

# BDB REPORT

**Bekämpfung der Corona-Pandemie**  
72-Stunden-Regelung behindert Schifffahrt

**Notifizierung gescheitert**  
BMVI muss geplante Förderung überarbeiten

**Arbeit und Soziales**  
Einsatz für mehr Fachkräfte im Gewerbe

**Teil A des CDNI**  
Umfrage zum Service-Level

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

und vieles mehr...



Europas Weg in Richtung  
**„zero emission“**

→ BDB-Geschäftsführer  
Jens Schwanen



# Editorial

die zunächst recht vagen Aussagen des europäischen Green Deal nehmen Gestalt an: Bis 2050 soll Europa rechtsverbindlich klimaneutral sein, und der Ausstoß von Treibhausgasen in der EU soll bis zum Jahr 2030 um mindestens 55 Prozent gegenüber 1990 sinken. Bewegung wird insbesondere vom Verkehrssektor erwartet. Auch die bereits heute besonders umweltschonende Schifffahrt, der von der EU-Kommission in den kommenden knapp 10 Jahren ein 25%iger Mengenzuwachs prognostiziert wird, soll ihre Anstrengungen zur Erreichung dieser Ziele verstärken. Flankiert werden die Vorschläge der EU zur Erreichung der Klimaziele durch die ZKR: In ihrer Roadmap beschreibt sie, wie die Binnenschifffahrt das in der „Mannheimer Erklärung“ definierte Ziel, bis 2050 den Schadstoff- und CO<sub>2</sub>-Ausstoß weitgehend auf Null zu reduzieren, erreichen kann.

Es bestehen keine Zweifel, dass der Sektor entsprechende Beiträge leisten wird. Bereits jetzt wird z.B. der Einsatz von alternativen Antrieben und Treibstoffen erprobt. Stichworte wie etwa Wasserstoff, Ammoniak oder Elektro- und Hybridantriebe sind zu nennen. Pilotprojekte gibt es bereits, doch der Weg für eine branchenweite Anwendung ist noch weit. Nicht so recht in das

## Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Bild dieser Aufbruchstimmung passt, dass ausgerechnet die EU-Kommission dem deutschen Vorschlag für ein Flottenmodernisierungsprogramm aus eher formalen Gründen die Zustimmung verweigert hat. Das verzögert den Prozess, während 30 Mio. Euro im Bundeshaushalt bereits zur Verfügung stehen und der Handlungsdruck durchaus gegeben ist. Das Bundesverkehrsministerium überarbeitet nun seinen Entwurf und peilt Mitte 2021 für die angekündigte Offensive zur Flottenmodernisierung an.

Erfreulich weit sind inzwischen die Bemühungen zur überfälligen Umsetzung der Neuordnung der Binnenschifffahrtsberufe gediehen. Hier befindet sich der BDB, der zugleich Tarifvertragspartner von Verdi für das fahrende Personal ist, in den abschließenden Diskussionen zu den beiden zukünftigen Berufsbildern „Steuermann/-frau“ und „Schiffsführer/-in“. Mehr hierzu, zu den virtuellen Sitzungen des ADN-Sicherheitsausschusses, zum Masterplan Binnenschifffahrt, zur Landstromausstattung und natürlich auch zur aktuellen Corona-Pandemie, der die Regierung durch eine Flut von Auflagen und Regelwerken Herr werden will, und die insbesondere die Fahrgastschifffahrt extrem belastet, 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.



### 04 Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie

72-Stunden Regelung behindert die Schifffahrt

### 08 EU-Initiativen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion

25 % Mengenzuwächse in der Schifffahrt bis 2030

### 12 Notifizierung in Brüssel gescheitert

BMVI muss geplantes Förderprogramm überarbeiten

### 16 Saisonstart in Gefahr

Fahrgastschifffahrt benötigt dringend eine Öffnungsperspektive

### 18 Arbeit und Soziales

Einsatz für mehr Fachkräfte im Gewerbe

### 20 Transport gefährlicher Güter

37. Sitzung des ADN-Sicherheitsausschusses

### 22 Teil A des CDNI

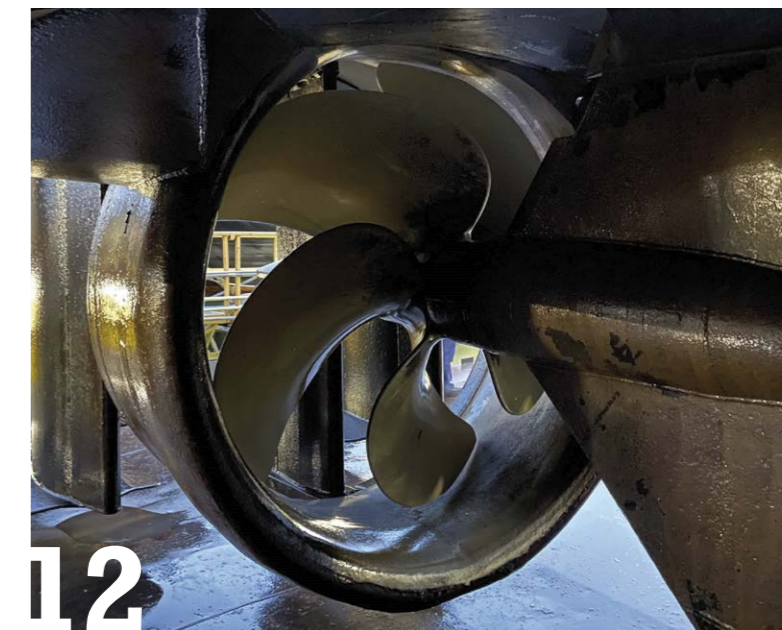
Umfrage zum Service Level der Entsorgung

### 24 Kurz gemeldet

04



12



18



# Inhalt

Neue Regelungen zur Bekämpfung der Corona-Pandemie

## 72-Stunden-Regelung behindert Schifffahrt

Bund und Länder ergreifen weitere Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie. Das ist richtig und sinnvoll und wird deshalb auch vom Schifffahrtsgewerbe unterstützt. Was in Politik und Verwaltung jedoch fehlt, ist das erforderliche Augenmaß. Manche Regelung ist für den Transportsektor unverständlich und in der Praxis nicht umsetzbar.

**A**m 14.01.2021 ist die neue Einreise-Verordnung der Bundesregierung in Kraft getreten. Diese Verordnung regelt die Anmelde-, Test- und Nachweispflichten bei der Einreise in das Bundesgebiet, wobei nun unterschieden wird zwischen der Einreise aus Regionen mit erhöhter Infektionsgefahr („Risikogebiet“) und Regionen mit einem besonders hohen Infektionsrisiko, nämlich dem Hochinzidenzgebiet und dem Virusvarianten-Gebiet. In welche Kategorie ein Nachbarstaat fällt, muss tagesaktuell auf der Website des RKI recherchiert werden.

Unabhängig von dieser Einreise-Verordnung des Bundes gelten weiterhin die Quarantäne-Verordnungen der Länder. Beide Regelungen sollen zum Zweck der „Zwei-Test-Strategie“ einander ergänzen. Auf Landesebene wird bekanntlich die Pflicht zur Quarantäne („Absonderung“) ausgesprochen, wenn man aus einem ausländischen Risikogebiet nach Deutschland einreist. Eine Ausnahme gilt regelmäßig für das Transportpersonal, wenn der Aufent-

halt im Risikogebiet nicht mehr als 72 Stunden betragen hat.

### Ausnahmen nur bei 72stündigem Aufenthalt

Wie bereits im letzten Report ausführlich berichtet, stellt die 72-Stunden-Regelung für die Schifffahrt aufgrund der Fahrtgeschwindigkeit und der Verweildauer im Ausland eine regelmäßig nicht zu überwindende Hürde dar. Die Bundesregierung sah sich trotz vielfacher entsprechender Hinweise seitens der Wirtschaft, der Industrie und ihrer Verbände nicht in der Lage, für den Transport- und Logistiksektor taugliche Maßnahmen zu schaffen. Dem BDB ist es im Verbund mit zahlreichen anderen Organisationen in den vergangenen Monaten gelungen, in nahezu allen Bundesländern für die Binnenschifffahrt eine zusätzliche Ausnahmeregelung zu erzielen: Bei Verzicht auf nicht zwingend notwendige Landgänge ist das Personal an Bord von Binnenschiffen von der Quarantänepflicht befreit, und zwar unabhängig von der Verweildauer im Risikogebiet.



← Umschlagszeiten in den Häfen sorgen u.a. dafür, dass die 72-Stunden-Regelung für das Gewerbe nicht praktikabel ist

Ausgesprochen ärgerlich ist, dass die im Februar vorgestellte neue Muster-Quarantäne-Verordnung des Bundes – eine Art „Arbeitshilfe“ für die Bundesländer zwecks Errichtung eines bundesweit einheitlichen Quarantäneregimes – nun erneut keine Sonderregelungen für die Schifffahrt enthält. Zwar greift in dieser Muster-Verordnung für das Transportpersonal und damit auch für die Bordbesatzung im Grundsatz eine Ausnahme von der Quarantänepflicht, denn das Personal wird aufgrund seiner Bedeutung auf eine Stufe mit Personen gestellt, deren Tätigkeit für die Aufrechterhaltung des Gesundheitssystems dringend erforderlich und unabdingbar ist, und das Infektionsrisiko wird für ähnlich gering erachtet wie bei Transitreisenden. Absolut unverständlich und für die Binnenschifffahrt nicht akzeptabel ist jedoch, dass diese Ausnahmeregelung nur dann gilt, wenn der Aufenthalt weniger als 72 Stunden betragen hat. Zur Begründung führt der Bund aus, dass nur für diesen Zeitraum von einer geringen Infektionswahrscheinlichkeit auszugehen sei.

### Aktionen des BDB

Die in den vergangenen Monaten auf Länderebene errungenen Ausnahmeregelungen für die Binnenschifffahrt, die regelmäßig nicht binnen 72 Stunden in das Bundesgebiet zurückkehren kann, wurden also in dieser Muster-VO nicht aufgenommen. Es besteht damit die Gefahr, dass die derzeitigen Ausnahmen für das Bordpersonal bei der Überarbeitung der Quarantäneregeln auf Länderebene wieder verloren gehen. Der BDB ist deshalb gemeinsam mit BÖB und BDS aktiv geworden. In einem gemeinsamen Schreiben wurde erneut auf die Besonderheiten der Binnenschifffahrt hingewiesen, die es zwingend erforderlich machen, eine gesonderte Ausnahmeregelung zu treffen. Die Verbände haben auf die Konsequenzen hingewiesen, die für die Lieferketten drohen, wenn das Bordpersonal keine Freizügigkeit mehr besitzt, und es wurde ein konkreter und pragmatischer Vorschlag für eine sinnvolle Ausnahmeregelung unterbreitet. Der Brief ging an die Bundesregierung (Kanzleramt, Minister für Gesundheit, Inneres, Verkehr,

Wirtschaft und Landwirtschaft) sowie an die 16 Regierungschefs der Länder und deren Verkehrsminister. Der europäische Dachverband EBU hat sich ebenfalls an den Bund und die Länder gewandt und hat das Thema mit Verweis auf den Verstoß gegen die „green lane“-Vereinbarung bei der EU-Kommission in Brüssel bekannt gemacht.

Die Länder passen nun ihre Regelungen an die neue Einreise-Verordnung des Bundes an, und die Hinweise des BDB tragen erfreulicherweise Früchte: NRW bestimmt zum Beispiel in seiner Coroneinreiseverordnung vom 15. Januar 2021, dass bei Einreise aus Risiko- und Hochinzidenzgebieten die Besatzung von Binnenschiffen diese 72-Stunden-Begrenzung gemäß § 4 Abs. 6 Nr. 3 nicht beachten muss, „sofern grundsätzliche Vorkehrungen zur Kontaktvermeidung, insbesondere ein Verzicht auf nicht zwingend erforderliche Landgänge, ergriffen werden.“ Allein bei der Einreise aus Virusvariantengebieten besteht Quarantänepflicht, wobei das Transportpersonal hiervon aber bei Aufhalten von weniger als 72 Stunden befreit ist (§ 3 Abs. 2 Nr. 1). Eine ähnliche Regelung ist in Baden-Württemberg zu finden. Da die Verordnungen der 16 Länder nahezu im Wochenturnus abgeändert werden, muss die Empfehlung an das Gewerbe lauten, sich für das Bordpersonal tagesaktuell im Internet über die gültige Rechtslage zu informieren.

#### Situation in der Praxis

Für die Binnenschifffahrt relevante Staaten wie die Niederlande, Belgien oder die Schweiz wurden bisher von der Bundesregierung als reine „Risikogebiete“ betrachtet, so dass hier keine verschärften Bedingungen bei der Einreise herrschten. Wie schnell sich die Voraussetzungen für einen reibungslosen Güterverkehr ändern können, zeigte sich, als Tschechien, die Slowakei und Teile Österreichs zu Virusvarian-

tengebieten erklärt wurden, die neuen Regelwerke zur Anwendung kamen und die Einreise streng kontrolliert wurde. Auch Teile Frankreichs wurden Anfang März zu Virusvariantengebieten erklärt. Zwar ist kein Fall bekannt, dass eine komplette Schiffsbesatzung bei der Einreise in das Bundesgebiet gestoppt und unter Quarantäne gestellt worden wäre. Es liegen aber zahlreiche Meldungen vor, dass das aus Osteuropa einreisende Schiffspersonal an der Grenze angehalten wurde und es deshalb zu Problemen im Schiffsbetrieb kam. Hier zeigt sich eine der Schwächen der mit wenig Sorgfalt geschriebenen Regelwerke: Es fehlt an eindeutigen Bestimmungen, die es dem Personal im Transportwesen ermöglichen, ungehindert einzureisen, um in der Bundesrepublik Transportaufträge durchzuführen. Die im Frühjahr 2020 geschaffenen „green lane“-Vordrucke der EU-Kommission und die ZKR-Bescheinigungen erweisen sich gegenüber der Bundespolizei und dem Grenzschutz mitunter als wirkungslos. Dem BDB sind Fälle bekannt, wonach die Einreise ohne weitere Begründung abgelehnt wurde und kurz darauf an einem anderen Grenzübergang problemlos gestattet wurde.

Als akademisch wertvoll aber praktisch untauglich erweisen sich außerdem die Vorgaben der Test-Nachweispflicht. Dieser von einer qualifizierten Fachkraft zu erstellende Nachweis soll je nach Risikogebiet bereits im Zeitpunkt der Einreise in das Bundesgebiet vorliegen, darf aber auch nicht älter als 48 Stunden sein. Wie das Bordpersonal dieser Vorgabe bei der Fahrt in ausländischen Gewässern gerecht werden soll, konnte die Bundesregierung trotz mehrfacher Nachfrage bis heute nicht beantworten. Da in Fahrt befindliche Binnenschiffe quarantäneähnliche Einrichtungen ohne Außenkontakt sind und da der Umschlagvorgang in den Häfen mittlerweile ebenfalls kontaktlos erfolgt, stellt die Testnachweispflicht im

Bereich der Schifffahrt außerdem eine sinnlose Förmerei dar. Aber auch das möchten die politisch Verantwortlichen nicht hören.

#### Videokonferenz mit Bundesverkehrs- und Bundesgesundheitsministerium

Ende Januar fand deshalb eine Videokonferenz mit dem Parl. Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Steffen Bilger, und dem Parl. Staatssekretär im Bundesgesundheitsministerium, Dr. Thomas Gebhart, mit der Transport- und Logistikbranche zu den Auswirkungen der Corona-Pandemie statt. Durch das gemeinsame Auftreten von Verkehrs- und Gesundheitsministerium war dies für die Branche eine durchaus interessante Veranstaltung, da so im gemeinsamen Gespräch die Sichtweisen des Gesundheitsministeriums deutlich wurden.

Für die Binnenschifffahrt ergriffen BDB-Vizepräsident Roberto Spranzi (DTG) und Partikulier Klaus Hohenbild (BDS) das Wort. Beide betonten in ihren Statements, dass u.a. die 72-Stunden-Ausnahmeregelung in der Einreise-Verordnung untauglich ist. Gleiches gilt für das Erfordernis, bei Einreise bereits einen Negativtest vorweisen zu können. Diese Kritik wurde verkehrsträgerübergreifend von den Gesprächsteilnehmern geteilt. Leider ist von der Bundesregierung kein Einlenken oder Nachbessern zu erwarten. Insbesondere wird es auf Bundesebene keine weiteren Ausnahmen als die o.g. 72-Stunden-Regelung geben. Dieser Vorschlag wurde kategorisch abgelehnt. Der Vertreter des BMG argumentierte, dass ansonsten „Präzedenz-Fälle“ geschaffen würden. Außerdem würde jede Branche für sich reklamieren, dass Sondersituationen vorliegen, die Ausnahmen rechtfertigen. Dem Vorschlag, Corona-Schnelltests in Eigenregie, d.h. ohne geschultes Personal, durchzuführen, wurde Ende Januar ebenfalls eine Absage erteilt.

Der BMG-Vertreter hat die denkbaren Lösungsansätze – salopp gesprochen – auf die Landesebene abgewälzt: Es sei doch denkbar, dass man für die Binnenschifffahrt (etwa längs der Rheinachse) im Fall der Einreise aus Hochinzidenzgebieten von der Ausnahmeregelung des § 4 Abs. 2 Nr. 5 der Einreise-Verordnung Gebrauch macht. Dieser lautet: „Von § 3 Absatz 2 (Anm.: Testnachweis bei Einreise) nicht erfasst sind folgende Einreisende aus Hochinzidenzgebieten: Personen, bei denen in begründeten Einzelfällen die zuständige Behörde im Sinne des Infektionsschutzgesetzes weitere Ausnahmen bei Vorliegen eines triftigen Grundes erteilt hat.“ Solche „begründeten Einzelfälle bei Vorliegen eines triftigen Grundes“ seien nach Auffassung des BMG auch als Allgemeinverfügung des jeweiligen Bundeslandes denkbar. Als Beispiel wurde die Verfügung des Landes Schleswig-Holstein für Einreisen aus Dänemark genannt. Die weiteren Ausführungen, bei den auch die Hafенbetriebe genannt wurden, blieben unklar. Unerwähnt ließ der Vertreter des BMG, dass es für Einreisen aus Virusvariantengebieten in der Einreise-Verordnung des Bundes zurzeit gar keine Ausnahmetatbestände gibt.

Für die Schifffahrt zweckmäßiger ist die Regelung in der Einreise-Verordnung NRW vom 15.01.2021: Dort ist gemäß § 4 Abs. 6 Nr. 3 die Bordbesatzung von der Unterquarantänestellung befreit, wenn sie aus Risiko- und Hochinzidenzgebieten einreist und dabei auf nicht zwingend notwendige Landgänge verzichtet. Nur bei der Einreise aus Virusvariantengebieten greift in NRW die 72-Stunden-Regel. Für den Negativ-Testnachweis bei Einreise aus Risiko- und Hochinzidenzgebieten wurde in NRW in § 4 Abs. 1 ebenfalls bereits eine gewerbefreundliche Regelung getroffen: „Soweit eine Testmöglichkeit nicht unmittelbar am Ort der Einreise verfügbar ist, kann der Test innerhalb von 24 Stunden nach der Einreise nachgeholt werden.“

Europäische Initiativen zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen

## 25 % Mengenzuwachs in der Schifffahrt bis 2030

Sowohl der europäische „Green Deal“ als auch die „Roadmap“ der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) setzen für die europäische Binnenschifffahrt ambitionierte Zielvorgaben zur Verringerung der durch den „nassen Verkehrsträger“ verursachten Emissionen in den kommenden Jahrzehnten. Das Ziel der Klimaneutralität wird von der Europäischen Union mit großer Zielstrebigkeit verfolgt. Auch die Schifffahrt ist dabei im Fokus der Politik.

### „Green Deal“ und „Sustainable and Smart Mobility Strategy“

Der Ende des Jahres 2019 von der EU-Kommission vorgestellte „Green Deal“ für eine aktive Klimapolitik sieht vor, dass bis zum Jahr 2050 keine Netto-Treibhausgasemissionen mehr in Europa freigesetzt werden, d.h. es dürfen nicht mehr CO<sub>2</sub>-Emissionen in die Atmosphäre entweichen, als an anderer Stelle wieder eingespart wird. Der Ausstoß von Treibhausgasen in der EU soll bis zum Jahr 2030 um mindestens 55 Prozent gegenüber 1990 sinken, und auch der Verkehrssektor ist aufgefordert, seinen Beitrag zur Erfüllung dieser Ziele zu leisten. Im Zusammenhang damit wurde ein Strategiepapier veröffentlicht, in dem Vorschläge für den Transportsektor zur Erreichung der Klimaziele benannt werden („Sustainable and Smart Mobility Strategy“). Mit den richtigen Maßnahmen, so die EU-Kommission, könne der Transportsektor 90 % seiner Emissionen bis zum Jahr

2050 senken. Dafür sollen Transportmodi nachhaltiger gestaltet werden und die richtigen Anreize für diesen Prozess gesetzt werden, wobei folgende „politische Hebel“ genutzt werden sollen:

- Maßnahmen, um die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen zu reduzieren,
- Maßnahmen, um verstärkt nachhaltigere Verkehrsträger zu nutzen und
- Internalisierung externer Kosten, u.a. durch die „polluter pays“- und „user-pays“-Prinzipien.

Als besonders nachhaltiges Transportmittel wertet die Kommission dabei neben der Schiene auch die Binnenschifffahrt und den Kurzstrecken-Seeverkehr. Der Wasserstraßentransport soll um 25 % bis 2030 und 50 % bis 2050 steigen, wobei in der Unterlage nicht dezidiert dargestellt wird, wie dieses ambitionierte Ziel erreicht werden soll.

### Fördern und fordern

Neben der Steigerung des Modal Split werden die Nachholbedarfe der Schifffahrt in Bezug auf Dekarbonisierung und Flottenerneuerung erkannt, welche u.a. aus den langen Lebenszyklen der Schiffe und den noch in unzureichender Weise vorhandenen „zero emission“-Technologien resultieren. Ein spezielles Forschungsprogramm (NAIADES III) soll dazu beitragen, das Potenzial der Schifffahrt zu erhöhen und die Herausforderungen rund um das Thema Nachhaltigkeit zu bewältigen. Die europäische Wasserrahmen-Richtlinie und die Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie sollen dabei berücksichtigt werden.

Die EU-Kommission beklagt vor dem Hintergrund, dass Kunden dazu angehalten werden sollen, vermehrt auf nachhaltige Verkehrsträger zu setzen, dass die Internalisierung der externen Kosten im Umweltbereich (also eine umfängliche verursachergerechte Kostenanlastung bei jedem einzelnen Verkehrsträger) bisher nicht stattfindet. Sie beabsichtigt daher, umfassende Maßnahmen für eine faire und effiziente Bepreisung für alle Transportmodi zu entwickeln. Bausteine dafür sollen die „polluter pays“- und „user-pays“-Prinzipien bilden. Außerdem wird eine Ausweitung des Emissionshandels (EU ETS) auf den maritimen Sektor angestrebt. Für die Zukunft aller Verkehrsträger gibt das Strategiepapier die gleiche Devise aus: „zero emission“, also eine Abkehr von fossilen Brennstoffen. In diesem Zusammenhang sollen Steuerschlupflöcher geschlossen und Förderprogramme in diesem Bereich abgeschafft werden. Die europäische Energiesteuerrichtlinie, die auch die Grundlage für die Steuerbefreiung des in der Binnenschifffahrt verwendeten Treibstoffs bildet, soll überarbeitet werden.

Der BDB begrüßt, dass die EU-Kommission das Potenzial der Binnenschifffahrt als nachhaltiger Verkehrsträger

erkennt und dieses künftig besser ausschöpfen möchte, weist aber darauf hin, dass dringend darauf zu achten ist, dass die Kombination von „Fördern und Fordern“ für mehr Nachhaltigkeit im Gütertransport bei der Binnenschifffahrt mit ihren deutlich längeren Entwicklungszyklen in einem ausgewogenen Verhältnis stehen muss und die infrastrukturellen Gegebenheiten entlang der Wasserstraßen ein wesentlicher Baustein für mehr Güter auf dem Wasser sind. Die europäischen Dachorganisationen der Binnenschifffahrt haben zu dem Strategiepapier entsprechend Stellung bezogen.

### EU-Transportministerkonferenz zur Binnenschifffahrt

Am 20.11.2020 fand im Rahmen der deutschen Ratspräsidentschaft eine internationale Transportministerkonferenz statt, die unter der Leitung von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer stehend exklusiv die Binnenschifffahrt zum Thema hatte („Inland Waterway Transport – Key to the Green Deal“). Der europäische Dachverband EBU war offizieller Kooperationspartner der halbtägigen, rein virtuell durchgeführten Konferenz. EBU-Präsident Paul Goris beschrieb in seinem Eröffnungsstatement die Leistungsfähigkeit und die Herausforderungen, vor denen die besonders umweltfreundliche Binnenschifffahrt zurzeit steht. Der BDB-Präsident führte aus, dass die großen Vorteile der Binnenschifffahrt in der Volumen- und Bündelungsleistung bei gleichzeitigem geringem Personal- und Kapitaleinsatz und vergleichsweise geringem Flächenverbrauch liegen. Die weitere Reduktion der Schadstoffemissionen erfolge wegen der Langlebigkeit der Schiffsmotoren nicht in den Zyklen wie im Lkw-Bereich. Weitere Sprecher aus der Wirtschaft waren u.a. Michael Viefers (Rhenus), Christian Kullmann (Evonik) und Allard Castellein (Hafen Rotterdam).

BMVI-Unterabteilungsleiter Achim Wehrmann beendete stellvertretend für

Minister Scheuer die Veranstaltung mit dem Satz: „Dies ist das Jahrzehnt des Systems Wasserstraße“. Es gebe große Potenziale im System Wasserstraße, die nicht nur benannt, sondern auch gehoben werden sollten. Der Anteil am Modal Split sollte stabilisiert und sogar gesteigert werden. Der europäische Green Deal und die Mannheimer Erklärung zur Emissionsminderung bis 2050 seien wichtige Impuls- und Zielvorgaben.

Im Nachgang der Konferenz hat sich Minister Scheuer mit einem Schreiben an seine Amtskollegen aus den anderen EU-Staaten, die Kommission und das Parlament gewandt und die Ergebnisse der Diskussion zusammengefasst. Den Herausforderungen könne mit einer gezielten Kombination aus auf Nachhaltigkeit ausgerichteten regulatorischen Maßnahmen, zielgerichteten und technologieneutralen technischen Regelungen, marktgerechten Anreizen, z.B. für eine Flottenmodernisierung und Verkehrsverlagerung, sowie einer effektiven Handelspolitik, die Wettbewerbsverzerrungen verhindert, begegnet werden, fasst Scheuer das Ergebnis der Konferenz zusammen. Übereinstimmung bestehe auch darin, dass das von der EU-Kommission angekündigte Aktionsprogramm NAIADES III unter Berücksichtigung des „Green Deal“ konstruktiv zu unterstützen sei. Langfristig werde die Umstellung auf nicht-fossile Brennstoffe entscheidend für eine klimaneutrale Schifffahrt sein.

### ZKR-Roadmap zur Emissionsminderung

Ausgehend von der zentralen Aussage „Die Schifffahrt ist ein unverzichtbarer Baustein in der europäischen Wirtschaft (...) mit einer Vorreiterrolle auf dem Gebiet der Nachhaltigkeit“ nimmt Minister Scheuer auch Bezug auf einen weiteren internationalen Fahrplan zur Emissionsreduktion, nämlich die „ZKR Roadmap für eine emissionsfreie Binnenschifffahrt“ nach der Maßgabe der

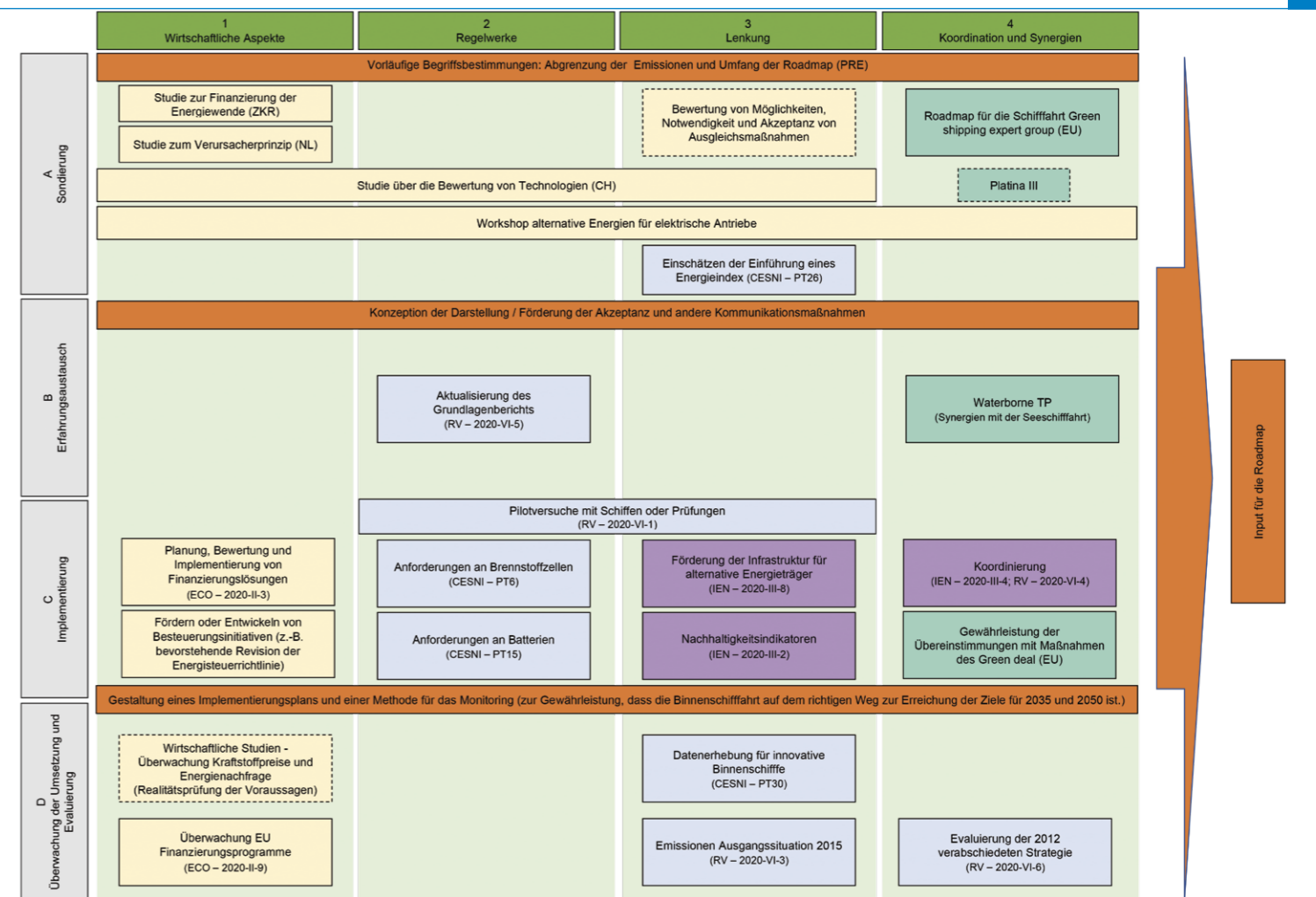
„Mannheimer Erklärung“. Diese gibt für die Binnenschifffahrt folgende wesentliche Ziele aus:

- Reduktion der Treibhausgase bis 2035 um 35 % im Vergleich zu 2015,
- Reduzierung von Schadstoffen bis 2035 um mindestens 35 % im Vergleich zu 2015,
- weitgehende Beseitigung (mind. 90 % Reduktion) von Treibhausgasen und sonstigen Schadstoffen bis 2050.

Nähere Informationen können über die ZKR-Website <https://www.ccr-zkr.org> abgerufen werden. Zahlreiche Studien und Untersuchungen wurden zur Erreichung dieser Ziele bereits in Auftrag gegeben. Der BDB ist über seinen Dachverband EBU in diese internationale Zusammenarbeit eingebunden.

### „Fit for 55“- Paket: Klimagesetz ist auf dem Weg

Bereits Anfang 2020 hat die EU-Kommission ihren Vorstellungen für ein europäisches Klimagesetz vorgestellt. Der Vorschlag ist Teil eines größeren Pakets ambitionierter Maßnahmen, die in der Mitteilung der Kommission zum europäischen Green Deal angekündigt wurden. Mit dem Vorschlag „soll eine Richtung vorgegeben werden, indem das EU-Ziel der Klimaneutralität bis 2050 rechtlich verankert wird“, so die Kommission. Die Mitgliedstaaten wollen den Ausstoß von Treibhausgasen in der EU nun bis zum Jahr 2030 um mindestens 55 Prozent gegenüber 1990 senken. Bislang wurden 40 Prozent Minderung bis 2030 angestrebt; erreicht sind bisher 25 Prozent. Das EU-Klimagesetz wird noch nicht festlegen, mit welchen Maßnahmen die Ziele erreicht werden sollen. Fest steht ebenfalls noch nicht, welcher Mitgliedstaat welchen Beitrag leistet. Das wird erst absehbar, wenn die EU-Kommission im Sommer 2021 ihre Vorschläge für die Umsetzungsinstrumente vorlegen wird. Im Arbeitsprogramm der Kommission für 2021 werden die Überarbeitungen



#### Legende

	Maßgebliche Tätigkeitsbereiche
	Maßgebliche Schritte zur Benennung von Politikmaßnahmen und Politikimplementierung
	Tätigkeit mit Querschnittsdimension
	Tätigkeit mit Bezug zu Wirtschaft und Marktbeobachtung
	Aktivität mit Bezug zu einschlägigen Gemeinschaftsinitiativen
	Tätigkeit mit Bezug zu schiffstechnischen Anforderungen
	Tätigkeit mit Bezug zu Infrastruktur und Umwelt
	Geplante oder bereits laufende Tätigkeit
	Unvorhergesehene oder nicht eindeutig definierte Tätigkeit
CESNI - PTxx	Arbeitsprogramm CESNI/PT, Code laut den Beschlüssen CESNI 2018-II-17 und 2019-I-3
ECO - xx	Arbeitsprogramm ECO, Code laut Beschluss 2019-II-10
RV - xx	Arbeitsprogramm RV, Code laut Beschluss 2019-II-10
IEN - xx	Arbeitsprogramm IEN, Code laut Beschluss 2019-II-10

und Initiativen im Zusammenhang mit den Klimamaßnahmen des Europäischen Green Deals und insbesondere dem 55 %-Nettoreduktionsziel des Klimazielplans im Rahmen des „Fit for 55“-Paket vorgestellt. Für das zweite Quartal 2021 werden u.a. die Überarbeitung des EU-Emissionshandelssystems (ETS), einschließlich Seeverkehr und Luftfahrt und die Überarbeitung der Energiesteuerrichtlinie angekündigt.

Vieles ist auf dem Weg zur Klimaneutralität noch unklar, etwa die Antwort auf die Frage, ob der Verkehr in den Europäischen Emissionshandel (ETS) einbezogen wird oder ob das Modell des sog. Effort sharing bevorzugt wird, bei dem den einzelnen Mitgliedstaaten Klimaziele vorgegeben werden. So oder so ist erkennbar, dass auch die in besonderem Maße umweltschonende Binnenschifffahrt in Europa sich den Herausforderungen stellen und ihre Bemühungen um Minderung der Emissi-

onen steigern muss. Den europäischen Rahmenbedingungen, etwa hinsichtlich der anstehenden Novellierung der Energiesteuerrichtlinie oder der Gewährung von Subventionen zur Flottenmodernisierung und -erneuerung, kommt dabei besondere Bedeutung zu.

↑ Bestandsaufnahme der verschiedenen Aufgaben und Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Energiewende innerhalb der ZKR | © ZKR

Notifizierung bei der EU gescheitert

## BMVI muss geplantes Flottenmodernisierungsprogramm überarbeiten

Das im April 2020 gestartete Bemühen des Bundesverkehrsministeriums, das geplante neue Flottenmodernisierungsprogramm von der europäischen Wettbewerbsbehörde als eine Gewerbe-fördermaßnahme mit bis zu 80 % Bezuschussung der getätigten Investitionen genehmigen zu lassen, ist gescheitert.

**D**ie bei der EU-Kommission zuständige Generaldirektion Wettbewerb hat die Zustimmung zum vorgelegten Programmwurf verweigert. Die Entscheidung ist endgültig. In einer am 19. Januar 2021 durchgeführten Videokonferenz wurden der BDB und weitere Verbände über den Sachstand informiert und darüber in Kenntnis gesetzt, dass eine Intervention gegen diese Beurteilung seitens des BMVI nicht erfolgen wird.

Das negative Votum aus Brüssel hat Konsequenzen für die zukünftige Gewerbe-förderung, denn das Bundesverkehrsministerium hat nun die vorgesehenen Fördertatbestände und die förderfähigen Kosten zu überarbeiten. Der zurzeit in der Erarbeitung befindliche neue Entwurf muss erneut innerhalb der Bundesregierung abgestimmt werden, bevor er für ein erneutes Notifizierungsverfahren bei der europäischen Wettbewerbsbehörde zur Genehmigung eingereicht werden kann. Es ist nicht

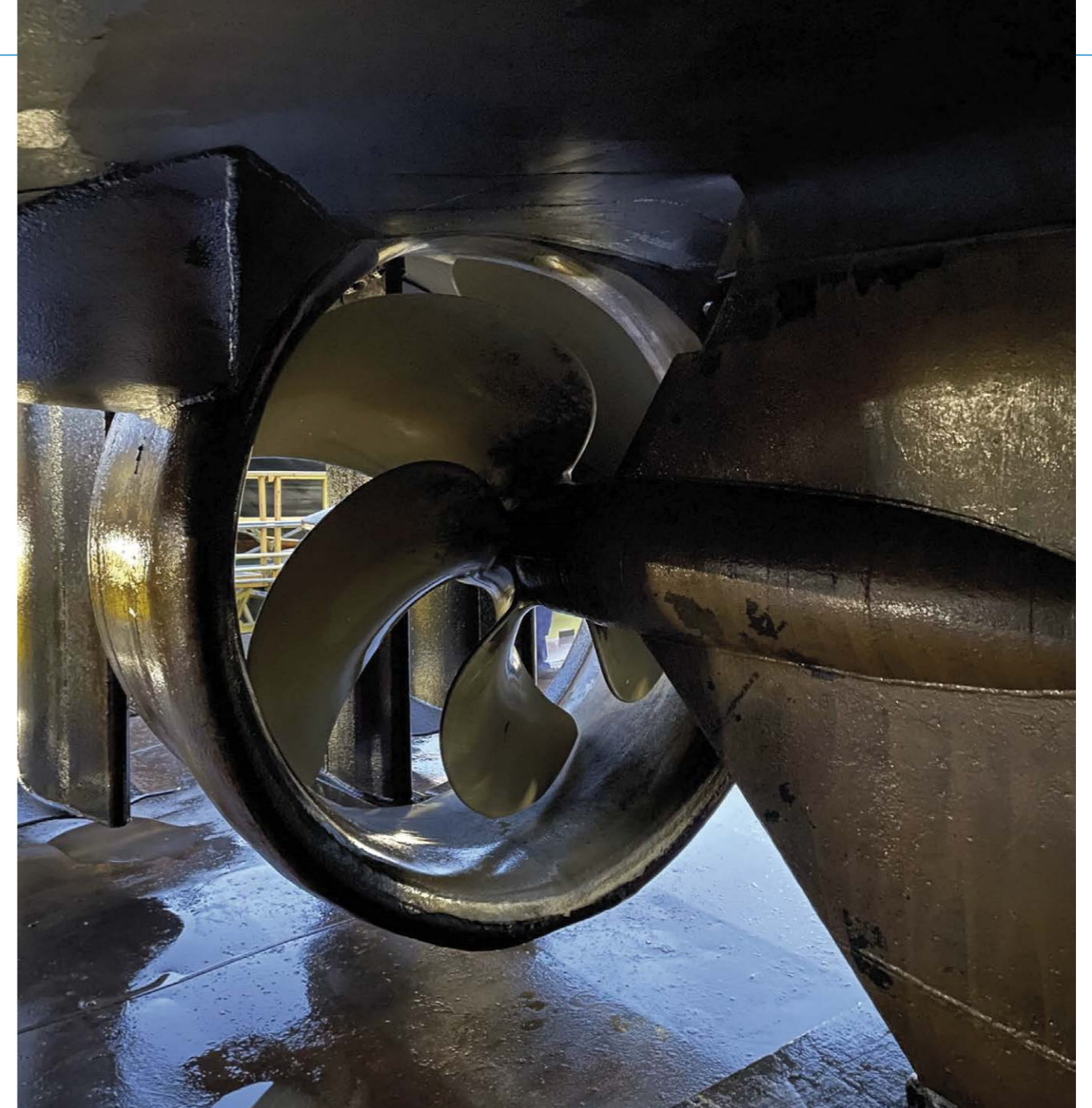
damit zu rechnen, dass diese neue Förderrichtlinie vor Mitte 2021 in Kraft tritt. Das Bundesverkehrsministerium hat deshalb die bisherige Förderrichtlinie, die unter [www.elwis.de](http://www.elwis.de) in der Rubrik „Service“ abgerufen werden kann, zunächst bis 30. Juni 2021 verlängert.

### Vorgesehene neue Regelungen

Die neue Förderung soll sich in die Bereiche „Maßnahmen zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit“ und „Maßnahmen zur Reduzierung der Luftschadstoffemissionen“ gliedern. In aller Kürze lässt sich die zukünftige Förderung – vorbehaltlich aller Ressortabstimmungen und Genehmigungsverfahren – wie folgt darstellen:

### Maßnahmen zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit

Gefördert werden Maßnahmen zur Digitalisierung und Automatisierung, also z.B. Kollisionswarnsysteme, Schleusenmanagementsysteme, Assistenzsysteme zum energieoptimierten Fahren,



Brückenanfahrsysteme und sogar Systeme zum (teil-)autonomen Fahren. Gefördert werden Maßnahmen zur Verbesserung der Hydrodynamik und propulsionsverbessernde Maßnahmen. In dieser Rubrik werden schließlich auch schiffbauliche Maßnahmen für eine größere Einsatzfähigkeit bei Niedrigwasser gefördert, z.B. der komplette Austausch des Vorder- und Hinterschiffes, wenn dadurch der Minimaltiefgang um wenigstens 15 cm verbessert wird.

Diese o.g. Maßnahmen sollen laut erstem Entwurf recht großzügig, nämlich mit bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Investitionsausgaben, gefördert werden.

### Maßnahmen zur Reduzierung der Luftschadstoffemissionen

Die Bundesregierung beabsichtigt, mit dem Inkrafttreten der neuen Förderrichtlinie keine Motoren mehr zu fördern, die allein mit konventionellem Gasöl betrieben werden. Begründet wird dies damit, dass die hierfür erforderliche Ermittlung der sog. Investitionsmehrausgaben, also die vergleichende Betrachtung, was ein konventioneller NRMM-konformer Motor im Vergleich zum besonders emissionsarmen NRMM-Motor kostet, nicht mehr möglich ist.

Davon abgesehen, wird zukünftig die Ausrüstung von Binnenschiffs-

↑ Förderfähig sollen u.a. propulsionsverbessernde Maßnahmen sein



↑ Der BDB fordert, dass rein dieselbetriebene Motoren auch künftig förderfähig bleiben

neubauten und von bereits im Einsatz befindlichen Binnenschiffen mit diesel- und gaselektrischen Antrieben und Hybridantrieben gefördert. Motoren mit regenerativen alternativen Kraftstoffen werden ebenfalls gefördert, wenn bestimmte Grenzwerte unterschritten

werden. Brennstoffzellen und rein elektrische Antriebssysteme werden ebenfalls gefördert. Hier beträgt die Förderquote bis zu 80 % der sog. Investitionsmehrausgaben. Diese werden wie oben erwähnt im Wege der vergleichenden Betrachtung ermittelt, d.h. die eher innovativen Motorisierungen werden in einen Kostenvergleich zum reinen NRMM-Motor gestellt.

Förderfähig ist schließlich in diesem Kapitel auch die Nachrüstung mit Emissionsminderungseinrichtungen wie etwa Katalysatoren oder Partikelfilter. Diese Maßnahmen werden recht großzügig gefördert, nämlich mit bis zu 80 % der nachgewiesenen Ausgaben.

Anders als bisher werden bestimmte Fördertatbestände zukünftig im Wege des Förderaufrufs (sog. Call) zur Antragstellung geöffnet. Das bedeutet, dass z.B. Anträge für innovative Antriebstechnologien oder Abgasnachbehandlungsanlagen nur noch in vorgegebenen Zeitfenstern gestellt werden können. Bei solchen Förderaufrufen kann die maximale Förderung bei bis zu 100 % liegen. Ab 100.000 Euro Fördersumme muss jedoch ein Ausschreibungsverfahren durchgeführt werden. Für Kleinunternehmen soll die Schwelle bei 200.000 Euro liegen.

Die vorgesehenen Regelungen sind wegen der jüngsten Entscheidung der EU-Kommission noch in der Erarbeitung.

#### **Förderfähigkeit von Dieselmotoren in Gefahr**

Mit Bestürzung wurde die Ankündigung des BMVI, die zukünftige Flottenmodernisierungsrichtlinie des BMVI werde keine Förderung von rein dieselbetriebenen Motoren mehr beinhalten, von den Gewerbeverbänden aufgenommen. Vor dem Hintergrund, dass ein jüngst gestartetes Förderprogramm in den Niederlanden (s. Näheres dazu unten

im Text) die Förderung des Einbaus von Dieselaggregaten weiter zulässt, hat sich eine breite Verbändeallianz, bestehend aus BDB, BDS, BÖB, EVDB, VBW und VSM, in einem Schreiben an Dr. Norbert Salomon, Abteilungsleiter WS im BMVI, gewandt. Die Verbände weisen in dem Brief darauf hin, dass es einen schweren Schlag für das Binnenschiffahrtsgewerbe bedeuten würde, wenn die Förderung von konventionellen, dieselbetriebenen Motoren zukünftig eingestellt würde.

Daraus würde folgen, dass dem geplanten Flottenmodernisierungsprogramm das Kernstück entrissen wird. Der Motorenaustausch stellt, neben der Ausrüstung mit Abgasnachbehandlung, die einzig technisch machbare und wirtschaftliche Möglichkeit für viele Betreiber von Bestandsschiffen dar, um die Umwelteffizienz ihrer Schiffe zu optimieren. Dies hat zur Folge, dass der Anreiz zu Investitionen in die Fahrzeuge signifikant absinkt, so dass sich der aktuelle Zustand verfestigen und die Umweltbilanz der Bestandsflotte im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern verschlechtern würde. Anders als das BMVI hält das niederländische Verkehrsministerium die Bezuschussung des Austausches von Dieselmotoren im Rahmen der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) nämlich sehr wohl für zulässig und stellt fest:

„Die Gewährung und Annahme der Beihilfe ist auf der Grundlage von Art. 36 Abs. 1 der AGVO gerechtfertigt. Der Artikel betrifft Investitionsbeihilfen, die es den Unternehmen ermöglichen, über die EU-Standards für Umweltschutz hinauszugehen oder, wenn es keine Unionsnormen gibt, das Umweltschutzniveau zu erhöhen“.

Da aktuell keine Unionsnorm einen Binnenschiffsbetreiber zum vorzeitigen Austausch eines funktionsfähigen Bestandsmotors verpflichtet, betrachtet das niederländische Verkehrsminis-

terium den freiwilligen, vorzeitigen Austausch eines Altmotors gegen einen NRMM-kompatiblen Motor als überobligatorische Maßnahme im Sinne der AGVO und damit als förderfähig.

Die Verbände fordern das BMVI dazu auf, die Rechtsauffassung aus den Niederlanden zu übernehmen und schnellstmöglich eine analoge Förderung unter Verweis auf die AGVO in die neue Förderrichtlinie zu implementieren bzw. hilfsweise ein ergänzendes Motorenaustauschprogramm aufzulegen.

#### **NL-Förderprogramm: Auch deutsche Unternehmen antragsberechtigt**

In den Niederlanden ist eine neue Förderrichtlinie „Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021-2025“ in Kraft getreten. Über dieses Programm sollen nicht nur NRMM-konforme Motoren, sondern u.a. auch Abgasnachbehandlungsanlagen und Elektroantriebsmotoren gefördert werden können. Das Programm ist auch für die deutsche Binnenschiffahrt interessant, weil auch deutsche Unternehmer in diesem Programm antragsberechtigt sind: Voraussetzung ist lediglich, dass das Schiff, für das die Subvention beantragt wird, in den zwölf Monaten vor der Anmeldung mindestens 60 Tage lang im niederländischen Wasserstraßennetz in Betrieb war. Die Antragstellung erfolgt rein digital (Online-Link: [www.eicb.nl/projecten/svb/](http://www.eicb.nl/projecten/svb/)), wobei zunächst eine Registrierung im Schlüsselsystem „eHerkenning“ (Online-Link: [www.rvo.nl/subsidie-en-financieringswijzer/subsidieregeling-verduurzaming-binnenvaartschepen](http://www.rvo.nl/subsidie-en-financieringswijzer/subsidieregeling-verduurzaming-binnenvaartschepen)) vorzunehmen ist. Der BDB stellt eine vom BMVI vorgenommene, deutsche Übersetzung der Förderrichtlinie seinen Mitgliedern bei Bedarf gern zur Verfügung.

Saisonbeginn in Gefahr

## Die Fahrgastschifffahrt benötigt dringend eine Öffnungsperspektive!

Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier hat Mitte Februar die Vertreter zahlreicher Wirtschaftsverbände zu einer Videokonferenz eingeladen.

**H**intergrund ist, dass die ganz überwiegende Anzahl von Branchen nach den enttäuschenden Beschlüssen der Bund-Länder-Konferenz am 10. Februar 2021 keinerlei Planungssicherheit hinsichtlich eines Ausstiegsszenarios aus dem bereits monatelang andauernden „Lock-Down“ erhalten hat.

BDB kritisiert insbesondere, dass für den Gastronomie- und Freizeitsektor, zu dem auch die Fahrgastschifffahrt gehört, bisher kein Zeitplan für mögliche Wiederöffnungen vorgelegt wurde. Die in der sog. „Weißen Flotte“ tätigen, überwiegend klein- und mittelständisch geprägten Unternehmen haben somit von der Regierung keine Perspektive erhalten, wann sie ihren Betrieb wieder aufnehmen dürfen.

„Die Fahrgastschifffahrt ist durch die staatlich verhängten Maßnahmen unverschuldet in ihre größte wirtschaftliche Krise seit der Nachkriegszeit geraten. Unabhängig vom Fahrtgebiet wurden dramatische Umsatzrückgänge von bis zu 90 % im Vergleich zum Jahr 2019 verzeichnet, was viele Unternehmen in eine existenzbedrohende Situation gebracht hat. Wir fordern die Verantwortlichen daher auf, unserer

Branche nun schnellstmöglich eine Wiederöffnungsperspektive zu geben“, erklärt BDB-Vizepräsident Dr. Achim Schloemer (KD).

### **BDB fordert Berücksichtigung in nächsten Lockerungsschritten**

Daher hat der BDB im Vorfeld der Bund-Länder-Konferenz am 3. März 2021 das Bundeskanzleramt, die Bundesminister für Inneres, Gesundheit, Verkehr und Wirtschaft sowie die Regierungschefinnen bzw. -chefs der 16 Bundesländer angeschrieben und gefordert, die Angebote der Fahrgastschifffahrt dringend in den nächsten Öffnungsschritten zu berücksichtigen.

Der BDB hat in den Schreiben darauf hingewiesen, dass die Unternehmen in der Fahrgastschifffahrt bereits im Jahr 2020 funktionierende Abstands- und Hygienekonzepte ausgearbeitet und angewandt haben, so dass sie sicheren Personenverkehr auf dem Wasser anbieten können und für den Saisonbeginn sehr gut vorbereitet sind.

Die Zeit drängt, da die Unternehmen in der Fahrgastschifffahrt traditionell im Verlauf des Monats März ihr Geschäft aufnehmen. Im Jahr 2020 wurde der Beginn des Saisongeschäfts durch die



Verhängung der Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie verhindert, so dass der eingetretene immense Umsatzverlust im weiteren Saisonverlauf nicht mehr aufgeholt werden konnte, während die hohen Fixkosten, u.a. für das Personal, die Wartung und Instandhaltung der Schiffe sowie Investitionen in die Flotte, weiter bedient werden müssen.

Hinzu kommt, dass die in den vergangenen Jahren immer beliebter gewordenen Fahrten anlässlich von Veranstaltungen und Events komplett entfallen sind. Auch in diesem Jahr wird diese Problematik bestehen bleiben. So wurde gerade erst die beliebte Veranstaltung „Kölner Lichter“, die am 10. Juli 2021 stattfinden sollte, abgesagt.

„Als Gast auf einem Fahrgastschiff ist man keinem höheren Infektionsrisiko

**« Als Gast auf einem Fahrgastschiff ist man keinem höheren Infektionsrisiko ausgesetzt als im Einzelhandel oder beim Besuch eines Museums. »**

Dr. Achim Schloemer (KD)

ausgesetzt als im Einzelhandel oder beim Besuch eines Museums. Es wäre daher nicht nachvollziehbar, wenn unserer Branche die Ausübung des Berufs weiter untersagt wird. Wir unternehmen alles, um unseren Gästen einen sicheren Aufenthalt an Bord zu ermöglichen. Gerade in Zeiten strenger Reisebeschränkungen bieten die Unternehmen in der Fahrgastschifffahrt einen großen Mehrwert für Freizeit und Erholung vor der eigenen Haustüre“, so Dr. Achim Schloemer.

Einsatz für mehr Fachkräfte im Gewerbe

## Arbeiten im Neuordnungsverfahren zur Berufsausbildung in vollem Gange

Am 27. und 28.01.2021 fand die zweite Sitzung der Sachverständigen des Bundes im Vorhaben der Neuordnung der Binnenschiffahrtsberufe statt, an welchem der BDB als Sozialpartner aktiv beteiligt ist.

**D**as Neuordnungsverfahren befindet sich aktuell im Hauptverfahren, in welchem die sachliche Gliederung des Ausbildungsrahmenplans erarbeitet wird. Die Schwerpunkte der vergangenen Sitzung lagen insbesondere in der detaillierten Erarbeitung der Berufsbildposition für Steuerleute/innen und Schiffsführer/innen im Zusammenhang mit der erforderlichen Ausrüstung von Fahrzeugen. Im Rahmen der Diskussionen gilt es die zwei Ausbildungsberufe, Steuerleute und Schiffsführer, auszugestalten und die Rahmenpläne mit den erforderlichen Qualifikationen zu füllen. Vor diesem Hintergrund stellt gerade die Differenzierung zwischen dem eher technischen Beruf zum Steuerleute und dem stärker auf die Navigation und die unternehmerischen Aspekte fokussierten Schiffsführer eine große Herausforderung dar, welche sich in den jeweiligen Ausbildungsrahmenplänen widerspiegeln muss.

In der kommenden Sitzung der Sachverständigen sollen insbesondere die

Lehrinhalte der ersten zwei, größtenteils gemeinsam unterrichteten, Ausbildungsjahre den Fokus bilden.

### **Tarifvertrag über eine Corona-Sonderzahlung für die deutsche Güterbinnenschifffahrt**

Die Tarifvertragsparteien ver.di und der BDB haben am 11. Februar 2021 die erste, sowie vermutlich auch abschließende, Verhandlungsrunde über eine einmalige Corona-Sonderzahlung für die deutsche Güterbinnenschifffahrt geführt. Ziel dieser Verhandlungsrunde war es, einen Ausgleich für die besonderen Belastungen im Rahmen der seit März 2020 andauernden besonderen Bedingungen durch die Corona-Krise für das Schiffpersonal zu vereinbaren. Die Parteien einigten sich beim Schichtmodell 1:1 auf eine Einmalzahlung in Höhe 590 Euro für sämtliche Besatzungsmitglieder unabhängig von ihrer Eingruppierung. Auszubildende erhalten eine Einmalzahlung in Höhe 295 Euro (50 %). Bei abweichenden Schichtmodellen wird die Zahlung ins Verhältnis gesetzt. Die Auszahlung erfolgt mit der Abrechnung für den



Monat April 2021. Voraussetzung ist ein ungekündigtes Arbeitsverhältnis am 30.04.2021 und ein Anspruch auf Entgelt an mindestens einen Tag im Zeitraum 01.03.2020 bis 30.04.2021. Da diese Zahlung für maximal 1.500 Euro steuer- und sozialversicherungsfrei geleistet werden darf, ist für den Fall, dass im Unternehmen bereits Corona-Sonderzahlungen geleistet wurden, eine Deckelung auf eben diesen Betrag vereinbart. Hat somit ein Unternehmen bereits einen Betrag in Höhe von beispielhaft 1.000 Euro als sogenannte „Corona-Sonderzahlung“ ausgezahlt, so beläuft sich die maximale Höhe der vergütungstariflichen Einmalzahlung auf einen Betrag in Höhe von 500 Euro.

### **Erste Sitzung Masterplan Projektgruppe „Fachkräftesicherung“**

Am 12.02.2021 fand die erste Sitzung der Masterplan Projektgruppe „Fachkräftesicherung“ im Rahmen einer Videokonferenz statt. Das Ziel dieser Projektgruppe liegt darin, einen bevorstehenden Fachkräftemangel entgegenzuwirken und die Bewerbungssituation in der Branche zu stärken. So würden zwar vielfach Stellenausschreibungen von den Unternehmen herausgegeben,

die erforderliche Anzahl an Bewerbern bliebe jedoch entweder aus oder weise zum Teil einen so geringen qualitativen Gehalt auf, dass eine tatsächliche Stellenbesetzung unterbleiben würde. Gemeinsam festgestellt wurde in diesem Zusammenhang, dass die größten Probleme bei der Nachwuchsgewinnung für den gesamten Bereich des Systems Wasserstraße in der mangelnden „Sichtbarkeit“ in der Allgemeinheit und in der fehlenden Attraktivität zu sehen sei. Auch werde die Branche der Binnenschifffahrt in der Ausbildung zum Speditionskaufmann zu wenig abgebildet, was geändert werden müsse. Im Anschluss wurde offen das weitere Vorgehen diskutiert, wobei zumindest Einigkeit bestand, dass das gesamte System Wasserstraße mehr in den Fokus der Öffentlichkeit gerückt werden muss und dass die Attraktivität dieses Systems deutlich angehoben werden müsse. Als mögliche Maßnahmen wurden unter anderem die Bildung einer Dachmarke, die Verwendung von sozialen Medien, die Werbung durch sogenannte Influencer und mögliche „Tage der offenen Tür“ an Bord eines Schiffes angesprochen.

↑ Die Berufsausbildung in der Binnenschifffahrt wird neu geordnet

Transport gefährlicher Güter

## 37. Sitzung des ADN-Sicherheitsausschusses

Das Jahr 2020 wurde von der COVID-19-Pandemie in vielerlei Hinsicht überschattet. Eine der Auswirkungen auf die Arbeitswelt war, dass Präsenzveranstaltungen auf ein Minimum reduziert oder gänzlich abgesagt wurden.

**L**etzteres passierte auch hinsichtlich der 37. Sitzung des ADN-Sicherheitsausschusses, welche im August vergangenen Jahres in Genf hätte regulär abgehalten werden sollen.

Die Sitzung fand nun Ende Januar 2021 in virtueller Form mit teilweiser Verdolmetschung statt. Beschlüsse durften nur während den Sitzungszeiten gefasst werden, in denen eine Verdolmetschung verfügbar war. Die Agenda wurde vollständig behandelt. Der Teilnehmerkreis setzte sich zusammen aus Vertretern der Ministerien der Vertragsstaaten, Vertretern der europäischen Verbände EBU/ESO, den Klassifikationsgesellschaften, Sicherheitsexperten und Vertretern der Chemie- und Ölindustrie. Seitens EBU/ESO nahmen René Overveld (BLN), Michael Zevenbergen (CBRB) und Elena Vostrikov (BDB) teil.

Vorab wurden die zur Entscheidung und Diskussion gestellten Working Documents und Informal Documents in den jeweiligen Vertragsstaaten im

Rahmen der Verbände und Ministerien in Abstimmung erarbeitet. Auch EBU/ESO sind berechtigt, eigene Dokumente einzubringen und Stellungnahmen zu Vorschlägen abzugeben. Gemeinsames Ziel des Sicherheitsausschusses ist es, die Vorschriften des ADN fortwährend dahingehend zu überprüfen, ob sie den Sicherheitsanforderungen entsprechen, in der Praxis umsetzbar sind und gegebenenfalls geändert oder ergänzt werden müssen.

In der 37. Sitzung wurden unter anderem folgende Themen behandelt:

- pauschale Zuordnung des Inneren von Ladetanks zur Explosionsschutz-Zone 0
- nicht messbare Stoffe, für welche ein Toximeter gefordert wird
- Dokumente an Bord von Trockengüterschiffen in Bezug auf Explosionsschutz
- Bauwerkstoffe für Beiboote (welche Stoffe dürfen genutzt werden? Problematisch insbesondere Aluminium)
- Füllen von Kofferdämmen (für mehr Tiefgang bei Kanalfahrten)



- Prüfung von Anlagen und Geräten nach 8.1.7.2 (visuelle Inspektion oder Ausbau und Kontrolle an Land, letzteres verbunden mit großem Zeitaufwand)

Sollte es die Pandemielage erlauben, wird die kommende, 38. Sitzung des ADN-Sicherheitsausschusses wieder als Präsenzveranstaltung im August 2021 in Genf stattfinden.

Teil A des CDNI

## Umfrage zum Service Level bezüglich der Entsorgung von Abfällen

Zum 1. Januar 2021 ist die Entsorgungsgebühr nach Teil A des CDNI erstmalig seit Inkrafttreten des Systems vor genau 10 Jahren um einen Euro auf 8,50 € / 1.000 Liter Kraftstoff gestiegen.

**D**ieser Erhöhung gingen Diskussionen über den Zusammenhang zwischen den Kosten des Netzes von Annahmestellen für öl- und fett-haltige Schiffsbetriebsabfälle (Bilgenentölung) und dem erwarteten bzw. benötigten Service voraus.

Die Diskussion um die Entwicklung der Entsorgungsgebühr sowie die Zukunft des Annahmestellennetzes für Abfälle im Sinne von Teil A des CDNI hat die CDNI Sektion des Environment and Safety Komitees der IWT-Stiftung zum Anlass genommen, einen Fragenkatalog für eine internationale Umfrage zum Service Level zu entwickeln. Die Umfrage richtet sich an Schiffsführer und Reedereien.

Mit dieser Umfrage soll versucht werden, einen Einblick in die heutige Sichtweise der Betroffenen zu gewinnen. Moderate Erhöhungen der Entsorgungsgebühr allein dürften kein Grund für den Ruf nach Systemanpassungen sein. Allerdings haben die Einnahmeausfälle der Jahre 2018 und 2020 das finanzielle System in eine Schieflage ge-

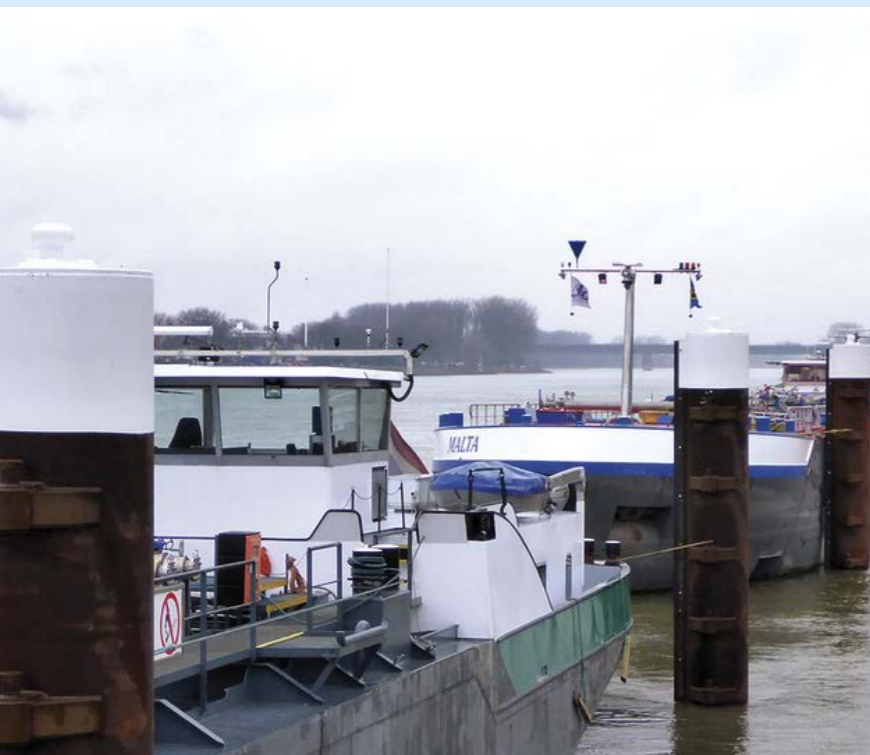
bracht. Es ist zudem deutlich geworden, dass Investitionen in neue Doppelhüllenschiffe oder emissionsärmere Motoren für Bilgenentölungsboote die finanziellen Lasten deutlich erhöhen würden. Umso mehr stellt sich daher die Frage nach der zukünftigen Gestaltung des Systems der Annahmestellen nach Teil A des CDNI. Ohne die Praxis der Bilgenentölung und den vom Schifffahrts-gewerbe erwarteten Service zu kennen, ist es kaum möglich, die Entwicklung in die richtige Richtung zu lenken.

Die Umfrage startet Anfang März 2021 und läuft für mindestens 6 Wochen. Der Link zur Umfrage wird auf der Website des CDNI Sekretariats (Straßburg), der innerstaatlichen Institutionen, der IWT-Stiftung, sowie auf den Websites der Verbände eingestellt. Die (Zwischen-)Ergebnisse der Evaluierung sollen unter anderem dazu dienen, eine Diskussionsbasis für den Runden Tisch am 8. April 2021 zu schaffen, bei dem insbesondere das Gewerbe zu den Themen „Zukunft des Annahmestellennetzes für die Abfälle nach Teil A des CDNI“ und „Entwicklung der Entsorgungsgebühr“ konsultiert werden soll.



### Liegeplätze Friesenheimer Insel modernisiert

Nach Auskunft des WSA Oberrhein konnten die Arbeiten an den Liegeplätzen an der „Friesenheimer Insel“ in Mannheim im Verlauf des Jahres 2020 abgeschlossen werden. Damit stehen der Binnenschifffahrt auf einer Länge von rund einem Kilometer weitere modernisierte Liegestellen zur Verfügung.



↑ Modernisierte Liegestellen in Mannheim © WSV

Die nicht mehr zeitgemäßen Liegemöglichkeiten innerhalb der Reede Mannheim-Ludwigshafen wurden im Bereich der „Friesenheimer Insel“ umgebaut und durch 29 feste Anlegedalben ersetzt. Gebaut wurden insgesamt vier Liegeplätze und zwei Autoabsetzbrücken. Drei der vier Liegestellen stehen Schiffen mit bis zu 135 m Länge und 17,70 m Breite zur Verfügung. Der Bereich ist für Gefahrgutschiffe (Ein-Kegelschiffe) ausgewiesen. Da zwei Schiffe nebeneinander liegen können, finden insgesamt sechs Schiffe Platz. Der Liegeplatz 1 ist eigens für Schubverbände bis 210 m Länge errichtet worden.

### GDWS und Verbände verabreden Zusammenarbeit für „Eis-Konzept“

Die schiffahrtspolizeilichen Anordnungen an Mittellandkanal und Elbe-Seiten-

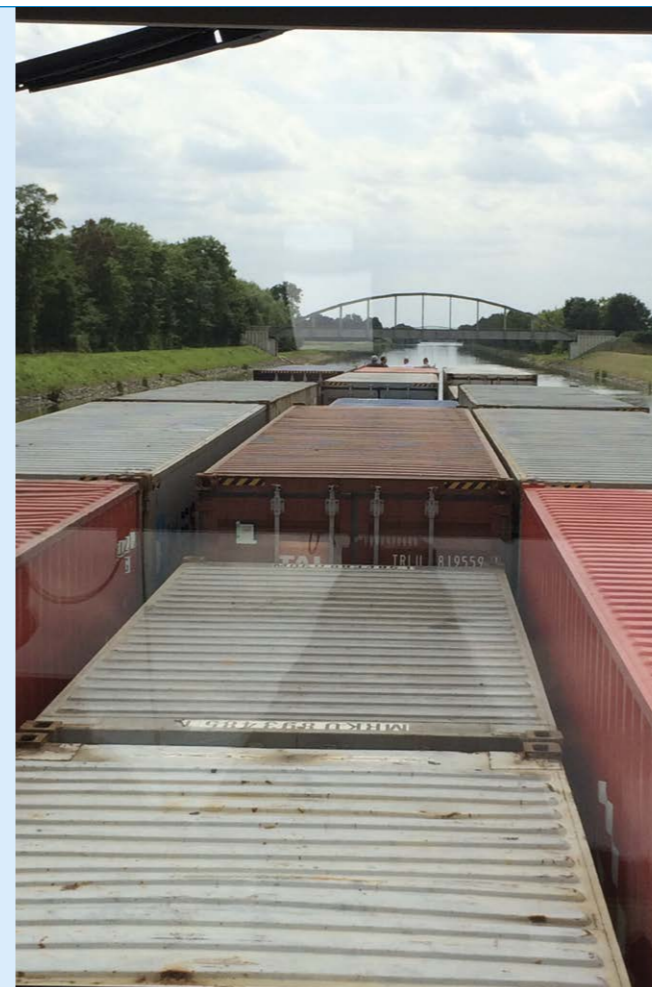
kanal sorgten im Februar 2021 für Aufregung: Das unklare Vorgehen der WSV im Zusammenhang mit den Eissperren und die sich permanent verändernden Ansagen hierzu haben zu Verwirrung und Verärgerung bei Schifffahrt, Häfen und Kundschaft geführt. Schifffahrtsvertreter erklärten in einer Besprechung mit der GDWS-Spitze übereinstimmend, dass Planbarkeit und Verlässlichkeit nicht mehr gegeben waren und neben dem Imageschaden zudem ein erheblicher wirtschaftlicher Schaden entstanden sei. Da auf der Weser und in weiten Teilen des Kanalnetzes nur geringe bzw. beherrschbare Eisbildungen gegeben waren, konnten die ausgesprochenen Sperrungen und das Vorgehen zum Einsatz der Eisbrecher von der Praxis nicht nachvollzogen werden. Zugesagt wurde, den Sachverhalt in einer verwaltungsinternen „Manöver-Kritik“ aufzuarbeiten. Auf Anregung des BDB wurde beschlossen, hiernach gemeinsam mit der Praxis eine Art „Eis-Strategie für die Zukunft“ zu erarbeiten. Dies soll ab April 2021 geschehen.

### Konzept für zukünftige Stromtankstellen/Landstrom

Die GDWS informiert, dass das Pilotprojekt zur Errichtung von Landstromstellen im westdeutschen Kanalgebiet weitgehend abgeschlossen sei. Die zuvor bestehenden Eichprobleme seien beseitigt. Coronabedingt komme es jetzt aber zu Verzögerungen bei den restlichen elektrotechnischen Arbeiten, die von einem niederländischen Unternehmen durchgeführt werden. Es werde mit einer Fertigstellung zum Ende des ersten Quartals gerechnet. Die Abrechnung soll dann neuzeitlich per App möglich sein. Geplant ist, das Pilotkonzept auf das gesamte Bundesgebiet auszurollen.

### BinSchStrO: Freie Sicht auf der Elbe und im Kanalgebiet

Gemäß der zwischen Gewerbe und BMVI getroffenen Verabredung sollen Ende Februar im Rahmen eines genehmigten Sondertransports auf der Elbe verschiedene Kamerasysteme



geprüft und deren Tauglichkeit evaluiert werden, um der bekannten Problematik zur Sichtschattenregelung in der BinSchStrO zu begegnen. Seitens der Verbände wurde erneut darauf hingewiesen, dass die Problematik nicht nur auf der Elbe gegeben sei, sondern ein Lösungsweg für sämtliche Wasserstraßen gefunden werden muss, die unter die BinSchStrO fallen (Stichwort: Brückenanfahrungen im Kanalgebiet), siehe **Report** Nr. 4/2020. Es zeichnet sich ab, dass das BMVI an diese Thematik erst herangehen wird, wenn die „Test-Fahrten“ auf der Elbe erfolgt sind.

### Aufhebung der Schifffahrtsabgaben

Der BDB wurde vom Bundesverkehrsministerium um Stellungnahme zur Änderung des Bundesgebührengesetzes betr. Bundeswasserstraßen gebeten. Diese sollen aus dem Anwendungsbereich des Allgemeinen Bundesgebührengesetzes herausgenommen werden. Mit dieser Änderung wird in rechtlich verbindlicher Weise die de facto bereits erfolgte Aufhebung der Schifffahrtsabgaben geregelt. Der BDB hat diesem Vorhaben selbstver-

ständig zugestimmt. Noch keine verbindliche Aussage liegt dagegen darüber vor, wann voraussichtlich auch die Abgaben auf der Mosel aufgehoben werden. Die Erhebung dieser Abgaben erfolgt im Rahmen eines überstaatlichen Übereinkommens.

### Bundshaushalt 2021: Wasserstraßeninfrastruktur

BMVI-Abteilungsleiter Dr. Norbert Salomon hat sich im Dezember 2020 in der Besprechung mit der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt und den Verbänden durchaus zufrieden mit den abschließenden Beratungen zum Bundshaushalt gezeigt. Für 2021 seien ausreichende Finanzmittel für die Wasserstraßeninfrastruktur vorhanden, so dass laufende Projekte nicht gefährdet seien. Er bestätigte aber noch einmal, dass die Finanzreserven aus der sog. Überjährigkeit der Mittel aufgezehrt seien und dass ab Anfang 2022 die Haushaltsmittel für Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle nicht ausreichen werden. Prioritär seien für das BMVI die Erhaltungsmaßnahmen, insbesondere im westdeutschen Kanalgebiet und die Sicherung der systemkritischen Bauwerke (Wehre, Düker). Es werde viel Geld und viel Energie in Ersatzinvestitionen gesteckt, um die Zuverlässigkeit der Wasserstraßen zu erhöhen. Bezüglich des vom Haushaltsausschuss genehmigten Stellenzuwachses zeigte sich Dr. Salomon ebenfalls zufrieden. Die Herausforderung bestehe nun – wie immer – darin, die neuen Stellen mit qualifizierten Bewerbern zu besetzen, was im Hinblick auf die Konkurrenz zur Privatwirtschaft nicht einfach sei.

### Masterplan Binnenschifffahrt: Schwerguttransporte

In der Besprechung mit der PGBi und den Verbänden berichteten BMVI-Abteilungsleiter Dr. Salomon und Referatsleiterin Claudia Oberheim über den Fortschritt der Arbeiten in der AG „Schwergut“, die aus dem Masterplan Binnenschifffahrt heraus im BMVI entstanden ist. Die Erstellung des Schluss-

← Regelungen über die freie Sicht in der Diskussion



↑ Eine AG beschäftigt sich im Zusammenhang mit dem Masterplan mit dem Thema Schwergut

berichts befinde sich in der Endphase. Drei Handlungsfelder würden mit entsprechenden Empfehlungen behandelt, u.a. zum Genehmigungsverfahren. In Planung sei die Durchführung eines Pilotvorhabens. Ein weiteres Handlungsfeld betreffe das Informationsmanagement für großvolumige und schwere Güter, etwa in Form eines Routenplaners, die Anbindung an VEMAGS und die transparente Darstellung von tauglichen Umschlagsanlagen. Die nächste Sitzung des Beirats zum Masterplan Binnenschifffahrt wird als virtuelle Konferenz Mitte März 2021 stattfinden.

#### **Fristverlängerungen aufgrund von Covid-19**

Durch den Erlass einer EU-Verordnung zu Fristverlängerungen im Verkehrssektor aufgrund von Covid-19 gilt für den Bereich der Binnenschifffahrt: Die Frist für Tauglichkeitsuntersuchungen bei A- und B-Patenten ab dem 65. Lebensjahr, die zwischen dem 01.09.2020 und dem 30.06.2021 fällig wurden bzw. würden, wird um 10 Monate verlängert und damit auch die Geltung der jeweiligen A- und B-Patente. Ebenso werden Unionszeugnisse für Binnenschiffe, die im gleichen Zeitraum abgelaufen sind oder ablaufen würden, um 10 Monate verlängert. Der BDB hatte sich

gemeinsam mit den Verbänden BDS und EVdB erfolgreich dafür eingesetzt, dass die Verordnung unmittelbar für die Binnenschifffahrt zur Anwendung gebracht wird. Die Alternative wäre gewesen, dass das BMVI von einem sog. „Opt-out“ Gebrauch macht und Fristverlängerungen zu einem nicht näher bestimmten Zeitpunkt unter Umständen per Anordnung trifft.

#### **Emissionen: BAW führt Onboard-Messungen durch**

Computergestützte Modellierungen der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) sollen dabei helfen, die Schadstoffemissionen von Binnenschiffen zu quantifizieren sowie technische und betriebliche Minderungsmöglichkeiten zu entwickeln und zu bewerten. Ein Schwerpunkt des laufenden Forschungsvorhabens der BAW besteht darin, den Kraftstoffverbrauch sowie den Ausstoß von Luftschadstoffen der in Fahrt befindlichen Binnenschiffe zu ermitteln. Die Betrachtung der Emissionen soll dabei auf zwei Skalen erfolgen, nämlich einer gröberen für die Gesamtemission der Flotte und einer feineren für die Emissionen einzelner Fahrzeuge. Das erste Modell nutzt Beobachtungsdaten des Schiffsverkehrs, um zeitlich und räumlich aufgelöste Emissionen der gesamten Flotte zu bestimmen. Im zweiten, schiffsbezogenen Modell werden hingegen einzelne Fahrten genau betrachtet. So kann u.a. bestimmt werden, welchen Einfluss die Wahl des Kurses auf den Treibstoffverbrauch hat. Außerdem wird ein Motorenmodell angelegt, mit dem sich die Emissionsberechnungen weiter präzisieren lassen, da der Einfluss von Temperatur und Drehzahl auf die Emissionen berücksichtigt werden kann. In Kooperation mit Reedereien werden derzeit auf verschiedenen Schiffen, die regelmäßig den Rhein befahren, aufwändige Onboard-Messungen während des realen Fahrbetriebs durchgeführt. Mit der Untersuchung will die BAW auch einen wichtigen Beitrag zur Ermittlung der Gesamtverkehrsemissionen in Deutschland leisten.

#### **BMVI-Expertennetzwerk: Zwischenergebnis präsentiert**

Das BMVI-Expertennetzwerk, ein Zusammenschluss von verschiedenen Behörden (u.a. Deutscher Wetterdienst, BAW und BfG), das seit 2015 die Folgen des Klimawandels auf die Verkehrsinfrastrukturen untersucht, präsentierte im Rahmen einer Online-Veranstaltung am 19.01.2021 die Zwischenergebnisse der bisherigen Forschungen. Auch für den Bereich der Binnenschifffahrt wurden interessante Untersuchungen durchgeführt. So wurde anhand einer Fallstudie am Niederrhein (km 687 - 688) untersucht, wie man durch Unterhaltungs- und Ausbaumaßnahmen an den Wasserstraßen auf veränderte Abflüsse, besonders bei Niedrigwasserereignissen, reagieren kann. Es zeigte sich dabei, dass bei Auftreten eines ausgeprägten Niedrigwassers die üblichen flussbaulichen Regulierungsmaßnahmen (z.B. Baggern) an ihre Grenzen stoßen und andere Maßnahmen in den Vordergrund treten. So ließe sich auch langfristig die Schifffbarkeit sicherstellen. Um geeignete Maßnahmen zu finden, führt die BfG u.a. mit verschiedenen Messmethoden umfassende Untersuchungen an ausgewählten Wasserbauwerken durch. Das Expertennetzwerk startet nun mit der Durchführung des Themenfeldes 6 („Verkehrswirtschaftliche Analysen“, Laufzeit bis 2025). Darin werden u.a. Verkehrsdaten, Klimadaten und Pegel-daten gesammelt und ausgewertet, um daraus geeignete Maßnahmen abzuleiten, um die Leistungsfähigkeit der Verkehrssysteme sicherzustellen. Weiterführende Informationen finden Sie unter [www.bmvi-expertennetzwerk.de](http://www.bmvi-expertennetzwerk.de).

#### **Neue CO<sub>2</sub>-Bepreisung gilt nicht für Binnenschifffahrt**

Die von der Bundesregierung zum 01.01.2021 eingeführte und im Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) geregelte neue CO<sub>2</sub>-Bepreisung für die Bereiche Wärme und Verkehr findet für das in der Binnenschifffahrt verwendete Gasöl keine Anwendung. Insofern

kann es durch die neue Abgabe (anders als etwa beim Tankstellendiesel oder Heizöl) zu keiner Kostensteigerung kommen. Hintergrund ist, dass das BEHG nur für Brennstoffe gilt, die „in den Verkehr gebracht wurden“, was sich danach bemisst, ob die Energiesteuer entstanden ist. Treibstoff für die Binnenschifffahrt ist jedoch von der Energiesteuer befreit (§§ 24 iVm. 27 Abs. 1 Nr. 1 Energiesteuergesetz), so dass dieser auch nicht als „in den Verkehr gebracht“ im Sinne des BEHG zu betrachten ist. Sowohl das Bundesumweltministerium als auch das Umweltbundesamt haben diese Rechtsauffassung auf Anfrage des BDB bestätigt.

#### **ISW fordert langfristige Finanzierungszusage**

Die „Initiative System Wasserstraße“ (ISW), in der neben zahlreichen anderen Verbänden und Institutionen auch der BDB mitarbeitet, hat analog zur Bahn eine langfristige und gesicherte Finanzierung der deutschen Bundeswasserstraßen gefordert und auf den dringenden Handlungsbedarf hingewiesen. Hintergrund der Forderung ist u.a., dass die Politik mit der Verkündung des „Masterplans Binnenschifffahrt“ im Jahr 2019 deutliche Verbesserungen bei der Finanzierung der Wasserwege angekündigt hatte, die verfügbaren Haushaltsmittel für die Wasserstraßeninfrastruktur aber schon im laufenden Jahr deutlich absinken

↓ Die ISW fordert eine langfristige Finanzierung für die Wasserstraßen | © BAW



werden. Im Kern geht es der ISW um eine Umstellung von einer kurzfristigen, auf verfügbaren Haushaltsmitteln beruhenden Finanzierung hin zu einer haushaltsunabhängigen Finanzierung und langfristigen Planung. „Um eine zuverlässige und ganzjährig gesicherte Befahrbarkeit der wesentlichen Wasserstraßen in Deutschland sicherzustellen, braucht es eine angemessen hohe und langfristig gesicherte Finanzierungsperspektive“, erklärt Thomas Groß, Vorsitzender der Bundesfachabteilung Wasserbau und Mitbegründer der ISW.

**Projekt „AutonomSOW II“ gestartet**

Das Projekt „AutonomSOW II - Entwicklung einer Informationsplattform auf der Basis von Wasserstraßen-, Verkehrs- und Transportprozessdaten für planbare und vernetzte Transportvorgänge auf Binnenwasserstraßen“, das im Rahmen der Förderrichtlinie Modernitätsfonds („mFUND“) mit insgesamt 1,5 Mio. Euro durch das BMVI gefördert wird, ist erfolgreich gestartet. Das hat das Projektkonsortium, angeführt von der Alberding GmbH, in einer Mitteilung bekannt gegeben. Weitere Partner sind der Binnenhafenverband BÖB, das DLR, die TU Berlin, BEHALA und die LUTRA GmbH. Hintergrund ist, dass die Hafenerbetreiber und Logistiker auf präzisere Informationen zu Transportzeiten und Transportkapazitäten angewiesen sind und die Wasserstraßenbetreiber den Verkehr sicher, ökologisch und effizient über deren Infrastrukturen leiten möchten. Ziel des Projektes „AutonomSOW II“ ist es, diese Informationen durch eine kombinierte Auswertung von Daten zur Wasserstraße, zum Verkehrsaufkommen und zum Transportprozess abzuleiten und den am Transportprozess auf der Spree-Oder-Wasserstraße beteiligten Akteuren über eine Plattform bereitzustellen. Außerdem sollen neuartige Algorithmen und Systeme für die Erfassung von Echtzeitdaten zur Verkehrslage, zur Wasserstraße und zum Energieverbrauch des Transportträgers entwickelt und erprobt werden. Auch in Duisburg

laufen intensive Forschungsarbeiten zu automatisiert bzw. autonom fahrenden Binnenschiffen. Beim Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme (DST) ist das „Kompetenzzentrum Autonomes Fahren in der Binnenschifffahrt“ angesiedelt.

**Länder steigen in Bundesförderung zu Landstromanlagen ein**

Das Land Rheinland-Pfalz will sich an der Bundesförderung für Landstromanlagen des BMWi beteiligen. Damit ist das Landeskabinett dem Vorschlag von Landesverkehrsminister Volker Wissing gefolgt. „Mit dem Einstieg in die Landstromförderung wollen wir dazu beitragen, die Binnenschifffahrt klimaschonender zu machen“, erklärte Wissing. Voraussetzung für die Förderung ist eine Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund und Ländern. Der BDB hatte in den vergangenen Monaten die Bundesländer auf diese Fördermöglichkeit hingewiesen und dafür geworben, dass die Länder entsprechende Fördermöglichkeiten auflegen, um in den Genuss der Ko-Finanzierung mit dem Förderprogramm des BMWi zu kommen. Auch das Land NRW hat angekündigt, ein Förderprogramm für Landstromanlagen aufzulegen. Die Förderrichtlinie befindet sich derzeit noch in der Erarbeitung.



→ Mehrere Länder wollen Landstromanlagen fördern

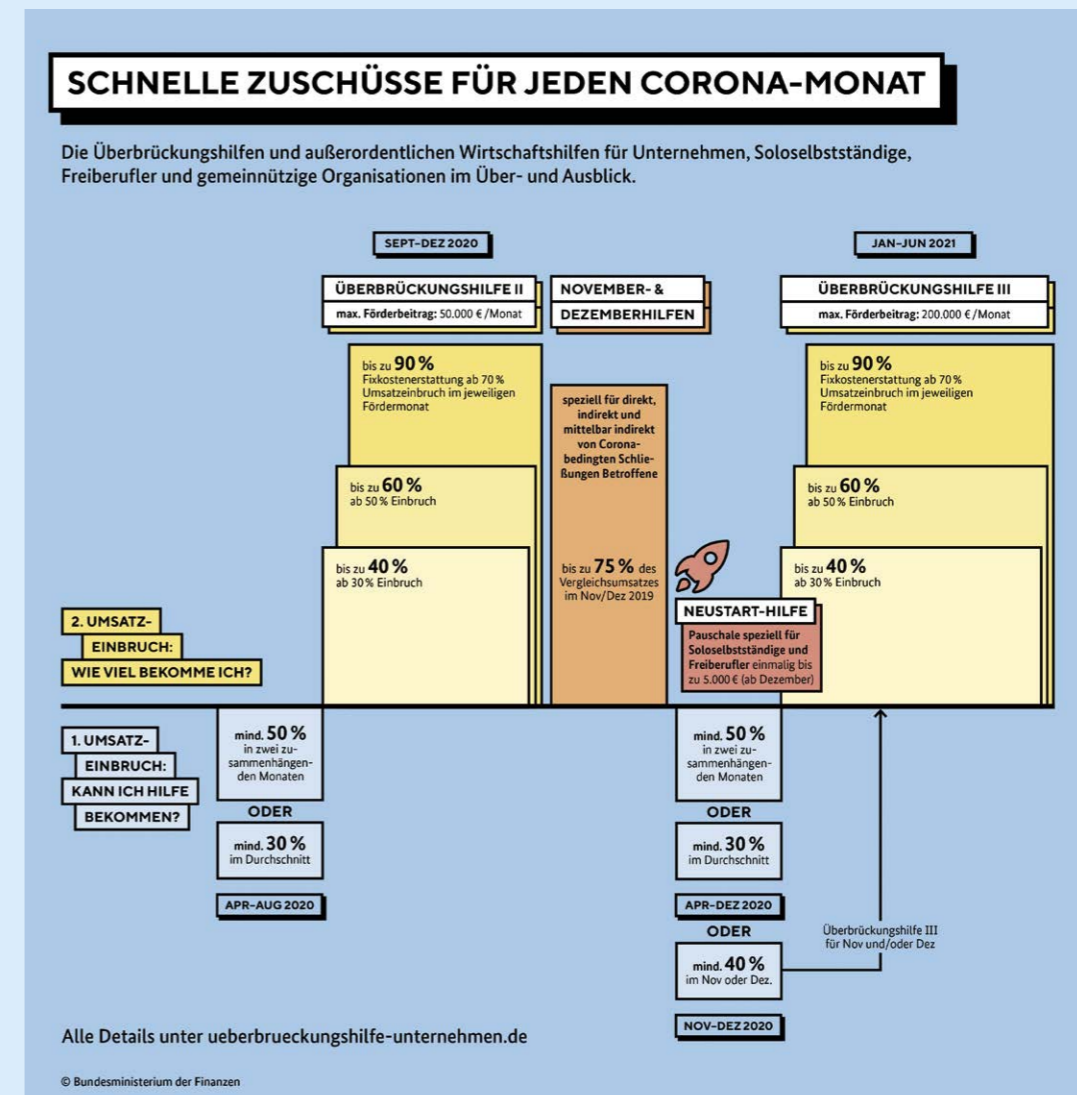
**Plenarsitzung der Moselkommission**

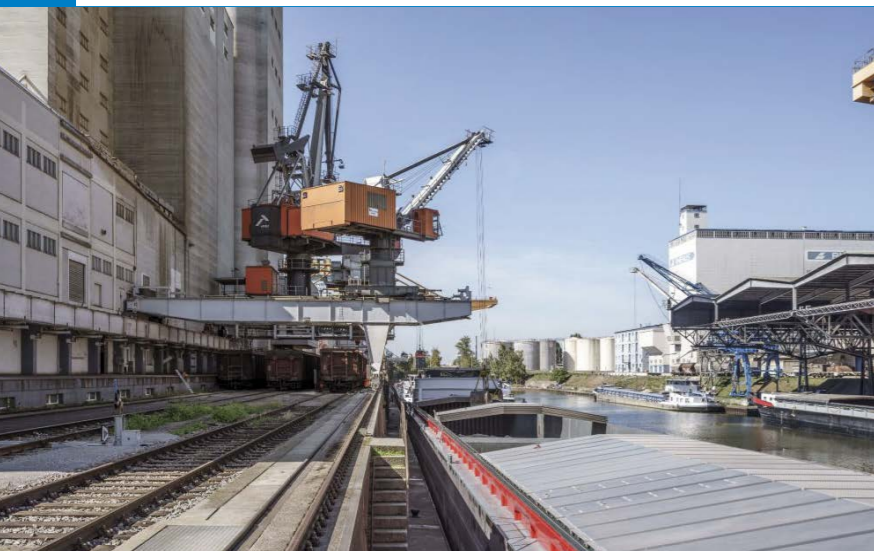
Die Moselkommission hat am 26.11.2020 in Form einer Videokonferenz getagt. Die Delegierten haben an die gute Zusammenarbeit und die schnelle Reaktion erinnert, die während der „ersten Welle“ der Corona-Pandemie notwendig war, um Erleichterungen für die Moselschifffahrt herbeizuführen. Im März/April 2020 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 Notwendigkeit 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) ging am 31.12.2020 zu Ende. Herr Norman Gerhardt (deutsche Delegation) hat den Vorsitz für das Jahr 2021 angenommen.

ungen 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) ging am 31.12.2020 zu Ende. Herr Norman Gerhardt (deutsche Delegation) hat den Vorsitz für das Jahr 2021 angenommen.

**Überbrückungshilfe III: Antragstellung hat begonnen**

Die Antragstellung für die Überbrückungshilfe III ist am 11.02.2021 gestartet. Unternehmen, die von der Corona-Pandemie und dem (Teil-)Lockdown stark betroffen sind, können für den Zeitraum von November 2020 bis Juni





↑ Der Umschlag in den Schweizerischen Rheinhäfen betrug 5,1 Mio. t | © Patrik Walde

2021 staatliche Unterstützung in Höhe von monatlich bis zu 1,5 Mio. Euro erhalten. Antragsberechtigt ist ein Unternehmen, wenn es in einem Monat einen Umsatzeinbruch von mindestens 30 % im Vergleich zum Referenzmonat im Jahr 2019 zu verzeichnen hat. Selbstverständlich können auch Unternehmen in der Binnenschifffahrt die Unterstützung beantragen. Die Überbrückungshilfe III kann für jeden Monat im o.g. Förderzeitraum beantragt werden, in dem ein entsprechender Umsatzeinbruch vorliegt. Das BMWi hat die Förderhöchstgrenze von den bisher vorgesehenen 200.000 bzw. 500.000 Euro auf 1,5 Mio. Euro heraufgesetzt. Die konkrete Zuschusshöhe orientiert sich am Rückgang des Umsatzes im Vergleich zum entsprechenden Monat im Jahr 2019. Alle weiteren Informationen zur konkreten Höhe des Fixkostenzuschusses, den förderfähigen Kosten und zur Online-Antragstellung gibt es unter [www.ueberbrueckungshilfe-unternehmen.de](http://www.ueberbrueckungshilfe-unternehmen.de).

#### Schweizerische Rheinhäfen: Umschlag 2020

Port of Switzerland und die Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft (SVS) teilten mit, dass der Güterumschlag in den Schweizerischen Rheinhäfen im Jahr 2020 um 15,5 % gegenüber dem starken Jahr 2019 abgenommen hat. Im Vergleich dazu konnten 2019, nach dem extremen Niedrigwasserjahr 2018, 30 % mehr Güter umgeschlagen werden. Damit war das „Corona-Jahr“ umschlagsstärker als das Niedrigwasserjahr 2018. Dies zeige, dass die

Güterschifffahrt auf dem Rhein auch in Krisenzeiten die Landesversorgung der Schweiz sichert. Insgesamt wurden in den Schweizerischen Rheinhäfen im Jahr 2020 5,1 Mio. t Güter umgeschlagen, was gegenüber dem Jahr 2019 einen Verlust von 1 Mio. t bedeutet. Der Importverkehr als umschlagsstärkerer Sektor nahm bei insgesamt 4,3 Mio. t um 15,3 % ab. Im Exportbereich lag der Umschlag bei 0,85 Mio. t, was eine Reduktion von 16,3 % gegenüber dem Vorjahr bedeutet. Mit rund 114.000 TEU verzeichnete der Import und Export von Containern mit einem Rückgang von 6 % gegenüber dem Vorjahr eine vergleichsweise geringe Abnahme.

#### Häfen Antwerpen und Zeebrugge bündeln Kräfte

Port of Antwerp hat mitgeteilt, dass die Städte Antwerpen und Brügge eine Vereinbarung über die Fusion ihrer beiden Häfen getroffen haben. Das Zwei-Städte-Abkommen läutet offiziell den Vereinigungsprozess ein, der voraussichtlich ein Jahr andauern wird. Anschließend werden die Häfen unter dem Namen „Port of Antwerp-Bruges“ weiterbestehen. Auf diese Weise wollen die Häfen ihre Position in der globalen Lieferkette stärken und nachhaltiges Wachstum festigen.

#### BAG-Studie zu Landstrom und Raumordnung in Häfen

Die „Marktbeobachtung Güterverkehr“ des BAG hat eine Studie mit dem Titel „Raumplanung in deutschen Binnenhäfen“ veröffentlicht. Drei Viertel der an der Befragung beteiligten Häfen gaben an, dass in Bezug auf die aktuelle Auslastung vorhandener Gewerbe-, Industrie-, Containerumschlags- und Güterumschlagsflächen, Umschlaganlagen, Bürogebäude, Lagerhallen und Verkehrsinfrastrukturen eine 100%ige Auslastung vorliegt. Lediglich rund 25 % der befragten Binnenhäfen verfügten in allen o.g. Bereichen noch über Kapazitätsreserven. Außerdem kommt die Studie zu dem Ergebnis, dass rund ein Drittel der befragten Binnenhäfen eine



← Die Häfen Antwerpen und Zeebrugge schließen sich zusammen | © Port of Antwerp

Erweiterung des Hafensareals in den nächsten Jahren plant. Diese geplanten Erweiterungen dienen insbesondere der Vergrößerung von Containerumschlagsflächen und Umschlaganlagen sowie dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Als lückenhaft bzw. nicht existent wird das Landstromangebot in den öffentlichen Binnenhäfen bewertet. Knapp 50 % der Befragten bieten derzeit noch keinen Landstromanschluss an ihren Liegestellen an. Allerdings möchten zahlreiche Häfen in den nächsten Jahren Investitionen in die Landstromversorgung vornehmen.

#### Strategiepapier von Euregio Rhein-Waal und Städtenetzwerk

Der Vorsitzende der Euregio Rhein-Waal und die Bürgermeister der Städte Duisburg und Nijmegen haben im Namen des „100.000+ Städtenetzwerks“ ein Strategiepapier mit dem Titel „Nachhaltige Logistik auf Flüssen“ unterzeichnet. Das Städtenetzwerk kündigt darin u.a. an, den schrittweisen Wandel in der Binnenschifffahrt vor dem Hintergrund des „Green Deal“ hin zu emissionsfreien Antriebssystemen aktiv zu unterstützen. Dabei sollen alternative Antriebe und Formen der Energiespeicherung für die Binnenschifffahrt sowie integrale und nachhaltige Gebietsentwicklung in und um die Hafengebiete unterstützt und gefördert werden.

#### Neuordnung der Bezirksausschüsse

Der BDB hat gegenüber der GDWS daran erinnert, dass BDB und BDS ein

starkes Interesse daran haben, die frühere Üblichkeit der Bezirksausschüsse wieder aufleben zu lassen. Diese Gesprächsrunden mit dem Gewerbe sind im Zuge der Ämterreform zunächst ausgesetzt worden. GDWS-Präsident Prof. Witte griff den Vorschlag auf und erklärte, dass die letzten vier Ämter am Ende des ersten Quartals 2021 gegründet sein werden; dann sei die WSV-Reform in dieser Hinsicht abgeschlossen. Gerne werde die WSV dann wieder zu den Sitzungen einladen. Sein Vorschlag lautete, aus Gründen der Effizienz die für diese Bezirksausschüssungen in Frage kommenden Ämter nach Himmelsrichtungen zusammenzufassen. Dem neuen Amt „Westdeutsche Kanäle“ wird nicht zuletzt wegen seines recht großen Revierzuschnitts ein Alleinstellungsmerkmal zukommen. Die GDWS wird Vorschläge zum weiteren Vorgehen unterbreiten.

#### 12. Nationale Maritime Konferenz

Das BMWi (Referat IVD1 Maritime Wirtschaft) hat mitgeteilt, dass die diesjährige 12. Nationale Maritime Konferenz am 10. und 11. Mai stattfinden wird. Aufgrund der Coronavirus-Pandemie wird der in der maritimen Branche mittlerweile etablierte Austausch in komplett digitaler Form durchgeführt. Übertragen wird die Veranstaltung aus Rostock, um die maritime Atmosphäre der Küste zu vermitteln. Eventuelle Änderungen werden rechtzeitig bekannt gegeben.

Adressfeld



Bundesverband der  
Deutschen Binnenschiffahrt e. V. ( BDB)

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