

BDB e.V.

Forderungen des Binnenschiffahrtsgewerbes gegenüber
der Bundesregierung 2021 bis 2025 (20. Legislaturperiode)

Für eine leistungsfähige und klimaschonende Güter- und Fahrgastschiffahrt

1. Juni 2021

Forderungen des Binnenschiffahrtsgewerbes gegenüber der Bundesregierung 2021 bis 2025 (20. Legislaturperiode)

Zusammenfassung

Umsetzung und punktuelle Fortschreibung des Masterplans Binnenschiffahrt

I. Wasserstraßeninfrastruktur

1. Geld und Personal für Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle 2
2. Fortführung des Aktionsplans Niedrigwasser 3
3. Schaffung von Liegestellen mit Landstromanlagen 4
4. Fortschreibung und Veröffentlichung des Verkehrszustandsberichts 4

II. Flottenmodernisierung und Erneuerung

1. Fortführung des Flottenmodernisierungsprogramms..... 5
2. Schaffung eines Flottenneubauprogramms..... 5

III. Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung und Verbesserung des modal split

1. Förderung des Baus kleiner und konstruktiv optimierter Schiffe..... 6
2. Öffnung der 44-To.-Regelung für Vor-/Nachlaufverkehre im Massengut 6
3. Umsetzung der Empfehlungen der Masterplan-AG „Schwergut“ 6
4. Optimierung der KV-Förderung..... 7

IV. Bekämpfung des Fachkräftemangels

1. Fortsetzung der Aus- und Weiterbildungsförderung..... 7
2. Förderung des Schulschiffes für die Binnenschiffahrt 7
3. Sanierung der Liegestelle des Schulschiffes 8
4. Förderung eines Modellschiffes für die Ausbildung zum Binnenschiffer 8

Forderungen des Binnenschiffahrtsgewerbes gegenüber der Bundesregierung 2021 bis 2025 (20. Legislaturperiode)

In der 19. Wahlperiode hat die Bundesregierung wichtige und für die weitere Entwicklung der gewerblichen Schifffahrt richtungweisende Maßnahmen ergriffen: Das System Wasserstraße verfügt über erhebliches Potenzial, durch umweltschonenden Transport von großen Gütermengen die Ziele des Übereinkommens von Paris für den Verkehrssektor zu erreichen und zukünftig mehr Güter auf das Wasser zu verlagern. Die Europäische Kommission erwartet einen Mengenzuwachs von 25 Prozent bis zum Jahr 2030. Die Bundesregierung verfolgt das Ziel, den Anteil der Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt am Modal Split auf 12 Prozent zu erhöhen. Um dieses Ziel zu erreichen, wurden im Jahr 2019 im „Masterplan Binnenschifffahrt“ rund 90 Maßnahmen definiert, um das System Wasserstraße insgesamt leistungsfähiger und für die verladende Wirtschaft attraktiver zu gestalten. Vor dem Hintergrund des Übereinkommens von Paris und der im europäischen Green Deal verabredeten Emissionsminderungsziele wurden zugleich Maßnahmen eingeleitet, die es der bereits heute sehr umweltschonenden Binnenschifffahrt ermöglichen, noch klimafreundlicher zu werden, den Weg in Richtung „zero emission“ zu beschreiten und mehr Klimaresilienz zu entwickeln, etwa aufgrund ausgedehnter Niedrigwasserperioden.

Umsetzung und punktuelle Fortschreibung des Masterplans Binnenschifffahrt

Der Masterplan Binnenschifffahrt wurde vom Bundesverkehrsministerium gemeinsam mit Vertretern des Schifffahrts-, Hafen- und Speditionsgewerbes sowie der Industrie erarbeitet und findet deshalb die uneingeschränkte Zustimmung der Privatwirtschaft. Der auf Langfristigkeit angelegte Maßnahmenplan, der sich in die fünf Themenfelder Infrastruktur, Flottenmodernisierung, Digitalisierung, Verbesserung des Modal Split und Bewältigung des Fachkräftemangels gliedert, ist am Ende dieser Wahlperiode noch nicht abgearbeitet.

Die Forderung an die neue Bundesregierung lautet deshalb, die Arbeit am Masterplan in den kommenden vier Jahren fortzusetzen, noch nicht abgearbeitete Maßnahmen umzusetzen und den Plan dort zu ergänzen und weiterzuentwickeln, wo es aufgrund aktueller verkehrs- und umweltpolitischer Zielstellungen erforderlich und angemessen ist.

Im Einzelnen:

I. Wasserstraßeninfrastruktur

1. Geld und Personal für Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle

Zur Erreichung der o.g. Verlagerungsziele kommt dem Zustand der Flüsse und Kanäle im Land besondere Bedeutung zu. Diese müssen bedarfsgerecht erhalten und ausgebaut sein, um die gewünschten Gütermengen aufnehmen und planbar und verlässlich transportieren zu können. Hebewerke und Schleusen müssen sich in einem guten baulichen Zustand befinden, damit ungeplante Sperrungen auf ein unvermeidbares Mindestmaß reduziert werden.

Von diesen Zielen ist die Bundesrepublik Deutschland als alleinige Eigentümerin der Wasserstraßen trotz zahlreicher Bemühungen zur Verbesserung der Situation noch weit entfernt. Bauliche Anlagen sind überaltert. Der schlechte Erhaltungszustand führt tagtäglich dazu, dass Wasserstraßen gesperrt werden und der Schiffsverkehr dort zusammenbricht, teilweise über mehrere Tage und Wochen. Um dieser Situation angemessen zu begegnen, muss der Staat ausreichende Ressourcen zur Verfügung stellen: Die für den Erhalt und Ausbau allein zuständige Bundesverwaltung (WSV) benötigt ausreichend qualifiziertes Personal, um sämtliche projektierte Maßnahmen in Angriff nehmen zu können. Derzeit fehlen aber immer noch, d.h. trotz abgeschlossener Verwaltungsreform in diesem Bereich, mehrere Hundert Planungs-

ingenieure. Sorgen bereitet auch die Finanzierung der Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen: Die aus der sog. Überjährigkeit der Haushaltsmittel zur Verfügung stehenden Gelder sind inzwischen restlos verbaut. Auf Basis der im Herbst 2020 getroffenen Beschlüsse im Bundestag wird ab Anfang 2022 die Finanzierung der Maßnahmen nicht mehr gegeben sein. Es fehlt ein jährlicher Betrag von rund 350 Mio. Euro, was zwangsläufig zur Folge hat, dass Maßnahmen nicht mehr bzw. nur mit großer Verzögerung realisiert werden können. Hier muss energisch gegengesteuert werden. Das gilt z.B. für die Baumaßnahmen an Mittel- und Niederrhein, die für die Industrie längs des Flusses eminent wichtig sind. Das gilt aber auch für die weiteren Flussausbaumaßnahmen, die im Bundesverkehrswegeplan 2030 und im Bedarfsplan des Wasserstraßenausbaugesetzes genannt sind und einen hervorragenden volkswirtschaftlichen Nutzen haben.

Die Forderung an die neue Bundesregierung lautet, in ausreichendem Maß Personalstellen zu schaffen und notwendige Mittel für Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle zur Verfügung zu stellen. Erforderlich ist, im Bereich der Bundeswasserstraßen die Investitionslinie des Jahres 2021 zzgl. Inflationsausgleich und Ausgleich für gestiegene Baukosten fortzuschreiben. Das heißt: Benötigt werden rund 1,6 Mrd. Euro p.a., davon 1,3 Mrd. Euro für Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle. Gefordert wird, dass sämtliche im BVWP 2030 und im Bedarfsplan zum Wasserstraßenausbaugesetz genannten Maßnahmen zeitnah umgesetzt werden.

Da die Wasserstraßen sich im Eigentum des Bundes befinden, muss der Werterhalt ein selbstverständliches Anliegen der Regierung sein und die Mittelzuteilung für die Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen top-prioritär erfolgen. Um die notwendige Planungssicherheit beim Infrastrukturausbau sicherzustellen, sind langfristige und verbindliche Finanzierungszusagen sinnvoll.

Die Forderung an die neue Bundesregierung lautet, dass der Bund der Schifffahrt eine Kompensation dafür zahlt, dass aufgrund unterlassener Instandhaltungsmaßnahmen und verzögerter Ausbaumaßnahmen die Wasserstraßeninfrastruktur nur eingeschränkt nutzbar ist. Beispielhaft ist die Abladeoptimierung der Fahrrinnen am Mittelrhein zu nennen.

2. Fortführung des Aktionsplans „Niedrigwasser Rhein“

Ausgedehnte Niedrigwasserperioden mit zum Teil historischen Pegeltiefständen haben im Jahr 2018 die Schifffahrt auf dem Rhein, Europas wichtigster Wasserstraße, teilweise zum Erliegen gebracht. Das hat das Bundesverkehrsministerium veranlasst, gemeinsam mit den am System Wasserstraße Beteiligten den „Aktionsplan Niedrigwasser“ zu erarbeiten. Das Ziel ist, zuverlässig kalkulierbare Transportbedingungen am Rhein zu schaffen, denn das Binnenschiff trägt den Hauptanteil des Gütertransports am Rhein – noch vor Schiene und Lkw. Auch wenn der Fokus des Aktionsplans auf der langfristigen Versorgungssicherheit per Binnenschiff liegt, ist darauf hinzuweisen, dass die Pegelstände am Rhein selbstverständlich auch für die Fahrgastschifffahrt und ihr Tourismusangebot in Deutschland von überragender Bedeutung sind.

In den vier Handlungsfeldern „Informationsbereitstellung“, „Transport und Logistik“, „Infrastruktur“ und „Langfristige Lösungsansätze“ sind insgesamt acht Maßnahmen aufgestellt worden, mit denen den klimawandelbedingten Herausforderungen am Rhein begegnet werden soll. Diese reichen von der Verbesserung der operationellen Vorhersagen über die Entwicklung niedrigwassergeeigneter Schiffstypen bis zur schnelleren Umsetzung infrastruktureller Maßnahmen und gesellschaftlichem Dialog. Die Maßnahmen befinden sich in der Bearbeitung, sind aber noch lange nicht abgeschlossen. Der Aktionsplan ist aber auf Langfristigkeit angelegt.

Die Forderung an die neue Bundesregierung lautet, die Arbeit am Aktionsplan „Niedrigwasser Rhein“ fortzuführen und die Maßnahmen gemeinsam mit der Wirtschaft abzuarbeiten.

Auch die Schweiz befasst sich intensiv mit der Wasserführung des Rheins, da das Gletscherwasser aus den Schweizer Alpen für ca. 30 % des Wasserstands am Rhein verantwortlich ist. Der Rückgang der Gletscher führt in den nächsten zwei bis drei Dekaden zu einer weiteren Verstärkung von längeren Niedrigwasserperioden am Ober- und Mittelrhein. Es wird deshalb angeregt, dass die Thematik seitens der Bundesbehörden in einer länderübergreifenden, ständigen Arbeitsgruppe diskutiert und abgestimmt wird.

3. Schaffung von Liegestellen mit Landstromanlagen

Die Binnenschifffahrt ist auf eine ausreichende Anzahl an Liegestellen entlang der Wasserstraßen angewiesen. Ebenso wie im Straßengüterverkehr müssen auch in der Binnenschifffahrt Arbeits- und Ruhezeiten eingehalten werden. Das ist beim Ankern im Strom nicht oder nur in unzureichendem Maße möglich. Liegeplätze werden außerdem für notwendige Landgänge, etwa für Besatzungswechsel, Arztgänge oder Einkäufe benötigt. Der Mangel an einer ausreichenden Zahl an öffentlichen Liegeplätzen ist dem Bund seit Jahrzehnten bekannt und war auch bereits Gegenstand des Masterplans bzw. Aktionsplans Güterverkehr und Logistik des Bundesverkehrsministeriums. Eine durchgreifende Verbesserung der Situation ist jedoch nicht erfolgt. Nur rudimentär sind die vorhandenen Liegestellen mit Landstromanlagen ausgestattet, so dass die Binnenschifffahrt für die Energieversorgung auf das Laufenlassen von Dieselgeneratoren angewiesen ist, was Konfliktpotenzial mit der Bevölkerung in Ufernähe birgt.

Stromtankstellen für Binnenschiffe an Liegestellen machen das Laufenlassen von dieselbetriebenen Motoren – sei es in der Güterschifffahrt, sei in der Flusskreuzfahrt – überflüssig. Die Nutzung von Landstrom stellt damit eine ebenso einfache wie effiziente Form von Klimaschutz dar. Wichtig ist jedoch, dass die Nutzung von Landstrom im Vergleich zum Dieselgenerator für die Kunden keine unangemessenen Mehrkosten verursacht. Dies ist derzeit noch der Fall, u.a. aufgrund der anfallenden EEG-Umlagen, die in der 19. Legislaturperiode unverständlicherweise allein für die Seeschifffahrt auf 20 % begrenzt wurden, nicht jedoch für die landstromnutzende Binnenschifffahrt.

Die Forderung an die neue Bundesregierung lautet, in bedarfsgerechtem Ausmaß Liegestellen für die Berufsschifffahrt zur Verfügung zu stellen. Diese sollten nicht nur z.B. mit Autoabsetzplätzen und Abfallentsorgungsanlagen ausgestattet sein, sondern auch die uneingeschränkte Nutzung von Landstrom ermöglichen. Das Pilotprojekt der WSV im westdeutschen Kanalgebiet könnte als Muster für ein bundesweit einheitliches Vorgehen dienen, das dann auch als Blaupause für weitere Landstromanlagen in den Binnenhäfen genutzt werden könnte. Die weitere Forderung lautet, bundesweit einheitlich gestaltete Stromtankstellen zu schaffen, die 24/7 zur Verfügung stehen. Die EEG-Umlage sollte – analog zur Seeschifffahrt – begrenzt werden, um Anreize für eine verstärkte Nutzung zu setzen.

4. Fortschreibung und Veröffentlichung des Verkehrs- bzw. Netzzustandsberichts

Das Bundesverkehrsministerium hat im Jahr 2016 einen Bericht über den Zustand der Verkehrsinfrastruktur veröffentlicht, in dem die drei Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasserstraße nach ihren baulichen Zuständen analysiert und die Finanzbedarfe aufgezeigt wurden. Damit wurde insbesondere im Bereich der Flüsse und Kanäle erstmalig „projektscharf“ Transparenz bezüglich der besorgniserregenden Altersstruktur geschaffen und der Umfang der anstehenden Aufgaben sowie die Kostendimension der notwendigen Maßnahmen ehrlich dargestellt. Erstmals wurde mit diesem Bericht auch die jahrzehntelange Unterfinanzierung des Wasserstraßenhaushalts dokumentiert.

Die Forderung an die neue Bundesregierung lautet, den Bericht kurzfristig in einer aktualisierten Form zu veröffentlichen, damit für Entscheider in Politik und Verwaltung und für die Wirtschaft die Handlungs- und Investitionsnotwendigkeiten erkennbar sind.

II. Flottenmodernisierung und Erneuerung

1. Fortführung des Flottenmodernisierungsprogramms

Ein maßgeblicher Baustein für den nachhaltigen und umweltschonenden Transport von Gütern und Personen auf dem Wasser ist die konsequente Modernisierung der Binnenschiffsflotte. Hier besteht erheblicher Handlungsbedarf, insbesondere in Bezug auf die Emissionen von Stickoxiden und Ruß. Zwar ist die Binnenschifffahrt bereits heute bezogen auf ihre Transportleistung ein besonders umweltschonender Verkehrsträger: Ein Binnenschiff von 110 Meter Länge ersetzt bis zu 150 Lkw bei weniger als einem Drittel an Ausstoß von Treibhausgasen¹. Die Flotte ist jedoch relativ alt, und die eingebauten Motoren entsprechen bezüglich der entstehenden Emissionen nicht den heutigen Erwartungen. Der Bund hat hier gegengesteuert und ein Flottenmodernisierungs- und Motorenprogramm aufgelegt. Auch die Fahrgastschifffahrt, die eine wesentliche Säule des inländischen Tourismus darstellt, will noch stärker in die Flotte investieren, ist aufgrund ihrer klein- und mittelständischen Struktur aber ebenfalls auf staatliche Förderprogramme angewiesen.

Die zurzeit in der Erarbeitung befindliche Novelle dieses Programms verfolgt einen technologieoffenen Ansatz zur Modernisierung, u.a. hinsichtlich alternativer Antriebe (Elektro, Hybrid, Gas, Wasserstoff, etc.) und zur Umsetzung schiffbaulicher Innovationen. Die Novelle wird nach Notifizierung durch die europäische Wettbewerbsbehörde im Sommer 2021 in Kraft treten und richtet sich an die Unternehmer in der Güter- und Fahrgastschifffahrt. Die Forderung an die neue Bundesregierung lautet, dass die Förderung zur Neumotorisierung bzw. Flottenmodernisierung wenigstens bis Ende 2025 fortgesetzt und mit entsprechenden Mitteln im Bundeshaushalt unterlegt wird. Zu prüfen ist außerdem die Zurverfügungstellung von zinsvergünstigten Darlehen und Bürgschaften zur Finanzierung der o.g. Maßnahmen.

2. Schaffung eines Flottenneubauprogramms

Die bisher ergriffenen Maßnahmen zur Modernisierung der Flotte (s.o.) sind richtig und sinnvoll und setzen wertvolle Impulse für eine noch nachhaltigere Binnenschifffahrt mit weiter reduzierten Emissionen. Damit wird der Grundstein gelegt, gemäß der politischen Zielstellungen in Deutschland und Europa Treibhausgase und Schadstoffe in der Binnenschifffahrt bis 2035 um 35 % im Vergleich zu 2015 zu reduzieren und bis zum Jahr 2050 nahezu vollständig emissionslos zu fahren.

Als strategisch nachteilig erweist sich bei der Erreichung der o.g. Ziele jedoch, dass sämtliche Unterstützungsmaßnahmen des Staates sich allein an die heute bestehende Schiffsflotte richten. Was fehlt, ist ein konzertiertes Neubauprogramm, das es dem überwiegend klein- und mittelständisch strukturierten Gewerbe ermöglicht, auch als familiengeführtes Unternehmen mit einem vergleichsweise bescheidenen Eigenkapital den Bau eines neuen Schiffes in Auftrag zu geben. Unter kaufmännischen Gesichtspunkten macht es häufig keinen Sinn, Schiffe mit einem geringen sechsstelligen Restwert umfangreich zu modernisieren. Bei einem Neubau können zeitgemäße Ausrüstungen ebenso realisiert werden wie Innovationen im Schiffbau und die Ausstattung mit alternativen Antrieben, etwa in Form von Gas-, Elektro-, Wasserstoff-, Ammoniak- oder Hybridantrieben.

An die neue Bundesregierung wird die Forderung gerichtet, gemeinsam mit dem Schifffahrtsgewerbe kurzfristig ein Flottenneubauprogramm zu konzipieren, das sich an den Schiffsbetreiber als Zuwendungsempfänger richtet und das dessen wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit ausreichend Rechnung trägt.

¹ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/emissionsstandards/binnenschiffe#energieverbrauch-und-emissionen-von-binnenschiffen>

III. Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung und zur Verbesserung des Modal Split

1. Förderung des Baus kleiner und konstruktiv optimierter Schiffe

Im Masterplan Binnenschifffahrt wurde vereinbart, in einer Studie die Marktpotenziale kleinerer Binnenschiffe näher zu analysieren, auch im Hinblick auf die Erschließung neuer Märkte, die der Schifffahrt bisher aufgrund des Missverhältnisses zwischen den geringeren Ladungsmengen und der Größe des üblicherweise verfügbaren Schiffsraums verschlossen sind. Auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse soll geprüft werden, mit welchen Fördermaßnahmen das Gewerbe unterstützt werden könnte, damit weitere Verkehre von der Straße auf die Wasserstraße verlagert werden. Die Studie wird auch Aussagen dazu treffen, wie Schiffe optimaler konstruiert werden können, um z.B. in Niedrigwasserperioden länger in Fahrt bleiben zu können. Die Studie befindet sich in der Erarbeitung. Das Ergebnis wird jedoch erst nach der Bundestagswahl vorliegen.

Die Forderung gegenüber der neuen Bundesregierung lautet, die Ergebnisse der Studie gemeinsam mit dem Schifffahrtsgewerbe zu analysieren und zeitnah die Förderung des Baus kleinerer Schiffe einzuleiten, damit das Marktpotenzial kleinerer Ladungspartien für die Schifffahrt gehoben und der Güterverlagerungseffekt auf das Wasser erfolgen kann.

2. Öffnung der 44-Tonnen-Regelung für Vorlauf-/Nachlaufverkehre im Massengut

Fahrzeuge, die im Vor- und Nachlauf zum nächstgelegenen geeigneten Terminal des kombinierten Verkehrs eingesetzt werden, dürfen ausnahmsweise ein Gesamtgewicht von 44 Tonnen haben, also 10% mehr als Fahrzeuge, die im reinen Straßenverkehr unterwegs sind. Im Masterplan Binnenschifffahrt wird dargelegt, dass diese Ausnahmeverordnung zu § 36 Absatz 6 Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) auch für bestimmte Massengutverkehre sinnvoll sein könnte, um die Attraktivität des Gütertransports auf dem Wasser zu steigern. Das Gewerbe sieht entsprechende Potenziale beim Transport von Massengütern wie etwa Aluminiumhydroxid, Hüttensand, Rohgips, Düngemittel oder Holz. Die Maßnahme im Masterplan bezieht sich ausschließlich auf Massengutverkehre im Vor- und Nachlauf der Binnenhäfen. Diese Einschränkung ist notwendig, um die nicht gewollten Verkehrsverlagerungen auf die Straße zu verhindern. Die Wirkungen einer solchen Anhebung des Lkw-Gesamtgewichts werden zurzeit im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums gutachterlich untersucht, um auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse entsprechende Ausnahmeregelungen zu schaffen. Diese Untersuchung wird jedoch erst nach der Bundestagswahl abgeschlossen sein.

Die Forderung an die neue Bundesregierung lautet, die Ergebnisse der Studie nach Abschluss der Arbeiten mit dem Gewerbe zu analysieren. § 36 StVZO muss kurzfristig für einen entsprechenden Feldversuch mit anschließender Evaluation geöffnet werden. Die Vor-/Nachlaufverkehre per Lkw sollten außerdem von der Mautpflicht gemäß BFStrMG befreit sein. Dies würde zusätzliche Impulse für eine verstärkte Nutzung der Wasserstraße geben.

3. Umsetzung der Empfehlungen der Schwergut-AG

Gemeinsam mit dem Gewerbe wurden im Rahmen des Masterplans Binnenschifffahrt Empfehlungen erarbeitet, Schwergut- und Großraumtransporte verstärkt auf das Wasser zu verlagern. In einer beim Ministerium angesiedelten Arbeitsgruppe wurden drei Handlungsfelder identifiziert und mit Empfehlungen zum weiteren Vorgehen versehen. Hierzu wird die Einrichtung einer abteilungsübergreifenden Projektstruktur vorgeschlagen, mit Arbeitsgruppen, die die Ausarbeitung der verschiedenen Maßnahmenpakete vornehmen. Beabsichtigt ist dabei u.a. die Durchführung eines Pilotvorhabens mit zunächst einer ausgewählten Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde unter Beteiligung von VEMAGS als vorbereitende Maßnahme zur Einrichtung einer Beratungs- und Prüfstelle.

Die Forderung an die neue Bundesregierung lautet, die Handlungsempfehlungen der Arbeitsgruppe im Zuge der weiteren Abarbeitung des Masterplans umzusetzen.

4. Optimierung der KV-Förderung

Der Kombinierte Verkehr (KV) leistet bereits heute einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung der Umwelt und Reduzierung der umweltschädlichen CO₂-Emissionen des Verkehrssektors. Die Vernetzung der Verkehrsträger wird auf diese Weise optimiert und die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße gestärkt. Derzeit beläuft sich das Beförderungsaufkommen auf rund 114 Millionen Tonnen (2018) jährlich. Der KV stützt damit die Leistungsfähigkeit der exportorientierten deutschen Wirtschaft. Voraussetzung für eine auch unter Klimaschutzgesichtspunkten nachhaltige Verkehrswende ist es, den Kombinierten Verkehr weiter erfolgreich zu gestalten und die bestehende Förderrichtlinie für Umschlagsanlagen im KV weiter zu optimieren. In einem breiten Bündnis von Schifffahrts-, Speditions- und Hafengewerbe und Wissenschaft wurden dem zuständigen Bundesverkehrsministerium konkret umsetzbare Vorschläge für die Fortentwicklung des KV zur Erreichung der definierten Klimaschutzziele unterbreitet.

Die Forderung an die neue Bundesregierung lautet, den KV national und international stärker in den Mittelpunkt der Maßnahmen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen zu rücken und die bestehende Förderrichtlinie hierfür nicht nur fortzuschreiben, sondern auf Basis der unterbreiteten Vorschläge (u.a. Ausweitung der Fördertatbestände und Anpassung von Art, Umfang und Höhe der Zuwendungen) weiter zu optimieren.

IV. Bekämpfung des Fachkräftemangels

1. Fortsetzung der Aus- und Weiterbildungsförderung

Auch die Schifffahrt ist auf gut ausgebildetes und damit qualifiziertes Personal angewiesen. Jüngste Untersuchungen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) bestätigen den bereits heute gegebenen Fachkräftemangel in der Schifffahrt, der sich in den kommenden Jahren noch verstärken wird, wenn nicht energisch gegengesteuert wird. Aus- und Weiterbildung ist Sache des Gewerbes, und die Binnenschifffahrt stellt sich diesen Herausforderungen. Als ausgesprochen hilfreich erweist sich dabei die Beihilfe des Bundes für die Aus- und Weiterbildung, die in Zusammenarbeit mit dem Gewerbe weiterentwickelt und optimiert wurde. Ohne diese Unterstützung durch den Staat geht es nicht: Die Struktur des Binnenschifffahrtsgewerbes ist zu mindestens 80 Prozent geprägt durch den Partikulier, d.h. durch den selbständigen Unternehmer, der als klein- und mittelständischer Betrieb an Bord des in seinem Eigentum stehenden Schiffes das Gewerbe ausübt. Häufig fehlen hier die Ressourcen für den Nachwuchs, d.h. für die Ausbildung zum Binnenschiffer bzw. Binnenschifferin.

Die Forderung an die neue Bundesregierung lautet, dass die heute gegebene Förderkulisse für die Aus- und Weiterbildung in der Schifffahrt in unveränderter Weise fortgesetzt wird.

2. Förderung des Schulschiffes für die Binnenschifffahrt

Das Schulschiff „Rhein“ befindet sich in rein privater Trägerschaft des BDB e.V.. Über 300 Auszubildende mit dem Berufsziel „Binnenschiffer/-in“ werden hier pro Jahr in einer internatsähnlichen Weise während des dreimonatigen Berufsschulbesuchs (Blockunterricht) untergebracht, gepflegt, betreut und auf das spätere Leben und Arbeiten an Bord eines Binnenschiffs vorbereitet. Das Schulschiff bedarf kontinuierlicher Investitionen zur Substanzerhaltung und zur Anpassung an die Bedürfnisse der in der Ausbildung befindlichen Schiffsjungen und Schiffsmädchen. Ohne Zuwendungen ist dies nicht darstellbar. In der Vergangenheit wurde das Schiff mit Zuwendungen des Bundes saniert und modernisiert. Diese Arbeiten sind

weitgehend abgeschlossen. Die im Zusammenhang mit der Förderung von Jugend- und Schifferkinderheimen gewährten Jahreszuwendungen sind jedoch auch zukünftig eine unerlässliche Unterstützung, um das Schiff ordnungsgemäß in Betrieb zu halten, z.B. durch den sukzessiven Austausch und die Erneuerung von Gerätschaften in der Küche oder im Werkstattbereich.

Die Forderung an die neue Bundesregierung lautet daher, die Förderung des Schulschiffes im Rahmen der Unterstützung der Schifferkinder- und Jugendheime fortzusetzen.

3. Sanierung der Liegestelle des Schulschiffes

Die Liegestelle des Schulschiffes befindet sich in Duisburg-Homberg im sog. Fiskalhafen, der im Eigentum des Bundes steht. Die Liegestelle befindet sich seit mehreren Jahren in einem desolaten baulichen Zustand: Die Uferböschung rutscht ab und die Ufertreppe ist unterspült; sie droht wegzubrechen. Wegen der Gefahr des weiteren Abrutschens des Uferhangs musste der oberhalb verlaufende Fußweg bereits dauerhaft für Spaziergänger gesperrt werden. Die Poller zum Festmachen des Schiffes sind zum Großteil ausgerissen und das Hafenbecken ist derart verschlammt, dass das Schulschiff bei Niedrigwasser und in den Sommermonaten regelmäßig auf Grund läuft und im Unterbodenbereich beschädigt wird. Die für den schlechten Zustand zuständige WSV erklärt, dass sie hier gerne Abhilfe schaffen würde. Erforderlich ist das Setzen von Spundwänden und Dalben, um eine uneingeschränkte Nutzung der Schulungseinrichtung auch weiterhin zu gewährleisten. Der Aufwand hierfür bewegt sich nach Auskunft der Verwaltung im sechsstelligen Bereich und könnte aus dem bestehenden Haushaltstitel des Bundes entnommen werden. Hierfür bedürfe es aber einer politischen Entscheidung durch den Bund bzw. das Bundesverkehrsministerium als oberste zuständige Behörde.

Die Forderung an die neue Bundesregierung lautet, hier tätig zu werden und die Liegestelle nachhaltig zu sanieren, damit der Schulschiffstandort in Duisburg erhalten bleibt.

4. Förderung eines Modellschiffes für die Ausbildung zum Binnenschiffer

Die bereits erwähnten Innovationen in der Schifffahrt sollten sich idealerweise auch bereits in der Ausbildung zum Binnenschiffer/-in widerspiegeln. Dies ist nicht zuletzt aufgrund des hohen Alters der Flotte und der beschränkten Möglichkeiten für eine grundlegende Erneuerung des Schiffes leider häufig noch nicht der Fall. Angestrebt wird, die Ausbildungssituation in der Schifffahrt dadurch zu verbessern, dass den Auszubildenden ein mit zeitgemäßer Technik ausgestattetes, voll einsatzfähiges Binnenschiff als eine Art Modellschiff (Abmessung: ca. 50 Meter) zur Verfügung steht, wie es bereits in den Niederlanden und Belgien praktiziert wird.

Das Modellschiff sollte neben Kabinen für die Azubis auch noch weitere Schulungssektionen an Bord haben, die sich in die Bereiche Trockengut, Flüssiggut und Fahrgastschifffahrt aufteilen. Damit würde den Schülern eine spartenübergreifende Ausbildung ermöglicht, d.h. auch Azubis aus der WSV oder der Fahrgastschifffahrt hätten Gelegenheit, einmal in die Welt der Güter- und Tankschifffahrt „zu schnuppern“. Damit wäre es zukünftig möglich, praxisnahe Schulungen an Bord durchzuführen. Dadurch, dass das Schiff voll einsatzfähig ist, könnte auch dem Ausbildungsanspruch der neu definierten Ausbildungsordnung Rechnung getragen werden. Als Modellschiff sollte moderne bzw. innovative Antriebstechnik verfügbar sein, z.B. Hybrid- oder Elektromotoren. Bei einer überschlägig kalkulierten Baukostensumme von rund vier Mio. Euro wird sich dieses Modellschiff ohne staatliche Unterstützung nicht realisieren lassen.

Die Forderung an die neue Bundesregierung lautet, diese für Schulungszwecke exzellent geeignete Maßnahme auf Basis eines noch näher auszuarbeitenden Konzepts zu bezuschussen.

Geschäftsführer Jens Schwanen
BDB e.V., Duisburg

Stand der Bearbeitung: 1. Juni 2021