04/2021 | 30. Jahrgang, Dezember 2021

BDB REPORT

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

IN DIESEM HEFT:

Neuer Koalitionsvertrag
Aussagen zur Stärkung der Schifffahrt

Webinar für das Gewerbe
Umfassende Infos zur Förderkulisse

„Daten & Fakten 2020/2021“
Statistische Kennzahlen der Branche aufbereitet

Idee eines Innovationsfonds
Emissionsfreie Schifffahrt braucht Fördergelder

Arbeit und Soziales
Workshop zu Besatzungsfragen

und vieles mehr...

Ampel-Regierung fördert klimafreundliche Binnenschifffahrt

→ BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen

Editorial

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

die neue Bundesregierung will den Fortschritt wagen: „Den Schifffahrtsanteil im Güterverkehr wollen wir steigern und dazu auch Hinterlandanbindungen stärken. Wir werden Landstrom und alternative Antriebe und Kraftstoffe fördern. Wir werden das Flottenerneuerungsprogramm für die klimafreundliche Binnenschifffahrt anpassen. Wir wollen bei der Ausgestaltung von Fit for 55 die Gesamtbelastungen für die Schifffahrt im Blick behalten. Wir werden Sanierung und Ausbau von Schleusen beschleunigen.“, heißt es im Vertrag der rot-gelb-grünen Ampelkoalitionäre. Die neue Regierung greift damit im Kapitel „Mobilität“ wesentliche Kernforderungen des BDB auf, um die weitere Entwicklung der Binnenschifffahrt auch in den kommenden vier Jahren in ein sicheres Fahrwasser zu lenken. Zur Erinnerung: Die große Koalition hat mit dem Masterplan Binnenschifffahrt, zwei top-dotierten Modernisierungsprogrammen und einem beachtlichen Stellenaufwuchs bei der WSV schon sehr gute Vorarbeit geleistet. Hieran gilt es nun mit Volker Wissing, dem von der FDP angekündigten neuen Verkehrsminister, anzuknüpfen. Der BDB ist zuversichtlich, dass mit der neuen Regierung der Schritt in Richtung einer mittelfristig komplett emissionsfreien Binnenschifffahrt gelingen kann und der Güterverkehrsanteil zu Gunsten der klimafreundlichen Schifffahrt verbessert wird.

Was alles zu beachten ist, wenn Binnenschiffer Fördergelder des BMVI in Anspruch nehmen wollen, haben wir gemeinsam mit befreundeten Verbänden in einem ganztägigen Webinar mit qualifizierten Referenten thematisiert. Das Fazit lautet: Die Förderquoten sind attraktiv, das Antragsverfahren ist jedoch komplex, und Beratungshilfe durch Juristen und Ingenieure manchmal erforderlich. Auf der BDB-Website kann die Veranstaltung als Stream über den Youtube-Kanal des VSM abgerufen werden. Mehr hierzu, zu den aktuellen Kennzahlen des Gewerbes („Daten & Fakten“), die Beteiligung des BDB am Deutschen Schifffahrtstag 2022 in Bremen, zur Abfallentsorgung in der Schifffahrt (CDNI Teil C), zur Idee eines europäischen Innovationsfonds und zu den Entwicklungen im Bereich „Arbeit und Soziales“ lesen Sie in diesem Heft.

Viel Vergnügen bei der Lektüre!

→ IMPRESSUM

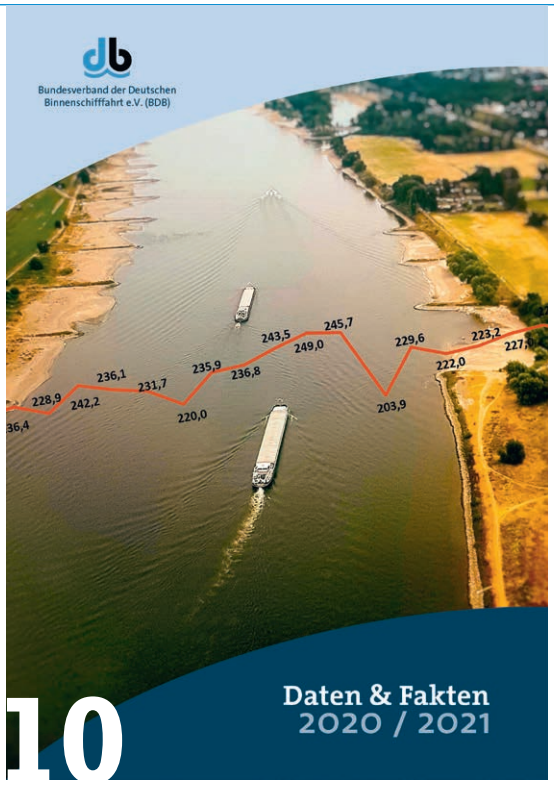
Herausgeber:
Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. (BDB)
Präsident: Martin Staats
Redaktion und verantwortlich für den Inhalt:
Geschäftsführer Jens Schwanen

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:
Dipl.-Des. Christian Knauer @ 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 Neuer Koalitionsvertrag
Aussagen zur Stärkung der Schifffahrt

08 Webinar für das Gewerbe
Umfassende Infos zur Förderkulisse

10 „Daten & Fakten 2020/2021“
Statistische Kennzahlen der Branche aufbereitet

12 CDNI Teil C
Diskussion um Finanzierungsfragen

14 Deutscher Schifffahrtstag 2022
Startschuss für die Planungen

17 Bewertung der Idee eines Innovationsfonds
Emissionsarme Schifffahrt braucht öffentliche Fördergelder

19 Neues aus dem ADN
Zulassung von elektronischen Dokumenten

21 Arbeit und Soziales
Workshop zu Besatzungsfragen

22 Kurz gemeldet

Inhalt

Neuer Koalitionsvertrag vorgestellt

Künftige Regierung trifft zentrale Aussagen zur Stärkung der Schifffahrt

Nach rund einem Monat intensiver Verhandlungen haben die künftigen Regierungsparteien SPD, Grüne und FDP am 24. November 2021 ihren Koalitionsvertrag vorgestellt.

Das 178 Seiten umfassende Papier enthält zentrale und wichtige Aussagen zum Güterverkehr und zur Schifffahrt sowie zur Stärkung des Systems Wasserstraße. Der BDB hat unmittelbar nach dem Erscheinen eine erste Bewertung der für Binnenschifffahrt, Häfen und Güterverkehr relevanten Passagen vorgenommen.

Positiv ist, dass mit der angekündigten Stärkung der Hinterlandanbindungen und dem beschleunigten Ausbau der Schleusen, also der weiteren Entwicklung der Wasserstraßeninfrastruktur, eine Hauptforderung des Verbandes aufgegriffen wird. Die angekündigte Stärkung der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) ist dabei ein wesentlicher Baustein.

Außerdem wird die gemeinsame Verantwortung des Bundes für die Hafeninfrastrukturen betont und eine intensive Zusammenarbeit der Häfen untereinander angestrebt. Der BDB ist bereits im August als Partner für die Erarbeitung der neuen „Nationalen Hafenstrategie“ angesprochen worden und wird hier seine Expertise einbringen.

Mit intensiveren Bürgerbeteiligungsverfahren bei Infrastrukturvorhaben wurden in der Schifffahrt bereits positive Erfahrungen gemacht, zuletzt etwa beim Infrastrukturprojekt „Abladeoptimierung am Mittelrhein“. Im Rahmen einer sog. „Konsultationsphase“ wurden hierbei die Anmerkungen aller maßgeblichen Akteure von der Verwaltung bereits früh gehört und gebündelt.

„Wir sind gespannt, wie die Regierung diesen Prozess weiter in Richtung eines ‚Dialogs zu Klimaresilienz und Naturschutz‘ weiterentwickeln will, und wir werden uns als Schifffahrtsverband auch hierbei selbstverständlich aktiv einbringen. In diesem Zusammenhang ist der angekündigten Neubewertung der Ausbaumaßnahmen im laufenden Bundesverkehrswegeplan besondere Aufmerksamkeit zu widmen: Das sprichwörtliche Rad sollte hier nicht neu erfunden werden, zumal die wenigen, aber für die Branche sehr wichtigen Ausbauprojekte im Bereich der Flüsse und Kanäle bereits ausreichend fachwissenschaftlich unterlegt sind“, erklärt BDB-Präsident Martin Staats (MSG).

Die Binnenschifffahrt steht in den nächsten Jahren und Jahrzehnten vor

↑ Der Koalitionsvertrag enthält wichtige Aussagen zur Stärkung des Systems Wasserstraße
© bayernhafen Regensburg

großen Herausforderungen bei ihrem Transformationsprozess hin zu einer erneuerten, möglichst klimaneutralen Flotte. Die Regierung setzt deshalb die richtigen Akzente, wenn sie nun das Flottenerneuerungsprogramm anpasst und den Landstrom und alternative Treibstoffe fördert, und gleichzeitig darauf achtet, dass die aus dem „Fit-for-55"-Programm resultierenden Gesamtbelastungen für das Gewerbe nicht überbordend werden. Der BDB hatte stets gefordert, dass die Kombination aus Fordern und Fördern in einem angemessenen Verhältnis stehen muss. Damit die Transformation hin zu einer klimaneutralen Binnenschifffahrt gelingen kann, müssen die bereits bestehenden Förderprogramme für das Gewerbe intensiviert und finanziell besser ausgestattet werden, damit die heute noch sehr kostenintensive Umrüstung auf alternative Antriebe gelingt. Der BDB wird sich außerdem intensiv für ein Flottenneubauprogramm für Binnenschiffe einsetzen. Das Gewerbe ist bereit, seinen entsprechenden Beitrag zu leisten und Investitionen zu tätigen.

« Die getroffenen Aussagen zum Schiffsverkehr sind erfreulich, da sie die für die Branche notwendigen Maßnahmen abbilden. »

BDB-Präsident Martin Staats (MSG)

BDB-Präsident Martin Staats resümiert: „Die getroffenen Aussagen zum Schiffsverkehr sind erfreulich, da sie die für die Branche notwendigen Maßnahmen abbilden. Sicherlich hätten wir uns an der einen oder anderen Stelle mehr Verbindlichkeit und Präzision, etwa zum

Die für die Schifffahrt relevanten Passagen aus dem Koalitionsvertrag (Zeilen 1713 ff.) im Wortlaut:

„Wir werden eine Nationale Hafenstrategie entwickeln und die enge Zusammenarbeit unserer Häfen fördern. Der Bund steht zur gemeinsamen Verantwortung für die notwendigen Hafeninfrastrukturen. Den Schifffahrtsanteil im Güterverkehr wollen wir steigern und dazu auch Hinterlandanbindungen stärken. Wir werden Landstrom und alternative Antriebe und Kraftstoffe fördern. Wir werden das Flottenerneuerungsprogramm für die klimafreundliche Binnenschifffahrt anpassen. Wir wollen bei der Ausgestaltung von Fit for 55 die Gesamtbelastungen für die Schifffahrt im Blick behalten. Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie werden wir stärken, um eine einheitliche Flaggenstaatsverwaltung einzuführen und um den Offshore-Windenergieausbau zu beschleunigen. Wir werden Sanierung und Ausbau von Schleusen beschleunigen. Wir werden einen gesamtgesellschaftlichen Dialog zu Klimaresilienz und Naturschutz bei Wasserstraßen initiieren. Wir werden die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung stärken und ihre Effizienz erhöhen."

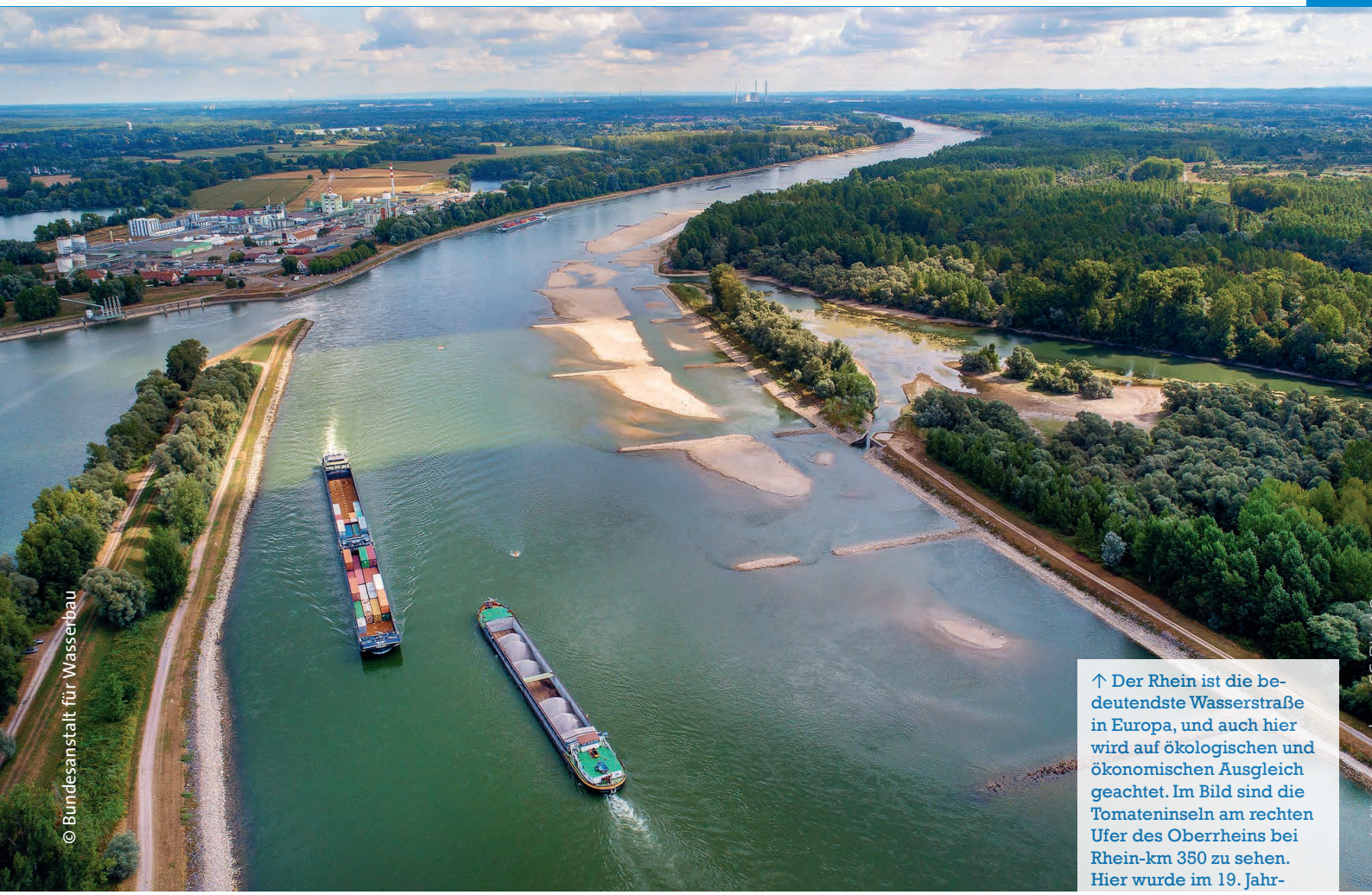
Verlagerungsziel und zu den erwähnten Anpassungen am Flottenerneuerungsprogramm, bereits im Koalitionsvertrag gewünscht. Das werden wir nun in den kommenden Wochen mit dem neuen Bundesverkehrsminister besprechen und konkretisieren. Wir regen an, die Umsetzung des Koalitionsvertrags wieder in Form eines ‚Masterplans Binnenschifffahrt' vorzunehmen."

Präsidien von BDB und BÖB tagten in Berlin

Am 27. Oktober 2021, an dem Tag, an dem die Arbeitsgruppen der Koalitionäre ihre Arbeit zu Verhandlungen über die Inhalte des Koalitionsvertrages aufgenommen hatten, trafen sich die Präsidien und Geschäftsführungen der Branchenverbände der Binnenschifffahrt und der Binnenhafenwirtschaft zu einem turnusgemäßen verkehrspolitischen Austausch bei der BEHALA in Berlin. Dabei legten beide Verbände ihre gemeinsamen Ziele für die kommende Legislaturperiode fest:

Binnenschifffahrt und Binnenhäfen sind ein wichtiger Teil der ökologischen Verkehrswende und Garanten für die Versorgung von Industrie und Handel. Damit das System Wasserstraße seinen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele und zur Sicherung des Industriestandortes Deutschland leisten kann, fordern Binnenschifffahrt und Binnenhäfen von der künftigen Bundesregierung ein deutlich stärkeres Engagement in fünf Kernbereichen: Dem Ausbau und Erhalt der Wasserstraßeninfrastruktur, der Stärkung von Binnenhäfen als trimodale Logistikdrehscheiben, der Verbesserung von Wettbewerbsbedingungen für die Binnenschifffahrt, Unterstützung für die Dekarbonisierung der Flotte sowie der Digitalisierung von Schifffahrt, Binnenhäfen und Wasserstraßen.

BDB-Präsident Martin Staats erklärte anlässlich der gemeinsamen Sitzung: „Die Binnenschifffahrt ist ein klimafreundlicher Verkehrsträger, der einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der europäischen und nationalen Klimaschutzziele leisten kann. Die EU misst der Binnenschifffahrt in ihrer „Sustainable and Smart Mobility Strategy" eine entscheidende Rolle bei Dekarbonisierung des Transportsektors zu. Der Gütertransport über die Wasserstraßen soll bis 2050 um 50 % ansteigen. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, muss



↑ Der Rhein ist die bedeutendste Wasserstraße in Europa, und auch hier wird auf ökologischen und ökonomischen Ausgleich geachtet. Im Bild sind die Tomateninseln am rechten Ufer des Oberrheins bei Rhein-km 350 zu sehen. Hier wurde im 19. Jahrhundert die Rheinbegradigung nach den Plänen von Johann Gottfried Tulla durchgeführt. 2014 wurden die Tomateninseln als Teil eines Naturschutzprojektes für rund zwei Mio. Euro umgestaltet. Gegenüber den Inseln befindet sich die Einfahrt zum Hafen der elsässischen Stadt Lauterbourg.

die Bundesregierung die Sanierung und den Ausbau der Wasserstraßen zu einer ihrer Top-Prioritäten machen. Hierzu bedarf es ausreichender Finanz- und Personalmittel sowie verlässlicher qualitätssichernder Vereinbarungen. Die deutschen Binnenschiffsunternehmen bekennen sich zum Ziel der Dekarbonisierung des Verkehrssektors und investieren schon heute in emissionsmindernde Maßnahmen und Antriebe mit alternativen Kraftstoffen, wie Batterieelektrik oder Wasserstoff. Für den Umbau der Flotte werden in den kommenden Jahren erhebliche Finanzmittel notwendig, die durch die Branche allein nicht bereitgestellt werden können. Deshalb werden für den Umstieg auf alternative Energieträger auch in den kommenden Jahren weitere Fördermaßnahmen in erheblichem Umfang für die Modernisierung der Bestandsflotte und Investitionen in Neubauten benötigt, denn allein kann die Binnenschifffahrt die Aufgabe nicht stemmen."

BÖB-Präsident Joachim Zimmermann erklärte: „Die deutschen Binnenhäfen sind Standorte für Wertschöpfung und regionale Beschäftigung. Als multimodale Logistikhubs sind wir Hafenbetreiber Motoren der Verlagerung auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße. Wir wollen diese Rolle künftig noch besser ausfüllen. Hierzu bedarf es verstärkter Hilfen für Investitionen in multimodale Umschlagsanlagen, Anschubfinanzierungen für neue Logistikkonzepte unter Nutzung der Wasserstraße sowie der Sanierung binnenschiffsbezogener Infrastrukturen in Binnenhäfen. Ein integriertes Verkehrskonzept für Schiene und Wasserstraße würden der Verkehrsverlagerung neuen Schub geben und das System Wasserstraße stärken.

Umfassende Infos zur Flottenförderung

Verbände der Binnenschifffahrt legen Online-Seminar auf

Am 12. November 2021 legten die Verbände BDB, BDS, EVDB und VSM für das Binnenschifffahrtsgewerbe ein kostenloses Webinar mit dem Titel „Förderprogramm nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen in der Praxis“ auf, in dessen Rahmen hochkarätige Referenten über den Umgang mit dem neuen Flottenmodernisierungsprogramm informierten.

Das Angebot wurde erfreulich gut angenommen: Rund 100 Teilnehmer waren zu dem Seminar zugeschaltet.

Thomas Wunderlich (GDWS) informierte, dass im ersten Förderaufruf (Juli/August) von 54 eingegangenen Anträgen insgesamt 29 positiv beschieden wurden, davon 20 aus der Fahrgastschifffahrt und neun aus der Güterschifffahrt. Aufgrund der Menge der Anträge war der erste Call (Gesamtvolumen 15 Mio. Euro) deutlich überzeichnet (155 %), so dass die GDWS eine Priorisierung vornehmen musste. Auch beim zweiten Aufruf, der Ende Oktober veröffentlicht wurde, sei eine Überzeichnung zu erwarten. Auf Nachfrage bestätigten das BMVI und die GDWS außerdem, dass GTL über Nr. 3.2.1. der Förderrichtlinie („Die Ausrüstung von Binnenschiffsneubauten und im Einsatz befindlichen Binnenschiffen mit Motoren, die mit alternativen, insbesondere regenerativen Kraftstoffen betrieben werden“) gefördert werden können. Das heißt: Wer sich einen NRMM-konformen „Dieselmotor“ einbauen will und im Wege einer Selbstverpflichtungserklärung angibt, diesen Motor für die Zeit der Zweckbindung (5 Jahre, Nr. 8) ausschließlich mit GTL (= alternativer Kraftstoff) zu betanken, und wenn dieser Motor die NRMM-Grenzwerte in den Bereichen NOx und PM um jeweils 10 % unterschreitet – dann ist dieser Motor im Flottenmodernisierungsprogramm förderfähig.

Thomas Guesnet (DST) fasste die Ziele der Förderkulisse wie folgt zusammen: „Die Schiffe sollen emissionsärmer, wettbewerbsfähiger und moderner werden. Genau darauf sollten die Maßnahmen abzielen“. Dabei könnten die Fördertatbestände grundsätzlich in zwei Kategorien unterteilt werden: Maßnahmen im Maschinenraum und Maßnahmen außen am Schiff, z.B. Optimierungsmaßnahmen für den Einsatz bei Niedrigwasser. Guesnet erinnerte daran, dass anerkannte Nachweise über die Wirksamkeit der jeweiligen

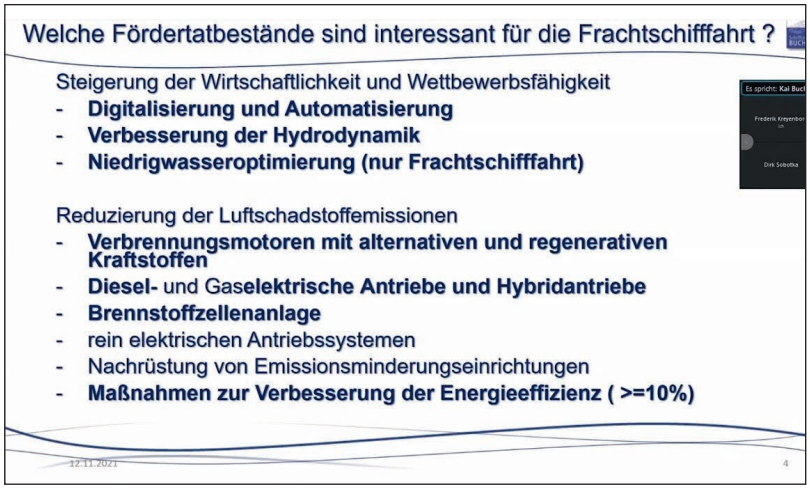
Maßnahmen beizubringen sind. Bei Antriebslösungen solle man die jeweiligen Hersteller bezüglich der Bescheinigung anfragen. Für „äußere Maßnahmen“ sei ein Nachweis z.B. durch das DST oder Ingenieurbüros nötig.

Kai Buchloh (Schiffstechnik Buchloh und Vorsitzender der VSM-Fachgemeinschaft „Technische Dienstleistungen“) skizzierte exemplarisch den Weg von einer ersten Beratung über die Ausstellung der nötigen Wirksamkeitsnachweise, die Erlangung des Förderbescheides, die Vereinbarung einer Finanzierung mit der Bank bis hin zur Umsetzung der Maßnahme am Schiff. Er wies darauf hin, dass auch die Beratungskosten förderfähig sind, aber nur, wenn die Beratung auch in die Umsetzung der beabsichtigten Maßnahmen mündet. „Reine Machbarkeitsstudien sind hingegen nicht förderfähig“, so Buchloh. Daher legten die eingeschalteten Ingenieurbüros auf eine umfassende und saubere Potenzialanalyse großen Wert, damit die angestrebte Maßnahme am Schiff auch schlussendlich umgesetzt werden kann.

Dieter Schneider (Bank für Schifffahrt) gab den Teilnehmern einen Überblick über Möglichkeiten der Finanzierung des Eigenanteils im Zusammenhang mit den Fördermaßnahmen. Berücksichtigt würden dabei u.a. der Restwert des Schiffes, der Taxwert nach der Investition, der Beleihungsauslauf (in einer bestimmten prozentualen Höhe), bisherige Schiffskredite, die „freie Schiffssicherheit“ und die Höhe der bewilligten Fördermittel. In Absprache mit der Bank sei auch eine Zwischenfinanzierung der Fördermittel möglich. Dieter Schneider empfahl außerdem, dass sich der Antragsteller kompetent beraten und durch das Verfahren begleiten lässt.

Rechtsanwalt Dr. Daniel Soudry (Soudry & Soudry Rechtsanwaltskanzlei, Berlin) wies in diesem Zusammenhang ausführlich auf mögliche Fehler bei der Durchführung des Vergabeverfahrens hin, die im schlimmsten Fall zu einer Rückforderung der Fördergelder führen könnten. Eine kompetente rechtliche Beratung sei daher sehr zu empfehlen. Thomas Wunderlich machte deutlich, dass auch die GDWS im Rahmen der ihr rechtlichen Möglichkeiten Unterstützung zur Durchführung des Ausschreibungsverfahrens gibt.

↑ Dieter Schneider (BfS) informierte über Finanzierungsmöglichkeiten im Zusammenhang mit Fördermaßnahmen an Bestandsschiffen



↓ Schiffsingenieur Kai Buchloh gab einen Überblick über die Fördertatbestände der Richtlinie

↑ RA Daniel Soudry informierte darüber, was beim anzuwendenden Vergaberecht zu beachten ist

Broschüre „Daten & Fakten 2020/2021“

BDB trägt relevante statistische Kennzahlen des Jahres 2020 zusammen

In der neuen Auflage der beliebten Broschüre „Daten & Fakten“ hat der BDB wieder die aktuell verfügbaren statistischen Erhebungen zum Binnenschifffahrtsgewerbe für das Jahr 2020 kompakt zusammengetragen.

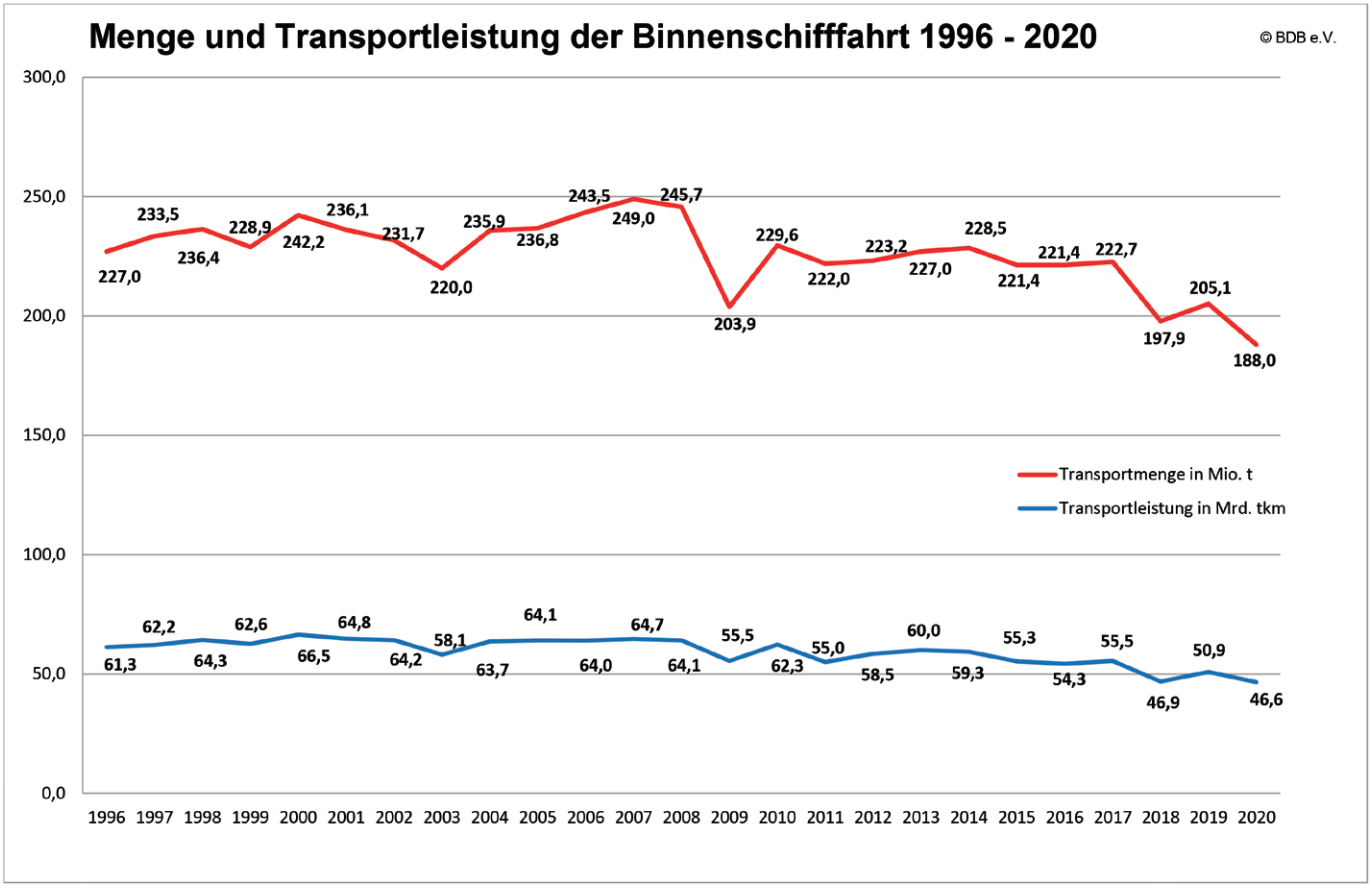
Die Ergebnisse spiegeln das schwierige wirtschaftliche Marktumfeld der Corona-Pandemie wider. So sank die Menge der über die deutschen Wasserstraßen transportierten Güter im Vergleich zum Jahr 2019 um 8,3 % auf 188,0 Mio. t. Die Verkehrsleistung reduzierte sich um 9,0 % von 50,9 auf 46,3 Mrd. tkm. Damit erhielt die nach dem „Niedrigwasserjahr“ 2018 eingetretene Erholung der Gütermengen einen „Dämpfer“. Der Anteil der Binnenschifffahrt an der Verkehrsleistung in Deutschland im Vergleich mit den anderen Landverkehrsträgern lag bei 6,9 % (2019: 7,3 %).

Das Rheingebiet (161,1 Mio. t) und das westdeutsche Kanalgebiet (36,7 Mio. t) waren auch 2020 wieder die tonnagestärksten Wasserstraßengebiete, allerdings mit Verlusten im Vergleich zum Jahr 2019 von 8,3 % bzw. 4,2 %. Lediglich auf dem Wesel-Datteln-Kanal wurde ein leichter Zuwachs von 0,6 % verzeichnet.

Mengenverluste in fast allen Güterabteilungen

Die Verluste waren über annähernd alle Güterabteilungen zu beobachten, besonders deutlich in den Gruppen „Kohle, rohes Erdöl, Erdgas“ (16,9 Mio. t; -27,5 %), „Metalle und Metallerzeugnisse“ (8,5 Mio. t; -15,8 %), „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“ (34,1 Mio. t; -10,5 %) sowie „Erze, Steine, Erden, sonst. Bergbauerzeugnisse“ (49,4 Mio. t; -9,9 %). Zuwächse gab es hingegen in den Bereichen „Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei“ (14,8 Mio. t; +10,5 %) und „Nahrungs- und Genussmittel“ (8,5 Mio. t; +4,9 %). Im Segment der Containerbeförderung in der Binnenschifffahrt wurden 2020 insg. 2,19 Mio. TEU registriert (2019: 2,27 Mio. TEU).

Die Zahl der Auszubildenden in der Binnenschifffahrt blieb annähernd konstant. Im Jahr 2020 bestanden 389 Ausbildungsverträge und damit zwar weniger als 2019 (405) und 2018 (396), aber mehr als noch 2017 (345) und

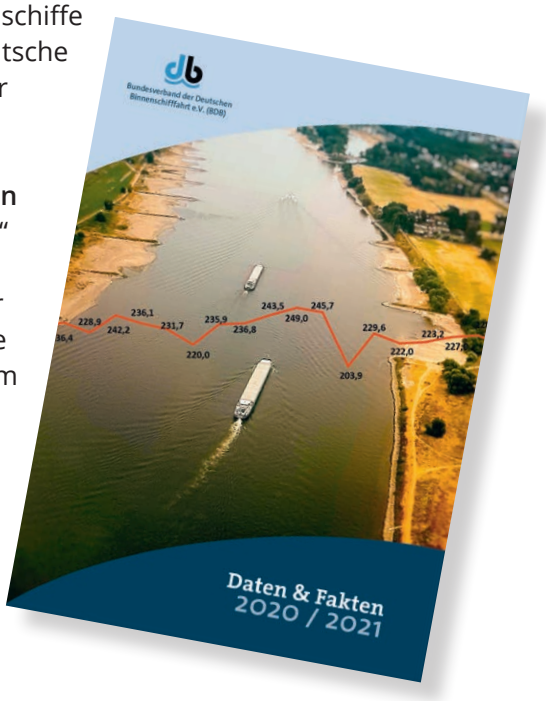


2016 (318). Von den insgesamt 123 Prüfungsteilnehmern im Jahr 2020 bestanden 105. Die Anzahl der in der Binnenschifffahrt beschäftigten Personen lag im Jahr 2019 bei 6.555 (2018: 6.976). Davon waren 4.843 als fahrendes Personal (2018: 5.142) und 1.712 (2018: 1.834) als Landpersonal beschäftigt. Die im Jahr 2019 in der gewerblichen Binnenschifffahrt registrierten 727 (2018: 784) Unternehmen erwirtschafteten einen Umsatz von rund 1,45 Mrd. Euro (2018: rund 1,57 Mrd. Euro).

Binnenflotte annähernd unverändert

Der Bestand der deutschen Binnenflotte veränderte sich nur marginal. Im Bereich der Güterschiffe (u.a. Motorgüterschiffe für trockene Ladung, Tankmotorschiffe, Schubleichter) reduzierte sich der Schiffsbestand von 1.951 im Jahr 2019 auf 1.949 im Jahr 2020, wobei sich die Tragfähigkeit von 2.524.669 t auf 2.542.882 t erhöhte. Außerdem waren 984 Tagesausflugsschiffe (2019: 989) und 57 Kabinenschiffe (2019: 58) in das deutsche Binnenschiffsregister eingetragen.

Die Broschüre „**Daten & Fakten 2020/2021**“ steht im Internetangebot des BDB unter www.binnenschiff.de (Rubrik „Service“) zum Download bereit.



CDNI Teil C

Diskussionen um Finanzierungsfragen haben begonnen

Nachdem im Frühjahr 2021 auf Einladung des CDNI Sekretariats in Straßburg ein Runder Tisch über die Zukunft von Teil A des CDNI gemeinsam mit dem Gewerbe abgehalten wurde, beginnen nun intensivere Diskussionen zur Umsetzung von Teil C des Übereinkommens. Auch auf diesen Teil bezogen, soll die Finanzierung und das Annahmestellennetz beleuchtet werden.

Unzureichende Entsorgungsmöglichkeiten

Teil C unterfallen übrige Sonderabfälle, Hausmüll, häusliches Abwasser, Klärschlamm und Slops. Die Vertragsstaaten sind gemäß dem Übereinkommen verpflichtet, Annahmestellen für diese Abfallkategorien einzurichten oder einrichten zu lassen. Das Binnenschifffahrtsgewerbe berichtet jedoch teilweise davon, dass nicht ausreichend Möglichkeiten zur Entsorgung existieren. In den Niederlanden und in Belgien wurden in der Folge sogenannte „Abfallparks“ errichtet, in denen eine Entsorgung von Hausmüll und übrigem Sonderabfall gegen Bezahlung stattfindet, dessen Höhe sich teilweise nach Gewicht oder Volumen richtet. Dies widerspricht zumindest bezüglich der Entsorgung von Hausmüll einem Grundgedanken des CDNI, nämlich, dass für die Entsorgung unter anderem an Umschlagstellen oder in den Häfen keine besonderen Gebühren erhoben werden dürfen.

Da ein „Abfallpark“ jedoch nicht unter die Terminologie des CDNI fällt, können gegen die Gebühren wohl kaum Einwände erhoben werden. Es besteht allerdings die Gefahr, dass die Vertragsstaaten keinen Bedarf mehr sehen, Möglichkeiten für eine kostenfreie Abgabe zu schaffen und ihrer Verpflichtung aus dem Übereinkommen nicht nachkommen. Um eine erste Basis für eine Diskussion zu schaffen, wurde eine Bestandsaufnahme hinsichtlich des Annahmestellennetzes durchgeführt sowie eine Untersuchung der Finanzierung in den jeweiligen Vertragsstaaten. Das Ergebnis zeigt, dass derzeit kein einheitliches Netz und keine einheitliche Finanzierung existiert. Inwieweit dies für alle Arten von Teil C Abfällen überhaupt erforderlich ist, und mit welcher konkreten Ausgestaltung, muss freilich noch diskutiert werden.

↑ An vielen Liegestellen sind die Entsorgungsmöglichkeiten unzureichend © WSV

Klärung zwischen den Vertragsstaaten nötig

Viele grundsätzliche Fragestellungen bedürfen einer Klärung und eines gemeinsamen Verständnisses zwischen den Vertragsstaaten. Bei den kommenden, internationalen Diskussionen ist zudem stets den Grundsätzen des CDNI Rechnung zu tragen: dem Umweltschutz, der Vermeidung illegaler Abfallentsorgung und nicht zuletzt des Solidaritätsprinzips.

Die Vertreter des Binnenschifffahrtsgewerbes werden ebenfalls ihren Beitrag zu den Diskussionen leisten, in der Erwartung, dass eine gemeinsame, für das Gewerbe zufriedenstellende Lösung gefunden wird.

Deutscher Schifffahrtstag 2022 in Bremen und Bremerhaven

BDB erstmals Mitveranstalter des Deutschen Schifffahrtstages

Anlässlich einer Feststunde in Bremen am 30. September 2021, an der für den BDB Sebastiaan van Vliet (Reederei Dettmer) teilnahm, veröffentlichten die Organisatoren des Deutschen Schifffahrtstages 2022, der Deutsche Nautische Verein (DNV), der Deutsche Marinebund (DMB) und der BDB, eine gemeinsame Erklärung:

Der Deutsche Schifffahrtstag 2022 wird vom 29. September bis zum 3. Oktober 2022 erstmalig an zwei maritimen Standorten in Bremen und Bremerhaven stattfinden. Dabei werden unter dem Motto „Nachhaltige Schifffahrt: Gemeinsam, klar, sauber!“ die zentralen Zukunftsfragen der Schifffahrt diskutiert. Mit einem vielfältigen Programm, zu dem die seit Jahrzehnten größte Schiffs- und Bootsparade auf der Weser zählen wird, wird die Schifffahrt und ihre Zukunftsperspektive im Spannungsfeld globaler Herausforderungen wie dem Klimawandel, der Digitalisierung und dem gewachsenen Sicherheitsanspruch nicht nur für die maritime Fachwelt, sondern auch für die breite Öffentlichkeit präsentiert.

Das Maritime und die Schifffahrt haben nicht nur für den Norden Deutschlands, sondern für unser gesamtes, auf den friedlichen Außenhandel fokussiertes Land eine ungebrochen hohe Bedeutung. Das Meer und seine vielfältigen Funktionen und Nutzungen wie die Schifffahrt und die Häfen waren und sind bis heute prägend für die Küste und die hier lebenden Menschen.

Zugleich werden die Schifffahrt und die mit ihr verbundenen Herausforderungen in der breiten Öffentlichkeit nur in einem vergleichsweise geringen Maße wahrgenommen. Nur in Ausnahmefällen wie der Havarie der Ever Given im Suez Kanal erlangen sie eine große öffentliche Aufmerksamkeit, da dann sehr schnell und für jede und jeden deutlich wird, dass in einer arbeitsteilig vernetzten Welt ohne die Schifffahrt kaum etwas geht. Ohne eine leistungsfähige Schifffahrt käme unsere Welt zum Erliegen. Internationale Versorgungsketten würden unterbrochen, Einkaufsregale blieben leer und auch der online-Handel könnte keine Waren ausliefern.

↑ Feststunde in Bremen am 30. September 2021: Für den BDB hielt Sebastiaan van Vliet (Reederei Dettmer; 2.v.r.) eine Rede über die Herausforderungen der Binnenschifffahrt

Mit dem Ziel, das maritime Bewusstsein in Deutschland zu stärken, werden deshalb regelmäßig die Deutschen Schifffahrtstage organisiert. Diese bieten die Möglichkeit, die Schifffahrt in all ihren Facetten und Herausforderungen und auch in ihrer Leistungsfähigkeit, Innovationskraft und Bedeutung zu zeigen. Die Deutschen Schifffahrtstage werden in der Regel durch ein „Maritimes Schaufenster" mit Schiffsbesuchen (Open Ship), Ausstellungen, Fachveranstaltungen und weiteren Aktionen ergänzt. Der DST wird dadurch nicht nur für die Teilnehmenden, sondern für die jeweilige Region zu einem besonderen maritimen Ereignis.

Nach einem Auftakt im Jahr 1909 in Berlin waren auch Bremen und Bremerhaven jeweils bereits zweimal Austragungsorte Deutscher Schifffahrtstage, was aber in allen Fällen sehr lange zurückliegt (Bremen 1920 und 1959 und Bremerhaven 1971 und 1992).

Vor diesem Hintergrund haben sich die Vorstände der beiden Nautischen Vereine in Bremerhaven und Bremen entschieden, erstmalig eine gemeinsame Bewerbung auf den Weg zu bringen. Diese Bewerbung wurde vom Vorstand des Deutschen Nautischen Vereins angenommen, so dass der 36. Deutsche Schifffahrtstag in Verbindung mit dem

↑ Der Deutsche Schifffahrtstag wird in Bremen und Bremerhaven ausgerichtet © bremenports GmbH & Co. KG

Weltschifffahrtstag der Vereinten Nationen beginnend am 29. September 2022 in Bremen und Bremerhaven stattfinden wird.

Der Deutsche Nautische Verein geht im Rahmen der Planung mit der Zeit und setzt mehr denn je auf Kooperation und Zusammenarbeit. Ausdruck dafür ist, neben der gemeinsamen Ausrichtung in Bremen und Bremerhaven vor allem eine erstmalig aufgenommene Partnerschaft mit dem Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) und dem Deutschen Marinebund (DMB) als gleichberechtigte Partner. Damit wissen die Nautischen Vereine zwei starke Partner und wichtige Akteure im maritimen Spektrum als Mitveranstalter an ihrer Seite.

Das vielfältige Programm, das in enger Zusammenarbeit mit Bremerhavener und Bremer Akteuren und unter Einbindung der gesamten maritimen Branche gestaltet wird, bringt die traditionellen Stärken beider Städte im maritimen blau zum Strahlen. Zu den Aktivitäten zählen mehrere Fachkongresse, die sich mit zentralen Zukunftsthemen der Schifffahrt wie dem Erhalt und der Weiterentwicklung des maritimen Know-hows, der Emissionsreduktion und der Sicherheit der Seewege auseinandersetzen. Hinzu kommen Aktionen für Studierende, für Schüler und für die breite Öffentlichkeit.

Bereits feststehende Veranstaltungsbestandteile sind ein Empfang des Senats der Freien Hansestadt Bremen mit einer Festansprache von Bürgermeister Dr. Bovenschulte am Abend des 29. September 2022 im Rathaus zu Bremen, ein Empfang in der Seestadt Bremerhaven in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Schifffahrtsmuseum, eine Jubiläumsfeier der Deutschen Seemannsmission Bremerhaven und als maritimes Highlight eine Schiffs- und Bootsparade auf der Weser von Bremen nach Bremerhaven am 30. September 2022. Bereits jetzt hat sich eine Vielzahl beeindruckender Schiffe, die das gesamte maritime Spektrum vom modernsten und umweltfreundlichsten Schiff unter deutscher Flagge über vielfältige Behörden- und Arbeitsfahrzeuge bis hin zu gewerblichen Einheiten, Traditionsschiffen und Sportbooten abdecken hierzu angemeldet, so dass das gemeinsame Ziel der größten Weserparade seit Jahrzehnten erreicht werden wird.

Nähere und stets aktualisierte Informationen zum Programm, zu den Veranstaltern und Partnerorganisationen, zum Hintergrund und den Zielen des Deutschen Schifffahrtstages sowie zu den umfangreichen Veranstaltungen finden sich auf der Website www.deutscher-schifffahrtstag.de.

BDB und EBU bewerten Idee eines Innovationsfonds

Emissionsarme Schifffahrt braucht öffentliche Fördergelder

Die ZKR hat eine umfangreiche Studie erstellen lassen, die sich u.a. mit der Frage beschäftigt, wie die Umstellung der Binnenschifffahrt auf emissionsärmere Brennstoffe gelingen kann („study on the energy transition“).

In der Erkenntnis, dass das Schifffahrtsgewerbe diesen Umrüstungsprozess nicht mit eigenen finanziellen Mitteln stemmen kann, lautet ein Vorschlag der Gutachter, einen europäischen Innovationsfonds zu gründen. Das Geld in diesem Fonds soll zum einen von der öffentlichen Hand eingezahlt werden. Zum anderen soll aber auch das Schifffahrtsgewerbe verpflichtet werden, finanzielle Beiträge in diesen Fonds zu leisten.

Wie das konkret geschehen soll, in welcher Höhe vom Gewerbe der Beitrag zu leisten ist und wer in welcher Höhe schlussendlich berechtigt sein soll, Fördermittel aus diesem Fonds zu beantragen, ist bisher nicht mitgeteilt worden. Eine Idee der Gutachter geht dahin, dass das Schifffahrtsgewerbe – ähnlich wie bei der Bunkerentsorgungsgebühr – einen Betrag von z.B. 4 bis 8 Cent pro Liter Gasöl bezahlt und damit den Fonds speist. Ob nationale Regierungen oder die EU-Kommission dann in gleicher Höhe einzahlen oder sogar noch höhere Beträge zur Verfügung stellen, ist nicht bekannt.

Die ZKR hat sich mit dieser Thematik aktuell erneut befasst. Sie stellt fest, dass das Schifffahrtsgewerbe grundsätzlich bereit sei, einen solchen Pflichtbeitrag in den Innovationsfonds „unter der Bedingung eines wesentlichen Beitrags durch öffentliche Stellen zu prüfen“. Es sei dabei unerlässlich, eine Diskussion mit dem Gewerbe zu führen, um u.a. zu klären, wie am besten ein Beitrag zur Energiewende geleistet werden kann, welche Höhe eines solchen Beitrags angemessen wäre (z.B. 0,04 bis 0,08 Euro pro Liter gebunkerten Brennstoffs), und die Modalitäten, nach denen ein solcher Beitrag erhoben werden würde.

Der BDB hat diesen Sachverhalt in seinem europäischen Dachverband EBU zur Diskussion gestellt. Die Gewerbevertreter aus neun Staaten sind darin übereingekommen, dass dieses Modell eines öffentlich-privaten Finanzierungsfonds näher geprüft werden könnte, sobald nähere Details zum beabsichtigten Vorgehen vorliegen. Denn selbstverständlich wird das durchweg klein- und mittelständisch strukturier-

te Schifffahrtsgewerbe den zwingend notwendigen Modernisierungsprozess nicht allein mit eigenen finanziellen Mitteln stemmen können. Die Beteiligung des Gewerbes an einem solchen Fonds macht aber andererseits auch nur Sinn, wenn Fragen der Antragsberechtigung geklärt sind („Wer bekommt wann wie viel Geld aus dem Topf?“) und wenn – salopp gesprochen – nicht 1.000 Euro eingezahlt werden müssen, um hinterher nur 500 Euro zurückzubekommen. Auch der gefürchtete „akademische Wasserkopf“ bei der Installation eines solchen Fonds muss zwingend vermieden werden.

Die Idee, den Gewerbebeitrag durch eine Zwangsabgabe bei der Bunkerung von Kraftstoff zu erheben, also ein vergleichbares Verfahren wie die Bunkerentsorgungsgebühr, lehnt der BDB ab.

Sollte die zurzeit diskutierte Befreiung des Gasöls von der Energiesteuer (siehe **Report** Nr. 3/2021) umgesetzt werden, wird der Gewerbebeitrag an diesem Fonds allerdings ohnehin nicht kommen können, denn dann drohen Steigerungen im Bereich der Betriebskosten, die keine weiteren Zuschüsse in einen europäischen Innovationsfonds zulassen.

Regelungen im ADN angestrebt

Zulassung von Dokumenten an Bord in elektronischer Form

In der 38. Sitzung des ADN-Sicherheitsausschusses im August 2021 wurde unter anderem ein Vorschlag der ZKR diskutiert, welcher auf die Dematerialisierung von Dokumenten, die an Bord mitgeführt werden müssen, abzielt.

Damit trägt die ZKR auch der Aufforderung aus der Mannheimer Erklärung „150 Jahre Mannheimer Akte – Motor für eine dynamische Rhein- und Binnenschifffahrt“ vom 17. Oktober 2018 Rechnung, „zur Fortentwicklung der Digitalisierung, Automatisierung und anderer moderner Technologien voranzutreiben und damit zur Wettbewerbsfähigkeit, Sicherheit und Nachhaltigkeit der Binnenschifffahrt beizutragen“. Im Jahr 2021 hat die ZKR einen Beschluss zur Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung gefasst, der das Mitführen von einigen Urkunden und sonstigen Unterlagen an Bord in elektronischer Form erlaubt. Mit der Änderung, die voraussichtlich am 1. Juni 2022 in Kraft treten wird, sollen die Bedingungen für die Aushändigung oder Bereitstellung bestimmter an Bord mitzuführender Dokumente in elektronischer Form geregelt werden. Im Zuge der schrittweisen Einführung des elektronischen Formats für Schiffsführer- und Schiffsdokumente sind weitere Änderungen zu erwarten.

Bestimmungen zu Dokumenten in den Regelwerken

Es existieren außerdem weitere Regelwerke wie die Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO), der Europäische Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN), die dem Europäischen Übereinkommen über die Beförderung von gefährlichen Gütern (ADN) beigefügte Verordnung, die Rheinschiffspersonalverordnung (RheinSchPersV) und das Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI), welche Bestimmungen zu Dokumenten einschließen.

Auf seiner Frühjahrssitzung kam der Ausschuss für gefährliche Güter der ZKR zu der Erkenntnis, dass auch das ADN diese Entwicklung berücksichtigen müsse und daher untersucht werden sollte, ob und unter welchen Bedingungen das Mitführen der vom ADN vorgeschriebenen Dokumente in elektronischer Form zugelassen werden kann.

Der Vorschlag wurde vom Sicherheitsausschuss positiv aufgenommen

und begrüßt, detaillierte Vorschriften müssten dazu aber für die Verwendung elektronischer Dokumente im Allgemeinen für das ADN ausgearbeitet werden.

Arbeitsgruppe beschäftigt sich mit der Thematik

Dem üblichen Prozedere nach, soll eine sogenannte Informelle Arbeitsgruppe eingerichtet werden, die sich mit der Thematik vertieft befassen und feststellen soll, welche Dokumente für die elektronische Form geeignet und welche Bedingungen in Bezug auf das Format, die Sicherheit und den Datenbank- und Datenschutz etc. zu stellen sind. Die ZKR wurde darum gebeten, vorab einen Fahrplan zu erstellen und eine Aufgabenbeschreibung für die Arbeitsgruppe zu formulieren. Dies ist nun dahingehend erfolgt, dass die zu betrachtenden Dokumente und Unterlagen sowie die Datenformate eingegrenzt wurden, um somit das Mandat, das in der kommenden Januar-Sitzung vom ADN-Sicherheitsausschuss an die Arbeitsgruppe erteilt werden könnte, zu präzisieren.

Im Frühjahr 2022 könnte die Arbeitsgruppe ihre Untersuchungen beginnen. Der vorgelegte Fahrplan sieht vor, dass für die 42. Sitzung des ADN Sicherheitsausschusses im August 2023 ein Arbeitsdokument mit Vorschlägen eingereicht wird. Sollten diese angenommen werden, würden die Regelungen 2025 in Kraft treten.

Neues aus dem Bereich
Arbeit, Soziales und Tarif

Studie „Human factor“ nähert sich dem Abschluss

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“). Nachdem in der ersten, bereits abgeschlossenen, Phase der Untersuchung die Auswertung von verschiedenen Datenbanken zum Unfallgeschehen in der Binnenschifffahrt im Vordergrund stand, konzentrierte sich die zweite Phase auf die detaillierte Auswertung der zuvor gefundenen Ergebnisse. In dem in Kürze vorzustellenden Abschlussbericht werden insbesondere die Faktoren „Kommunikation“, „Qualifikation der Besatzungsmitglieder“, Stress und Ermüdung“ und „Spezifika der jeweiligen Wasserstraße“ einer eingehenden Analyse unterzogen. Ziel dieser Untersuchung ist es künftig Empfehlungen zu entwickeln, welche im Rahmen von Aus- und Weiterbildungskursen ausgesprochen werden können, um Unfälle in der Binnenschifffahrt zu vermeiden. So sollen Berufseinsteiger wie auch bereits erfahrene Binnenschiffer für die häufigsten Faktoren sensibilisiert werden, die nach den Ergebnissen der Untersuchung zu Unfällen geführt haben. Sobald dem BDB der finale Abschlussbericht vorliegt, wird dieser den Mitgliedern selbstverständlich zur Verfügung gestellt.

Workshop über die Roadmap für die europäischen Besatzungsvorschriften

Am 14. Dezember 2021 wird unter der Leitung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) ein Workshop veranstaltet, welcher über die Entwicklung des künftigen Rechtsrahmens auf EU-Ebene für Besatzungsvorschriften informiert. Der BDB ist über seinen europäischen Dachverband EBU und über die IWT-Plattform in die Erarbeitung des Rechtsrahmens involviert. Auf der Grundlage der TASCS-Studie aus dem Jahre 2019 der europäischen Sozialpartner, hat der CESNI-Ausschuss eine nichtständige Arbeitsgruppe für Besatzungsanforderungen (CESNI/QP/Crew) eingesetzt, welche die wichtigsten Themen untersucht um europaweite, harmonisierte Standards für Besatzungsvorschriften zu entwickeln.

Fragen beantworten – Unsicherheiten beseitigen

Im Rahmen dieses Workshops können mehrere Grundsatzreferate über die Roadmap für europäische Besatzungsvorschriften, deren Inhalte und Themen von dem Vorsitzenden der CESNI Arbeitsgruppe, von Vertretern der Sozialpartner, der Europäischen Kommission und des CESNI-Sekretariats verfolgt werden. Dieser Workshop bietet die Gelegenheit Ideen auszutauschen und mehr über die praktischen Aspekte in Bezug auf den „Anwendungsbereich“ und die „Flexibilität“ der künftigen europäischen Besatzungsvorschriften zu erfahren. Weiter sollen durch diesen Workshop aufgekommene Fragen beantwortet und Unsicherheiten beseitigt werden.

Mosel: Schleuse und Leitzentrale eröffnet

Am 22. November 2021 wurden in Trier unter Anwesenheit der Wirtschafts- und Verkehrsministerinnen der Länder Rheinland-Pfalz und dem Saarland, Daniela Schmitt und Anke Rehlinger, dem Parlamentarischen Staatssekretär Enak Ferlemann (BMVI) und GDWS-Präsident Prof. Hans-Heinrich Witte, sowohl die neue und erste Leitzentrale an der Mosel sowie die zweite Schleusenkammer Trier eröffnet. Für das Binnenschifffahrtsgewerbe hielt BDB-Vizepräsident Roberto Spranzi (DTG) das Grußwort. Künftig werden die Schleusen- und Wehranlagen Detzem, Wintrich und Zeltingen über die Leitzentrale Trier gesteuert. Von einer weiteren Leitzentrale aus, die in Müden gebaut werden soll, erfolgt dann die Fernbedienung der Schleusen Enkirch, St. Aldegund, Fankel, Müden, Lehmen und Koblenz. Das Aufschalten aller Anlagen an der Mosel soll im Jahr 2027 abgeschlossen sein. Enak Ferlemann betonte, dass die zweiten Moselschleusen einen entscheidenden Baustein zur Stärkung des ökologischen Verkehrsträgers Wasserstraße bilden und auch künftig eine verlässliche Anbindung der Wirtschaftsräume Saar, Lothringen, Luxemburg und Trier an das nationale sowie internationale Wasserstraßennetz sichern.

→ BDB-Vizepräsident Roberto Spranzi (r.) vertrat das Gewerbe bei der Eröffnung der zweiten Schleuse Trier und der neuen Leitzentrale

Neue Gebührenverordnung für Bereich der Schifffahrt

Am 2. November 2021 wurde im Bundesgesetzblatt die neue Besondere Gebührenverordnung des BMVI für den Bereich Wasserstraßen und Schifffahrt veröffentlicht. Diese löst die bisher gültige Binnenschifffahrtskostenverordnung ab, die zuletzt im Jahr 2019 angepasst wurde. Der BDB hatte gemeinsam mit den Verbänden BDS, EVDB und Deutscher Fährverband e.V. (DFV) Anfang Oktober 2021 zum Entwurf dieser neuen Gebührenverordnung Stellung genommen und die darin vorgesehenen, teils deutlichen Gebührenanhebungen für Leistungen der GDWS (z.B. Erteilung von Patenten) kritisiert. Die Intervention der Verbände war durchaus erfolgreich: Die Gebühren wurden in einem deutlich geringeren Umfang angehoben als in dem Entwurf beabsichtigt.

Schleusenbereisung mit MdL Frank Börner

Der BDB hat am 15. Oktober 2021 im Rahmen einer Bereisung mit Frank Börner (SPD), Abgeordneter im Landtag NRW, bei einem Pressetermin mit der

← oben: (v.l.n.r.): Gerit Fietze (BDB-Referent), Annette Kalscheur (WAZ) und MdL Frank Börner (SPD) an der Schleuse Meiderich

„Westdeutschen Allgemeinen Zeitung“ auf die infrastrukturellen Defizite im deutschen Wasserstraßennetz hingewiesen. Dabei wurde mit dem Schiff „MS Möwe“ ein Teil des westdeutschen Kanalnetzes bereist. Die WAZ berichtete ganzseitig über dieses Thema. BDB-Referent Gerit Fietze machte deutlich, dass die Altersstruktur der Wasserstraßenbauwerke äußerst ungünstig ist, auch im Kanalnetz. Ein Negativbeispiel für aufgeschobene Investitionen sind die großen Schleusen am Wesel-Datteln-Kanal. Aufgrund maroder Poller müssen die Schleusungen dort bereits seit 2018 mit einem Festmacherdienst gesichert werden. Der 2021 vorgestellte „Aktionsplan Westdeutsche Kanäle“ zeigt den immensen Handlungsbedarf im am zweitstärksten frequentierten Fahrtgebiet in Deutschland (ca. 40 Mio. t Güter pro Jahr) deutlich auf. Der BDB fordert, dass die im Bundeshausalt für Unterhalt, Ersatz und Neubau bereitgestellten Investitionsmittel mindestens auf dem Niveau des Jahres 2021 (rd. 1,6 Mrd. Euro) verstetigt werden, um einen möglichst störungsfreien Betrieb der bestehenden Infrastruktur gewährleisten zu können und gleichzeitig die Umsetzung der dringend benötigten Wasserstraßenprojekte aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 voranzutreiben.

Fachausschuss Personenschifffahrt tagte in Frankfurt

Der Fachausschuss der Personenschifffahrt des BDB tagte am 27. Oktober 2021 unter dem Vorsitz von BDB-Vorstandsmitglied Anton Nauheimer (Frankfurter Personenschifffahrt) in Frankfurt am Main. Für die BDB-Geschäftsstelle berichtete Referent Fabian Spieß über den Sachstand aktueller, für die Fahrgastschifffahrt relevante Themen. Die Sitzungsteilnehmer diskutierten u.a. die aktuellen Fördermöglichkeiten für das Gewerbe, die mögliche künftige Anwendung der Übergangsbestimmungen des ES-TRIN

← Der Fachausschuss für die Personenschifffahrt tagte in Frankfurt am Main

und die Neuordnung der Ausbildung in der Binnenschifffahrt. Die Vollversammlung der Personenschifffahrt tagt gemeinsam mit dem Fachausschuss im Frühjahr 2022 in Konstanz.

BDB zu Gast bei der MPS e.V. in Heideberg

Die Mittelständische Personenschiffahrt e.V. (MPS) tagte am 9. November 2021 im Gasthaus Königstuhl in Heidelberg. BDB-Referent Fabian Spieß war zu der Jahreshauptversammlung des Verbandes als Gast eigeladen und informierte u.a. über das neue Flottenmodernisierungsprogramm für das Binnenschifffahrtsgewerbe und die Neuordnung der Ausbildung in der Binnenschifffahrt, die kurz vor dem Abschluss steht.

Informationsdokument zur AIS-Pflicht

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat alle relevanten Informationen über AIS in einer neuen Online-Publikation zusammengetragen. Das Info-Dokument gibt anhand von Fragen und Antworten Auskunft über die AIS-Pflicht und das Visualisierungssystem für Schiffe auf dem Rhein. Es ist seitens der ZKR beabsichtigt, das Dokument alle zwei Jahre zu aktualisieren. Thematisiert wird u.a., welche unterschiedlichen Typen von AIS-Geräten es gibt, welche Daten übertragen werden und welche Anforderungen für den Einbau eines AIS-Geräts gelten. Der BDB hat die Unterlage in seinem Blog unter www.binnenschiff.de verlinkt.

Probebetrieb am SHW Niederfinow

Das WNA Berlin hat mitgeteilt, dass am 9. November 2021 erstmals eine Funktionsprobe am neuen Schiffshebewerk (SHW) Niederfinow mit einem „Bemessungsfahrzeug“ durchgeführt wurde. Dazu hatte ein unter polnischer Flagge verkehrendes Schubboot der Rhenus-Gruppe einen Verband mit zwei Vorspannleichtern (110 mal 11 m) gebildet und zunächst fünf Kreuzungsschleusungen (Berg- und Tal) erfolgreich realisiert. Das neue Hebewerk ist auf die Passage von Großmotorgüterschiffen der europäischen Wasserstraßenklasse V mit max. zulässigen Abmessungen von 110 m Länge und 11,4 m Breite ausgelegt. Nach Angaben des WNA habe sich nach über 200 Probeschleusungen die Fehlerquote von anfangs 80 % auf mittlerweile 10 % reduziert. Insgesamt sind 500 fehlerfreie Probeschleusungen vorgesehen. Ein Termin für die Verkehrsfreigabe werde im Anschluss an diese noch ausstehenden Schleusungen bekannt gegeben.

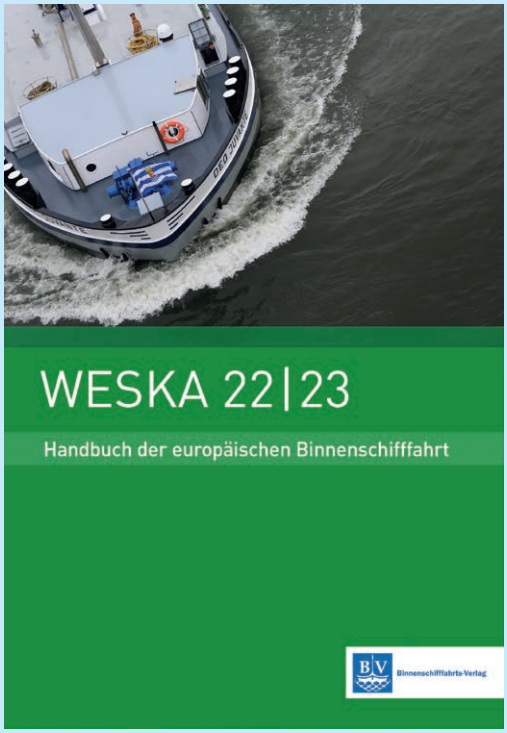
→ Am neuen Schiffshebewerk Niederfinow läuft derzeit der Probebetrieb © WSV

Erweiterung der elektronischen Meldepflicht

Zum 1. Dezember 2021 tritt auf sämtlichen Wasserstraßen, auf denen die Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) gilt, für alle unter §12.01 Nr. 1 RheinSchPV fallenden Fahrzeuge und Sondertransporte die elektronische Meldepflicht in Kraft. Als Reaktion auf die technischen Schwierigkeiten, die für einige Schifffahrtstreibende bei der Erfüllung der neuen Vorschriften auftreten können, beschloss der ZKR-Polizeiausschuss Ende Oktober 2021, die nationalen Polizeibehörden zu bitten, mit dem Inkrafttreten der erweiterten elektronischen Meldepflicht eine Toleranzfrist von drei Monaten einzuführen. In diesem Zeitraum kann die Wasserschutzpolizei demnach von einer Geldbuße absehen, falls triftige Gründe für eine derartige Toleranz vorliegen. Die ZKR hat in ihrem Internetangebot unter www.ccr-zkr.org im Bereich „River Information Services“ eine Sonderseite rund um das Thema „Elektronisches Melden“ (ERI) eingerichtet.

Lucia Luijten hat Tätigkeit aufgenommen

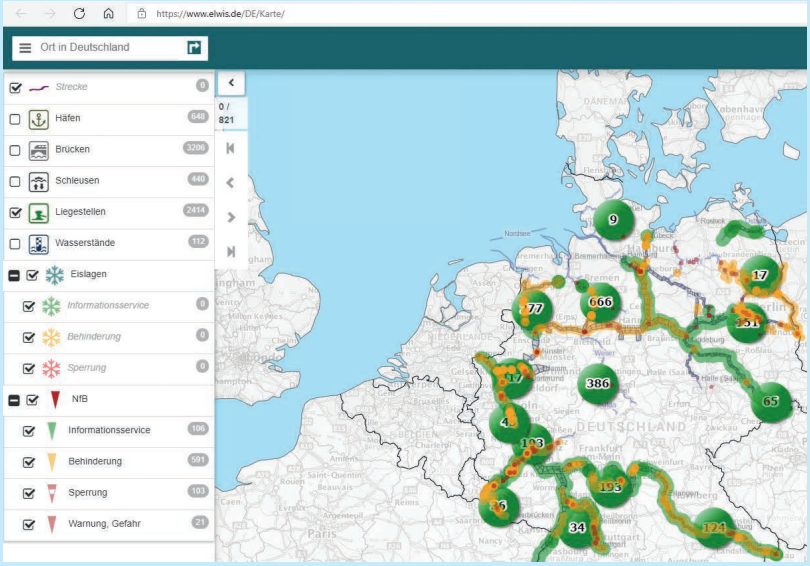
Die neue Generalsekretärin der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), Lucia Luijten, hat am 1. November 2021 die Nachfolge von Bruno Georges angetreten, dessen Amtszeit Ende Oktober 2021 ausgelaufen ist. Lucia Luijten hat Umweltwissenschaften studiert und leitete zuletzt die Abteilung für Binnenschifffahrt und Wasserstraßen im niederländischen Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft. Erfahrung mit der Arbeit der ZRK sammelte Luijten als stellvertretende Kommissarin der niederländischen Delegation und als Vorsitzende des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI). BDB-Präsident Martin Staats hat Bruno Georges für seine geleistete Arbeit in der ZKR gedankt und Lucia Luijten zur Übernahme der neuen Aufgabe gratuliert.



← Der WESKA wird nach siebenjähriger Pause ab 2022 wieder aufgelegt

Veröffentlichung des WESKA 22/23 angekündigt

Der Binnenschifffahrtsverlag (Springer Fachmedien München GmbH) hat angekündigt, nach siebenjähriger Erscheinungspause den WESKA (ehemals „Westeuropäischer Schifffahrts- und Hafenkalender“) wieder aufzulegen. Das Standardwerk für die Binnenschifffahrt erscheint bereits seit 1924 und wurde unter Berücksichtigung der zentralen Infos (inkl. Fahrstreckenbeschreibung) vollständig überarbeitet. Es enthält weiterhin die tabellarische Fahrstreckenbeschreibungen mit Angaben der Orte, Häfen und Umschlagstellen, Brücken, Schleusen und Fähren für das gesamte Rheinstromgebiet, die Westdeutschen Kanäle und die Weser, das Elbstromgebiet, die Märkischen Wasserstraßen, die Oder sowie die Donau von Kelheim bis zum Schwarzen Meer. Der WESKA wird in einem neuen Format und neuem Layout erscheinen, eine veränderte Kapitelzählung mit vertrauter farblicher Markierung, sowie ein neues, erweitertes Kapitel zu europäischen, nationalen und fahrstreckenspezifischen Rechtsvorgaben enthalten. Der WESKA 22/23 kann voraussichtlich ab Ende Januar 2022 unter www.binnenschifffahrts-verlag.de bezogen werden.



↑ Die verfügbaren Kartensysteme in „ELWIS“ können weiter genutzt werden

RIS COMEX Projekt kurz vor Abschluss

Das RIS COMEX Projekt (RIS Corridor Management Execution), finanziert durch das CEF-Rahmenprogramm, befindet sich in der Abschlussphase. 13 EU-Mitgliedstaaten haben gemeinsam mit Partnern, wie unter anderem der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, daran gearbeitet, das Projekt, welches die Zurverfügungstellung harmonisierter Informationsdienste für die Binnenschifffahrt zum Ziel hat, zu realisieren. Die Inbetriebnahme ist für Anfang des Jahres 2022 geplant. Durch die Verfügbarkeit von dynamischen Infrastrukturdaten soll eine zuverlässige Routenplanung ermöglicht werden sowie eine verlässliche Reisezeitenberechnung für die Reisplanung und das Verkehrsmanagement. Das Transportmanagement der Logistikpartner soll verbessert werden. Zudem erfasst RIS COMEX Informationen über die Liegestellenauslastung in Echtzeit. Sofern das Schiff einwilligt, besteht auch die Möglichkeit für Logistiker das Schiff nachzuverfolgen. Das Projekt trägt zur Digitalisierung der Binnenschifffahrtsbranche bei. Die über ELWIS verfügbaren, bestehenden Kartensysteme/Kartentools, können parallel dazu weiterhin genutzt werden, da die nationalen Systeme andere Funktionen als RIS COMEX enthalten.

Duldungsverfügung: Aluminium-Beiboote im Bereich der Ladung

Auf der 38. Sitzung des ADN-Sicherheitsausschusses wurden auf Antrag von EBU/ESO Ergänzungen der Tabelle zur Auflistung der Werkstoffe von Gegenständen an Bord von Tankschiffen, die im Bereich der Ladung verwendet werden dürfen, beschlossen. Unter anderem sind demnach auch Beiboote aus Aluminium, beziehungsweise mit einer Aluminiumlegierung versehene Beiboote im Bereich der Ladung zulässig. Der Sicherheitsausschuss geht dementsprechend davon aus, dass ein Beiboot aus Aluminium im Bereich der Ladung kein Sicherheitsrisiko darstellt. Die Änderung der Tabelle tritt jedoch erst mit dem ADN 2023 in Kraft. Das deutsche Binnenschifffahrtsgewerbe berichtet davon, dass seit einiger Zeit bei Kontrollen der Wasserschutzpolizei auf Tankschiffen mit einem ADN Zulassungszeugnis ein im Bereich der Ladung aufgestelltes Beiboot aus Aluminium beanstandet und mit einem Bußgeld belegt wird. Grund für die Beanstandung ist, dass das Beiboot nicht in der Tabelle unter ADN 9.3.2.0.3 aufgeführt ist und demzufolge nicht im Bereich der Ladung aufgestellt sein darf. Da vor dem Hintergrund der festgestellten Sicherheit des Bauwerkstoffs durch den ADN-Sicherheitsausschuss die Verfolgung eines Verstoßes als unbillig erscheint, beabsichtigt das BMVI über den Bund-Länder-Ausschuss eine Duldungsverfügung mit der Maßgabe zu erwirken, dass ein Verstoß bis zum Inkrafttreten des ADN 2023 nicht verfolgt wird.

Workshop im Projekt „BinSmart“

Am 25. November 2021 führte das DST im Rahmen des Projekts „BinSmart“ ein Treffen der Begleitforschungsgruppe zum Thema „Begleitforschungsmaßnahme und Technologiedemonstratoren in der Binnenschifffahrt“ unter der Moderation von Prof. Bettar el Moctar (Inhaber des Lehrstuhls Schiffs- und Meerestechnik an der UDE und Geschäftsführer DST) als Hybrid-Veranstal-

← Das Projekt „BinSmart“ läuft bis Juli 2024

tung durch. BDB-Vizepräsident Roberto Spranzi (DTG) skizzierte als einer der Referenten die Herausforderungen in der Binnenschifffahrt aus Sicht des Gewerbes. Dabei ging er u.a. auf die Aspekte Infrastruktur, Leistungsfähigkeit der WSV, technische Entwicklung im Gewerbe und den Fachkräftemangel ein. Spranzi verdeutlichte, dass der 2019 veröffentlichte und rund 90 Maßnahmen umfassende „Masterplan Binnenschifffahrt“ die Bedarfe umfassend aufzeigt und dabei auch konkrete Handlungsempfehlungen gibt. Es sei außerdem nötig, dass die Förderprogramme für das Binnenschifffahrtsgewerbe künftig noch leistungsfähiger ausgestaltet würden. Thomas Guesnet (DST) berichtete über die derzeit laufenden Arbeiten an einem sog. „Demonstratorschiff“. Die Rhenus ist mit Herbert Berger in diese Arbeiten intensiv eingebunden. Langfristiges Ziel ist es, ein 86 mal 9,50 m großes Binnenschiff zu bauen, an dem verschiedene Kraftstoffe und Antriebskonzepte erprobt werden können. Gleichzeitig soll das Schiff, das von Rhenus betrieben werden soll, aber auch voll einsatz- und wettbewerbsfähig sein. Das Schiff soll über zwei Propeller mit je 380 kW Leistung verfügen, einen niedrigen Fixpunkt sowie einen Mindesttiefgang von 90 cm aufweisen. Derzeit laufen die Arbeiten an einem machbaren Schiffskonzept, auf dessen Grundlage dann zu einem späteren Zeitpunkt ein Bauauftrag erteilt werden könnte. Nähere Informationen über „BinSmart“ gibt es im Internet unter www.binsmart.de.

Die BDB-Geschäftsstelle ist vom 24. Dezember 2021 bis 3. Januar 2022 geschlossen.

Der BDB wünscht frohe Festtage!

Adressfeld

Bundesverband der
Deutschen Binnenschifffahrt e. V. (BDB)

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