01/2022 | 31. Jahrgang, April 2022

BDB REPORT

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

IN DIESEM HEFT:

Gespräche in Berlin
BDB warnt vor Klimaschutz mit der Brechstange

Neuwahl des Präsidiums
Einige personelle Veränderungen

Unterstützung für das Gewerbe
Neue PGBi im Bundestag gegründet

52. BDB-Mitgliederversammlung im DST
Turnusgemäße Neuwahlen der Gremien

Neue Ausbildung in der Binnenschifffahrt
Chancen zur Fachkräftesicherung

Landstrom im Fokus
Gemeinsamer Workshop von ZKR und viadoau

und vieles mehr…

Das neue BDB-Präsidium: (v.r.n.l.) BDB-Präsident Martin Staats, die BDB-Vizepräsidenten Thomas Maaßen, Dirk Gemmer, Friedrich Weigert, Cok Vinke und Dr. Gunther Jaegers. Nicht im Bild: BDB-Vizepräsident Dr. Achim Schloemer. Links im Bild: BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen

BDB-Mitgliederversammlung: Neuwahlen von Vorstand und Präsidium

→ BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen

Editorial

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

der Königsweg zur Eindämmung der Klimakrise ist der Ausstieg aus der Verbrennung fossiler Energien und der Umstieg auf erneuerbare. Das ist die eindeutige Botschaft des dritten Teilberichts des Weltklimarates IPCC, der Anfang April vorgestellt wurde. Auch das Binnenschifffahrtsgewerbe bekennt sich zu den Emissionsminderungszielen und wird seinen Beitrag leisten. Als wenig hilfreich erweisen sich allerdings in Teilen die überambitionierten Maßnahmen der EU-Kommission: Eine Zwangssteuer auf das Gasöl soll als Incentive für den Wechsel auf Elektro, Wasserstoff & Co dienen. Aber was soll dieser Aktionismus, wenn es insbesondere in der Großschifffahrt auf dem Rhein, wo 80 % des Güterverkehrs stattfindet, noch für wenigstens weitere fünf Jahre gar keine serienreifen Alternativen zum Diesel gibt? Das bringt klimapolitisch nichts, verteuert aber die besonders umweltfreundliche Binnenschifffahrt, was wiederum die Ziele zur Verlagerung des Güterverkehrs auf das Wasser konterkariert. Das ist mit den Entscheidern in Brüssel, aber auch mit der Bundesregierung, die solchen Gesetzespaketen zustimmen muss, zu diskutieren. Erste Gespräche habe ich hierzu bereits mit dem Verkehrsstaatssekretär und Logistikbeauftragten der Bundesregierung, Oliver Luksic, und der Maritimen Koordinatorin im Wirtschaftsministerium, Claudia Müller, geführt. Gelegenheit zum Dialog mit Bundesverkehrsminister Volker Wissing wird es in den kommenden Wochen in Berlin geben. Die Sprecher der neu gebildeten Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt im Bundestag konnte ich ebenfalls für diese Thematik sensibilisieren. Was im Bereich Innovation bereits verfügbar ist und wohin die technologische Reise gehen kann, erfuhren die BDB-Mitglieder im Rahmen der jährlichen Mitgliederversammlung bei der Forschungseinrichtung DST in Duisburg. An dem Tag wurden auch der Vorstand und das Präsidium des BDB neu gewählt. Mit Marie Nauheimer (Primus Linie) ist erstmals eine Frau im Vorstand vertreten. Präsident Martin Staats (MSG) wurde im Amt bestätigt, und der Holländer Cok Vinke (Contargo) tritt als Vizepräsident die Nachfolge von Hein Kerstgens an. Roberto Spranzi (DTG) kandidierte nicht mehr für das Präsidium, bleibt aber im Vorstand aktiv.

Mehr hierzu, zu den Folgen des Ukraine-Krieges, zur neuen Ausbildung zum Binnenschiffer, zum Landstrom und zu den gestiegenen Gütermengen auf dem Wasser 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.

Inhalt

04 Gespräch mit PStS Oliver Luksic
BDB warnt vor Klimaschutz mit der Brechstange

07 Unterstützung für das Gewerbe
Neue PGBi im Bundestag gegründet

09 Neuwahl des Präsidiums
Einige personelle Veränderungen

11 52. BDB-Mitgliederversammlung im DST
Turnusgemäße Neuwahlen der Gremien

14 Information zum Stand der Forschung
Automatisierung und alternative Antriebe

16 Aktuelles aus dem ADN
Tagung des Sicherheitsausschusses

18 Neue Ausbildung in der Binnenschifffahrt
Chancen zur Fachkräftesicherung

20 Landstrom im Fokus
Gemeinsamer Workshop von ZKR und viadoau

22 Kurz gemeldet

BDB im Gespräch PStS Oliver Luksic

Europas Klimaschutz mit der Brechstange

behindert die weitere Entwicklung der Binnenschifffahrt

In einem ersten Treffen mit MdB Oliver Luksic, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium und Logistikbeauftragter der Bundesregierung, hat BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen am 16. Februar in Berlin die Schwerpunkte der Binnenschifffahrtspolitik in den kommenden vier Jahren besprochen.

Die neue Bundesregierung hat sich in ihrem Koalitionsvertrag die weitere Steigerung des Güterverkehrs auf dem Wasser ebenso auf die Fahnen geschrieben wie die Stärkung der Hinterlandanbindungen der Seehäfen. Die Förderung von Landstrom und alternativen Kraftstoffen und Antrieben soll helfen, die schon heute besonders umweltschonende Binnenschifffahrt noch klimafreundlicher werden zu lassen. Staatssekretär Luksic und Geschäftsführer Schwanen waren sich darin einig, dass diese Eckpunkte des Koalitionsvertrages eine gute Basis für konkrete Maßnahmen zur Stärkung der Schifffahrt bilden. Sie waren sich auch darin einig, dass die Güterbinnenschifffahrt einen wesentlichen Beitrag zur klimafreundlichen Bewältigung des Güterverkehrs der Zukunft leisten wird. Hierfür bedarf es gut ausgebauter Flüsse, etwa am Mittel- und Niederrhein, denn sie sind Voraussetzung für die Planbarkeit und Verlässlichkeit im Güterverkehr. Entsprechende Haushaltsmittel und ausreichend qualifiziertes Personal in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung müssen der Regierung hierfür zur Verfügung stehen.

Sorgen bereiten der Branche aktuell die Maßnahmen der Europäischen Kommission für die Erreichung der Klimaschutzziele im Rahmen des „Fit for 55“-Paketes:

Zwar wird im europäischen „Green Deal“ der Anstieg des Güterverkehrs auf dem Wasser um 50 % bis zum Jahr 2050 anvisiert, denn die Schifffahrt verfügt über erhebliches Potenzial für die erforderliche klimafreundliche Verkehrsverlagerung. Dieses Ziel wird aber konterkariert, wenn die EU-Kommission der Branche die Investitionsmöglichkeiten in Schiff, Betrieb und Personal nimmt. Insbesondere die geplante Novelle der europäischen Energiesteuerrichtlinie, die eine neue Steuer auf den in der Schifffahrt verwendeten Diesel vorsieht, wird zu einem massiven Anstieg der Betriebskosten führen und den klein- und mittelständisch strukturierten Unternehmen die Möglichkeit der Investition in Schiff, Betrieb und Personal nehmen.

← PStS Oliver Luksic (l.) und BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen mit einer Ausgabe von **Report**

„Verlagerungsziele und Klimaschutzmaßnahmen sind nicht im Einklang, mehr noch: Sie behindern einander. Die EU-Kommission muss hier dringend nacharbeiten“, so BDB-Geschäftsführer Schwanen, der sich eindeutig gegen diese neue Steuerbelastung ausspricht:

„Mit der neuen Steuer betreibt die EU-Kommission Klimaschutz mit der Brechstange. Sie erwartet von der Schifffahrt einen sofortigen Abschied von den fossilen Brennstoffen und ordnet hierfür eine allein klimapolitisch begründete Verteuerung des Schiffstreibstoffes an. Dieses Vorgehen versucht sie dadurch zu begründen, dass sie alternative Treibstoffe zeitlich befristet mit Null Euro besteuern will. Auch wir bekennen uns zum Ziel der Dekarbonisierung des Verkehrssektors. Wir erwarten aber, dass die EU-Kommission begreift, dass es in der Güterschifffahrt zurzeit keine serienreifen und europaweit zur Verfügung stehenden Alternativen zum Diesel gibt. Eine Abkehr vom Diesel ist deshalb zurzeit de facto nicht möglich. Zwar gibt es mit „Elektra“ und anderen Forschungsvorhaben hoffnungsvolle Ansätze. Insbesondere in der Großschifffahrt auf dem Rhein, wo rund 80 % des Güterverkehrs auf dem Wasser stattfindet, stehen Elektro- oder Wasserstoffantriebe aber frühestens in einigen Jahren zur Verfügung. Und die flächendeckende Versorgungsinfrastruktur jenseits des Rheins und außerhalb Deutschlands, etwa in Ost- und Südosteuropa, wird sich ebenfalls nicht „mal eben“ errichten lassen. Wir verlangen, dass die EU-Kommission ihr Vorgehen an den Realitäten und dem

> « Verlagerungsziele und Klimaschutzmaßnahmen sind nicht im Einklang, mehr noch: Sie behindern einander. »
>
> BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen

↑ Die neuen Parlamentarischen Staatssekretäre um Bundesverkehrsminister Volker Wissing (3.v.l.): (v.l.n.r.) MdB Michael Theurer, MdB Daniela Kluckert und MdB Oliver Luksic
© BMDV

Realisierbaren ausrichtet. Die Branche muss von solchen steuerlichen Mehrbelastungen, die ausschließlich schaden und niemandem nützen, verschont werden."

Der BDB hat mit dem Parlamentarischen Staatssekretär und Logistikbeauftragten Oliver Luksic die Fortführung der Gespräche verabredet. Es wird dann um die konkrete Ausgestaltung der Branchenförderprogramme und um die Fortsetzung der Arbeiten am „Masterplan Binnenschifffahrt" gehen. Der BDB hat hierzu – ebenso wie zur Entwicklung der Nationalen Hafenstrategie – bereits seine aktive Unterstützung zugesagt.

Neue Ansprechpartner für die Binnenschifffahrt im BMDV

Folgende Parlamentarische Staatssekretäre wurden in das BMDV berufen:

PStS Oliver Luksic ist neuer Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik. Er tritt damit die Nachfolge von MdB Steffen Bilger an. Der Koordinator ist zentraler Ansprechpartner der Bundesregierung für die deutsche Logistikbranche und setzt sich für deren Belange ein. Themenschwerpunkte sind bei ihm Planungsbeschleunigung, Logistik, Bundesfernstraßen, Straßenverkehr, Radverkehr, Fußgänger, Luftfahrt und Wasserstraßen.

PStS Michael Theurer ist neuer Beauftragter der Bundesregierung für den Schienenverkehr. Er tritt damit die Nachfolge von MdB Enak Ferlemann an. Der Beauftragte ist u.a. für die Entwicklung eines strategischen Gesamtkonzepts für die Schiene zuständig. Er ist Schnittstelle für die Abstimmung mit den Beteiligten aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung und soll sich innerhalb und außerhalb der Bundesregierung für die Belange des Schienenverkehrs einsetzen. Themenschwerpunkte sind bei ihm Eisenbahnen, Umwelt und Europa.

PStS'in Daniela Kluckert wurde in das von Minister Wissing neu geschaffene Amt der Beauftragten für Ladesäuleninfrastruktur berufen. Themenschwerpunkte sind bei ihr die digitale Infrastruktur, digitale Gesellschaft, Elektromobilität, Mobilität 4.0 und Schifffahrt.

BDB erfreut über Unterstützung für klimafreundliche Binnenschifffahrt

Gründungssitzung der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt im Bundestag

Auch in der 20. Wahlperiode wird es eine überfraktionelle Interessenvertretung für die Binnenschifffahrt und das System Wasserstraße im Bundestag geben: Am Donnerstag, 17. Februar 2022 fand – aus Pandemiegründung rein virtuell – die konstituierende Sitzung in Berlin statt.

Der BDB zeigt sich hierüber hoch erfreut:

„Die erste Parlamentarische Gruppe Binnenschifffahrt wurde 1996 auf Initiative des BDB gebildet. Sie besteht seither ununterbrochen fort und darf als feste Institution im parlamentarischen Raum bezeichnet werden. Sie hat in diesen rund 25 Jahren zahlreiche wertvolle Initiativen zur Stärkung der Binnenschifffahrt und zur weiteren Entwicklung des Systems Wasserstraße im parlamentarischen Raum gestartet. Es ist großartig, dass wir in den kommenden vier Jahren erneut auf diese Unterstützung bauen können, und ich freue mich auf die Fortsetzung der guten Zusammenarbeit!“, erklärt BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen.

Die PGBi hat angekündigt, bereits in diesem Frühjahr ihre Arbeit aktiv aufzunehmen und durch Arbeitsgespräche, Veranstaltungen in Berlin und Vor-Ort-Termine mit dem Gewerbe die Themen rund um die Binnenschifffahrt

↑ (v.l.n.r.): MdB Mathias Stein (SPD), MdB Bernd Reuther (FDP), MdB Lukas Benner (Bündnis90/Die Grünen), MdB Henning Rehbaum (CDU)

weiterzuentwickeln. Dazu zählen u.a., die Wasserstraßeninfrastruktur zu stärken, den Investitionsstau anzugehen, Planungs- und Genehmigungsverfahren voranzutreiben und die Binnenschifffahrt auf ihrem Weg zur Klimaneutralität zu unterstützen.

Die Gruppe umfasst aktuell bereits über 50 Bundestagsabgeordnete aus sämtlichen Regionen Deutschlands; Tendenz steigend. Als Sprecher wurden am Donnerstag benannt:

- MdB Mathias Stein (SPD), der auch bereits in der vergangenen Wahlperiode die Koordination der Gruppe innehatte.
- MdB Bernd Reuther (FDP), der ebenfalls die Arbeit in der PGBi fortsetzt.
- MdB Lukas Benner (Bündnis90/Die Grünen), der über den Wahlkreis Aachen (NRW) neu im Bundestag vertreten ist und die Nachfolge von MdB Claudia Müller antritt, die in das Amt der Koordinatorin für die maritime Wirtschaft und Tourismus der Bundesregierung berufen wurde.
- MdB Henning Rehbaum (CDU), der über den Wahlkreis Warendorf (NRW) neu im Bundestag vertreten ist, zuvor neun Jahre Abgeordneter im Landtag NRW war und nun die Nachfolge von dem aus dem Bundestag ausgeschiedenen Eckhard Pols antritt.
- MdB René Bochmann (AfD), der die Nachfolge für den aus dem Bundestag ausgeschiedenen Andreas Mrosek antritt.
- Die Linke hat noch keinen Sprecher bzw. keine Sprecherin benannt. Der bisher für die Linke in der PGBi tätige Jörg Cezanne ist aus dem Bundestag ausgeschieden.

Pressemitteilung der neuen PGBi

Die Abgeordneten Mathias Stein, Lukas Benner und Bernd Reuther gaben nach der Gründung der neuen PGBi eine gemeinsame Mitteilung heraus, in der sie betonten, dass die überfraktionelle Gruppe in den nächsten vier Jahren allen Belangen rund um Binnenschifffahrt, Häfen und Wasserstraßen eine starke Stimme verleihen wird. „Es gibt in Deutschland kaum eine Region ohne Wasserstraße, Hafen oder Binnenschiff. Unsere gesamte Wirtschaft greift in ihren Logistikketten auf den Verkehrsträger zurück und um unsere Klimaziele zu erreichen, müssen wir noch mehr Verkehre auf die Wasserstraße verlagern. Dafür wollen wir Herausforderungen und Chancen frühzeitig identifizieren und Probleme wann immer möglich überfraktionell lösen. Die Parlamentsgruppe Binnenschifffahrt ist zu einer festen Institution im politischen Raum geworden und wir werden die erfolgreiche Arbeit der letzten Jahre nun gemeinsam fortsetzen“, so Koordinator Mathias Stein.

Turnusgemäße Neuwahlen im Rahmen der BDB-Gremiensitzungen

Wahlen zum Präsidium – einige personelle Veränderungen

Im Rahmen der am 30. März 2022 erfolgten turnusgemäßen Neuwahl des Präsidiums des BDB ergaben sich einige personelle Veränderungen in dem nun aus sieben Vertretern bestehenden Gremium:

Einstimmig in ihren Ämtern bestätigt wurden die Vizepräsidenten Dirk Gemmer (Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG, Duisburg), Dr. Gunther Jaegers (Reederei Jaegers GmbH, Duisburg), Thomas Maaßen (Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG, Duisburg), Präsident der European River-Sea-Transport Union e.V. (ERSTU), Dr. Achim Schloemer (Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt GmbH, Köln) und Friedrich Weigert (Kühne + Nagel Euroshipping GmbH, Regensburg) sowie Martin Staats (MSG eG) als Präsident.

Nicht mehr für das Präsidium kandidierten Heinrich Kerstgens (vormals Contargo GmbH & Co. KG, Mannheim) und Roberto Spranzi (DTG Deutsche Transport-Genossenschaft, Duisburg). Roberto Spranzi wird aber sein ehrenamtliches Engagement im Vorstand des BDB fortsetzen.

Bereits in der abgelaufenen Wahlperiode legte Volker Seefeldt (HTAG Häfen und Transport AG, Duisburg) zum 30. September 2021 seine Ämter im Verband nieder.

Für Heinrich Kerstgens, der von Contargo zur Konzernmutter Rhenus SE gewechselt ist, wurde Cok Vinke (Contargo Waterway Logistics BV, Zwijndrecht) in das Präsidium des Verbandes gewählt. Cok Vinke arbeitet bereits aktiv im BDB-Fachausschuss für den Kombinierten Verkehr mit, sodass im Präsidium weiterhin eine hohe Kompetenz bei

← Heinrich Kerstgens schied aus dem Präsidium und dem Vorstand des BDB aus

↑ Das neue BDB-Präsidium: (v.r.n.l.) BDB-Präsident Martin Staats, die BDB-Vizepräsidenten Thomas Maaßen, Dirk Gemmer, Friedrich Weigert, Cok Vinke und Dr. Gunther Jaegers. Nicht im Bild: BDB-Vizepräsident Dr. Achim Schloemer. Links im Bild: BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen

Themen rund um Güterverkehre in der intermodalen Transportkette vorhanden ist.

Im Nachgang zur Wahl erläutern die Präsidiumsmitglieder Martin Staats und Dirk Gemmer gegenüber Pressevertretern:

„Wir freuen uns über das eindeutige Votum und das uns damit entgegengebrachte Vertrauen der Kollegen. Das Binnenschifffahrtsgewerbe steht vor großen Herausforderungen, sei es der Transformationsprozess hin zu einer noch umweltfreundlicheren Binnenschifffahrt, die zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht absehbaren Folgen der Ukraine-Krise auf das System Wasserstraße oder der sich verschärfende Fachkräftemangel in unserer Branche. Als BDB werden wir uns dafür einsetzen, dass die politischen Rahmenbedingungen auf deutscher und europäischer Ebene so ausgestaltet werden, dass unser Verkehrsträger fit für die Zukunft gemacht wird und eine noch wichtigere Rolle bei der Bewältigung des steigenden Güteraufkommens spielt."

Damit setzt sich das BDB-Präsidium seit 30. März 2022 wie folgt zusammen:

Präsident:

Staats, Martin (MSG eG, Würzburg)

Stellvertreter:

Gemmer, Dirk (Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG, Duisburg)

Jaegers, Dr. Gunther (Reederei Jaegers GmbH, Duisburg)

Maaßen, Thomas (Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG, Duisburg), Präsident der European River-Sea-Transport Union e.V. (ERSTU)

Schloemer, Dr. Achim (Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt GmbH, Köln)

Vinke, Cok (Contargo Waterway Logistics BV, Zwijndrecht)

Weigert, Friedrich (Kühne + Nagel Euroshipping GmbH, Regensburg)

↓ Martin Staats (l.) dankte Roberto Spranzi für sein langjähriges Wirken im Präsidium

52. Ordentliche BDB-Mitgliederversammlung

Turnusgemäße Neuwahlen
von Präsidium und Vorstand

Der BDB lud seine Mitglieder am 30. März 2022 zur 52. Ordentlichen Mitgliederversammlung ein, die in den Räumlichkeiten des Entwicklungszentrums für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V. (DST) in Duisburg durchgeführt wurde.

Bereits seit vielen Jahren kooperieren der BDB und das DST im Rahmen einer gegenseitigen Mitgliedschaft. Diese Zusammenarbeit soll künftig weiter intensiviert werden. Daher ist das DST nun durch Dr. Rupert Henn, geschäftsführendes Vorstandsmitglied im DST, auch erstmals im Vorstand des BDB vertreten.

Rechenschaftsbericht von Geschäftsführer Jens Schwanen

BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen gab den Mitgliedern einen Überblick über die aktuellen verkehrs- und gewerbepolitischen Themen und informierte über die in Berlin geleistete Arbeit in den letzten Monaten. Besonders erfreulich ist es, dass es dem Verband gelungen ist, positive Aussagen zur Stärkung der Binnenschifffahrt und der Häfen im Koalitionsvertrag der aktuellen Bundesregierung zu platzieren. In den vergangenen Wochen und Monaten wurden bereits intensive Gespräche im politischen Berlin geführt, u.a. mit MdB Oliver Luksic, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium und Logistikbeauftragter der Bundesregierung, sowie mit MdB Claudia Müller, der neuen Koordinatorin für maritime Wirtschaft & Tourismus der Bundesregierung.

Ukraine-Krise: Auswirkungen und Hilfe der Branche

Breiten Raum nahmen außerdem die mit dem Ukraine-Krieg verbundenen Auswirkungen auf das Gewerbe ein. So sind seit Beginn des Krieges die Preise für Gasöl um über 50 % gestiegen. Der BDB hat bereits die Bundesregierung deutlich darauf hingewiesen, dass die von der EU beabsichtige Einführung einer Mindeststeuer auf Schiffsdiesel nicht zuletzt vor diesem Hintergrund hochproblematisch ist, da dies eine weitere deutliche Verteuerung der Betriebskosten zur Folge hätte. Da in der Güter- und Fahrgastschifffahrt auch nautisches und nicht-nautisches Personal aus der Ukraine beschäftigt ist, bereiten die Personal- und Besatzungswechsel vielen Reedereien mittlerweile zunehmend Probleme. Der BDB hat daher die Regierung um mehr Flexibilität bei der Anwendung der Regelungen aus der Binnenschiffspersonalverordnung gebeten und eine Ausweitung

↑ Der neu gewählte BDB-Vorstand: (v.l.n.r.) Matthijs van Doorn, Dr. Gunther Jaegers, Elmar Ockenfels, Jens Langer, Andreas Dicke, Cok Vinke, BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen, Dr. Marie Nauheimer, Dr. Rupert Henn, Tobias Zöller, Roberto Spranzi, Sebastian Poser, Dirk Gemmer, Thomas Maaßen, BDB-Präsident Martin Staats und Friedrich Weigert. Nicht im Bild: Dr. Achim Schloemer, Ralf Tietze

Damit setzt sich der BDB-Vorstand seit 30. März 2022 wie folgt zusammen:

Dicke, Andreas (Bavaria Schiffahrts- und Speditions-AG, Aschaffenburg)

van Doorn, Matthijs (Havenbedrijf Rotterdam N.V., Rotterdam)

Gemmer, Dirk (Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG, Duisburg)

Henn, Dr. Rupert (DST e.V., Duisburg)

Jaegers, Dr. Gunther (Reederei Jaegers GmbH, Duisburg)

Langer, Jens (DP World Logistics Europe GmbH, Germersheim)

Maaßen, Thomas (Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG, Duisburg), Präsident der European River-Sea-Transport Union e.V. (ERSTU)

Nauheimer, Dr. Marie (Frankfurter Personenschiffahrt Anton Nauheimer GmbH, Frankfurt a.M.)

Ockenfels, Elmar (Antwerp Port Authority, Antwerpen)

Poser, Sebastian (B. Dettmer Reederei GmbH & Co. KG, Bremen)

Schloemer, Dr. Achim (Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt GmbH, Köln)

Spranzi, Roberto (DTG Deutsche Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt eG, Duisburg)

Staats, Martin (MSG eG, Würzburg)

Tietze, Ralf (Haeger & Schmidt Logistics GmbH, Duisburg)

Vinke, Cok (Contargo Waterway Logistics BV, Zwijndrecht)

Weigert, Friedrich (Kühne + Nagel Euroshipping GmbH, Regensburg)

Zöller, Tobias (Partikulier)

der 31 konsekutiven Arbeitstage vorgeschlagen, um die Personalsituation zu entzerren und die Lieferketten aufrechterhalten zu können. Erfreulich ist, dass zahlreiche Mitgliedsunternehmen des BDB die Menschen in der Ukraine mit konkreten Maßnahmen und Spenden gezielt unterstützen. Auch der BDB fühlt sich verpflichtet, den vom Krieg betroffenen Menschen zu helfen und hat daher im März eine Spende in Höhe von 5.000 Euro an das „Aktionsbündnis Katastrophenhilfe“ getätigt.

Veränderte personelle Besetzung im Vorstand

Im Zuge der turnusgemäßen Neuwahlen des BDB-Vorstands gab es einige personelle Veränderungen. Nicht mehr zur Wahl stellten sich Heinrich Kerst-

← Anton Nauheimer (m.) engagierte sich seit 2013 als Vertreter der mittelständischen Fahrgastschifffahrt im Vorstand des BDB

gens (Contargo GmbH & Co. KG), Anton Nauheimer (Frankfurter Personenschiffahrt Anton Nauheimer GmbH) und Marcus Schneidler (Marcus Schneidler Binnenschiffahrt). Bereits während der laufenden Wahlperiode hatten Dr. Heiko Maly (Transportwerk Magdeburger Hafen GmbH), Kai Nandelstaedt (Reederei Schwaben GmbH) und Volker Seefeldt (HTAG Häfen und Transport AG, Duisburg) ihre Ämter im BDB niedergelegt

Neu gewählt in den Vorstand von der Mitgliederversammlung wurden Dr. Marie Nauheimer in Nachfolge ihres Vaters, Anton Nauheimer, der weiterhin Vorsitzender des Fachausschusses Personenschifffahrt bleibt. Marie Nauheimer ist seit Jahren als Geschäftsführerin im Familienunternehmen tätig. Als weitere neue Vorstandsmitglieder wurden Dr. Rupert Henn (DST e.V.), Jens Langer (DP World Logistics Europe GmbH), Elmar Ockenfels (Antwerp Port Authority), Cok Vinke (Contargo Waterway Logistics BV) und Tobias Zöller (Partikulier der MSG eG) von der Mitgliederversammlung gewählt. Damit besteht das Gremium nun aus 17 Mitgliedern.

Würdigung der aus Vorstand und Präsidium ausgeschiedenen Ehrenamtler

BDB-Präsident Martin Staats verabschiedete Robert Spranzi aus dem Präsidium, Heinrich Kerstgens aus Präsidium und Vorstand, sowie Anton Nauheimer aus dem Vorstand des Verbandes. Im Rahmen einer Laudatio dankte er ihnen im Namen des BDB für das langjährige außergewöhnliche Engagement und die geleistete ehrenamtliche Arbeit in den Vereinsgremien. Bereits in der virtuellen BDB-Vorstandssitzung am 23. März verabschiedete Martin Staats Marcus Schneidler aus dem Vorstandskreis und dankte ihm insbesondere für den äußerst hilfreichen fachlichen Input, den er als aktiver Partikulier zur Arbeit des Gremiums beisteuern konnte. Die übrigen Vorstandsmitglieder bedauerten, dass Marcus Schneidler nicht erneut für den Vorstand kandidiert, da seine praktische Expertise stets sehr geschätzt wurde.

BDB und DST präsentieren Mitgliedern den Stand der Forschung

Branche informiert sich über Automatisierung und alternative Antriebe

Im Rahmen eines geführten Rundgangs und dreier Fachvorträge konnten sich die Mitglieder im Vorfeld der Mitgliederversammlung einen Eindruck von den vielfältigen Tätigkeitsfeldern des DST machen und das Leistungsspektrum der Einrichtung kennenlernen.

So betreibt das Institut beispielsweise den neuen, hochmodernen Flachwasserfahrsimulator SANDRA II, der erst im September 2021 feierlich in Betrieb genommen wurde. Während der große Fahrstand am Schiffer-Berufskolleg in Homberg beherbergt ist, gibt es beim DST in Neudorf einen weiteren Fahrstand, an dem sich die Teilnehmer des Rundgangs auch selbst bei der virtuellen Steuerung eines Binnenschiffs ausprobieren konnten, sowie die gesamt technische Infrastruktur der Anlage.

Versuchszentren zur Automatisierung von Navigation und Umschlag

Eine große Bedeutung bei der technologischen Fortentwicklung des Verkehrsträgers spielt außerdem das Versuchs- und Leitungszentrum für autonome Binnenschifffahrt (WeLaBi). Dr. Rupert Henn skizzierte in seinem Fachvortrag „Automatisierte Binnenschiffe - was bringt die Zukunft?“ die Chancen und Herausforderungen von automatisiertem und autonomem Fahren in der Binnenschifffahrt. Das DST arbeitet derzeit an mehreren Projekten, die sich diesem Zukunftsthema widmen und baut u.a. zwei Modellschiffe, die im Kanalgebiet zum Einsatz gebracht werden sollen, um Erprobungen durchzuführen. Außerdem wurde das Schiff „Niedersachsen 22“ mit Kameras und Sensoren ausgestattet, um automatisiertes Fahren erproben zu können. Die Ergebnisse der theoretischen und praktischen Versuche werden alle im WeLaBi gebündelt. Räumlich und thematisch verbunden mit dem WeLaBi ist das Versuchszentrum für innovative Hafen- und Umschlagtechnologien (HaFoLa), welches sich derzeit im Bau befindet. Das DST und der Lehrstuhl für Mechatronik der Universität Duisburg-Essen haben sich zusammengeschlossen, um mit der Errichtung und Inbetriebnahme des Versuchszentrums für innovative Hafen- und Umschlagtechnologien die Forschung an der Logistikinfrastruktur der Zukunft vorantreiben zu können. Der Fokus liegt hierbei im Wesentlichen auf den Forschungsbereichen der Hafenlogistik und der landseitigen Aktivitäten in der Binnenschifffahrt.

↑ Helmut Broß (DST) informierte die Mitglieder über den neuen Flachwasserfahrsimulator „SANDRA II“

Bessere Einbindung des Binnenschiffs in Logistikketten

Cyril Alias (DST) gab in seinem Vortrag „Potenziale und Herausforderungen der wassergestützten Logistik“ zunächst einen Überblick über die Logistikbranche in Deutschland und skizzierte Möglichkeiten und Herausforderungen, das Binnenschiff künftig vermehrt in die Lieferketten zu integrieren. Es sei nötig, dass noch deutlich mehr für die Vorzüge der Binnenschifffahrt geworben wird. Außerdem könnten Märkte in der urbanen Logistik liegen. Das DST hat diese Möglichkeiten z.B. im Rahmen des Projekts „DeConTrans“ (Innovative Konzepte für einen dezentralen Containertransport auf der Wasserstraße) untersucht.

Ausblick auf Szenarien zur Dekarbonisierung

Vor dem Hintergrund der ambitionierten Emissionsreduktionsziele der EU aus dem „Green Deal“, den die EU-Kommission mit ihrer „Smart sustainable mobility strategy“ für den Verkehrssektor präzisiert hat, wird die Umrüstung der Binnenschiffsflotte von Schiffsdiesel auf nachhaltige, alternative Antriebskonzepte eine der drängendsten Herausforderungen der Branche in den nächsten Jahren und Jahrzehnten werden. Das DST beschäftigt sich im Rahmen verschiedener Forschungsprojekte intensiv mit den Möglichkeiten der Umrüstung. Friederike Dahlke-Wallat (DST) gab im Rahmen ihres Fachvortrags „Kurz-, mittel- und langfristige Möglichkeiten zur Emissionsreduktion in der Binnenschifffahrt“ einen Überblick über den aktuellen Forschungsstand. Ermittelt wurde dabei u.a. in drei Szenarien, welche Emissionseinsparpotenziale bei verschiedenen Umrüstungsannahmen erreicht werden.

Der BDB hat seinen Mitgliedern die hochinteressanten Präsentationen der Mitarbeiter des DST im Nachgang der Sitzung übersendet.

Aktuelles aus dem ADN

39. Tagung des ADN-Sicherheitsausschusses

In der letzten Januarwoche 2022 fand die fünftägige Sitzung des UNECE ADN-Sicherheitsausschusses statt. Aufgrund der noch immer anhaltenden Pandemielage und teilweise unternehmensinternen Reisebeschränkungen, wurde die Sitzung in hybrider Form mit Verdolmetschung abgehalten.

Der Teilnehmerkreis setzte sich zusammen aus Vertretern der Ministerien der Vertragsstaaten, Vertretern der europäischen Verbände EBU/ESO, den Klassifikationsgesellschaften, Sicherheitsexperten und Vertretern der Chemie- und Ölindustrie. BDB-Referentin Elena Siebrecht nahm an der Sitzung als EBU-Vertreterin teil.

Vorab wurden die von nationalen Delegationen und internationalen Organisationen (u.a. EBU/ESO, ZKR, Donaukommission) zur Diskussion und Entscheidung eingereichten Arbeitsdokumente und informellen Dokumente in den Vertragsstaaten gemeinsam von Verbänden, dem Gewerbe und Ministerium eingehend geprüft. Gemeinsames Ziel des Sicherheitsausschusses ist es, die Vorschriften des ADN fortwährend dahingehend zu überprüfen, ob sie den Sicherheitsanforderungen entsprechen, in der Praxis umsetzbar sind und gegebenenfalls geändert oder ergänzt werden müssen. In der 39. Sitzung wurden unter anderem folgende Themen behandelt:

Ballastieren von Kofferdämmen

Der Sicherheitsausschuss hat die Aufnahme von Vorschriften für Kofferdämme in das ADN 2023 beschlossen, die unter bestimmten Voraussetzungen das Ballastieren von Kofferdämmen erlauben.

Beförderung von begasten Schuttgütern in Laderäumen in Trockengüterschiffen

Es wurde der aktuelle Stand der Arbeiten einer im Anschluss an die August-Sitzung 2021 gebildeten Korrespondenzgruppe präsentiert. Diese befasst sich unter anderem mit der Frage, wie die Sicherheit des Bordpersonals beim Transport von Ladegut, das vor der Verladung auf das Binnenschiff begast wurde, gewährleistet werden kann und ob Regelungen dazu in das ADN aufzunehmen sind.

Abschnitt 8.2.1 ADN – Änderungen der Vorschriften im ADN 2023 für die Ausbildung der Sachkundigen

Unter anderem soll die Möglichkeit bestehen, eine nicht bestandene Prü-

BDB-Referentin Elena Siebrecht ist Sekretärin des „Environment and Safety Committee“ der IWT-Stiftung, welches sich mit den Themenkomplexen CDNI und ADN/Transport gefährlicher Güter befasst. Außerdem vertritt sie BDB-Präsident Martin Staats im Vorstand der Stiftung. Daneben vertritt Elena Siebrecht den europäischen Dachverband EBU im ADN-Sicherheitsausschuss, der zwei Mal pro Jahr in Genf tagt, sowie in den CDNI-Gremien in Straßburg.

fung nach dem Basiskurs innerhalb der sechs Monate nach Prüfungsablegung zweimal zu wiederholen, ohne erneut an dem Basiskurs teilnehmen zu müssen. Außerdem soll die Teilnahme an Aufbaukursen nach bestandener Basisprüfung auch ohne die physisch verfügbare Sachkundebescheinigung möglich sein.

Digitalisierung von Urkunden und sonstigen Unterlagen an Bord in elektronischer Form

Eine informelle Arbeitsgruppe wurde eingerichtet, die untersuchen soll, welche Dokumente unter welchen Bedingungen für die Verwendung in elektronischer Form geeignet sind. Entsprechende Vorschriften sind zum gegebenen Zeitpunkt für das ADN auszuarbeiten.

Beförderung von Kohlendioxid (CO_2)

Der ADN-Sicherheitsausschuss hat die informelle Arbeitsgruppe „Stoffe“ mit der Prüfung der Möglichkeit einer Harmonisierung der Beförderungsbedingungen für CO_2, Ethylen und LNG beauftragt. Dies hätte zu Folge, dass CO_2 ebenso wie Ethylen und LNG unter Bestimmten Voraussetzungen ohne eine Kühlanlage befördert werden dürfte. Eine mögliche Änderung könnte bei einem befürwortenden Ergebnis der Arbeitsgruppe in das ADN 2025 aufgenommen werden.

Nicht messbare Stoffe

Bereits seit längerer Zeit besteht das Problem, dass für die Messung einiger gefährlicher Stoffe keine passenden Röhrchen für das Toximeter existieren und somit der Transport dieser Stoffe per Binnenschiff nicht erlaubt ist. Als Konsequenz daraus folgt eine „umgekehrte Verkehsverlagerung” in Richtung Straßen-/Schienenverkehr, bei dem keine Toximeter gefordert sind. Der ADN-Sicherheitsausschuss hat die informelle Arbeitsgruppe „Stoffe” gebeten, die Thematik auf die Agenda zu setzen und bereits eingebrachte Lösungsvorschläge zeitnah zu prüfen.

Sollte es die Pandemielage erlauben, wird die kommende, 40. Tagung, als Präsenzveranstaltung im August 2022 in Genf stattfinden.

Ausbildung in der Binnenschifffahrt

Neue Ausbildungsordnung – neue Chancen

Zum 18. Januar 2022 wurde die sogenannte EU-Befähigungsrichtlinie für die Binnenschifffahrt in nationales Recht umgesetzt. Ziel dieser Richtlinie ist es, die Qualität der Ausbildung in der Binnenschifffahrt in den verschiedenen EU-Mitgliedsstaaten auf einem hohen Niveau zu harmonisieren.

Diese Umsetzung, welche folglich auch Veränderungen bei dem Erwerb von Qualifikationen in der Binnenschifffahrt mit sich gebracht hat, wurde zum Anlass genommen, die gesamte Ausbildungsordnung für die Binnenschifffahrt neu zu gestalten.

Neue Ausbildungsverordnung im Bundesanzeiger veröffentlicht

Am 8. März 2022 wurden im Bundesgesetzblatt sowohl die Verordnung über die Berufsausbildung zum Binnenschiffer und zur Binnenschifferin wie auch die Verordnung über die Berufsausbildung zum Binnenschifffahrtskapitän und zur Binnenschifffahrtskapitänin veröffentlicht. Beide Verordnungen treten zum 1. August 2022 in Kraft. Berufsausbildungsverhältnisse, die zu diesem Zeitpunkt bereits bestehen, können nach den Vorschriften der oben bezeichneten Verordnungen unter Anrechnung der bis zu diesem Zeitpunkt absolvierten Ausbildungszeit fortgesetzt werden, wenn dies zum einen von den Vertragsparteien vereinbart wurde und zum anderen der/die Auszubildende noch nicht die Zwischenprüfung nach der bisherigen Ausbildungsordnung absolviert hat.

Zwei Ausbildungsgänge werden in Zukunft angeboten, nämlich jener zum Steuermann und derjenige zum Kapitän in der Binnenschifffahrt, welcher sogar dazu berechtigt, sich mit seinem eigenen Schiff selbstständig zu machen. In Deutschland beinhaltet die Ausbildung sowohl zum Steuermann als auch zum Kapitän in der Binnenschifffahrt einen schulischen wie auch einen praktischen Teil. Der schulische Teil der Ausbildung wird in verschiedenen Blöcken im Jahr an den Berufsschulen in Duisburg oder in Schönebeck absolviert. Die praktische Ausbildung findet direkt auf dem Schiff statt. Hierbei arbeitet und lebt der Auszubildende während dieser Zeit an Bord des Schiffes und lernt das Leben eines Binnenschiffers hautnah kennen.

Voraussetzungen

Als Voraussetzung für die duale Ausbildung ist nur die Erfüllung der Vollzeitschulpflicht (10 Jahre) erforderlich, ein Interesse an Technik und eine Affinität

Hintergrund:

Die EU-Befähigungsrichtlinie aus dem Jahr 2017 wurde durch den Europäischen Ausschuss für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) erarbeitet. Ziel war es, die Ausbildung in der Binnenschifffahrt innerhalb der Mitgliedsstaaten zu harmonisieren und an die sich durch den technischen Fortschritt ergebenen Änderungen anzupassen. Hierdurch soll nicht nur die Qualität der in der Binnenschifffahrt Beschäftigten, sondern auch die Sicherheit der gesamten Branche erhöht werden

für das Wasser sind wünschenswert. Mit dem Abschluss der dualen Ausbildung in Deutschland erwirbt man eine Qualifikation, welche es ermöglicht, in der gesamten Europäischen Union zu arbeiten. Eine Anerkennung ist durchgängig sichergestellt. Die Sicherheit des Arbeitsplatzes ist in kaum einem anderen Beruf so hoch wie in der Binnenschifffahrt. Schließt man seine Ausbildung erfolgreich ab, so hat man eine nahezu 100% ige Übernahmegarantie und wird seinen Beruf, sofern dies nicht aus eigenem Antrieb erfolgt, kaum mehr verlieren.

Eine Ausbildung in der Binnenschifffahrt bietet viele Vorteile, welche diese Branche so attraktiv machen. Aufgrund der Tatsache, dass man einen Arbeitsplatz wählt, welcher sich in ständiger Bewegung befindet, bekommt man die Gelegenheit verschiedene Länder zu bereisen. Das Ausbildungsgehalt in der Binnenschifffahrt galt jahrelang als das höchste in Deutschland gezahlte und belegt auch aktuell noch einen sehr hohen Rang. In kaum einer anderen Branche bekommt der Berufsstarter so schnell große Verantwortung, wenn er dies auch will.

Die neue Ausbildung und die damit verbundene Harmonisierung der Qualifikationen in der Binnenschifffahrt in der gesamten Europäischen Union muss als Gelegenheit für die Branche betrachtet werden. Nicht nur ist durch die europaweit einheitlichen Befähigungen und deren Voraussetzen ein gleichmäßig hohes Niveau sämtlicher Auszubildender garantiert, sondern diese Befähigungen tragen auch dazu bei, dass der ohnehin bereits sichere Verkehrsträger der Binnenschifffahrt noch einmal einen Schritt nach vorne macht und somit die Attraktivität der Binnenschifffahrt für sämtliche Logistikpartner deutlich erhöht wird. Die Umsetzung der EU-Befähigungsrichtlinie erfolgte in Deutschland durch die Verkündung der Binnenschiffspersonalverordnung. In diese wurden neben dem Befähigungswesen, welches zu der neuen Ausbildungsordnung geführt hat, auch die nationalen Regelungen bezüglich der Besatzung der Binnenschiffe auf den nationalen Wasserstraßen aufgenommen.

Landstromangebot im Fokus

Gemeinsamer Online-Workshop zu „Landstrom an Liegestellen“

Am 3. Februar 2022 fand ein von der ZKR und viadonau organisierter Online-Workshop zum Thema „Landstrom an Liegestellen“ unter der Leitung von Herrn Markus Grewe (BMDV, Bereich „Internationale Wasserstraßenpolitik“) statt.

Insgesamt waren rund 180 Teilnehmer zugeschaltet. Für den BDB nahm Referent Fabian Spieß an dem Termin teil. Im Rahmen der Veranstaltung wurde die Thematik aus verschiedenen Blickwinkeln, u.a. aus der Anwender- und Nutzerperspektive beleuchtet.

Gewerbe benötigt leistungsstarke Anschlüsse und Einheitlichkeit

Frau Leny van Toorenburg (EBU/ESO) wies darauf hin, dass nach Einführung der (zunächst kostenlosen) Landstromversorgung in den Niederlanden im Jahr 2008, ab dem Jahr 2013 durch eine zunehmende Einführung kostenpflichtiger Angebote vermehrt Probleme für die Binnenschifffahrt bei der Nutzung entstanden. Grund dafür waren insbesondere uneinheitliche Stromanschlüsse, uneinheitliche Bezahlsysteme und Leistungsschwankungen beim Strombezug. Eine im Jahr 2016 durchgeführte Umfrage von EBU und ESO ergab zudem, dass eine Ausstattung mit 16 Ampere nicht mehr zeitgemäß ist, sondern Anschlüsse mit mind. 32 und 63 Ampere zur Grundausstattung gehören müssten. Zudem sei eine Einheitlichkeit der Anschlüsse ebenso erforderlich wie ein 24/7-Kundendienst bei Strombezugs- oder Zahlungsproblemen, um die Akzeptanz seitens der Schifffahrt zu erhöhen. Die Studie ergab außerdem, dass eine Bezahlung per App oder Kreditkarte bevorzugt wird. Frau van Toorenburg wies auf ein Pilotprojekt im Hafen Rotterdam mit mobilen, verschiebbaren Batteriecontainern hin, welche an den Landstromkasten angeschlossen sind, und der Schifffahrt eine erhöhte Flexibilität beim Landstrombezug ermöglichen.

Kurze Kabelführung wichtig für Arbeitssicherheit

Herr André Stäudtner (BG Verkehr) zeigte praktische Probleme beim Bezug von Landstrom vor dem Hintergrund der Sicherheit am Arbeitsplatz auf. Gefahren für die Bordbesatzung könnten z.B. entstehen, wenn die schweren Stromkabel über eine Leiter oder über zugewachsene Treppen an veralteten Liegestellen zum Anschlusskasten geführt werden müssen. Die EN-Normen, auf die der technische Binnenschifffahrtsstandard ES-TRIN im Zusammenhang mit Landstrom verweist, gäben

← Die Binnenschiffahrt benötigt leistungsfähige Stromtankstellen – wie hier im Duisburger Hafen

nur unzureichend Auskunft über Fragen der Arbeitssicherheit des Bedieners. Wichtig sei daher, dass an Bord zumindest eine gründliche Unterweisung der Mitarbeiter zum Umgang mit der Technik erfolge.

Pilotprojekt der WSV im Kanalgebiet

Herr Christian Kleine (GDWS / Deutsche ZKR-Delegation) informierte über das Pilotprojekt „Elektrischer Landanschluss für die Binnenschifffahrt" der WSV im westdeutschen Kanalnetz, in dessen Rahmen an 20 Liegestellen (darunter auch eine am Rhein bei Emmerich) 120 Ladesäulen erneuert bzw. neu errichtet wurden. Ziel ist es, einen modernen und einheitlichen Standard von Ladesäulen für das Netz der Bundeswasserstraßen zu finden und zu erproben. Die Inbetriebnahme habe sich durch eichrechtliche Probleme stark verzögert. Um lange Kabelführungswege vom Schiff an Land zu vermeiden, verfügen einige der neuen Säulen über einen sog. „Satellit", eine unselbstständige Säule, die eine Art Verlängerungskabel zur Hauptsäule darstellt. Das Bezahlsystem („Waalstrom"), das nach Auskunft der GDWS per App oder internetfähigem Computer genutzt werden kann und nur registrierten Nutzern offensteht, soll in Kürze für die Säulen anlaufen.

Schnelle Lademöglichkeit für elektrischen Schiffsantrieb

Herr Shaun White (Projekt Current Direct) beschäftigte sich in seinem Vortrag mit Landstrom für den Schiffsantrieb. Ziel des Projekts ist die Entwicklung und der Aufbau eines austauschbaren Container-Batteriesystems. Hierbei entfällt der Ladevorgang, da die leere Akkubox (untergebracht in einem 20-Fuß-Container) gegen eine aufgeladene Einheit getauscht wird. Danach kann die Fahrt direkt fortgesetzt werden. Dies mache den Prozess äußerst zeitschonend. Shaun White betonte, dass besonderes Augenmerk auf die Entwicklung einer standardisierten Schnittstelle Land-Schiff gelegt wird, um unterschiedliche Schiffstypen bedienen zu können. Im Verlauf des Jahres 2023 ist eine Demonstration des Systems im Hafen Rotterdam geplant.

Die Präsentationen der einzelnen Referenten können im Online-Angebot der ZKR abgerufen werden: www.ccnr.eu.

Geplanter Parlamentarischer Abend in Berlin

Der neue Bundesverkehrsminister Volker Wissing hat die Einladung des BDB angenommen und wird am von den Verbänden BDB und BÖB geplanten Parlamentarischen Abend am 23. Juni in Berlin eine Rede zur Binnenschifffahrts- und Hafenpolitik halten. Details zum Programm und zum Veranstaltungsort werden nun ausgearbeitet. Die Mitglieder erhalten in Kürze ein „Save the date“ zu der Veranstaltung.

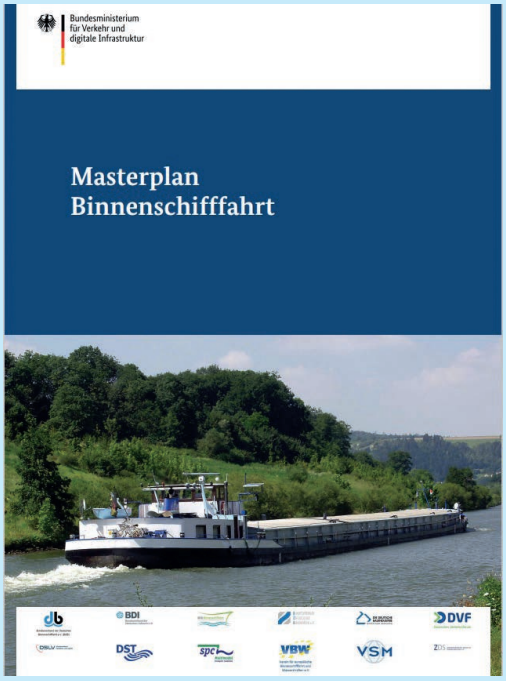
Bundesregierung stellt Haushaltsentwurf vor

Die Bundesregierung hat am 16. März den Haushaltsentwurf für das laufende Kalenderjahr vorgestellt und diesen am 18. März in den Bundestag eingebracht. Für die Investitionen in Erhalt, Ersatz und Ausbau der Bundeswasserstraßen werden pro Jahr rund 1,2 Mrd. Euro benötigt. Werden die Kosten für Betrieb und Unterhaltung hinzugerechnet, beträgt der notwendige Etatansatz 1,7 Mrd. Euro. Es ist grundsätzlich erfreulich, dass der direkte Investitionsansatz im Haushaltsentwurf 2022 annähernd erreicht wird. Dort werden rund 1,17 Mrd. Euro für Erhalt und Ausbau der Seeschifffahrts- und Binnenschifffahrtswasserstraßen eingeplant. Bei näherer Betrachtung zeigt sich allerdings: Den Wasserstraßen fließen im Jahr 2022 Mittel aus dem außerplanmäßigen 1. Klimaschutzsofortprogramm zu. Ohne diesen „Sondereffekt“ wäre der Wasserstraßenhaushalt um mehrere 100 Mio. Euro unterfinanziert. Und genau hier liegt das Problem: Es macht keinen Sinn, sich allein mittels Sonderprogrammen im Jahresturnus durch die Finanzierung der Erhalt- und Ausbaumaßnahmen an den Flüssen, Kanälen und seewärtigen Zufahrten zu den Seehäfen zu hangeln. So kann belastbares Planen und Bauen im Wasserstraßenbereich nicht funktionieren. Der BDB fordert daher mindestens eine langjährige Verstetigung der Investitionslinie bei mindestens 1,2 Mrd. Euro. Im Hinblick auf Baukostensteigerungen etc. muss diese Investitionslinie aufsteigend sein. Da der Gesetzgeber im Klimaschutzsofortprogramm ja bereits erkannt hat, dass Investitionen in die Wasserstraßen einen wesentlichen Beitrag zu mehr Nachhaltigkeit im Güterverkehr darstellen, sollte es für die neue Regierung eigentlich eine Selbstverständlichkeit sein, den Wasserstraßenetat nun für die Jahre 2023 ff. auch ohne solche Sonderprogramme auskömmlich zu gestalten. Der Haushaltsentwurf 2023 soll im Juni 2022 vorgelegt werden.

↓ Im Bundeshaushalt müssen genügend Mittel für die Umsetzung von wichtigen Wasserstraßenprojekten – wie z.B. dem Neubau der zweiten Schleusen an der Mosel – bereitgestellt werden © BAW

Masterplan: Aktualisierter Statusbericht

Anlässlich der jüngsten Beiratssitzung zum „Masterplan Binnenschifffahrt“ am 24. März hat das BMDV einen aktualisierten Statusbericht vorgelegt. In den Ausführungen zum Ausbau von Flüssen und Kanälen findet folgende Formulierung aus dem Koalitionsvertrag ihren Widerhall: „Im Zusammenhang mit der für alle Verkehrsträger bereits angelaufenen Bedarfsplanüberprüfung ist nicht ausgeschlossen, dass eine Neujustierung infrastruktureller Schwerpunkte vorgenommen wird.“ Noch offen ist, was dies für einzelne Wasserstraßenmaßnahmen des BVWP bedeuten könnte. Um Investitionssicherheit zu schaffen, arbeitet das BMDV daran, neue nachhaltige Antriebstechnologien in das europäische Regelwerk zu integrieren.



← Der Masterplan Binnenschifffahrt wird sukzessive umgesetzt

Regelungen für den Einsatz von Methanol und Wasserstoff befinden sich nach Vorschlag Deutschlands in der internationalen Befassung. Es wird nun die sukzessive Umsetzung angekündigt. In die neue Fassung des ES-TRIN implementiert werden außerdem Regelungen für den Einsatz von Brennstoffzellen. Um nach dem Verkehrsträgervergleich des Instituts PLANCO aus dem Jahr 2007 wieder aktuelle Daten über die Emissionen in der Binnenschifffahrt verfügbar zu machen, wurde Mitte 2018 die Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) mit dem Projekt „Ermittlung und Bewertung der von der Schifffahrt auf Bundeswasserstraßen ausgehenden Luftschadstoffemissionen und -immissionen“ beauftragt. Die Projektlaufzeit wird nun mit „voraussichtlich bis Ende 2023“ angekündigt. Im April 2022 soll außerdem die Studie über kleine und/oder konstruktiv optimierte Binnenschiffe fertiggestellt sein. Verzögerungen gibt es leider bei der Studie zur Ausweitung der 44-Tonnen-Regelung. Mit ersten Ergebnissen sei „ggf. schon 2022“, mit Ergebnissen und Berechnungen der Auswirkungen auf die Infrastruktur sowie dem damit korrespondierenden Feldversuch „nicht vor 2023“ zu rechnen. Bewegung gibt es im Bereich Schwergut: Aktuell wird eine Förderrichtlinie zur Einrichtung von Shuttleverkehren für Großraum- und Schwerlasttransporte erarbeitet. Im März ist außerdem eine Machbarkeitsstudie für einen digitalen Marktplatz für die Binnenschifffahrt gestartet. Auch beim Aufbau des Liegestellenkatasters gibt es Fortschritte: Ab voraussichtlich Juli 2022 wird die aktuelle Liegestellenauslastung über das Portal „EuRIS“ zugänglich gemacht.

Beirat zum „Aktionsplan Westdeutsche Kanäle“

Am 9. März fand auf Einladung der GDWS in Bonn die erste Stakeholder-Konferenz zum „Aktionsplan Westdeutsche Kanäle – Nordrhein-Westfalen“ statt. Für den BDB nahmen Vizepräsident Roberto Spranzi (DTG) und Referentin Elena Siebrecht teil. Die GDWS informierte, dass derzeit 14 von 19 nötigen Stellen für das Projekt (BVWP-Projekt 23) besetzt sind. Dies habe jedoch zum aktuellen Zeitpunkt keine Verzögerungen zur Folge. Um Projektbeschleunigungen zu erzielen sei eine gründliche Voruntersuchung notwendig. Insbesondere gelte es Doppelbearbeitungen zu vermeiden. Wo es möglich ist, sollen Arbeiten parallel ausgeführt werden. GDWS-Präsident Prof. Dr. Hans-Heinrich Witte erklärte, dass in

← Das Kanalgebiet soll durch die Umsetzung eines Aktionsplans ertüchtigt werden © WSV

Fällen, in denen keine Klagen gegen ein Vorhaben absehbar sind, der Weg zur Erreichung des Baurechts über einen Planfeststellungsbeschluss dem Weg über ein Maßnahmengesetz vorzuziehen ist. Der Beirat machte deutlich, dass Projekte mit allen Beteiligten, u.a. Behörden, (Umwelt-) Verbänden und der Wirtschaft, frühestmöglich kommuniziert werden sollten. Besonders wichtig ist die Informationsbereitstellung über Arbeiten im laufenden Betrieb, damit auch Wirtschaftsprozesse planbar bleiben. Der Stakeholder-Beirat tagt voraussichtlich wieder im September.

Binnenschifffahrt transportiert 195,1 Mio. Gütertonnen im Jahr 2021

Destatis hat am 25. März die statistischen Kennzahlen der Binnenschifffahrt für das Jahr 2021 bekannt gegeben. Demnach wurden im Jahr 2021 insgesamt 195,1 Mio. t Güter über die deutschen Wasserstraßen transportiert. Dies bedeutet ein Plus von 3,8 % gegenüber dem Vorjahr (188,0 Mio. t), jedoch ein Minus von 4,9 % gegenüber dem Vor-Corona-Jahr 2019 (205,1 Mio. t). Die wichtigsten von Binnenschiffen beförderten Gütergruppen waren im Jahr 2021 flüssige Mineralölerzeugnisse (28,2 Mio. t), Steine und Erden (24,7 Mio. t), Kohle (22,9 Mio. t) sowie Eisenerze (20,9 Mio. t). Der Containerverkehr in der Binnenschifffahrt reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr leicht um 1,6 % auf 2,2 Mio. TEU. Auf Nachfrage gab das Statistische Bundesamt an, dass die Verkehrsleistung in der Binnenschifffahrt im Jahr 2021 48,2 Mrd. tkm betrug (2020: 46,3 Mrd. tkm).

SUK führt wieder Untersuchungen im Ausland durch

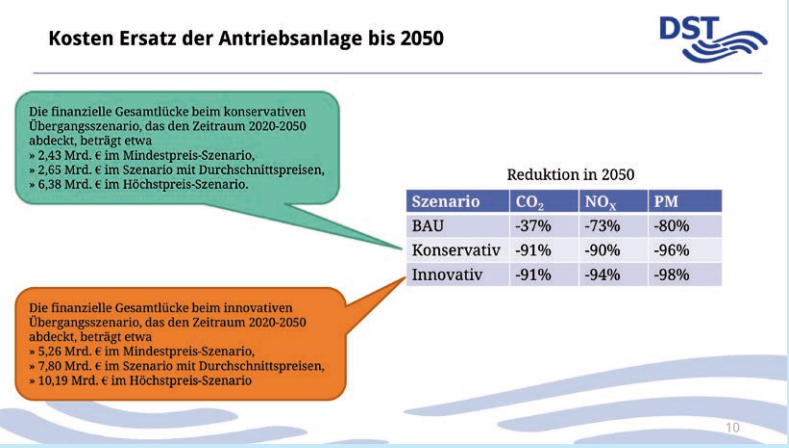
Die deutschen Schiffsuntersuchungskommissionen (SUKen) führen künftig wieder Schiffsuntersuchungen außerhalb der Bundesrepublik Deutschland durch. Das teilte das Bundesverkehrsministerium mit. Demnach sind Untersuchungen und Eichungen von in der Bundesrepublik Deutschland eingetragenen Fahrzeugen auf den nächstgelegenen Werften und Häfen im Ausland grundsätzlich wieder möglich. Das zuständige Dezernat für Technische Schiffssicherheit (S 12) der GDWS weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass Untersuchungen im Inland Vorrang haben und die maximale Wartezeit auf eine Untersuchung im Bundesgebiet eine Frist von sechs Wochen nicht überschreiten darf. Der BDB hatte in dieser Angelegenheit seine Mitglieder befragt und entsprechend Stellung genommen.

Toleranzfrist für elektronisches Melden abgelaufen

Die ZKR erinnert daran, dass auf dem Rhein (gemäß § 12.01 Nr. 1 RheinSchPV) seit 1. Dezember 2021 nunmehr alle Verbände der elektronischen Meldepflicht unterliegen. Die dreimonatige Toleranzfrist ist zum 28. Februar 2022 abgelaufen. Die ZKR weist darauf hin, dass an allen betroffenen Fahrzeugen, Verbänden und Sondertransporten unverzüglich alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen sind, um das Versenden der elektronischen Meldungen zu gewährleisten. Weitere Informationen gibt es online unter www.ccr-zkr.org/12040800-de.html

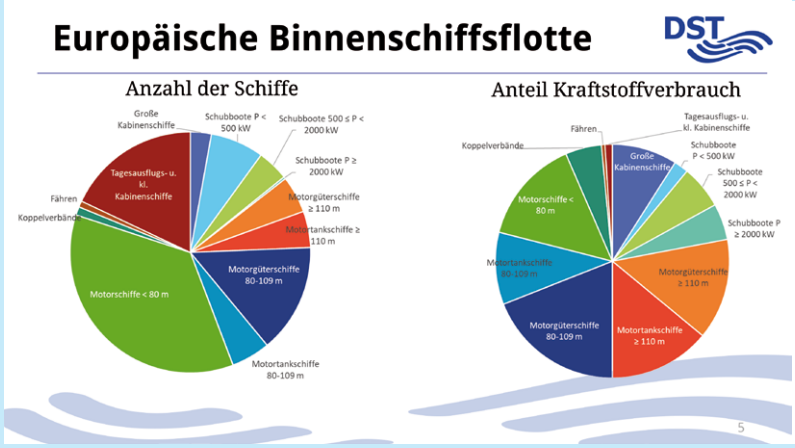
Info-Broschüre zur Neuregelung der Berufsqualifikationen

Die European IWT Platform hat eine Informationsbroschüre mit dem Titel „Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt – das neue europäische Recht“ veröffentlicht. Die Broschüre informiert über die wesentlichen Regelungen der Richtlinie (EU) 2017/2397 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt sowie über die in diesem Zusammenhang erlassenen delegierten Rechtsakte und CESNI-Normen. Die Broschüre richtet sich an alle, die in der Binnenschifffahrt tätig sind, sowie an diejenigen, die sich für eine Ausbildung oder einen Quereinstieg in die Binnenschifffahrt interessieren. Die Broschüre kann auch in deutscher Sprache im Internetangebot der IWT-Plattform unter www.inlandwaterwaytransport.eu abgerufen werden.



Reduktion in 2050

Szenario	CO_2	NO_X	PM
BAU	-37%	-73%	-80%
Konservativ	-91%	-90%	-96%
Innovativ	-91%	-94%	-98%



↑ Friederike Dahlke-Wallat (DST) referierte bei der Vollversammlung der Personenschifffahrt über die Struktur der Binnenflotte und konkrete Emissionsminderungspotenziale bis 2050

BMDV fördert „Quinwalo Plus“ mit rund 300.000 Euro

Im Rahmen von „Quinwalo Plus“, einem Projekt der Deutschen Schifferbörse zu Duisburg Ruhrort e.V. in Kooperation mit der IHK Duisburg, sollen innovative Lehr- und Lernmaterialien entwickelt werden. Ziel ist es, junge Menschen für das System Wasserstraße zu begeistern und damit dem Fachkräftemangel in der Branche aktiv entgegenzuwirken, um langfristig mehr Güter auf dem Wasser transportieren zu können.
Das BMDV wird dieses Vorhaben nun mit rund 300.000 Euro unterstützen. Bundesverkehrsminister Volker Wissing überreichte den Förderbescheid am 23. März in Berlin an Burkhard Landers, Präsident der Niederrheinischen IHK und Frank Wittig, Vorsitzender der Schifferbörse. Das Projekt, das im Rahmen des Masterplans Binnenschifffahrt bewilligt wurde, läuft bis Dezember 2024.

Tagung der Personenschifffahrt im BDB

Die Vollversammlung der Personenschifffahrt tagte am 9. März 2022 gemeinsam mit dem Fachausschuss für die Personenschifffahrt im BDB unter dem Vorsitz von Herrn Anton Nauheimer (Frankfurter Personenschifffahrt) per Videokonferenz. Die BDB-Referenten Fabian Spieß und Gerit Fietze informierten über aktuelle Fördermöglichkeiten und die Umsetzung der neuen Ausbildungsordnung sowie die Neuordnung der Berufsqualifikationen im Gewerbe. Außerdem gab Frau Friederike Dahlke-Wallat (DST) einen Überblick über „Kurz-, mittel- und langfristige Möglichkeiten zur Emissionsreduktion in der Binnenschifffahrt“. Die nächste Sitzung des Fachausschusses findet traditionell im Herbst statt.

IWT-Plattform: Sektor begrüßt Vorschlag der Kommission zu TEN-V

Der Binnenschifffahrtssektor, vertreten durch EBU, ESO und die IWT-Plattform, begrüßt den Vorschlag der Kommission zur Festlegung der neuen Leitlinien für das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V), insbesondere die Anerkennung der wichtigen Rolle der Binnenschifffahrt im Einklang mit dem Green Deal der EU. Dazu teilt die IWT-Stiftung mit: Die Infrastruktur ist das Rückgrat der Dienstleistungen und der Zuverlässigkeit unseres Sektors. Die Binnenschifffahrt braucht daher ein zuverlässiges, sicheres, kosteneffizientes und klimaresistentes Infrastrukturnetz. Mit über 40.000 km schiffbaren Wasserstraßen und 250 Binnenhäfen befördert die Binnenschifffahrt derzeit rund 550 Millionen Tonnen Güter pro Jahr und gewinnt im Bereich der Flusskreuzfahrt- und Fahrgastschifffahrt zunehmend an Bedeutung. Die Gesellschaft und die Großindustrie in Europa sind auf eine reibungslose Versorgung mit ihren Gütern über die Wasserstraßen angewiesen. Im Gegensatz zu den überlasteten Straßen verfügen die europäischen Wasserstraßen über freie Kapazitäten und bieten ein erhebliches Verlagerungspotenzial im Sinne des EU

→ Die neueste Publikation im Binnenschifffahrts-Verlag

Green Deal. Begrüßt wird daher der von der Kommission gewählte Ansatz, der sich auf den „Good navigation status“ konzentriert und es ermöglichen sollte, die Mängel bei der Umsetzung der aktuellen TEN-V-Leitlinien zu beheben und die Klimaresilienz im Rahmen eines Flussgebietsansatzes zu berücksichtigen. Außerdem ist es erfreulich, dass die Kommission die Notwendigkeit von „Liege- und Ruheplätze“ als wichtigen Bestandteil unserer Infrastruktur anerkannt hat. Daneben konzentriert sich die Überarbeitung auf die Einführung eines Netzes alternativer Kraftstoffe entlang der europäischen Wasserstraßen. Im Rahmen der Energiewende ist die Binnenschifffahrt in hohem Maße von der Verfügbarkeit ausreichender alternativer Kraftstoffe und der Energieversorgung sowohl in den See- und Binnenhäfen als auch entlang des gesamten Netzes der schiffbaren Wasserstraßen abhängig. Die Europäische Kommission hat auch die Defizite in den Seehäfen hinsichtlich der Umschlagskapazität der gesamten Hinterlandkette erkannt, die seit vielen Jahren enorme Überlastungsprobleme und Kosten für den Binnenschifffahrtssektor verursachen. Durch die Forderung nach „speziellen Umschlagskapazitäten für Binnenschiffe“ in den Seehäfen soll dazu beigetragen werden, mehr Fracht auf die Binnenschifffahrt zu verlagern.

Neu im Binnenschifffahrtsverlag: „Navigation mit Radar“

Der Binnenschifffahrts-Verlag hat eine neue Publikation veröffentlicht. Unter dem Titel „Navigation mit Radar“ ist ein 138-seitiges Lehrbuch und Nachschlagewerk für die Binnenschifffahrt erschienen. Autor ist Dipl.-Ing. (FH) Hermann Haberkamp, einer von Deutschlands renommiertesten Spezialisten in Radar-Fragen. Seine langjährige Tätigkeit in der Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken (FVT) in Koblenz sowie seine Erfahrung als Ausbilder und Prüfer bilden die Grundlage für das praxisnahe Lehrbuch, das sich durch einen integrierten Fragenkatalog zur Vorbereitung

auf die Prüfung sowie als Nachschlagewerk für Ausbilder und Schiffsführer mit bestehendem Radarpatent eignet. Nähere Informationen gibt es im Internetangebot des Verlags unter www.binnenschifffahrts-verlag.de. Auch der WESKA 22/23 (ehemals „Westeuropäischer Schifffahrts- und Hafenkalender“) ist nach siebenjähriger Pause wieder im Online-Shop des Verlags erhältlich.

Weniger Schiffe und Fahrgäste in der Kabinenschifffahrt

Die Zahl der Schiffe und Fahrgäste der deutschen Binnenflotte ist in den vergangenen fünf Jahren zurückgegangen. Dies geht aus einer Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der AfD-Fraktion im Bundestag hervor. Die Anzahl der Fahrgastkabinenschiffe ist von 62 im Jahr 2016 (Stichtag ist jeweils der 31.12.) auf 57 im Jahr 2020 gesunken. Im gleichen Zeitraum gab es einen Rückgang der Passagiere von 9.006 auf 8.285.

Studie zur Sicherheit neuer Energieträger

Eine vom niederländischen Infrastrukturministerium in Auftrag gegebene Studie beschäftigt sich mit „Sicherheitsaspekten der neuen Energieträger in der Binnenschifffahrt“. Als Energieträger werden darin u.a. Erdgas,

← Die Anzahl der Kabinenschiffe ist zwischen 2016 und 2020 leicht gesunken © Bayernhafen

Wasserstoff, Methanol und Ammoniak untersucht. Zusammenfassend wird festgestellt, dass die neuen Brennstoffe für das Fahren keine zusätzlichen Risiken mit sich bringen. Diese Bewertung schließt die Beförderung gefährlicher Stoffe als Ladung ein. Die Einstufung der Umweltrisiken ergibt sich vor allem aus der Frage, wie wahrscheinlich größere Leckagen aus den Ladetanks von Tankschiffen bei Kollisionen sind. Da die Brennstofftanks aber deutlich kleiner sind und strenge Anforderungen an den Einbau in das Schiff gestellt werden, bedeutet dies, dass ein möglicher Verlust der Umhüllung des Brennstoffsystems nicht mit einem erhöhten Risiko für die Wasserstraßen einhergeht. In Bezug auf die Umweltsicherheit unterscheiden sich, so heißt es in der Studie weiter, die mit den neuen Energieträgern verbundenen Risiken am stärksten beim Bunkern. Da alle Energieträger eine geringere volumetrische Energiedichte als Diesel aufweisen, muss entweder auf Laderaum verzichtet (Schiffbau) oder häufiger gebunkert werden. Das Umweltrisiko ist abhängig von der Anzahl der Bunkervorgänge und der Art der Bebunkerung. In der Anfangsphase des neuen Energieträgers sei insbesondere der Wechsel von Containern mit Brennstoff oder die direkte Belieferung von einem Tankwagen zum Schiff attraktiv, da diese Systeme nicht ortsgebunden sind. Von einem wie beim Diesel üblichen Bunkern während der Fahrt sei bei neuen Energieträgern nicht auszugehen. Bunkerstellen mit LNG, Methanol oder Ammoniak könnten sich wegen der externen Sicherheit auf die Flächennutzungsplanung am Ufer auswirken. Bunkerstellen mit Batterien seien davon nicht betroffen. Die Studie kann bei Interesse über die BDB-Geschäftsstelle bezogen werden.

Erweiterung des Einleitungsverbots häuslicher Abwässer

Das im CDNI festgelegte Einleitungsverbot häuslicher Abwässer in das Gewässer wird, zwecks Verbesserung des Gewässerschutzes, auf Fahrgastschiffe mit mehr als 12 Fahrgästen und Kabinenschiffe mit mehr als 12 Schlafplätzen erweitert. Dieses Verbot gilt ab dem 1.1.2025 und wurde im Juni 2021 von der Konferenz der Vertragsparteien (KVP) beschlossen. Bisher galt das Einleitungsverbot nur für Fahrgastschiffe mit mehr als 50 Fahrgästen und für Kabinenschiffe mit mehr als 50 Schlafplätzen. Erforderlich war die Änderung der Vorschriften des CDNI, weil das CDNI Übereinkommen bezüglich des Umgangs mit häuslichen Abwässern nicht im Einklang mit den Bestimmungen und Zielen des europäischen Rechts stand. Diese Inkonsistenz wurde nun durch die Anpassung des CDNI aufgehoben. Zu beachten ist, dass das Verbot nicht für Fahrgastschiffe gilt, die nicht den technischen Vorschriften über die Ausrüstungspflicht mit Sammeltanks für häusliche Abwässer oder Bordkläranlagen unterliegen oder für diese Vorschrift über eine Einzelausnahmegenehmigung verfügen, in Übereinstimmung mit den geltenden Bestimmungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung oder der Richtlinie (EU) 2016/16291.
Die Annahmemöglichkeiten müssen durch die Neufassung des CDNI noch geschaffen werden. Die Frist für die Einrichtung von Annahmestellen für häusliches Abwasser an Liegeplätzen für Fahrgastschiffe mit mehr als 12 Fahrgästen und Kabinenschiffe mit mehr als 12 Schlafplätzen beträgt drei Jahre.

Adressfeld

Bundesverband der
Deutschen Binnenschifffahrt e. V. (BDB)

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