02/2022 | 31. Jahrgang, Juli 2022

BDB REPORT

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

IN DIESEM HEFT:

Parlamentarischer Abend von BDB und BÖB
Minister Wissing spricht zur Schifffahrts- und Hafenpolitik

BDB im Gespräch mit Volker Wissing
Bundeswasserstraßen müssen ertüchtigt werden

Statistische Kennzahlen
WSV, ZKR und BAG zur Lage der Branche

Neckarschleusen-Verlängerung
Beschlossene Projekte dürfen nicht zurückgestellt werden

Entwurf der neuen KV-Förderrichtlinie
Vorschläge des BDB wurden berücksichtigt

und vieles mehr...

Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) sprach auf der gemeinsamen Abendveranstaltung von BDB und BÖB in Berlin

Umwelt- und klimafreundliche Logistik ist ohne Binnenschifffahrt nicht möglich!

→ BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen

Editorial

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

verstärkte Kohletransporte zur Versorgung der Stromkraftwerke, Aufbau einer „Getreidebrücke“ zwischen der Ukraine und der EU oder Dieselersatztransporte zur Versorgung der ostdeutschen Bevölkerung mit Treibstoff: Im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine mehren sich die Nachfragen nach Transporten auf dem Wasser. Gerade bei der Beförderung großer Gütermengen ist das Binnenschiff prädestiniert. Deshalb ist es richtig, dass die Bundesregierung sich an das Potenzial dieses Verkehrsträgers erinnert. Allerdings müssen die infrastrukturellen Voraussetzungen stimmen, damit die Schifffahrt ihren Versorgungsauftrag maximal erfüllen kann. Das hat der BDB in mehreren Gesprächen mit Bundesverkehrsminister Volker Wissing und Staatssekretär Oliver Luksic deutlich gemacht. Der Zustand des ostdeutschen Wasserstraßennetzes wird hier, ebenso wie etwa die Fahrrinnentiefe am Mittelrhein oder der fehlende Ausbau an der Donau, schnell zum limitierenden Faktor. Trotz des Investitions- und Ausbaustaus an den Flüssen und Kanälen konnte die Schifffahrt im vergangenen Jahr zulegen: Deutliche Mengenzuwächse gab es u.a. am Niederrhein (+12 %), am Oberrhein (+13 %) und an der Mosel (+14 %). Das BAG prognostiziert der Schifffahrt im laufenden Jahr ein Gesamtvolumen von 196 Mio. Tonnen Gütern, Tendenz steigend.

Die weitere Entwicklung der umweltschonenden Binnenschifffahrt war auch Thema des Parlamentarischen Abends, den der BDB gemeinsam mit den Binnenhäfen nach einer langen, coronabedingten Pause in der belgischen Botschaft in Berlin ausgerichtet hat. Die knapp 100 Gäste aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung nutzten die Gelegenheit für einen intensiven Gedankenaustausch. Die Modernisierung der Flotte und die zukünftige Entwicklung in Richtung einer möglichst CO_2-freien Binnenschifffahrt nahmen dabei großen Raum ein. Mit 40 Mio. Euro fördert der Bund in diesem Jahr den Erneuerungsprozess, nächstes Jahr sollen es 50 Mio. Euro sein. Der Dank geht an dieser Stelle an Minister Wissing, der die Potenziale der Schifffahrt erkannt hat („Eine umwelt- und klimafreundliche Logistik ist ohne die Binnenschifffahrt nicht möglich!“).

Mehr zu den Aktivitäten des BDB in Berlin, zum Bundeshaushalt 2022, zu den Verwirrungen rund um die Verlängerung der Schleusen am Neckar, zu den aktuellen statistischen Kennzahlen, zu den vom BDB angeregten Änderungen im ADN und zur zukünftigen Förderung des Kombinierten Verkehrs 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 BDB im Gespräch mit Verkehrsminister Wissing
Bundeswasserstraßen müssen ausgebaut werden

06 Parlamentarischer Abend von BDB und BÖB
Minister Wissing spricht zur Schifffahrts- und Hafenpolitik

10 Entscheidungen des Haushaltsausschusses
BDB begrüßt Maßnahmen zur Stärkung der Schifffahrt

12 Ausbau an Neckar und Donau
Maßnahmen dürfen nicht zurückgestellt werden

14 Entwurf der neuen KV-Förderrichtlinie
Vorschläge des BDB berücksichtigt

16 Kennzahlen zur Branche
Ergebnisse des Jahres 2021 und Ausblick

18 „Öffnen von Öffnungen“
Antrag im ADN-Sicherheitsausschuss eingereicht

20 Kurz gemeldet

BDB im Gespräch mit Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing

Bundeswasserstraßen müssen ausgebaut und die Schifffahrt ertüchtigt werden

Am 28. April 2022 trafen sich Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing und Vertreter des BDB für einen ersten Austausch zur aktuellen Lage der Güter- und Fahrgastschifffahrt in Berlin.

Die Auswirkungen des Kriegs in der Ukraine auf die Binnenschifffahrt bildeten den traurigen aktuellen Anlass für dieses Gespräch. Gerade im Donauraum sind derzeit Störungen in der Lieferkette und ein Mangel an Schiffsbesatzungspersonal zu verzeichnen, erklärten BDB-Präsident Martin Staats (MSG) und BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen dem Minister. Drastisch gestiegene Treibstoffkosten sind in der Binnenschifffahrt, ebenso wie im gesamten Güterverkehrsgewerbe, zu verzeichnen. Die Gewerbevertreter erklärten gleichwohl ihre Bereitschaft, bei notwendig werdenden Mineralöltransporten im Zusammenhang mit einem möglichen Embargo russischen Erdöls im Rahmen der bestehenden Kapazitäten Unterstützung zu leisten. Auch für zusätzliche Getreidetransporte über die Donau wird die Transportleistung der Güterschifffahrt aktuell angefragt. Der Bundesverkehrsminister sagte seine Unterstützung zu, drohende finanzielle Mehrbelastungen, etwa durch die derzeit in Brüssel diskutierte Besteuerung des Treibstoffs in der Binnenschifffahrt, vom Gewerbe fernzuhalten.

Im Hinblick auf die derzeit laufenden Beratungen für den Bundeshaushalt bestand Einigkeit, dass die mittelfristige Finanzplanung für den weiteren Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle in Deutschland nicht zufriedenstellend ist. Hier muss nachgesteuert werden: Die Binnenschifffahrt ist – entsprechend der Zielvereinbarung im „Masterplan Binnenschifffahrt“ des Bundesverkehrsministeriums – auf gut ausgebaute Flüsse und Kanäle und eine verlässlich funktionierende Wasserstraßeninfrastruktur angewiesen, um der verladenden Wirtschaft und Industrie attraktive Angebote für einen umweltschonenden Gütertransport auf dem Wasser anbieten zu können. Vieles sei bereits auf den richtigen Weg gebracht, etwa im Bereich des Personalaufwuchses in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung, erklärte der Minister. Er stimmte den BDB-Vertretern zu, dass das in der Privatwirtschaft vorhandene ingenieurwissenschaftliche Know-how und die damit verbundenen Potenziale für den Wasserstraßenausbau mit in die Betrachtung einbezogen werden sollten.

← (v.l.n.r.) BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen, Bundesverkehrsminister Volker Wissing mit dem übergebenen Gastgeschenk, dem Modell eines Trockengüterschiffs, und BDB-Präsident Martin Staats (MSG)

Mit einem von der Branche sehr gut angenommenen Flottenmodernisierungsprogramm unterstützt der Bundesverkehrsminister die Anstrengungen des Gewerbes für die Umrüstung auf eine an den Nachhaltigkeitszielen orientierte Binnenschifffahrt. Die BDB-Vertreter dankten dem Minister und seiner Fachabteilung für die ergriffenen Fördermaßnahmen. Sie legten Minister Wissing anhand konkreter Beispiele die Herausforderungen bei der Umrüstung der Schiffe auf neue Antriebe dar und richteten den Appell an den Minister, die Förderung in diesem Bereich fortzuführen und aufzustocken. Eine möglichst klimaneutrale Binnenschifffahrt, etwa durch den Einsatz von Brennstoffzellen, beschrieb Minister Wissing als das Ziel seines Hauses. Hieran schloss sich der Gedankenaustausch über den Bedarf und die Fördermöglichkeiten für den Bau kleinerer und niedrigwasseroptimierter Binnenschiffe an.

Der BDB hat die Fortsetzung des konstruktiven Gedankenaustauschs mit dem Minister und den Fachabteilungen seines Hauses verabredet. Bundesverkehrsminister Volker Wissing war auch der Gastredner auf dem Parlamentarischen Abend am 23. Juni 2022, den der BDB gemeinsam mit dem Binnenhafenverband BÖB in der Botschaft des Königreichs Belgien in Berlin ausgerichtet hat (s. hierzu unseren ausführlichen Bericht in diesem Heft).

Parlamentarischer Abend von BDB und BÖB in Berlin

Güterschifffahrt sorgt für Versorgungssicherheit und plädiert für starke Wasserstraßeninfrastruktur

Die Güterbinnenschifffahrt kann einen elementaren Beitrag zur Versorgungssicherheit der Industrie und der Bevölkerung in Deutschland leisten, z.B. im Hinblick auf den aktuell notwendigen Transport von Steinkohle für die Kraftwerke, um Strom zu erzeugen und so die Gasvorräte in Deutschland zu schonen.

Die Schifffahrt ist sich ihrer Rolle in dieser krisenhaften Situation bewusst und wird ihren Beitrag zur Sicherung des Wirtschaftsstandortes Deutschland leisten. Dieses klare Signal hat das Binnenschifffahrtsgewerbe am Abend des 23. Juni in Berlin in Richtung des Bundesverkehrsministers Dr. Volker Wissing gesandt.

Erforderlich sind aber leistungsfähige Infrastrukturen, um diesem Versorgungsauftrag auch gerecht werden zu können – sei es bei der Versorgungslogistik für die Großindustrie im Chemie-, Stahl- und Mineralölsektor, bei den Getreide-Transporten von der Ukraine in die EU oder bei Ersatztransporten von Benzin, Diesel und Heizöl in Richtung Ostdeutschland, falls Russland die Rohölversorgung über die Druschba-Pipeline einstellt. Wenn etwa Tankschiffe wegen der unzureichend ausgebauten Wasserstraßen nur mit einer maximalen Länge von 86 Metern nach Berlin fahren können und Transporte von ukrainischem Getreide durch fehlende Abladetiefen an der Donau behindert werden, kann dieser Verkehrsträger sein Potenzial nicht in vollem Umfang entfalten. Mehr denn je müssen deshalb nun die Engpässe im Wasserstraßennetz beseitigt werden, etwa am Rhein, im Kanalnetz, an der Donau und an der Elbe. „Wir wissen, dass die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung die Kenntnisse und die Kompetenz besitzt, dies beherzt in Angriff zu nehmen. Hierfür benötigt sie aber entsprechende Finanzmittel und qualifiziertes Personal. Es ist die Aufgabe der Bundesregierung, die WSV entsprechend auszustatten“, lautete der Appell des BDB-Präsidenten Martin Staats (MSG) an Minister Wissing und die Abgeordneten des deutschen Bundestages. Jahrzehntelange Planungs- und Realisierungszeiträume an den Flüssen und Kanälen seien unzumutbar und müssten abgekürzt werden, gerne auch durch novellierte Planungsverfahren und eine vermehrte Auftragsvergabe an die Privatwirtschaft, so Staats weiter.

Gewerbe modernisiert die Flotte

Bei der Modernisierung der Binnenschiffsflotte sieht sich das Gewerbe auf dem richtigen Weg: „Wir waren in der

Vergangenheit nicht faul. Die Branche investiert in die Erneuerung von Motoren und Antrieben, nicht zuletzt auch dank der Förderung durch das Bundesverkehrsministerium. Diesen Weg in Richtung CO_2-Freiheit wird das Schifffahrtsgewerbe konsequent weiter beschreiten“, lautete der Dank des Verbandspräsidenten Staats an Minister Wissing. Das in diesem Jahr noch einmal um 10 Mio. Euro aufgestockte Förderprogramm leiste einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung.

Allerdings dürfe dieses Bemühen nicht den Blick auf die Realitäten verstellen: „Dieselmotoren werden auch in den kommenden Jahren das Bild der Güterschifffahrt, insbesondere der Großschifffahrt, prägen. Es gibt einige interessante Ansätze zur Abkehr von fossilen Brennstoffen, etwa im Bereich des Wasserstoffs. Es wird aber noch wenigstens fünf bis 10 Jahre dauern, bis diese sich europaweit und in Serienreife verfügbar etabliert haben“, so Staats weiter. Der Aufbau der Versorgungsnetze längs der Flüsse und Kanäle – ein spannendes Betätigungsfeld zahlreicher See- und Binnenhäfen in Deutschland und den Anrainerstaaten – wird von der Schifffahrtsbranche daher mit großem Interesse verfolgt. Eine digitalisierte Schifffahrt und (teil-)autonom fahrende Schiffe werden der Branche ebenfalls einen wichtigen Impuls geben.

Wissing plädiert für starke und umweltfreundliche Binnenschifffahrt

Auf der gemeinsamen Veranstaltung der Binnenschifffahrt und der Binnenhäfen in der Belgischen Botschaft in Berlin brach Bundesverkehrsminister Volker Wissing in seiner Rede eine Lanze für die Binnenschifffahrt:

„Leistungsstark, sicher – und emissionsarm. Das sind Eigenschaften, die wir uns für einen modernen Gütertransport wünschen. Und das ist es, was das Binnenschiff – zumindest in weiten Teilen – schon heute auszeichnet. Klar ist jedenfalls: Eine umwelt- und klimafreundliche Logistik ist ohne die Binnenschifffahrt nicht möglich. Damit das Binnenschiff für noch mehr Unternehmen zum Transportmittel der Wahl wird, muss es aber noch effizienter, nachhaltiger und digitaler werden. Das System Schiff-Wasserstraße verfügt über Kapazitätsreserven. Diese müssen wir noch stärker nutzen – und mehr Güterverkehre auf das Güterschiff verlagern. Die Wasserstraße ist zum Beispiel prädestiniert dafür, Güterverkehre auf längeren Distanzen zu übernehmen. Dieses Potenzial müssen wir weiter ausreizen, vor allem um die Straße zu entlasten“, erklärte der Minister den rund 100 Gästen der Veranstaltung und nannte die Großraum- und Schwerlasttransporte als entsprechende Beispiele.

↑ Minister Volker Wissing plädierte in seiner Rede für eine starke und umweltfreundliche Binnenschifffahrt

Die Sorgen um den Zustand der Wasserstraßeninfrastruktur bestätigte der Bundesverkehrsminister und kündigte Gegenmaßnahmen an:

„Die Infrastruktur ist in die Jahre gekommen – und viele Erhaltungsinvestitionen wurden in der Vergangenheit aufgeschoben. Das ist kein Zustand, den wir einfach so hinnehmen können. Der Ausfall nur einer dieser Schleusen- oder Wehranlagen könnte verheerende Auswirkungen für das Gewerbe und letztlich auch für die Bürger haben. Schließlich fehlt im Wasserstraßennetz oft eine Umfahrungsmöglichkeit – und Verkehre lassen sich auch nur schwer kurzfristig verlagern. Deshalb hat diese

Martin Staats überreicht dem Minister ein Gemälde mit Schifffahrtsmotiv des fränkischen Künstlers Harald Schmaußer

Bundesverkehrsminister Volker Wissing (l.) und der belgische Botschafter Geert Muylle

Der BDB-Präsident appellierte an Volker Wissing, die WSV mit ausreichenden Finanzmitteln und qualifiziertem Personal auszustatten

Koalition sich vorgenommen: Wir halten unsere Wasserstraßen, Kanäle und Schleusen in Schuss und machen sie krisen- und klimafest. Wir werden sie noch schneller sanieren und nachhaltiger ausrichten. Außerdem werden wir alles dafür tun, auch im Wasserstraßenbereich die Planungszeiten zu optimieren. Meine Vorgabe an die Wasserstraßenneubauämter der WSV lautet: schneller planen und bauen!“

Talkrunde mit Fachleuten

Im Anschluss an die Vorträge wurden in einer Talk-Runde die zuvor gehörten Themen – u.a. das schnellere Planen und Bauen, die Flottenmodernisierung und -erneuerung und die Erschließung neuer Märkte durch die Binnenschifffahrt – fachkundig vertieft. Dr. Norbert Salomon, Abteilungsleiter „WS“ im BMDV, die maritime Koordinatorin im Bundeswirtschaftsministerium, MdB Claudia Müller (Grüne), MdB Henning Rehbaum (CDU), der verkehrspolitische Sprecher der FDP-Fraktion, MdB Bernd Reuther, der Chef der Bank für Schifffahrt, Dieter Schneider, und die beiden Verbandspräsidenten Martin Staats (BDB) und Joachim Zimmermann (BÖB) stellten sich hier den Fragen der Moderatorin Susanne Landwehr (DVZ).

Belgische Gastfreundschaft in Berlin

Der Parlamentarische Abend in der Botschaft des Königreichs Belgien in Berlin stellte den Auftakt der politischen Veranstaltungen dar, die der BDB auch in der 20. Wahlperiode in Berlin durchführen wird. Die belgische Botschaft mit ihrer Gartenanlage erwies sich für die knapp 100 Gäste bei hochsommerlichen Temperaturen, „vlaamse frites“ und belgischem Bier als eine interessante und attraktive Tagungskulisse, die reichlich Gelegenheit für Kennenlernen, Smalltalk und fachlichen Austausch gab. Die Wahl des Veranstaltungsortes erfolgte nicht zufällig: Botschafter Geert Muylle hatte bereits in seiner

(v.l.n.r.) Moderatorin Susanne Landwehr (DVZ), BDB-Präsident Martin Staats (MSG), Dr. Norbert Salomon (Leiter der Abteilung WS im BMDV), MdB Henning Rehbaum (CDU), maritime Koordinatorin im BMWK, MdB Claudia Müller (Grüne), Dieter Schneider (Bank für Schifffahrt), verkehrspolitischer Sprecher der FDP-Fraktion, MdB Bernd Reuther, BÖB-Präsident Joachim Zimmermann (bayernhafen Gruppe)

(v.l.n.r.) Sebastiaan van Vliet (B. Dettmer Reederei) im Gespräch mit Jörg Drippe und Erik Drippe (OTS)

Sarah Kuhn (SUT) und Krischan Förster (Zeitschrift „Binnenschifffahrt")

(v.l.n.r.) BDB-Vizepräsident Dirk Gemmer, Leonie Morsch (beide Rhenus PartnerShip), Heinrich Kerstgens (Rhenus SE), BÖB-Präsident Joachim Zimmermann, Franz Reindl (Hafen Ludwigshafen) und Ralf Karpa (Hafen Frankfurt)

BDB-Vorstandsmitglied Tobias Zöller (l., MSG) und Marco Kutscher (BDI)

Begrüßungsansprache die traditionell intensiven Wirtschaftsbeziehungen zwischen Belgien und Deutschland hervorgehoben und die wirtschaftliche Bedeutung der Binnenschifffahrt für die Hinterlandverkehre der sog. Westhäfen betont. Der Seehafen Antwerpen-Bruges ist Mitglied im BDB und durch Elmar Ockenfels auch im Vorstand des Verbandes vertreten.

Denise Feldner (l., Port of Antwerp-Bruges) und Valentine Mangez (Belgische Botschaft)

BDB begrüßt Maßnahmen zur Stärkung der Binnenschifffahrt in 2022

Ampel-Koalition beschließt mehr Fördermittel und Personalstellen

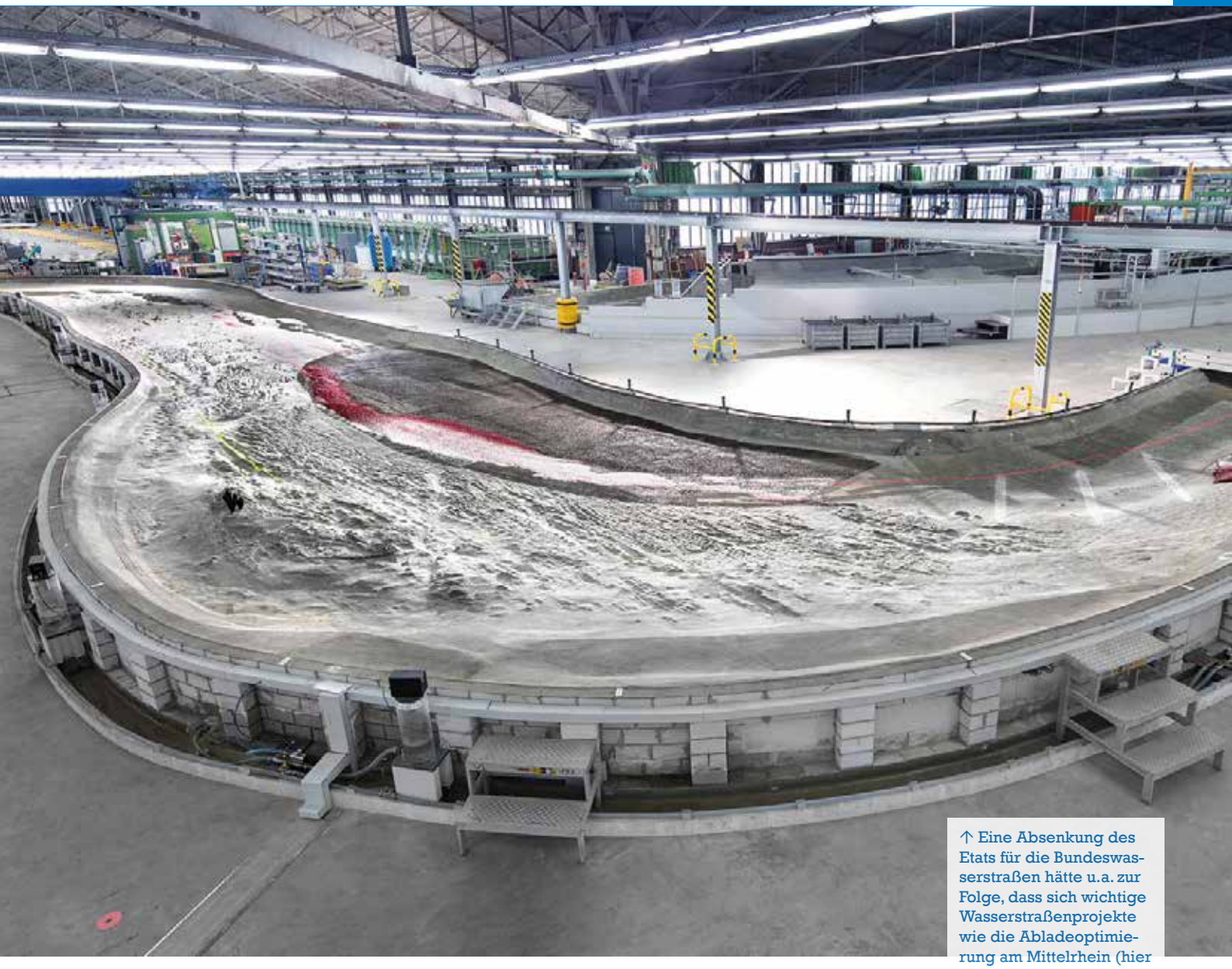
In der 20. Kalenderwoche hat der Haushaltsausschuss des Bundestages letzte Festlegungen für den Bundeshaushalt des laufenden Jahres getroffen.

Für die Güter- und Fahrgastschifffahrt sowie für die weitere Entwicklung des Systems Wasserstraße wurden dabei einige erfreuliche Zusagen in den Bereichen der Wasserstraßeninfrastruktur und der Gewerbeförderung getroffen. Der BDB freut sich, dass das Potenzial der besonders klimaschonenden Binnenschifffahrt nicht nur anerkannt wird, sondern sich nun auch in den Beschlüssen der neuen Regierungskoalition widerspiegelt:

Das Flottenmodernisierungsprogramm des Bundesverkehrsministeriums erhält eine Aufstockung um 10 Mio. Euro. Damit stehen im Jahr 2022 insgesamt 40 Mio. Euro für das Binnenschifffahrtsgewerbe zur Verfügung. Mit diesem Programm fördert Bundesverkehrsminister Volker Wissing Maßnahmen zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt sowie Maßnahmen zur Reduzierung der Luftschadstoffemissionen. BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen erklärt hierzu:

„Diese Aufstockung ist dringend erforderlich. Im letzten Jahr gab es deutlich mehr Förderanträge, als Haushaltsmittel zur Verfügung standen. Zahlreiche Unternehmer in der Binnenschifffahrt sind deshalb leer ausgegangen. Es freut mich, dass der Bund reagiert und das Programm finanziell aufstockt. Das Bundesverkehrsministerium wird noch im Monat Mai einen erneuten Förderaufruf starten.“ Erfreulich sei auch, dass die von der Bundesregierung vorgesehene Absenkung der Fördermittel für Umschlagsanlagen im Kombinierten Verkehr erfolgreich verhindert werden konnte.

Die Zahl der Stellen in der WSV werden um 59 Stellen für die Schwerpunktbereiche Klimaschutz und Nachhaltigkeit, prioritäre Infrastrukturvorhaben, Planungsbeschleunigung sowie Digitalisierung aufgestockt. Für die Umsetzung prioritärer Infrastrukturprojekte am Rhein und am Wesel-Datteln-Kanal wird es einen Stellenaufwuchs von 11,5 Stellen geben. „Rhein und Wesel-Datteln-Kanal sind die Wasserstraßen mit dem größten Verkehrsvolumen und u. a. für die Güterversorgung der Großindustrie von überragender Bedeutung. Es freut mich, dass die Infrastrukturmaßnahmen dort nun auch mit dem dringend benötigten Stellenaufwuchs in der WSV unterlegt werden“, erklärt Geschäftsfüh-



↑ Eine Absenkung des Etats für die Bundeswasserstraßen hätte u.a. zur Folge, dass sich wichtige Wasserstraßenprojekte wie die Abladeoptimierung am Mittelrhein (hier im Modell zu sehen) weiter verzögern würden © BAW

rer Jens Schwanen. Bei dem gegebenen Fachkräftemangel in der Verwaltung – es fehlen mehrere hundert Ingenieure – könne dies aber nur ein Anfang sein, so Schwanen weiter. Er dankte den Bundestagsabgeordneten ausdrücklich für ihr Engagement in dieser Angelegenheit.

Der Etat für Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle wurde vom Haushaltsausschuss um fünf Mio. Euro angehoben. Dies ist ein kleiner Betrag und als erster Schritt zu werten, den entstehenden Mehrbedarf abzudecken: „Für 2022 sind die zur Verfügung stehenden Gelder auskömmlich. Kritisch werden aber die im Juni beginnenden Haushaltsberatungen für das Kalenderjahr 2023: Nach bisherigen Angaben werden im Etat für Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle dann rund 500 Mio. Euro fehlen. Das hätte erhebliche Auswirkungen auf die bereits laufenden und geplanten flussbaulichen Maßnahmen“, so Schwanen weiter.

« Diese Aufstockung ist dringend erforderlich. Zahlreiche Unternehmer in der Binnenschifffahrt sind leer ausgegangen. »

BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen

BDB fordert Umsetzung von beschlossenen Infrastrukturprojekten

Bund will Verlängerung der Neckarschleusen zurückstellen

Das Bundesverkehrsministerium beabsichtigt, die Verlängerung der Schleusen am Neckar für die Nutzung von 135-Meter-Schiffen komplett aufzugeben.

Dies hat Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) dem Landesverkehrsminister Baden-Württembergs, Winfried Hermann (Grüne), am 12. April 2022 in einem Schreiben mitgeteilt.

An die Stelle der Verlängerung der Neckarschleusen sollen nur noch Maßnahmen treten, die einen Ausfall des Neckar als Verkehrsweg verhindern. Die planerischen Zeiträume würden die für eine Realisierung der Schleusenverlängerung zuletzt gesetzten Zeitziele deutlich überschreiten, heißt es in dem Schreiben, das der BDB-Geschäftsstelle vorliegt. „Der Maßnahmenumfang am Neckar ist in der Vergangenheit deutlich unterschätzt worden. Der Instandsetzungsbedarf ist alters- und zustandsbedingt deutlich höher als gedacht". Das Ziel sei nun, „auf dem Neckar maximale Verlässlichkeit des Schleusenbetriebs sicherzustellen."

Der BDB kritisiert diese Entwicklung: Das Alter und der Zustand der Bauwerke am Neckar sind dem Bund als Verantwortlichem der Wasserstraßeninfrastruktur seit vielen Jahren bekannt. Seit 14 Jahren gibt es eine Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Bund und dem Land Baden-Württemberg, die die Verlängerung der 27 Schleusen von Mannheim bis Plochingen zum Gegenstand hat. Die Verlängerung der Neckarschleusen wurde ausgiebig untersucht und analysiert, im Bundesverkehrswegeplan notiert und im Jahr 2016 als „vordringlicher Bedarf" im Wasserstraßenausbaugesetz aufgenommen. Trotz anderslautender Zusagen wurde bis heute jedoch keine einzige Schleuse ausgebaut. Ob ein Organisationsversagen oder fehlende Finanzmittel ursächlich sind, muss das Bundesverkehrsministerium erklären.

„Das Schifffahrtsgewerbe ist ebenso wie die verladende Wirtschaft und die Binnenhäfen dringend auf die Verlängerung der Schleusen angewiesen, denn wir wollen Schiffe mit einer Länge von 135 Metern zum Einsatz bringen. Diese Schiffe in Kombination mit einer 24/7-Schleusung bieten die Möglichkeit, unseren Kunden attraktive Angebote für einen besonders umweltschonenden Gütertransport anzubieten. Eine Rückverlagerung von Transporten auf die Straße oder die bereits jetzt überlastete Schiene ist der falsche Weg. Des Weiteren wird ein Ausbaustopp erheblichen Einfluss auf das Investitionsverhal-

ten innerhalb der Europäischen Metropolregion Stuttgart und der Anbindung an den globalen Güterverkehr haben. Investitionen in klimafreundliche Antriebe ohne Sicherheit der Grundversorgung der Region werden nicht mehr attraktiv sein“, erklärt BDB-Vorstandsmitglied Jens Langer (DP World).

Landesverkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) hat in einem Antwortschreiben an Bundesverkehrsminister Volker Wissing nicht nur ein klares Bekenntnis zu den zwischen Bund und Land geschlossenen Vereinbarungen, sondern auch umgehend sichtbare und koordinierte Maßnahmen zum Ausbau der Schleusen gefordert. „Es verfestigt sich der Eindruck, dass der Bund ein verkehrsinfrastrukturelles Jahrhundertprojekt trotz zunehmender Dringlichkeit verschleppt und damit faktisch den Bruch der Verwaltungsvereinbarung, der Beschlüsse des BVWP, des Bundeswasserstraßenausbaugesetzes und auch den aktuellen Vereinbarungen des Koalitionsvertrages betreibt“, heißt es in dem Schreiben vom 20. April 2022, das dem BDB vorliegt.

Alarmierende Signale auch zum Donauausbau

BDB-Präsident Martin Staats (MSG) und BDB-Vizepräsident Friedrich Weigert (Kühne+Nagel Euroshipping) haben sich am 19. Mai 2022 mit einem Brandbrief an den bayerischen Verkehrsminister Christian Bernreiter gewandt. Hintergrund ist, dass leider von Seiten der Bundespolitik zunehmend Signale zu vernehmen sind, die darauf hindeuten, dass der dringend benötigte Ausbau samt Ertüchtigung des Hochwasserschutzes erneut zur Disposition gestellt werden könnte. Damit droht dem Donauabschnitt Straubing-Vilshofen ein ähnliches Schicksal wie der Verlängerung der Neckarschleusen, die, obwohl bereits im Jahr 2007 eine entsprechende Vereinbarung zwischen Bund und Land geschlossen wurde, „auf der Kippe“ steht. Konkret hat das Bundesverkehrsministerium dem Vernehmen nach eine erneute Wirtschaftlichkeitsprüfung des Infrastrukturprojekts angekündigt. Durch eine neuerliche Diskussion über die Wirtschaftlichkeit des Donauausbaus verkennt das Bundesverkehrsministerium völlig die Bedeutung der Donau als Transportweg für den Güter- und Warenverkehr in der deutschen und europäischen Binnenschifffahrt sowie für den Tourismussektor, an dem zahlreiche Arbeitsplätze in der Region direkt oder indirekt hängen.

Der Staatsminister wird in dem Schreiben darum gebeten, sich gegenüber den Vertretern der Bundespolitik dafür einzusetzen, dass der beschlossene und bereits begonnene Ausbau der Donau im Interesse der Anwohner, der Schifffahrt, der Unternehmen in der Region und der Tourismusbranche zügig und wie im Bundesverkehrswegeplan vorgesehen vorangetrieben wird.

↑ Die Schifffahrt ist auf eine Verlängerung der Neckarschleusen angewiesen

Entwurf der neuen KV-Förderrichtline veröffentlicht

Vorschläge des BDB fanden Berücksichtigung

Seit 1998 fördert der Bund im Rahmen der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV-Förderrichtlinie) mit einer Bezuschussung von bis zu 80 % der Kosten für förderfähige Anlagenteile den Neu- und Ausbau von privaten Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs.

Durch die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Umschlaganlagen und der Umschlagkapazitäten wird der Kombinierte Verkehr maßgeblich gestärkt.

KV unverzichtbar für Erreichung der Klimaziele

Wie wichtig Letzteres ist, hat auch die Politik inzwischen erkannt, denn ohne eine signifikante Erhöhung des Anteils des Kombinierten Verkehrs am Gesamtgüterverkehr werden die ambitionierten Klimaschutzziele in Deutschland und Europa nicht zu bewältigen sein.

Zum 1. Januar 2017 wurde die „Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nicht bundeseigener Unternehmen“ novelliert und galt ursprünglich bis Ende des Jahres 2021. Die Geltungsdauer wurde allerdings bis Ende September 2022 verlängert. Der Grund dafür lag in dem Umstand, dass der Entwurf der neuen KV-Förderrichtlinie nicht wie geplant im Jahr 2021 erstellt und der Europäischen Kommission zur Notifizierung vorgelegt, sondern erst Ende Mai 2022 den Verbänden mit der Gelegenheit zu Stellungnahme übersendet wurde. Im Vorfeld wurde im Auftrag des BMDV eine Evaluierung bezüglich der Wirksamkeit und Effizienz der bisherigen Förderung durchgeführt: Hat die derzeit gültige Richtlinie die erwarteten Ziele erreicht? Werden die Fördertatbestände den heutigen Bedürfnissen des Marktes noch gerecht? Wie hoch ist der weitere Ausbaubedarf an Umschlagkapazität und wie kann die Förderung in Zukunft verbessert werden?

BDB-Fachausschuss hat sinnvolle Vorschläge erarbeitet

Durch die nun erfolgte umfassende Überarbeitung der KV-Förderrichtlinie in ihrem Förderziel, ihren Fördertatbeständen und Voraussetzungen, wurde auf viele Forderungen und Anregungen seitens der Gewerbeverbände reagiert. Den aktuellen und zukünftigen Bedürfnissen der Adressaten wird deutlich mehr Rechnung getragen. Der BDB hatte sich in seinem Fachausschuss „Kombinierter Verkehr“ intensiv mit der

↑ In den neuen Entwurf der KV-Förderrichtlinie wurden zahlreiche Vorschläge des BDB aufgenommen

Erarbeitung von Vorschlägen für neue Fördertatbestände und Rahmenbedingungen befasst, welche bei der Ausarbeitung der neuen KV-Förderrichtlinie erfreulicherweise durch das BMDV berücksichtigt wurden.

Hervorzuheben sind:

- neue Fördertatbestände u.a. im Bereich der Digitalisierung und Automatisierung,
- Förderung von Ersatzinvestitionen,
- Erhöhung der Planungskostenpauschale,
- Vereinfachungen bei den Fördervoraussetzungen,
- Einer Förderung steht nicht entgegen, wenn über die auszubauende oder neu zu errichtende KV-Umschlaganlage im Einzelfall Ladeeinheiten umgeschlagen werden, deren Transport kein Kombinierter Verkehr ist,
- Beibehaltung einer Förderquote von bis zu 80%.

Aus Sicht des BDB bedürfen jedoch einige Punkte, beispielsweise im Bereich der besonders relevanten IT-Förderung, einer weiteren Konkretisierung und Erweiterung (Anbindung an SCEMS, eFTI-Verordnung), beziehungsweise der Aufnahme von weiteren Fördertatbeständen wie etwa im Bereich des Energiemanagements. In einer gemeinsamen Stellungnahme mit dem BÖB, DGG und SGKV wurden unter anderem diese finalen Anregungen an das BMDV übermittelt. Inwiefern diese noch einfließen werden, bleibt abzuwarten.

Der Entwurf der neuen Förderrichtlinie muss von der Europäischen Kommission notifiziert werden. Die Dauer des Notifizierungsverfahrens und somit der genaue Zeitpunkt des Inkrafttretens der neuen Förderrichtlinie sind leider nicht bekannt. Voraussichtlich wird das Inkrafttreten nach Information des BMDV aber frühestens im 4. Quartal 2022 erfolgen können.

Aktuelle statistische Kennzahlen zur Branche

Ergebnisse des Jahres 2021
und Prognose des BAG

Die GDWS hat am 10. Mai statistische Kennzahlen zum Verkehrsgeschehen auf dem Rhein und weiteren ausgewählten Wasserstraßen für das Jahr 2021 veröffentlicht.

Demnach wurden am Niederrhein, dem tonnagestärksten Rheinabschnitt, im Jahr 2021 mit 138,1 Mio. t wieder mehr Gütertonnen als im Vorjahr (123,4 Mio. t) registriert. Dies bedeutet einen Anstieg um 11,9 %. Auch die Anzahl der Güterschiffe, die diesen Abschnitt passierten, stieg im gleichen Zeitraum von 102.555 um 5 % auf 107.712. Die Containertransporte lagen mit rund 1,89 Mio. TEU über dem Vorjahresniveau (1,86 Mio. TEU) – ein Plus von 1,3 %.

Am Oberrhein wurden im Jahr 2021 insgesamt 19,1 Mio. Gütertonnen bewegt (2020: 16,9 Mio. t; + 13 %), wobei die Anzahl der Güterschiffe bei 23.631 lag (2020: 21.121 Einheiten; + 11,8 %). Die Containertransporte wuchsen um 3,3 % auf 259.300 TEU (2020: 251.000 TEU).

Auf den Nebenflüssen des Rheins entwickelte sich der Gütertransport per Binnenschiff nach Angaben der WSV unterschiedlich. So war auf der Mosel (Schleuse Koblenz) mit 9,2 Mio. Gütertonnen (2020: 8,1 Mio. t; + 13,6 %) und 8.459 Schiffen (7.055 Einheiten; + 19,9 %) eine positive Entwicklung feststellbar.

Rückgänge wurden hingegen auf dem Main (Schleuse Kostheim) mit 12,1 Mio. t, die auf 15.123 Schiffen transportiert wurden (2020: 13,5 Mio. t auf 16.333 Schiffen), beobachtet. Dies bedeutete einen Rückgang hinsichtlich der Tonnage um 10, 4 % und hinsichtlich der Anzahl der Schiffe um 6,9 %. Ebenfalls rückläufig war der Verkehr auf dem Neckar (Schleuse Feudenheim). Hier wurden im Jahr 2021 5,0 Mio. t Güter (- 2,0 %) auf 5.661 Schiffen (- 13,8 %)

gezählt. Zum Vergleich: 2020 waren es 5,1 Mio. t auf 6.564 Fahrzeugen.

Für den Wesel-Datteln-Kanal gab die Verwaltung die Schiffsanzahl bekannt. Im Jahr 2021 passierten 20.065 Schiffen die Schleuse Friedrichsfeld – und damit 10,9 % mehr als im Jahr 2020 (18.085 Schiffe).

„Market Insight“ der ZKR

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) kommt in ihren aktuellen Marktbeobachtungsbericht zu dem Ergebnis, dass sich die Beförderungsleistung in der europäischen Binnenschifffahrt im ersten Halbjahr 2021 wieder erholt hat und um 4,3 % gewachsen ist (68.864 Mio. tkm). In Deutschland betrug der Zuwachs 4,7 %. Betrachtet man die ersten drei Quartale im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, ergibt sich ein Anstieg der Beförderungsleistung von rund 7 %, was insbesondere auch auf die gestiegene Nachfrage nach Kohle (+ 30 %) zurückzuführen sei. Auch die Passagierverkehre verzeichneten eine teilweise Erholung: So wurden am Oberrhein im zweiten Halbjahr 1.260 Flusskreuzfahrtschiffe registriert, und damit deutlich mehr als noch im zweiten Halbjahr 2020 (482 Schiffe).

Prognose des BAG

Das BAG geht in seiner aktuellen „Gleitenden Mittelfristprognose“ davon aus, dass für die Binnenschifffahrt in den kommenden Jahren moderate Zuwächse zu erwarten sind. Ausgehend von 194,2 Mio. beförderter Gütertonnen im Jahr 2021, soll die Tonnage im Jahr 2022 auf 196,1 Mio. t und im Jahr 2025 auf 196,3 Mio. t steigen. Im Hinblick auf die Verkehrsleistung rechnet das BAG mit 48,6 Mrd. tkm im Jahr 2022 und 49,2 Mrd. tkm im Jahr 2025.

Öffnen von Öffnungen der Ladetanks

Deutschland reicht Antrag beim ADN-Sicherheitsausschuss ein

Für die 40. Sitzung des ADN-Sicherheitsausschusses im August 2022 hat die deutsche Delegation (vertreten durch das BMDV) einen Antrag eingereicht, welcher Änderungen für das ADN 2025 bezüglich der Regelungen für das sichere Öffnen von Öffnungen der Ladetanks formuliert.

Dazu mussten die Anforderungen der Praxis und die rechtlichen Möglichkeiten für das sichere Öffnen von Öffnungen auf Binnentankschiffen untersucht werden.

Unterstützt wurde das Ministerium dabei von einer für diese Thematik eingerichteten Unterarbeitsgruppe, an welcher der BDB im Interesse der Binnenschifffahrt intensiv mitgewirkt hat. Weitere Expertise brachten Vertreter des internationalen (Binnenschifffahrts-)Gewerbes, der Verladerschaft und Sicherheitstechnik ein.

Anpassung an heutige technische Standards

Anlass für die Ausarbeitung des Antrags war die Erkenntnis, dass die im ADN in der jetzigen Fassung festgeschriebenen Anforderungen an das Öffnen von Öffnungen nicht mehr den heutigen technischen Anforderungen, den heutigen Anforderungen der Ladungspflege, dem Umschlag und der Qualitätskontrolle entsprechen. Nicht nur wurde das Kapitel 7.2.4.22.2 „Öffnen von Öffnungen der Ladetanks“ in seinen allgemeinen Vorschriften überarbeitet, sondern es wurden auch neue Abschnitte über die zu regelnden Maßnahmen und jeweiligen Sicherheitsvoraussetzungen verfasst.

Das ADN in seiner derzeit gültigen Fassung sieht vor, dass gemäß 7.2.4.22.2 das Öffnen der Probeentnahmeöffnungen nur zur Probeentnahme sowie zur Kontrolle oder bei Reinigung leerer Ladetanks gestattet ist. In der Praxis jedoch erfordern Maßnahmen wie die Sichtkontrolle, die Probeentnahme, die Gasmessung und in Ausnahmefällen die Füllstandsmessung und die nachträgliche Zugabe von Stabilisatoren während der Reise, das Öffnen. Unter welchen Bedingungen diese Maßnahmen vorgenommen werden dürfen, wird im Antrag festgelegt.

Zustimmung des Sicherheitsausschusses notwendig

Des Weiteren wird der Begriff einer Probeentnahmeöffnung (definiert in 1.2.1 ADN) im Sinne der praktischen Nutzung dahingehend erweitert, dass

↑ Eine Arbeitsgruppe beschäftigt sich mit dem sicheren Öffnen von Öffnungen auf Binnentankschiffen

andere gleichwertige Öffnungen zu den oben genannten Zwecken geöffnet werden dürfen, vorausgesetzt, dass diese die gleichen Sicherheitsanforderungen erfüllen. Die technischen Ausrüstungen der Schiffe wurden nämlich bereits hinsichtlich der Probeentnahme und Qualitätskontrolle der Ladung den aktuellen Anforderungen angepasst. Nach den Bauvorschriften ist es nicht zwingend erforderlich, an jedem Tank eine besonders als solche gewidmete Probeentnahameöffnung vorzuhalten, auch wenn diese in Tabelle C Spalte (13) angegeben wird.
In Bezug auf die Probeentnahme ist in der Praxis zudem noch ein anderer Aspekt von Relevanz: Bei bestimmten gefährlichen Gütern sind sogenannte offene Probeentnahmen über eine Probeentnahmeöffnung zulässig. Wenn jedoch eine geschlossene oder teilweise geschlossene Probenentnahmeeinrichtung vorgeschrieben ist, kann es bei einem technischen Problem mit dieser Einrichtung im Ausnahmefall dennoch erforderlich werden, eine Probenahme durch die Probeentnahmeöffnung oder eine gleichwertigen Öffnung vorzunehmen.

Um die vorgeschlagenen Regelungen in das ADN 2025 aufnehmen zu können, muss im August 2022 oder spätestens im Januar 2023 eine Zustimmung im ADN-Sicherheitsausschuss erfolgen. Die Reaktionen des internationalen Binnenschifffahrtsgewerbes auf den Antragsinhalt fallen bisher sehr positiv aus. Die Beteiligten wünschen sich verständliche, praxisgerechte Regelungen und Rechtssicherheit.

Der BDB berichtet regelmäßig über die wichtigsten Beschlüsse und Diskussionen des ADN-Sicherheitsauschusses in gesonderten Rundschreiben an seine Mitglieder sowie im BDB-**Report**.

Dritter Fördercall noch bis 1. August geöffnet

Die GDWS hat am 25. Mai ihren bisher dritten Förderaufruf im Rahmen der Förderrichtlinie „Nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen“ veröffentlicht. Aufgerufen sind die Maßnahmen der Nummern 3.2.1. bis 3.2.6., also die Ausrüstung von Binnenschiffsneubauten und bereits im Einsatz befindlichen Binnenschiffen mit Motoren, die mit alternativen, insbesondere regenerativen Kraftstoffen betrieben werden, mit diesel- und gaselektrischen Antrieben und Hybridantrieben, mit einer Brennstoffzellenanlage zur Versorgung des elektrischen Schiffsantriebs, mit rein elektrischen Antriebssystemen oder Emissionsminderungseinrichtungen sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz. Die Förderquote beträgt je nach Maßnahme und Größe des beantragenden Unternehmens bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Investitionsmehrausgaben. Die Mittelausstattung dieses Förderaufrufs, der noch bis zum 1. August gilt, beträgt rund 35 Mio. Euro, die hälftig auf die Güter- und Fahrgastschifffahrt verteilt werden sollen. Alle Informationen zum aktuellen „Call“ und rund um das Förderprogramm insgesamt gibt es im Internetangebot von „ELWIS“. Der BDB hat seine Mitglieder außerdem umfassend per Rundschreiben „Verkehrs- und Gewerbepolitik“ informiert.

↓ Im Bundeshaushalt müssen auch ab dem Jahr 2023 ausreichend finanzielle Mittel für Erhalt und Ertüchtigung der Wasserstraßeninfrastruktur bereitgestellt werden © BAW

Arbeitsgespräch mit der PGBi und AL Dr. Norbert Salomon

Am 1. Juni fand das turnusgemäße Arbeitsgespräch zwischen den Verbändevertretern, der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt sowie dem Leiter der BMDV-Abteilung Wasserstraßen und Schifffahrt, Dr. Norbert Salomon, zu aktuellen schifffahrtpolitischen Themen statt. Während der 2022er-Wasserstraßenetat im Bundeshaushalt noch als „einigermaßen gut ausgestattet“ tituliert werden kann, bereitet der Etat für die Jahre 2023 ff. durchaus Sorgen. Dr. Salomon bezeichnete ihn als „notleidend“ und bestätigte auf Basis der gegenwärtigen Planungen eine jährliche Finanzlücke von rund 500 Mio. Euro. Die Beratungen für den 2023er-Haushalt beginnen in diesem Monat. Es gibt noch keine Signale, dass der Finanzmisere innerhalb der Bundesregierung abgeholfen wird. Der Abschlussbericht der Studie zum Bedarf und zur Förderung kleiner und konstruktiv optimierter Binnenschiffe, wird in Kürze erwartet. In einem Zwischenstandbericht im August 2021 haben die Gutachter ausgeführt, dass rund 280 konstruktiv optimierte Schiffe benötigt werden, um die Versorgungssicherheit bei Niedrigwasserszenarien wie im Jahr 2018 aufrecht zu erhalten, und bis zum Jahr 2030 werden rund 600 kleinere Schiffe im Markt fehlen. Die bereits für den Jahreswechsel 2021/2022 angekündigte Studie soll nun kurz vor dem Abschluss stehen. Im Schulterschluss mit dem Schifffahrtsgewerbe steht das BMDV der Einführung einer Zwangssteuer auf das Gasöl in der Binnenschifffahrt (Artikel 15 des Entwurfs der EU-Energiesteuerrichtlinie) uneingeschränkt ablehnend gegenüber und hat hierbei die Argumentation des BDB komplett übernommen. Diese Positionierung ist auch innerhalb der Bundesregierung vorgetragen. Eine abgestimmte einheitliche Auffassung der Regierung gibt es laut Dr. Salomon hierzu aber noch nicht.

← Das BMDV hat den Startschuss zur Entwicklung einer neuen Nationalen Hafenstrategie gegeben © Dortmunder Hafen AG / Blossey

Startschuss für neue Nationale Hafenstrategie

Das BMDV hat am 22. Juni, wie im Koalitionsvertrag vereinbart, den Startschuss für die Entwicklung einer neuen Nationalen Hafenstrategie gegeben. Die künftigen Transformationsprozesse, die Folgen der Corona-Pandemie und die Veränderungen im Welthandel erfordern neue strategische Überlegungen, um den Hafenstandort Deutschland nachhaltig zu stärken und wettbewerbsfähig zu halten. Dazu erklärt Daniela Kluckert, Parlamentarische Staatssekretärin im BMDV: „Nahezu jeder Wirtschaftszweig in Deutschland ist auf funktionierende Häfen und gut ausgebaute Infrastrukturen angewiesen. Unsere Häfen sind systemrelevant. Deshalb gestalten wir zusammen mit den Ländern und der Wirtschaft die Zukunft unserer Häfen neu. Der Bund steht an der Seite der Häfen."

Seehäfen Antwerpen und Zeebrügge sind fusioniert

Am 22. April 2022 wurde die Fusion zwischen dem Hafen Antwerpen und dem Hafen Zeebrügge offiziell bestätigt. Der neue Name des Seehafens lautet nun „Port of Antwerp-Bruges". Bereits im Februar 2021 kündigten die Stadt Antwerpen und die Stadt Brügge den Beginn des Vereinigungsprozesses ihrer jeweiligen Häfen an. Port of Antwerp-Bruges wird der größte europäische Exporthafen und auch einer der führenden Containerhäfen in Europa sein.

↑ Die Seehäfen Antwerpen und Zeebrügge fusionierten am 22. April © Port of Antwerp-Bruges

Durch das im Rahmen der Mitgliederversammlung am 30.03.2022 gewählte Vorstandsmitglied Elmar Ockenfels ist damit nun der größte Exporthafen Europas im BDB-Vorstand vertreten.

KS-Recycling mit „Grünem Engel 2022" ausgezeichnet

Die KSR-Gruppe, deren Kern das BDB-Mitglied KS-Recycling aus Sonsbeck bildet, ist am 1. Juni 2022 mit dem Mittelstandspreis „Die Grünen Engel 2022" in der Kategorie „Innovative Recyclinglösungen" ausgezeichnet worden. Die Verleihung des Branchenpreises fand im Rahmen der Weltleitmesse für Wasser-, Abwasser-, Abfall- und Rohstoffwirtschaft (IFAT) statt. Das Geschäftsmodell von KS-Recycling ist die Aufbereitung von flüssigen Abfällen unter Gesichtspunkten des aktiven Umweltschutzes im Rhein-Lippe-Hafen in Wesel. Derzeit wird an diesem Standort die Infrastruk-

↑ KSR-Geschäftsführer Guido Schmidt (3.v.l.) nahm in München den Branchenpreis „Grüner Engel“ entgegen

tur aufgebaut, um bis zu 600.000 t Abfälle, Abwässer und Rückstände aus der Binnenschifffahrt anzunehmen und aufzubereiten. Damit ist das Unternehmen ein wichtiger Partner für das Binnenschifffahrtsgewerbe. KS-Recycling plant einen Ausbau des Angebots: Künftig soll es möglich sein, das Entgasen und die Reinigung von mehreren Güterschiffen zugleich an einem neuen Terminal mit beidseitigen Anlegestellen zu ermöglichen. Durch eine angeschlossene Entsorgungs- und Recyclingstruktur lassen sich die Gase dann zur Dampferzeugung nutzen. Der so erzeugte Strom soll einen Elektrolyseur zur Herstellung von Wasserstoff betreiben. Auf der IFAT wurde das Konzept als „Musterbeispiel für die Kreislaufwirtschaft“ gelobt.

Themenbericht der ZKR zu neuen Marktchancen für die Binnenschifffahrt

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat im Rahmen eines Themenberichts eine Bewertung neuer Marktpotenziale für die Binnenschifffahrt („Thematic Report - an assessment of new market opportunities for inland waterway transport“) vorgenommen. In sechs Kapiteln wird dabei zunächst eine Bestandsaufnahme der aktuellen Marktsituation vorgenommen. Im Folgenden werden verschiedene Transportpotenziale (u.a. der innerstädtische Transport von Gütern und Abfall sowie die Beförderung von Personen in urbanen Räumen, der Transport von Windturbinen, Biomasse, Biokraftstoffen und Wasserstoff) näher untersucht. Der Bericht ist in englischer Sprache im Internetangebot der ZKR sowie im Blog des BDB unter www.binnenschiff.de abrufbar.

BMDV bestätigt Nichtahndungsbeschluss der ZKR

Das BMDV hat mit Erlass vom 20. April 2022 die Wasserschutzpolizeien auf Grundlage des Nichtahndungsbeschlusses der ZKR vom 11. April 2022 gebeten, nicht zu ahnden, wenn das Personal, das auf dem Rhein fährt, während einer Kontrolle durch diese Behörden Unionsbefähigungszeugnisse sowie Schifferdienstbücher und Bordbücher die gemäß der Richtlinie (EU) 2017/2397 ausgestellt wurden, vorlegt, und nicht zu ahnden, wenn das Personal, das außerhalb des Rheins fährt, während einer Kontrolle durch diese Behörden Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher, die nach dem 17. Januar 2022 und gemäß der am 17. Januar 2022 geltenden RheinSchPersV ausgestellt wurden, vorlegt. Darüber hinaus bittet das BMDV die Wasserschutzpolizeien, nicht als Ordnungswidrigkeit zu verfolgen, wenn Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher oder Bordbücher verwendet werden, die nach dem 17. Januar 2022 von ZKR-Mitgliedstaaten aufgrund der geltenden Rheinschiffspersonalverordnung oder von EU-Mitgliedstaaten aufgrund noch nicht an die Richtlinie (EU) 2017/2397 angepassten Rechts ausgestellt worden sind. Der Erlass gilt bis 30. September 2022. Diesem Beschluss liegt zugrunde, dass aktuell Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher, die nach der EU-Befähigungsrichtlinie ausgestellt sind, in den Mitgliedstaaten keine Gültigkeit haben, die diese Richtlinie noch nicht umgesetzt haben oder, wie die Schweiz, nicht umsetzen werden. In Deutschland betrifft dies die Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher, die nach den Regelungen der Binnenschiffspersonalverordnung ausgestellt wurden. Darüber

↑ Auf dem Rhein wurden im Jahr 2021 weniger Unfälle registriert © BAW

hinaus haben in Mitgliedsstaaten, die die EU-Richtlinie nicht umgesetzt haben, außerhalb des Rheins Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher, die nach dem 17. Januar 2022 gemäß der aktuellen RheinSchPersV ausgestellt wurden, keine Gültigkeit. Die vor dem 17. Januar 2022 ausgestellten Dokumente behalten in Deutschland bis zu dem auf der Patentkarte vermerkten Ungültigkeitsdatum, längstens bis zum 17. Januar 2032, ihre Gültigkeit.

Weniger Unfälle auf dem Rhein im Jahr 2021

In der Berufsschifffahrt auf dem Rhein kam es im Jahr 2021 zu deutlich weniger Unfallereignissen (- 20,6 %) als im Vorjahr. Das teilte die WSV in einer Pressemitteilung mit. Insgesamt ereigneten sich beispielsweise 56 Festfahrungen/Grundberührungen (2020: 84). Außerdem kam es zu 43 Unfällen mit Schifffahrtszeichen und zu 20 Kollisionen von Schiffen mit anderen Schiffen. Größere Havarien gab es nicht.

Studienergebnisse zu Düsenpropellern vorgestellt

Am 19. Mai wurden im Bonner Dienstsitz des BMDV die Ergebnisse des Forschungsprojekts „Systematische Untersuchung von Düsenpropellern für die Binnenschifffahrt“ präsentiert. Hierzu erklärte Oliver Luksic, Parlamentarischer Staatssekretär im BMDV: „Die neuen wissenschaftlichen Erkenntnisse helfen uns dabei, die Binnenschifffahrt klimafreundlicher und gleichzeitig resilienter bei Niedrigwasser zu machen. Ich kann die Branche nur ermutigen, diese Chance zur Modernisierung zu nutzen und die Binnenschifffahrt noch klimafreundlicher und verlässlicher zu machen“. Luksic betonte, dass die Technologie über das Förderprogramm „Nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen“ förderfähig ist. Die in der Studie durchgeführten Berechnungen haben u.a. wertvolle Erkenntnisse zur Erhöhung der Energieeffizienz und zur Minimierung der durch Schiffsantriebe verursachten Sohlerosion bei extremen Flachwasserbedingungen hervorgebracht. Die Studie wurde vom DST durchgeführt.

Brückenschaden sorgte für Engpässe in den bremischen Häfen

Durch einen massiven Schaden an einer Eisenbahn-Rollklappbrücke bei Hunte. km 0,6 wurde die Brücke am 5. Mai gegen Öffnung gesperrt. Diese Sperrung hatte massive Folgen für die Schifffahrt rund um Bremen und Bremerhaven. Da südlich von Bremen zeitgleich zahlreiche Schleusen wegen Instandsetzungsarbeiten und Bauwerksinspektionen gesperrt waren, und durch Sperrung der Brücke auf der Hunte auch die Verbindung zum Küstenkanal kaum nutzbar war, entstand die unhaltbare Situation, dass die bremischen Häfen fast vollständig von der wasserseitigen Versorgung abgeschnitten waren. Der BDB hat sich nach Bekanntwerden der

↑ Am Schiffshebewerk Lüneburg gilt seit 13. Juni eine neue Anordnung © BAW

Sperrung sofort an das zuständige WSA und die GDWS gewandt, um Lösungsmöglichkeiten zu erläutern. Außerdem hat der Verband Verkehrsminister Wissing angeschrieben. Hintergrund ist, dass die beschädigte Brücke im Eigentum der Deutschen Bahn steht. Somit ist es die Aufgabe des Bundes, mit der Bahn alle Möglichkeiten auszuloten, um den Brückenschaden schnellstmöglich zu beheben und der Schifffahrt die Passage bei geöffneter Brücke so zügig wie möglich wieder zu ermöglichen. Das BMDV teilt in seinem Antwortschreiben mit, dass zum 10. Juni die Klappbarkeit zunächst auf einer der beiden Brückenseiten wiederhergestellt und der Schifffahrtsbetrieb mithilfe einer Wahrschauregelung wieder aufgenommen werden soll. Die Störungsbeseitigung an der zweiten Brückenseite werde voraussichtlich, ebenfalls im Rahmen einer Notreparatur, weitere Wochen in Anspruch nehmen. Immerhin konnte zwischenzeitlich von der WSV die Mittelweser wieder freigegeben werden, so dass die Hinterlandanbindung nach Bremen und Bremerhaven über diesen Weg wieder gegeben ist.

Umschlagsentwicklung im Hafen Hamburg

Der Containerumschlag im Hamburger Hafen verzeichnete im ersten Quartal 2022 im Vergleich zum Vorjahresquartal ein Plus von 1,8 % und lag bei 2,2 Mio. TEU. Dabei fiel der Einbruch im Containerverkehr mit russischen Häfen im März mit 81 % hoch aus. Im gleichen Zeitraum konnten jedoch stark zunehmende Containerverkehre mit polnischen Häfen sowie Häfen in den baltischen Staaten festgestellt werden. Größere Mengen im Verkehr mit diesen Ländern trugen dazu bei, die Minderung im Russlandverkehr auszugleichen, teilte der Hafen Hamburg Marketing mit. Im gleichen Betrachtungszeitraum erreichte der Stückgutumschlag mit insg. 22,5 Mio. t ein Plus von 0,6 %. Der Massengutumschlag fiel mit 8,7 Mio. t (- 10,6 %) hingegen schwächer aus als im Vorjahr.

BDB und BÖB zu Standortsuche für ICE-Instandhaltungswerk

Vor dem Hintergrund, dass der BUND Naturschutz Teile des Geländes des Hafen Nürnberg bei der Suche nach einem Standort für ein ICE-Instandsetzungswerk ins Spiel gebracht hatte, wendete sich der BDB in einem gemeinsamen Schreiben mit dem BÖB an den bayerischen Staatsminister für Verkehr, Christian Bernreiter, sowie den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg, Marcus König, und kritisierte diesen Vorschlag deutlich. Dabei betonten die Verbände die Bedeutung des Hafenstandorts für die Region und wiesen darauf hin, dass bei Umsetzung dieses Vorschlags eine Rückverlagerung von Gütern – im Hafen werden jährlich rund 4 Mio. t Güter per Schiff und Bahn umgeladen – auf die Straße droht. Es sei keine Lösung, den Güter- und Personenverkehr bei

↑ Die Bauarbeiten im Bereich der Spreemündung beginnen ab August 2022 © WNA Berlin

der Verkehrswende gegeneinander auszuspielen. Im Antwortschreiben des bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr betonte Minister Bernreiter, dass das Thema des Instandhaltungswerks im Hafengebiet Nürnberg vom Tisch sei. Nach der Bahn hätte nun auch die Stadt Nürnberg deutlich gemacht, dass sie diesen Standort für ungeeignet hält.

Verhandlungen zu neuem Vergütungstarifvertrag beginnen

Die Gewerkschaft Verdi hat den Vergütungstarifvertrag für die deutsche Güterbinnenschifffahrt vom 29. April 2019 fristgerecht zum 31. August 2022 gekündigt. Der BDB wird über seine Tarifkommission als Tarifvertragspartner Verhandlungen über einen neuen Tarifvertrag mit Verdi aufnehmen, sobald die Gewerkschaft ihre Forderungen übermittelt hat. Der BDB hält seine Mitglieder über den Fortgang in dieser Angelegenheit informiert.

Anordnung des WSA MLK/ESK

Seit dem Einstellen der Schubhilfe am Schiffshebewerk Lüneburg zum 13. Juni sind entkoppelte Leichter von Schubverbänden, die aufgrund ihrer Länge ohne das schiebende Fahrzeug bzw. ohne die schiebende Fahrzeugeinheit geschleust werden müssen, bei alleiniger Ausfahrt aus dem Schiffshebewerk Lüneburg mindestens mit einem Matrosen und einem Leichtmatrosen zu besetzen. Der Leichtmatrose kann durch einen Decksmann ersetzt werden. Das schiebende Fahrzeug bzw. die schiebende Fahrzeugeinheit muss bei der anschließenden Alleinfahrt mindestens mit einem Schiffsführer und einem Mitglied der Decksmannschaft besetzt sein. Das zuständige WSA MLK/ESK erließ am 20. Mai eine entsprechende schifffahrtspolizeiliche Anordnung gem. §1.22 BinSchStrO.

Fahrrinnenanpassung an der Berliner Nordtrasse

Das WNA Berlin hat am 21. Juni den Bauauftrag für den ersten Teilabschnitt zur Fahrrinnenanpassung für die Schifffahrt an der Berliner Nordtrasse vergeben. Das Ausbauvorhaben wurde mit Planfeststellungsbeschluss der GDWS vom 1. März 2018 genehmigt. Insgesamt investiert der Bund rund 58 Mio. Euro. Mit dem nun beauftragten rund 2 km langen Ausbauabschnitt im Bereich der Spreemündung (dem letzten Streckenabschnitt im Rahmen des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit 17 in Berlin) entsteht eine zentrale Wartestelle für die Einrichtung der geplanten Richtungsverkehrstrecken für große Wasserfahrzeuge. Gleichzeitig wird eine direkte Einfahrt von bis zu 110 m langen Schiffen aus der Spree in die Schleuse Spandau ermöglicht. Mit dem Beginn der Baudurchführung wird im August 2022 gerechnet. Die Arbeiten werden vom Wasser aus unter Aufrechterhaltung der Schifffahrt erfolgen, so das WNA.

Tagung der Kommission Schulschiff

Die Schulschiff-Kommission des BDB tagte am 14. Juni an Bord des Schulschiffes „Rhein“. Im Rahmen dieser Sitzung besprachen die Teilnehmer eine Reihe aktueller Themen für das Schulschiff selbst, u.a. die zahlenmäßige Entwicklung der Schiffsjungen-/Schiffsmädchenkurse, und die Binnenschifffahrt insgesamt. Einen Schwerpunkt des Austausches bildete die neue Berufsausbildungsordnung und deren Auswirkung auf die Aus- und Weiterbildungseinrichtung, künftige Fortbildungsangebote an Bord des Schulschiffes und die aktuelle Personalsituation. Die nächste Sitzung des Gremiums wird voraussichtlich im Herbst stattfinden.

Wissing fragt nach Getreidetransporten aus der Ukraine

Auf Einladung des Bundesverkehrsministers Volker Wissing und des Parl. Staatssekretärs Oliver Luksic fand Ende Juni die Konferenz zur Situation des Getreideexports aus der Ukraine statt. Eingeladen waren Vertreter von Schiene, Schifffahrt und Straße, der Häfen und des Agrarhandels. Erfreulich ist, dass es bereits zahlreiche Ansätze für den Getreideexport in Richtung Europa gibt, nachdem die ukrainischen Seehäfen blockiert sind. Es wurde indes deutlich, dass die Situation bei sämtlichen Verkehrsträgern recht ähnlich ist: Schiffsraum ist ebenso wie rollendes Material auf der Schiene oder der Straße knapp, und es lässt sich auch nicht in kürzester Zeit zur Verfügung stellen, da keine Kapazitäten für Notfälle vorgehalten werden. Knappe Personalressourcen bei sämtlichen Logistikdienstleistern sind ebenso zu verzeichnen wie die mitunter sehr langen Be- und Entladezeiträume, die zu einer entsprechend langen zeitlichen Bindung der eingesetzten Schiffe, Züge und Lkw für einen Umlauf führen. BDB-Präsident Martin Staats erklärte, dass bereits einige Schifffahrtsunternehmen, die ohnehin im Donauraum tätig sind, sich an dieser „Getreidebrücke“ insbesondere in Form von Shuttle-Verkehren beteiligen. Die Großschifffahrt auf dem Rhein komme dort aber eher nicht zum Einsatz. Erinnert wurde außerdem an die Problematik des Versicherungsschutzes, wenn Kriegsgebiete für den Gütertransport angesteuert werden. Der unzureichende Ausbau der Donau erschwere zusätzlich den Transport per Binnenschiff. Seitens des Agrarhandels wurde darauf hingewiesen, dass Hygiene- und Transportstandards wie GMP+ auch bei den hier in Rede stehenden Verkehren eingehalten werden müssen. Der verkehrsträgerübergreifende Austausch zu dieser Thematik soll auf Einladung des BMDV fortgesetzt werden.

Teil B CDNI: Entladebescheinigung im elektronischen Format seit Juni 2022

Die Konferenz der Vertragsparteien (KVP) hat im vergangenen Jahr beschlossen, die Vorschriften des CDNI Übereinkommens dahingehend zu ändern, dass die Entladebescheinigung ab dem 1. Juni 2022 in digitaler Form verwendet werden kann.
Das elektronische Format dient dem Zwecke der Verbesserung der Informationsqualität, der Verringerung des Verwaltungsaufwands, der logistischen Effizienz und der einheitlichen Anwendung des Dokuments, insbesondere zu Kontrollzwecken.
Artikel 6.03 Absatz 1 (b) CDNI setzt für die Verwendung der Entladebescheinigung im elektronischen Format eine fälschungssichere Signatur voraus. Ferner müssen Datenschutz sowie Datensicherheit gewährleistet sein, sodass ein unberechtigter Zugang sicher unterbunden wird. Des Weiteren muss die Überprüfbarkeit der Entladebescheinigung an Bord oder in der Unternehmensbuchführung des Schiffsbetreibers gewährleistet sein sowie die Überprüfbarkeit in der Unternehmensbuchführung der Identität der Person, die die Entladebescheinigung ausgestellt hat und der Person, die die Annahmestelle betreibt. Durch die Zulassung des elektronischen Formats, wird dem Bedürfnis des Gewerbes nach einer Dematerialisierung von Dokumenten Rechnung getragen.

Die Entladebescheinigung für die Tankschifffahrt wird derzeit zudem inhaltlich überarbeitet, um rechtzeitig die neuen Bestimmungen zum Entgasen zu berücksichtigen. Das Ratifikationsverfahren um die neuen CDNI Entgasungsvorschriften, beruhend auf einem Beschluss der KVP aus 2017, dauert weiter an. Aktuell wird deswegen nicht mit einem Inkrafttreten der Vorschriften vor 2024 gerechnet. Bereits im vergangenen Jahr haben die CDNI-Gremien Änderungsvorschläge eingebracht und setzen die Diskussionen nun fort. Auch EBU/ESO beteiligen sich als akkreditierte Verbände intensiv an der Erarbeitung einer neuen Version, um möglichst praxisgerechte Regelungen für die Binnenschifffahrt zu integrieren. Neben den Anpassungen an die Entgasungsvorschriften sind weitere Änderungen beabsichtigt, die unter anderem die Verpflichtungen der jeweiligen Akteure deutlicher zum Ausdruck bringen sollen.
Im Juni dieses Jahres ist beabsichtigt, der KVP einen entscheidungsreifen Vorschlag zu präsentieren. Wann die neue Entladebescheinigung in das CDNI aufgenommen wird, ist jedoch auch im Falle eines positiven Beschlusses durch die KVP noch unklar. Aus praktischer Sicht für das Gewerbe, wäre eine zeitgleiche Anwendbarkeit der Entladebescheinigung mit Inkrafttreten der Entgasungsvorschriften erstrebenswert.

Ehemaliger BDB-Präsident Wilhelm Münning verstorben

Der BDB hat die traurige Nachricht erhalten, dass Herr Wilhelm Münning am 13. Juni 2022, nur zwei Tage vor seinem 90. Geburtstag, verstorben ist. Wilhelm Münning (DTG) bekleidete ab 1992 das Amt des Vizepräsidenten im BDB, bevor er dann in der Zeit von 1995 bis 1998 als BDB-Präsident die Geschicke des Verbandes und die Entwicklung des Binnenschifffahrtsgewerbes mitgestaltete. Der BDB wird Herrn Münning, der sich mit großem Engagement um die Binnenschifffahrt verdient gemacht hat, stets ein ehrenhaftes Andenken bewahren.

← Wilhelm Münning, BDB-Präsident von 1995 bis 1998, ist am 13. Juni verstorben

Günther Haberland verstorben

Am 3. Juli 2022 ist Günther Haberland nach langer und schwerer Krankheit im Alter von 69 Jahren verstorben. Als langjähriger Vorsitzender des Fachausschusses Binnenhafenlogistik im DSLV

← Günther Haberland ist im Alter von 69 Jahren nach schwerer Krankheit verstorben

war Haberland die prägende Persönlichkeit für die Belange der Binnenschifffahrt und der Wasserstraßenlogistik aus der Perspektive der Spedition. Seine hohe Sachkunde, sein juristisch wie politisch ausgewogener Vortrag und sein stets freundliches und kollegiales Wesen waren stets eine Bereicherung für die fachliche und strategische Zusammenarbeit des BDB und des DSLV.

Adressfeld

Bundesverband der
Deutschen Binnenschifffahrt e. V. (BDB)

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