierzu lesen Sie in diesem Heft.

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.

14

08

06

04

12

Inhalt

04 **Freizügigkeit größtenteils wiederhergestellt**
12 Bundesländer lockern Quarantäneregeln

06 **Statistiken zur Binnenschifffahrt**
Wieder mehr Güter auf deutschen Wasserstraßen

08 **Diskussion über Sichtschatten**
Verbände drängen auf Änderung der Regelungen

12 **Unerreichbare EU-Vorgaben**
Ökologischer Dirigismus durch die Hintertür

14 **Enttäuschung nach Haushaltssitzungen**
Kein Rettungspaket für die „Weiße Flotte“

17 **Kurz gemeldet**

Freizügigkeit in Deutschland in weiten Teilen wiederhergestellt

12 Bundesländer lockern Quarantäneregeln für die Schifffahrt

Wie berichtet, hatte der Bund Mitte Oktober eine „Arbeitshilfe“ für die Bundesländer entworfen, wie das Pandemiegeschehen effizient eingedämmt werden könnte.

Dabei sah diese vom Bund als „Empfehlung“ titulierte, jedoch mit der klaren Erwartung der wortgetreuen Umsetzung auf Landesebene vorgestellte Unterlage u.a. vor, dass das Personal im Transportwesen sich in Quarantäne zu begeben hat, wenn es nach einem mehr als 72stündigen Aufenthalt in einem ausländischen RKI-Risikogebiet nach Deutschland zurückkehrt (siehe ausführlich **Report** 3/2020). Binnenschiffe sind weit überwiegend im grenzüberschreitenden Verkehr im Einsatz. Die geringe Fahrgeschwindigkeit und die Entfernung zu den ausländischen Umschlagplätzen – sei es in den Westhäfen, sei es im Donaugebiet – führen zwangsläufig dazu, dass eine Rückkehr binnen 72 Stunden in das Bundesgebiet ausgeschlossen ist. Quarantäne des an Bord befindlichen Personals in nahezu allen Fällen wäre die logische Folge. Das ist auch deshalb unangemessen, weil ein in Fahrt befindliches Schiff sich in einem quarantänegleichen Zustand befindet, und selbst an den Umschlagstellen kaum Kontakt zu Dritten entsteht.

Was bereits jedem Normal-Bürger einleuchtet, stieß in der Bundespolitik auf ein bemerkenswertes Maß an Unverständnis und Uneinsichtigkeit. Der BDB und weitere Verbände wie BÖB, BDS, Raiffeisenverband oder BDI haben die Bundesregierung wiederholt auf die Praxisferne der Bestimmungen hingewiesen, die bei konsequenter Anwendung das Zusammenbrechen wichtiger Transport- und Lieferketten für Wirtschaft, Industrie und Bevölkerung zur Folge gehabt hätte. Anstatt sich mit den Argumenten auseinanderzusetzen und die Muster-Verordnung in sinnvoller Weise anzupassen, erfolgten aus der Bundesregierung Hinweise darauf, dass die neue Muster-Verordnung besser als ihre Vorgängerversion sei. Auch möge man sich bitte freuen, dass eine Karenzzeit von 72 Stunden gewährt werde; in ersten Entwürfen seien lediglich 48 Stunden vorgesehen gewesen. Mit Entsetzen musste die Branche zur Kenntnis nehmen, dass die Bundesländer Anfang November den „Empfehlungen“ und „Arbeitshilfen“ gefolgt sind und auf Landesebene entsprechende Regeln in Kraft gesetzt haben.

Was folgte, war wochenlange Kärrnerarbeit auf Landesebene: Alle Chefs der 16 Bundesländer und ihre Verkehrsminister wurden mehrfach angeschrieben und auf die Unsinnigkeit der Regelung hingewiesen. Interventionen auf europäischer Ebene begleiteten diesen Prozess. Regierungen der Nachbarstaaten nahmen ebenfalls Einfluss. Nacheinander zeigten die Bundesländer Einsicht, zunächst an der Rheinschiene (NRW und Rheinland-Pfalz), später dann im gesamten Bundesgebiet wie etwa auch in Bayern, Hessen, Saarland, Schleswig-Holstein und Niedersachsen. In Baden-Württemberg erfolgte das Einlenken allerdings erst, nachdem ein Schifffahrtsbetrieb auf Initiative des BDB im einstweiligen Rechtsschutzverfahren das Oberverwaltungsgericht in Mannheim angerufen und die Feststellung der Rechtswidrigkeit der Landesregelung beantragt hatte. Flugs setzte die Landesregierung eine schifffahrtsfreundliche Regelung per Notverkündung in Kraft.

Heute, zwei Monate später, lässt sich konstatieren, dass das Auflehnen gegen die Quarantäneregelungen erfolgreich war: In Bundesländern wie NRW und Bayern ist das Personal im Transportwesen komplett von einer Pflicht zur Absonderung befreit. Andere Länder wie Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz oder Hessen haben Sonderregelungen für die Schifffahrt erlassen, die bei Einhaltung bestimmter Schutzmaßnahmen bzw. beim Verzicht auf nicht zwingend notwendige Landgänge von der Quarantänepflicht befreien. Damit ist dem Personal in der Binnenschifffahrt zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses dieses Heftes in 12 von 16 Bundesländern die Wiedereinreise in das Bundesgebiet wieder möglich. Der BDB informiert seine Mitglieder fortlaufend über die Rechtslage im Bundesgebiet.

Der Dank geht an dieser Stelle an alle Länder-Chefs und die Mitarbeiter in den zuständigen Landesministerien, die Sachargumenten aufgeschlossen waren, die Systemrelevanz der Binnenschifffahrt erkannt und deshalb ihre Corona-Regeln mit Augenmaß angepasst haben, um die Versorgungslage in Deutschland nicht unnötig zu gefährden. Weshalb die Bundesregierung, allen voran das Bundeskanzleramt, das federführende Bundesgesundheits- und das Bundesinnenministerium, diese Einsichtsfähigkeit nicht hatten, bleibt rätselhaft.

↑ Eine 72-Stunden-Regelung ist in der Schifffahrt u.a. wegen Lade- und Löschvorgängen nicht praktikabel

Statistiken zur Binnenschifffahrt in der BDB-Broschüre „Daten & Fakten“

Über 205 Mio. Tonnen Güter auf deutschen Flüssen und Kanälen

Im Jahr 2019 wurden insgesamt 205,1 Mio. t Güter auf den deutschen Flüssen und Kanälen befördert. Dies entspricht einem Plus von 3,6 % gegenüber dem Vorjahr (197,9 Mio. t).

Die Verkehrsleistung, also das Produkt aus Wegstrecke und transportierter Menge, stieg im gleichen Zeitraum von 46,9 Mrd. Tonnenkilometer (tkm) auf 50,9 Mrd. tkm (+ 8,6 %). Damit ist ein deutlicher Erholungseffekt zu erkennen, nachdem die Binnenschifffahrt aufgrund des langanhaltenden Niedrigwassers im Jahr 2018 erhebliche Mengenverluste über sämtliche Gütergruppen hinweg zu verzeichnen hatte. Die Transportwerte aus dem Jahr 2017 (222,7 Mio. t; 55,5 Mrd. tkm) wurden allerdings nicht wieder erreicht.

Diese und weitere interessante Zahlen rund um die gewerbliche Binnenschifffahrt in Deutschland können in der aktuellen Broschüre „Daten & Fakten 2019/2020“ nachgelesen werden, die der BDB am 23.11.2020 vorgestellt hat.

Auch 2019 war das Rheingebiet mit 175,6 Mio. Tonnen Gütern (+ 6,1 % gegenüber 2018) wieder das tonnagestärkste Fahrtgebiet. Allein auf den Niederrhein entfielen dabei 158,1 Mio. t. Einige Fahrtgebiete konnten besonders hohe Zuwächse gegenüber dem Jahr 2018 verzeichnen: Der Neckar mit 5,6 Mio. t (+ 22,7 %), der Main mit 16,8 Mio. t (+ 20,8 %) sowie die deutsche Donau mit 4,7 Mio. t (+ 20,5 %). Größere Verluste gab es hingegen auf den Berliner Wasserstraßen (2,8 Mio. t; - 14,1 %), im Wesergebiet (7,0 Mio. t; - 11,2 %), auf der Mosel (7,9 Mio. t; - 11,1%) und im Elbegebiet (15,2 Mio. t; - 10,1 %).

In absoluten Zahlen betrachtet waren „Erze, Steine, Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ mit 54,8 Mio. t (+ 5,5 %) die größten Gütergruppen, gefolgt von „Kokerei- und Mineralölerzeugnissen“ mit 38,1 Mio. t und „Kohle, rohes Erdöl, Erdgas“ mit 23,3 Mio. t (- 11,1 %). Innerhalb der Gütergruppen ergaben sich besonders große Zuwächse in den Abteilungen „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“ (+ 15,8 %), „Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter“ (+ 15,6 %) sowie „Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch, Holzwaren“ (+ 7,3 %). Die Containerbeförderung auf deutschen Wasserstraßen sank hingegen auf 2,27 Mio. TEU (2018: 2,37 Mio. TEU).

Mehr Beschäftigte, mehr Umsatz, weniger Schiffe

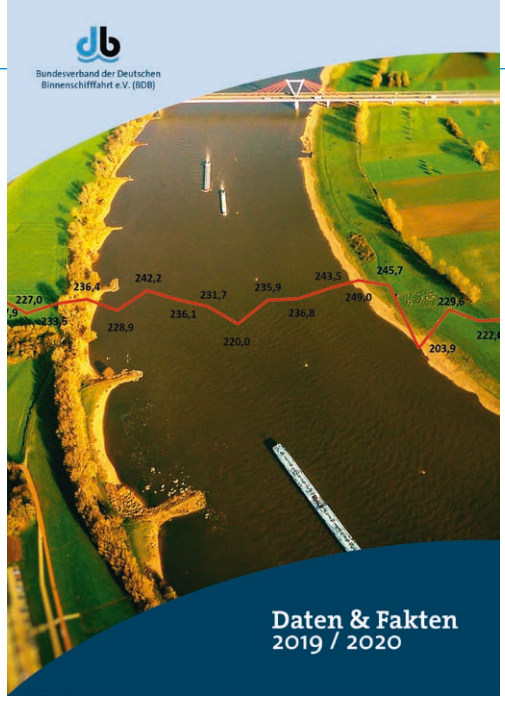
Im deutschen Binnenschiffsregister waren Ende 2019 insgesamt 1.951 Güterschiffe eingetragen (2018: 1.980), davon u.a. 767 Motorgüterschiffe für trockene Ladung mit einer Tragfähigkeit von 1.068.383 t und 404 Tankmotorschiffe mit einer Tragfähigkeit von 737.256 t. Die „Weiße Flotte“ setzt sich aus 989

Tagesausflugsschiffen (Personenkapazität: 210.352) sowie 59 Kabinenschiffen (Bettenkapazität: 8.535) zusammen.

Die 784 Unternehmen in der gewerblichen Binnenschifffahrt (2017: 834) erwirtschafteten einen Umsatzerlös in Höhe von rund 1,57 Mrd. Euro (2017: 1,48 Mrd. Euro). Für das Jahr 2019 wird allerdings nach vorläufigen Daten von Destatis, ein deutlicher Umsatzrückgang von rund 11 % prognostiziert. Auch für das Jahr 2020 erwarten die Statistikexperten, vor allem aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie, sinkende Umsätze.

Die Anzahl der in der gesamten Binnenschifffahrt Beschäftigten entwickelte sich positiv. So arbeiteten im Jahr 2018 insgesamt 6.976 Personen (2017: 6.805) im Gewerbe.

Die Broschüre „Daten & Fakten 2019/2020“ enthält darüber hinaus Angaben zur Mengenentwicklung in den vergangenen 25 Jahren, vergleichende Betrachtungen mit anderen Verkehrsträgern, Detailinformationen zum Containertransport und zur Entwicklung der Ausbildungszahlen der letzten 18 Jahre. Die Broschüre kann kostenlos im Internetangebot des BDB unter www.binnenschiff.de abgerufen werden.

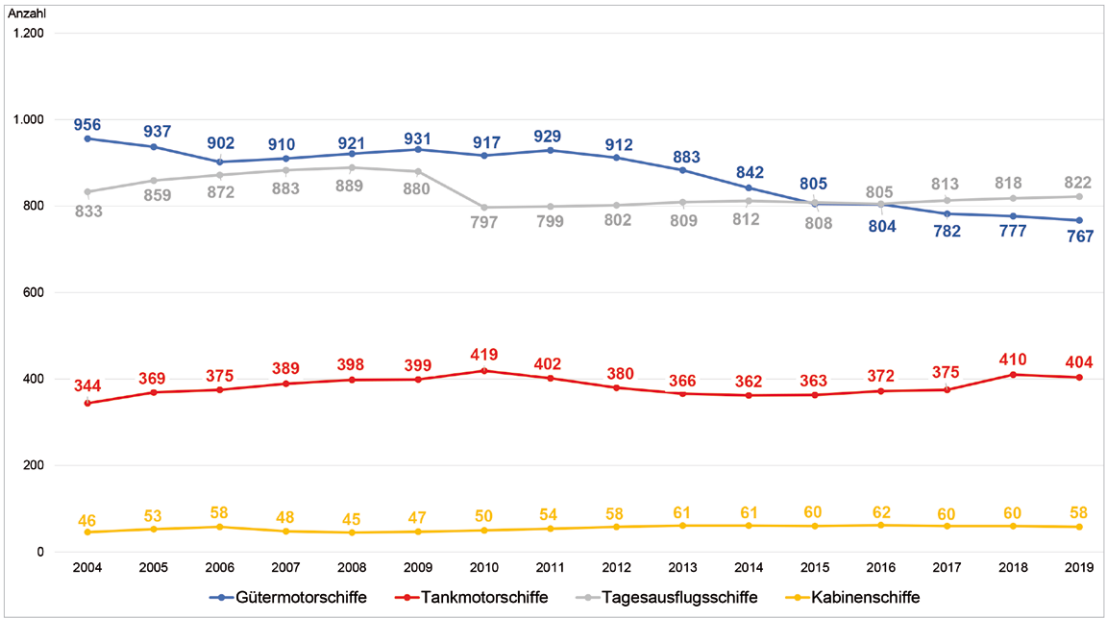


← Die jüngste Ausgabe der statistischen Broschüre des BDB

ZKR „Market Insight“

Die ZKR stellt im November 2020 fest, dass die Auswirkungen der Pandemie auf die Güterschifffahrt sich je nach Gütersegment und Region unterscheiden. Stark war der Rückgang der Eisenerztransporte aufgrund der Unterbrechung der Automobilproduktion im März 2020: Auf dem Rhein verlor er in den ersten fünf Monaten im Vergleich zum Vorjahr 15 %, auf der mittleren Donau 32 %. Mineralölprodukte hingegen profitierten vom starken Ölpreisverfall, der mehr Import-, Transport- und Speicheraktivität für Heizöl auslöste, so dass das Vorjahresniveau erreicht wird. Auch Getreidetransporte verzeichneten keine Verluste. Laut ZKR gab es teils starke Zuwächse, z.B. auf der mittleren Donau (+ 76 %).

Entwicklung der deutschen Binnenflotte 2004 - 2019



© BDB

Regelung der freien Sicht vor dem Bug

BDB drängt auf Änderung der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung

Das Bundesverkehrsministerium hat im vergangenen Jahr die Regelungen zum maximal zulässigen Sichtschatten vor dem Bug eines Binnenschiffs im Geltungsbereich der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung (BinSchStrO) neu geregelt.

Gemäß dem einschlägigen § 1.07 in diesem Regelwerk ist ein Sichtschatten vor dem Bug von maximal 250 m zulässig. Hinzu kommt, dass eine Ausweitung des Sichtschattens „nach vorne“ unter Einsatz von Kompensationsmaßnahmen (optische/technische Hilfsmittel) nicht zulässig ist. Diese Regelung hat zu massiven Problemen bei der Durchführung von Binnenschiffstransporten, besonders im Bereich Container und Schwergut sowie Projektladung, auf der Elbe geführt. Gemeinsam mit anderen Verbänden (BDS, BÖB, ElbeAllianz, ERSTU) hat der BDB aufgrund dieser Hemmnisse, die eine Verkehrsverlagerung auf das Wasser beeinträchtigen, am 12. November ein Fachgespräch mit dem zuständigen Fachreferat WS 25 im BMVI geführt und auf die entstandene Problematik hingewiesen.

Nicht nur die Elbe, sondern auch alle weiteren Flüsse und Kanäle im Geltungsbereich der BinSchStrO, z.B. der Mittellandkanal oder der Elbe-Seitenkanal, sind von dem eingeschränkten Sichtschatten betroffen. Die Regelung hat zur Folge, dass de facto das Steuerhaus in der Kanalfahrt zwischen den zahlreichen und niedrigen Brücken permanent hochgefahren und wieder abgesenkt werden muss – mit der Gefahr von Brückenkollisionen mit dem Steuerhaus, die in den vergangenen Jahren stetig zugenommen haben. Auch die an dem Gespräch beteiligten Vertreter aus der Partikulierschifffahrt wiesen darauf hin, dass die potenzielle Gefahr solcher Unfälle deutlich schwerer wiegt als eventuelle Unfälle mit kleineren Fahrzeugen im sog. Sichtschatten von Binnenschiffen. Weder das Ministerium noch die GDWS konnten darüber hinaus Unfalldaten vorlegen, aus denen hervorginge, dass es in den vergangenen Jahren eine Zunahme von solchen „Sichtschattenunfällen“ gegeben habe.

Im Übrigen lohnt ein Blick auf die Regelungen in anderen Wasserstraßengebieten. So ist auf dem Rhein ein max. Sichtschatten von 350 m bzw. 500 m bei Einsatz von Kompensationsmaßnahmen zulässig, auf der Mosel ist die freie Sicht vor dem Bug auf 350 m

↑ Im Kanal müssen Steuerhäuser wegen der niedrigen Brücken heruntergefahren werden

reglementiert, so dass in der BinSchStrO die strengste Regelung verankert wurde, ohne dass dies nach Auffassung der Verbände überzeugend begründet worden wäre.

Mitgliederbefragung zum Risikopotenzial

Eine kurzfristig vom BDB in seinem Mitgliederkreis durchgeführte Umfrage hat ergeben, dass § 1.07 BinSchStrO in seiner jetzigen Form nicht praktikabel ist und der Änderung bedarf. Die Schiffsführer verfügen über die nötige Erfahrung, um optische Hilfsmittel, die im europäischen technischen Standard für Binnenschiffe (ES-TRIN) umfassend definiert sind, zuverlässig und sicher einzusetzen. Immerhin wird in der Nacht oder bei bestimmten Witterungsverhältnissen, z.B. bei Nebel, ohnehin auf diese Möglichkeiten zurückgegriffen. Der BDB hat basierend auf dem Feedback seiner Mitglieder eine qualifizierte Stellungnahme erarbeitet und gegenüber dem BMVI abgegeben. Immerhin mit Blick auf die Elbe zeichnet sich nun eine kurzfristige Lösung ab: das BMVI und die Verwaltung sagten zu, die nötigen Sondergenehmigungen für die Durchführung bestimmter Transporte kurzfristig zu erteilen, so dass sowohl die Schifffahrt als auch ihre Kunden Planungssicherheit erhalten. Die Verbände haben hierzu, basierend auf der Einschätzung der technischen Experten der Reedereien, in einem Schreiben die Anforderungen an diese Sondergenehmigungen, auch hinsichtlich der zu verwendenden Kameratechnik zur Kompensation, formuliert. Darüber hinaus hält es der BDB jedoch für dringend nötig, die Vorschrift insgesamt schnell zu überarbeiten.

Eine Nichtzulassung von technischen Hilfsmitteln „nach vorne“ zur Kom-

→ WSV und WSP warnen in einem Flyer vor Brückenanfahrungen

pensation läuft auch dem technischen Fortschritt in der Binnenschifffahrt zuwider. Heute wird an mehreren Stellen im deutschen Wasserstraßennetz umfassend und schwerpunktmäßig an fortschrittlichen Assistenzsystemen und zunehmend autonom fahrenden Binnenschiffen geforscht. Vor diesem Hintergrund ist es schlichtweg nicht vermittelbar, den Einsatz vorhandener und bewährter optischer und technischer Hilfsmittel zu verbieten. Im Rahmen des regelmäßigen telefonischen Austausches zwischen den Binnenschifffahrtsverbänden und der GDWS-Spitze Ende November hat der BDB das Thema ebenfalls auf die Tagesordnung gebracht. GDWS-Präsident Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte teilte die Auffassung des Gewerbes, dass es auf dem Markt sicherlich geeignete Kamerasysteme gibt, um den Sichtschatten sicher und zuverlässig zu kompensieren. Er sagte zu, die Sichtschattenproblematik erneut innerhalb der GDWS zu diskutieren und eine Rückkoppelung mit dem Fachreferat WS 25 im BMVI herbeizuführen. Der BDB wird sich gemeinsam mit der an dem Thema arbeitenden Verbändeallianz weiter intensiv für eine praxisgerechte Änderung des § 1.07 BinSchStrO einsetzen und hält seine Mitglieder über die Fortschritte informiert.

Untersuchungen zum human factor

Der BDB beteiligt sich über die europäische IWT-Stiftung an der Studie zur Analyse von menschlichen Faktoren als Ursache für Unfälle in der Binnenschifffahrt („human factor“). Das Ziel der Studie ist auf die künftige Vermeidung von Unfällen in der Binnenschifffahrt gerichtet. Hierzu sollen anhand der gefundenen Ergebnisse sowohl Ratschläge als auch Maßnahmen getroffen werden, die zu einer Sensibilisierung in Bezug auf die Kernfaktoren bei den Auszubildenden, aber auch bei der bestehenden Besatzung führen soll. Die Studie wird maßgeblich von der niederländischen

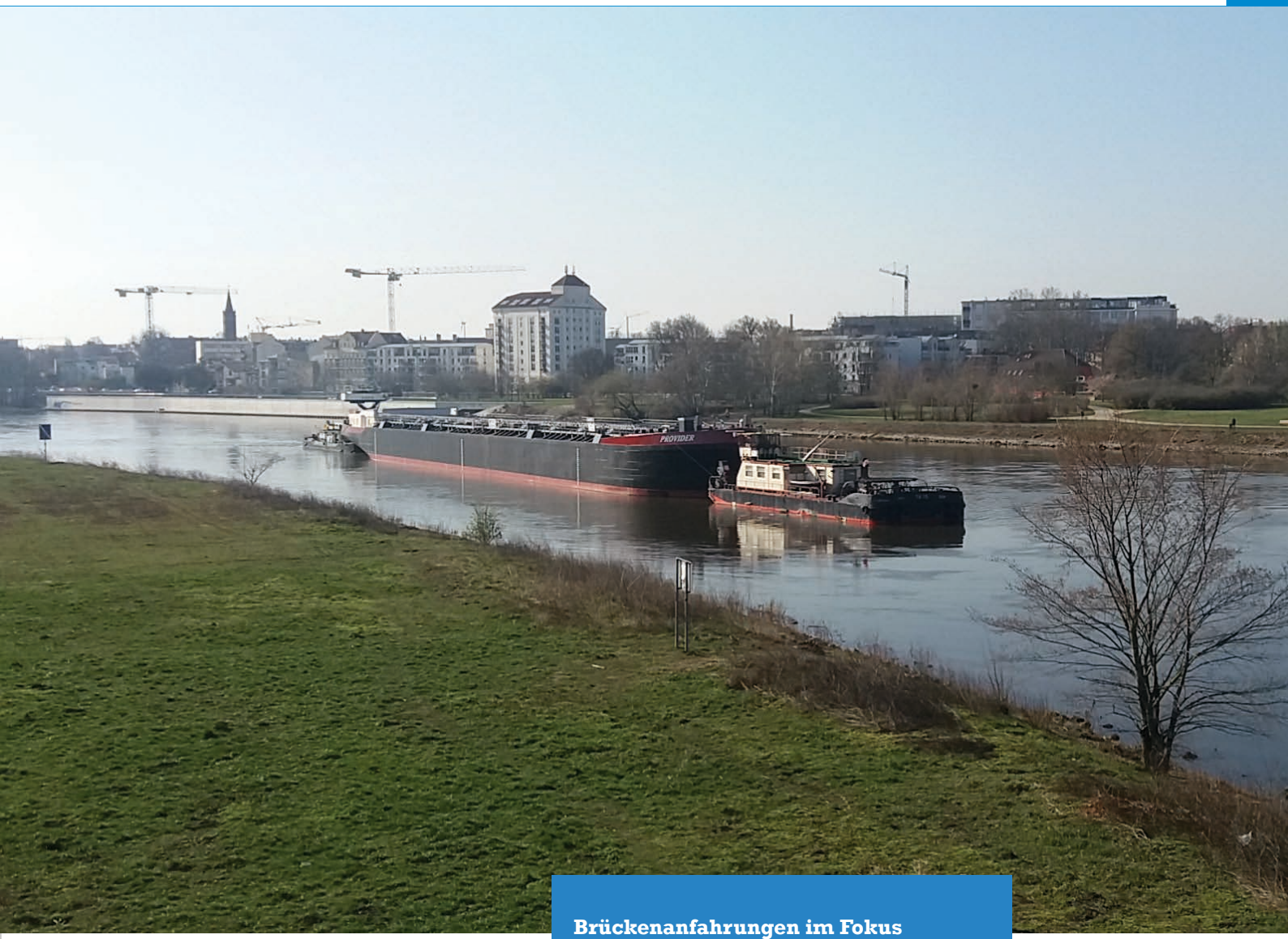
POLIZEI
Nordrhein-Westfalen
Duisburg
Direktion Wasserschutzpolizei

WSV.de
Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Die verkannte Gefahr
Brückenanfahrungen im westdeutschen Kanalgebiet

Unternehmensberatungsfirma Intergo BV durchgeführt und durch das niederländische Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft unterstützt und nimmt hierbei sowohl menschliche Faktoren wie auch technische Aspekte, wie zum Beispiel den Aufbau des Steuerhauses, in ihre vertiefte Analyse auf.

Im Oktober wurde die erste Phase der Studie offiziell abgeschlossen. Das Hauptaugenmerk dieser ersten Phase der Studie lag hauptsächlich auf der



↑ Transporte auf der Elbe werden durch die aktuelle Regelung stark beeinträchtigt

Ermittlung der realistischsten Szenarien und Ursachen mit Verbindungen zu menschlichen Faktoren, die zu Unfällen geführt haben. Diese Ermittlung erfolgte durch die Auswertung von verschiedensten, zum Teil von Versicherungen oder Ministerien zur Verfügung gestellter Datenbanken und der Einholung von Expertenmeinungen aus der Praxis. Eine Tendenz lässt sich dahingehend ableiten, als dass insbesondere Fehler aufgrund der Kernfaktoren Kommunikation, Belastung/Stress und Spezifika der jeweiligen Wasserstrecke, sowie die allgemeine Mensch-Maschine-Interaktion im Steuerhaus verhältnismäßig häufig als Ursache für Unfälle in Betracht kommen. Die zweite, in Kürze beginnende, Phase der Studie wird die gefundenen Ergebnisse der ersten Phase als Richtschnur nehmen und diese einer vertieften Analyse unterziehen.

Brückenanfahrungen im Fokus

Von Brückenanfahrungen durch nicht oder nicht ausreichend tief abgesenkte Steuerhäuser geht eine hohe Gefahr für Leib und Leben der Schiffsbesatzung aus. Anlass und Grund genug, dass die Wasserschutzpolizei NRW und die WSV im Juni 2020 unter der Überschrift „Die verkannte Gefahr“ einen Flyer zu dieser Problematik veröffentlicht haben. Im dicht besiedelten Ruhrgebiet kreuzt eine Vielzahl von Straßen- und Eisenbahnbrücken die Kanäle. Allein auf dem 45 km langen Rhein-Herne-Kanal gibt es davon fast 100 Bauwerke. Die ZKR hat im vergangenen Jahr in Straßburg einen Workshop zur Vermeidung von Brückenanfahrungen durchgeführt. Das Bundesverkehrsministerium könnte nun durch eine zeitgemäße Gestaltung des § 1.07 BinSchStrO, d.h. durch Zulassung optischer Hilfsmittel, das Gefahrenpotenzial erheblich verringern.

Brüssel plant unerreichbare Vorgaben für nachhaltige Schifffahrt

Ökologischer Dirigismus durch die Hintertür

Es gibt eine neue europäische Verordnung (2019/2088), die dazu dienen soll, nachhaltiges Wachstum zu finanzieren bzw. Finanzierungen danach zu klassifizieren, ob die Finanzmittel in nachhaltige Projekte fließen.

Das Ziel der Verordnung ist verbraucherorientiert: Mit der Taxonomie, d.h. Klassifizierung, möchte der EU-Gesetzgeber Anleger vor fälschlicherweise als nachhaltig ausgewiesenen Finanzprodukten schützen (sog. Greenwashing). Verbindlich vorgegebene Bewertungskriterien sollen Auskunft darüber geben, ob eine Wirtschaftsaktivität oder eine Investition „nachhaltig“ ist.

Kurz vor dem heiligen Fest läuten deshalb nun im Dezember nicht die Weihnachts-, sondern die Alarmglocken: Die EU-Kommission ist zurzeit damit befasst, im Rahmen der bereits verabschiedeten Verordnung zu definieren, wann in bestimmten Wirtschaftsbereichen Nachhaltigkeit gegeben ist. Dies erfolgt in sog. delegierten Rechtsakten, in denen die technischen Bewertungskriterien festgelegt werden. Die Befugnis der EU-Kommission zu sog. delegierter Rechtssetzung ist europarechtlich grundsätzlich auf „nicht-wesentliche Rechtsakte“ beschränkt. Im vorliegenden Fall erhält die Kommission jedoch eine nahezu unbegrenzte Befugnis, Nachhaltigkeit für die verschiedensten Wirtschaftsbereiche zu definieren. Zu diesem Ergebnis kommt auch der Bundesrechnungshof. Nicht nur der BRH befürchtet, dass die EU-Kommission ein viel zu mächtiges Tool erhält, um industriepolitischen Einfluss in den Nationalstaaten zu nehmen. Das Wort vom „ökologischen Dirigismus, den die EU-Kommission hier durch die Hintertür betreibt“, macht die Runde.

Der BDB wurde ebenso wie zahlreiche weitere Verbände des Systems Wasserstraße kurzfristig zur Stellungnahme zu den Entwürfen der Nachhaltigkeitskriterien aufgefordert. Für den Bereich der Binnenschifffahrt erweisen sich die Regelungskompetenzen in den „delegated acts“ der o.g. Verordnung als fatal: Völlig lebensfremd ist etwa die Vorgabe der EU-Kommission, dass gekaufte oder betriebene Schiffe nicht dazu bestimmt sein dürfen, fossile Brennstoffe zu transportieren. Damit würden sämtliche Betriebe, die etwa Mineralölprodukte, Kohle, Gase o.ä. transportieren, als „nicht nachhaltig“ klassifiziert. Binnenschifffahrt soll außerdem unter anderem nur dann nachhaltig sein, wenn am Auspuffrohr null CO_2-Emissionen gemessen werden. Auch der europäische Motorenherstellerverband Euro-

↑ Von der EU geplante, unerreichbare Vorgaben können schwere Folgen für das Gewerbe haben

mot warnt vor diesen unerreichbaren Vorgaben. Es ist bezeichnend und lässt den fehlenden Sachverstand erkennen, dass Brüssel für das Emissionsverhalten auf die EU-Verordnung für den straßengebundenen Schwerlastverkehr abstellt.

Die unerreichbaren Nachhaltigkeitskriterien könnten schwerwiegende Folgen für das Gewerbe entfalten, z.B. hinsichtlich der Gewährung von Krediten oder öffentlichen Finanzhilfen. Zwar gelten die Definitionen der Nachhaltigkeit zunächst nur für den o.g. Finanzsektor. Es gilt aber inzwischen als offenes Geheimnis, dass diese Bewertungsparameter auf andere Bereiche wie etwa der Beurteilung der Kreditwürdigkeit übertragen werden. Der BDB hat entsprechend gegenüber dem Bundesverkehrsministerium Stellung genommen und auf die unverhältnismäßigen Bewertungsparameter und die Probleme, die der Branche durch die sog. Taxonomie entstehen, hingewiesen. Außerdem wurde der Vorgang dem europäischen Dachverband EBU und der IWT-Stiftung vorgelegt, um bei der EU-Kommission entsprechend zu intervenieren.

Unverständliche Entscheidung der Haushälter

Kein Rettungspaket für Fahrgastschifffahrt im Haushalt 2021

Die Abgeordneten des Haushaltsausschusses haben ihre Beratungen zum Bundeshaushalt 2021 im November abgeschlossen, ohne der Tagesausflugs- und Kabinenschifffahrt die dringend notwendigen Finanzhilfen zum Überleben in der Corona-Pandemie zu gewähren.

Das ist eine bittere Pille für die Branche, die sich aufgrund der landesweiten Berufsausübungsverbote, wie sie in ähnlicher Form auch für Theater, Opernhäuser, Kinos und Freizeitparks verhängt wurden, in der schwersten Krise seit Ende des zweiten Weltkriegs befindet. Doch nicht nur die Schifffahrtsbranche ist enttäuscht.

Auch Abgeordnete sind verwundert

Irritiert über diese Entwicklung zeigt sich Mathias Stein von der SPD. Der Abgeordnete aus Kiel ist zugleich Koordinator der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt im Bundestag. Er sagt: „Der Haushaltsausschuss hat Rekordsummen beschlossen, um die Auswirkungen der Pandemie noch weiter abzufedern. Davon profitieren Flughäfen, die Reisebusbranche, sogar Fischereischiffe. Nicht dabei ist leider die Fahrgastschifffahrt. Die Lage dieser Branche ist bereits seit Monaten prekär: Denn die bisherigen Überbrückungshilfen waren zu pauschal für die speziellen Anforderungen der Fahrgastschifffahrt und somit weitgehend unbrauchbar. Ohne konkrete Hilfen drohen in der Branche Jobverluste und Insolvenzen. Daher haben die Koalitionsfraktionen im Verkehrsausschuss dem Haushaltsausschuss eine solche spezielle Hilfe empfohlen. Auch Bundesverkehrsminister Scheuer hatte argumentiert, dass die bisherigen Überbrückungshilfen für die Fahrgastschifffahrt nicht ausreichend sind. Ich bin verwundert, dass sich der Haushaltsausschuss dem nicht angeschlossen hat. Bundeswirtschaftsminister Altmaier muss nun im dritten Anlauf endlich die Konditionen der Überbrückungshilfen für die Fahrgastschifffahrt passgenau verbessern“.

Das Versäumnis im Haushaltsausschuss ist auch deswegen ärgerlich, weil die Abgeordneten in ihrer sog. Bereinigungssitzung gleichzeitig Maßnahmen „abgenickt“ haben, über die der steuerzahlende Bürger nur noch den Kopf schütteln kann. Zumindest sind Zweifel an der Prioritätensetzung berechtigt. So erhält zum Beispiel der „Verein Eisenbahnfreunde Richard Hartmann Chemnitz e. V.“, 2001 als Förderverein des Sächsischen Eisenbahnmuseums

↑ Gut besuchte Ausflugsschifffahrten sind seit Corona leider eine Seltenheit. Die Branche braucht dringend staatliche Hilfen.

Chemnitz-Hilbersdorf gegründet, im nächsten Jahr eine Spende von über 200.000 Euro. Die Mittel sollen laut Haushaltsausschuss dafür verwendet werden, um mit Vereinen vor Ort „Museums-, Sammlungs-, Restaurierungs- und Vermarktungskonzepte durch Unterstützung der Museumsfachleute am ‚Schauplatz Eisenbahn' in Chemnitz-Hilbersdorf zu entwickeln. Das „Restaurieren historischer Dieseltriebzüge" lässt die Regierung sich im nächsten Jahr übrigens 4 Mio. Euro kosten, damit „die transeuropäische Reisekultur zu Hochzeiten des europäischen Schienenverkehrs" demonstriert werden kann, heißt es in der Haushaltsunterlage.

Staatliche Maßnahmen zwingen das Gewerbe in die Knie

Der Kampf für ein spezielles Hilfspaket für die Fahrgastschifffahrt wird also weitergehen. Der BDB setzt sich seit Monaten vehement gegenüber der Bundesregierung dafür ein, ein auf die Bedürfnisse der Fahrgastschifffahrt zugeschnittenes Rettungspaket aufzulegen. Kaum eine Branche treffen die staatlich angeordneten Maßnahmen zur Eindämmung der Coronaviruspandemie so heftig wie die Weiße Flotte. Exakt zum Saisonbeginn im März 2020 wurde die Ausübung der Schifffahrt von Behördenseite für rund zwei Monate untersagt. Als dann Ende Mai die Fahrverbote aufgehoben wurden, sind so weitreichende Hygiene- und Abstandsregelungen in Kraft getreten, dass nur eine erheblich geringere Zahl an Passagieren an Bord kommen kann als sonst üblich. Für manchen Unternehmer führt die geringe Zahl an zulässigen Passagieren dazu, dass sich das Geschäft nicht rentiert. Großveranstaltungen wie „Rhein in Flammen" und weitere Eventfahrten wurden ersatzlos abgesagt. Ausländische Gäste bleiben aus. Der Tourismus auf dem Wasser liegt am Boden.

Die nun seit Herbst erneut aufflammende Viruspandemie und die verkündeten Lock-Down-Maßnahmen lassen auch das Herbst- und Wintergeschäft im Tourismus sterben, denn erneut haben die Länder die Ausübung der Fahrgastschifffahrt untersagt. Der BDB hat Umfragen im Gewerbe durchgeführt: Die Unternehmer müssen in diesem Jahr Umsatzrückgänge von bis zu 80 % verkraften. Zahlreiche klein- und mittelständische Unternehmer sorgen sich um die Zukunft und wissen nicht, wie sie die Zeit zwischen Oktober und März nächsten Jahres überstehen sollen. Kurzarbeitergeld und Existenzhilfen können nicht annähernd die Umsatzausfälle und die laufenden Kosten im Betrieb abdecken. Eine Welle von Betriebsaufgaben und Insolvenzen ist zu befürchten. Es gibt keine Veranlassung davon auszugehen, dass die Situation sich kurzfristig verbessert und im März 2021 bereits auf die Abstandsregelungen an Bord verzichtet werden und ein „business as usual" verkündet werden kann.

Staatshilfen: Messen mit zweierlei Maß

Der BDB hatte sich bereits im Mai 2020 hilfesuchend an den Tourismus- und Mittelstandsbeauftragten der Bundesregierung, Wirtschaftsstaatssekretär Thomas Bareiß, gewandt und um finanzielle Unterstützung gebeten. Schließlich ist das Fahrgastschifffahrtsgewerbe ohne eigenes Verschulden, sondern aufgrund staatlicher Anordnungen in Not geraten. Thomas Bareiß hat das Gewerbe an das Bundesverkehrsministerium verwiesen. Dort wurde das Thema aufgegriffen, und im Juli kamen BMVI-Staatssekretär Enak Ferlemann und Vertreter des BDB darin überein, binnen kürzester Zeit eine Finanzhilfe für die Tagesausflugs- und Kabinenschifffahrt zu schaffen, die den Ausgleich von Vorhalte- und Vorleistungskosten vorsieht. Gemeinsam mit betroffenen Unternehmern wurde in kürzester Zeit eine entsprechende Richtlinie geschrieben, die nun in der Schublade des Fachreferates im Bundesverkehrsministerium schlummert. „Haushaltsrechtliche Rahmenbedingungen", so heißt es in der Leitung des BMVI, haben das Inkrafttreten verhindert. Dass in der Bundesregierung bei dieser Thematik mit zweierlei Maß gemessen wird, ist indes nicht zu übersehen. Nachdem dem Omnibusgewerbe exakt diese Form der Finanzhilfe 2020 bereits bereitwillig gewährt wurde und in 2021 verlängert werden soll, wird die Luftverkehrswirtschaft nun ebenfalls in den Genuss dieser Sonderzahlungen kommen.

Fördermaßnahme für die Fahrgastschifffahrt – darum geht es:

Zwischen Bundesverkehrs- und Bundeswirtschaftsministerium und dem BDB wurde Ende Juli 2020 verabredet, dass eine finanzielle Hilfsmaßnahme entworfen wird, die sich an der existierenden Ausgleichsrichtlinie für das Omnibusgewerbe orientiert. Dem wird für die Zeit zwischen 17.03.2020 und 30.06.2020 durch nicht rückzahlbare Zuschüsse einen Ausgleich für sog. „Vorhaltekosten" und für „Vorleistungskosten" gewährt. Hierfür stellt der Bund dem Busgewerbe 170 Mio. Euro zur Verfügung. Unter „Vorhaltekosten" werden Kosten aus der Finanzierung (Kredit, Leasing, Miete) verstanden. Bei den „Vorleistungskosten" geht es im Wesentlichen um Kosten für Reisekataloge oder Werbeanzeigen. Beide Kostenblöcke werden unter Billigkeitsgesichtspunkten mit pauschalierten Sätzen erstattet. Diese Pauschsätze hat das Schifffahrtsgewerbe für eine eigene Ausgleichsmaßnahme kalkuliert. Zur Erstattung dieser Vorleistungs- und Vorhaltekosten wäre 2020 ein Gesamtbetrag von rund 40 Mio. Euro zur Rettung der „Weißen Flotte" in Deutschland aufzuwenden gewesen. Die fertig ausformulierte Richtlinie liegt dem Bundesverkehrsminister seit August 2020 vor.

↑ Die neue Förderrichtlinie wartet immer noch auf „grünes Licht“ aus Brüssel

Brüssel verzögert neue Förderrichtlinie

Das Notifizierungsverfahren der neuen Förderrichtlinie zur nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen, die zum 01.01.2021 in Kraft treten soll, ist immer noch nicht abgeschlossen, obwohl die neue Förderung bereits im April 2020 bei der EU-Kommission zur Notifizierung angemeldet wurde. Dies teilt das BMVI mit. Um eine Förderlücke ab Januar 2021 zu vermeiden, wird das BMVI die geltende Förderrichtlinie über den 31.12.2020 hinaus bis zum 30.06.2021 verlängern. Sobald die neue Förderrichtlinie von der EU-Kommission genehmigt ist, werde diese umgehend in Kraft gesetzt, so das BMVI.

Bundeshaushalt 2021: Über 100 weitere Stellen für die WSV

Im November erfolgten die finalen Beschlüsse des Haushaltsausschusses für den Bundeshaushalt 2021. Der Etat für Erhalt und Ausbau der Bundeswasserstraßen wurde noch einmal um 40 Mio. Euro nach oben korrigiert. Außerdem wurde, nun bereits zum vierten Mal in Folge, der Regierungsentwurf um mehr als 100 zusätzliche Stellen in der WSV nachgebessert, was im Hinblick auf die eklatante Lücke im Bereich des Fachplanungspersonals in der WSV eine wertvolle Maßnahme darstellt. Weitere 1,8 Mio. Euro gewährte der Ausschuss für die Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt. Bitter und absolut unverständlich ist, dass die so dringend benötigten Finanzhilfen für die Fahrgastschifffahrt keinen Titel im Bundeshaushalt erhalten haben (siehe Beitrag in diesem Heft). Stattdessen finden sich im Haushalt 2021 nun so seltsame Positionen wie etwa die Restaurierung von historischen Dieseltriebzügen. Das lässt sich der Bund nächstes Jahr 4 Mio. Euro kosten. Kurios ist auch das über Nacht aufgenommene, millionenschwere Bundesprogramm „touristische Wasserwege“, das sich formal nur auf Flüsse im Rang unterhalb der Bundeswasserstraßen beziehen kann und den

Tourismusstandort „insbesondere in Brandenburg. Mecklenburg-Vorpommern und Ostfriesland“ stärken soll.

Verkehrsministerium NRW: Referat Binnenschifffahrt aufgelöst

Das macht dem Ruf als „Binnenschifffahrtsland Nr. 1“ wahrhaft keine Ehre: Nach dem Ausscheiden des früheren Leiters des Binnenschifffahrtsreferats im NRW-Verkehrsministerium, Hans-Martin Müller, und der Versetzung von Karin Paulsmeyer als zuständige Abteilungsleiterin in die Stabsstelle „Fokus Bahn NRW“ wird nun auch noch das bisherige Binnenschifffahrtsreferat aufgelöst und in die Bahnabteilung überführt. Der Name des neu gegründeten Gesamtreferats lautet „Schienengüterverkehr, Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen, vernetzte Güterverkehre“. Auch aus der ausgeschriebenen Referatsleiterstelle wird deutlich, dass die Binnenschifffahrt nicht mehr an der Spitze der wahrzunehmenden Aufgaben stehen wird. Die Auswirkungen dieser Reform müssen abgewartet werden.

↓ Das Thema Binnenschifffahrt wandert in NRW in ein neues Referat

Sitzung „Verlagerungspotenziale Binnenschifffahrt“

Am 30.11.2020 fand die Sitzung des Arbeitskreises „Verlagerungspotenziale Binnenschifffahrt“ auf Einladung des BMVI statt. Der Arbeitskreis wurde zur Umsetzung bestimmter Maßnahmen des Masterplans Binnenschifffahrt gegründet. Beschlossen wurde, diesen Arbeitskreis mit der Plattform „Optimierung Transport und Logistik“ aus dem 8-Punkte-Plan zusammenzuführen, um Synergieeffekte zu nutzen. Der BDB ist in beiden Umsetzungsmaßnahmen vertreten. Diskutiert wurde u.a. über Entwicklungspotenziale und Kosten im Bereich Wasserstoff/Brennstoffzelle, notwendige Anpassungen der Regelwerke (u.a. CESNI und ADN), „Innovations-Wettbewerb“ zwischen den Marktteilnehmern, Bündelung des fachlichen know-hows im Bereich Innovationen und mögliche Effizienzsteigerungen durch Digitalisierung.

Studie „Flachgehende und kleine Schiffe“

Die Studie zum Bedarf kleineren Schiffsraums und zu „flachgehenden Schiffen“, eine Maßnahme aus dem Masterplan Binnenschifffahrt, wurde nun vom BMVI vergeben. Auftragnehmer ist ein Konsortium aus Planco, DST und SGKV. Das Auftaktmeeting fand Anfang Dezember statt. Eine Fertigstellung wird für Oktober 2021 erwartet, also erst nach der Bundestagswahl.

Lehrmaterialien zur Binnenschifffahrt

Die Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort e.V. hat mit Unterstützung des Logistikum Steyr ein Lehrmittelpaket erstellen lassen, um die Binnenschifffahrt im Schulunterricht bekannter zu machen. Hintergrund ist, dass im Unterschied zu vielen anderen Themen die wirtschaft-

← Die Lernmaterialien der Schifferbörse informieren u.a. über das Berufsbild Binnenschiffer/-in

liche Bedeutung von Schifffahrt und Häfen in den Schulen nur selten thematisiert werde, so Frank Wittig, Vorsitzender der Schifferbörse. Das Lehrmittelpaket steht nun allen Lehrerinnen und Lehrern von Berufsschulen und allgemeinbildenden Schulen kostenfrei zur Verfügung. Ziel ist es, so Wittig, bei Lehrern und Schülern das Interesse an der Binnenschifffahrt zu wecken und den jungen Menschen zu zeigen, dass ein zukunftsfähiger, umweltfreundlicher Wirtschaftszweig auf sie wartet. Die Materialien sind unter www.quinwalo.de abrufbar. Ein Ausbau des Quinwalo-Programms über den Masterplan Binnenschifffahrt wird vom BDB unterstützt.

Bericht zur Binnenschifffahrt in „MotorWelt“

In einem NRW-Sonderheft der „MotorWelt“, der Mitgliederzeitschrift des ADAC, ist unter dem Titel „Der Pegel muss stimmen“ ein umfassender Artikel zur Binnenschifffahrt in NRW erschienen. BDB-Vizepräsident Roberto Spranzi (DTG) weist in dem Beitrag darauf hin, dass die Wasserstraßen, auch in NRW, wo bereits rund 30 % der Güter per Binnenschiff transportiert werden, über die Kapazitäten verfügen, um künftig noch mehr Güter aufnehmen zu können. Dabei gehe es darum, die einzelnen Verkehrsträger optimal miteinander zu vernetzen, damit jeder seine Stärken bestmöglich ausspielen kann, so Spranzi. Zu Wort kommt auch der Binnenschiffer Achim Schäfer (MS Schönrain). Der Partikulier gibt einen Einblick in das Arbeiten und Leben an Bord eines Binnenschiffs und berichtet, wie er mit innermotorischen Maßnahmen die Emissionen seines Schiffsmotors deutlich verbessert hat: Durch Zufügen von bis zu 25 % Wasser zum Dieselkraftstoff stößt sein Schiffsmotor rund 40 % weniger Stickoxide und mehr als 90 % weniger Feinstaub aus. Den kompletten Beitrag können Sie im Blog des BDB unter www.binnenschiff.de abrufen.

Start des WSA „Westdeutsche Kanäle“

Die operative Umsetzung der im Jahr 2013 unter Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer eingeläuteten WSV-Reform schreitet voran: Das für die Binnenschifffahrt besonders wichtige, neu strukturierte WSA „Westdeutsche Kanäle“ hat am 26.11.2020 seine Arbeit aufgenommen. Zum Zuständigkeits-

→ Leiter des neuen WSA Ostsee ist Stefan Grammann (2.v.r.). Auch Minister Scheuer (r.) und GDWS-Präsident Witte (l.) waren bei der Eröffnung dabei | © WSV

→ Ulrich Wieching (m.) leitet das WSA Westdeutsche Kanäle © WSV

bereich des neuen Amtes zählen 300 km Kanal- und 50 km Flussstrecke, vom Rhein bis zum Emsland. An diesen Strecken liegen insgesamt 630 Bauwerke, u.a. 230 Brücken, rund 140 Düker, über 40 Schleusenkammern und über ein Dutzend Pumpwerke. Das neue Amt geht aus den Ämtern Duisburg-Meiderich und Rheine hervor und umfasst rund 800 Beschäftigte. Leiter des neuen WSA Westdeutsche Kanäle ist Ulrich Wieching. Er führte bereits 13 Jahre lang das WSA Rheine und seit über einem Jahr kommissarisch auch das WSA Duisburg-Meiderich. Bereits am 13.10.2020 ist das neu strukturierte WSA Ostsee in Rostock gestartet. Das Amt, das nun von Stefan Grammann geleitet wird, geht aus den Ämtern Stralsund und Lübeck hervor. Die rund 550 Mitarbeiter des WSA Ostsee sind zuständig für rund 2.000 km Küstenlinie und rund 160 km Binnenwasserstraßen.

Ausweitung der elektronischen Meldepflicht

Die ZKR hat beschlossen, zum 01.12.2021 die elektronische Melde-

pflicht auf dem Rhein auf alle Fahrzeuge und Sondertransporte auszuweiten, die unter § 12.01 Nr. 1 RheinSchPV fallen. Die elektronische Meldepflicht, die bis dahin nur Verbände und Fahrzeuge, die Container befördern, und Fahrzeuge mit festverbundenen Tanks an Bord galt, gilt damit ab 01.01.2021 auch für: Fahrzeuge, die Güter an Bord haben, deren Beförderung dem ADN unterliegt, Fahrzeuge mit einer Länge über 110 m, Kabinenschiffe, Seeschiffe, Fahrzeuge mit einem LNG-System an Bord und Sondertransporte nach § 1.21. Die Mitteilung der ZKR ist im Blog des BDB unter www.binnenschiff.de verfügbar.

Inland ECDIS-Nutzungspflicht auf der Mosel ab 2021

Die Moselkommission erinnert in einer Mitteilung daran, dass ab dem 01.01.2021 auf der internationalen Mosel Inland AIS nur noch mit einem Inland ECDIS Gerät als Kartenanzeigegerät benutzt werden darf. Die Nutzung vergleichbarer Kartenanzeigegeräte ist ab dem o.g. Zeitpunkt nicht mehr erlaubt. Der entsprechende Beschluss wurde von der Moselkommission im Jahr 2014 gefasst und die entsprechende rechtliche Regelung in § 4.07 MoselSchPV aufgenommen. Für das Inkrafttreten dieser neuen Verpflichtung wurde der 01.01.2016 festgelegt - samt Übergangsfrist von fünf Jahren, die zum 01.01.2021 endet. Die vollständige Mitteilung der Moselkommission ist unter www.moselkommission.org abrufbar.

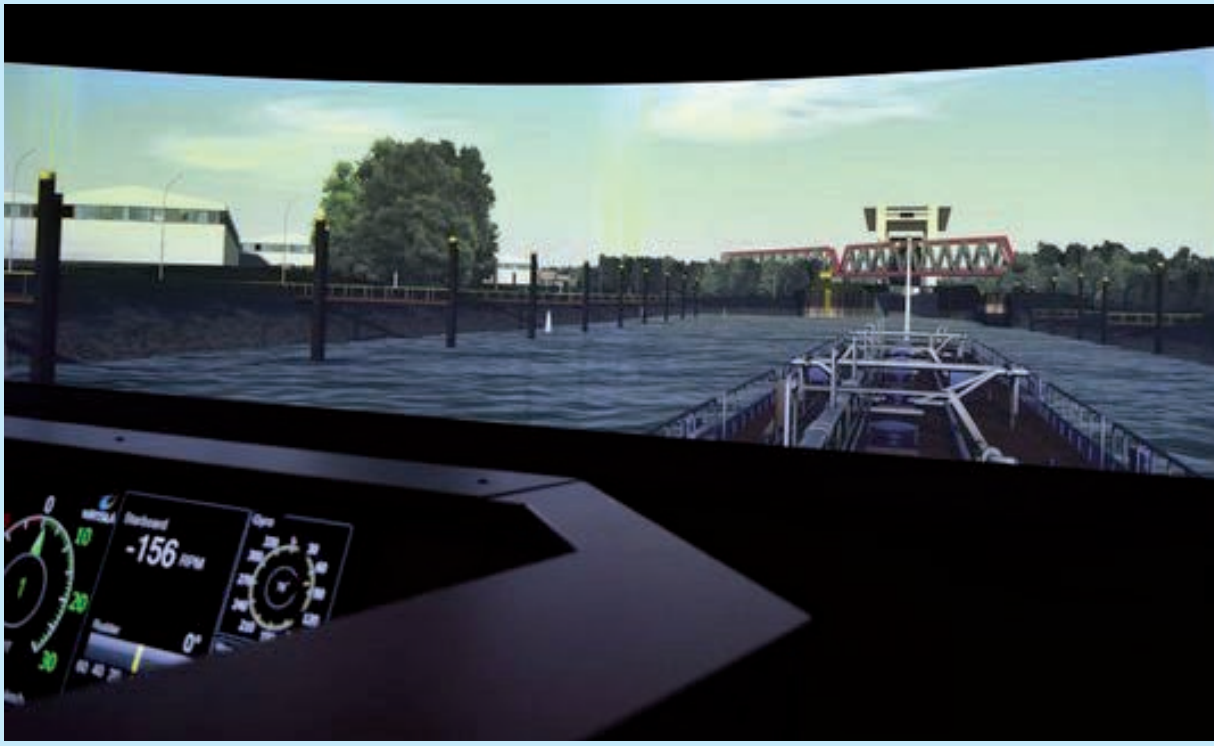
Start von „Building Information Modeling“

Nach einer erfolgreichen Pilotphase startet die WSV jetzt bei weiteren Projekten mit der Einführung von „Building Information Modeling“ (BIM). Alle planungs- und realisierungsrelevanten Informationen werden gebündelt in einem virtuellen Bauwerksmodell einschließlich synchronisierter Zeitpläne, Kosten etc., auf die alle Baubeteiligten zugreifen können. GDWS-Präsident Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte erklärt dazu: „BIM schafft Chancen für alle Baubeteiligten. Die digitale Planungsmethode bietet ideale Voraussetzungen für die schnelle, termingerechte und effiziente Umsetzung von komplexen Baumaßnahmen an den Bundeswasserstraßen“. Prof. Witte und Dr. Norbert Salomon, Abteilungsleiter Wasserstraßen im BMVI, hatten am 19.11.2020 den entsprechenden Projektauftrag unterzeichnet. Außerdem wurde eine Fachgruppe eingerichtet, die u.a. Standards erarbeiten wird. Das in der Pilotphase erworbene Know-How soll nun weiter ausgebaut und vertieft werden.

↑ Gespräch über „BIM“: GDWS-Präsident Witte (l.) und Dr. Norbert Salomon, AL WS im BMVI (r.)

Plenarsitzung der Moselkommission

Die Moselkommission hat am 26.11.2020 in Form einer Videokonferenz getagt. Die Delegierten haben an die gute Zusammenarbeit und die schnelle Reaktion erinnert, die während der „ersten Welle“ der Corona-Pandemie notwendig war, um Erleichterungen für die Moselschifffahrt herbeizuführen. Im März/April 2020 hatte die Moselkommission beschlossen, die Überschreitung der Gültigkeitsdauer von Zeugnissen und anderen Dokumenten nicht zu ahnden, die Schleusensperrzeiten auf der internationalen Mosel auf September 2020 und die Einführung der elektronischen Meldeverpflichtung auf der Mosel auf Juli 2021 zu verschieben. Die Moselkommission gelangte zu der Erkenntnis, dass derzeit keine Notwen-



digkeit bestehe, neue Beschlüsse zu treffen bzw. die alten Corona-Entscheidungen wieder in Kraft zu setzen. Damit wurde bestätigt, dass der Beschluss, die Überschreitung der Gültigkeit von Zeugnissen und anderen Dokumenten nicht zu ahnden, nicht verlängert wird. Die Möglichkeit, die Abgaben kontaktlos an den Schleusen zu zahlen, bleibt hingegen bestehen. Die Amtszeit des luxemburgischen Vorsitzenden der Moselkommission (Herr Max Nilles) geht am 31.12.2020 zu Ende. Herr Norman Gerhardt (deutsche Delegation) hat den Vorsitz für das Jahr 2021 angenommen.

SANDRA II: MdB Özdemir unternimmt Testfahrt

Am 04.12.2020 fand am Schiffer-Berufskolleg RHEIN (SBKR) die erste Testfahrt im neuen, bundesweit einzigartigen Flachwasserfahrsimulator SANDRA II statt. Die „Jungfernfahrt" nahm MdB Mahmut Özdemir (SPD) vor, der sich dafür eingesetzt hatte, dass der Bund die Gesamtkosten der kompletten Modernisierung des Simulators in Höhe von rund 1,6 Mio. Euro übernimmt. Noch sind nach Auskunft des SBKR viele Kabel mit den zugehörigen Endgeräten zu verbinden, aber einen ersten

→ MdB Mahmut Özdemir (SPD) bei der „Jungfernfahrt" von „SANDRA II" unter Aufsicht von SBKR-Leiter Klaus Paulus © SBKR

Eindruck, was der Nachfolger des in Europa Maßstäbe setzenden Simulators SANDRA für die Binnenschifffahrt Neues zu leisten vermag, konnte man durch die Testfahrt bereits erlangen. Nach weiteren Tests, die sicherstellen sollen, dass die Anlage den europäischen Maßstäben für Prüfungssimulatoren genügt bzw. diese deutlich übertrifft, soll dem SBKR ab Frühjahr 2021 mit SANDRA II wieder einer der modernsten Simulatoren zur Verfügung stehen. Für diesen Zeitpunkt ist dann, je nach geltenden Pandemie-Regelungen, eine feierliche Einweihung geplant. Per EU-Richtlinie sind ab 2022 zwingend praktische Prüfungen auf einem Schiff

oder an einem Simulator auch für Schiffsführer/Schiffsführerinnen vorgeschrieben. Hierzu wird SANDRA II dann in besonderer Weise geeignet sein und eine wichtige Rolle spielen. Gleich drei unabhängig und parallel arbeitenden Prüfungskommissionen wird die Anlage die zeitgleiche Prüfung von angehenden Schiffsführern ermöglichen. Rein rechnerisch könnten so schon weit mehr als 600 Prüfungen pro Jahr zusätzlich zur dualen Ausbildung zum Binnenschiffer/zur Binnenschifferin während der Schulzeiten am Kolleg durchgeführt werden.

Neuordnung der Binnenschifferausbildungen hat begonnen

Am 7. und 8. Dezember 2020 fand die konstituierende Sitzung zur Neuordnung der Ausbildungsberufe in der Binnenschifffahrt mit Vertretern der Sozialpartner, des BMVI, BMBF, der IHK, KWB und BMWI im Rahmen einer Onlinesitzung statt. Für den BDB nahmen Bernd Grondke (Stern und Kreisschiffahrt, Berlin) und BDB-Referent Gerit Fietze teil. Ziel dieser Sitzung war neben organisatorischen Abstimmungen auch der Start der Erarbeitung des Grundgerüstes der Rahmenlehrpläne. Die Rahmenlehrpläne sollen hierbei die bereits abgestimmten Berufsbildpositionen durch die jeweiligen, erforderlichen Kompetenzen und Maßnahmen mit Leben füllen. Bei der Neuordnung der Berufsausbildungen steht die Förderung der Attraktivität der Ausbildung und der Branche sowie die Erhaltung der hohen Qualität der Ausbildung im Vordergrund. Der BDB hält seine Mitglieder über den Fortgang dieser Gespräche weiter informiert.

Inkrafttreten des ADN 2021

Das ADN 2021, welches Gefahrgutvorschriften für die Binnenschifffahrt regelt, tritt im Januar 2021 in Kraft. Bis zum 30. Juni 2021 können die meisten Vorschriften des ADN 2019 noch übergangsweise angewendet werden. Die wichtigsten inhaltlichen Änderungen wurden – dem zweijährigen Turnus entsprechend – bereits im Rahmen der Sitzung des UNECE-ADN-Sicherheitsausschusses 11 Monate im Voraus beschlossen. Änderungen erfolgten unter anderem dahingehend, dass das ADN 2021 eine neue Checkliste für die Überwachung von Gefahrguttransporten vorsieht und Vorschriften für die Begrenzung von Mengen an Trockenfracht verständlicher und besser strukturiert verfasst wurden. Die Übergangsregeln für autonome Systeme wurden verkürzt, wodurch Rechtssicherheit geschafft wurde und Sicherheitsrisiken in einem angemessenen Zeitraum beseitigt werden konnten. Zudem ist nun eine Absperrvorrichtung und Druckeinstellung an den Probeentnahmeeinrichtungen vorgesehen und damit ein höheres Maß an Sicherheit gewährleistet. Ferner wurden die Vorschriften für Wartungsarbeiten an Bord aktualisiert, indem die Ausführung von Arbeiten an Bord in ungefährlichen Situationen erleichtert wird. Schließlich wurde Bilgenwasser mit oder ohne Schlamm als neuer Eintrag in die Tabelle C aufgenommen und damit eine Lücke geschlossen. Das rechtzeitige Inkrafttreten des neuen Werkes ist durch die Covid-19-Pandemie nicht gefährdet.

Die BDB-Geschäftsstelle ist vom 21. Dezember 2020 bis 3. Januar 2021 geschlossen. Der BDB wünscht frohe Festtage!

Adressfeld

Bundesverband der
Deutschen Binnenschifffahrt e. V. (BDB)

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