01/2023 | 32. Jahrgang, April 2023

BDB REPORT

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

IN DIESEM HEFT:

53. Mitgliederversammlung des BDB
NRW-Verkehrsminister als Ehrengast

BDB und ver.di mit gemeinsamer Position
Mehr Geld und Personal für die WSV

Förderinstrumente für das Gewerbe
Überblick über aktuelle Programme

Güterverkehrs-Langfristprognose
Dialog über nachhaltige Verkehrspolitik nötig

und vieles mehr...

Oliver Krischer (l.), Umwelt- und Verkehrsminister des Landes NRW, wurde von BDB-Präsident Martin Staats (MSG) als Ehrengast bei der BDB-Mitgliederversammlung begrüßt

Umwelt- und Verkehrsminister (NRW)

Oliver Krischer zu Gast beim BDB

→ BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen

Editorial

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Doppelte Premiere bei der BDB-Mitgliederversammlung Ende März in Duisburg: Erstmals wurde mit Dr. Marie Nauheimer eine erfolgreiche Unternehmerin in das Spitzengremium des Verbandes gewählt. Und mit Oliver Krischer folgte erstmals ein grüner Umwelt- und Verkehrsminister unserer Einladung, mit den Mitgliedern ins Gespräch zu kommen.

Die rege Diskussion mit Schifffahrtstreibenden, Seehafenvertretern und Abfallentsorgern zeigte dem Minister die Bandbreite der aktuellen schifffahrtsrelevanten Themen auf, und Oliver Krischer bekam einen überzeugenden Eindruck davon, dass die Branche zukunftsorientiert denkt und handelt, etwa indem sie in Innovationen, neue Antriebe oder die Personalentwicklung investiert. Den Förderprogrammen, die der Branche hierbei zur Verfügung stehen, widmen wir in diesem Heft einen eigenen Beitrag.

Minister Krischer teilt unsere Sorge, dass der aktuelle Haushalt für die Wasserstraßen keine zukunftsgerichteten Entwicklungen zulässt. Er habe dies bei seinen Kolleginnen und Kollegen in Berlin auch bereits zur Sprache gebracht, berichtete Krischer, der in der Bundeshauptstadt nach wie vor bestens vernetzt ist. Wir sind gespannt, ob dieser starke Einfluss, den NRW als „Binnenschifffahrtsland Nr. 1“ in Berlin geltend macht, im Haushalt Früchte trägt. Der BDB erhebt hierzu auch zukünftig seine Stimme. In einem gemeinsamen Papier mit der Gewerkschaft ver.di haben wir im Februar noch einmal notiert, was die WSV an Personal und Finanzmitteln benötigt, um ihren gesetzlichen Aufgaben nachkommen zu können. Rund zwei Milliarden Euro werden pro Jahr benötigt, um die Flüsse und Kanäle zu erhalten und auszubauen. Ohne den politischen Willen, die WSV nun schnellstmöglich entsprechend auszustatten, geht es nicht. Klar ist auch, dass Ineffizienzen in der Verwaltungsarbeit parallel hierzu abgebaut werden müssen. Eine Privatisierung der WSV oder eine teilweise Ausgliederung bestimmter Aufgabenbereiche in Privatrechtsform braucht es hierfür hingegen nicht. Da weiß sich der BDB mit Verkehrsminister Wissing und anderen Institutionen einig.

Mehr hierzu, zur Langfristprognose im Güterverkehr, zu den Ergebnissen der Tagung des ADN-Sicherheitsausschusses in Genf, zur Verabschiedung unseres Vizepräsidenten Dr. Achim Schloemer, zur neuen Referatsleitung im BMDV und zur neuen Leitung unseres Schulschiffes 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 53. Ordentliche BDB-Mitgliederversammlung
NRW-Verkehrsminister als Ehrengast

06 Gemeinsame Position von BDB und ver.di
Mehr Geld und Personal für die WSV

10 BDB schreibt an Minister Wissing
Keine Privatisierung des Baubereichs der WSV

13 Personelle Veränderungen im BDB-Präsidium
Dr. Marie Nauheimer als Vizepräsidentin gewählt

14 Langfristprognose zum Güterverkehr
BDB fordert Dialog über nachhaltige Verkehrspolitik

16 Modernisierungsprogramm und KV-Förderung
Überblick über aktuelle Fördermöglichkeiten

20 Transport gefährlicher Güter
ADN-Sicherheitsausschuss tagte in Genf

22 Workshop der UNECE
Diskussion über alternative Antriebe

24 Kurz gemeldet

53. Ordentliche Mitgliederversammlung

NRW-Verkehrsminister Krischer stellt sich den Fragen der BDB-Mitglieder

Oliver Krischer (Bündnis 90/Die Grünen), Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW, war zu Gast auf der 53. Ordentlichen Mitgliederversammlung des BDB, welche der Verband am 27. März in den Räumlichkeiten des Entwicklungszentrums für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V. (DST) in Duisburg durchführte.

Der Minister machte in seinem Statement deutlich, dass das Binnenschifffahrtsgewerbe eine Vielzahl an Herausforderungen zu bewältigen hat, insbesondere vor dem Hintergrund des Klimaschutzes, der zunehmenden Digitalisierung und des Fachkräftemangels. Die Landesregierung und sein Ministerium räumten der Schifffahrt im „Binnenschifffahrtsland Nr. 1“ NRW insoweit Priorität ein, dass sie ein umweltfreundlicher Güterverkehrsträger sei. Zwar habe die Binnenschifffahrt in NRW einen hohen Anteil von rund 25 % am Modal Split, bundesweit seien die Anteile in den vergangenen Jahren jedoch rückläufig gewesen. Mit Blick auf den Investitionsstau im deutschen Wasserstraßennetz und dem dringend benötigten Ausbau der Fahrrinnen an Nieder- und Mittelrhein erklärte Krischer, dass man „nicht glücklich mit den langen Zeitabläufen für Planung und Bau“ sei. Er kündigte an, im Rahmen der Konferenz der Verkehrsminister, deren Vorsitz NRW derzeit innehat, sowie auch bei der geplanten Länderkonferenz der Rheinanliegerstaaten am 4. Mai in Mannheim, gegenüber dem Bund deutlich zu machen, dass der Verkehrsträger auskömmliche Haushaltsmittel benötigt, damit die Modernisierung der Infrastruktur gelingt.

Auch die Landesregierung wolle eine Stütze sein, um die Binnenschifffahrt weiterzuentwickeln. Aus diesem Grund unterstütze das Land mehrere Forschungsprojekte in der Binnenschifffahrt, die sich u.a. mit der Automatisierung der Navigation und der besseren und effizienteren Nutzung von Hafenstrukturen beschäftigen. Der Minister, der sich im Anschluss an sein Statement den Fragen der anwesenden BDB-Mitglieder stellte, kündigte außerdem an, Möglichkeiten zu prüfen, wie das Land die Schifffahrt bei der Modernisierung der Flotte unterstützen könnte. Hierzu könne z.B. gemeinsam mit den Förderbanken des Landes nach Finanzierungslösungen gesucht werden. „Wir als Landesregierung müssen unsere

↑ (v.l.n.r.) NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer und BDB-Präsident Martin Staats

Aktivitäten bündeln und intensivieren, um in Berlin die Bedeutung der Binnenschifffahrt und der Häfen zu verdeutlichen", so der NRW-Verkehrsminister.

Rechenschaftsbericht des BDB

BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen skizzierte in seinem Rechenschaftsbericht die Verbandsarbeit der vergangenen 12 Monate. Zu Beginn der aktuellen Legislaturperiode habe es zunächst einige positive Signale gegeben. So seien die Antrittsbesuche bei Bundesverkehrsminister Volker Wissing, seiner Staatssekretärin Susanne Henckel und seinem Parlamentarischen Staatssekretär Oliver Luksic insgesamt sehr gut verlaufen. Zudem wurde das Flottenmodernisierungsprogramm des BMDV im laufenden Haushaltsjahr mit rund 50 Mio. Euro ausgestattet und die Richtlinie zur Förderung des Kombinierten Verkehrs inhaltlich unter Berücksichtigung der Vorschläge des BDB verbessert. Maßlos enttäuscht zeigte der Verband sich allerdings über die Kürzung der Haushaltsmittel für Unterhalt und Ausbau der Wasserstraßen um rund ein Drittel. Dass die Binnenschifffahrt im 3. Entlastungspaket der Bundesregierung zur Förderung klimaschonender Verkehrsträger – anders als im Vorfeld angekündigt – nicht berücksichtigt wurde, sei ärgerlich und nicht nachvollziehbar gewesen. Dies habe der BDB auch gegenüber der Politik, u.a. beim Parlamentarischen Abend in der Schweizerischen Botschaft in Berlin Anfang Dezember 2022 deutlich kommuniziert. Es gelte nun, den Eckwertebeschluss zum Bundeshaushalt 2024 abzuwarten und mit dem Werben für einen deutlich besseren Haushaltsansatz als 2023 zu beginnen.

↓ Dirk Sobotka (GEFO) während der Diskussionsrunde mit dem Minister

BDB und ver.di fordern in einem gemeinsamen Positionspapier:

Mehr Geld und mehr Personal

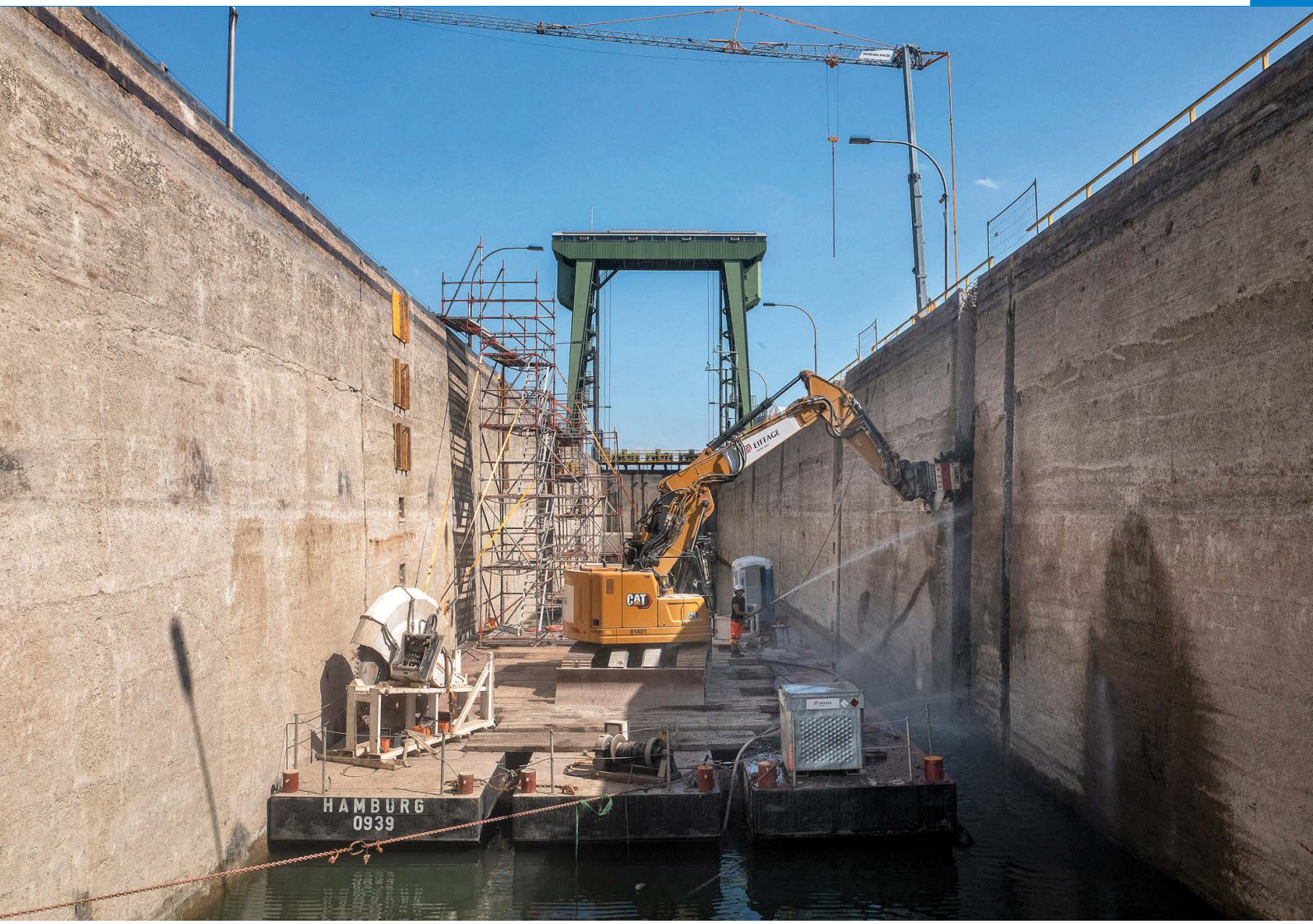
für die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes!

In einem gemeinsamen Appell wandten sich der BDB und die Gewerkschaft ver.di am 6. Februar 2023 an die Verantwortlichen in Politik und Verwaltung:

Die Flüsse und Kanäle mit ihren über 700 Wehren, Schleusen und Hebewerken, Talsperren und Brücken in Deutschland werden seit Jahrzehnten auf Verschleiß gefahren. Die Bauwerke sind inzwischen überaltert und der Zustand ist miserabel. Tagtäglich droht der Zusammenbruch einer Schleuse oder eines Wehres. Dann droht nicht nur ein schwerer Schaden für den Wirtschaftsstandort Deutschland und die hier beheimatete Großindustrie, die auf eine verlässliche Wasserstraßenlogistik angewiesen ist. Dann drohen auch Gefahren für Leib und Leben, denn Wehre verhindern Überschwemmungen und sind Bevölkerungsschutz. Mehr Klimaschutz durch eine stärkere Verlagerung von Güterverkehr auf das Wasser oder die rasche Umsetzung der europäischen Wasserrahmenrichtlinie erfordern nun ebenfalls ein energisches Handeln.

Zuständig für den Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle und für die ökologischen Bewirtschaftungsziele sind die rund 12.000 Beschäftigten in der WSV. Mit über 900 Auszubildenden in 27 technischen und nichttechnischen Berufen ist die WSV eine der großen Ausbildungsverwaltungen des Bundes. Die Aufgaben der Beschäftigten in der WSV sind vielfältig und anspruchsvoll: Rund 200 Mio. Tonnen Güter werden pro Jahr auf deutschen Flüssen und Kanälen transportiert. Kein anderer Verkehrsträger ist in der Lage, die gleiche Verkehrsleistung so umweltfreundlich zu erbringen wie das System Binnenschifffahrt-Wasserstraße.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der WSV sorgen dafür, dass die Güterströme auf dem Wasser nicht ins Stocken geraten, indem sie z.B. Schleusen reparieren und neu bauen und die Flüsse und Kanäle unterhalten und ausbauen. Auch der Bereich des Wassertourismus und des Wassersports in Deutschland fällt in das Ressort Behörde. Neben der verkehrlichen und touristischen Funktion haben Flüsse und Kanäle eine essentielle Bedeutung für die Trink- und Brauchwasserversorgung, Bewässerung, Abwasserentsorgung, den Hochwasserschutz und die Fischerei. Mit den Wasserkraftwerken an den staugeregelten Flüssen werden



↑ Die WSV ist mit einer Reihe von Aufgaben betraut, u.a. mit der Instandhaltung der Schleusenbauwerke
© BAW

pro Jahr rund 750 Megawatt Energie erzeugt – das entspricht der Leistung von 125 Onshore-Windrädern. Flüsse sind Lebensadern, die zu schützen und zu bewahren sind. Deshalb fallen die naturschutzfachlichen Aufgaben, die sich u.a. aus der europäischen Wasserrahmenrichtlinie ergeben und dem Erreichen eines guten ökologischen Zustands der Gewässer dienen, ebenfalls in den unmittelbaren Zuständigkeitsbereich der Verwaltung.

Auf Grundlage dieses vielfältigen Aufgabenportfolios handeln die Beschäftigten der WSV unter dem Motto „Mobilität ermöglichen und die Umwelt schützen“. Damit die WSV’ler diese Aufgaben erfüllen können, brauchen sie politischen Rückhalt, mehr Finanzmittel und mehr qualifiziertes Personal.

« Mobilität ermöglichen und die Umwelt schützen »

Motto des WSV

Alle drei Erfordernisse werden jedoch aktuell nicht erfüllt. Der Bund kümmert sich nicht ausreichend um seine Wasserstraßeninfrastruktur. Der aktuelle Haushaltsansatz der rot-gelb-grünen Bundesregierung reicht nicht einmal aus, um den Substanzverlust der Infrastruktur zu stoppen. Ausbaumaßnahmen finden gar nicht oder nur mit jahrzehntelanger Verzögerung statt. Anstatt die WSV personell aufzustocken und fit für die neuen Zusatzaufgaben zu machen, werden erneut Stellen gestrichen.

BDB und ver.di fordern daher:

1. Der drohende Systemkollaps an den Bundeswasserstraßen mit allen ökologischen und ökonomischen Konsequenzen muss verhindert werden. Die Bundesregierung ist verpflichtet, den jahrelangen Substanzverlust sofort zu stoppen und die baulichen Anlagen längs der Flüsse und Kanäle zu sanieren und sie bedarfsgerecht zu erhalten und auszubauen.

2. Der Bund muss eine angemessen hohe Finanzierung der Wasserstraßeninfrastruktur langfristig sicherstellen! Benötigt wird eine flexible Finanzausstattung von mindestens 2 Milliarden Euro. Nur dann kann die Vielzahl der verkehrlichen und ökologischen Aufgaben der WSV tatsächlich erbracht werden.

3. Damit die Beschäftigten der WSV ihre verkehrlichen und ökologischen Aufgaben sachgerecht und zeitnah erfüllen können, muss der Bund ausreichend Stellen schaffen und die Zahl der Ausbildungsplätze deutlich erhöhen! Um die geschaffenen Stellen mit entsprechend qualifiziertem Personal besetzen zu können, muss der Bund als attraktiver Arbeitgeber marktübliche Löhne und Gehälter anbieten, die dem Wettbewerb mit der Privatwirtschaft Stand halten.

Hintergründe:

Die Infrastruktur an den Wasserstraßen ist ausweislich des Netzzustandsberichts des Bundes überaltert. Etwa die Hälfte der Wehranlagen und rund 60 % der Schleusenanlagen wurde vor 1950 errichtet, etwa 10 % (Wehre) bis 20 % (Schleusen) sogar vor 1900. Die technische Nutzungsdauer von rund 80 Jahren ist an vielen Anlagen bereits erreicht bzw. überschritten. Das hohe Alter geht mit einem schlechten Zustand der Bauwerke einher: 88 % der Schleusen und 73 % der Wehre sind in einem noch ausreichenden bis bereits mangelhaften Zustand. Mindestens 50 Schleusen können deshalb nicht repariert werden, sondern müssen grunderneuert oder neu gebaut werden. Es besteht kurzfristiger Handlungsbedarf. Das bedeutet: Es droht tagtäglich der Zusammenbruch einer für das System relevanten Schleuse oder Wehranlage und damit die Sperrung einer kompletten Wasserstraße – mit allen sich daraus ergebenden Konsequenzen für den Industrie- und Wirtschaftsstandort Deutschland, der für seine Ver- und Entsorgungslogistik auf eine zuverlässige Infrastruktur angewiesen ist. Bei einem Zusammenbruch der Wasserstraßeninfrastruktur können die anderen Verkehrsträger diese Leistung nicht übernehmen. Im Fall des Zusammenbruchs eines Wehrs drohen Überflutungen und es steht regional der Bevölkerungsschutz in Gefahr.

Aus dem Bruttoanlagevermögen der Bundeswasserstraßen leitet der Bund – ohne Berücksichtigung der inzwischen dramatisch gestiegenen Baukosten – einen Finanzbedarf von rund 900 Mio. Euro pro Jahr ab, um allein nur die jährlichen Substanzverluste zu stoppen. Hinzu kommen weitere rund 250 Mio. Euro für darin noch nicht enthaltene, regelmäßig wiederkehrende Maßnahmen zur Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur. Doch selbst von dieser als Minimalbetrag zu bezeichnenden Finanzausstattung ist die WSV aktuell meilenweit entfernt: Mit den im Jahr 2023 zur Verfügung stehenden Mitteln im Bundeshaushalt kann nicht einmal der Substanzverlust im Wasserstraßennetz gestoppt werden. Das bedeutet: Der Bund schiebt einen gewaltigen Investitionsstau vor sich her, nachdem die Wasserstraßen über Jahrzehnte „auf Verschleiß“ gefahren wurden und über Jahrzehnte zu wenig Geld für den Erhalt

und Ausbau der Flüsse und Kanäle zur Verfügung gestellt wurde.

Die Beschäftigten stehen vor der Herausforderung, dass die Personalausstattung nicht mit dem Zuwachs an weiteren Aufgaben Schritt hält: Zwar wird die fachliche Kompetenz der WSV durchaus anerkannt, was sich zum Beispiel darin widerspiegelt, dass der Verwaltung im Jahr 2020 per Gesetz der wasserwirtschaftliche Ausbau an Bundeswasserstraßen zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele der europäischen Wasserrahmenrichtlinie zugeschrieben wurde. Anstatt die Personalausstattung aufgabenadäquat anzupassen, wurden in der Verwaltung seit 1993 rund 5.500 Stellen abgebaut. Und auch aktuell sieht sich die WSV, nach Abschluss der Verwaltungsreform, nun erneut mit einem 1,5%igen Stellenkürzungsschlüssel konfrontiert. Das bedeutet: Aufgrund des langjährigen Stellenabbaus fehlen in der Verwaltung aktuell mehrere Hundert Ingenieurinnen und Ingenieure, Juristinnen und Juristen und Handwerkerinnen und Handwerker unterschiedlicher Gewerke. Das führt dazu, dass es insbesondere im Bereich der Reparatur-, Notfall-, Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen zu unvertretbar langen Realisierungszeiträumen kommt. Zwar wurden der WSV im Bundeshaushalt sukzessive wieder neue Stellen für die verschiedensten Fachbereiche zugebilligt. Die Stellenbesetzung im öffentlichen Dienst leidet aber darunter, dass keine mit der Privatwirtschaft vergleichbaren Vergütungsangebote unterbreitet werden können. In Zeiten des Fachkräftemangels verliert die öffentliche Hand, und damit auch die WSV, hier den Anschluss.

Die Verantwortlichen sollten die Forderungen von BDB und ver.di dringend berücksichtigen und diese umsetzen, damit der Wirtschaftsstandort Deutschland nicht Baden geht und die Klimaschutzziele erreicht werden.

Klare Absage durch Verkehrsminister Volker Wissing:

Keine Privatisierung
des Baubereichs der WSV

Mit dieser Bundesregierung wird es keine wie auch immer geartete Privatisierung der WSV geben. Das gilt auch für eine teilweise Ausgliederung von Aufgabenbereichen der WSV in eine Privatrechtsform.

Das hat Bundesverkehrsminister Volker Wissing als oberster Dienstherr mit aller Deutlichkeit gegenüber den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in einem Rundschreiben klargestellt und damit den seit einigen Wochen anhaltenden Spekulationen eine Absage erteilt.

Der BDB teilt diese Auffassung und hat dies dem Minister und seiner Staatssekretärin Susanne Henckel in einem Schreiben mitgeteilt. „Wir halten eine Ausgliederung des Baubereiches aus der Behördenstruktur der WSV in eine Privatrechtsform für nicht sinnvoll. Eine Umstellung der Wasserstraßeninfrastrukturfinanzierung vom System der Haushaltsfinanzierung auf eine Art Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung analog zur Schieneninfrastrukturfinanzierung halten wir für nicht zielführend."

Der BDB hält es stattdessen für dringend erforderlich, dass im politischen Raum ein stärkeres Bewusstsein für den gesamten Aufgaben- und Leistungsumfang der WSV und die sich daraus ableitenden Finanz- und Personalnotwendigkeiten geschaffen wird. Hierfür muss von sämtlichen Beteiligten aktiv geworben werden.

Der BDB plädiert bereits seit mehreren Jahren für eine bedarfsgerechte Ausstattung der WSV mit Personalstellen und mit Finanzmitteln, die es den Bediensteten der Verwaltung ermöglichen, ihre zahlreichen Aufgaben, die weit mehr umfassen als allein die projektierten Flussausbaumaßnahmen, in vertretbaren Zeiträumen zu erfüllen (siehe hierzu auch das gemeinsame Positionspapier von BDB und ver.di, Bericht in diesem Heft). Hier sehen wir die Bundesregierung und den Bundestag in der Verpflichtung. Die Beschlüsse zum Jahreshaushalt 2023 lassen vermuten, dass der Ernst der Lage – insbesondere der Zustand der baulichen Anlagen an den Flüssen und Kanälen, der dort gegebene Investitionsstau an Schleusen, Brücken, Dükern und Wehren, und der erhebliche Aufwand der WSV zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele der Wasserrahmenrichtlinie – noch immer nicht jedem Entscheidungsträger in der Politik vollständig bewusst ist.

„Aus diesem unerträglichen Zustand nun zu folgern, dass die Lösung der Finanz- und Personalprobleme in einer Aufteilung der WSV in einen hoheitlichen und in einen nicht-hoheitlichen Bereich liegt, erschließt sich uns nicht. Anstatt die Verwaltung nach Abschluss der soeben erfolgten Reform zu zerschlagen, halten wir eine punktuelle Nachsteuerung zur Personalgewinnung und zur Optimierung der Verwaltungsabläufe für den richtigen Weg. Deshalb begrüßen wir Ihren Ansatz, eine Art „Vorzeigeamt“ in der WSV zu entwickeln“, führen BDB-Präsident Martin Staats und Geschäftsführer Jens Schwanen weiter aus.

Der BDB ist sich der Risiken bewusst, die mit dem derzeitigen, rein haushaltsfinanzierten System des Wasserstraßenerhalts und -ausbaus einhergehen.

Vorzeigeamt in der WSV

BMDV-Staatssekretärin Henckel hat ihr Haus um Prüfung gebeten, am Mittelrhein ein „Vorzeigeamt“ einzurichten, welches im Kontext „Personalgewinnung“ und „Attraktivitätssteigerung für Fachkräfte“ zusätzliche Freiheitsgrade (Tarife, Besoldung, Arbeitsplatzgestaltung, Dienstreiseregelungen, etc.) erhält. Das teilt das BMDV auf die Frage eines Bundestagsabgeordneten mit. Bei diesem „Vorzeigeamt“ sollen keine wie auch immer gearteten Privatisierungen ausprobiert werden. Es ist auch nicht beabsichtigt, ein neues Amt einzurichten, sondern im bestehenden WSA Rhein erweiterte Formate zu pilotieren. Bei Tarifen und Besoldungshöhe sind die Behörden der WSV aber an TVöD und BBesO gebunden. Aufgrund des Auftrages der Staatssekretärin wird derzeit untersucht, wie die bestehenden Regelungen noch stärker als bisher zugunsten des Fachpersonals in der WSV genutzt werden können. Es ist laut BMDV zu erwarten, dass sich Optimierungen unter Ausreizung aller Möglichkeiten im bestehenden System erzielen lassen.

DER HAUPTPERSONALRAT
beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Aktuelles aus der Arbeit des Hauptpersonalrates - Info Nr. 10

Herr Bundesminister Dr. Volker Wissing zu Gast im HPR

Quelle: BMDV

Änderungen in der WSV

Herr Minister Dr. Wissing hat die erste Sitzung des HPR im neuen Jahr genutzt, um seine Strategie zur Entwicklung der WSV vorzustellen. Er betonte in diesem Zusammenhang, kein Interesse an einer Privatisierung der WSV oder einzelner Teile der Verwaltung zu haben. Entgegen den Darstellungen aus dem Handelsblatt vom 30.12.2022 sehe der Minister keine Verbesserung durch eine private Gesellschaftsform. Seines Erachtens entstünden dadurch lediglich weitere Reibungsverluste zu einer funktionierenden Behördenstruktur.
Allerdings wolle er Ziel und Strategie für die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung vor einer Personalentscheidung für die Leitung des Hauses klar formulieren.
Herr Minister Wissing betonte in diesem Zusammenhang, dass ihm ein gutes Klima für die Beschäftigten besonders wichtig sei. Die WSV sei ein Schlüsselbereich im Verkehrsressort und eröffne damit große Chancen für die Mobilität der Zukunft. Er setze bei der Entwicklung des Verkehrsbereiches unter anderem auf die weitreichenden Erfahrungen der Beschäftigten und habe großes Interesse daran, diese in den Prozess einzubinden.

Seite 1 von 3

Langfristig auskömmliche Etatansätze, die nicht nur für die WSV, sondern auch für die Privatwirtschaft eine verlässliche Planbarkeit ermöglichen, erfordern besondere Kraftanstrengungen. Das gilt erst recht vor dem Hintergrund der explosionsartig gestiegenen Materialkosten und der Lieferengpässe bei bestimmten Bauprodukten.

„Dennoch sind wir nicht davon überzeugt, dass Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen, wie sie etwa im Schienenbereich seit dem Jahr 2009 vorgenommen werden, eine taugliche Alternative zum System der Haushaltsfinanzierung sind. Gegen solche Erwartungen spricht bereits der Zustand des Schienennetzes, der sich in den vergangenen 14 Jahren trotz der LuFV nicht signifikant verbessert hat. Die LuFV wird auch nicht als ein besonders effizienz- und transparenzsteigerndes Instrument wahrgenommen. Die Position des Bundesrechnungshofes vom 7. Dezember 2018 zur LuFV Schiene ist dem BDB

bekannt“, argumentiert der Verband gegenüber dem Minister und seiner Staatssekretärin.

Das Schifffahrtsgewerbe erlebt die rund 12.000 Bediensteten der WSV weit überwiegend als motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die das WSV-Motto „Mobilität ermöglichen und die Umwelt schützen“ mit Leben füllen. Das gilt für die Zusammenarbeit mit den Bezirksämtern vor Ort; dies gilt aber auch für die Zusammenarbeit mit der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS), die sich in der Wahrnehmung des BDB seit ihrer Gründung zunehmend zu einer serviceorientierten Dienstleistungsbehörde entwickelt. Insoweit zeigt die strukturverschlankende und effizienzsteigernde Reform der WSV durchaus spürbare Erfolge.

Haushaltsfinanzierung

Befürworter einer Privatisierung des Baubereiches in der WSV argumentieren, dass im Rahmen der Haushaltsfinanzierung des Bundes kein auskömmlicher Wasserstraßenetat zu erzielen sei. Diese Aussage ist nicht richtig. Bereits seit vielen Jahren wird über entsprechende Sonderprogramme auch die Wasserstraße mit zusätzlichen Haushaltsmitteln versorgt. Zu nennen sind etwa die mit knapp 500 Mio. Euro dotierten, mehrjährigen Infrastrukturbeschleunigungsprogramme inkl. entsprechender Verpflichtungsermächtigungen (2012 - 2017). Über das Klimaschutzsofortprogramm von Bundesverkehrsminister Scheuer standen 2022 zusätzliche 300 Mio. Euro für die Wasserstraßeninfrastruktur zur Verfügung. Auch für das Jahr 2023 hätte die Regierung 500 Mio. Euro aus dem sog. Entlastungspaket III in die Wasserstraßen investieren können, denn dort standen 1,5 Mrd. Euro „für klimaschonende Verkehrsträger“ zur Verfügung. Die Haushälter haben aber Ende November beschlossen, den gesamten Etat ausschließlich in die Schiene zu investieren.

↓ Die WSV benötigt ausreichende Finanzmittel und mehr Stellen, um ihre Aufgaben effizient erfüllen zu können.
© BAW

© Bundesanstalt für Wasserbau CC BY 4.0

Personelle Veränderung im Präsidium des BDB

Dr. Marie Nauheimer einstimmig zur BDB-Vizepräsidentin gewählt

Der BDB führte am 27. März in den Räumlichkeiten des Entwicklungszentrums für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V. (DST) in Duisburg seine 53. Ordentliche Mitgliederversammlung sowie eine vorbereitende Vorstandssitzung durch.

Im Rahmen der Vorstandssitzung standen Nachwahlen für das Präsidium an. Dabei wurde Dr. Marie Nauheimer (Frankfurter Personenschifffahrt Anton Nauheimer GmbH, Frankfurt am Main) einstimmig in das BDB-Präsidium gewählt. Marie Nauheimer ist bereits seit vielen Jahren als Geschäftsführerin im Familienunternehmen tätig und seit Ende März 2022 in Nachfolge ihres Vaters, Anton Nauheimer, Mitglied im Vorstand des BDB.

„Wir freuen uns über die Wahl von Dr. Marie Nauheimer. Mit ihr bleibt dem Präsidium eine hohe Fachkompetenz im Hinblick auf Themen rund um die Personenschifffahrt erhalten“, erklärte BDB-Präsident Martin Staats (MSG).

Das BDB-Präsidium setzt sich damit nach den erfolgten Nachwahlen am 27. März 2023 wie folgt zusammen:

Präsident:

Martin Staats (MSG eG, Würzburg)

Stellvertreter(-innen):

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

Dr. Gunther Jaegers (Reederei Jaegers GmbH, Duisburg)

Thomas Maaßen (Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG, Duisburg)

Dr. Marie Nauheimer (Frankfurter Personenschiffahrt Anton Nauheimer GmbH, Frankfurt am Main)

Friedrich Weigert (Kühne + Nagel Euroshipping GmbH, Regensburg)

Cok Vinke (Contargo Waterway Logistics BV, Zwijndrecht)

↓ Dr. Marie Nauheimer (Frankfurter Personenschifffahrt) wurde in das BDB-Präsidium gewählt

Langfristprognose zum Güterverkehrsaufkommen

BDB fordert Dialog
für eine nachhaltige Verkehrspolitik

Bis 2051 wird der Verkehr überall in Deutschland zunehmen, besonders stark im Güterbereich. Im Vergleich zu 2019, dem letzten Jahr vor der Corona-Pandemie, steigt hier die Verkehrsleistung um die Hälfte – von 679 auf 990 Milliarden Tonnenkilometer.

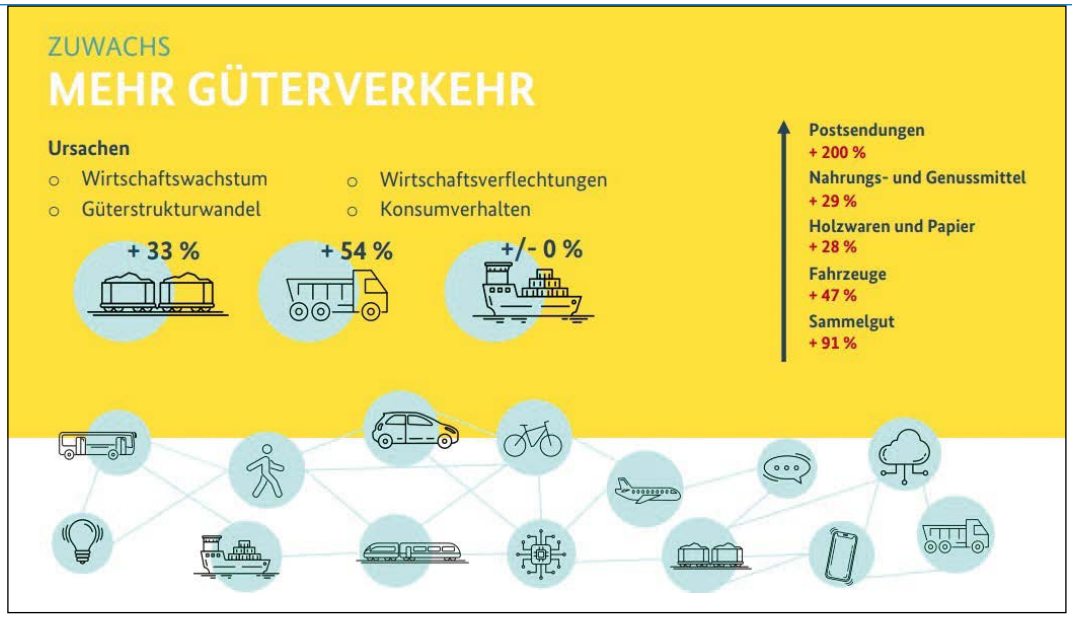
Der LKW bleibe dabei das dominierende Verkehrsmittel (+ 54 %). Der Güterverkehr auf der Schiene lege um ein Drittel zu, während die Wasserstraße stagniere. Das ist das Ergebnis der langfristigen Verkehrsprognose, die von Intraplan im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellt wurde.

Ursächlich für diese Entwicklung ist laut Intraplan der Strukturwandel im Güterverkehr. Durch die Energiewende gebe es einen starken Rückgang bei Massen- und Energiegütern wie Kohle, Koks, Mineralölprodukten und Erzen, die bisher vor allem auf Schiene und Wasserstraße transportiert wurden. Zunehmen werde der Straßenverkehr, etwa im Bereich der Stückgüter.

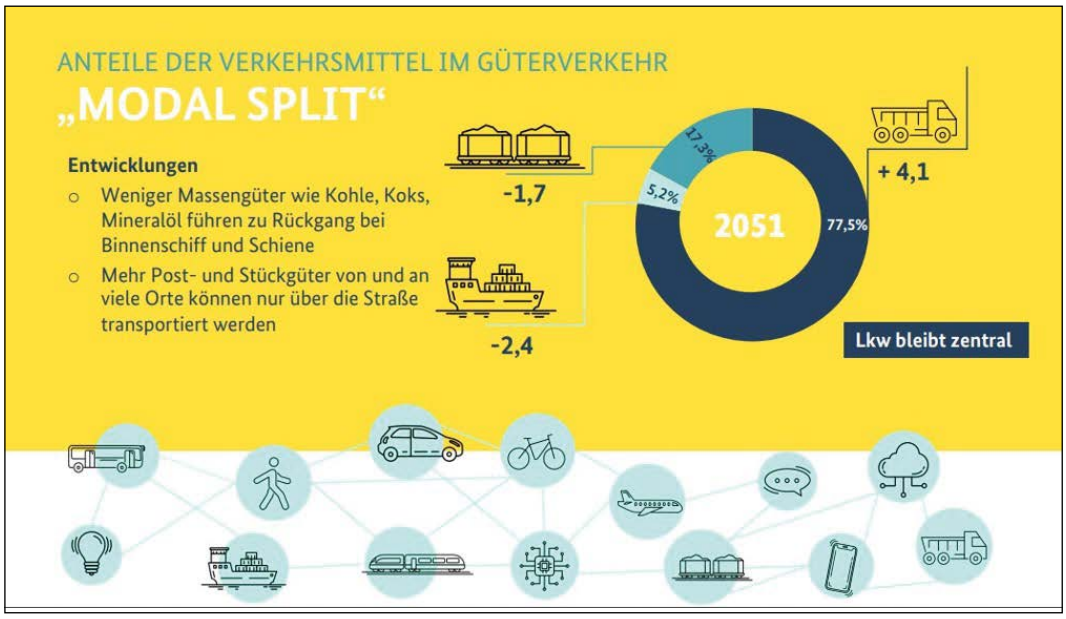
Der BDB stimmt der an sich seit Langem bekannten Annahme einer sich ändernden Güterstruktur grundsätzlich zu, kritisiert aber die Schlüsse, die daraus gezogen werden:

Die nationalen und internationalen Beschlüsse, auf fossile Brennstoffe zu verzichten, werden selbstverständlich ihre Spuren im Güteraufkommen hinterlassen. Der momentane Hochlauf an Kohletransporten ist lediglich kurzfristig und hat seine Ursache im Ukraine-Krieg und der beschlossenen Energiewende. Die zunehmende Umstellung auf strom- und wasserstoffangetriebene Verkehrsmittel und das angekündigte Verbot von Ölheizungen wird zu Rückgängen bei Benzin-, Diesel- und Heizöltransporten führen. Daraus aber abzuleiten, dass sämtliche Güterverkehrszuwächse weit überwiegend bei der Straße stattfinden, halten wir für einen Fehler.

Der containerisierte Warenverkehr im Hinterland der Seehäfen wird in den kommenden Jahren weiterwachsen. Diese enormen Gütermengen können nur über Schiffe und die Güterbahn transportiert werden. Die Industriestandorte in Deutschland, wie sie etwa längs des Rheins anzutreffen sind, werden auch zukünftig auf Verkehrsträger angewiesen sein, die große Mengen an Rohstoffen zuverlässig, hocheffizient und ohne spürbare Belastungen für die Bevölkerung transportieren. Wenn man der weiteren Deindustrialisierung Deutschlands keinen Vorschub leisten will, muss dieses Thema mitgedacht werden. Güter- und Warenverkehr



← Die Verkehrsprognose muss zum Anlass für einen Dialog über eine wirksame Verkehrswende genommen werden



in Deutschland besteht nicht nur aus Paketdienstleistern, die im Auftrag von Amazon oder Zalando Päckchen ausliefern.

Es ist kein verkehrspolitisches Wunschdenken, sondern die Aufgabe einer an den Nachhaltigkeitszielen orientierten Verkehrspolitik, Straße, Schiene und Wasserstraße sinnvoll miteinander zu vernetzen und Anreize für eine Verkehrsverlagerung zu setzen. Ein „Laissez-faire“-Szenario ohne Verkehrslenkung würde zu weiteren Dauerstaus und Flächenfraß führen und wäre klimapolitisch ein Desaster. Der European Green Deal mit den dort genannten Verlagerungszielen im Güterverkehr muss die Richtschnur für das Handeln der Bundesregierung sein. Der Verkehrssektor verstößt bereits jetzt gegen die zulässigen Emissionsgrenzen des Klimaschutzgesetzes.

BDB-Präsident Martin Staats (MSG): „Wir erwarten daher, dass Bundesverkehrsminister Volker Wissing aus dieser Verkehrsprognose die richtigen Schlüsse zieht und mit uns so schnell wie möglich den Dialog für eine wirksame Verkehrswende aufnimmt. Der „Masterplan Binnenschifffahrt“ bietet hierfür einige sehr gute Ansätze. Zu nennen ist etwa die verstärkte Verlagerung von übergroßen und schweren Stückgütern auf das Wasser oder die Ertüchtigung der Schifffahrt für kleinere Ladungspartien.“

Überblick über aktuelle Förderinstrumente

Erfolgreicher Einsatz für attraktive Förderprogramme für das Gewerbe

Der BDB hat sich im Schulterschluss mit weiteren Branchenverbänden in den vergangenen Jahren intensiv für eine Verbesserung von Förderprogrammen eingesetzt, damit der Binnenschifffahrt attraktive Investitionsanreize zur Verfügung stehen. Im Folgenden geben wir einen Überblick über die derzeit abrufbaren Fördermittel.

Neue KV-Förderrichtlinie

Am 3. Dezember 2022 ist die neue „Richtlinie zur Förderung von Investitionen in Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs" in Kraft getreten. Die EU-Kommission hatte der notifizierungspflichtigen Förderrichtlinie mit Entscheidung vom 28. Oktober 2022 zugestimmt. Der BDB war über seinen Fachausschuss Kombinierter Verkehr intensiv durch die Ausarbeitung neuer Fördertatbestände und Rahmenbedingungen, u.a. im Bereich der Digitalisierung und Automatisierung, an der Novellierung der Förderkulisse beteiligt.

Hervorzuheben sind insbesondere:

- neue Fördertatbestände u.a. im Bereich der Digitalisierung und Automatisierung,
- die Förderung von Ersatzinvestitionen,
- die Erhöhung der Planungskostenpauschale,
- die Vereinfachungen bei den Fördervoraussetzungen,
- die Beibehaltung einer Förderquote von bis zu 80 %.

Einer Förderung steht zudem nicht entgegen, wenn über die auszubauende oder neu zu errichtende KV-Umschlaganlage im Einzelfall Ladeeinheiten umgeschlagen werden, deren Transport kein Kombinierter Verkehr ist.

„Durch die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Umschlaganlagen und der Umschlagkapazitäten wird der Kombinierte Verkehr maßgeblich gestärkt. Wir freuen uns, dass das Bundesministerium für Digitales und Verkehr die vom Gewerbe erarbeiteten Vorschläge berücksichtigt hat. Den aktuellen und zukünftigen Bedürfnissen der Adressaten der Förderung wird damit deutlich mehr Rechnung getragen. Es ist außerdem begrüßenswert, dass die Politik inzwischen erkannt hat, dass ohne eine

↑ Die Förderung des Kombinierten Verkehrs wurde verbessert

signifikante Erhöhung des Anteils des Kombinierten Verkehrs am Gesamtgüterverkehr die ambitionierten europäischen und nationalen Klimaschutzziele nicht zu erreichen sind“, erklärt BDB-Vizepräsident Cok Vinke (Contargo Waterway Logistics BV), Vorsitzender des Fachausschusses Kombinierter Verkehr.

Bereits seit dem Jahr 1998 fördert der Bund im Rahmen der KV-Förderrichtlinie mit einer Bezuschussung von bis zu 80 % der Kosten für förderfähige Anlagenteile den Neu- und Ausbau von privaten Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs. Zuletzt wurde die Förderkulisse im Jahr 2017 novelliert.

Förderprogramm „Nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen“

Das Förderprogramm des BMDV zur nachhaltigen Modernisierung der Binnenschifffahrt entwickelt sich zu einer Erfolgs-Story. Bisher machen die Unternehmer in der Güter- und Fahrgastschifffahrt rege von diesem Programm Gebrauch: Sowohl die Maßnahmen zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit als auch die Maßnahmen zur Reduzierung der Luftschadstoffemissionen werden vom Bund mit bis zu 80 % der getätigten Investitionen bezuschusst, und das Antragsvolumen übersteigt die zur Verfügung stehenden Mittel im Bundeshaushalt. Erfolgreich konnten sich der BDB gegenüber Regierung und Parlament dafür einsetzen, dass die Mittel deshalb im kommenden Jahr noch einmal um 10 Mio. Euro auf dann 50 Mio. Euro an Fördergeldern für das Gewerbe aufgestockt werden. Einzelne Förderbedingungen werden außerdem – den Wünschen des Gewerbes folgend – optimiert und an die Bedarfe der Branche angepasst. Das Programm läuft noch bis Ende des Jahres 2023. Bereits jetzt ist der BDB mit dem Bundesverkehrsministerium über eine Anschlussförderung im Gespräch, und die Signale hierzu sind erfreulich: Die heutigen Fördertatbestände sollen fortgeschrieben werden. Darüber hinaus beabsichtigt das Ministerium, einen neuen Fördertatbestand aufzunehmen:

Maßnahmen zur Anpassung von im Einsatz befindlichen Güterbinnenschiffen, sofern hierdurch „die nachhaltige Erschließung neuer Verkehre erzielt und Transporte dauerhaft auf das Binnenschiff verlagert werden“, sollen ab Anfang 2024 ebenfalls förderfähig sein. Hier stehen Anpassungen der baulichen Struktur des Schiffes ebenso im Fokus wie Anpassungen der Ladeeinrichtungen. Da dieser Fördertatbestand noch nicht ressortabgestimmt ist und von der EU-Kommission genehmigt werden muss, können sich hier noch Änderungen ergeben.

Das BMDV hat am 20. Februar 2023 den vierten Förderaufruf (und den ersten dieses Jahres) zur Inanspruchnahme des Förderprogramms „Nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen“ geöffnet. Über das Programm, das im Juli 2021 gestartet ist, sind u.a. die Umrüstung auf alternative Antriebskonzepte, Maßnahmen zur Digitalisierung und Steigerung der Energieeffizienz oder schiffbauliche Optimierungen mit einer Quote von bis zu 80 % förderfähig. Im vierten Aufruf stehen insgesamt 30 Mio. Euro (für das gesamte Haushaltsjahr 50 Mio. Euro) Fördermittel zur Verfügung, hälftig aufgeteilt auf die Güter- und Fahrgastschifffahrt. Noch bis zum 14. April 2023 können Anträge bei der GDWS als Genehmigungsbehörde gestellt werden.

Förderung von Landstromanlagen und Bordstromversorgungssystemen

Seit dem Jahr 2020 können sich die Bundesländer im Wege der Co-Finanzierung an einer Bundesförderung zur Errichtung von Landstromanlagen für die See- und Binnenschifffahrt beteiligen. Die Bundesförderung (zuständig ist das BMWK) wurde über das Jahr 2022 hinaus verlängert. Der BDB hatte daher Ende des Jahres 2022 die zuständigen Ministerien in den einzelnen Bundesländern angeschrieben und darum gebeten, jeweils eigene Förderrichtlinien zu erlassen, damit die Unternehmen in der Binnenschifffahrt in den Genuss dieser Förderkulisse kommen können, bzw. bestehende Förderrichtlinien zu verlängern.

Auf Grundlage der bisher eingegangenen Antworten kann mitgeteilt werden, dass neben NRW und Rheinland-Pfalz auch in Bayern die Möglichkeit besteht, für den Bau von Landstromanlagen Fördermittel zu erhalten, auch wenn im letzteren Fall keine spezielle Förderrichtlinie existiert. Ein weiteres Förderprogramm, nämlich die „Bordstrom-Tech-Richtlinie“ des BMDV (hier besteht die Möglichkeit der Förderung von „Investitionen in die bordseitige Aus- und Umrüstung von See- und Binnenschiffen mit umweltfreundlichen Bordstromversorgungssystemen“), kann ggf. eine sinnvolle Ergänzung zu den Förderrichtlinien der Länder für Landstromanlagen sein. Die Bordstrom-Tech-Richtlinie wurde ebenfalls über das Jahr 2022 hinaus verlängert.

Förderprogramm für die Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt

Im Juli 2022 wurde die neue Richtlinie zur Förderung der Aus- und Weiterbildung in der deutschen Binnenschifffahrt im Bundesanzeiger veröffentlicht. Eine Anpassung der Richtlinie war deswegen notwendig, da seit dem 1. August 2022 die neuen Ausbildungen zum Binnenschiffer und zum Kapitän in der Binnenschifffahrt begonnen haben. Der Fördersatz, sowohl für die Ausbildung wie auch für berufliche Weiterbildungen liegt weiterhin bei 50 %. Bei Zuwendungen an kleine Unternehmen erhöht sich der Fördersatz weiterhin um 20 %-Punkte und bei mittleren Unternehmen um 10 %-Punkte. Gefördert werden die neuen Ausbildungen zum Binnenschiffer (36 Monate) mit maximal 65.000 Euro und zum Binnenschifffahrtskapitän (42 Monate) mit maximal

← Über das Modernisierungsprogramm des BMDV ist u.a. die Umrüstung auf E-Antriebe förderfähig

76.000 Euro. Im Bereich der Weiterbildungen wurde das digitale Lernen deutlich ausgeweitet, so dass neben Präsenzveranstaltungen auch Angebote im „Live-online-Learning“, „Blended-Learning“ und Online-Selbstlernkurse gefördert werden.

Der Höchstbetrag der Zuwendungen beträgt weiterhin 8.000 Euro je Weiterbildungsteilnehmer innerhalb eines Zeitraums von 24 Monaten. Sämtliche bisher förderfähigen Weiterbildungen sind weiterhin förderfähig und das Weiterbildungsprogramm wurde um entsprechende Deutsch-Sprachkurse, die freiwillige Weiterbildung zum geprüften Binnenschiffermeister für das Landpersonal von Binnenschifffahrtsunternehmen und für Besatzungsmitglieder von Binnenschiffen, freiwillige Weiterbildungen für das Landpersonal von Binnenschifffahrtsunternehmen, die speziell zu einer Verlagerung von Großraum- und Schwerguttransporten auf das Binnenschiff beitragen, und um eine freiwillige Weiterbildung in einem mindestens 9-monatigen Ausbildungsprogramm für die Betriebsebene zum Erwerb der Unionsbefähigung als Matrose oder Matrosin für Berufsseiteneinsteiger erweitert. Die GDWS hat im Online-Portal „ELWIS“ die Rubrik FAQ zu diesem Förderprogramm deutlich ausgeweitet und verständlicher gestaltet. Hierdurch wird erhofft, dass der Umfang der fehlenden Unterlagen bei der Antragstellung reduziert werden kann, was sich auf die Bearbeitungszeit bis zur Versendung des Zuwendungsbescheids positiv auswirken könnte.

Weitere Informationen:
Einen Überblick über die verschiedenen Förderprogramme gibt es im Informationsportal „ELWIS“ in der Rubrik „Service/Förderprogramme“. Im Falle der Förderung von Landstromanlagen müssen die für Förderprogramme zuständigen Stellen in den einzelnen Bundesländern angesprochen werden.

Transport gefährlicher Güter

41. Sitzung des ADN-Sicherheitsausschusses

In der letzten Januarwoche 2023 fand die 41. Sitzung des UNECE ADN-Sicherheitsausschusses statt. BDB-Referentin Elena Siebrecht vertrat die Interessen der europäischen Binnenschifffahrt über ihr EBU-Mandat.

Der BDB informierte seine Mitglieder im Anschluss an die Sitzung über die wichtigsten Beschlüsse und Diskussionen im Sicherheitsausschuss per gesondertem Rundschreiben.

Im Wesentlichen ging es in der Sitzung um folgende Themen:

Öffnen von Öffnungen

Nachdem Deutschland einen Änderungsantrag zum Kapitel 7.2.4.22 „Öffnen von Öffnungen der Ladetanks“ in die 40. Sitzung eingebracht hat, ging das in der 41. Sitzung vorgelegte Dokument auf Nachfragen und Verbesserungsvorschläge der Delegationen ein. Hintergrund des Antrags ist der Umstand, dass die Vorschriften des Teils 7 zu den ältesten des ADN gehören und seit Inkrafttreten nicht mehr hinsichtlich ihrer Praxistauglichkeit evaluiert wurden. Die Vorschriften entsprechen aus heutiger Sicht nicht mehr den Anforderungen, sind teilweise unpraktikabel und machen es unmöglich, gewisse Tätigkeiten an Bord auszuführen. Aktuell existieren keine technischen Alternativen, die das Öffnen vermeidbar machen. Der Sicherheitsausschuss reagierte positiv auf das vorgelegte Dokument und bat um ein Arbeitsdokument, über welches ein Beschluss ergehen kann, für die nächste Sitzung. EBU/ESO betonten die Notwendigkeit der Rechtssicherheit und angepasster Vorschriften für die ADN 2025 Ausgabe.

Begaste Ladung

Eine Korrespondenzgruppe zur Thematik „Begaste Ladung in Trockengüterschiffen“ wurde nach der 39. Sitzung gebildet, um den Regelungsbedarf zur Beförderung von begasten Schüttgütern in Trockengüterschiffen zu erörtern. Der Vorschlag der Gruppe lautet nun, begaste Güter in loser Schüttung unter einer gesonderten Stoffnummer in das ADN aufzunehmen. Es wird präferiert, die Thematik über eine Sondervorschrift zu regeln. Außerdem soll eine Definition für „begaste Ladung“ formuliert werden. Feststeht, dass weder bauliche Maßnahmen an den Trockengüterschiffen (Gasdichtheit) erforderlich sein sollen, noch dass das Schiff eine ADN-Zulassung benötigt oder ein ADN-Sachkundiger an Bord sein muss, wenn diese Güter befördert werden. EBU/ESO hatten sich ursprüng-

lich gegen den Vorschlag, Regelungen in das ADN aufzunehmen, ausgesprochen, da bereits Vorschriften im Bereich des Arbeitsschutzes existieren. Jedoch unterscheiden sich diese in den einzelnen Ländern, sodass eine Regelung im ADN befürwortet wird, um einheitliche Regelungen in den 18 Vertragsstaaten zu schaffen.

Überarbeitung der ADN-Prüfliste

Die niederländische Delegation regt an, die ADN-Prüfliste nach 8.6.3 grundlegend zu überarbeiten. Die Mitglieder des ADN-Sicherheitsausschusses wurden aufgefordert bis Ende März 2023 Vorschläge zu übermitteln, auf deren Grundlage ein Dokument für die nächste Sitzung erstellt werden soll. Die EBU/ESO Vertreter kündigten an, das internationale Binnenschifffahrtsgewerbe dazu zu konsultieren. Der BDB hat dazu bereits eine Abfrage bei seinen Mitgliedern gestartet.

Erhöhte Kollisionsenergie

Die TNO (niederländische Organisation für Angewandte Naturwissenschaftliche Forschung) hat in einer Studie zur Frage der Überarbeitung von 9.3.4 ADN aufgezeigt, dass die Kollisionsenergie und damit das Risiko der Beschädigung eines Ladetanks in den letzten Jahren, aufgrund der zunehmenden Masse und Größe der Binnenschiffe, gestiegen ist. Damit einher geht eine gestiegene Wahrscheinlichkeit eines Risses in einem Ladetank – mit der Folge eines Produktaustritts. Der Sicherheitsausschuss sollte bewerten, ob eine Änderung der Bauvorschriften für Neubauten von Tankschiffen notwendig ist. Der Sicherheitsausschuss kam aufgrund des Umstands, dass trotz des Anstiegs der Kollisionsenergie keine Unfälle mit Ladungsaustritt gemeldet wurden zu dem Schluss, dass eine Änderung der Bauvorschriften nicht erforderlich ist. Die Thematik soll jedoch weiterhin beobachtet werden.

UNECE Workshop in Genf

Fachdiskussion über alternative Antriebe

Während der 41. Sitzung des UNECE ADN-Sicherheitsausschusses in der letzten Januarwoche 2023 wurde ein Tag einem Workshop unter dem Titel „Sustainable development and climate change from the perspective of the transport of dangerous goods on inland waterways“ gewidmet.

In diesem Workshop führten die Mitglieder des Sicherheitsausschusses einen Austausch zu den aktuellen Entwicklungen und Projekten im Bereich der alternativen Antriebe und Kraftstoffe für die Binnenschifffahrt. Der Workshop war eine der festgelegten Folgemaßnahmen des runden Tisches des UNECE Binnenverkehrsausschusses (Inland Transport Committee – ITC) im November 2022, der unter anderem einen Jahresbericht über die Neben- und Unterorgane bezüglich Themen der Kreislaufwirtschaft und den Zielen für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals) der Vereinten Nationen, fordert.

Yuwei Lee, UNECE Direktor der Abteilung für nachhaltigen Verkehr, begrüßte die Teilnehmer, betonte die Wichtigkeit der SDGs der Agenda 2030 und erinnerte insbesondere daran, dass der Wirtschafts- und Sozialrat vor kurzem das überarbeitete Mandat des Binnenverkehrsausschusses, der UN-Plattform für den Binnenverkehr, gebilligt habe. Das neue Mandat wurde mit der Absicht ausgearbeitet, Nicht-Mitgliedsländer der ECE zu ermutigen, an den Sitzungen des Binnenverkehrsausschusses und seinen untergeordneten Gremien teilzunehmen, und es ihnen zu ermöglichen, den Rechtsinstrumenten der Vereinten Nationen beizutreten, die unter der Schirmherrschaft der Abteilung für nachhaltigen Verkehr entwickelt wurden. Das Sekretariat erinnerte an die von der Gemeinsamen Tagung gefassten Beschlüsse, in ihr Arbeitsprogramm einen spezifischen Punkt über die Kreislaufwirtschaft und die SDGs aufzunehmen und auch in den Begründungsteil künftiger Arbeitsdokumente (auch des ADN-Sicherheitsausschusses) gegebenenfalls die Verknüpfung mit den SDGs aufzunehmen.

Dem folgte ein intensiver Austausch der Teilnehmer über die Ziele und Strategien der Energiewende in der Binnenschifffahrt. Die ZKR stellte ihre Roadmap und Übergangswege für die Ökologisierung der Binnenschifffahrt bis 2035 und 2050 in Übereinstimmung mit ihrem Zeitplan für die Regulierungsarbeiten zum ES-TRIN vor. Die europäischen Binnenschifffahrts-

↑ Der Fachworkshop fand im Völkerbundpalast in Genf statt

Branchenorganisationen EBU und ESO informierten über die aktuellen Arbeiten im Rahmen von CESNI. Ferner berichtete ein Vertreter der empfohlenen ADN-Klassifikationsgesellschaften über laufende Projekte zur Verwendung alternativer Kraftstoffe für den Antrieb von Binnenschiffen, deren Optimierung im Hinblick auf den Kraftstoffverbrauch und das Potenzial des autonomen Fahrens. Victoria Ivanova, UNECE Sekretariat, fasste die Aktivitäten der Arbeitsgruppe Binnenschifffahrt (SC.3) zusammen, in den Themenbereichen Klimawandel, Kreislaufwirtschaft und Ökologisierung der Binnenschifffahrtsflotte und stellte die Notwendigkeit eines modernen, nachhaltigen und widerstandsfähigen Wasserstraßennetzwerks heraus.

Der Sicherheitsausschuss kam in seiner Diskussion zu dem Ergebnis, dass es einer wegweisenden Politik, Leitlinien und insbesondere eines klaren Rechtsrahmens bedarf, um Investitionen von Schiffseignern und Industrie zu fördern und Unwägbarkeiten zu vermeiden. Einigkeit bestand zudem darüber, dass die Kraftstoffversorgungsinfrastruktur verbessert/errichtet werden muss, um eine Versorgung der Schiffe mit solchen alternativen Kraftstoffen zu gewährleisten.

Dem Thema „Agenda 2030 – Für nachhaltige Entwicklung“ soll ein neuer Tagesordnungspunkt gewidmet werden, um eine regelmäßige Diskussion über mögliche Folgemaßnahmen und die Berichterstattung über die SDGs zu ermöglichen.

Dr. Achim Schloemer aus den BDB-Gremien verabschiedet

Dr. Achim Schloemer wurde im Rahmen der BDB-Vorstandssitzung am 6. Februar 2023 aus dem Präsidium und dem Vorstand des BDB verabschiedet. Hintergrund ist, dass Herr Dr. Schloemer seine Tätigkeit für die Köln-Düsseldorfer Rheinschiffahrt GmbH zum 28. Februar 2023 beendet und sich einer neuen beruflichen Aufgabe zugewandt hat. In diesem Zuge legte Dr. Achim Schloemer seine Ehrenämter im BDB nieder. Der BDB dankt Herrn Dr. Schloemer für die geleistete Arbeit für den Verband und für sein außerordentliches Engagement für die Belange der Personenschifffahrt und die Angelegenheiten der Kommission Schulschiff.

→ Dr. Achim Schloemer wurde aus Präsidium und Vorstand verabschiedet

Bericht über Ausbildung in der Binnenschifffahrt

Die Zeitschrift „Metropole Ruhr – Unterwegs im Ruhrgebiet“, herausgegeben durch den Regionalverband Ruhr (RVR), hat in der Ausgabe 4/2022 unter der Überschrift „Kapitänin im Pixelstrom“ einen umfassenden Artikel über die Ausbildung in der Binnenschifffahrt am Ausbildungsstandort Duisburg veröffentlicht. Berichtet wird darin über die Arbeit auf dem Schulschiff „Rhein“ sowie am Schiffer-Berufskolleg RHEIN mit seinem hochmodernen Flachwasserfahrsimulator SANDRA II. Der Artikel ist im Blog des BDB unter www.binnenschiff.de verlinkt.

Diskussion über Verkehrswende bei IHK-Mobilitätskongress

Vertreter aus Wirtschaft und Politik diskutierten im Rahmen des Mobilitätskongresses der IHK NRW am 19. Januar in der Duisburger Mercatorhalle, wie der Güterverkehr der Zukunft aussehen könnte. NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer betonte: „Der erfolgreiche Industrie- und Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen benötigt ein belastbares und flexibles Logistiknetz. Um einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten und die Umwelt zu schützen, werden wir unseren Beitrag dazu leisten, mehr Güterverkehr auf Schiene und Wasserstraße zu verlagern. Dazu gehört eine gut ausgebaute Infrastruktur“. Als Land bringe man sich in einen nachhaltigen Ausbau der Binnenschifffahrt ein und setze sich hierfür auch beim Bund sein, so der Minister. Werner Schaurte-Küppers, Präsident der Niederrheinischen IHK, verdeutlichte, dass Projekte künftig schneller geplant und gebaut werden müssen: „Wir müssen bei Planung und Umsetzung Gas geben. Dazu brauchen wir schlanke Prozesse. Wir müssen Brücken, Schienen und die Schleusen schnell erneuern und ausbauen, sonst kriegen wir ein Problem. Unser Standort wird unattraktiv und Arbeitsplätze gehen verloren. Die Klimaziele erreichen wir nur gemeinsam mit der Industrie“.

UECC wendet sich an Verkehrsminister Wissing

Die Union Europäischer Industrie- und Handelskammern (UECC) für Mobilität und Transport hat sich mit einem Schreiben zum Thema „Zukunft der Wasserstraße durch Ausbaumaßnahmen sichern“ an Bundesverkehrsminister Volker Wissing gewandt. In dem Schreiben weist die UECC darauf hin, dass die Wasserstraße als einziger Verkehrsträger, der noch über freie Kapazitäten verfügt, erheblich zum Klimaschutz

beitragen kann. Jedoch sehe man mit großer Sorge, dass die Umsetzung der im BVWP 2030 verankerten Ausbaumaßnahmen an den Wasserstraßen, u.a. bei der Abladeoptimierung am Mittelrhein, der Fahrrinnenverbesserung am Niederrhein und dem Ausbau in den westdeutschen Kanälen, nur sehr langsam vorankommt. Um künftig drohende Transportengpässe (gerade auch bei Niedrigwasserphasen) zu verhindern, appelliert die UECC an den Minister, die Mittel im Bundeshaushalt für den Ausbau der Wasserstraße deutlich aufzustocken, die Planung von Wasserstraßenprojekten zu beschleunigen und die Projekte des Verkehrswegeplans an Rhein, Donau, Neckar, Mosel und Main schnellstmöglich umzusetzen. Bezugnehmend auf die Diskussion um die Schleusenverlängerungen am Neckar forderte die Union der Handelskammern von Volker Wissing außerdem, dieses Projekt nicht infrage zu stellen. Die komplette Resolution kann online unter www.uecc-chambers.eu abgerufen werden.

Werner Hartnagel wird 100 Jahre alt

Der frühere Vorsitzende der Deutschen Transportgenossenschaft eG (DTG), Herr Werner Hartnagel, wurde am 11. März 100 Jahre alt. Werner Hartnagel war während seiner gesamten Karriere in der Binnenschifffahrt tätig. Er wurde in den 1960er-Jahren Vorstandsmitglied der neu gegründeten Elbia Eilfracht. Diese verschmolz im Jahr 1987 mit der damaligen TGB zu Berlin zur Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt e.G. Werner Hartnagel gestaltete in der Folgezeit als Vorstandsmitglied u.a. die Fusion zwischen der TGB und der PTG zur heutigen DTG eG und trat im Jahr 1991 im Alter von 68 Jahren in den wohlverdienten Ruhestand ein. Werner Hartnagel war auch im BDB aktiv engagiert. Bis heute ist er interessiert an der Branche und ihren Entwicklungen. Der BDB gratuliert Werner Hartnagel ganz herzlich zu diesem besonderen Geburtstag und zollt ihm und seinen

← Der frühere DTG-Vorsitzende Werner Hartnagel wird 100 Jahre alt

Verdiensten um das Binnenschifffahrtgewerbe den größten Respekt!

Hans Egon Schwarz wird 75 Jahre alt

Hans Egon Schwarz, ehemaliger Vorstand der DTG, wird am 14. April 75 Jahre alt. Hans Egon Schwarz absolvierte seine Ausbildung zum Speditionskaufmann bei der Firma Elbia Eilfracht, aus der nach einigen Fusionen später die DTG wurde. Von 1994 bis zu seinem Ruhestand im Jahr 2013 hat er die Geschicke der Firma als Vorstand geleitet. Sein Nachfolger wurde Roberto Spranzi. Schwarz war während seiner beruflichen Laufbahn auch im BDB engagiert, u.a. von 1998 bis 2013 als Vorstands- und Präsidiumsmitglied. Nach seinem ruhestandsbedingten Ausscheiden bei der DTG legte er auch seine Ehrenämter im Verband nieder. Der BDB gratuliert Hans Egon Schwarz herzlich zum 75. Geburtstag und wünscht ihm viel Glück, Gesundheit und Zufriedenheit!

Ursula Durgeloh im Alter von 86 Jahren verstorben

Der BDB hat die traurige Nachricht erhalten, dass Frau Ursula Durgeloh am 6. Februar im Alter von 86 Jahren verstorben ist. Ursula Durgeloh war die Ehefrau des bereits vor mehreren Jahren verstorbenen Heinz Durgeloh,

der bis Anfang der 1990er Jahre als Geschäftsführer im BDB tätig war. Der BDB hat den Kindern von Frau Durgeloh kondoliert und wird, dem Willen der Verstorbenen entsprechend, eine Spende an den Verein der Freunde und Förderer des Sinfonieorchesters Münster e.V. vornehmen.

Gerit Fietze ist neuer Leiter des Schulschiffs „Rhein“

Am 30. Januar hat Gerit Fietze, der bereits seit 2018 als Referent für den BDB tätig ist, die Leitung des Schulschiffs „Rhein“ übernommen. Er folgt damit auf Volker Müßig, der dieses Amt seit April 2017 innehatte. Gerit Fietze ist Rechtsanwalt und hat im Rahmen seiner Tätigkeit als Sekretär in der Kommission

→ Der neue Leiter des Schulschiffs „Rhein“: Gerit Fietze

„Social & Education“ der IWT-Plattform u.a. die Umsetzung der Berufsbefähigungsrichtlinie aktiv begleitet. Außerdem ist er seit 2020 Leiter der Kommission Schulschiff und daher sehr gut mit der Aus- und Weiterbildungseinrichtung vertraut. Der BDB wünscht Herrn Fietze viel Freude und Erfolg bei seiner neuen Aufgabe und dankt Herrn Müßig für die geleisteten Dienste auf dem Schulschiff.

Dieter Janecek neuer Maritimer Koordinator

Der neue Maritime Koordinator der Bundesregierung und Beauftragter

→ Dieter Janecek ist neuer Maritimer Koordinator © Dieter Janecek

für Tourismus ist seit Januar 2023 der grüne Bundestagsabgeordnete Dieter Janecek. Er tritt damit im Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz die Nachfolge von MdB Claudia Müller an, die zur Parlamentarischen Staatssekretärin von Bundeslandwirtschaftsminister Cem Özdemir ernannt wurde. Dieter Janecek (Jahrgang 1976) wurde in Pirmasens geboren und ist Diplom-Politologe. Für die Grünen sitzt er seit 2013 im Bundestag (Wahlkreis München-Schwabing; Einzug in den Bundestag über die Landesliste). Er ist ordentliches Mitglied im Wirtschaftsausschuss und stellvertretendes Mitglied in den Ausschüssen für Bildung, Forschung und Technologiefolgenabschätzung sowie Klimaschutz und Energie. Janecek ist wirtschaftspolitischer Sprecher seiner Fraktion.

Niedrigwasser-Workshop der ZKR

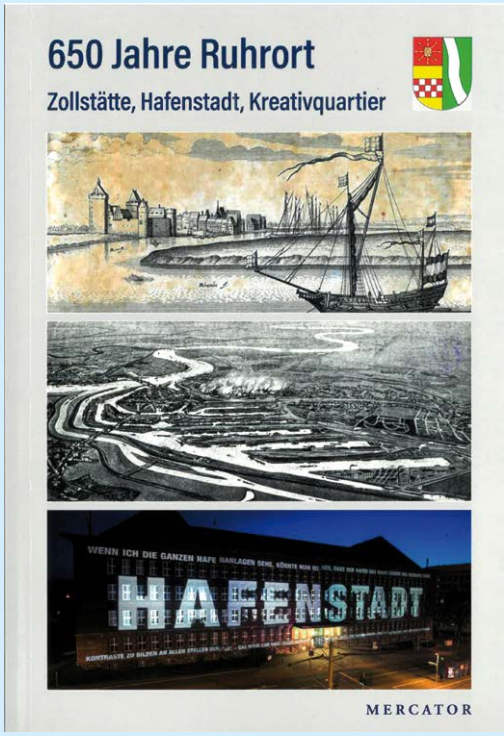
Am 18. Januar 2023 veranstaltete die ZKR einen Workshop zum Niedrigwasser auf dem Rhein. Nachdem bereits vor vier Jahren, nach dem extremen Niedrigwasser 2018, ein derartiger Workshop durchgeführt worden war, nahm die ZKR die signifikante Niedrigwasserperiode 2022 zum Anlass, das Format fortzuführen. BDB-Vizepräsident Thomas Maaßen (Rhenus PartnerShip) war bei dem Termin in Straßburg vertreten und schilderte in einem Vortrag die Auswirkungen des Niedrig-

← Ein Workshop der ZKR beschäftigte sich mit Niedrigwasserperioden auf dem Rhein © BAW

wassers auf das Gewerbe. Festgestellt wurde, dass das jüngste Niedrigwasserereignis im Juli und August vergangenen Jahres erneut die Dringlichkeit dieses Phänomens mit seinen ökologischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Folgen aufgezeigt hat. Um die ehrgeizigen internationalen Verkehrsverlagerungs- und Emissionsreduktionsziele im Verkehrssektor erreichen zu können, kommt der Binnenschifffahrt eine herausragende Rolle zu. Um diesen Bedürfnissen gerecht zu werden, muss mehr denn je sichergestellt werden, dass die Binnenschifffahrt ein zuverlässiger und effizienter Verkehrsträger bleibt. In verschiedenen Präsentationen wurden mögliche Lösungsansätze dargestellt. Die Wasserstandsprognosen haben sich in den vergangenen Jahren stark verbessert, lassen aber noch Raum für weitere Optimierungen, z.B. noch längerfristige Vorhersagen von bis zu 6 Monaten im Voraus sowie eine höhere Genauigkeit. Es könnten noch zusätzliche digitale Instrumente entwickelt werden, wie z.B. 100-Jahre-Projektionen der Abflüsse und Wasserstände oder die Entwicklung von digitalen Zwillingen der Wasserwege, um bei Niedrigwasser alternative Flussrouten vorzuschlagen, soweit dies möglich ist. Eine zentrale Handlungsoption betrifft die Infrastruktur. Die Akteure des Güter- und Personenverkehrs sowie der verladenden Industrie betonten die Dringlichkeit bei der Umsetzung von Verkehrsprojekten, insbesondere im Hinblick auf die besondere Anfälligkeit des Mittelrheins bei Niedrigwasser. So müssen beispielswiese rund 80 % des Transportvolumens des Standorts von BASF in Ludwigshafen durch den bestehenden Engpass bei Kaub geführt werden.

Buch „650 Jahre Ruhrort“ veröffentlicht

Die Mercator-Gesellschaft, der Verein für Geschichte und Heimatkunde e.V. Duisburg, und der Ruhrorter Bürgerverein 1910 e.V. haben am 6. März 2023 in den Räumlichkeiten des Museums der Deutschen Binnenschifffahrt das Buch „650 Jahre Ruhrort“ präsentiert. Es wurde anlässlich des 650-jährigen Jubiläums des Hafenstadtteils aufgelegt. Da Ruhrort auch maßgeblich durch eine Vielzahl von Vereinen geprägt wird, hat der BDB auf Bitte der Herausgeber ein Selbstportrait des Verbandes verfasst. Das 272 Seiten starke Buch (ISBN 978-3-946895-37-4) kann



→ Das Buch „650 Jahre Ruhrort“ kann über den Mercator-Verlag bezogen werden

über den Mercator-Verlag bezogen werden: www.mercator-verlag.de

GDWS-Präsident Hans-Heinrich Witte in den Ruhestand verabschiedet

Der langjährige Präsident der GDWS, Prof. Dr.-Ing. Hans Heinrich Witte wurde am 30. Januar von Susanne Henckel, Staatssekretärin im BMDV, in den Ruhestand verabschiedet. Nach über 40 Berufsjahren, davon über sieben Jahre als Präsident der ehemaligen Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord und anschließend knapp zehn Jahre als Präsident der GDWS, endete für Hans-Heinrich Witte sein berufliches Wirken. Witte kam bereits früh in seiner beruflichen Laufbahn mit wasserbaulichen Themen in Kontakt, u.a. als Leiter der Bundesanstalt für Wasserbau in Karlsruhe. Im Jahr 2005 wurde er Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord mit Sitz in Kiel. Mit der Gründung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt im Jahr 2013 in Bonn übertrug das Bundesverkehrsministerium ihm die Leitung dieser neuen Behörde. Dazu zählen heute rund 12.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in 17 Wasserstraßen- und Schifffahrtsämtern, acht Wasserstraßen-Neubauämtern, zwei Berufs-Bildungszentren, im Aus- und Fortbildungszentrum, im Reedereizentrum, im Amt für Binnen-Verkehrstechnik sowie in den Fach- und Sonderstellen. Der BDB hat mit Prof. Witte in seinen verschiedenen beruflichen Stationen in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten stets gut und vertrauensvoll zusammengearbeitet. Die von ihm – zunächst anlässlich der Corona-Pandemie – initiierte regelmäßige Telefonkonferenz hat sich als wichtiges und von allen Seiten geschätztes Gesprächsformat zwischen der Verwaltungsspitze, den Verbänden und dem Gewerbe etabliert. Der BDB wünscht Hans-Heinrich Witte alles Gute für den wohlverdienten Ruhestand.

→ Der langjährige GDWS-Präsident Hans-Heinrich Witte wurde von BMDV-Staatssekretärin Susanne Henckel in den Ruhestand verabschiedet
© WSV

Besprechung über eisbedingte Schleusensperrung in Geesthacht

Auf Initiative des BDB fand am 8. Februar eine Online-Besprechung zwischen Vertretern der GDWS, dem WSA Elbe und dem Schifffahrtsgewerbe statt. Für das Gewerbe nahmen u.a. BDB-Vorstandsmitglied Sebastian Poser (Reederei Dettmer), Matthias Bunger (DTG) und Martin Deymann (Reederei Deymann) an dem Termin teil. Auslöser war eine vom zuständigen WSA Elbe ab dem 18. Dezember 2022 für die Schleuse Geesthacht verhängte mehrtägige Sperrung. Als Grund hierfür gab die Verwaltung eine Vereisung des Schleusenkanals sowie die Gefahr

herabstürzender Eisbestandteile auf das Schiff an. Diese Sperrung traf die Schifffahrt auf dem Höhepunkt des Weihnachtsgeschäfts und verursachte immense Umsatzverluste. Der BDB hatte daraufhin die GDWS kontaktiert und um einen baldigen Austausch zu dieser Problematik gebeten. Anders als das WSA Elbe war die Schifffahrt der Auffassung, dass die Schleuse mittels Einsatzes verschiedener pragmatischer Lösungen, z.B. der Montage von Lochgitter an den Toren zum Schutz vor herabfallendem Eis oder der „Spülung" des Kanals durch den Einsatz von Schleppern mittels Schraubenwassers, hätte offengehalten werden können. Obwohl Uneinigkeit dahingehend bestand, ob die Sperrung notwendig war, einigten sich die Verwaltung und das Gewerbe darauf, gemeinsam bis zum nächsten Winter nach Lösungsmöglichkeiten zu suchen. Vereinbart wurden daher gemeinsame Besuche an der Schleuse Geesthacht sowie an den Schleusen im Hafen Hamburg unter Einbezug von Experten der Bundesanstalt für Wasserbau. Die GDWS wies darauf hin, dass in ca. 2 - 3 Jahren eine Grundinstandsetzung der Schleuse Geesthacht anstehe, in deren Rahmen das Problem möglicherweise dauerhaft gelöst werden könnte. Bis zu diesem Zeitpunkt müsse man nach Übergangslösungen suchen. Die Gespräche sollen im gleichen Teilnehmerkreis im Herbst fortgeführt und dabei die Ergebnisse der Vor-Ort-Besuche präsentiert werden.

Parlamentarischer Abend in Berlin

BDB und BÖB unterstützen die PGBi bei der Ausrichtung ihres Parlamentarischen Abends, der am 24. Mai 2023 in Berlin stattfindet. Die Themen reichen von Emissionsminderung, Flottenmodernisierung und Hafenstrategie bis zur Wasserstraßenfinanzierung. Die Veranstaltung findet auf dem Schiff statt.

Umfahrungsstrecke der Kanalbrücke Ems freigegeben

Am 6. Februar 2023 wurde die Umfahrungsstrecke im Bereich der Kanalbrücke über die Ems für die Schifffahrt freigegeben. Innerhalb dieser Strecke wird ein Richtungsverkehr eingerichtet, da die Wasserspiegelbreite aufgrund der Örtlichkeiten geringer ist als im Normalbereich des Kanals. Schiffe dürfen sich dort nicht begegnen und eine Befahrung in Richtung Münster bzw. Bockholt ist nur im stündlichen Wechsel möglich. Die Brücke, mittels derer der Dortmund-Ems-Kanal die Ems überquert, wird im Zuge des Ausbaus des Kanals durch eine neue ersetzt. Die ca. 1 km lange Umfahrung wurde eingerichtet, um den Abbruch der alten Brücke sowie den Bau der neuen Brücke an gleicher Stelle umsetzen zu können, ohne dass der Schiffsverkehr eingestellt werden muss.

↑ Die Umfahrungsstrecke an der Kanalbrücke Ems (hier in der Bauphase 2019) wurde freigegeben © WSV

Taufe Forschungsschiff „ELLA"

Am 3. März wurde das Forschungsschiff „ELLA" (Entwicklungsplattform im Modellmaßstab für Manöver-Automatisierung) im Duisburger Hafen feierlich getauft. Anwesend bei dem Termin waren neben zahlreichen Vertretern aus der Schifffahrt und der Forschung auch die BMDV-Staatssekretärin Susanne Henckel und Viktor Haase, Staatssekretär im nordrhein-westfälischen Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr. Bei „ELLA" handelt es sich um ein Wasserfahrzeug, das eigenständig An- und Ablegemanöver oder Schleusendurchfahrten und Brückenpassagen planen und durchführen kann. Das Binnenschiff im Miniaturformat (Maßstab 1:6)

↑ BMDV-Staatssekretärin Susanne Henckel sprach anlässlich der Taufe ein Grußwort

→ Die neue Leiterin des Referates WS 21: Frau Renate Bartelt-Lehrfeld

ist seit Sommer 2021 im Rahmen des BMDV-Förderprogramms „Investitionen zur Entwicklung Digitaler Testfelder an Bundeswasserstraßen“ konzipiert und gebaut worden. Das Schiff soll seine Basis in Waltrop haben und auf dem Dortmund-Ems-Kanal zum Einsatz gebracht werden. Weitere Infos gibt es im Internetangebot des DST unter www.dst-org.de

Renate Bartelt-Lehrfeld leitet WS 21

Im Bundesverkehrsministerium hat es personelle Veränderungen gegeben: Die bisherige Leiterin des Referates WS 21 (Politische Strategien, Konzepte und Förderprogramme für die Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrt und Häfen), Frau Hilde Kammerer, bekleidet nun das Amt der Leiterin der Unterabteilung WS 1 (Wasserstraßen). Sie tritt damit die Nachfolge von Beate Heinz an. Deshalb musste die Leitung des für den BDB wichtigen Referates WS 21 neu besetzt werden. Leiterin ist nun Frau Renate Bartelt-Lehrfeld. Die studierte Juristin ist 57 Jahre alt und bereits seit 1995 im Bundesverkehrsministerium tätig. Frühere Stationen ihres Wirkens waren das Ministerbüro, und die Befassung mit Telematikanwendungen, Führerscheinwesen, Lkw-Maut und Bundesbeteiligungen. Sie bekleidete zuvor die Leitung des Straßenverkehrsrechtsreferates im BMDV (StV 11).

3. Sitzung des Stakeholder-Beirats zum Kanalgebiet

Am 15. März fand in Greven (sowie als Online-Konferenz) die 3. Sitzung des „Stakeholder-Beirats für das Westdeutsche Kanalnetz zum BVWP-Projekt Nr. 23“ statt. BDB-Referent Fabian Spieß nahm für die Geschäftsstelle an dem Termin teil. Die GDWS und das für die Umsetzung des Aktionsplans zuständige WSA Datteln informierten über den Ausbau des Wesel-Datteln-Kanals bis Marl (BVWP-Projekt W 23). Zunächst ist eine umfassende Voruntersuchung durchzuführen. Hierzu wurden bereits Verträge zwischen dem WNA Datteln und vier Ingenieurbüros geschlossen. Diese soll Anfang März 2025 abgeschlossen sein. Die Planfeststellungsunterlagen werden voraussichtlich bis zum Jahr 2027 vorliegen. Im Anschluss ist mit einem Planfeststellungszeitraum von zwei bis drei Jahren zu rechnen, so dass ein Baubeginn 2030 oder 2031 möglich wäre. Mit einer Fertigstellung des gesamten Vorhabens (Kanalausbau, Ersatzneubau der Großen Schleusen und Anhebung der Brücken) sei voraussichtlich im Jahr 2040 zu rechnen. Bis zum Baubeginn soll die Inbetriebnahme der im Rahmen des Projekts zu errichtenden 2. Schleuse Wanne-Eickel am Rhein-Herne-Kanal erfolgt sein. Dies ist wichtig, damit der Rhein-Herne-Kanal als vollwertige Umfahrungsstrecke zur Verfügung steht. Berichtet wurde außerdem, dass die Sanierung der Nischenpoller an der Schleuse Dorsten erfolgreich durchgeführt wurde. Es stehen Pollersanierungen an fünf weiteren WDK-Schleusen aus. Die

Ausschreibung für die zweite Schleuse wurde mittlerweile initiiert. Die Verwaltung kündigte an, dass die Pollersanierungen bis zum Jahr 2026 abgeschlossen sein werden. Ab diesem Zeitpunkt ist dann auch der Einsatz von Festmachern an den WDK-Schleusen nicht mehr notwendig. Der Festmachedienst wurde bereits Ende des Jahres 2018 an den großen WDK-Schleusen installiert, da die maroden Poller zuvor vom zuständigen WSA gesperrt wurden. Die Vertreter der WSV informierten außerdem darüber, dass von den seinerzeit für den Erhalt der Kanäle rund 70 zusätzlich geschaffenen Personalstellen unter Berücksichtigungen von personellen Abgängen unter dem Strich im Jahr 2023 nur noch ein Stellenplus von 23 verbleibt. Die nächste Sitzung des Stakeholder-Beirats ist für Herbst 2023 geplant.

Info-Veranstaltung zur Weiterentwicklung von „ELWIS“

Im Rahmen eines Fachgesprächs zwischen Vertretern der Schifffahrtsverbände und der GDWS am 9. März 2023, gaben die Vertreter der Verwaltung einen Überblick über die bereits heute im Informationsportal „ELWIS“ (www.elwis.de) zur Verfügung stehenden Informationen für die Schifffahrtstreibenden und kündigten eine Überarbeitung des Portals an. Außerdem wurde die im Rahmen des europäischen Projekts „RIS COMEX“ von 13 Partnerländern aufgebaute Plattform „EuRIS“ präsentiert. „ELWIS“ wurde vor ca. 25 Jahren online geschaltet. Seitdem wurde die Seite rund 40 Mio. Mal aufgerufen. Derzeit werden ca. 10.000 Zugriffe pro Tag registriert. Die Inhalte, u.a. Informationen zu Befähigungen, Förderprogrammen, Verkehrsnachrichten, Wasserständen und den für die Schifffahrt relevanten Rechtsquellen, verteilen sich mittlerweile auf rund 5.600 Unterseiten und rund 45.000 Dateien. Die Vertreter der Verwaltung betonten, dass die Webseite durch den kontinuierlichen Ausbau in den vergangenen Jahren mittlerweile etwas verschachtelt und dadurch unübersichtlich wirkt. Daher ist bis zum Jahr 2026 eine umfassende Neustrukturierung und Weiterentwicklung von ELWIS geplant. Die Überarbeitung soll vor allem zu einer höheren Nutzerfreundlichkeit, einer möglichen Individualisierbarkeit der gewünschten Inhalte sowie der Verfügbarkeit einer Mobilversion als App führen. Um die Wünsche der Nutzer zu berücksichtigen, hat die GDWS einen Fragebogen erstellt, den der BDB an seine Mitglieder verteilt hat. Die Verwaltung stellte in dem Termin außerdem „EuRIS“ vor. Das im Rahmen des Projekts „RIS COMEX“ von 13 Ländern unter der Gesamtkoordination von Österreich aufgebaute Portal ist seit dem 30. September 2022 für alle Nutzer freigegeben worden. In dem Portal werden die Informationsdienste verschiedener Länder entlang von Korridoren gebündelt. Zu den Zielen gehören eine bessere Planbarkeit des Transports, die Reduzierung von Reise- und Wartezeiten, die optimale Ausnutzung vorhandener Infrastrukturen sowie die Bereitstellung von Informationen für die Logistik. Die Verwaltung lädt alle Schifffahrtstreibenden dazu ein, die kostenlose Plattform zu testen und zu nutzen. Hierfür ist eine vorherige Registrierung erforderlich: www.eurisportal.eu

BDB
Bundesverband der
Deutschen Binnenschifffahrt e.V.

BDB tritt mit neuem Logo nach außen

Der BDB gibt sich einen neuen Außenauftritt. Der Vereinsname ist nun neu gestaltet, und das Kürzel BDB kommt als prominenter Blickfang besser zur Geltung. Die stilisierte Schiffschraube stellt dabei den direkten Bezug zum Wasser und zur vertretenen Branche dar. Die neue Gestaltung des Verbands-Logos traf Ende März in der Mitgliederversammlung auf einhellige Zustimmung.

Adressfeld

BDB
Bundesverband der
Deutschen Binnenschifffahrt e.V.

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