

# BDB REPORT

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

## IN DIESEM HEFT:

**Parlamentarischer Abend in Berlin**  
Systemrelevanz der Schifffahrt bekräftigt

„Daten & Fakten 2021/2022“  
Statistische Kennzahlen zur Branche

**Enttäuschender Haushaltsbeschluss**  
Etat kürzung bei den Wasserstraßen

**Simulator „SANDRA II“**  
Instrument für lebenslanges Lernen

**Arbeit und Soziales**  
Neuer Tarifvertrag für die Güterschifffahrt

und vieles mehr...



Der BDB und die Schweizer Botschaft luden Anfang Dezember in Berlin zur Debatte über die Versorgung von Wirtschaft und Verbrauchern per Binnenschiff in Krisenzeiten ein. Die jüngsten Beschlüsse zum Wasserstraßenhaushalt sehen eine drastische Ausgabenkürzung vor und lösen beim Schifffahrtsgewerbe keine Freude aus.

# Knallfrösche statt Bazooka und Doppel-Wumms



→ BDB-Geschäftsführer  
Jens Schwanen

# Editorial

**D**er verheerende Angriffskrieg Russlands auf die Ukraine hat viel Leid und Elend nach Europa getragen. Seit dem Frühjahr sehen sich Wirtschaft und Verbraucher in Deutschland zunehmend mit Versorgungsengpässen konfrontiert. Das war Anfang Dezember Anlass und Grund genug für den BDB, in Berlin die Frage der Versorgungssicherheit per Binnenschiff in Krisenzeiten auf die Agenda zu nehmen. Die lebhaften Debatten auf dem Podium in der Schweizer Botschaft und beim anschließenden ‚Get-together‘ zeigen: Es gibt Gesprächsbedarf! Stellvertretend für die gesamte verladende Wirtschaft legten die Vertreter der Baustoff- und Stahlindustrie ein klares Statement für die Güterschifffahrt ab.

Ohne das Schiff mit seinen enormen Ladungsmengen geht der Industriestandort Deutschland den sprichwörtlichen Bach runter. Die drastischen Kürzungen im Wasserstraßenetat ab 2023 sorgen dabei für Ärger und Ratlosigkeit. „Dass es damit im nächsten Jahr zur Verlangsamung von Baumaßnahmen an den Flüssen und Kanälen kommen wird, liegt auf der Hand“, hat ein ranghoher Beamter aus dem Bundesver-

## Liebe Leserinnen, liebe Leser,

kehrsministerium Ende November mit Blick auf die dringend erforderlichen Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen erklärt. Daran können auch Bekräftigungstermine des Ministers und die Gründung von Beschleunigungskommissionen nichts ändern.

Die zum Jahresende vorgestellten Statistiken und Prognosen lassen Hoffnung für das Jahr 2023 aufkommen. Die Güterschifffahrt hat im Jahr 2022 einen guten Teil der coronabedingten Mengenrückgänge aufholen können und hat rund 195 Mio. Tonnen Güter auf deutschen Flüssen und Kanälen transportiert. Der BDB hat sämtliche relevanten Kennzahlen des Verkehrsträgers inkl. Umsatz- und Beschäftigtenzahlen und Zusammensetzung der Flotte in seiner beliebten Jahresbroschüre „Daten und Fakten“ zusammengefasst. Mehr hierzu, zum Tarifabschluss für das fahrende Personal, zu den erfreulich geringen Schadstoffeinträgen von Binnenschiffen in die Innenstädte, zum Gespräch mit Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter in München und zur Bedeutung des neuen Fahrsimulators SANDRA II – ein Gastbeitrag von Rainer Tadsen – lesen Sie in diesem Heft. Viel Spaß bei der Lektüre!

**Jens Schwanen**

## → 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.



14



Daten & Fakten  
in der Binnenschifffahrt  
2021 / 2022

08



12



04

#### 04 **Parlamentarischer Abend der Binnenschifffahrt**

Systemrelevanz der Schifffahrt bekräftigt

#### 10 **Broschüre „Daten & Fakten 2021/2022“**

Statistische Kennzahlen zur Branche

#### 14 **Enttäuschender Haushaltsbeschluss**

BDB kritisiert Etatkürzung für die Wasserstraßen

#### 16 **Landesumweltamt NRW bestätigt:**

Einfluss der Schifffahrt auf Luftqualität geringer als vermutet

#### 18 **Neues Schiffshebewerk Niederfinow eröffnet**

Mahnung für schnelleres Planen und Bauen

#### 20 **BDB bei Staatsminister Bernreiter**

Gespräch zum Ausbau der Donau

#### 22 **Flachwasserfahrtsimulator „SANDRA II“**

Gastbeitrag von Instruktor Rainer Tadsen

#### 24 **Arbeit und Soziales**

Neuer Tarifvertrag und Sektorkonsultation

#### 26 **„Gleitende“ Mittelfristprognose**

BAG trifft Prognose für den Güterverkehr

#### 24 **Kurz gemeldet**

# Inhalt

Parlamentarischer Abend der Binnenschifffahrt in Berlin

## Die Politik muss der Systemrelevanz des Verkehrsträgers endlich Rechnung tragen!

Das ausgeprägte Niedrigwasser in den Monaten Juli und August in Verbindung mit der hohen Nachfrage nach Binnenschiffstransporten aufgrund der Energieknappheit oder der enttäuschende Haushaltsbeschluss der Ampel-Koalition für Unterhalt und Ausbau der Wasserstraßen:

**D**ie Entwicklungen in den vergangenen Monaten haben den Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) dazu veranlasst, unter dem Titel „Versorgung von Wirtschaft und Verbrauchern per Binnenschiff in Krisenzeiten“ einen Parlamentarischen Abend der Binnenschifffahrt in Berlin auszurichten. Gemeinsam mit Dr. Paul Seger, Schweizerischer Botschafter der Bundesrepublik Deutschland in Berlin, lud der BDB am Abend des 1. Dezember Vertreter aus Politik, Verwaltung, dem Schifffahrtsgewerbe und der verladenden Industrie zu einer angeregten Diskussion in die Schweizer Botschaft ein.

**« Was für andere die sogenannte ‚Bazooka‘ oder der ‚Doppelwumms‘ war, hat sich für uns leider nur als ‚Knallfrosch‘ erwiesen. »**

BDB-Präsident Martin Staats

**Staats: „Knallfrosch“ statt „Doppelwumms“**

BDB-Präsident Martin Staats (MSG) kritisierte in seiner Rede deutlich die Entscheidung der Ampel-Koalitionäre, den Haushaltsetat für die Bundeswasserstraßen im Jahr 2023, um rund 350 Mio. Euro zu kürzen. Die Möglichkeit, dass bis Juni 2023 maximal 250 Mio. Euro zusätzlich für die Wasserstraßen angemeldet werden können, sofern diese Mittel bei anderen Verkehrsträgern eingespart werden, werte diesen Beschluss aus Sicht des Gewerbes nicht auf: „Was für andere die sogenannte ‚Bazooka‘ oder der ‚Doppelwumms‘ war, hat sich für uns leider nur als ‚Knallfrosch‘ erwiesen“, so Staats. Dabei habe das Binnenschifffahrtsgewerbe seine immense Bedeutung für die Versorgungssicherheit in vielerlei Hinsicht unter Beweis gestellt, auch im Hinblick auf die „solidarity lanes“ der EU. So habe das Gewerbe dafür gesorgt, dass auch seit Kriegsbeginn in der Ukraine Getreidetransporte über die Donau



im osteuropäischen Raum aufrechterhalten wurden – nicht ohne Folgen für das westeuropäische Geschäft: „Es sind viele Kapazitäten an Schiffsraum nach Osteuropa verkauft worden, und wir wissen nicht ob und wann diese wieder zurückkehren“, so Staats.

### „Lebensader Rhein“ darf nicht ausfallen

Die Vertreter der verladenden Wirtschaft bestätigten deutlich die Bedeutung und Systemrelevanz des Binnenschiffs für die Versorgungssicherheit der Industriestandorte und der Bevölkerung. Wenn der „nasse Verkehrsträger“ infolge signifikanter Niedrigwasserereignisse und aufgrund der bestehenden Engpässe im Wasserstraßennetz eingeschränkt sei, bedrohe dies die Stahlindustrie und auch den Transformationsprozess hin zu mehr Klimafreundlichkeit, erklärte Markus Micken (Thyssenkrupp Steel Europe AG) im Rahmen der Podiumsdiskussion mit den Bundestagsabgeordneten

MdB Jürgen Lenders (FDP), Mitglied im Verkehrsausschuss des Bundestages, MdB Henning Rehbaum (CDU), Sprecher der Parlamentarischen Gruppe Binnenschiffahrt (PGBi) für die CDU/CSU-Fraktion und MdB Mathias Stein (SPD), Koordinator der PGBi, sowie Dörte Maltzahn (Knauf Gips KG) und BDB-Präsident Martin Staats.

„Der Rhein ist die Lebensader für die von uns benötigten Erztransporte. Täglich werden 50.000 t Güter angeliefert, die auch nicht auf andere Verkehrsträger verlagert werden können. Fällt die

**« Der Rhein ist die Lebensader für die von uns benötigten Erztransporte. [...] Fällt die Wasserstraße als Versorgungsweg aus, ist dies für uns existenzbedrohend. »**

Markus Micken (Thyssenkrupp Steel Europe AG)

↑ Podiumsdiskussion unter Moderation von Susanne Landwehr (l., DVZ) mit (v.l.n.r.) MdB Mathias Stein (SPD), BDB-Präsident Martin Staats (MSG), MdB Henning Rehbaum (CDU), Dörte Maltzahn (Knauf Gips), Markus Micken (Thyssenkrupp Steel Europe) und MdB Jürgen Lenders (FDP)



(v.l.n.r.) BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen, Dr. Paul Seger, Schweizerischer Botschafter der Bundesrepublik Deutschland in Berlin, BDB-Präsident Martin Staats (MSG)



(v.l.n.r.) Botschafter Dr. Paul Seger, EBU-Präsident Philippe Grulois und Achim Wehrmann, Leiter der Unterabteilung Schifffahrt im BMDV



Martin Staats bei seiner Rede vor rund 70 Gästen



MdB Henning Rehbaum (CDU) und Dörte Maltzahn (Knauf Gips) auf dem Podium

Wasserstraße als Versorgungsweg aus, ist dies für uns existenzbedrohend“, erklärte Micken. Dörte Maltzahn bekräftigte diese Einschätzung: „Wir brauchen Planungssicherheit, nicht nur im Hinblick auf den Schiffstransport selbst, sondern auch bezüglich der Verladung“.

Die Industrievertreter forderten, dass künftig bei der Entscheidung über Haushaltsmittel nicht mehr nur von Legislaturperiode zu Legislaturperiode, sondern strategisch gedacht wird: „Die Gelder müssen an konkreten Konzepten entlang entwickelt werden. Dabei muss man trimodal denken, denn durch eine Kombination von Verkehrsträgern lässt sich mehr erreichen“, betonte Markus Micken.

Martin Staats äußerte die Befürchtung, dass die jüngst von Bundesverkehrsminister Volker Wissing eingerichtete „Beschleunigungskommission“ für den Ausbau des Mittelrheins keine wirklichen Ergebnisse liefern wird – und kritisierte eine falsche Schwerpunktsetzung: „Die Beschleunigungskommission wird wohl eher ein reines Informationsgremium bleiben. Wir hören, dass die Bundesgartenschau 2029 im Mittelrheintal zu einer weiteren Verzögerung der dringend benötigten Abladeoptimierung führt. Man hat das Gefühl, dass die Ankündigungen, die Infrastruktur zu modernisieren, bloß Lippenbekenntnisse sind. Dadurch wird der Wirtschaftsstandort Deutschland gefährdet.“



(v.l.n.r.) Nils Fungler (Bank für Schifffahrt) und die BDB-Vizepräsidenten Dr. Achim Schloemer (KD) und Friedrich Weigert (Kühne + Nagel Euroshipping)



Sanne Maris und BDB-Vorstandsmitglied Matthijs van Doorn (beide Port of Rotterdam) im Gespräch mit BDB-Vorstandsmitglied Jens Langer (m., DP World Logistics Europe)



Botschafter Dr. Paul Seger, Gastgeber des Abends, bei seiner Begrüßungsrede



Markus Micken (l., Thyssenkrupp Steel Europe) und MdB Jürgen Lenders (FDP)



(v.l.n.r.) Thomas Knopf (Ultra-Brag), die BDB-Vorstandsmitglieder Elmar Ockenfels (Antwerp Port Authority) und Dr. Marie Nauheimer (Frankfurter Personenschifffahrt Anton Nauheimer)



(v.l.n.r.) BDB-Vizepräsident Friedrich Weigert (Kühne + Nagel Euroshipping), BDB-Vorstandsmitglied Dr. Rupert Henn (DST) und Martin Friewald (Autobahn GmbH des Bundes)



(v.l.n.r.) BDB-Referenten Fabian Spieß und Gerit Fietze im Gespräch mit Dirk Sobotka (GEFO)



Henk Snoeken (Niederländische Botschaft) und Regina Hermsdorf (BMWK)



Dr. Rudolf Sperlich (l., Schweizerisches Bundesamt für Verkehr) und Clemens Staub (Schweizerische Botschaft)



BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen (l.) und Jan Oostenbrink (Port of Rotterdam)

MdB Mathias Stein bestätigte, dass Planungs- und Genehmigungsverfahren dringend beschleunigt werden müssen: „Es ist eine Verachtfachung der Geschwindigkeit bei Schleusen und Wehren nötig“, so der Koordinator der PGBi. Man müsse sich das Planungsverfahren „Stück für Stück“ vornehmen, ohne rechtsstaatlich garantierte Beteiligungsmöglichkeiten zu beschneiden.

MdB Jürgen Lenders ging auf die Kritik an der Etatkürzung für die Bundeswasserstraßen ein: „Uns ist klar, dass das nicht ausreicht“. Die FDP habe sich für die Berücksichtigung der Binnenschifffahrt aus dem mit 1,5 Mrd. Euro dotierten Klimafonds ausgesprochen, sei dabei jedoch an einem ihrer Koalitionspartner gescheitert, so dass letztendlich nur die Bahn berücksichtigt wurde.



(v.l.n.r.) Felix Heck (Focus Magazin), Lennart Heinze und Anne Jacobs-Schleithoff (beide BMWK)



(v.l.n.r.) Susanne Landwehr (DVZ), MdB Mathias Stein und BDB-Präsident Martin Staats



Verena Hedtke (BMWK)



(v.l.n.r.) Markus Micken (Thyssenkrupp Steel Europe), Andrea Grisard und Thomas Knopf (beide Ultra-Brag)

Dr. Paul Seger, der als Leiter der Schweizerischen Delegation der ZKR fungiert, verwies darauf, dass die ZKR manchmal Schwierigkeiten habe, sich in Brüssel Gehör zu verschaffen. Dabei sei die Institution, deren Gründung auf der Mannheimer Akte von 1868 beruht, von großer Bedeutung für die Rheinschifffahrt, u.a. indem sie funktionierende Regularien für das Gewerbe garantiere.

Dr. Paul Seger betonte jedoch auch das gute Zusammenwirken der ZKR und der EU im Rahmen von CESNI, und richtete, genau wie Achim Wehrmann, Leiter der Unterabteilung Schifffahrt im BMDV, den Appell an die Schifffahrt, sich aktiv in die Arbeiten dieses Gremiums einzubringen. Seger hob die große Bedeutung des Rheins für die Importe in die Schweiz hervor.

BDB veröffentlicht „Daten & Fakten 2021/2022“

# 195,1 Mio. t Güter im Jahr 2021 auf den deutschen Wasserstraßen transportiert

Als Service für seine Mitglieder und alle an der Binnenschifffahrt Interessierte trägt der BDB jedes Jahr die von den statistischen Instituten (BAG, Destatis) veröffentlichten Kennzahlen zur Entwicklung des Verkehrsträgers in seiner Broschüre „Daten & Fakten“ zusammen. Im November ist die aktuelle Ausgabe (2021/2022) erschienen.

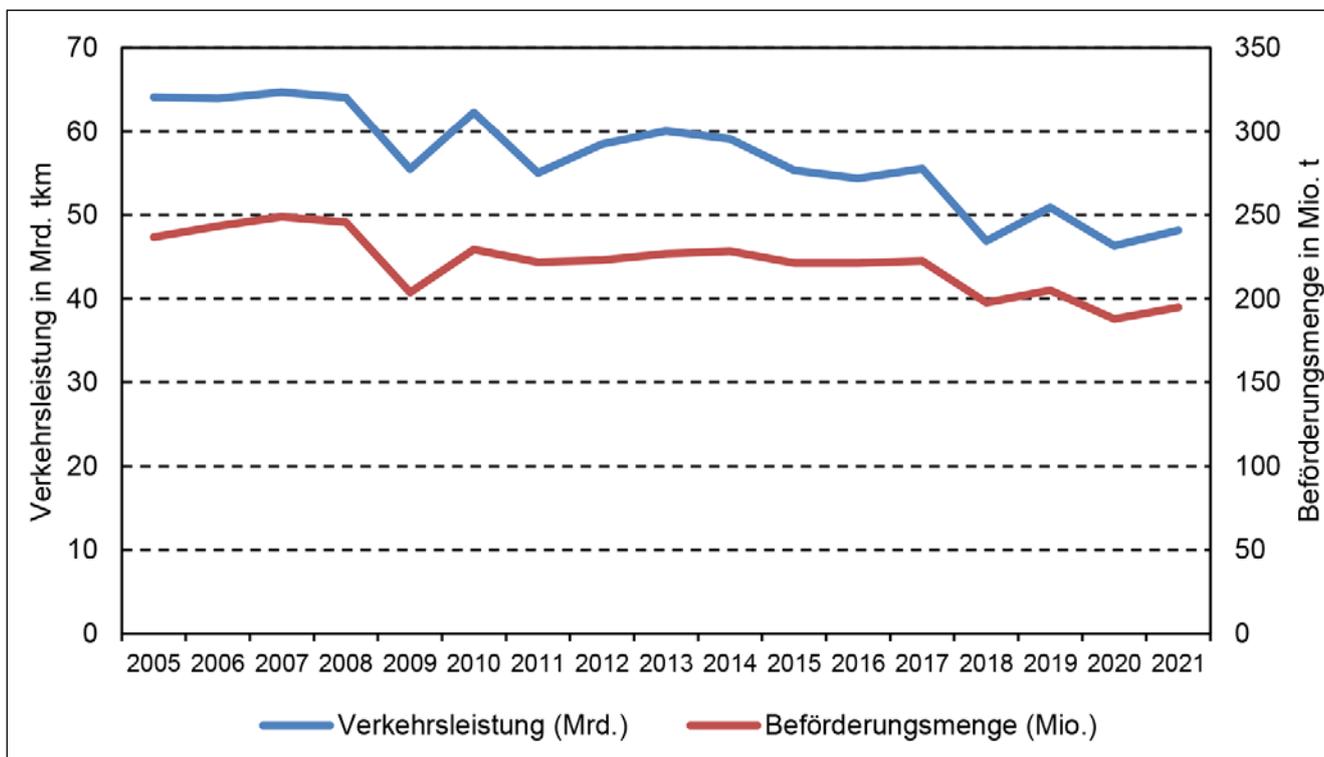
**I**m Vergleich zum besonders durch die Corona-Pandemie betroffenen Jahr 2020 konnte die Binnenschifffahrt in vielen Bereichen einen Aufwärtstrend verzeichnen. So wurden insgesamt 195,1 Mio. t Güter (+ 3,8 % im Vergleich zum Vorjahr mit 188 Mio. t) auf den deutschen Wasserstraßen transportiert. Dies entspricht einer Verkehrsleistung von 48,2 Mrd. tkm (+ 4 % gegenüber 2020 mit 46,3 Mrd. tkm). Der Anteil der Binnenschifffahrt an der Verkehrsleistung lag mit 6,9 % auf dem Niveau des Vorjahres. Zum Vergleich: Der Anteil der Güterbahn am Modal Split betrug 2021 bei 357,6 Mio. t beförderter Güter (+ 11,7 %) und einer Verkehrsleistung von 123,1 Mrd. tkm (+ 13,5 %) 18,6 %. Auf den Straßengüterverkehr entfielen 72,3 % (3,1 Mrd. t Güter / 288,7 Mrd. tkm).

Die Binnenschifffahrt konnte im Jahr 2021 bei einzelnen Gütersegmenten signifikante Zuwächse gegenüber dem Vorjahr erzielen. Hervorzuheben sind die Gütergruppen „Kohle, rohes Erdöl

und Erdgas“ mit einem Plus von 36 %, „Metalle und Metallerzeugnisse“ (+ 10,1 %), „Holzwaren, Papier, Pappe und Druckerzeugnisse“ (+ 7,9 %) sowie „Erze, Steine u. Erden u.ä.“ (+3,4 %). Rückgänge gab es u.a. in den Gütergruppen „Sonstige Mineralölerzeugnisse“ (- 8,6 %), „Nahrungs- und Genussmittel“ (- 8,3 %), „Sekundärrohstoffe, Abfälle“ (- 4,2 %) und „Landwirtschaftliche u. verw. Erzeugnisse“ (- 2,6 %). Der Trend der deutlich gestiegenen Nachfrage nach Steinkohletransporten war bereits im vierten Quartal 2021 zu beobachten und setzte sich im Jahr 2022 fort. Hintergrund ist, dass zur Energiesicherung die Kohleverstromung, auch infolge der angespannten Energieversorgung durch den Ukraine-Krieg, wieder deutlich hochgefahren wurde.

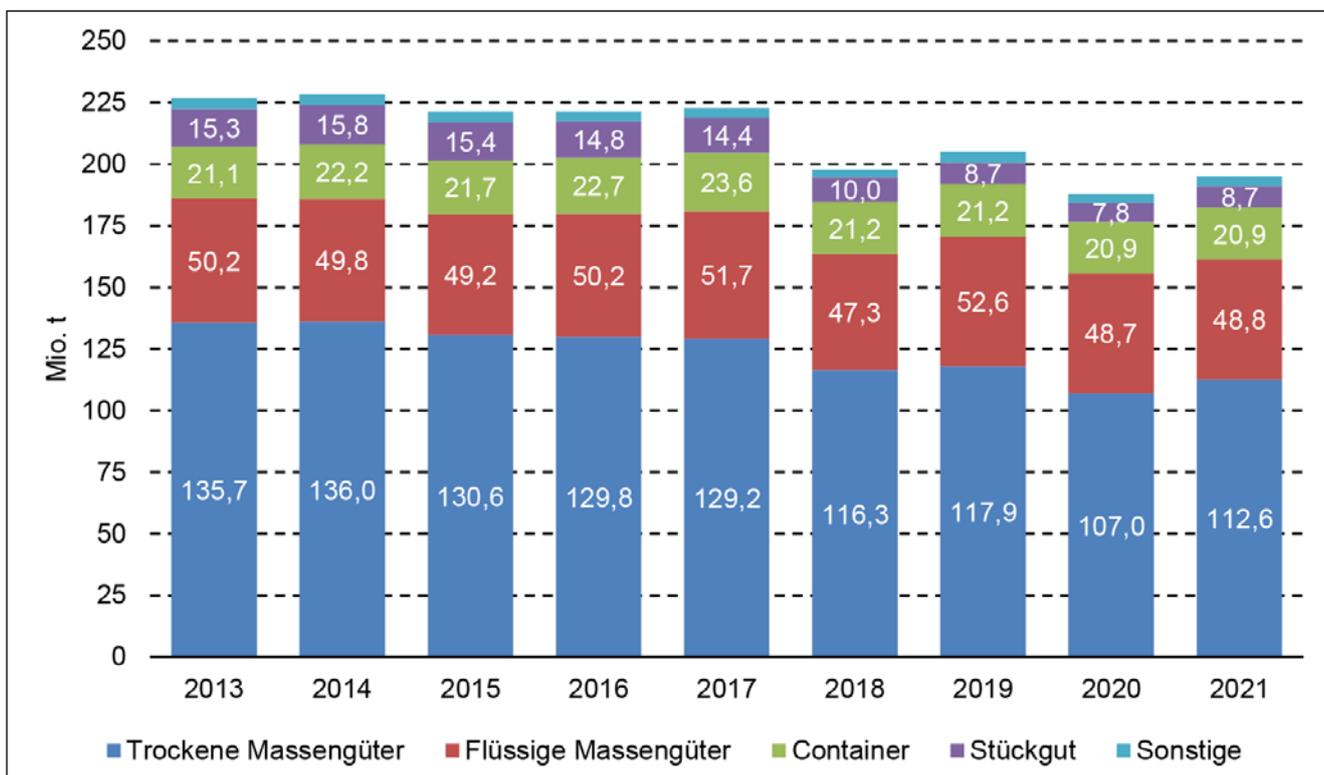
Die gesamte im Jahr 2021 per Binnenschiff transportierte Gütermenge verteilte sich wie folgt auf die einzelnen Ladungsarten: 112,6 Mio. t entfielen auf trockene Massengüter (2020: 107 Mio. t), 48,8 Mio. t auf flüssige Massengüter

## Verkehrsleistung und Beförderungsmenge in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen im Zeitraum von 2005 bis 2021



Quelle: BAG Marktbeobachtung Güterverkehr Jahresbericht 2021

## Gütermenge in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen nach Ladungsarten im Zeitraum von 2013 bis 2021



Quelle: BAG Marktbeobachtung Güterverkehr Jahresbericht 2021

### Anzahl der Beschäftigten in der gesamten Binnenschifffahrt

Jahr	Fahrendes Personal	Landpersonal	Insgesamt
2019	4.843	1.712	6.555
2020	4.294	1.537	5.831

Quelle: Statistisches Bundesamt

### Ausbildungsberuf „Binnenschiffer/-in“ – Zahl der Azubis, Prüfungsteilnehmer/-innen und vorzeitig aufgelösten Verträge im Zeitraum von 2017 bis 2021

Jahr	Ausbildungsverträge	Neu abgeschlossene Ausbildungsverträge	Prüfungsteilnehmer	Prüfung bestanden
2017	345	144	96	93
2018	396	147	90	81
2019	405	136	115	100
2020	389	123	135	105
2021	330	112	139	101

Quelle: DIHK

(2020: 48,7 Mio. t), 20,9 Mio. t auf Container (2020: 20,9 Mio. t), 8,7 Mio. t auf Stückgüter (2020: 7,8 Mio. t) sowie 4,1 Mio. t auf sonstige Güter.

Das Containeraufkommen auf den deutschen Wasserstraßen stieg im Jahr 2021 um rund 1,6 % auf 2,22 Mio. TEU (2020: 2,19 Mio. TEU) an. Das BAG führt dies auf die Wiederbelebung des globalen Handels im Jahr 2021 zurück. Davon wurden 69,8 % im beladenen und 30,2 % im leeren Zustand transportiert. Der Leercontaineranteil ging somit seit dem Jahr 2017 (31,8 %) kontinuierlich zurück. Im deutschen Binnenschiffsregister eingetragene Binnenschiffe erreichten im Jahr 2021 einen Anteil von rund 16,4 % (ein Plus von 1,9 % gegenüber dem Vorjahr) an der Containerbeförderung auf deutschen Wasserstraßen. Der Großteil des Containerumschlags fand im Jahr 2021 mit 77 % im Rheingebiet statt (2020: 79 %), gefolgt vom Mittellandkanalgebiet mit 6 % (2020: 5 %) und dem Elbegebiet mit ebenfalls 6 % (Vorjahresniveau).

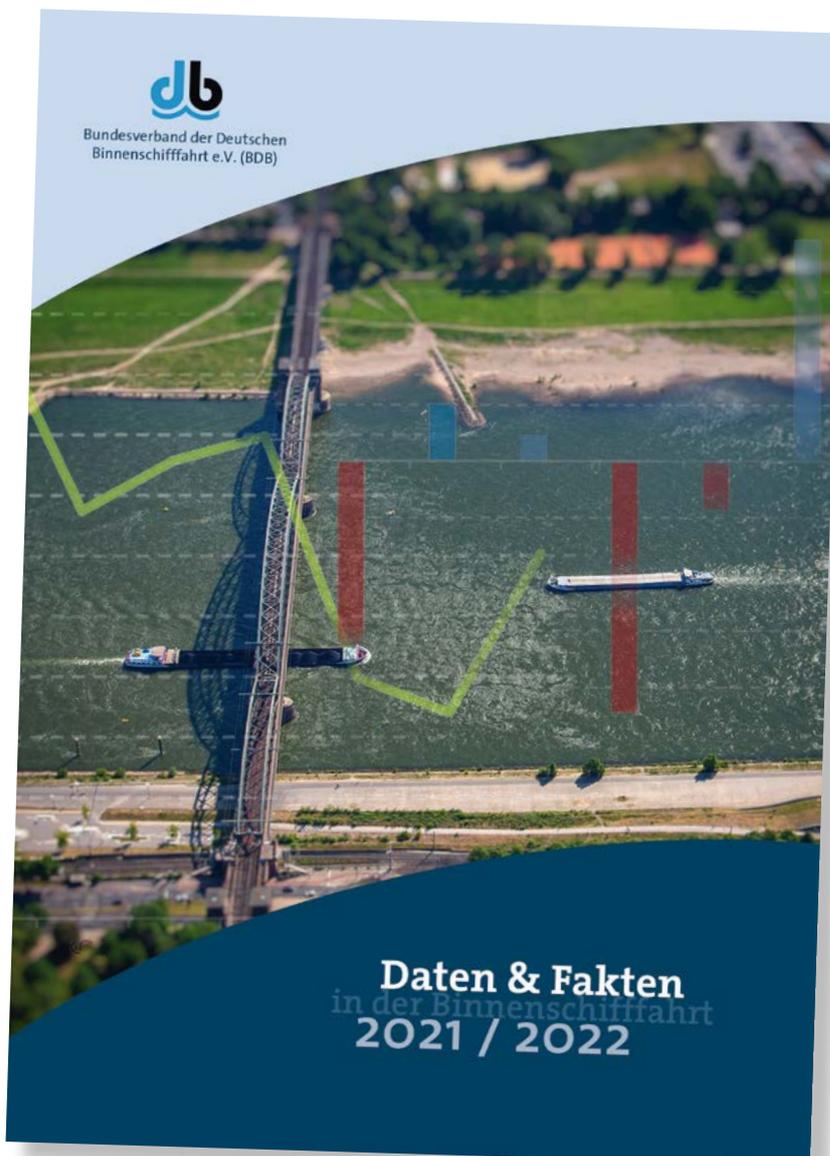
Die deutsche Binnenflotte ist mit Stand 31.12.2021 gegenüber dem Vorjahr leicht geschrumpft und bestand u.a. aus 736 Motorgüterschiffen für trockene Ladung (- 27 Schiffe), 405 Tankmotorschiffen (- 3), 675 Schubleichtern für trockene Ladung (- 25), 33 Tank-schubleichtern (- 5), 267 Schubbooten (- 17), 983 Tagesausflugsschiffen (- 1) und 55 Kabinenschiffen (- 2).

Die Corona-Pandemie hatte einen dämpfenden Effekt auf den Umsatzerlös, den die insgesamt 674 Unternehmen erzielten. Dieser lag im Jahr 2020 bei rund 1,1 Mrd. Euro (2019: rund 1,4 Mrd. Euro). Nach vorläufiger Datenlage erwartet das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) für das Jahr 2021 jedoch eine Umsatzsteigerung von knapp 20 % gegenüber dem Jahreswert 2020.

Insgesamt rückläufig waren die Beschäftigtenzahlen in der Binnenschifffahrt. So waren 2020 insgesamt 4.294 Personen im Bereich als fahrendes

Personal (- 549) und 1.537 Beschäftigte an Land (- 175) tätig. In Kumulation mit den ebenfalls rückläufigen Auszubildendenzahlen ist erkennbar, dass das Binnenschiffahrtsgewerbe mittlerweile deutlich vom Fachkräftemangel betroffen ist. Dies ergab auch eine Umfrage, die der BDB in diesem Sommer unter seinen Mitgliedern durchgeführt hatte: 25 Reedereibetriebe meldeten darin einen Bedarf von rund 125 fehlenden Schiffsführern sowie weitere über 200 fehlende Kräfte im sonstigen nautischen Bereich. Darüber hinaus fehlen auch beim Landpersonal, z.B. in der Disposition, derzeit rund 50 Kräfte. Es ist davon auszugehen, dass Partikuliere

mindestens im gleichen Ausmaß vom Fachkräftemangel betroffen sind. Grund für die äußerst angespannte Personalsituation ist insbesondere die ungünstige Altersstruktur in der Branche. Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) hat in einem Sonderbericht zu den Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik mit dem Fokus auf die Fahrerberufe aus dem Jahr 2021 ausgewertet, dass allein in der untersuchten Berufsgruppe der „sozialversicherungspflichtig beschäftigten Schiffsführerinnen und -führern im Binnen- und Hafenverkehr“ knapp 29 % der Beschäftigten zwischen 55 und 65 Jahre alt sind, weitere gut 4 % sogar 65 Jahre und älter.



← Die Broschüre „Daten & Fakten 2021/2022“ steht im Internetangebot des BDB unter [www.binnenschiff.de](http://www.binnenschiff.de) zum Abruf bereit.

Haushaltsausschuss nickt Etat Kürzung bei Flussausbaumaßnahmen ab

# Politische Lippenbekenntnisse lösen keine Verkehrs- und Umweltprobleme

Es bleibt bei dem finanziellen Drama, das sich bereits im Haushaltsentwurf der rot-gelb-grünen Ampel-Regierung abzeichnete: Der Etat für die Bundeswasserstraßen reicht im kommenden Jahr bei Weitem nicht aus, die notwendigen Erhaltungs- und Ausbauinvestitionen an den Flüssen und Kanälen vorzunehmen.

**I**n beispielloser Weise wurde von den Regierungsfractionen im Haushaltsausschuss des Bundestages die Chance vertan, die klimapolitische Wende für mehr Güterverkehr auf dem Wasser einzuleiten.

Der Haushaltsausschuss hat am 10. November die von Bundesfinanzminister Christian Lindner und Bundesverkehrsminister Volker Wissing (beide FDP) vorgesehene Kürzung des Etats für Erhalt und Ausbau der Wasserstraßen um 350 Mio. Euro für das Jahr 2023 abgenickt. Es stehen damit nur noch rund 594 Mio. Euro zur Verfügung – den aktuellen Niedrigwasserereignissen, den dramatisch gestiegenen Baukosten und der zunehmend baufälligen Wasserstraßeninfrastruktur zum Trotz. In Luft aufgelöst haben sich die Ankündigungen aus dem Bundesverkehrsministerium, dass die für klimaschonende Verkehrsträger bereitgestellten Mittel im sog. 3. Entlastungspaket der Bundesregierung zumindest teilweise den Wasserstraßen zu Gute kommen: Die kompletten 1,5 Mrd. Euro werden in den kommenden

drei Jahren ausschließlich in die Schiene investiert.

Die Binnenschifffahrtsbranche und deren Kunden aus Wirtschaft und Industrie hatten erwartet, dass der Ausschuss die durch nichts zu begründende Etat Kürzung korrigiert, und dass die Ausbaumittel mindestens auf dem gegenwärtigen Niveau von 909 Mio. Euro gehalten werden. Als bestenfalls „pflaumenweich“ ist der zusätzlich getroffene Beschluss der Haushälter zu bezeichnen, dass das Bundesverkehrsministerium bei Straße und Schiene im Laufe des nächsten Jahres ggf. Einsparungen vornehmen darf, um die so gewonnenen Mittel – allerdings gedeckelt bis maximal 250 Mio. Euro – zusätzlich in die Wasserstraßeninfrastruktur investieren zu dürfen.

BDB-Präsident Martin Staats (MSG, Würzburg) erklärt hierzu:

„Mit diesen Beschlüssen stehen für flussbauliche Maßnahmen nur zwei Drittel der aktuell verfügbaren Mittel



© Bundesanstalt für Wasserbau [CC BY 4.0]

gesichert zur Verfügung. Ob, wann und wie viel zusätzliche Mittel sich durch die vorgeschlagenen Einsparungen in den Nachbarressorts generieren lassen, steht in den Sternen. Sicher ist nur, dass die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung auf dieser Basis bis auf Weiteres keine größeren Ausschreibungen für Planungs- und Baumaßnahmen vornehmen kann. Die von der Regierung versprochene Wende hin zu schnellerem Planen und Bauen – sei es am Mittel- und Niederrhein, an der Donau, am Elbe-Seitenkanal oder an der Küste – findet so nicht statt. Der 2023er-Haushalt der ‚neuen‘ rot-gelb-grünen Bundesregierung ist infrastrukturpolitisch ein Desaster und enttäuscht über alle Maßen. Die große Chance, durch reichlich zur Verfügung stehende zusätzliche Finanztopfe – Stichwort Klimaschutz Sofortprogramm, 3. Entlastungspaket – die klimapolitisch notwendige Wende einzuleiten, wurde in beispielloser Weise vertan. Wissings Etat fällt nun sogar noch um 62 Mio. Euro hinter den 2021er-Etat seines Amtsvorgängers Andreas Scheuer zurück“.

Scheinbar wurde in Berliner Regierungskreisen die Versorgungskrise aufgrund der verheerenden Niedrigwasserphasen verdrängt, und es wurde immer noch nicht verstanden: Was die Schifffahrt und deren Kunden brauchen, ist ausreichendes Geld für den planungssicheren und schnellen Ausbau der Flüsse und Kanäle in einer insgesamt überalterten Infrastruktur, die in Teilen so marode ist, dass tagtäglich mit dem Zusammenbruch von Anlagen gerechnet werden muss. Was keiner braucht, sind Lippenbekenntnisse: Wer Verkehre auf das Wasser verlagern und damit einen wichtigen Beitrag für mehr Klimaschutz in Deutschland und Europa leisten will, darf nicht nur die Vorzüge dieses Verkehrsträgers in Pressemitteilungen und Bundestagsdebatten loben. Er bzw. sie muss auch dafür sorgen, dass die erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen. Ein Beschluss des Inhalts, dass man bei Dritten im Verkehrsetat Einsparungen vornehmen möge, um so die erforderlichen Mittel für die Wasserstraßen zu gewinnen, straft die klimapolitischen Absichtsbekundungen Lügen.

↑ [Der enttäuschende Haushaltsbeschluss gefährdet planmäßige Schleusensanierungen und die zügige Umsetzung von Ausbaumaßnahmen im Wasserstraßennetz](#) | © BAW

Landesumweltamt NRW widerlegt rufschädigende Behauptungen

## Keine erhöhten Schadstoffe in Innenstädten durch Binnenschiffe!

„Der Einfluss der Binnenschifffahrt auf die Luftqualität am Rhein ist geringer als vermutet“.

**A**uf diese kurze Formel bringt das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes NRW (LANUV) die Ergebnisse einer umfassenden Untersuchung zu den Emissionen von Binnenschiffen. Der BDB sieht sich damit in seiner Auffassung bestärkt: Das Binnenschiff ist die klimaschonende Alternative zum Gütertransport auf der Straße.

Von 2016 bis 2022 hat das LANUV mit Partnern aus vier europäischen Ländern den Einfluss der Binnenschifffahrt auf die Luftqualität am Rhein im Rahmen des Forschungsprogramms CLINSH untersucht. Dabei wurden umfangreiche Messprogramme durchgeführt und Maßnahmen zur Emissionsminderung an den Schiffen getestet. Die Ergebnisse wurden nun ausgewertet. „Die in öffentlichen Diskussionen mehrfach aufgestellte These, in den rheinnahen Großstädten verursache der Schiffsverkehr einen dominierenden Anteil an der Belastungssituation, wurde nicht bestätigt“, lautet die deutliche Botschaft der Behörde.

Der BDB hatte sich in der Zeit, als Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge in den Innenstädten diskutiert wurden, wiederholt gegen die rufschädigen-

den Unterstellungen zur Wehr gesetzt, vorbeifahrende Binnenschiffe seien für hohe Stickoxidwerte in den Innenstädten verantwortlich. Die wenig fachliche Debatte gipfelte im Dezember 2018 in der kuriosen Forderung der Kölner Oberbürgermeisterin, Binnenschiffe sollten mit einem Tempolimit während der Vorbeifahrt an der Domstadt belegt werden.

BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen erklärt hierzu: „Wir freuen uns, dass das Landesumweltamt mit seinen Untersuchungsergebnissen die Auffassung unseres Verbandes über die geringe Relevanz der Emissionen der Binnenschiffe für die Innenstädte bestätigt. Ich bin zuversichtlich, dass mit diesen Untersuchungen die Basis für eine sachlich zu führende Debatte über weitere Emissionsminderungen in der Schifffahrt geliefert wird.“

An zwei stark befahrenen Rheinabschnitten in Bimmen/Lobith und in Bad Honnef sowie in den Häfen Duisburg und Neuss/Düsseldorf hat das LANUV den Effekt der Binnenschifffahrt auf die Stickstoffdioxid-Belastung in der Luft untersucht. Messungen am Rhein zeigten, dass der Anteil der Stickoxidbelastung, der durch die Binnenschiffe verursacht wird, mit zunehmendem



Abstand zum Rhein schnell kleiner wird. Bereits in 100 bis 150 Metern Abstand zum Rhein wurden signifikante Belastungsanteile aus anderen Quellen ermittelt.

Messstellen an Verkehrshotspots in den Städten am Rhein zeigen ein deutlich anderes Belastungsprofil als die Messstellen direkt am Rhein. An den Verkehrshotspots dominiert mit Anteilen von meist mehr als 50 Prozent der motorisierte Straßenverkehr als Quelle. Die Belastungsanteile der Schiffe liegen dort in der Regel unter zehn Prozent. Das gilt selbst für die unmittelbar neben dem Hafengebiet liegenden Verkehrsmessstellen in Neuss. In Neuss und Duisburg wurde in den kompletten Hafengebieten eine geringere Stickstoffdioxid-Belastung als an stark befahrenen Straßen gemessen. Für die

**« Ich bin zuversichtlich, dass mit diesen Untersuchungen die Basis für eine sachlich zu führende Debatte über weitere Emissionsminderungen in der Schifffahrt geliefert wird. »**

BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen

Untersuchungen in den Hafengebieten wurden sehr dichte Messnetze mit 19 Messstellen im Hafen Neuss/Düsseldorf bzw. 28 Messstellen im Hafen Duisburg aufgebaut. Die Messnetze waren damit erheblich dichter als im Rahmen der amtlichen Luftüberwachung erforderlich. So war es möglich, ein genaues Bild der Belastung über die gesamte Fläche der Häfen zu erhalten, teilt das LANUV mit.

↑ Die Schifffahrt trägt nicht signifikant zur Schadstoffbelastung in Innenstädten bei

Eröffnung des neuen Schiffshebewerks Niederfinow

## Guter Tag für die Binnenschifffahrt – Mahnung für schnelleres Planen und Bauen

Das neue Schiffshebewerk Niederfinow wurde am 4. Oktober nach rund 14 Jahren Bauzeit in Anwesenheit von Bundesverkehrsminister Volker Wissing und Brandenburgs Verkehrsminister Guido Beermann feierlich eingeweiht und für den Schiffsverkehr freigegeben.

**D**as neue Bauwerk ist mit 55 m Höhe, 46 m Breite und einer Länge von 133 m deutlich größer dimensioniert als das mittlerweile knapp 90 Jahre alte ursprüngliche Hebewerk in direkter Nachbarschaft. Durch die nutzbare Troglänge von 115 m können nun auch Großmotorgüterschiffe das Hebewerk am Oder-Havel-Kanal passieren. Die im ostdeutschen Wasserstraßennetz häufig genutzten 114 m langen Schubverbände, bestehend aus Schubschiff und drei Leichtern, brauchen für die Passage nicht mehr geteilt zu werden.

Der BDB begrüßt, dass der Binnenschifffahrt dieses wichtige Wasserstraßenbauwerk, das den Schiffsverkehr auf der Wasserstraßenverbindung zwischen Berlin und dem polnischen Ostseehafen Stettin optimieren wird, nun endlich zur Verfügung steht. Gleichzeitig hebt das neue Hebewerk die Potenziale für eine vermehrte Verlagerung von Gütern im mittel- und ostdeutschen Wasserstraßennetz auf das umweltfreundliche Binnenschiff. Es erfüllt eine wichtige Scharnierfunktion zwischen den Schiffs-

verkehren auf den Wasserstraßen der Länder Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg (rund 2 Mio. Gütertonnen pro Jahr), der Ostsee und den Berliner Wasserstraßen (rund 2,5 Mio. Gütertonnen). Auf den Berliner Wasserstraßen werden vor allem Kohle, Erze, Steine und Erden, Holzwaren und Papier sowie Sekundärrohstoffe und Abfälle transportiert.

„Die Verkehrsfreigabe des neuen Schiffshebewerks Niederfinow ist ein guter Tag für die deutsche Binnenschifffahrt, keine Frage. Dennoch ist dieses Großprojekt auch ein Mahnmal für eine völlig fehlgeleitete Infrastrukturpolitik“, erklärt BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen.

Der Weg von der Planung bis zur Verkehrsfreigabe war mehr als steinig: Bereits im Jahr 1992 wurde der Bau eines neuen Abstieges in Niederfinow in die Bundesverkehrswegeplanung aufgenommen. In den folgenden acht Jahren untersuchte das Wasserstraßen-Neubauamt (WNA) Berlin viele Varianten, bis schließlich 1999 die optimale



Lösung für die Entwurfsplanung feststand. Von 2001 bis 2005 fand das Planfeststellungsverfahren statt. Die weitere technische Bearbeitung bis hin zur Erstellung der Verdingungsunterlagen erfolgte ab 2002. Es sollten weitere sechs Jahre vergehen, bis das WNA im Mai 2008 den Bauauftrag für den Neubau des Schiffshebewerks Niederfinow vergab. Die Fertigstellung war bereits für 2014 vorgesehen, verzögerte sich aber um weitere acht Jahre, während die Baukosten, welche 2018 noch auf knapp 300 Mio. Euro beziffert wurden, auf nunmehr rund 520 Mio. Euro angewachsen sind.

„Wir richten den dringenden Appell an Politik und Verwaltung, die unrühmliche Entstehungsgeschichte des Schiffshebewerks Niederfinow zum Anlass zu nehmen, alle Möglichkeiten zum

**« Die Verkehrsfreigabe des neuen Schiffshebewerks Niederfinow ist ein guter Tag für die deutsche Binnenschifffahrt, keine Frage. Dennoch ist dieses Großprojekt auch ein Mahnmal für eine völlig fehlgeleitete Infrastrukturpolitik »**

BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen

Beschleunigen von wichtigen Wasserstraßeninfrastrukturprojekten, unter Einbeziehung digitaler Lösungen und Maßnahmen zu Standardisierung von Bauwerken, auszuschöpfen. Zeiträume von 30 Jahren von der Aufnahme eines Projekts in die Verkehrswegeplanung bis zur Verkehrsfreigabe sind schlichtweg inakzeptabel“, so Schwanen.

↑ Am 10. Oktober passierte der erste Schwertransport das neue Hebewerk  
© WNA Berlin

BDB im Gespräch mit bayerischem Staatsminister Bernreiter

## Landschafts- und schiffahrtsgerechter Ausbau der Donau ist möglich

Am 24. Oktober haben sich BDB-Präsident Martin Staats (MSG, Würzburg) und BDB-Vizepräsident Friedrich Weigert (Kühne + Nagel Euroshipping, Regensburg) zusammen mit Staatsminister Christian Bernreiter im Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr zu aktuellen Themen der Binnenschifffahrt, der Hinterlandlogistik über verschiedene bayerische Knotenpunkte und des Systems Wasserstraße ausgetauscht.

**A**ufgrund der starken Nachfrage nach Schiffsraum sind auch im Freistaat Bayern momentan alle Kapazitäten extrem stark ausgelastet. Trotz momentaner Abkühlungstendenzen in der Wirtschaft ist für die Schifffahrt noch keine grundlegende Trendwende ersichtlich. Die Aufgaben, vor denen die Binnenschifffahrt in dieser krisenhaften Situation steht, sind weiter immens. Dafür benötigt sie leistungsfähige Flotten und eine funktionierende Wasserstraßeninfrastruktur. Diese wurde leider in den letzten Jahrzehnten aufgrund langwieriger Planungsverfahren und fehlender Kapazitäten bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung nicht nur in Bayern vernachlässigt. Die über 20 Jahre anhaltende Diskussion um den Donauausbau ist vorerst entschieden. Allerdings verdeutlichen Trockenjahre wie zuletzt 2022 und 2018, dass die Bundeswasserstraße Donau ein extrem unberechenbarer Verkehrsweg bleibt. Das

ist eine Situation, die gerade angesichts des Ukrainekrieges äußerst misslich ist, denn die Option der Verschiffung der so ernährungswichtigen Agrargüter zur Abmilderung von Hungerkrisen über die Westhäfen stellt sich gar nicht erst.

„Mit Christian Bernreiter haben wir einen entschiedenen und engagierten Verfechter eines landschafts- und schiffahrtsgerechten Ausbaus der Donau zwischen Straubing und Vilshofen“, betonten Martin Staats und Fritz Weigert nach dem Gespräch. Minister Bernreiter war gut 20 Jahre Landrat des Landkreises Deggendorf und kennt aus dieser Zeit die Diskussion um den Donauausbau. Er weiß um die enorme Bedeutung des Hochwasserschutzes für die Region Niederbayern und hat den Verkehrsträger Binnenschifffahrt als Wirtschaftsfaktor nach Kräften unterstützt.

Gleichwohl ist die verladende Wirtschaft auf ein Funktionieren von Schleu-



sen, wasserbaulicher Infrastruktur sowie den Main-Donau-Kanal angewiesen, ebenso wie die Wasserwirtschaft im Freistaat mit all ihrer Bedeutung für Schifffahrt, Tourismus und Landwirtschaft. Spätestens seit dem Ukraine-Krieg und dem letzten Dürresommer wissen Wirtschaft und Verbraucher um die Relevanz der Binnenschifffahrt. Diese ist auch heuer auf der bayerischen Donau wieder einmal an die Grenzen des physikalisch Möglichen gekommen. Der „Masterplan Binnenschifffahrt“ des

Bundesverkehrsministeriums zielt speziell mit der Entwicklung und Indienststellung von flachgängigem Schiffsraum auf die zukünftigen Anpassungsbedarfe ab. Diesbezüglich konnten die BDB-Vertreter Staatsminister Bernreiter die gute Nachricht überbringen, dass alle relevanten, europaweit tätigen Schifffahrtsgesellschaften, die in Bayern ansässig sind, schon seit vielen Jahrzehnten mit äußerst flexiblem und fahrwasserangepasstem Schiffsraum agieren.

↑ (v.l.n.r.): BDB-Präsident Martin Staats (MSG), Staatsminister Christian Bernreiter und BDB-Vizepräsident Friedrich Weigert (Kühne + Nagel Euroshipping)

SANDRA II

# Lebenslanges Lernen – auch für Instruktoren des Flachwasser- Fahrsimulators

*Gastbeitrag von Rainer Tadsen*

Nicht zuletzt durch den neuen Ausbildungsberuf „Binnenschiff-fahrtskapitän/-in“ und die Neuerungen beim Erwerb des „Union-patentes“ steigt die Nachfrage nach qualifizierter nautischer Aus- und Weiterbildung im Flachwasser-Fahrsimulator SANDRA-II.

**U**m die angestrebten Kompetenzen bei den Trainees zu erreichen, ist lebenslanges Lernen auch für die Instruktoren des Simulators selbstverständlich. Deshalb nutzten sie die Chance ihr Wissen über die „Fahr-dynamik von Binnenschiffen“ im Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V. (DST) upzudaten.

## **Training am Simulator gewinnt an Bedeutung**

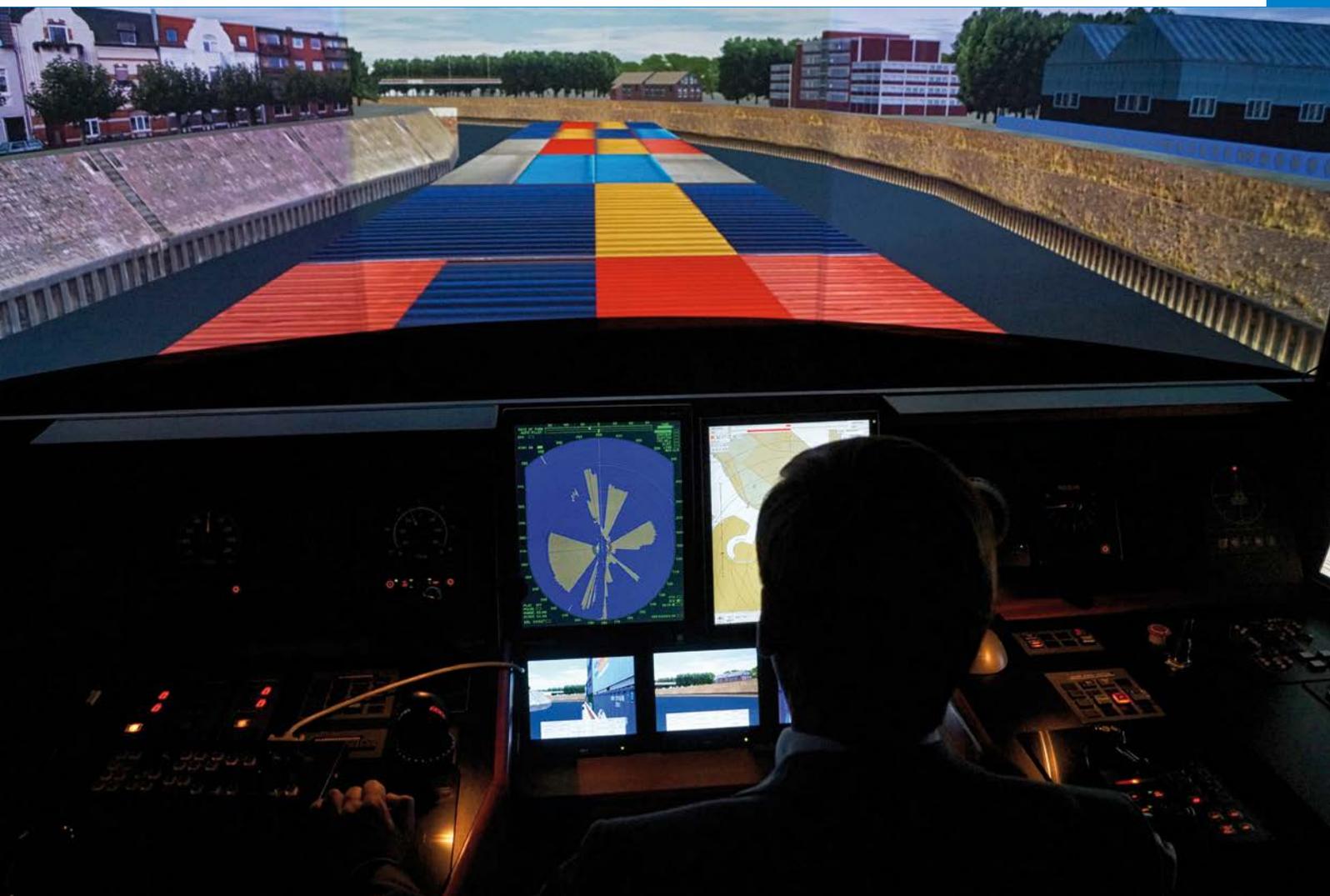
Im Rahmen der Neuordnung der Berufsausbildung zum Binnenschiff-fahrtskapitän/-in gewinnt das Thema Fahr-dynamik von Binnenschiffen im Unterricht des Schiffer-Berufskolleg RHEIN wie auch zur Vorbereitung auf die Prüfung zum Unionspatent eine deutlich höhere Bedeutung als in den früheren Ausbildungsplänen.

Daher nutzten Ende Oktober mehrere Mitglieder des Kollegiums des Schiffer-BK und des Instruktoren-Pools

des Europäischen Sicherheitszentrums Duisburg (ESD), die (angehende) Steuerleute und Schiffsführer im Rahmen von Bildungsmaßnahmen im Flachwasser- und Radarsimulator SANDRA-II betreuen, sich aus erster Hand über dieses wichtige Thema zu informieren. Schwerpunkt des Vortrags von Dipl.-Ing. Joachim Zöllner (DST) waren vor allem die Hintergründe, warum sich ein Binnenschiff in bestimmten Situationen so verhält, wie es erfahrene Schiffsführer aus der Praxis kennen und beschreiben.

## **Simulator ermöglicht Navigieren unter realistischen Bedingungen**

Die für ein sicheres und zuverlässiges Führen eines Binnenschiffs notwendigen Kenntnisse und Fertigkeiten können im Fahrsimulator beobachtet und „erfahren“ werden. Ein besseres Verständnis für das Verhalten eines Schiffes lässt sich zusätzlich gewinnen, wenn auch nachvollzogen werden kann, welche Hintergründe ein bestimmtes Schiffsverhalten zwangsläufig verursa-



chen und warum und unter welchen Randbedingungen dies in der jeweiligen Fahrsituation geschieht.

Kenntnisse über Strömungsverhältnisse, das Deuten von Wellenbildern beim Fahren und Manövrieren von Binnenschiffen wie Überholen oder Begegnen in engen Gewässern, beim An- und Ablegen, Wenden, Ankern oder beim Ein- und Ausfahren aus Schleusen und Häfen stehen hierbei im Fokus. Nicht weniger Bedeutung hat das Einsparen von Brennstoff und aktiver Umweltschutz in der Binnenschifffahrt durch eine bewusste, zielgerichtete Fahrweise unter Berücksichtigung des Schiffsverhaltens und der Wechselwirkung Schiff-Umwelt.

Darüber hinaus bestand die Gelegenheit, Versuchsanlagen des DST zu be-

**« Die für ein sicheres und zuverlässiges Führen eines Binnenschiffs notwendigen Kenntnisse und Fertigkeiten können im Fahrsimulator beobachtet und erfahren werden. »**

Rainer Tadsen

sichtigen und im Rahmen einer ausgiebigen Diskussion weitere interessante Fragestellungen zu erörtern. Aufgrund der positiven Resonanz waren sich die Teilnehmer einig, sich in unregelmäßigen Abständen wieder zu treffen, um sich über weitere relevante Detailspekte auszutauschen.

↑ Der hochmoderne Simulator in Duisburg leistet einen wichtigen Beitrag für die Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt

Neues aus dem Bereich Arbeit, Soziales und Tarif

## Tarifverträge für die deutsche Güterbinnenschifffahrt verhandelt

Die Tarifvertragsparteien Verdi und der BDB haben am 30. September 2022 die erste, sowie auch abschließende, Verhandlungsrunde über den Vergütungstarifvertrag für die deutsche Güterbinnenschifffahrt in Bremen geführt.

**I**n diesen Verhandlungen einigten sich die Parteien auf eine prozentuale Erhöhung der Monatsgrundvergütungen um 5,5 %, wirksam mit dem Novembergehalt. Darüber hinaus wurde der Stundensatz des Decksmanns an den neuen Mindestlohn von 12 Euro angepasst.

Neben diesem Vergütungstarifvertrag erstreckten sich die Verhandlungen zwischen den Parteien auch auf die Zahlung einer einmaligen Inflationsausgleichsprämie. Ziel dieser Einmalzahlung soll sein, dass die Belastung der Mitarbeiter durch die stetig steigenden Kosten aufgrund der hohen Inflation abgemildert wird. Die Parteien einigten sich im Rahmen des Tarifvertrages über eine einmalige steuer- und sozialversicherungsfreie Inflationsausgleichsprämie in Höhe von 800 Euro für sämtliche Besatzungsmitglieder, unabhängig von ihrer Eingruppierung und dem praktizierten Schichtsystem. Auszubildende erhalten eine Einmalzahlung in Höhe von 400 Euro (50 %). Diese Einmalzahlung soll mit dem Novembergehalt ausgezahlt werden. Zuletzt musste im Rahmen der Verhandlungen der Tarifvertrag über eine betriebliche Alters-

versorgung für die deutsche Güterbinnenschifffahrt angepasst werden. Die betriebliche Altersvorsorge wird nunmehr nicht mehr im Rahmen einer Beitragszusage mit Mindestleistung, sondern im Rahmen einer beitragsorientierten Leistungszusage vollzogen. Die Tarifverträge können mit einer Frist von 3 Monaten erstmalig zum 31.08.2023 gekündigt werden.

### **Stand der Arbeiten an der europäischen Besatzungsordnung**

Am 14. Dezember 2022 wird unter der Leitung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt ein Webinar veranstaltet, welches über die Entwicklung des künftigen Rechtsrahmens auf EU-Ebene für die Besatzungsvorschriften informiert. Der CESNI-Ausschuss hat eine nichtständige Arbeitsgruppe für Besatzungsanforderungen (CESNI/QP/Crew) eingesetzt, um Standards für einheitliche europäische Besatzungsregelungen auszuarbeiten. Nachdem im vergangenen Jahr ein Entwurf für einen Fahrplan für europäische Besatzungsregelungen angenommen und eine erste Sektor-Konsultation im Dezember durchgeführt wurde, hat die Arbeitsgruppe seit Beginn des Jahres an einem Entwurf



für europäische Besatzungsregelungen gearbeitet.

Nun soll eine weitere Sektor-Konsultation folgen, in welcher das Gewerbe die Möglichkeit erhält, zu den einzelnen, in Diskussion befindlichen Themen, Stellung zu beziehen.

Die momentanen Diskussionen finden ihre Grundlage in den Besatzungsregelungen der aktuellen Rheinschiffpersonalverordnung. Anhand deren Regelungen soll eruiert werden, welche Regelungen sich bewährt haben, welche modernisiert oder flexibler gestaltet werden sollen.

Während des Webinars können die Teilnehmer mehrere Grundsatzreferate über verschiedene Punkte zu den künftigen europäischen Besatzungs-

vorschriften vom Vorsitzenden der CESNI Arbeitsgruppe, von Vertretern der Sozialpartner, der Europäischen Kommission und des CESNI-Sekretariats verfolgen. Dieses Webinar bietet die Gelegenheit, Ideen auszutauschen und mehr über praktische Aspekte in Bezug auf die folgenden Themen der künftigen europäischen Besatzungsvorschriften zu erfahren: die Alleinfahrt, eine zusätzliche Alternative zu den Betriebsformen, verpflichtende Ruhezeiten, verpflichtende Ruhetage, die Mindestbesatzung beim Laden und Löschen und in vergleichbaren Situationen, technische Standards, die Einstiegsebene und die Einteilung der Schiffe nach Länge.

Die Veranstaltung zur Konsultation des Sektors wird online mit Simultanübersetzung aus Straßburg übertragen.

↑ Der Sektor wird bezüglich einer geplanten Überarbeitung der Besatzungsvorschriften kontaktiert

Neue „Gleitende Mittelfristprognose“ für den Güterverkehr

## BAG trifft Prognose für Güterverkehr bis zum Jahr 2024

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) hat in Zusammenarbeit mit dem Institut Intraplan Consult kürzlich die neueste Ausgabe der „Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr“ (Sommer 2022) veröffentlicht.

**I**nsgesamt werde der gesamte Güterverkehr im Jahr 2022 von der spürbaren Verschlechterung der gesamtwirtschaftlichen Perspektiven gebremst. Das BAG verweist in diesem Zusammenhang auf mehrere bedeutende branchenwirtschaftliche Leitdaten, darunter für die Industrie- und Stahlproduktion, die einen Rückgang erwarten lassen. Saldiert ergebe dies für das gesamtmodale Güterverkehrsaufkommen im Jahr 2022 voraussichtlich ein Minus von 0,4 %.

Für die Binnenschifffahrt werden (ausgehend von 195,1 Mio. Gütertonnen im Jahr 2021) Rückgänge prognostiziert. So gehen die Statistikexperten davon aus, dass im Jahr 2022 rund 188,3 Mio. t (- 3,5%), im Jahr 2023 rund 189,2 Mio.t (+ 0,5 %) und im Jahr 2024 rund 189,9 Mio. t Güter (+0,4 %) über die deutschen Wasserstraßen transportiert werden. Die Binnenschifffahrt werde von den Rückgängen der Bau-, der Stahl- und der Chemieproduktion erheblich gedämpft und daher trotz des drastischen Anstiegs der Kohlebeförderung spürbar abnehmen, heißt es in dem Bericht.

Die Binnenschifffahrt habe im Jahr 2021 rund 40 % des Vorjahresrückgangs kompensiert. Ein besseres Ergebnis sei durch mehrfache wasserstandsbedingte Beeinträchtigungen verhindert worden. Neben der deutlichen Belegung der Kohletransporte hätten auch die Stahlproduktion und die kräftig expandierende Baukonjunktur Einfluss auf die Zuwächse im Jahr 2021 gehabt.

Für das Jahr 2022 beruft sich der Bericht des BAG auf die bis zum Redaktionsschluss vorliegenden Daten für das erste Halbjahr. In diesem Zeitraum sei die Binnenschifffahrt, nach einem zweistelligen Plus im Februar aufgrund des Hochwassers im Vorjahr, im weiteren Verlauf ins Minus geraten (- 1 % bei Aufkommen und Leistung). Zunächst gingen die Statistiker davon aus, dass für den Juli des Jahres 2022, erneut aufgrund des Hochwassers im Vorjahr, ein positiver Basiseffekt zu erwarten gewesen wäre. Dem habe jedoch das ausgeprägte Niedrigwasser entgegenstanden, das in der zweiten Monatshälfte einsetzte und sich über mehrere Wochen hinzog. Auch wenn sich die Lage seit Ende August wieder verbes-

## Entwicklung des Güterverkehrs nach Verkehrsträgern

	Mio. t bzw. Mrd. tkm						Veränderung in %				
							p.a.				Insg.
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	21/20	22/21	23/22	24/23	24/19
<b>Transp.aufkommen</b>											
Straßenverkehr <sup>2)</sup>	3759,0	3656,4	3687,2	3671,8	3663,6	3721,9	0,8	-0,4	-0,2	1,6	-1,0
Eisenbahnverkehr <sup>3)</sup>	390,8	358,8	378,9	378,8	379,2	386,8	5,6	0,0	0,1	2,0	-1,0
- dar.: Kombiniertes V.	109,5	104,6	111,2	112,0	114,5	118,5	6,4	0,7	2,2	3,5	8,2
Binnenschifffahrt	205,1	188,0	195,1	188,3	189,2	189,9	3,8	-3,5	0,5	0,4	-7,4
Rohrleitungen <sup>4)</sup>	85,1	81,7	79,6	86,7	88,1	87,0	-2,6	8,8	1,7	-1,3	2,2
Luftfracht <sup>5)</sup>	4,8	4,6	5,4	5,1	5,1	5,2	17,0	-5,7	0,9	1,8	9,0
Insgesamt	4444,8	4289,6	4346,2	4330,6	4325,2	4390,8	1,3	-0,4	-0,1	1,5	-1,2
Seeverkehr <sup>6)</sup>	290,2	272,1	284,8	282,7	282,8	285,8	4,7	-0,7	0,0	1,0	-1,5
<b>Transportleistung<sup>1)</sup></b>											
Straßenverkehr <sup>2)</sup>	498,7	487,5	506,1	505,3	507,4	519,1	3,8	-0,2	0,4	2,3	4,1
Eisenbahnverkehr <sup>3)</sup>	129,2	119,8	129,9	130,5	131,7	135,2	8,4	0,4	1,0	2,6	4,7
- dar.: Kombiniertes V.	56,5	54,3	59,0	59,8	61,3	63,8	8,6	1,3	2,7	3,9	12,7
Binnenschifffahrt	50,9	46,3	48,2	46,3	46,7	47,0	4,0	-3,9	0,9	0,6	-7,6
Rohrleitungen <sup>4)</sup>	17,6	16,7	15,7	17,7	17,9	17,7	-5,7	12,2	1,7	-1,3	0,4
Luftfracht <sup>5)</sup>	1,6	1,5	1,8	1,7	1,7	1,7	15,8	-5,7	1,1	2,0	9,7
Insgesamt	698,0	671,8	701,8	701,4	705,5	720,8	4,5	-0,1	0,6	2,2	3,3

1) Innerhalb Deutschlands

2) Einschl. Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland

3) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr, einschl. der Verkehre, die nicht in der Eisenbahnverkehrsstatistik (Fachserie 8, Reihe 2) und den Querschnittpublikationen („Verkehr aktuell“ und „Verkehr im Überblick“), sondern nur in der Betriebsdatenstatistik (Fachserie 8, Reihe 2.1) ausgewiesen werden

4) Nur Rohrleitungen

5) Einschl. Luftpost. Aufkommen einschl. Doppelzählungen von Umladungen

6) Einschl. Seeverkehr zw. Binnen- u. ausländ. Häfen. Ohne Eigengewichte der Fahrzeuge, Container etc.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

serte, geht das BAG davon aus, dass die konjunkturelle Abschwächung im zweiten Halbjahr das zuvor aufgelaufene Minus weiter erhöhen wird, so dass für das gesamte Jahr ein Rückgang um 3,5 % (Aufkommen) bzw. um 4 % (Leistung) prognostiziert wird.

Für das Jahr 2023 geht das BAG davon aus, dass die gesamtwirtschaftliche Abkühlung nur verhältnismäßig kleine Segmente der Binnenschifffahrt berühren wird. In den transportintensiven Branchen sollten insbesondere die Zunahme des Mineralölproduktabsatzes und die nur noch leichte Abnahme der Stahlproduktion nochmalige Rück-

gänge in den entsprechenden Güterabteilungen verhindern. Daher sei für die bedeutende Gütergruppe „Erze, Steine und Erde, sonstige Bergbauerzeugnisse“ eine annähernde Stagnation zu erwarten. Ebenfalls in etwa auf Vorjahresniveau verharren werde die Abteilung der Mineralöltransporte, heißt es in dem Bericht. Weiter wird unterstellt, dass im Jahr 2023 die Kohlebeförderungen voraussichtlich wieder absinken werden, jedoch weitaus schwächer, als dies in den Jahren 2017 bis 2020 der Fall war (- 16 % per anno). Daher wird von einem geringen Anstieg beim Aufkommen um 0,5 % und um 0,9 % beim Aufkommen ausgegangen.

## 2. Fachgespräch zum Förderprogramm für das Gewerbe

Am 4. November fand in Duisburg auf Einladung der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt (PGBi) das zweite Fachgespräch zur Förderrichtlinie „Nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen“ mit den Gewerbeverbänden BDB, BDS, BÖB/VBW und VSM sowie dem DST in Duisburg statt. Für das Fachreferat WS 21 im BMDV war Andreas Knecht bei dem Termin vertreten. Für die PGBi waren die Abgeordneten Mathias Stein (SPD) und Lukas Benner (Grüne) anwesend. Herr Knecht informierte über den dritten Förderaufruf, der bis zum 1. August 2022 geöffnet war. Zur Verfügung standen Fördermittel in Höhe von 35 Mio. Euro, hälftig aufgeteilt auf Güter- und Fahrgastschifffahrt. Eingegangen sind Anträge mit einem Gesamtvolumen von rund 27,4 Mio. Euro, wovon rund 5,4 Mio. Euro auf die Güterschifffahrt und rund 22 Mio. Euro auf die Fahrgastschifffahrt entfielen. Allerdings sei ein großer Teil dieser Anträge noch in Bearbeitung. Hintergrund sei, dass sich die aktuellen Lieferschwierigkeiten und Verzögerungen bei Materialien und Dienstleistungen auch auf den Binnenschiffsbau auswirken. Daher wurde in vielen Fällen eine Fristverlängerung für den Realisierungszeitraum der Maßnahme gewährt. Die Folge ist ein schleppender, ggf. überjähriger Mittelabfluss. In diesem Jahr wird das BMDV keinen Förderaufruf mehr schalten. Der nächste „Call“ ist dann für das Jahr 2023, möglichst bereits im Januar, geplant. Herr Knecht wies darauf hin, dass die GDWS, auch als Reaktion auf viele Anträge mit unvollständigen Unterlagen im 3. Aufruf, die Einrichtung einer Online-Beratung für potenzielle Antragsteller anstrebe. Herr Knecht informierte, dass das BMDV demnächst die vom Institut „Capgemini“ durchgeführte Evaluation des Förderprogramms auswerten wird. Der BDB und seine Mitgliedsunternehmen hatten bei der Evaluation umfassenden Input geliefert. Derzeit ist das Fachreferat WS 21 damit beschäftigt,

die Notifizierung der Nachfolge-Förderrichtlinie ab 2024 vorzubereiten. Herr Knecht führte aus, dass das Ministerium dabei sich in der Überarbeitung befindliche beihilferechtliche europäische Vorgaben berücksichtigen muss.

## Ergebnisse der Studie zum Bedarf kleinerer Schiffe präsentiert

Im Rahmen der letzten Beiratssitzung zum „Masterplan Binnenschifffahrt“ am 18. November wurden u.a. die wesentlichen Ergebnisse der Studie zur Notwendigkeit und ggf. Förderfähigkeit kleinerer und konstruktiv optimierter Binnenschiffe präsentiert. Positiv festzuhalten ist, dass der Bedarf an beiden „Schiffstypen“ von den Gutachtern bejaht und damit die Auffassung des BDB bestätigt wurde. Positiv ist ebenfalls, dass die Notwendigkeit der Förderfähigkeit solcher Schiffe zumindest teilweise erkannt wird, nämlich für kleinere Schiffe. Es bestand im Beirat Einigkeit, dass über einzelne Bewertungen der Gutachter noch in einer separaten Sitzung diskutiert werden muss. Gleiches gilt für den Finanzbedarf für die Förderung kleinerer Schiffe und die Notwendigkeit einer „Alt-für-neu“-Regelung, um Wettbewerbsverzerrungen zu entschärfen. Die rund 300 Seiten lange Studie soll zu einem späteren Zeitpunkt auf der Webseite des BMDV veröffentlicht werden.

## BDB fordert Angebot von Prüfungen in englischer Sprache

In einem Schreiben an Dr. Norbert Salomon, Leiter der Abteilung WS im BMDV, hat der BDB gefordert, dass Prüfungen zur Erlangung von in der EU anerkannten Qualifikationen in englischer, und nicht wie bisher nur in deutscher Sprache angeboten werden. Der Verband betont, dass die Binnenschifffahrt ein internationales Gewerbe darstellt, welches nicht lediglich innerdeutsch tätig ist. Es bestehen vielmehr internationale Kunden- und Stakeholderstrukturen. Dies führt auch dazu, dass geeignetes Personal nicht nur in Deutschland und in deutscher Sprache rekrutiert werden kann. Die gesamte europäische Branche

bedient sich an dem gleichen, international aufgestellten Pool an Bewerbern, so dass es einen Wettbewerbsnachteil für die deutsche Binnenschifffahrt darstellen würde, wenn geeignete Bewerber in Deutschland keine anerkannte Qualifikation erwerben können. Lediglich der Umstand, dass eine Prüfung in englischer Sprache an der Umsetzung durch die Behörden und Prüfer scheitert, darf nicht dazu führen, dass der Fachkräftemangel ein nicht mehr zu kontrollierendes Ausmaß erreicht. Hintergrund der Intervention ist, dass die EU-Befähigungsrichtlinie grundsätzlich von allen Mitgliedstaaten umgesetzt werden muss. Auch einige Nicht-EU-Länder wie z.B. die Ukraine, sind bemüht, die Richtlinie in nationales Recht zu transferieren. Das Verfahren ist jedoch noch nicht abgeschlossen, was zu dem Umstand führt, dass ukrainischen Besatzungsmitgliedern derzeit nur die Möglichkeit eröffnet wird, über den sog. „Seiteneinstieg“ mit anschließender Behördenprüfung eine anerkannte Qualifikation zu erlangen. Da die GDWS diese Prüfungen jedoch nur in deutscher Sprache anbietet, ist dieser Weg bisher leider nur theoretischer Natur.

**Positionspapier des BDB zu „Klimaresilienz und Naturschutz“**  
Anlässlich eines Runden Tisches der PGBi zum Thema „Klimaresilienz und Naturschutz bei Wasserstraßen“ hat der

BDB ein umfassendes Positionspapier erarbeitet und im Vorfeld der Sitzung eingereicht. In der Unterlage wird u.a. auf das CDNI als einzigartiges in der europäischen Binnenschifffahrt bestehendes Übereinkommen zur Gewährleistung der Gewässergüte hingewiesen. Außerdem wird der geringe Einfluss der Binnenschifffahrt auf die in der Luft gemessenen Schadstoffemissionen (wie das LANUV jüngst nach einer umfassenden Untersuchung bestätigt hat; s. hierzu den Bericht in diesem Heft) und das Bemühen des Gewerbes, in CO<sub>2</sub>-ärmere Antriebskonzepte zu investieren, betont. Hinsichtlich der Klimaresilienz der Wasserstraßen unterstreicht der BDB die dringende Notwendigkeit, bestehende Engpässe im Wasserstraßennetz durch ein zügiges Abarbeiten der Wasserstraßenprojekte im BVWP 2030 zu beseitigen. Investitionen in sog. „flachgehende“ Schiffe sind ein möglicher Lösungsansatz, ersetzen aber keinesfalls das Erfordernis einer Ertüchtigung der Infrastruktur. Das Positionspapier kann bei Interesse über die BDB-Geschäftsstelle bezogen werden.

#### **DWSV fordert beschleunigten Wasserstraßenausbau**

Die Mitgliederversammlung des Deutschen Wasserstraßen- und Schifffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. (DWSV) am 7. Oktober in Straubing stand ganz im Zeichen der Ertüchtigung der Was-



← Der DWSV-Vorstand nach der Mitgliederversammlung: (v.l.n.r.) Klaus Hohberger (Bayernhafen), Dr. Michael Fraas (Vorsitzender DWSV e.V. / Stadt Nürnberg), Ingrid Rossmeyer (Repräsentantin Süddeutschland / Port of Rotterdam), Thomas Schmid (Hauptgeschäftsführer / Bayerischer Bauindustrieverband), Klaus Jaschke (IHK Niederbayern)

→ BDB-Präsident  
Martin Staats beim  
EBU Event in Brüssel

serstraßeninfrastruktur, besonders des Ausbaus an der Donau. Das extreme Niedrigwasser der vergangenen Monate habe die Systemrelevanz des Verkehrsträgers Wasserstraße dramatisch vor Augen geführt. Dr. Michael Fraas, Vorsitzender des Vereins, betonte: „Der DWSV engagiert sich nachdrücklich für erforderliche wasserbauliche Maßnahmen, um auf künftige Niedrigwasserphasen ohne erhebliche Umwelteinriffe besser reagieren zu können. Die europäischen Klimaziele im Rahmen des ‚Green Deal‘ sind ohne die Wasserstraßen nicht zu erreichen. Wasserstraße und Binnenschifffahrt brauchen verbesserte politische Rahmenbedingungen, damit Logistikdienstleistungen wettbewerbsneutral erbracht werden können und der Wirtschaftsstandort Deutschland gesichert werden kann“. Dabei seien eine Erhöhung der finanziellen und personellen Ressourcen sowie eine Beschleunigung der Planungsverfahren bei Infrastrukturprojekten unerlässlich. Der DWSV betonte außerdem, dass das Binnenschiff bei der Ökoeffizienz ganz vorne liegt: Auf einem Streckenkilometer transportiert ein Binnenschiff ca. 38.000 t, die Bahn 11.000 t und ein Lkw 5.600 t. Dr. Michael Fraas (Wirtschafts- und Wissenschaftsreferent der Stadt Nürnberg) wurde bei den turnusgemäßen Neuwahlen von Vorstand und Beirat ebenso wie der stellvertretende Vorsitzende Thomas Schmid (Bayerischer Bauindustrieverband) in seinem Amt bestätigt. Der DWSV ist seit dem Jahr 2018 Mitglied im BDB.

#### Event der EBU in Brüssel

Die EBU richtet am 17. November ihr jährliches Event in Brüssel aus. Vor rund 100 Teilnehmern diskutierten die Hauptredner und Teilnehmer der Panels über die Herausforderungen und weiteren Entwicklungsmöglichkeiten der Binnenschifffahrt in der EU mit besonderem Schwerpunkt auf der Verkehrsverlagerung und dem dringenden Bedarf an Infrastrukturinvestitionen und Flotteninnovationen für die Energiewende. Der Direktor der DG



MOVE, Henrik Hololei, betonte die Rolle der Binnenschifffahrt als Herzstück der „Solidarity Lanes“. Auf die Donaustrecke entfallen mehr als 50 % der ukrainischen Getreideexporte und ein erheblicher Anteil der ukrainischen Importe, insbesondere im Energiebereich, so Hololei. Sie würden zu ständigen Verkehrs- und Handelskorridoren zwischen der Ukraine und der EU ausgebaut und seien ein Beitrag des Verkehrs zur Annäherung der Ukraine an den EU-Binnenmarkt. Letztendlich würden sie das Rückgrat eines neuen Verbindungsnetzes zwischen der Ukraine und dem Rest Europas bilden, was vor allem dem enormen Engagement des Binnenschifffahrtssektors zu verdanken sei. Als einer der saubersten Verkehrsträger stehe die Binnenschifffahrt im Mittelpunkt der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität der Kommission. EBU-Präsident Philippe Grulois führte aus, dass die Binnenschifffahrt ein zuverlässiges, sicheres, kosteneffizientes und klimaresistentes Infrastrukturnetz benötigt. Um dieses Ziel zu erreichen, sollten mehrere Schritte unternommen werden. Es bestehe ein eindeutiger Bedarf an ehrgeizigeren Zielen für die Infrastrukturstandards und Anforderungen, um eine weitere Verkehrsverlagerung zu ermöglichen, einschließlich dringender Investitionen in die Wasserstraßeninfrastruktur durch die Mitgliedstaaten und zusätzlicher Finanzierung

durch den gemeinsamen europäischen Rahmen. Grulois begrüßte die Ankündigung von Schlussfolgerungen des Rates zu NAIADES III durch die tschechische Präsidentschaft und betonte, wie wichtig es sei, die Mitgliedstaaten zu ermutigen, langfristige Strategien auszuarbeiten und umzusetzen.

### Minister Wissing bei Schiffermahl in Ruhrort

Bundesverkehrsminister Volker Wissing trat am 18. November beim traditionellen Schiffermahl des Vereins Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort e.V. als Ehrengast und Festredner auf. Vor rund 130 geladenen Gästen wertete es der Minister „in diesen schwierigen Zeiten mit begrenzten Haushaltsmitteln“ als positives Signal, dass für die Bundeswasserstraßen nach den Bereinigungs-sitzungen des Haushalts die Möglichkeit bestehe, die Wasserwege mit bis zu 250 Mio. Euro aus anderen Bereichen des Einzelplans zu verstärken. Wissing versprach, sich dafür einzusetzen, dass die Finanzlinie langfristig wieder deutlich steigt. Immerhin sei klar, dass eine umwelt- und klimafreundliche Logistik ohne die Binnenschifffahrt nicht möglich ist. Frank Wittig, Vorsitzender der Schifferbörse, warb in seinem Grußwort dafür, den Ausbau der Wasserstraßen auf der politischen Agenda weiter nach oben zu setzen. Die Binnenschifffahrt sei Teil der Lösung für einen nachhaltigen Umbau des Verkehrssektors. Dafür benötige sie aber dringend mehr Unterstützung der Politik. Planungsprozesse und wichtige Bauvorhaben wie die Rheinvertiefung müssten unbedingt beschleunigt werden, so Wittig.

### Fachausschuss Personenschifffahrt wählt neuen Vorsitzenden

Der Fachausschuss für die Personenschifffahrt tagte am 17. November bei den Bodensee-Schiffsbetrieben (BSB) an Bord der MS „Überlingen“ in Konstanz. Die Teilnehmer diskutierten eine Vielzahl aktueller Themen für das Gewerbe, u.a. die Fortentwicklung der Förderkulisse für die Binnenschifffahrt, den



bisherigen Umgang mit der neu geordneten Ausbildung in der Binnenschifffahrt, den fortschreitenden Fachkräftemangel sowie technische Regularien. Die BSB ermöglichten für die Sitzung ein äußerst interessantes Rahmenprogramm. Christoph Witte, Mitglied der BSB-Geschäftsführung, hielt einen Vortrag mit dem Titel „Dekarbonisierung der Schifffahrt“ und skizzierte dabei u.a. am Beispiel der Flotte des Unternehmens den bereits erzielten und künftig angestrebten Fortschritt bei der Reduktion von Emissionen. Nach einer Überfahrt mit dem Katamaran „Fridolin“ nach Friedrichshafen besichtigten die Sitzungsteilnehmer dort die neue Elektro-Fähre der BSB und die Werft. Im Rahmen der Sitzung standen Neuwahlen für den Vorsitz des Fachausschusses an. Herr Anton Nauheimer (Frankfurter Personenschifffahrt) entschied sich, nachdem er bereits sein Amt im Vorstand des BDB in diesem Jahr niedergelegt hatte, altersbedingt nicht mehr für den Vorsitz des Gremiums zu kandidieren. Herr Nauheimer hat das Wirken des Ausschusses in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten maßgeblich geprägt. Im Jahr 2012 übernahm er den Vorsitz des Ausschusses, war aber

↑ Der Fachausschuss der Personenschifffahrt und Gäste: (v.l.n.r.) Walter Sitzer (Fränkische Personenschifffahrt), Andrea Vomfell (Marksburgschifffahrt Vomfell), André Mahr (AROSA), Angelika Schmitz (KölnTourist), Elmar Miebach (LUX-Werft), Christoph Witte (BSB), Vorsitzender Bernd Grondke, Anton Nauheimer (Frankfurter Personenschifffahrt) und Karl Hofstätter (Weiße Flotte Heidelberg)

schon seit Jahrzehnten als Mitglied und Gast in dem Gremium vertreten. Die Mitglieder des Fachausschusses wählten Herrn Bernd Grondke (Stern und Kreisschiffahrt, Berlin) einstimmig zum neuen Vorsitzenden. Herr Grondke ist seit vielen Jahren Mitglied des Fachausschusses und wird für seine profunde Sachkenntnis, gerade auch bei technischen Themen, sehr geschätzt. BDB-Referent Fabian Spieß dankte Anton Nauheimer im Namen des gesamten Verbandes für die sehr gute Zusammenarbeit sowie sein langjähriges, außerordentliches Engagement für den Fachausschuss und die Personenschiffahrt. Der BDB freut sich, Herrn Nauheimer auch weiterhin als Teilnehmer an den Sitzungen der Personenschiffahrt begrüßen zu dürfen. Außerdem gratuliert der BDB Bernd Grondke herzlich zur Wahl zum neuen Vorsitzenden und sieht einer guten Zusammenarbeit mit Freude entgegen.

#### **SPD-Landespolitiker besuchen Schulschiff und Simulator**

Am 19. und 20. Oktober informierte sich der Verkehrsausschuss der SPD-Fraktion im Landtag NRW umfassend über verschiedene Bereiche der Bin-

nenschiffahrt in Duisburg. Mit dem Schiff „Möwe“ der Rhenus bereisten die Abgeordneten u.a. den Hafenkanaal und durchfuhren dabei die Schleuse Meiderich. Während der Fahrt wies MdL Frank Börner auf die vorhandenen infrastrukturellen Defizite, insbesondere im Kanalgebiet, hin. Außerdem gab BDB-Referent Gerit Fietze einen Überblick über die Leistungsfähigkeit der Binnenschiffahrt und die Aktivitäten des BDB zur Stärkung des Verkehrsträgers. Im Anschluss tagte der Verkehrsausschuss an Bord des Schulschiffs „Rhein“. Am Folgetag besuchten die Abgeordneten das benachbarte Schiffer-Berufskolleg und erhielten die Möglichkeit, am neuen Flachwasserfahrtsimulator „SANDRA II“ ein Binnenschiff unter realistischen Bedingungen zu steuern.

#### **Ingo Klinder legt Amt im Bezirksausschuss nieder**

Herr Ingo Klinder hat angekündigt, sein Amt im Bezirksausschuss Nordostdeutsche Wasserstraßen altersbedingt niederzulegen. Herr Klinder war früher für das Unternehmen Haeger & Schmidt tätig und war dem Bezirksausschuss Nordostdeutsche Wasserstraßen als Mitglied sowie als langjähriger

↓ Die Mitglieder des Verkehrsausschusses um MdL Frank Börner (2.v.l.) und BDB-Referent Gerit Fietze (r.) bei der Bereisung





Vorsitzender dieses Gremiums stets eng verbunden. Der BDB dankt Herrn Klinder für die sehr gute, hilfreiche und stets angenehme Zusammenarbeit. Herr Klinder hat durch sein großes Engagement, profunde Sachkenntnis und seinen unermüdlichen Einsatz für die Wasserstraßeninfrastruktur im Nordosten Deutschlands die Verbandsarbeit des BDB maßgeblich mitgeprägt. Der BDB wird seine Fachkenntnisse sicher sehr vermissen und wünscht Herrn Klinder für die Zukunft eine erfüllte Freizeit und beste Gesundheit.

#### **Christian Hoffmann neuer Präsident des BAG**

Im Rahmen einer Feierstunde hat Bundesverkehrsminister Volker Wissing Herrn Christian Hoffmann am 5. Oktober in das Amt des Präsidenten des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) eingeführt. Christian Hoffmann, Jahrgang 1977, ist Jurist und seit dem Beginn seiner Tätigkeit beim BAG im Jahr 2005 in verschiedenen leitenden Funktionen bei der Behörde engagiert. Zusätzlich leitete er die Koordinierungsstelle Flüchtlingsverteilung Bund, die er Ende 2015 im BAG im Auftrag des Bundesinnenministeriums aufbaute. Im Januar 2019 wurde Christian Hoffmann zum Vizepräsidenten des BAG ernannt.



Seit dem 16. August ist er nun Präsident der Behörde. Neuer BAG-Vizepräsident ist der Jurist Bernd Krekeler.

#### **Neue Referentin bei der ZKR für den Bereich CDNI**

Frau Julia Schoppe wurde von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) zur Referentin für das CDNI ernannt. Frau Schoppe war zuvor als Referentin für das europäische Kooperationsprojekt bei der ZKR tätig. Sie ist die Nachfolgerin von Frau Charline

↑ **Christian Hoffmann (l.)** wurde von Minister Wissing in sein Amt als BAG-Präsident eingeführt  
© BAG

← **Ingo Klinder (r.)**, hier mit **Andreas Häfner (Haeger & Schmidt)** am SHW Niederfinow, legte sein Amt im Bezirksausschuss nieder

← **Julia Schoppe**, die neue Referentin für das CDNI.



Dalozé, die seit dem 1. Juli 2022 als Verwaltungsrätin für Berufsbefähigungen tätig ist, und hat zum 1. November ihre Arbeit in vollem Umfang aufgenommen. Unter der Leitung des Stellvertretenden Generalsekretärs Jörg Rusche trägt Julia Schoppe insbesondere zu den Arbeiten des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) bei. Darüber hinaus bereitet sie auch weiterhin die Koordinationssitzungen zwischen dem Sekretariat und der GD MOVE vor. Julia Schoppe besitzt einen Master in Interdisziplinärer Zusammenarbeit sowie in Europapolitik und deutsch-französischer Zusammenarbeit.

#### **Artikel über Binnenschifferausbildung**

Das Magazin „Metropole Ruhr“ des Regionalverbands Ruhr (RVR) hat in der Ausgabe 4/2022 unter der Überschrift „Kapitänin im Pixelstrom“ einen großen Artikel über die Ausbildung zum Binnenschiffer/zur Binnenschifferin veröffentlicht. BDB-Referent Gerit Fietze begleitete den Autor, Thomas Machoszek, beim Besuch des Schiffer-Berufskollegs und des Schulschiffs „Rhein“ in Duisburg-Homburg. In dem Beitrag wird auch umfassend auf die Leistungsfähigkeit des hochmodernen Flachwasserfahr-Simulators „SANDRA II“ eingegangen, der das Navigieren eines Binnenschiffs unter realen Bedingungen ermöglicht und damit einen wichtigen Beitrag im Rahmen der Aus- und Weiterbildung leistet (s. hierzu auch den ausführlichen Artikel in dieser Ausgabe von Report). Der Artikel kann bei Interesse über die BDB-Geschäftsstelle bezogen werden.

#### **ZKR modernisiert Rheinschiffspersonalverordnung**

Am 8. November 2022 hat die ZKR ihre neue Rheinschiffspersonalverordnung (RheinSchPersV) angenommen. Dabei sei ein wichtiger Meilenstein aus dem ehrgeizigen Fahrplan erreicht, den sich das Sekretariat in der Mannheimer Erklärung von 2018 gesetzt hat. Hierzu

gehören u.a. zeitgemäße und flexible Besatzungsvorschriften, die auch in den sozialen Belangen und den sich durch neue Technologien schnell wandelnden Arbeitsbedingungen an Bord und an Land Rechnung tragen, sowie eine Steigerung der Attraktivität der Binnenschifffahrtsberufe. Mit der neuen Verordnung treten auf dem Rhein von Basel bis zum offenen Meer moderne Vorschriften über die Berufsbefähigungen und die Besatzungen an Bord von Binnenschiffen ab 1. April 2023 in Kraft.

#### **„The New York Times“ berichtet über Niedrigwasser am Rhein**

Das Niedrigwasser der vergangenen Sommermonate und die sichtbaren Auswirkungen auf den Mittelrhein haben in den Medien großen Widerhall gefunden. Im Oktober hat sich sogar die renommierte US-amerikanische Tageszeitung „The New York Times“ (über neun Mio. digitale Abonnenten) für die Situation der Binnenschifffahrt in Europa interessiert und für ihre internationale Leserschaft berichtet. In einem ausführlichen Gespräch legte BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen dem Journalisten der „New York Times“ die Situation am Rhein dar. Der vollständige Artikel kann bei Interesse über die BDB-Geschäftsstelle bezogen werden.

#### **Frühere Landtagspräsidentin Barbara Stamm verstorben**

Die CSU-Politikerin und langjährige Landtagspräsidentin Barbara Stamm ist am 5. Oktober im Alter von 77 Jahren gestorben. Barbara Stamm bekleidete zahlreiche hohe politische Ämter. Sie war u.a. von 1994 bis 2001 bayerische Sozial- und Gesundheitsministerin, von 1998 bis 2001 stellvertretende bayerische Ministerpräsidentin sowie von 2008 bis 2018 Präsidentin des bayerischen Landtags, dem sie bereits seit 1976 angehörte. Frau Stamm war der Binnenschifffahrt und den Wasserstraßen im Freistaat während ihres politischen Wirkens stets eng verbunden. Durch ihre frühere berufliche Tätigkeit als Leiterin eines Schifferkinderheims



in Würzburg hatte sie einen engen Konnex zum Binnenschiffahrtsgewerbe. Auch nach ihrem Ausscheiden aus dem aktiven Dienst blieb sie den Schifferkinderheimen verbunden, auch nachdem sie im Jahr 2005 vom ehemaligen MSG-Vorstand Rudolf Weber aus dem Vorstandsamt der Stiftung feierlich verabschiedet wurde. Der BDB wird Frau Barbara Stamm stets ein ehrendes Andenken setzen.

#### Neue Auflage des ISGINNT finalisiert

Die zweite Auflage des ISGINNT (International Safety Guide for Inland Navigation Tank-Barges and Terminals), ein internationaler Sicherheitsleitfaden für die Tankschiffahrt, wurde kürz-

lich unter Federführung der ZKR und OCIMF (Oil Companies International Marine Forum) komplettiert. Ziel dieser neuen Auflage ist es (aufbauend auf den Erfahrungen der ersten Edition), den Leitfaden insbesondere durch die Hinzufügung neuer Kapitel zu aktualisieren, mehr Klarheit zu schaffen, um der Industrie zu helfen, die neuen und strengen Normen zu erfüllen, und den Leitfaden in Einklang zu bringen mit der sechsten Auflage des ISGOTT 6 (International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals). Die überarbeitete Ausgabe wird voraussichtlich im Januar 2023 in englischer Sprache publiziert.

← Die frühere bayrische Landtagspräsidentin Barbara Stamm ist im Alter von 77 Jahren verstorben

↓ Der ISGINNT, ein Sicherheitsleitfaden für die Tankschiffahrt, wurde aktualisiert



**Report**  
wünscht

*frohe  
Weihnachten*

Die BDB-Geschäftsstelle ist vom 26. Dezember 2022 bis 2. Januar 2023 geschlossen.

Der BDB wünscht frohe Festtage!

Adressfeld



Bundesverband der  
Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB)

Dammstraße 26  
47119 Duisburg  
Tel.: 0203 80006-50  
[info@binnenschiff.de](mailto:info@binnenschiff.de)  
[www.binnenschiff.de](http://www.binnenschiff.de)