02/2021 | 30. Jahrgang, Juni 2021

BDB REPORT

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

IN DIESEM HEFT:

Binnenschifffahrtspolitik der Zukunft
Impulse durch „Maritimen Antrag“

Neues Flottenmodernisierungsprogramm
Entscheidung für Juni angekündigt

Kennzahlen zur Branche
188,1 Mio. t Güter in 2020

CDNI Teil A
Runder Tisch als Diskussionsauftakt

und vieles mehr...

© KD

↑ Leider verzögerte sich auch 2021 coronabedingt der Start in die Saison für die „Weiße Flotte“. Seit Mitte Mai darf die Branche nun endlich wieder schrittweise ihren Betrieb aufnehmen (s. hierzu unseren Bericht auf Seite 9 im Heft)

„Leinen los“
in der Fahrgastschifffahrt

→ BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen

Editorial

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

man stelle sich vor: Das Schifffahrtsgewerbe steht in den Startlöchern für Investitionen in innovative Neubauprojekte, der Staat stellt hierfür in diesem Jahr Fördergelder von 30 Mio. Euro bereit – doch es fehlt immer noch das entsprechende Modernisierungsprogramm, weil die EU-Kommission seit nunmehr über einem Jahr die Genehmigung verzögert. Das ist skandalös und hat den BDB-Präsidenten veranlasst, in einem Telefonat mit dem Bundesverkehrsminister auf eine rasche Klärung der Angelegenheit zu dringen. Im Juni, so ist aus Brüssel zu hören, soll endlich eine Entscheidung getroffen werden. Inhaltlich kann es zu diesem Programmvorschlag des Bundesverkehrsministeriums keine zwei Meinungen geben: Der Staat anerkennt das Potenzial der Binnenschifffahrt und gewährt dem klein- und mittelständisch strukturierten Gewerbe bei der Modernisierung und Erneuerung der Flotte die erforderliche finanzielle Hilfestellung. Die EU-Kommission wiederum erhält von einem der größten Mitgliedstaaten mit diesem Programm Rückendeckung zur Erreichung der Klimaschutzziele und zur Umsetzung des European Green Deal. Alles andere als eine Genehmigung der Maßnahme wäre ein enormer Rückschlag – auch für die Schifffahrts- und Umweltpolitik der Bundesregierung.

Im Maritimen Antrag haben die Regierungsfraktionen im Bundestag soeben noch einmal die Relevanz der Binnenschifffahrt betont und in einem über 100 Punkte umfassenden Katalog eine Vielzahl der Forderungen aufgegriffen, die der BDB an die neue Bundesregierung für die Zeit ab Herbst 2021 adressiert. Der konsequente und zügige Ausbau der Flüsse und Kanäle zählt hierzu ebenso wie die Modernisierung und Erneuerung der deutschen Binnenschiffsflotte. Der „Masterplan Binnenschifffahrt“ hat sich als taugliches Instrument erwiesen, die zahlreichen Einzelmaßnahmen sinnvoll aufeinander abzustimmen und zu bündeln. Dies muss in den kommenden Jahren fortgesetzt werden, zumal einige der beschlossenen Maßnahmen – etwa die Verlagerung von großvolumigem und schwerem Gut auf das Wasser oder die gezielte Förderung kleineren Schiffsraums – bisher noch nicht umgesetzt wurden. Mehr hierzu, zum verzögerten Saisonbeginn der Fahrgastschifffahrt, zur aktuellen Güterverkehrsstatistik, zu den Ausbaumaßnahmen an Mittel- und Niederrhein und zu den Beratungen zur Reform des CDNI 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.

06

16

10

09

Inhalt

04 **Zukunft der Flottenförderung**
Brüssel will im Juni entscheiden

06 **„Maritime Anträge“**
Impulse für die Binnenschifffahrtspolitik

09 **Verzögerter Saisonstart**
„Leinen los“ in der Fahrgastschifffahrt

10 **Infrastrukturprojekte am Rhein**
GDWS informierte über Sachstände

13 **Neue Corona-Einreiseverordnung**
Überblick über relevante Regelungen

14 **Kennzahlen zur Binnenschifffahrt**
BAG prognostiziert Zuwächse bis 2024

16 **Runder Tisch zum CDNI**
Auftakt für wichtige Diskussionen

17 **Kurz gemeldet**

BDB-Präsident führt Gespräch mit Bundesverkehrsminister

Brüssel will im Juni über neues **Flottenmodernisierungsprogramm** entscheiden

BDB-Präsident Martin Staats (MSG) hat am 12. Mai 2021 ein Telefongespräch mit Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer geführt. Anlass des Austausches war die „Hängepartie“ hinsichtlich der Zukunft der von der EU-Wettbewerbsbehörde zu genehmigenden neuen Förderrichtlinie für das deutsche Binnenschifffahrtsgewerbe.

Nachdem Brüssel einen ersten vom Bundesverkehrsministerium (BMVI) gestellten Antrag auf Notifizierung des Programms zunächst am Jahresende 2020 abgelehnt hatte, reichte das Ministerium einen überarbeiteten Entwurf zur Genehmigung bei der EU-Kommission ein. Bis heute wurde allerdings noch keine Entscheidung darüber getroffen und es stand zu befürchten, dass auch dieser „zweite Anlauf“ scheitern könnte, da dem BMVI seitens der DG Competition ein Katalog mit Rückfragen zu dem Programm vorgelegt wurde.

Martin Staats betonte in dem Gespräch, dass die Binnenschifffahrt vor einem großen Transformationsprozess, insbesondere hinsichtlich der vom europäischen „Green Deal“ geforderten Emissionsreduktionen im Verkehrssektor steht und die in diesem Zuge zu tätigen immensen Investitionen (z.B. in alternative, emissionsarme Antriebstechnologien) vom überwiegend klein- und mittelständisch geprägten Gewerbe nicht aus eigener Kraft zu bewältigen sind. Eine attraktive Förderkulisse ist äußerst wichtig, um die Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt zu erhalten und ein „Greening“ der Flotte voranzutreiben.

Bundesverkehrsminister Scheuer verwies auf ein zwischen ihm und der EU-Kommissarin Margrethe Vestager am Vortag geführtes Gespräch, aus dem hervorging, dass Brüssel nach der Beantwortung der aufgeworfenen Fragen durch das BMVI im Juni eine Entscheidung über das Flottenmodernisierungsprogramm für die deutsche Binnenschifffahrt verkünden werde. Minister Scheuer betonte gegenüber dem BDB-Präsidenten, dass ihm die Wichtigkeit und Dringlichkeit dieser Förderung für die Branche sehr bewusst ist.

Martin Staats erinnerte außerdem an die in den Niederlanden Anfang des Jahres in Kraft getretene Förderrichtlinie

„Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021 - 2025“, über die im Rahmen der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) u.a. NRMM-konforme Motoren und Abgasnachbehandlungssysteme förderfähig sind (s. hierzu unseren Bericht in **Report** 1/2021) und bat um wohlwollende Prüfung durch das Bundesverkehrsministerium, ob ein solches Förderprogramm auch in Deutschland aufgelegt werden kann. Hintergrund ist, dass die Fachabteilungen im BMVI bisher – anders als die Vertreter im niederländischen Verkehrsministerium – Probleme bei der Konformität einer Förderung dieser Art mit der AGVO sehen. Minister Scheuer versprach, den Punkt aufzunehmen und noch einmal prüfen zu lassen.

Mit Schreiben vom 11. Mai 2021 hat die europäische Wettbewerbskommissarin Margrethe Vestager eine gewisse Zuversicht verbreitet, dass die erbetene Zustimmung zum Modernisierungsprogramm erteilt wird: „The Commission fully supports measures that have a positive environmental impact by reducing greenhouse gas emissions and other pollutants, as targeted by the notified measure“.

Eine Entscheidung der Wettbewerbsbehörde lag zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses dieses Heftes noch nicht vor.

Anfang Juni findet im Rahmen einer Sondersitzung der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt (PG BiSchi) ein Fachgespräch zwischen Vertretern des BMVI und der Verbände um das weitere Vorgehen zum Flottenmodernisierungsprogramm statt.

Der BDB hält seine Mitglieder über die weiteren Entwicklungen in dieser für das Binnenschifffahrtsgewerbe äußerst wichtigen Angelegenheit informiert.

↑ Stets in einem guten Austausch: Das Gewerbe, vertreten durch BDB-Präsident Martin Staats, und Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer. Im Bild überreicht Martin Staats Bundesverkehrsminister Scheuer ein Modellschiff im Rahmen des Besuchs des Ministers auf dem Parlamentarischen Abend des BDB im Mai 2019

Maritimer Antrag der Regierungsfraktionen

Formulierung der Binnenschifffahrtspolitik der nächsten Bundesregierung

Am 6. Mai wurde im Bundestag der gemeinsame Antrag der Regierungsfraktionen zum Thema „Klarer Kurs für die Zukunft der maritimen Wirtschaft“ behandelt.

Diese „Maritimen Anträge“ erfolgen turnusgemäß im Vorfeld der Nationalen Maritimen Konferenzen und bestimmen die Leitlinien für das Regierungshandeln der kommenden Jahre zur Stärkung des maritimen Standortes Deutschland. Diesmal ist es dem BDB gelungen, dass der 13 Seiten starke und über 100 Einzelpunkte umfassende Antrag auch zahlreiche, unmittelbar für die Binnenschifffahrt relevante Aspekte enthält:

CDU/CSU und SPD greifen u.a. im Kapitel „Binnenschifffahrt und Wasserstraßen“ nahezu sämtliche Punkte auf, die der BDB vor einigen Wochen über sein Berliner Netzwerk als Forderungen gegenüber der neuen Bundesregierung platziert hat. Hierzu zählen u.a. die weitere Umsetzung des Masterplans Binnenschifffahrt, die Schaffung eines Flottenneubauprogramms und die Fortsetzung der Aus- und Weiterbildungsbeihilfe. Der Neubau moderner Umschlaganlagen im Massengut- und Stückgutbereich in den Binnenhäfen soll analog zum Kombinierten Verkehr gefördert werden, um Wartezeiten zu verringern und den Transport binnenschiffaffiner Güter möglichst vollständig mit dem Binnenschiff abzuwickeln. Sehr erfreulich ist, dass auch unser kurzfristig nachgeschobener Antrag, gezielt den Containertransport auf dem Wasser zu bezuschussen, als Prüfauftrag aufgenommen wurde. Hier wird auch der Transport von großvolumigen und schweren Gütern thematisiert. Dieser Antrag gibt je nach Ausgang der Bundestagswahl im Herbst 2021 bereits wichtige Impulse für die Verkehrs- und Gewerbepolitik der kommenden Jahre.

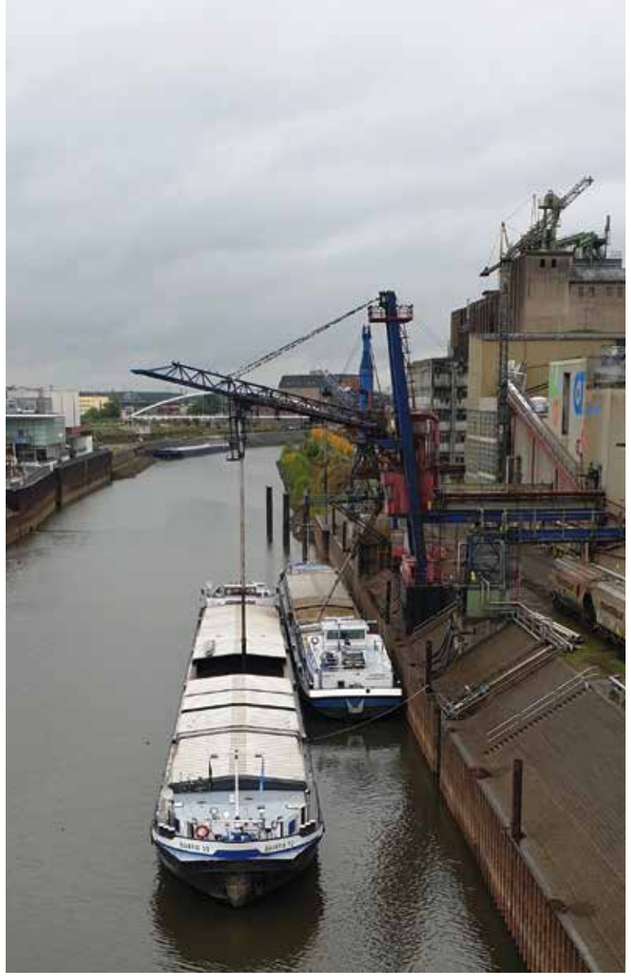
Bereits in der Einleitung erklären die SPD- und CDU/CSU-Fraktionen den Stellenwert der Binnenschifffahrt: „Bei den Programmen zur Förderung der maritimen Wirtschaft muss die Maxime gelten, das Notwendige mit dem Nützlichen zu verbinden und sie nach den wirtschaftlichen Zielen und den Zielen für die nachhaltige Entwicklung der Agenda 2030 (Sustainable Development Goals, SDGs) auszurichten. Auch die Binnenschifffahrt und die Wasserstraßen können hier einen großen Beitrag leisten.“
Konkret fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung zur Umsetzung der folgenden für das System Wasserstraße relevanten Punkte auf:

↑ Die „Maritimen Anträge“ sehen wichtige Impulse für eine Verkehrsverlagerung auf das Binnenschiff vor

Binnenschifffahrt und Wasserstraßen

- für die zügige Umsetzung aller noch verbliebenen Maßnahmen aus dem Masterplan Binnenschifffahrt zu sorgen;
- den Ausbau von Landstromanlagen in Binnenhäfen zu fördern und zu prüfen, ob die EEG-Umlage für den Landstrom für Binnenschiffe reduziert werden kann;
- die Richtlinie zur Förderung der Aus- und Weiterbildung in der deutschen Binnenschifffahrt weiterzuführen und zu entwickeln;
- die Digitalisierung in der Binnenschifffahrt voranzutreiben, um im Wettbewerb bestehen zu können und stärker in die digitale Logistikkette eingebunden zu werden;
- die noch bestehenden Lücken in der 4G-Mobilfunkabdeckung entlang der gewerblich befahrenen Wasserstraßen schnellstmöglich zu schließen und dafür zu sorgen, dass die Versorgungsauflagen für die 5G-Mobilfunkabdeckung entlang der gewerblich befahrenen Wasserstraßen fristgerecht erfüllt werden;
- zu prüfen, ob ein finanzieller Anreiz für regelmäßig verkehrende Containertransporte mit dem Binnenschiff geeignet ist, um die weiter steigenden Containertransporte auf der Straße verstärkt auf das Binnenschiff zu verlagern. Hierbei könnte vor allem auch die Verlagerung von Großraum-Schwerguttransport von Interesse sein;
- nachhaltige und alternative Antriebstechnologien in der Binnenschifffahrt weiterhin zu fördern;

↓ Die „Abladeoptimierung Mittelrhein“ wird bei der BAW am Modell untersucht



↑ Massengutumschlag in den Neuss-Düsseldorfer Häfen: Es ließen sich noch deutlich mehr Güter per Schiff transportieren

- für die Modernisierung der Wasserstraßen in den nächsten Jahren genügend Finanzmittel bereitzustellen.

Schiffbauindustrie

- sich für ein Europäisches Flottenmodernisierungsprogramm einzusetzen, das durch die europäische Schiffbauindustrie umgesetzt wird;
- durch geeignete Mittel die europäische Binnennachfrage nach modernen klima- und umweltfreundlichen Binnen- und Küstenschiffen zu steigern und dies als Grundlage für eine maritime Wachstumsagenda zu nutzen;
- nach erfolgreicher Zulassung des Binnenschiffsförderprogramms von der EU das Küstenschiffsprogramm nach dem Vorbild des Binnenschiffsprogramms inhaltlich anzupassen
- ein Flottenerneuerungsprogramm in den nächsten Jahren einzusetzen. Die Flottenmodernisierung allein wird nicht ausreichen, um die Klimaziele zu erreichen.

Häfen und Logistik

- vorhandene Planungskapazitäten für Verkehrsinfrastruktur weiter zu erhöhen;
- Planungs- und Genehmigungsverfahren unter Beibehaltung des bestehenden Umwelt- und Naturschutzes qualitativ zu stärken und zu beschleunigen, damit baureife Projekte umgesetzt werden können;
- den Bundesverkehrswegeplan 2030 zügig umzusetzen und das Nationale Hafenkonzept konsequent fortzuschreiben;
- die Umwidmung von Flächen und Anlagen, die aktuell für den Umschlag von Kohle genutzt werden, zu erleichtern;
- die Nutzung von Landstrom sowie den Aufbau der zugehörigen Infrastruktur in den Häfen rentabel zu gestalten. Dabei soll Technologieoffenheit angestrebt werden, um Emissionen zu senken und die Luft in den Häfen nachhaltig zu verbessern und damit sauberer zu machen;
- die erforderliche Infrastruktur für nachhaltige und alternative Antriebstechnologien sowie nachhaltig hergestellte klimaneutrale Treibstoffe im Schiffsverkehr aufzubauen;
- den Neubau moderner Umschlaganlagen im Massengut- und Stückgutbereich in den Binnenhäfen analog zum Kombinierten Verkehr zu fördern, um Wartezeiten zu verringern und den Transport binnenschiffaffiner Güter möglichst vollständig mit dem Binnenschiff abzuwickeln.

Den kompletten Antrag der Regierungsfraktionen stellt die BDB-Geschäftsstelle den Mitgliedern bei Interesse gern zur Verfügung.

Verspäteter Saisonstart

Schrittweise Wiederfreigabe der Fahrgastschifffahrt

Die Überarbeitung des Infektionsschutzgesetzes hat durch die Integrierung der sog. „Bundesnotbremse“ dazu geführt, dass die Angebote der Fahrgastschifffahrt ab einer Inzidenz von 100 in Landkreisen und kreisfreien Städten generell untersagt sind.

Der BDB hat sich mehrfach mit „Brandbriefen“ an den Bund und die Entscheidungsträger in den einzelnen Bundesländern gewandt und gefordert, den Unternehmen in der deutschen Fahrgastschifffahrt, die bereits in der Saison 2020 deutliche Umsatzverluste von bis zu 80 % durch die Corona-Pandemie und die zu ihrer Eindämmung getroffenen staatlichen Maßnahmen hinnehmen mussten, schnellstmöglich und möglichst einheitlich eine Perspektive zur Öffnung aufzuzeigen. Dabei hat der Verband stets darauf hingewiesen, dass Umsatzverluste in einem klassischen Saisongeschäft nicht mehr nachholbar sind und diese Betroffenheit auch im Jahr 2021 durch den deutlich verzögerten Saisonstart bereits eingetreten ist. Mittlerweile haben die Länder Regelungen für Lockerungen in Gemeinden mit einer stabilen Inzidenz unterhalb von 100 getroffen, die sich im Detail jedoch leider teils deutlich unterscheiden. So wird z.B. in NRW erst eine Wiederfreigabe ab einer Inzidenz von unter 50 gestattet, während etwa Bayern, Hessen, Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg den Betrieb der „Weißen Flotte“ unter entsprechenden Auflagen bereits früher erlaubten. Es ist bedauerlich, dass die Mahnungen des BDB in Bezug auf die Unpraktikabilität eines solchen „Flickenteppichs“ von der Politik ungehört blieben. Gerade in der Fahrgastschifffahrt hätte eine einheitliche Handhabung der Regelung großen Sinn gemacht, da Wasserstraßen und Seen in der Regel gemeindeübergreifend, teils auch länderübergreifend verlaufen. Immerhin heißt es nun nach vielen Monaten endlich wieder „Leinen los“ für die „Weiße Flotte“. Für die Kabinenschifffahrt werden laut dem BDB zugetragenen Informationen erst ab dem nächsten Öffnungsschritt, voraussichtlich frühestens im Verlauf des Monats Juni, Öffnungsperspektiven aufgezeigt.

3. Lenkungsgruppen-Sitzung zum „Acht-Punkte-Plan“

GDWS informiert über Sachstände von wichtigen Wasserstraßenprojekten am Rhein

Im Rahmen der dritten Lenkungsgruppensitzung zur Umsetzung des „Aktionsplans Niedrigwasser Rhein“, bei der der BDB mit seinem Präsidenten Martin Staats (MSG) und Vizepräsident Heinrich Kerstgens (Rhenus) teilnahm, berichtete die GDWS u.a. über den Sachstand zweier bedeutender Infrastrukturprojekte für das Wasserstraßennetz:

Die Abladeoptimierung am Mittelrhein zwischen St. Goar und Wiesbaden und die Fahrrinnenverbesserung am Niederrhein. Beide Vorhaben sind sowohl im Bundesverkehrswegeplan 2030 als auch im Wasserstraßenausbaugesetz verankert.

Abladeoptimierung Mittelrhein

Das Projekt, in dessen Rahmen die zur Verfügung stehende Fahrrinne von 1,90 m auf 2,10 m verbessert werden soll, ist in drei Teilabschnitte aufgeteilt, in denen sich jeweils zwei Engpassbereiche für die Schifffahrt befinden, die bauliche Arbeiten erfordern. Ziel des Vorhabens ist es, die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt zu stärken und im Falle von Niedrigwasserperioden auftretende Einschränkungen, auch vor dem Hintergrund des Klimawandels und dessen Folgen auf die Verkehrsinfrastruktur, zu verringern. Für jeden Teilabschnitt, so berichtete die Verwaltung in dem Termin, muss ein bestimmter Projektablauf durchlaufen werden. Begonnen wird mit einer Voruntersuchung, in der eine Konsultationsphase, also eine frühe Beteiligung der Öffentlichkeit samt Informationsveranstaltungen, stattfindet. Im nächsten Schritt ist ein vorbereitendes Verfahren vorgesehen. Danach erfolgen der Verfahrensabschluss und die eigentliche Bauausführung. Abschließend wird ein Monitoring zur Feststellung darüber durchgeführt, ob bauliche und ökologische Ziele erreicht wurden (Projektwirkung). Für alle Teilabschnitte gibt es eine Begleitung durch die Bundesanstalten (BAW, BfG), es werden Lärmgutachten erstellt und Kampfmittelerkundungen durchgeführt.

Die Komplexität der Vorbereitung und Durchführung der für das Projekt erforderlichen Genehmigungsverfahren führe, so berichtete die GDWS weiter, leider zu Unwägbarkeiten in der zeitlichen Planung, die auch eine seriöse Nennung eines genauen Zeitplans sowie Endtermins erschweren. Nach den bisherigen Erfahrungen aus anderen umfangreichen Infrastrukturprojekten, nämlich dass mit einer Verfahrensdauer von jeweils rund vier Jahren pro Teilabschnitt zu rechnen ist, erscheint eine Realisierung des Gesamtprojekts „Abladeoptimierung“ frühestens im Jahr 2033 möglich zu sein. Aktuell am weitesten fortgeschritten ist das Projekt bezogen auf den Teilabschnitt 2 („Lorcher Werth - Bacharacher Werth“). Im März 2021 hat die Beteiligung der Öffentlichkeit hierzu stattgefunden, sowohl virtuell als auch in Form von Informationsgesprächen in Kleingruppen. Derzeit befinden sich das Scoping-Verfahren und ein Baggerversuch in Vorbereitung und die Arbeiten am UVP-Bericht (Umweltverträglichkeitsprüfung) haben begonnen.

Fahrrinnenverbesserung am Niederrhein

Geplant ist, die Fahrrinnentiefe zwischen Duisburg und Dormagen-Stürzelberg auf 2,80 m zu optimieren. Das Projekt ist in vier Teilabschnitte unterteilt, wobei insbesondere die Abschnitte 1 und 2 verkehrlich von besonderem Interesse sind, während die übrigen beiden Abschnitte der Erhaltung der Wasserstraße und Stabilisierung der Fahrrinne dienen. Bezüglich des vierten

Teilabschnitte Abladeoptimierung Mittelrhein

3 Teilabschnitte mit je 2 Tiefenengstellen:

Teilabschnitt TA1
„Oestrich“
„Kemptener Fahrwasser“

Teilabschnitt TA2
„Lorcher Werth“
„Bacharacher Werth“

Teilabschnitt TA3
„Jungferngrund“
„Geisenrücken“

Quelle: WSA Rhein

← Durch die Entschärfung der dargestellten Tiefenengstellen soll die Fahrrinne am Mittelrhein um rund 20 cm verbessert werden

Teilabschnitte AVNR

Teilabschnitt 4: Bockum-Krefeld (Rhein-km 756 bis 766)

Teilabschnitt 3: Steinerne Bänke (Rhein-km 747 bis 756)

Teilabschnitt 2: Lausward (Rhein-km 740 bis 747)

Teilabschnitt 1: Stürzelberg (Rhein-km 722 bis 740)

Quelle: WSA Rhein

← Die geplante Fahrrinnenverbesserung am Niederrhein auf 2,80 m besteht aus vier Teilabschnitten

Teilabschnitts wird aktuell die Ausschreibung und Kampfmittelerkundung vorbereitet. Für den dritten Abschnitt wird nach Angaben der GDWS die Haushaltsunterlage für Planungsleistungen erstellt und das Planfeststellungsverfahren vorbereitet. Mit der Verkehrsfreigabe der Abschnitte 1 und 2 wird im Jahr 2035 und 2037, mit Freigabe der übrigen Abschnitte im Jahr 2030 und 2033 gerechnet.

Kritik an langer Verfahrensdauer

Seitens der Teilnehmer wurden die äußerst langen Verfahrensdauern beklagt und nach Beschleunigungsmöglichkeiten gefragt. GDWS-Präsident Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte erklärte, dass das Personaldefizit (Ingenieure, Techniker, Zeichner) u.a. für die Zeitverzögerung ursächlich ist. Das Besetzungsverfahren dauert noch an, da die Stellen, welche für dieses Jahr genehmigt sind, sich im Stadium der Vorbereitung und Ausschreibung befinden. Die GDWS hofft auf eine ausreichende Anzahl an Bewerbern. Allerdings muss eine anschließende Einarbeitungszeit berücksichtigt werden. Dr. Norbert Salomon, Leiter der Abteilung WS im BMVI, sprach die dringende Empfehlung an die GDWS aus, zeitnah zu einem Informationsgespräch bezüglich der einzelnen Verfahrensschritte einzuladen, um Fragen zum Verfahren detailliert zu beantworten und damit mehr Transparenz zu schaffen.

Bereitstellung von Tiefeninformationen

Die Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) wurde mit einer Prüfung dahingehend beauftragt, inwieweit natürlich vorhandene Übertiefen auf einer ausreichenden Breite vorhanden wären, ohne dass bauliche Maßnahmen notwendig sind. Die Prüfung wird Ergebnisse dazu liefern, wieviel Nutzen aus dieser Option heraus für die Binnenschifffahrt geschöpft werden kann. Das Fachreferat WS 12 im BMVI informierte außerdem darüber, dass die jetzigen Tiefeninformationen nicht ausreichend sind, so dass die Bereitstellungsprozesse für das Gewerbe verbessert werden müssen, insbesondere um enger getaktete, automatisierte Informationen zu liefern. Eine Analyse zu den Genauigkeitsanforderungen hat im vergangenen Jahr stattgefunden. Mehrere Pilotprojekte sollen zeitnah aufgesetzt werden. Derzeit geht das Fachreferat davon aus, ab dem Jahr 2024 dann die verbesserten Informationen bereitstellen zu können.

→ Der 8-Punkte-Plan wurde im Sommer 2019 von Bundesverkehrsminister Scheuer vorgestellt

Neue Corona-Einreiseverordnung

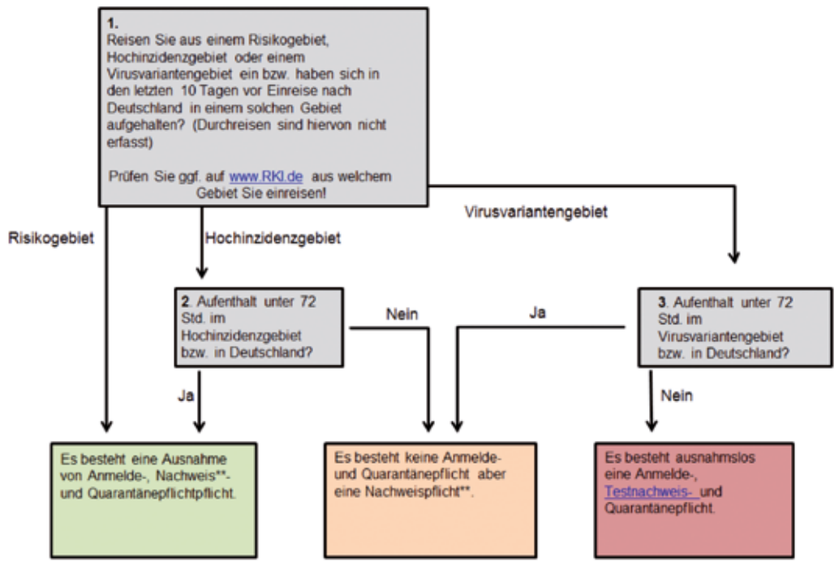
Überblick über die für den Sektor **relevanten Regelungen**

Die Bundesregierung hat Mitte Mai eine neue Coronavirus-Einreiseverordnung in Kraft gesetzt.

Damit zieht der Bund weitere bestimmte Regelungskompetenzen an sich, u.a. zur Anordnung der Quarantäne bei Einreise in die Bundesrepublik Deutschland. Zuvor wurden die Regelungen zur Quarantäne (anders als die Modalitäten zur Beibringung von Corona-Tests bei Einreise) von den Ländern in eigenen Verordnungen bestimmt. In der Folge der neuen, bundesweit gültigen Verordnung, haben die Länder diese eigenen Verordnungen mittlerweile außer Kraft gesetzt, z.B. NRW am 12. Mai 2021.

Der sog. „Stab Krisenmanagement“ im Bundesverkehrsministerium hat einen Überblick über die für den Transportsektor relevanten Regelungen der neuen Coronavirus-Einreiseverordnung des Bundes erstellt. Die Regelungen, die bei der Einreise in die Bundesrepublik aus Risikogebieten, Hochinzidenzgebieten und Virusvariantengebieten nun für das Transportpersonal Geltung entfalten, können dem folgenden Schaubild entnommen werden:

Übersicht über die Ausnahmeregelungen für Transportpersonal je nach Art des Risikogebietes



© BMVI

Kennzahlen zur Binnenschifffahrt

188,1 Mio. t Güter im Jahr 2020

Das Statistische Bundesamt hat die relevanten Kennzahlen für das deutsche Binnenschifffahrtsgewerbe mittlerweile vollständig für das Jahr 2020 ausgewertet. Die Ergebnisse wurden in der „Gleitenden Mittelfristprognose Winter 2020/2021“ des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) zusammengefasst. Demnach hat die Binnenschifffahrt im Jahr 2020 insgesamt 188,1 Mio. t Güter transportiert. Dies entspricht einem Minus von 8,3 % gegenüber dem Jahr 2019 (205,1 Mio. t). Die Beförderungsleistung der Binnenschifffahrt lag im Jahr 2020 bei 46,6 Mrd. tkm, was einen Rückgang um 8,6 % gegenüber dem Vorjahr (50,9 Mrd. tkm) darstellt. Zum Vergleich: Auf der Schiene wurden im Jahr 2020 rund 360,5 Mio.t Güter transportiert (2019: 390,9 Mio. t; - 7,8 %). Im Straßengüterverkehr wurden 2020 insgesamt 3,67 Mrd. t Güter registriert (- 2,9 %).

Angaben der GDWS zu einzelnen Fahrtgebieten

Die WSV hat außerdem Tonnagezahlen für ausgewählte Fahrtgebiete veröffentlicht. Insgesamt war der Rhein auch in den Jahren 2019 und 2020 wieder die Wasserstraße mit dem höchsten Güteraufkommen in Deutschland. Am Oberrhein wurden im Jahr 2020 insgesamt 19,2 Mio. t Güter registriert und damit weniger als 2019 (21,3 Mio. t), aber mehr als im „Niedrigwasserjahr“ 2018 (17,2 Mio. t). Auf dem Niederrhein betrug die Menge der per Binnenschifffahrt transportierten Güter 2020 insgesamt rund 130 Mio. t bei rund 100.000 Schiffsbewegungen (2018: 131,9 Mio. t auf 106.499 Schiffen; 2019: 141,1 Mio. t auf 103.624 Schiffen). Besonders hart getroffen durch die Corona-Pandemie wurde die Personenschifffahrt, speziell auch die Flusskreuzfahrtschifffahrt: Den 2.961 an der Schleuse Iffezheim geschleusten Kabinenschiffe standen lediglich 545 Passagen im Jahr 2020 gegenüber.

Die Ergebnisse weiterer Fahrtgebiete für das Jahr 2020

Neckar: 5,1 Mio. t (2019: 5,4 Mio. t)

Main: 13,5 Mio. t (2019: 13,2 Mio. t)

Mosel: 8,1 Mio. t (2019: 9,4 Mio. t)

Wesel-Datteln-Kanal: 18.085 gezählte Schiffe (2019: 15.752 Schiffe)

Ausblick bis 2024

Die „Gleitende Mittelfristprognose“ gibt auch einen Ausblick auf die kommenden Jahre. Die Statistikexperten prognostizieren, dass die Gütermengen in der Binnenschifffahrt bis zum Jahr 2024 schrittweise wieder zunehmen (2021: 194,2 Mio. t; 2024: 198,4 Mio. t).

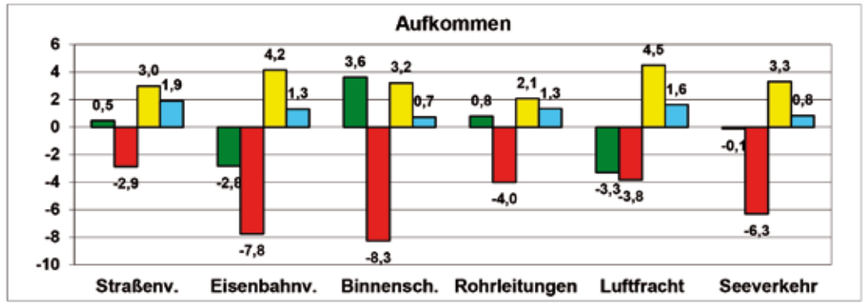
Entwicklung des Güterverkehrs nach Verkehrsträgern

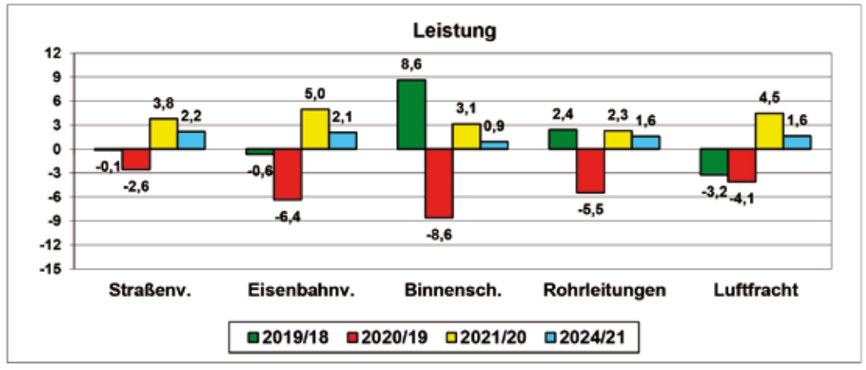
	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung in %				
						p.a.				Insg.
	2018	2019	2020	2021	2024	19/18	20/19	21/20	24/21	24/19
Transportaufkommen										
Straßenverkehr[2]	3753,1	3770,3	3661,9	3770,8	3991,6	0,5	-2,9	3,0	1,9	5,9
Eisenbahnverkehr[3]	402,3	390,9	360,5	375,5	390,5	-2,8	-7,8	4,2	1,3	-0,1
- dar.: Kombinierter V.	110,3	109,5	106,4	111,8	119,4	-0,6	-2,8	5,0	2,2	9,0
Binnenschifffahrt	197,9	205,1	188,1	194,2	198,4	3,6	-8,3	3,2	0,7	-3,2
Rohrleitungen[4]	84,5	85,1	81,7	83,4	86,8	0,8	-4,0	2,1	1,3	2,0
Luftfracht[5]	4,9	4,8	4,6	4,8	5,0	-3,3	-3,8	4,5	1,6	5,5
Insgesamt	4442,7	4456,1	4296,8	4428,6	4672,4	0,3	-3,6	3,1	1,8	4,9
Seeverkehr[6]	290,6	290,2	271,9	280,9	287,9	-0,1	-6,3	3,3	0,8	-0,8
Transportleistung[1]										
Straßenverkehr[2]	499,5	498,9	486,1	504,4	538,3	-0,1	-2,6	3,8	2,2	7,9
Eisenbahnverkehr[3]	130,0	129,2	120,9	126,9	135,0	-0,6	-6,4	5,0	2,1	4,5
- dar.: Kombinierter V.	56,1	56,5	54,9	57,8	62,6	0,8	-3,0	5,4	2,7	10,8
Binnenschifffahrt	46,9	50,9	46,6	48,0	49,4	8,6	-8,6	3,1	0,9	-3,1
Rohrleitungen[4]	17,2	17,6	16,7	17,1	17,9	2,4	-5,5	2,3	1,6	1,4
Luftfracht[5]	1,6	1,6	1,5	1,6	1,7	-3,2	-4,1	4,5	1,6	5,2
Insgesamt	695,3	698,3	671,8	698,1	742,3	0,4	-3,8	3,9	2,1	6,3

1) Innerhalb Deutschlands
2) Einschl. Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland
3) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr, **einschl. der Verkehre, die bisher noch nicht in der Eisenbahnverkehrsstatistik (Fachserie 8, Reihe 2) und den Querschnittspublikationen ("Verkehr aktuell" und "Verkehr im Überblick"), sondern nur in der Betriebsdatenstatistik (Fachserie 8, Reihe 2.1) ausgewiesen werden**
4) Nur Rohölleitungen
5) Einschl. Luftpost. Aufkommen einschl. Doppelzählungen von Umladungen
6) Einschl. Seeverkehr zw. Binnen- u. ausländ. Häfen. Ohne Eigengewichte der Fahrzeuge, Container etc.

© BAG

Entwicklung des Güterverkehrs (Veränderung p.a. in %)





© BAG

Runder Tisch über die Zukunft des Teil A CDNI

Der Auftakt für eine wichtige Diskussion mit dem Gewerbe

Wie könnte das Annahmestellennetz für öl- und fetthaltige Abfälle (Teil A CDNI) in Zukunft aussehen? Wie entwickelt sich die Entsorgungsgebühr?

Und vor allem: Was sind die Bedürfnisse der Nutzer des Systems? Unter anderem diese entscheidenden Fragen wurden kürzlich gemeinsam mit dem Binnenschifffahrtsgewerbe diskutiert. Am 8. April 2021 organisierte das CDNI-Sekretariat mit Sitz in Straßburg einen virtuellen Runden Tisch über die Zukunft von Teil A CDNI. Über die Entwicklungen in dieser Angelegenheit hatten wir bereits in der letzten Ausgabe des Reports berichtet. Im Rahmen der Veranstaltung wurden zudem die Zwischenergebnisse einer von der IWT-Stiftung durchgeführten, internationalen Umfrage zum Service Level vorgestellt.

Nach den ersten Ergebnissen lässt sich eine prinzipielle Zufriedenheit unter Nutzern feststellen, sowohl betreffend den Service als auch die Finanzierung. In der Diskussion um das Annahmestellennetz und die Finanzierung regte das Gewerbe dennoch zu Folgendem an:

Annahmestellennetz

- Aufrechterhaltung des bestehenden Annahmestellennetzes (bei signifikanten Kostensprüngen müsste die Bewertung erneut vorgenommen werden)
- Innovationen und Entwicklung neuer Ansätze
- Verbesserung der Erfassung und Auswertung von Daten, um künftig Grundlagen für strategische Entscheidungen zu schaffen und um datenbasierte Aussagen treffen zu können
- Untersuchung des vorhandenen Annahmestellennetzes im Hinblick auf seine Auslastung und Effizienz
- Genaue Definition der erwarteten Dienstleistung

Finanzierung

- Langfristig: Inbetrachtziehung flexiblerer Modelle, zum Beispiel in Form eines Basissatzes für Schiffe und darauf aufsattelnde, variable Zahlungen (in Abhängigkeit vom Gasölverbrauch)
- Untersuchung der Richtigkeit des ursprünglichen Grundgedankens des Teil A „Je höher der Gasölverbrauch eines Schiffes, desto mehr Abfall fällt an“ aus heutiger, mittel- und langfristiger Sicht
- Intensives Monitoring: Welche Abfälle fallen bei Schiffen mit alternativen Antrieben an? Wie schnell entwickelt sich die Zahl solcher Schiffe?
- Kostentransparenz des Systems erhöhen

Das CDNI-Sekretariat hat die o.g. Anregungen aufgenommen, wird diese in konkrete Handlungsschritte fassen und der Konferenz der Vertragsparteien zur Genehmigung vorlegen. Damit wird eine wichtige Grundlage für die künftige Entwicklung und Diskussion geschaffen. Sofern es das Pandemiegeschehen erlaubt, soll ein weiterer Workshop im nächsten Jahr als Präsenzveranstaltung stattfinden.

IWT-Stiftung bei CESNI anerkannt

Mit Rückwirkung zum 15. April 2021 wurde ein Antrag der IWT-Stiftung auf Erhalt des Status als zugelassene NGO innerhalb der CESNI-Arbeitsgruppe befürwortet. Auf Arbeitsgruppen-Ebene wird somit zukünftig anstelle der Dachverbände der Binnenschifffahrt, EBU und ESO, nun die vereinende IWT-Stiftung auftreten und an der Ausarbeitung von Vorschlägen mitwirken. Auf CESNI-Komitee-Ebene hingegen werden weiterhin EBU und ESO vertreten sein. Das Komitee ist u.a. für die Genehmigung der von der Arbeitsgruppe vorgelegten Vorschläge zuständig.

Gespräch über Optimierung des Eisbrecherkonzepts

Ausgehend von der für die Binnenschifffahrt äußerst ärgerlichen Situation, dass der Mittellandkanal und der Elbe-Seitenkanal Anfang Februar 2021 wegen Eisgangs für die Schifffahrt von der WSV gesperrt wurden, da die Eisbrecher aus dem Fahrtgebiet verlegt werden mussten, um die Weser-Wehre zu schützen, fand am 29. April eine Videokonferenz mit Vertretern der Verwaltung, der Branchenverbände und der aktiven Schifffahrt statt, um Möglichkeiten zu besprechen, wie solche Situationen künftig in besonders kalten Wintern verhindert werden können. Als wesentliches Ergebnis des Austausches ist festzuhalten, dass die Kommunikation der Verwaltung über zu erwartende Eislagen, den Einsatz von Eisbrechern und eventuelle Einschränkungen für die Binnenschifffahrt deutlich verbessert werden soll. Ab dem Winter 2021/2022 sollen Praktiker aus der Schifffahrt an Sitzungen des sog. „Eisgremiums“ teilnehmen und mitdiskutieren können, z.B. um die Frage zu klären, ob die Eisschicht in bestimmten Fahrtgebieten wirklich schon so verdichtet ist, dass man mit einem Binnenschiff den Bereich nicht mehr passieren kann. Die Vertreter der Schifffahrt sollen in einem Folgetermin im Herbst benannt werden. Der BDB war in der Sitzung durch Vorstandsmitglied Sebastian Poser (B. Dettmer Reederei) und BDB-Referent Fabian Spieß vertreten.

↑ Über einen optimierten Einsatz der Eisbrecher diskutierte die GDWS mit den Branchenverbänden © WSV

Workshop zu alternativen Antrieben

Am 20. April fand ein Online-Workshop der ZKR mit dem Titel „Alternative Energiequellen für elektrische Antriebe in der Binnenschifffahrt“ statt. Insgesamt waren nach Angaben der ZKR rund 150 Teilnehmer zugeschaltet. Der ZKR-Vorsitzende und Leiter der belgischen Delegation, Herr Michel-Etienne Tilemans, betonte zu Beginn die Wichtigkeit, die aus dem europäischen „Green Deal“, der Mannheimer Erklärung der ZKR sowie der darauf aufbauenden ZKR-Roadmap folgenden Vorgaben, bis zum Jahr 2050 eine klimaneutrale Binnenschifffahrt zu erreichen, umzusetzen. Im Folgenden wurde von den Referenten auf verschiedene innovative Antriebslösungen eingegangen, die im Rahmen von Projekten untersucht werden, u.a. ein mit Batteriestrom angetriebenes Fahrgastschiff auf der Seine, ein E-Containerschiff mit Diesel-Elektroantrieb, das 40 % Emissionen einspart, sowie die auf Wasserstoff als Antriebstechnologie basierenden Vorhaben „Elektra“ und „RH2INE“. Herr Raphael Wisselmann (ZKR) stellte zusammenfassend fest, dass der Workshop aufgezeigt habe, dass es eine Reihe von interessanten und vielversprechenden Pilotprojekten im Hinblick auf innovative Antriebskonzepte in der Binnenschifffahrt gibt. Aufgrund der

heterogenen Flottenstruktur werde der Diesel aller Voraussicht nach nicht 1:1 durch einen anderen Treibstoff ersetzt. Durch die vielfältigen Bedarfe sei vielmehr künftig mit einem „Energiemix“ zu rechnen. Daher sei auch eine enge Zusammenarbeit mit den Häfen wichtig, um die Verfügbarkeit dieser Kraftstoffe langfristig zu sichern. Pilotprojekte seien sehr wichtig, um die Machbarkeit von technischen Lösungen zu untersuchen, zu erproben und um „businesscases“ zu entwickeln. Ebenso wichtig sei, dass es einen regulatorischen Rahmen gibt, um Investitionen abzusichern.

Formale Abschaffung der Schifffahrtsabgaben

Durch eine Änderung des Bundesgebührengesetzes, die der BDB in der vorangegangenen Anhörung ausdrücklich begrüßt hatte, wurde die Abschaffung der Schifffahrtsabgaben auf den deutschen Wasserstraßen (mit Ausnahme von Mosel und NOK) nun auch gesetzlich verankert. Das Befahren der Wasserstraßen wurde dazu dem Geltungsbereich des Bundesgebührengesetzes, wonach der Bund verpflichtet ist, Gebühren und Auslagen für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen zu erheben, entzogen.

↓ Die Schifffahrtsabgaben wurden für die meisten Wasserstraßen nun auch formal abgeschafft. Über eine Abschaffung der Abgaben auf der Mosel wird noch diskutiert

Abschluss der WSV-Reform

Die GDWS hat in einer Pressemitteilung vom 12. April die Reform der WSV für abgeschlossen erklärt. Mit dem WSA Main, das von Jörg Huber geleitet wird, nahm jetzt das letzte der 17 neu strukturierten Ämter seine Arbeit auf. GDWS-Präsident Prof. Hans-Heinrich Witte erklärte dazu: „In den 17 neuen Ämtern arbeiten rund 12.000 hochqualifizierte Fachleute mit breit gefächerten Kompetenzen. Von den neu geschaffenen Synergien werden Schifffahrt und die Umwelt profitieren. Starke Ämter, gestraffte Strukturen und hohe Kompetenzen, so können wir uns den Herausforderungen an den Wasserstraßen und in den Seegebieten adäquat stellen“. Die WSV-Reform verlief in zwei Stufen: Zuerst wurde 2013 die Zusammenlegung und Neuorganisation der früheren sieben Direktionen zu einer Generaldirektion umgesetzt. Die Aufgaben und Kompetenzen im Binnen- und Küstenbereich wurden in dieser zentralen Behörde zusammengefasst. Im zweiten Schritt wurden dann die Kompetenzen der bisher bundesweit 39 WSÄ in 17 neu strukturierte Ämter gebündelt.

Personenschifffahrt tagte per Videokonferenz

Die diesjährige Vollversammlung der Personenschifffahrt im BDB tagte am 26. März gemeinsam mit dem Fachausschuss für die Personenschifffahrt per Videokonferenz. Die rund 25 Teilnehmer der Sitzung diskutierten unter dem Vorsitz von Anton Nauheimer (Frankfurter Personenschifffahrt) eine Reihe von aktuellen Themen, die die Branche betreffen. Dazu gehörten u.a. die Auswirkungen der Corona-Pandemie und die zu ihrer Eindämmung verhängten Maßnahmen auf die Personenschifffahrt und die Aktivitäten des BDB, die Neuordnung der Ausbildung in der Binnenschifffahrt und die geplante Überarbeitung der Besatzungsvorschriften sowie mehrere technische und regulatorische Fragestellungen. Die nächste Sitzung der Fahrgastschifffahrt (Fachausschuss) findet traditionell im Herbst des Jahres statt.

eFTI-Verordnung in Kraft getreten

Die eFTI-Verordnung 2020/1056 (Electronic Freight Transport Information) ist am 20. August 2020 in Kraft getreten und verpflichtet alle zuständigen Behörden innerhalb der EU, ab dem 21. August 2024 auf elektronischem Wege zur Verfügung gestellte, gesetzlich vorgeschriebene Frachtbeförderungsinformationen für Beförderungen in der EU zu akzeptieren. Diese zunächst auf freiwilliger Basis bestehende Möglichkeit, Transportdaten elektronisch zu übermitteln, könnte jedoch ab 2029 verpflichtend werden. Entscheidend hierfür wird die Bewertung der Kommission und ihr Bericht sein, welcher dem Europäischen Parlament, dem Rat und dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss mit den wichtigsten Ergebnissen vorgelegt wird und unter anderem die Prüfung enthält, für Unternehmen die Pflicht einzuführen, den zuständigen Behörden die gesetzlich vorgeschriebenen Informationen gemäß der eFTI-Verordnung elektronisch bereitzustellen. Bis dahin dürfen die Informationen weiterhin in Papierform übermittelt werden. Die EU-Mitgliedstaaten sind aufgefordert, der EU mitzuteilen, welche gesetzlich erforderlichen Daten im Rahmen der Frachtbeförderung auf der jeweiligen nationalen Ebene zu übermitteln sind. Der BDB hat in dieser Angelegenheit eine Abfrage in seinem Mitgliederkreis initiiert.

Jahresbericht der WSV

Die WSV hat jüngst ihren Jahresbericht 2019/2020 veröffentlicht. Das Heft unterteilt sich in die Rubriken „Schifffahrt und Technik“, „Verkehrswege Wasserstraße“, „Wasserstraßen und Umwelt“, „Im In und Ausland – Experten unterwegs“ und „WSV-Intern“. Es gibt u.a. ausführliche Berichte zur nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen, zur Planung und Umsetzung von Großprojekten, über den Klimawandel und seine Auswirkungen auf die Bundeswasserstraßen sowie die WSV in Zeiten der Corona-Krise. Das Heft kann im Internet unter www.gdws.wsv.bund.de in der Rubrik „Publikationen“ abgerufen werden.

Jahresergebnis 2020 des Hafens Hamburg

Port of Hamburg teilte mit, dass sich der Seegüterumschlag im Hamburger Hafen im vierten Quartal 2020 positiver als erwartet entwickelt hat. Demnach lag der Containerumschlag im vierten Quartal rund 1,2 % unter dem Vorjahreswert. Insgesamt blieb das Umschlagsergebnis für das gesamte Jahr 2020 mit 126,3 Mio. t unter dem guten Vorjahreswert von 136,6 Mio. t (- 7,6 %). Axel Mattern, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V., erklärt dazu: „Die ersten sechs Monate waren durch das Runterfahren vieler Wirtschaftsbereiche, eine schwächere Nachfrage beim Konsum und eine Reduzierung der Liniendienstabfahrten geprägt. Das führte in Hamburg zu einem zweistelligen Umschlagrückgang. Wir freuen uns, dass im Laufe der zweiten Jahreshälfte die Wende beim Umschlag einsetzte und das Gesamtergebnis für 2020 nur noch ein einstelliges Minus zeigt.“

↓ Der Umschlag im Hamburger Hafen entwickelte sich 2020 besser als erwartet © HHM/Lindner

Neue Liegestellen geplant

Nach Angaben der GDWS sind am Niederrhein zusätzliche Liegeplätze für die Binnenschifffahrt geplant. Bei Emmerich und Kalkar sollen zwei neue Liegestellen für je rund 80 Güterbinnenschiffe gebaut werden. Dadurch soll verhindert werden, dass es zu Staus vor den großen Rheinhäfen kommt. Das Planungsverfahren steht derzeit noch am Anfang, wie die Verwaltung mitteilte. Seit Jahren beklagt der BDB ein eklatantes Liegestellendefizit entlang des Rheins. Das WSA Rhein plant außerdem, die vorhandene Liegestelle für die Berufsschifffahrt an der Außenseite des Rheinauhafens am linken Ufer zwischen Rhein-km 685,9 und 687,3 zu modernisieren. Durch das Festmachverbot von Februar 2018 ist die Nutzung dieser Liegestelle eingeschränkt. Die Planungsphase für den Ersatzneubau ist in Abstimmung mit den zuständigen Behörden und der Stadt Köln nach Angaben der WSV weitestgehend abgeschlossen. Im Sommer soll die Kampfmitteluntersuchung durchgeführt werden.

Digitales Liegestellenverzeichnis geplant

In einem Gespräch mit den Binnenschifffahrtsverbänden BDB, BDS, EVDB sowie dem BÖB und dem VBW teilte die GDWS in einer Telefonkonferenz am 4. Mai mit, dass über das EU-Projekt „RIS/COMEX“ ein digitales Liegestellenverzeichnis umgesetzt werden soll. Die Vertreter der Schifffahrt definierten in dem Termin die wichtigsten Informationen, die ein solches Verzeichnis hinsichtlich der Liegemöglichkeiten bereitstellen soll. Dazu gehören die Verfügbarkeit von Autoabsetzplätzen und Gangways, die Anzeige von Kegel-Liegeplätzen für Gefahrgutschiffe, Landstromanschluss samt Angabe der nutzbaren Leistung sowie Angaben zur Verfügbarkeit von Trinkwasserversorgung und Müllentsorgung. Vorteil der Realisierung eines solchen Systems wäre, dass es in allen beteiligten Partnerländern (insgesamt 13) des EU-Projekts verfügbar wäre. Das Digitalverzeichnis soll außerdem Live-Informationen zur Belegung von Liegestellen enthalten.

Fortgang der Studie „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“), s. hierzu unseren Bericht in Report 4/2020. In der ersten Phase dieser Studie, welche mittlerweile abgeschlossen ist, wurden verschiedene Datenbanken aus Frankreich, Deutschland und den Niederlanden untersucht. Darüber hinaus wurde ein Workshop mit Praktikern durchgeführt, in welchem diese ihre Erfahrungen mitteilen konnten. Die Hauptaufgabe dieser Phase bestand darin, die Ursachen von Unfällen in der Binnenschifffahrt zu ermitteln und zu bewerten. Die Schlussfolgerung, dass sich menschliche Faktoren in etwa 70 - 80 % aller Unfälle entscheidend auswirken, wurde in dieser Analyse erkannt. Eine der Hauptursachen stellte die Kommunikation bzw. Fehlkommunikation dar. Dies wurde beispielshaft in 40 % der (in der niederländischen SOS-Datenbank gespeicherten) Fälle dokumentiert. Dieses Ergebnis wurde ebenfalls im Rahmen des Workshops mit den Praktikern im September 2020 bestätigt. Ein weiterer Faktor, der für die Anzahl der Unfälle entscheidend war, ist die Tageszeit, da dies auch mit Faktoren wie Müdigkeit und Ablenkung zusammenhänge. In diesem Jahr soll mit Phase 2 der Studie fortgefahren werden. Diese beinhaltet eine eingehendere Analyse der gefundenen Ergebnisse. Der BDB hält über die Entwicklungen der Studie informiert.

Stundung und temporärer Erlass von Forderungen

Nach dem Hinweis eines Mitglieds hat sich der BDB bezüglich der Möglichkeiten des temporären Erlasses von Pachtkosten für Unternehmen in der Fahrgastschifffahrt vor dem Hintergrund der durch die Corona-Krise angespannten wirtschaftlichen Situation erkundigt und mittlerweile eine Antwort

der GDWS Magdeburg erhalten. Zwar gibt es keine Möglichkeit pauschal auf einen Teil der Nutzungsentgelte zu verzichten, wohl die Möglichkeit von Einzelfallprüfungen. In Betracht kommt zum einen eine mögliche Stundung der Forderungen. Die Beantragung beim zuständigen WSA oder der GDWS bedarf keiner weiteren Begründung und ist nach Angaben der Verwaltung recht unproblematisch möglich. Außerdem kommt ggf. die Möglichkeit eines (Teil-)Erlasses der Forderung des Bundes auf Zahlung des Nutzungsentgelts, basierend auf einer Störung der Geschäftsgrundlage, in Betracht. Diese dürfte, so die GDWS, grundsätzlich bei einem deutlichen Rückgang der Fahrgastzahlen aufgrund der Pandemie und daraus folgenden Maßnahmen, die zur Einschränkung des Betriebs führen, gegeben sein. In einem solchen Fall müssen dem entsprechenden Antrag des Unternehmens Nachweise beigefügt werden, die die Unzumutbarkeit der (Höhe der) Entgeltzahlung in der bisherigen Form glaubhaft machen. Dies können etwa vergleichbare Umsatzzahlen aus 2019 und 2020 auf der einen Seite, andererseits aber auch ausgezahlte Corona-Hilfen durch staatliche Stellen, Aufwandsersparungen etwa durch Kurzarbeit, geringeren Unterhaltsaufwand der Fahrzeuge sowie geringere Kosten für Betriebsstoffe sein, die dann gegengerechnet werden.

BDB dankt MdB Gustav Herzog für sein Engagement

Der langjährige Bundestagsabgeordnete Gustav Herzog (SPD) wird bei der kommenden Bundestagswahl im September nicht mehr für den Bundestag kandidieren. In einem Brief hat sich der BDB bei Herzog, der im Herbst 2009 die Binnenschifffahrtsaufgaben in der SPD-Fraktion übernahm, für seinen unermüdlichen Einsatz für die Belange des „nassen Verkehrsträgers“ bedankt. Gustav Herzog war ab 2014 Sprecher und Koordinator der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt (PG BiSchi) im Deutschen Bundestag, dem er seit

↑ Eine Aufnahme vom Parlamentarischen Abend im Herbst 2014: MdB Gustav Herzog (2.v.l.) mit BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen (l.), MdB Mahmut Özdemir (2.v.r.) und dem im Jahr 2019 leider viel zu früh verstorbenen BÖB-Geschäftsführer Boris Kluge

1998 ohne Unterbrechung angehört, ehe er diese Funktion im Jahr 2018 an seinen Nachfolger MdB Mathias Stein (SPD) übergab. Herzogs‘ äußerst engagiertem Wirken sind zum Beispiel die kontinuierliche Fortführung der Förderprogramme zur Modernisierung der Flotte und zur Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt zu verdanken. Dank seines Einsatzes konnte der Etat für den Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle gesichert, der Reformprozess der WSV in die richtigen Bahnen gelenkt und der Erosionsprozess in der Personaldecke der Verwaltung gestoppt werden. Besonders erwähnt werden müssen auch die vom Bund bereitgestellten Fördermittel des Bundes für das Schulschiff „Rhein“, dank derer eine umfassende Modernisierung der Aus- und Weiterbildungseinrichtung für das Gewerbe möglich wurde. Ohne die Unterstützung von Gustav Herzog wäre dies kaum vorstellbar gewesen. Der BDB wird Gustav Herzog als Ansprechpartner für die Belange der Binnenschifffahrt vermissen und wünscht ihm für die Zeit nach der kräftezehrenden Arbeit in Berlin alles Gute, viel Glück und Gesundheit.

→ Rudolf Weber engagierte sich auch nach seinem Eintritt in den Ruhestand weiter für das Gewerbe

Schmitt ist neue Verkehrsministerin in Rheinland-Pfalz

Daniela Schmitt (FDP) ist neue Ministerin für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz. Schmitt, die bisher Staatssekretärin des Ressorts war, folgt auf Volker Wissing, der seit September 2020 auch FDP-Generalsekretär ist und nun für den Bundestag kandidiert. Daniela Schmitt stammt aus dem rheinhessischen Alzey und ist Diplom-Bankbetriebswirtin. Als „wichtige Projekte zur Stärkung des Güterverkehrs“ nennt die 48-Jährige u.a. die „Vertiefung der Fahrrinne auf der Bundeswasserstraße Rhein zwischen Mainz und St. Goar und die Abschaffung der Schifffahrtsabgaben auf der Mosel“ sowie den

→ Neue Verkehrsministerin von Rheinland-Pfalz: Daniela Schmitt (FDP) © FDP

raschen Ausbau der Moselschleusen. Wichtig sei außerdem, dass autonomes Fahren sowohl zu Land als auch zu Wasser weiter erprobt werde.

Rudolf Weber verstorben

Rudolf Weber, ehemaliger Finanzvorstand der MSG, ist am 11. Mai 2021 im Alter von 85 Jahren in Würzburg verstorben. Rudolf Weber war insgesamt 34 Jahre lang bei der MSG beschäftigt, davon 26 Jahre im Vorstand. Im Unternehmen betreute er die Ressorts

„Finanzen“ und „Werftbetrieb MSG“. Im Jahr 2000 trat Rudolf Weber in den wohlverdienten Ruhestand ein, blieb der Branche und der Schifffahrt jedoch lange darüber hinaus verbunden, was sich u.a. an seinem starken ehrenamtlichen Engagement für das Schifferkinderheim Würzburg manifestierte. Der BDB wird Herrn Weber stets ein ehrenhaftes Andenken bewahren.

Stanislaw Wittkowski verstorben

Stanislaw Wittkowski, Jahrgang 1939, ist am 23. Januar 2021 im Alter von 81 Jahren verstorben. Nach dem Schulabschluss machte Wittkowski eine Ausbildung zum Binnenschiffer und Schiffsführer. Seine anschließende Karriere führte ihn in die Geschäftsführung einer Oderreederei in Breslau. 1988 kam Wittkowski als Vertreter der polnischen Binnenschifffahrt in die DDR nach Berlin. Nach der Wende arbeitete er für verschiedene Unternehmen, darunter OWT Ost-West-Transport- und Speditions-GmbH in Berlin, Atlantico Cargo Service GmbH in Berlin und Aufbau der Berliner Niederlassung der Nawatrans Schifffahrt + Spedition GmbH mit Sitz in Moers. Er war danach in verschiedenen Funktionen für die Deutsche Binnenreederei AG (Berlin) tätig, zunächst als Berater, später als Geschäftsführer des DBR-Tochterunternehmens Odra Rhein

← Stanislaw Wittkowski war von 2010 bis 2012 Vorstandsmitglied im BDB

Lloyd GmbH. 2010 wurde Stanislaw Wittkowski zum Vorstandsmitglied und stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden der DBR bestellt. Im August 2012 schied er mit 73 Jahren aus seinen Vorstandsämtern bei der DBR aus. Wittkowski war außerdem von 2010 bis 2012 Mitglied im Vorstand des BDB. Der BDB wird Stanislaw Wittkowski stets ein ehrenhaftes Andenken bewahren.

BDB-Mitgliederversammlung am 8. September in Duisburg

Die 51. Ordentliche Mitgliederversammlung des BDB wird am 8. September 2021 in Duisburg stattfinden. Das BDB-Präsidium und der BDB-Vorstand einigten sich im Rahmen ihrer Gremiensitzungen am 24. März 2021 auf dieses Datum. Die schriftliche Einladung mit Nennung der Uhrzeit und des genauen Veranstaltungsortes sowie die Tagesordnung wird der BDB rechtzeitig an die Mitglieder übersenden. Der BDB bittet seine Mitglieder, sich diesen Termin bereits vorzumerken.

Novellierung der KV Förderrichtlinie

Die aktuelle, seit dem 4. Januar 2017 geltende KV Förderrichtlinie (Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen) erfährt zeitnah eine Überarbeitung. Das BMVI wird demnächst die Ergebnisse seiner seit 2019 laufenden Evaluierung vorstellen. Die Wirtschaftsverbände werden konkrete Beiträge und Anregungen zur Verbesserung der Förderrichtlinie im Rahmen einer Anhörung leisten. In diesem Zusammenhang präsentieren die Verbände BDB, BÖB und SGKV in einer gemeinsamen Stellungnahme ihre Vorstellungen für eine überarbeitete, effektivere Förderrichtlinie und übermittelten diese Vorschläge an das Ministerium. Der BDB wird in seinem nächsten Report ausführlich darüber berichten, inwiefern die Forderungen der Verbände für eine Überarbeitung der Förderkulisse für den KV Berücksichtigung gefunden haben.

Kennzahlen zu Hoch- und Niedrigwasserereignissen

Die WSV hat außerdem in einer Pressemitteilung Angaben zu Hoch- und Niedrigwasserereignissen in den Jahren 2019 und 2020 veröffentlicht. Im Jahr 2019 gab es im Januar, März, Mai und Juni Hochwasserspitzen. Am Oberrhein wurde die Hochwassermarke I viermal überschritten. Für die Schifffahrt bedeutet dies geringfügige Einschränkungen, z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, verpflichtender Sprechfunk oder Fahren in der Fahrrinnenmitte. Die Hochwassermarke II, die zum Einstellen der Schifffahrt führt, wurde im Jahr 2019 am Rhein nicht erreicht. Auch im Jahr 2020 wurde an mehreren Rheinpegeln die Hochwassermarke I erreicht oder überschritten. Eine hochwasserbedingte Einstellung der Schifffahrt gab es nur vereinzelt Anfang Februar.

Niedrigwasserereignisse waren am Rhein im Jahr 2020 nach Angaben der WSV insgesamt ausgeprägter als im Vorjahr. Während sich Niedrigwasserstände mit spürbaren Einschränkungen für die Güterbinnenschifffahrt im Jahr 2019 vor allem Ende Juli sowie in der zweiten Septemberhälfte bis Anfang Oktober zeigten, gab es derartige Ereignisse im Jahr 2020 in den Zeiträumen ca. Ende April, Anfang Juni, Anfang und Ende August, in der zweiten Septemberhälfte und von ca. Mitte November bis zur ersten Woche im Dezember. Extreme Schwankungen wie im Jahr 2018 (Hochwasser zu Jahresanfang und monatelang anhaltendes Niedrigwasser in der zweiten Jahreshälfte) waren 2019 und 2020 am Rhein nicht zu verzeichnen.

Adressfeld

Bundesverband der
Deutschen Binnenschifffahrt e. V. (BDB)

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