

BDB REPORT

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

**Fahrplan für starke
Binnenschifffahrt**
Neues BDB-Positionspapier

**Genehmigungs-
beschleunigung**
Wasserstraßenprojekte
müssen berücksichtigt
werden

Lage der Branche
Aktuelle statistische
Kennzahlen

Länderkonferenz 2023
Abladeoptimierung muss
beschleunigt werden

und vieles mehr...



In seinem neuen Positionspapier wirbt der BDB für eine deutliche Stärkung der Wasserstraße. Auch ein Aufwuchs von Großraum- und Schwertransporten (GST) per Binnenschiff ist eine wichtige Forderung.

BDB fordert Vorfahrt für Binnenschifffahrt und Wasserstraße!



→ BDB-Geschäftsführer
Jens Schwanen

Editorial

der BDB hat in den vergangenen Wochen auf Bundes- und Landesebene intensives Lobbying für eine stärkere politische Beachtung der Binnenschifffahrt betrieben. In einem kompakten 10-Punkte-Papier hat der Verband nun unter der Überschrift „Vorfahrt für Binnenschifffahrt und Wasserstraße!“ die wichtigsten Maßnahmen genannt, die die Bundesregierung noch in dieser Legislatur in Angriff nehmen sollte.

In dem Papier finden sich Maßnahmen zum beschleunigten Wasserstraßenausbau; ein Wasserstraßenetats von min. 2 Mrd. Euro p.a. ist hierfür erforderlich. Gewerbefördernde Initiativen wie die Unterstützung beim Flottenneubau, der Start einer Ausbildungsinitiative, die Verlagerung von Groß- und Schwerguttransporten (GST) auf das Wasser oder eine gemeinsame Imagekampagne, die die Bedeutung der Binnenschifffahrt und deren Umweltfreundlichkeit zum Gegenstand hat, zählen ebenfalls dazu.

Dass das laute „Trommeln“ für die Anliegen der Branche nötiger denn je ist, zeigt die jüngste Gesetzesinitiative der Bundesregierung: Auf die Mittelkürzung im Wasserstraßenetat folgt nun die bewusste Ausgrenzung der Wasserstraßen aus dem Anwendungsbereich eines beschleunigten Genehmigungsverfahrens analog zum Vorgehen

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

im LNG-Beschleunigungsgesetz. Allein Straße und Schiene dürfen das Verfahren beschleunigen, da nur dort ein „überragendes öffentliches Interesse“ gegeben sei. Begründung für diese Ungleichbehandlung: Fehlanzeige. Es wird lapidar auf den gefundenen „politischen Kompromiss“ in der Bundesregierung verwiesen.

Da darf sich keiner ärgern, wenn dieser Sachverhalt in Berlin von Branchenvertretern mit deutlichen Worten kommentiert wird. Auch der Bundesrat und allen voran drei grüne Landesverkehrsminister üben Kritik an diesem Vorgehen der Ampel-Regierung, denn selbstverständlich benötigt auch der Ausbau der Wasserstraßen eine deutliche Beschleunigung im Genehmigungsverfahren. Die recht hilflos wirkenden Bemühungen einiger Abgeordneter, das Ausgrenzen der Wasserstraßen in diesem Gesetz kleinzureden, überzeugt nicht: Verfahrensprofis in der WSV lassen keinen Zweifel, dass genau diese Maßnahme einen spürbaren Beschleunigungsschub beim Ausbau der Flüsse und Kanäle bringen würde.

Mehr hierzu, zu den aktuellen statistischen Zahlen der Branche und zur Rückschau auf das Wirken des Binnenschifffahrtsreferates im BMDV in den vergangenen Jahren, 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.



10



14



16



04



08

04 Vorfahrt für die Binnenschifffahrt

Neues BDB-Positionspapier vorgestellt

08 Parlamentarischer Abend in München

Diskussion über systemrelevante Schifffahrt

10 Keine beschleunigte Genehmigung

Wasserstraßen aus Gesetzentwurf ausgeklammert

12 Statistische Entwicklung

Aktuelle Kennzahlen von Destatis und ZKR

14 Länderkonferenz in Mannheim:

Rheinausbau muss beschleunigt werden

16 Leitungswechsel im WS 21

Rückblick auf Wirken von Hilde Kammerer

20 Kurz gemeldet

Inhalt

BDB legt Positionspapier zur Stärkung der Binnenschifffahrt vor

Vorfahrt für Binnenschifffahrt und Wasserstraße!

Rund 200 Mio. Güter werden pro Jahr auf deutschen Flüssen und Kanälen transportiert. Ganze Industriezweige sind für ihre Logistik auf diesen Verkehrsträger angewiesen. Das spiegelt sich in der aktuellen Verkehrspolitik der Bundesregierung jedoch nur unzureichend wider.

Und auch im Transformationsprozess hin zu einer klimaneutralen Wirtschaft kann die umweltfreundliche Binnenschifffahrt einen wichtigen Beitrag leisten – wenn die politischen Rahmenbedingungen stimmen.

„Zur Stärkung der Binnenschifffahrt am Güterverkehrsmarkt brauchen wir eine hohe Verfügbarkeit leistungsfähiger Binnenwasserstraßen, eine moderne, klimaneutrale Binnenschifffahrtsflotte und eine starke Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) mit weiterhin motivierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern – vor allem aber ein klares Bekenntnis der Politik zur Binnenschifffahrt!“

Mit diesem Statement hat sich BDB-Präsident Martin Staats (MSG) an die Verantwortlichen in Politik und Verwaltung gewandt und auf ein aktuelles 10-Punkte-Papier hingewiesen, in dem der Verband die dringendsten Maßnahmen auflistet. Anlass hierfür war der Parlamentarische Abend der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt im Bundestag (PGBi), der am 24. Mai in

Berlin stattfand. Das 10-Punkte-Papier steht unter der Überschrift „Vorfahrt für Binnenschifffahrt und Wasserstraße!“

Zu den wichtigsten Maßnahmen zählt unter anderem, dass in ausreichendem Maß Finanzmittel im Wasserstraßenhaushalt des Bundes überjähig zur Verfügung gestellt werden (2 Mrd. Euro p.a.), um den Substanzverlust an den überalterten Anlagen zu stoppen und bestehende Engpässe im Wasserstraßennetz zu beseitigen. Außerdem müssen in der zuständigen WSV in ausreichender Zahl Stellen geschaffen und mit qualifizierten Fachkräften besetzt werden. Planungs- und Genehmigungsverfahren dauern entschieden zu lange. Um die Ausbauprojekte an Flüssen und Kanälen so schnell wie möglich zu realisieren, müssen die wichtigsten Projekte im Genehmigungsbeschleunigungsgesetz aufgenommen und das überraschende öffentliche Interesse an diesen Maßnahmen festgestellt werden.

Um das verkehrs- und umweltpolitische Ziel der Güterverkehrsverlagerung zu erzielen, müssen insbesondere schwere und große Güter (GST) ver-



stärkt auf das Binnenschiff verlagert werden, etwa beim Transport von Windenergieanlagen. Betriebskostenzuschüsse nach niederländischem und belgischem Vorbild könnten helfen, noch mehr Containertransporte auf das Wasser zu verlagern.

Für eine CO₂-neutrale, an künftig zu erwartende Güterstrukturen und klimabedingte Veränderungen angepasste Binnenschiffahrtsflotte muss ein groß angelegtes Flottenneubauprogramm aufgelegt werden.

Mit einer Imagekampagne soll einer breiten Öffentlichkeit die Bedeutung von Binnenschiffahrt, Häfen und Wasserstraße für Wirtschaft, Verbraucherinnen und Verbrauchern sowie die Attraktivität und Umweltfreundlichkeit nahegebracht werden. Als Planungsgrundlage für Politik, Verwaltung und Unternehmen sollte außerdem eine Analyse zur Ermittlung und Bewertung künftiger Potenziale von Binnenschiffahrt und Wasserstraße erstellt werden.

« Zur Stärkung der Binnenschiffahrt brauchen wir leistungsfähige Binnenwasserstraßen, eine moderne, klimaneutrale Binnenschiffahrtsflotte und eine starke Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) – vor allem aber ein klares Bekenntnis der Politik zur Binnenschiffahrt! »

BDB-Präsident Martin Staats (MSG)

Martin Staats führte hierzu aus: „Die Bundesregierung muss Maßnahmen ergreifen, die der Bedeutung der Güterschiffahrt für das Erreichen der Klimaziele und der politisch gewollten Verkehrsverlagerung gerecht werden. Sie muss umsteuern und sofort anfangen, die Potenziale der Schifffahrt zu heben. Das nun vorgestellte 10-Punkte-Papier des BDB kann hierbei als Leitfaden dienen.“

↑ BDB-Präsident Martin Staats (MSG) spricht beim Parlamentarischen Abend der PGBi in Berlin



↑ (v.l.n.r.) BDB-Präsident Martin Staats, Dieter Janecek (Bündnis 90/Die Grünen), Maritimer Koordinator der Bundesregierung, und MdB Mathias Stein (SPD), Koordinator der PGBi

Folgende Forderungen stellt der BDB im Positionspapier auf:

1. Zur Planungsbeschleunigung bei Wasserstraßenprojekten bei der Vordringlichen Bedarfs-Engpassbeseitigung (VB-E) ist durch Gesetz festzustellen, dass diese „im überragenden öffentlichen Interesse“ liegen und „der öffentlichen Sicherheit dienen“, ebenso wie bei Schienen- und Straßenbauprojekten.
2. Für Ausbau, Instandsetzung, Unterhaltung und Betrieb der Bundeswasserstraßen ist ein jährliches Finanzvolumen von mindestens 2 Mrd. Euro erforderlich. Dazu sind auch für die Wasserstraße zusätzliche Finanzierungsmittel aus dem CO₂-Zuschlag auf die Lkw-Maut bereitzustellen.
3. Zur Verbesserung der Planbarkeit und Realisierbarkeit von Wasserstraßeninfrastrukturprojekten sind die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen für eine überjährige Verwendbarkeit und umfassende
4. gegenseitige Deckungsfähigkeit der Infrastrukturinvestitionsmittel dauerhaft sicherzustellen.
4. Keinen weiteren Stellenabbau bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung: Der in der letzten Legislaturperiode begonnene Stellen- und Planstellenaufbau muss fortgesetzt werden. Diese Stellen müssen mit den erforderlichen finanziellen Mitteln hinterlegt werden, damit sie auch besetzt werden können.
5. Zur Gewinnung qualifizierten Nachwuchses soll eine Ausbildungsoffensive gestartet werden. Die seit vielen Jahren angebotenen „Dualen Studiengänge“ sowie die Finanzierung von Studienplätzen für Wasserbauingenieurinnen und -ingenieuren an der Helmut-Schmidt-Universität müssen ausgebaut werden. Die Übernahmegarantie für Auszubildende, die ihre Ausbildung erfolgreich abgeschlossen haben, muss verlängert werden.
6. Großraum- und Schwerlasttransporte (GST) auf der Wasserstraße sind genehmigungsfrei. Sie müssen, wo



immer möglich, auf das Binnenschiff verlagert werden. Der Schlussbericht des Bundesverkehrsministeriums zur Verlagerung von GST von der Straße auf die Wasserstraße muss vollständig und schnellstmöglich umgesetzt werden. Der Hauptlauf von Windenergieanlagen muss auf die Wasserstraße verlagert werden. Zur Umsetzung der Vorschläge der „Eckpunkte einer Wind-an-Land-Strategie“ des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz ist eine hochrangig besetzte Arbeitsgruppe unter Einbeziehung von Bund und Ländern sowie Herstellern, der Binnenschifffahrt und der Häfen einzusetzen.

7. Zur Stärkung der Binnenschifffahrt im Markt der Containertransporte brauchen wir ein Förderprogramm zur Finanzierung der Betriebskosten, vergleichbar mit der Schiene nach belgischem und niederländischem Vorbild. Gleichzeitig sollten zur Verbesserung der politisch geforderten Verkehrsverlagerung von der Straße auf andere Verkehrsträger die geltenden Regelungen des

Kombinierten Verkehrs auf Vor- und Nachlaufverkehre bei Massengut- und Stückguttransporten unter Beteiligung der Wasserstraße zur Anwendung gebracht werden.

8. Für eine CO₂-neutrale, an künftig zu erwartende Güterstrukturen und klimabedingte Veränderungen angepasste Binnenschifffahrtsflotte brauchen wir ein staatlich finanziertes groß angelegtes Flottenneubauprogramm.
9. Als Planungsgrundlage für Politik, Verwaltung und Unternehmen brauchen wir eine Analyse zur Ermittlung und Bewertung künftiger Potenziale von Binnenschifffahrt und Wasserstraße.
10. Mit einer gemeinsamen Imagekampagne von Politik, Wirtschaft und Gewerkschaften soll einer breiten Öffentlichkeit die Bedeutung von Binnenschifffahrt, Häfen und Wasserstraße für Wirtschaft, Verbraucherinnen und Verbrauchern sowie die Attraktivität und Umweltfreundlichkeit nahegebracht werden.

↑ (v.l.n.r.) Tobias Zöller (MSG), Mitglied im BDB-Vorstand, BÖB-Präsidiumsmitglied Jens Hohls (Hafen Braunschweig) und MdB Lukas Benner (Bündnis 90/Die Grünen), Sprecher der PGBi

Parlamentarischer Abend der Binnenschifffahrt in München

Die systemrelevante Binnenschifffahrt braucht mehr politische Aufmerksamkeit

Häufigere und intensivere Niedrigwasserperioden, die wirtschaftlichen Auswirkungen des Ukraine-Krieges sowie der prognostizierte Strukturwandel im Güterverkehr:

Die Binnenschifffahrt sieht sich derzeit mit einer Reihe großer Herausforderungen konfrontiert. Gemäß der jüngsten Verkehrs-Langfristprognose, die vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegeben wurde, wird der Güterverkehr in Deutschland bis zum Jahr 2051 um 46 % auf 990 Mrd. tkm anwachsen. Bei der Betrachtung der einzelnen Verkehrsträger werden allerdings nur der Lkw und die Bahn ihre Anteile steigern, während die Binnenschifffahrt stagniert.

Was ist also zu tun, um das Binnenschiff für die Zukunft zu positionieren? Diese wichtige Frage nahmen der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB), der Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. (DWSV) sowie das OstWestWirtschaftsForum Bayern e.V. (OWWF) zum Anlass, am 11. Mai einen gemeinsamen Parlamentarischen Abend im „Weiße-Rose-Saal“ des Bayerischen Landtags im Maximilianeum in München auszurichten.

Eberhard Sinner, Präsident OWWF e.V. und Staatsminister a.D. betont: „Die Verkehrswende ist ein wichtiges Element des Klimaschutzes. Vor dem

Hintergrund der prognostizierten Verdopplung des Güterverkehrs laut Langfristverkehrsprognose bis 2051 könnte das Binnenschiff als umweltfreundliches Verkehrsmittel eine wichtige Rolle im trimodalen Güterverkehr spielen und mit seinen Kapazitäten zur Krisensicherheit sowie zur Entlastung von Straße und Schiene beitragen.“

BDB-Präsident Martin Staats (MSG) betonte in seinem Grußwort, dass die Binnenschifffahrt ein wichtiger Teil zur Lösung vieler Probleme ist: „Ohne eine vermehrte Verlagerung von Güterverkehren auf das umweltfreundliche Binnenschiff sind die ambitionierten nationalen und europäischen Klimaziele nicht zu erreichen. Die rohstoffintensiven Unternehmen, beispielsweise aus der Chemie-, Stahl, Kraftwerks- und Mineralölindustrie, sind auch in Zukunft auf eine funktionierende und verlässliche Wasserstraßeninfrastruktur angewiesen. Wichtige Wasserstraßenprojekte, vor allem jene mit Engpassbeseitigungscharakter und hohem volkswirtschaftlichen Nutzen, müssen daher mit Top-Priorität umgesetzt, Planungs- und Genehmigungsverfahren auch im Bereich der Bundeswasserstraßen endlich deutlich gestrafft werden. Wir erwarten, dass die Entscheidungsträger



in Berlin und Brüssel unserem Verkehrsträger die politische Aufmerksamkeit schenken, die der Systemrelevanz des Systems Wasserstraße angemessen ist. Die Langfrist-Verkehrsprognose muss daher zum Anlass genommen werden, um die Landverkehrsträger, unter starkem Einsatz von Binnenschiff und Güterbahn, intelligent miteinander zu vernetzen.“

Wasserstraßen sind systemrelevant

Auch Dr. Michael Fraas, Vorsitzender des DWSV, unterstreicht die Bedeutung der Wasserstraße: „Die Corona-Pandemie und der Angriffskrieg auf die Ukraine haben zu massiven Störungen der globalen Lieferketten geführt und damit auch die Systemrelevanz der Wasserstraßen deutlich vor Augen geführt. Ausbau und Erhalt der Wasserstraßen-Infrastruktur sind deshalb unabdingbar, besonders der Ausbau von Donau, Mittelrhein und Main als wichtige Verbindung von den Seehäfen zum Schwarzen Meer. Die Wasserstraßen brauchen dringend eine Erhöhung der finanziellen und personellen Ressourcen und dürfen bei der Beschleunigung der Planungsverfahren nicht vergessen

werden. Die Kürzung des Wasserstraßenetats durch den Bund um rund 360 Mio. Euro Anfang 2023 war absolut kontraproduktiv“.

In Zukunft ist ein Ausbau der bestehenden Infrastruktur auf hohem Niveau nötig, um die bis 2051 prognostizierte Verdopplung des Güterverkehrs zu bewältigen und eine Gleichbehandlung der Wasserstraße mit Straße und Schiene zu erreichen.

Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter wurde mit einem digitalen Grußwort zugeschaltet: „Mobilität ist eine der großen Herausforderungen unserer Zeit. Unser Ziel ist eine nachhaltige und moderne Mobilität, die attraktiv für unsere Bürgerinnen und Bürger ist und die Versorgung für die Industrie und die Gesellschaft sicherstellt. Dabei spielt die Schifffahrt in Bayern als umweltfreundliches Transportmittel eine große Rolle. Für einen nachhaltigen und klimafreundlichen Güterverkehr müssen wir noch mehr Güter auf umweltfreundlichere Verkehrsträger wie die Wasserstraße verlagern.“

↑ (v.l.n.r.) BDB-Präsident Martin Staats (MSG eG, Würzburg), DWSV-Vorsitzender Dr. Michael Fraas (Stadt Nürnberg), Ministerialdirektor Dr. Thomas Gruber (Amtschef im Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr)

Gesetzentwurf der Bundesregierung klammert Wasserstraßen aus

Keine Genehmigungsbeschleunigung beim Ausbau der Flüsse und Kanäle

Am Ausbau der Flüsse und Kanäle besteht nach Auffassung der Bundesregierung kein überragendes öffentliches Interesse, und für die öffentliche Sicherheit ist der Flussausbau ebenfalls nicht relevant.

Deshalb sollen Genehmigungsverfahren beim Ausbau von Flüssen und Kanälen – anders als bei Straße und Schiene – nicht beschleunigt werden; das Wasserstraßenausbaugesetz wird nicht geändert.

Zwar finden allgemeine verfahrensrechtliche Vereinfachungen im Entwurf eines Genehmigungsbeschleunigungsgesetzes auch auf Wasserstraßenprojekte Anwendung. Aber ausgerechnet im materiell-rechtlichen Bereich der verkürzten naturschutzfachlichen Prüfung und Genehmigung wird der Wasserstraßenausbau nicht genannt. Der Entwurf der Bundesregierung, der noch im Juni in den Bundestag eingebracht werden soll, nennt keine Gründe für die Ungleichbehandlung der drei Verkehrsträger. Richtig ist aber, dass gerade die langwierigen und komplexen Planungs- und Genehmigungsverfahren im Bereich des Wasserstraßenausbaus dringend beschleunigt werden müssten.

Durch Änderungen in den jeweiligen Ausbaugesetzen für Schiene und Fernstraße werden Maßnahmen als „im überragenden Interesse stehend“

und „der öffentlichen Sicherheit dienend“ qualifiziert. Dies sind Fachtermini, die für eine erleichterte Prüfung naturschutzfachlicher Angelegenheiten gemäß des Bundesnaturschutzgesetzes relevant sind. Dieses Vorgehen wird aus dem LNG-Beschleunigungsgesetz übernommen, nachdem gerade beim Bau von LNG-Terminals mit den Erleichterungen im naturschutzfachlichen Prüfungsverfahren gute Erfahrungen gesammelt wurden. „Damit wird eine zügigere Projektrealisierung gewährleistet“, heißt es in der Gesetzesbegründung.

Der BDB hat gegenüber dem Bundesverkehrsministerium Stellung genommen und darauf hingewiesen, dass das Vorgehen der Regierung nicht nachzuvollziehen ist: Gerade im Hinblick auf die Versorgungssituation der Stahl-, Chemie- und Mineralölindustrie mit wichtigen Rohstoffen für den Wirtschaftsstandort Deutschland ist ein schnelleres Planen und Genehmigen, etwa am Rhein und im Kanalgebiet, zwingend. Gleiches gilt für den Transport von Baustoffen und Agrarrohstoffen. Auch die Bevölkerung profitiert unmittelbar von einer verlässlichen Güterschifffahrt, etwa bei der Versorgung mit Benzin,

Diesel und Heizöl, bei der Belieferung von Energiekraftwerken oder dem Transport von Halb- und Fertigwaren in Containern. Diese Transporte als ‚nicht im überragenden öffentlichen Interesse stehend‘ abzuqualifizieren, wird der Bedeutung des Verkehrsträgers in keiner Weise gerecht.

Das Bundesverkehrsministerium hat auf die Kritik des BDB an diesem Gesetzentwurf verschnupft reagiert. Eine inhaltlich tragfähige Erklärung für dieses Vorgehen hat sie jedoch nicht geliefert. Auf Nachfrage der Opposition im Bundestag ließ das Bundesverkehrsministerium im Mai lediglich wissen, die Gesetzesformulierung entspreche „dem innerhalb der Bundesregierung gefundenen politischen Kompromiss“. Damit wird der Eindruck genährt, den der Präsident des Speditions- und Logistikverbandes DSLV, Alex Plaß, Mitte Juni im Interview mit der DVZ öffentlich beklagt hat: „Offensichtlich wird nur noch über Deals regiert“.

Offen bleibt, wer nun die Wasserstraßen im Entwurf des Genehmigungsbeschleunigungsgesetzes verhindern will. Dem Vernehmen nach sollen die Grünen im Koalitionsausschuss ihr Veto eingelegt haben. Nachvollziehbar ist das nicht, denn im Binnenwasserstraßenbereich stehen mit dem Ausbau des Rheins bei St. Goar, der Fahrrinnenanpassung am Main und dem Ausbau des Wesel-Datteln-Kanals lediglich drei Projekte im Raum, die zudem unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten – anders als die vorgesehenen rund 200 Straßen- und Schienenprojekte – keinen größeren Streit verursachen dürften. Mehr noch: Mit Tarek Al-Wazir (Hessen), Winfried Hermann (Baden-Württemberg) und Oliver Krischer (NRW) haben sich gleich drei grüne Landesminister öffentlich für die Aufnahme des Rheins im Gesetz ausgesprochen und im Rahmen der „Länderkonferenz Rhein“ in Mannheim

« Gerade im Hinblick auf die Versorgungssituation für den Wirtschaftsstandort Deutschland ist ein schnelleres Planen und Bauen, etwa am Rhein und im Kanalgebiet, zwingend. »

Jens Schwanen, BDB-Geschäftsführer

reichlich Kritik am geplanten Vorgehen der rot-grün-gelben Bundesregierung geübt. Der BDB hat im Mai die grüne Bundesumweltministerin Steffi Lemke angeschrieben und die Sicht der gewerblichen Schifffahrt dargelegt.

Der Bundesrat unterstützt in seiner Stellungnahme vom 12. Mai 2023 die Position des BDB und beantragt genau wie der Verband die Änderung des Wasserstraßenausbaugesetzes, damit bestimmte Baumaßnahmen im Genehmigungsverfahren beschleunigt werden. Die Regierung lehnt dieses Votum des Bundesrates mit Verweis auf den „gefundenen politischen Kompromiss“ ab (BT-Drs. 20/6879). Da das Gesetz jedoch zustimmungspflichtig ist, benötigt die Regierung die Zustimmung der Länder zu diesem Gesetzentwurf.

Im August 2022 hatte Verkehrsminister Volker Wissing für die Fahrrinnenvertiefung am Mittelrhein eine „Beschleunigungskommission“ gegründet und der Presse mitgeteilt: „Die Engpassbeseitigung am Mittelrhein ist eines der wichtigsten Projekte im Bundesverkehrswegeplan. Maßnahmen wie diese haben auch mit Blick auf die Einhaltung unserer Klimaziele für uns höchste Priorität.“ Es wäre schön, wenn die Regierung der Schifffahrt und deren Kunden den offensichtlichen Widerspruch zwischen diesen Sätzen und dem Gesetzentwurf erläutern würde.

Statistische Kennzahlen zur Lage der Branche

Destatis und ZKR melden Ergebnisse für deutsche und europäische Binnenschifffahrt

Nach Angaben von Destatis wurden im Jahr 2022 insgesamt rund 182 Mio. t Güter über die deutschen Wasserstraßen transportiert. Dies bedeutet einen Rückgang von 6,4 % gegenüber dem Vorjahr (195 Mio. t).

Dieses Ergebnis markiert den niedrigsten Wert seit der Wiedervereinigung im Jahr 1990. Destatis führt die Entwicklung insbesondere auf Rückgänge in der Produktion wichtiger Transportgüter und das Niedrigwasser im Sommer zurück. Von der gesamten im Jahr 2022 beförderten Gütermenge entfielen 44,6 Mio. t auf den Verkehr innerhalb Deutschlands (- 3,8 % gegenüber 2021), 43,7 Mio. t auf den Versand in das Ausland (- 12,1 Mio. t), 84,9 Mio. t auf den Empfang aus dem Ausland (- 3,8 %) und 9,2 Mio. t auf den Transitverkehr (- 13,5 %).

Die Containerbeförderung in der Binnenschifffahrt entwickelte sich im Vergleichszeitraum rückläufig (- 11 %) von rund 2,2 Mio. TEU auf 2,0 Mio. TEU.

Die wichtigsten per Binnenschiff beförderten Gütergruppen waren im Jahr 2022 flüssige Mineralölerzeugnisse (27 Mio. t), Kohle (25,6 Mio. t), Steine und Erden (22,7 Mio. t) und Eisenerze (19,7 Mio. t). Diese Gütergruppen machten rund 52 % des Transportaufkommens aus. In zahlreichen Segmenten

waren im Vergleich zum Vorjahr größere Rückgänge zu verzeichnen, so z.B. bei Steinen und Erden (- 8,1 %), Eisenerzen (- 5,7 %) und bei flüssigen Mineralölerzeugnissen (- 4,1 %). Demgegenüber nahmen die Kohletransporte wegen des vermehrten Einsatzes von Kohle zur Stromerzeugung infolge der Energiekrise um rund 12,1 % zu.

Besonders relevant für den Gütertransport auf den Wasserstraßen ist weiterhin der Transport trockener und flüssiger Massengüter mit einem Anteil von 58,8 % bzw. 24,7 % des gesamten Transportaufkommens. Der Anteil der Containerverkehre lag bei 10 % und damit in etwa auf dem Niveau des Vorjahres (10,7 %).

ZKR-Bericht: Lage der Binnenschifffahrt an Rhein und Donau

Im ersten Halbjahr 2022 ging die Güterverkehrsleistung auf den europäischen Binnenwasserstraßen im Vergleich zum ersten Halbjahr 2021 um 2,8 % zurück. Der Hauptgrund hierfür liegt laut dem Bericht in den wirtschaftlichen Auswirkungen des Ukraine-Kriegs, welcher zu

Am häufigsten transportierte Gütergruppen 2022 in Mio. t

Güterabteilungen	Menge in Mio. t	Veränderung in %
Erze, Steine, Erden u.Ä.	46,9	- 8,1
Kokerei- und Mineralölerzeugnisse	32,7	- 4,0
Kohle, rohes Erdöl, Erdgas	25,7	+12,0
Nahrungs- und Genussmittel	8,5	- 8,2
Chemische Erzeugnisse	18,0	-15,7
Ladwirtschaftliche und verw. Erzeugnisse	13,4	- 7,3

Güterumschlag im Jahr 2022 in den Bundesländern (TOP 5) in Mio. t

Nordrhein-Westfalen	104,7
Baden-Württemberg	26,0
Niedersachsen	22,5
Rheinland-Pfalz	20,0
Hessen	9,9

Güterbeförderung nach Wasserstraßengebieten im Jahr 2022 in Mio.

Wasserstraßengebiet	Menge in Mio. t	Veränderung in %
Elbegebiet	13,8	- 3,7
Wesergebiet	7,7	+ 4,3
Mittellandkanalgebiet	16,9	- 5,5
Westdeutsches Kanalgebiet	36,9	- 6,2
Rheingebiet	155,4	- 7,8
Donaugebiet	3,8	- 16,2
Gebiet Berlin	2,3	- 14,7
Brandenburg, Binnengebiet Mecklenburg-Vorpommern	1,5	- 20,8

Quelle: Destatis, Darstellung des BDB

Preissteigerungen im Energiesektor und zu Engpässen bei industriellen Produktionsfaktoren führte. Zu diesem Ergebnis kommt die ZKR in ihrem Bericht „Market Insight April 2023“.

Diese Entwicklung wirkte sich auch auf die Transportnachfrage in der Binnenschifffahrt aus. Auf dem Rhein wurde lediglich beim Transport von Kohle (+ 25,7 %) ein Zuwachs verzeichnet, während andere Gütergruppen, vor allem der Transport von Sand, Steinen und Kies (- 12,5 %), rückläufig waren. Auf dem Rhein wurden im ersten Halbjahr 2022 rund 84,7 Mio. t Güter gezählt, ein Minus von 1,7 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Auf der unteren Donau war ein Anstieg des Getreidetransports zu beobachten. Grund hierfür ist, dass dieser Flussabschnitt als Ausweichstrecke für die ukrainischen Getreideexporte

diente. Das Binnenschifffahrtsgewerbe trug mit dieser alternativen Route dazu bei, die Blockade der ukrainischen Seehäfen zu kompensieren. Rückläufig entwickelte sich der Getreidetransport aus der mittleren Donauregion in Richtung Schwarzmeerhäfen, da die Länder der mittleren Donauregion Exportkontrollen für Getreide und Lebensmittel eingeführt haben.

Die Treibstoffpreise in der Binnenschifffahrt haben sich in der ersten Jahreshälfte 2022 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum etwa verdoppelt und damit den höchsten Stand seit Januar 2006 erreicht. Die Frachtraten fielen in der ersten Hälfte 2022 zunächst leicht, stiegen dann durch die Niedrigwasserperiode im Juli und August jedoch deutlich an. Während des Niedrigwassers sank die durchschnittliche Auslastung pro Schiff auf dem Oberrhein von 56 % im Mai 2022 auf rund 31 % im August 2022.

„Länderkonferenz Rhein 2023“ in Mannheim

BDB: Ausbau des Mittelrheins muss beschleunigt werden!

Anlässlich der „Länderkonferenz Rhein 2023“, die am 4. Mai in Mannheim ausgerichtet wurde, bekräftigte der BDB noch einmal seine Forderung, den Ausbau des Mittelrheins zwischen St. Goar und Wiesbaden bereits im Planungs- und Genehmigungsverfahren deutlich zu beschleunigen.

Die Engpassbeseitigung am Mittelrhein ist eines der wichtigsten Projekte im Bundesverkehrswegeplan. Die Großindustrie, etwa aus dem Stahl-, Chemie-, Kraftwerks- und Mineralölsektor, hat ihre Logistik maßgeblich auf die Güterschifffahrt längs des Rheins ausgerichtet, wo rund 80 % des wasserseitigen Gütertransports stattfindet. Auch die Bevölkerung profitiert von dieser Leistungsfähigkeit, etwa beim Transport von Fertigwaren in Containern oder bei der Lieferung von Benzin, Diesel und Heizöl in den Süden der Republik. Der regenarme und heiße Sommer 2018 hat die Bedeutung des Rheins für die Versorgung von Industrie und Bevölkerung plastisch vor Augen geführt, als wegen extrem niedriger Pegelstände Tankstellen teilweise nicht mehr beliefert werden konnten und die Industrie ihre Produktion drosseln musste. Der Rhein steht damit im öffentlichen Interesse und dient der Versorgungssicherheit Deutschlands.

„Alle Instrumente für ein schnelleres Planen und Genehmigen sollten genutzt werden, auch im Wasserstraßenbereich. Der am 3. Mai vom Bundeskabinett beschlossene Entwurf eines Genehmigungsbeschleunigungsgesetzes bietet die Möglichkeit, erforderliche Prüfungen im Planfeststellungsverfahren zu erleichtern, denn hier werden die guten Erfahrungen mit dem LNG-Beschleunigungsgesetz auf den Verkehrssektor übertragen. Der Ausbau des Rheins sollte in diesem Gesetz, das lediglich Fernstraßen- und Schienenprojekte enthält, im nun folgenden parlamentarischen Verfahren ebenfalls aufgenommen werden.“, erklärte BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen.

Die Fahrrinne am Mittelrhein wird auf einer Strecke von rund 50 Kilometern punktuell um 20 cm vertieft und damit an die Fahrwasserverhältnisse ober- und unterhalb von St. Goar und Wiesbaden angeglichen. Die Verwaltung geht davon aus, dass dieser Ausbau ohne



ein erleichtertes Planen und Genehmigen der Maßnahme frühestens in den 2030er Jahren abgeschlossen sein wird.

Eingeladen zur mittlerweile 10. „Länderkonferenz Rhein“ hatten die Rheinanlieger Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Hessen und Baden-Württemberg. Die Vertreter der einzelnen Länder hatten sich in der Vergangenheit immer wieder zur Notwendigkeit der Ausbaumaßnahme bekannt. Neben den Verkehrsministerinnen und Verkehrsministern der Länder, Oliver Krischer (NRW), Daniela Schmitt (Rheinland-Pfalz), Tarek Al-Wazir (Hessen) und Winfried Hermann (Baden-Württemberg) wirkte auch der Parlamentarische Staatssekretär im BMDV, Oliver Luksic, bei der Podiumsdiskussion mit.

Bereits früher am Veranstaltungstag gab es eine Reihe von Fachvorträgen rund um die Bedeutung des Rheins: Florian Röthlingshöfer, Direktor der

« Alle Instrumente für ein schnelleres Planen und Genehmigen sollten genutzt werden, auch im Wasserstraßenbereich. »

Jens Schwanen, BDB-Geschäftsführer

Schweizerischen Häfen, sprach zum Thema „Der Rhein: leistungsfähiger Transportweg für die Schweiz – heute und morgen“. Joost de Ruig und Okke van Brandwijk von der niederländischen Wasserstraßenverwaltung Rijkswaterstaat informierten die Teilnehmer über Erfahrungen zu Wasserstraßen-Infrastrukturprojekten in den Niederlanden. Auch über Schiffskonzepte der Zukunft wurde im Mannheimer Barockschloss diskutiert: Robert Graf-Potthoff (Rhenus Schiffsmanagement GmbH) hielt einen Fachvortrag zum Thema „Rhenus Mannheim – ein innovativer Hybrid-Koppelverband – eine Lösung aus der Logistikpraxis“.

↑ Der Mittelrhein stellt besonders bei Niedrigwasser ein Nadelöhr dar. Die Abladeoptimierung muss schnellstens umgesetzt werden
© BAW

Rückblick auf die Zusammenarbeit mit Hilde Kammerer

Über ein Jahrzehnt im Einsatz für die **Gewerbepolitik** der Binnenschifffahrt

In unserer letzten Report-Ausgabe (1/2023) hatten wir bereits über den Wechsel an der Spitze des Fachreferats mit dem Namen „Politische Strategien, Konzepte und Förderprogramme für die Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrt und Häfen“ im BMDV informiert.

Hilde Kammerer, die das Referat, das zunächst „Nationale See- und Binnenschifffahrtspolitik, Hafenwirtschaft“ hieß, viele Jahre lang geleitet hat, bekleidet nun das Amt der Leiterin der Unterabteilung WS 1 (Wasserstraßen). Ihre Nachfolgerin ist Renate Bartelt-Lehrfeld. Der BDB pflegte stets eine enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit mit Frau Kammerer. Dies nehmen wir zum Anlass, um auf die gemeinsame Arbeit zurückzublicken.

Übernahme der Referatsleitung im Jahr 2009

Hilde Kammerer übernahm Anfang des Jahres 2009, in Nachfolge von Achim Wehrmann, der seinerzeit Unterabteilungsleiter Wasserstraßen wurde, die Leitung des Fachreferats WS 21. Zu dieser Zeit hieß der Verkehrsminister noch Wolfgang Tiefensee (SPD) und in Berlin regierte das Kabinett Merkel I, eine „Große Koalition“ aus CDU/CSU und SPD, die nach den Wahlen im Herbst 2009 von der schwarz-gelben Koalition abgelöst wurde. Es folgten zwei weitere

„GroKo“-Regierungen zwischen 2013 und 2021 und schließlich die derzeitige Ampel-Koalition. In ihrer Zeit als Leiterin des WS 21 wurde das Ressort nach Wolfgang Tiefensee von fünf weiteren Ministern geleitet: Peter Ramsauer (CSU, Oktober 2009 bis Dezember 2013), Alexander Dobrindt (CSU, Dezember 2013 bis Oktober 2017), Christian Schmidt (CSU, kommissarisch von Oktober 2017 bis März 2018), Andreas Scheuer (CSU, März 2018 bis Dezember 2021) und Volker Wissing (FDP, seit Dezember 2021). Als der BDB Hilde Kammerer mit Schreiben vom 16. Februar 2009 seine Glückwünsche zur Übernahme der Referatsleitung übermittelte, hieß der amtierende BDB-Präsident Dr. Gunther Jaegers und der BDB plädierte in seinem damals aktuellen **Report**, der noch „Binnenschifffahrts-Report“ hieß, „für ein branchenweites Programm zur Modernisierung der deutschen Binnenschiffsflotte“. Die Förderinstrumente für das Gewerbe sollten die Zusammenarbeit des Verbandes mit Hilde Kammerer in den folgenden Jahren stark prägen.



Von der „Motorenförderung“ zum technologieoffenen Modernisierungsprogramm

Bereits im April 2007 wurde im Bundesanzeiger ein Förderprogramm für den Einbau von abgasärmeren Dieselmotoren und Partikelfiltern bekannt gemacht. Bezuschusst wurden damals 30 bis 50 % der „Mehrkosten“, welche durch Pauschalen ermittelt wurden, die sich an der Motorleistung orientierten. Hinzu kam eine Einbaupauschale von 20.000 Euro, die ebenfalls zu maximal 50 % erstattet wurde. Dieses Programm wurde in den folgenden Jahren laufend unter Federführung des WS 21 und unter Einbezug der Schifffahrtsverbände kontinuierlich fortentwickelt. Eine Reihe von Workshops im „Haus Rhein“ führten schließlich zu einer Verbesserung des Programms, u.a. zu einer Anhebung der Fördersätze sowie auch der Mittelausstattung (1,75 auf 3 Mio. Euro pro Jahr). Der „große Wurf“, wie Bundesverkehrsminister Scheuer das Förderprogramm damals nannte, gelang schließlich im Jahr 2021 durch eine erfolgreiche Notifizierung des Programms bei der EU, und eine Entkopplung von der De-minimis-Verordnung. Heute stehen allein für

2023 rund 50 Mio. Euro für die aktuelle Förderrichtlinie zur Verfügung – und gefördert werden u.a. die Umrüstung auf Hybrid-, Elektro-, Wasserstoff- und Methanolantriebe, Brennstoffzellen, der Austausch des Vorder- und Hinterschiffs sowie Partikelfilter und Katalysatoren mit bis zu 90 % Zuschuss auf die tatsächlich getätigten Investitionskosten. Die Nachfrage aus dem Gewerbe ist so groß, dass die zuständige GDWS bei der Antragsbearbeitung priorisieren muss. Die Fortentwicklung der Gewerbeförderung kann daher als echte Erfolgsgeschichte betrachtet werden.

„Masterplan Binnenschifffahrt“

Ein wichtiger Meilenstein zur Skizzierung der Ziele der Binnenschifffahrtspolitik stellte die Erarbeitung des „Masterplans Binnenschifffahrt“ dar, der im Jahr 2019 von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer in Berlin präsentiert wurde. Dieser Masterplan wurde in relativ kurzer Zeit unter maßgeblicher Federführung des Referats WS 21 und mit fachlichem Input des BDB und weiteren 11 Verbänden und Institutionen mit Bezug zum System Wasserstraße konzentriert erarbeitet. Erstmals war es gelun-

↑ Hilde Kammerer, hier mit dem damaligen Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt und Hartmut Spickermann (Bundesverkehrsministerium) bei einem Besuch des Parlamentarischen Abends des BDB in Berlin

→ Hilde Kammerer mit dem damaligen Parlamentarischen Staatssekretär im BMVI, Enak Ferlemann, und BDB-Präsident Martin Staats, auf einer Vorstandssitzung des Verbandes



gen, ein alle relevante Themenbereiche (u.a. Infrastruktur, Gewerbeförderung, Digitalisierung, Fachkräftesicherung und Verkehrsträgervernetzung) umfassendes Strategiepapier mit insgesamt über 90 Maßnahmen zu erstellen, das der Politik als Handlungsleitfaden dienen soll. Bis heute wird die Umsetzung des Masterplans durch regelmäßige Beiratssitzungen im Bundesverkehrsministerium begleitet und überwacht.

Maßnahmen für die Binnenschiffer-Ausbildung und das Schulschiff

Im Rückblick auf die Zusammenarbeit des BDB mit Hilde Kammerer und ihrem Referat verdient die umfassende Schadstoffsanierung und Modernisierung auf dem Schulschiff „Rhein“, der Aus- und Weiterbildungseinrichtung des Verbandes, besondere Erwähnung. Das 1984 gebaute Schiff, das im Homberger Hafen vor Anker liegt, und die Auszubildenden in der Binnenschifffahrt während ihrer Berufsschulblöcke am Schiffer-Berufskolleg internatsmäßig beherbergt, war Anfang der 2010er-Jahre renovierungsbedürftig. In mehreren Modernisierungsphasen zwischen 2013 und 2019 wurde das Schulschiff fit für die Zukunft gemacht, u.a. durch die komplette Sanierung aller Kabinen, der Messe, des großen Seminarraums, des

Foyers und den Austausch der Fenster. Für drei dieser insgesamt vier Umbauabschnitte stellte das Bundesverkehrsministerium Fördergelder bereit. Für die konkrete Ausgestaltung zeichnete das Referat WS 21 verantwortlich. Im Sommer 2016 konnten der BDB und das Schulschiff-Team Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt an Bord des zum damaligen Zeitpunkt schon zu großen Teilen sanierten Schulschiffs begrüßen – u.a. in Begleitung von Hilde Kammerer. Der Minister konnte sich bei seinem Besuch davon überzeugen, dass die von seinem Haus bereitgestellten Mittel sehr gut und sinnvoll investiert wurden. Gut anderthalb Jahre später, im Januar 2018, war Frau Kammerer gemeinsam mit ihrem damaligen Mitarbeiter Andreas Senzig erneut zu Besuch an Bord. Bei dieser Gelegenheit überzeugte sich Frau Kammerer bei einigen Ballwechselln mit den Mitarbeitern der BDB-Geschäftsstelle auch von der Qualität der frisch eingetroffenen Tischtennisplatte, deren Anschaffung vom Ministerium gesponsort wurde.

Eine kontinuierliche Erfolgsgeschichte wurde außerdem die laufende Fortschreibung und Verbesserung der Aus- und Weiterbildungsförderung in der Binnenschifffahrt. Das Fachreferat



← Frau Kammerer (oben vor Kopf) bei der Leitung einer Sitzung zur Fortentwicklung der Förderung für die Binnenschifffahrt in Duisburg

WS 21 hat bei der Evaluation dieser Förderkulisse die Vorschläge des BDB oftmals aufgegriffen. Erst im vergangenen Jahr wurde das Förderprogramm an die neu geregelte Ausbildung in der Binnenschifffahrt erfolgreich angepasst und um eine Reihe weiterer Kurse und Angebote ergänzt.

„Kriseneinsatz“ während der Corona-Pandemie

Besonderer Einsatz war während der Corona-Pandemie im Jahr 2020 gefragt. Die Personenschiffverkehrsunternehmen mussten ihren Betrieb aufgrund der Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie fast flächendeckend einstellen und erlitten massive Umsatzverluste. Die Situation war für die Unternehmen besonders dramatisch, da der Beginn des „Lockdowns“ fast zeitgleich mit dem Saisonstart der Fahrgastschifffahrt zusammenfiel. Da in der Saisonpause Wartungsarbeiten und Investitionen in die Schiffsflotte vorgenommen werden, und daher vielfach keine großen Rücklagen vorhanden sind, wandte sich der BDB an Hilde Kammerer und ihr Referat, um einen Vorschlag für ein Hilfsprogramm für die Branche zu erarbeiten. Zum damaligen Zeitpunkt wurde u.a. für das Omnibusgewerbe ein eigenes Programm aufgesetzt, um die Umsatz-

einbrüche ausgleichen zu können. In nur wenigen Tagen erarbeitete der BDB unter Einbeziehung seiner Mitglieder aus der Personenschifffahrt ein entsprechendes Konzept, das laufend mit dem WS 21 abgestimmt wurde. Die Initiative scheiterte leider „auf den letzten Metern“ an politischem Widerstand der Haushälter. Doch anhand der schnellen, konzentrierten und pragmatischen Erarbeitung des Vorschlags zeigte sich, wie wertvoll ein vertrauensvolles Zusammenwirken mit den zuständigen Referaten im Ministerium ist. Glücklicherweise kam die Fahrgastschifffahrt durch die später deutlich verbesserten, branchenübergreifenden Unternehmensbeihilfen glimpflich durch die Corona-Krise.

Fazit

Die bisher dargestellten Maßnahmen stellen nur einige „Highlights“ dar, die in die Amtszeit von Frau Kammerer als Leiterin des WS 21 fallen. Der BDB dankt Frau Kammerer für Ihr jahrelanges Engagement für die Verbesserung der Gewerbeförderung der Binnenschifffahrt und die sehr gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit und wünscht ihr für Ihre neue berufliche Aufgabe als Unterabteilungsleiterin WS 1 alles Gute und viel Erfolg!

↓ Dr. Gunther Jaegers (l.) vertritt als neuer ZKR-Kommissar in Nachfolge von Dr. Wolfgang Hönemann (r.) die Interessen des Gewerbes



↓ Im Bild (vlnr): BDB-Präsident Martin Staats (MSG), Andreas Knecht (BMDV WS 21), Susanne Dürscheid (BMDV WS 21), BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen, Angelika Voit (stv. Leiterin SBKR), Referatsleiterin Renate Bartelt-Lehrfeld (BMDV WS 21), BDB-Schulschiffleiter Gerit Fietze, Dr. Ralf Häring (SBKR)

Dr. Gunther Jaegers vertritt als ZKR-Kommissar die Interessen der Branche

Dr. Gunther Jaegers (Reederei Jaegers, Duisburg) ist mit Wirkung vom 15. Mai 2023 vom Bundesverkehrsministerium zum Bevollmächtigten bei der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) ernannt worden. Die Ernennung erfolgte auf Basis der Revidierten Rheinschifffahrtsakte und wurde von

der Staatssekretärin im Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Susanne Henckel, ausgesprochen. Der Tankschiffahrtsunternehmer Gunther Jaegers engagiert sich bereits seit vielen Jahren ehrenamtlich für die Entwicklung der Schifffahrtsbranche. 2007 wurde ihm der Deutsche Gefahrgut-Preis verliehen. Mit diesem Preis werden Personen ausgezeichnet, die auf dem Gebiet des Gefahrgutrechts, der Gefahr-

gutbeförderung oder des Umschlags gefährlicher Güter Außergewöhnliches geleistet und dabei gleichzeitig einen nennenswerten Beitrag zur Sicherheit der Beförderung gefährlicher Güter erbracht haben. Dr. Jaegers ist zudem bis heute ehrenamtlich in den verschiedensten nationalen und internationalen Organisationen tätig und nimmt so auf die Entwicklung der Rahmenbedingungen des Schifffahrtsgewerbes Einfluss. Von 2016 bis 2018 engagierte er sich als Präsident des europäischen Dachverbandes EBU. Von 2006 bis 2012 war er Präsident des Binnenschifffahrtsverbandes BDB; dem Präsidium und dem Vorstand des Verbandes gehört er bis heute an. Gunther Jaegers übernimmt die Aufgabe als Bevollmächtigter von Dr. Wolfgang Hönemann, der dieses Amt seit 1998 ausgeübt hat. Hönemann hat über viele Jahre Führungspositionen in verschiedenen Trockengut-Reedereien in Duisburg und Mannheim bekleidet und vertritt zurzeit als NRW-Repräsentant den Hafen Rotterdam.

Schifffahrtsreferat zu Gast beim BDB

Spannende binnenschifffahrtspolitische Gespräche in Duisburg! Wie entwickelt sich die Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt und wann startet der Wettbewerb „Bester BiSchi-Blogger“? Wie intensiv nimmt die Branche das Programm zur Flottenmodernisierung in Anspruch und welche Fördertatbestände werden demnächst neu aufgenommen? Wie geht es weiter beim Flussausbau, z.B. am Mittelrhein und im westdeutschen Kanalgebiet? Was sollte in einer Imagekampagne für die Binnenschifffahrt berücksichtigt werden? Das sind nur einige der vielen Fragen, die Referatsleiterin Renate Bartelt-Lehrfeld, Andreas Knecht und Susanne Dürscheid vom Bundesverkehrsministerium Mitte Mai in einem ganztägigen Meeting mit dem Branchenverband BDB diskutiert haben. Die Besichtigung des Schulschiffes und eigene Fahrversuche auf dem neuen Fahrsimulator SANDRA II im Schiffer-Berufskolleg rundeten den Besuch ab.



Änderung des elektronischen Bezahlsystems SPE CDNI

Das bisher über Terminal und ECO-Card funktionierende, elektronische Bezahlsystem SPE-CDNI (CDNI Teil A Abfälle) wird ab dem 1. August 2023 durch eine Web-/App-basierte Lösung ersetzt. Grund für die Umstellung, ist die Kündigung des Vertrags durch den bisherigen Provider „equensWorldline“. Damit die für die Entsorgungsgebühr relevanten Daten online übermittelt werden können, müssen die beteiligten Parteien über ein App-fähiges Gerät verfügen. Der Zeitplan für die Systemumstellung samt Dateneinpfehlung ist außerordentlich straff. Im Bewusstsein darüber, wird es zusätzlich für eine gewisse Zeit eine Übergangsregelung in Form eines analogen Identifiers (z.B. ein auf Papier ausgedruckter QR-Code) geben, um das umständliche, schriftliche Verfahren zu vermeiden. Die Nutzer des Systems werden rechtzeitig vom Bilgenentwässerungsverband (BEV) über die vorzunehmenden Maßnahmen informiert.

Landstrom-Pilotprojekt an den westdeutschen Kanälen umgesetzt

Wie die GDWS am 3. Mai mitteilte, wurde das Landstrom-Pilotprojekt im westdeutschen Kanalgebiet mittlerweile umgesetzt. Entlang des Wesel-Datteln-Kanals, des Datteln-Hamm-Kanals, des Dortmund-Ems-Kanals und an der Liegestelle Emmerich am Rhein stehen damit moderne Ladesäulen für die Schifffahrt bereit. Binnenschiffer können die neuen Stromtankstellen an allen 21 Liegestellen des Reviers nun nutzen. An den 21 Liegestellen wurden insgesamt 120 Anschlusseinheiten in Form von 56 Doppelsäulen und acht Einzelsäulen errichtet. Hinzu kommen 14 sog. Satelliten, also Verlängerungen einer Anschlusseinheit. Über die neuen Säulen kann Strom bis zu einer Stärke von 63 Ampere bezogen werden. Erweiterte Anschlüsse für 16, 32 und 63 Ampere Kabel sollen folgen. Die Bezahlung erfolgt nach Identifikation über eine App, eine RFID-Karte oder über den PC per Rechnung. Das Pilotprojekt wurde initiiert, da etliche Säulen



hinsichtlich verfügbarer Stromstärke und dem Bezahlsystem nicht mehr den modernen Anforderungen entsprachen.

BDB unterstützt Vorstoß für beschleunigten Bau von Windenergieanlagen

Bundeswirtschaftsminister Robert Habeck will Großraum- und Schwerguttransporte (GST), die im Zusammenhang mit der Errichtung von Windenergieanlagen notwendig werden, bevorzugt auf die Wasserstraße verlagern. Gleiches gilt für den Transport von anderen Gütern (Kabelrollen, Großtransformatoren etc.), die für die Energiewende benötigt werden. Das stößt beim BDB auf ungeteilte Zustimmung. Der BDB hatte bereits im „Masterplan Binnenschifffahrt“ des Bundesverkehrsministeriums für eine verstärkte Verlagerung von übergroßen und schweren Gütern auf das Binnenschiff plädiert. „Wir freuen uns, dass das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz die enormen Potenziale für einen umweltschonenden Transport von Anlagenteilen auf dem Wasser erkennt und die richtigen Schlüsse zieht. Die Schifffahrtsbranche ist sehr gerne bereit, mit der Durchführung entsprechender Transporte von übergroßen und schweren Gütern ihren Beitrag zur Energiewende und zum Netzausbau zu leisten“, erklärt BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen. Die Straße werde dabei auch weiterhin in den Vor- und Nachlaufverfahren ein wichtiger Transportpartner sein und von angekündigten Schritten zur Entbürokratisierung profitieren.

← Im Kanalgebiet wurden moderne Landstromsäulen errichtet
© WSA Rhein

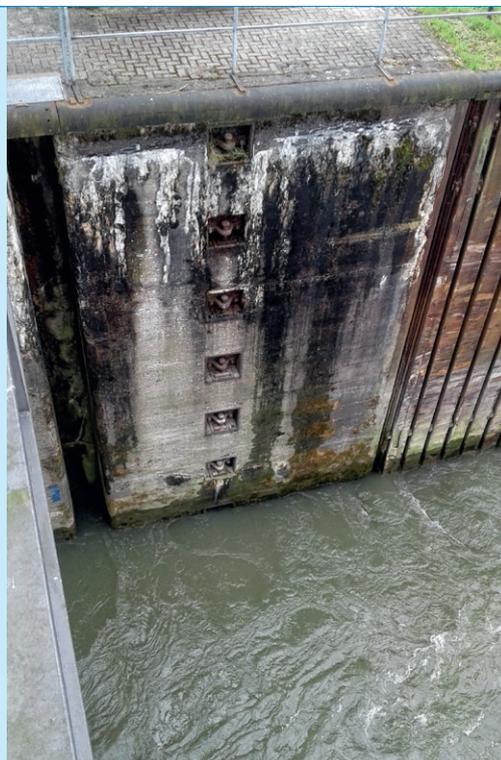
→ Die Nischenpoller an den WDK-Schleusen, hier ein Bild aus dem Jahr 2018, werden saniert

Gemeinsamer Videoblog-Wettbewerb des BDB und BDS

Einen Oskar ganz eigener Art wollen der BDB und der BDS gemeinsam mit dem Bundesverkehrsministerium, das den Preis sponsort, in diesem Jahr verleihen. Gesucht wird der beste Videoblog, in dem der Ausbildungs- oder Berufsalltag auf einem Binnenschiff gezeigt wird. Die meisten Jugendlichen wissen vermutlich gar nicht, welche Möglichkeiten es gibt und wie interessant und abwechslungsreich die Tätigkeit auf einem Binnenschiff ist. Nicht nur Freiheit und Abenteuer sondern Verantwortung, moderne Technik, vielfältige Aufgaben, attraktives Schichtsystem und gute Verdienstmöglichkeiten verbunden mit den schönsten Naturansichten auf dem Wasser genauso wie mit der Industrie. Ein Beruf wie kaum ein anderer. Was liegt also näher, als das dort zu zeigen, wo viele junge Leute unterwegs sind: Per Videoblog in den sozialen Medien. Über den eigenen Berufsalltag bloggen und damit Geld gewinnen – diese Chance hat jetzt jeder, der zurzeit eine Ausbildung macht oder bereits als Besatzungsmitglied auf einem Binnenschiff tätig ist. Kreativität und Engagement werden belohnt. 3.000, 2.000, 1.000 Euro gibt es als ersten, zweiten und dritten Preis. Zwischen Juni und Dezember sollte jeden Monat mindestens ein Videoblog eingestellt werden. Die Zahl der Aufrufe spielt bei der anschließenden Bewertung durch die Jury genauso eine Rolle, wie Inhalt und Darstellung. Werdet kreativ und zeigt, wie attraktiv die Tätigkeit auf einem Binnenschiff ist! Der Fantasie sind keine Grenzen gesetzt. Teilnehmen können alle, die auf einem Binnenschiff arbeiten oder eine Ausbildung machen. Bewerben kann man sich bis zum 31. Juli 2023 per Mail an wettbewerb@binnenschiff.de.

Nischenpoller an der Schleuse Datteln werden saniert

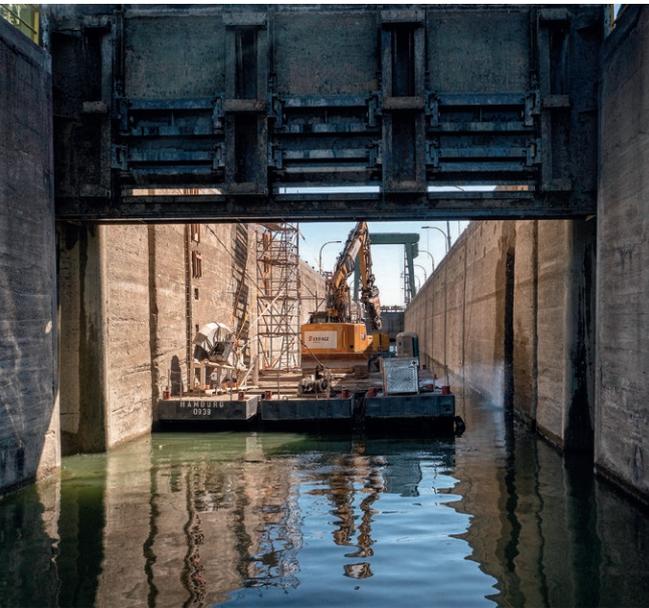
Seit dem 22. Mai werden an der Schleuse Datteln die Nischenpoller instandgesetzt. Den Beginn markierten vorbereitende Arbeiten zur Errichtung der Baustelle. Das teilte das WSA



Westdeutsche Kanäle mit. Die Maßnahme umfasst die Instandsetzung von 78 Nischenpollern der südlichen Kammerwand sowie die Verfüllung aller Poller an der nördlichen Wand. Da die Tragfähigkeit der bisherigen Nischenpoller nicht mehr gewährleistet war, mussten diese für die Schifffahrt gesperrt werden. Stattdessen wurde ein Festmacherdienst eingerichtet. Während der Arbeiten muss die große Kammer der Schleusanlage Datteln für ca. sieben Monate für die Schifffahrt gesperrt werden. Die Instandsetzung der Nischenpoller an der Schleuse Dorsten wurde bereits abgeschlossen.

Grundinstandsetzung der kleinen Schleuse Friedrichsfeld

Seit dem 5. Juni laufen die Arbeiten zur Grundinstandsetzung der kleinen Kammer der Schleuse Friedrichsfeld. Die Kammer wird für die Maßnahme trockengelegt und für die Schifffahrt gesperrt. Geplant ist, so teilt das zuständige WSA mit, dass die kleine Schleuse nach erfolgtem Probetrieb im ersten Halbjahr 2024 wieder für den Verkehr freigegeben wird. Die kleine Schleuse Friedrichsfeld ist nach den Kleinen Schleusen Datteln, Ahren und Dorsten die vierte der sechs Kleinen Schleusen am Wesel-Datteln-Kanal, die planmäßig einer Grundinstandsetzung unterzogen wird.



Plenarsitzung der Moselkommission in Trier

Die Moselkommission hat am 24. Mai 2023 unter dem Vorsitz der luxemburgischen Delegation ihre Plenarsitzung durchgeführt. Im vorgestellten Verkehrsbericht konnten keine guten Zahlen vermeldet werden. Durch nicht vorhersehbare Ereignisse wie das Niedrigwasser und den Angriffskrieg in der Ukraine sind weniger Güter auf der Mosel transportiert worden als erwartet. Einen Zuwachs gab es bei den festen mineralischen Brennstoffen, zu denen auch die Kohle gehört. Diese Transporte konnten jedoch nicht die Minderungen in anderen Gütersegmenten ausgleichen. Eine ähnliche Entwicklung gab es auf dem Rhein, wie die ZKR-Generalsekretärin Lucia Luijten in der Sitzung berichtete. Die Moselkommission hat den Beschluss gefasst, die Abgabensätze im Jahr 2023 nicht zu erhöhen. Dies soll dazu beitragen, die Schifffahrt gegenüber anderen Verkehrsträgern wettbewerbsfähig zu halten. Zudem wurde vor dem Hintergrund, dass die Schifffahrt verstärkt auf elektronische Anwendungen zurückgreift, beschlossen, in der Moselschifffahrtspolizeiverordnung auf den neuesten Europäischen Standard für Binnenschifffahrtswirtschaftsinformationsdienste (ES-RIS) zu verweisen. Ab Juli 2024 wird der ES-RIS 2023/1 Geltung entfalten. Der in Trier vorgestellte Jahresbericht sowie auch der Verkehrsbericht können online unter www.moselkommission.org heruntergeladen werden.

4 Jahre!
Nautikworkshop

KölnTourist
Personenschifffahrt am Dom GmbH

KD
Willkommen an Bord.

Nautikworkshop 2023

Unterkurs : 22.10. - 28.10.2023
Mittelkurs : 29.10. - 04.11.2023
Oberkurs : 05.11. - 11.11.2023

Jetzt Plätze für Ihre Azubis sichern!

Anmeldungen an:
Herrn Tobias Nahrendorf
nahrendorf@koelntourist.net
+49 151 11062264

KölnTourist und KD veranstalten Nautikworkshop

In diesem Herbst möchte die KölnTourist Personenschifffahrt am Dom gemeinsam mit der Köln-Düsseldorfer Rheinschifffahrt (KD) wieder einen Nautikworkshop für Auszubildende in der Binnenschifffahrt ausrichten. Die Kosten für die Teilnahme an dem Kurs sind über das BMDV-Förderprogramm für die Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt förderfähig. Die Kurse finden an Terminen im Oktober und November in Köln statt. Nähere Informationen zum Programm und der Anmeldung erhalten Sie bei KölnTourist unter nahrendorf@koelntourist.de. Den Flyer zum Workshop finden Sie außerdem auch verlinkt im Blog des BDB unter www.binnenschiff.de/aktuelles/blog/. Die Lehrgänge werden nach unterschiedlichen Lehrjahren getrennt. Es werden unterschiedliche Lerninhalte aus verschiedenen Lernfeldern (Theorie und Praxis) unterrichtet. Zu den Dozenten gehören erfahrene Schiffsführer, ehem. Lehrer des SBKR in Duisburg und Ausbilder der Binnenschifffahrt. Die Veranstalter bitten darum, bei der Anmeldung auch das Ausbildungsziel (Binnenschiffer oder Binnenschifffahrtskapitän) anzugeben. Da die Anzahl der Teilnehmer begrenzt ist, bitten die Organisatoren um zeitnahe Anmeldung, spätestens bis 17. Juli 2023.

← links: Die kleinen WDK-Schleusen werden derzeit schrittweise saniert
© BAW

Adressfeld



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