

BDB REPORT

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

IN DIESEM HEFT:

Neue Förderrichtlinien veröffentlicht

Flottenmodernisierung
wird fortgesetzt

TMS „Eiltank 120“

Hochmodernes Binnentankschiff
getauft

„Daten und Fakten 2022/2023“

BDB trägt wichtigste Kennzahlen
zusammen

Europäische Binnenschifffahrt

485 Mio. t Güter auf
Wasserstraßen befördert

Schulschiff „Rhein“

Aktuelles aus der Aus-
und Weiterbildungseinrichtung

und vieles mehr...



Der Ersatz des Hinterschiffs einschließlich des Steuerhauses wird auch ab 2024 weiter gefördert

Bund setzt Förderung zur nachhaltigen Modernisierung der Flotte fort!

→ BDB-Geschäftsführer
Jens Schwanen



Editorial

Es war kaum anders zu erwarten: Die Förderrichtlinie des BMDV zur nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen wird vom Gewerbe dankbar in Anspruch genommen. Allein für Maßnahmen zur Reduzierung der Luftschadstoffemissionen wurden etwa bereits über 100 Anträge mit einem Volumen von knapp 60 Mio. Euro bewilligt. Da ist es nur folgerichtig und konsequent, dass das Bundesverkehrsministerium diese Förderung fortsetzen wird, damit die Binnenschifffahrt noch klimafreundlicher wird. In diesem Heft stellen wir die ab 01.01.2024 geltenden neuen Bestimmungen im Detail vor und geben Ihnen auch einen Überblick, welche Maßnahmen bisher in welcher Höhe gefördert wurden. Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses dieses Heftes lag allerdings noch kein endgültiger Haushalt für das Jahr 2024 vor. Die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts zur Nichtigkeit des Nachtragshaushaltes 2021 wirft lange Schatten, und auch die Binnenschiffer schauen fragend nach Berlin, mit welchen Beträgen die Regierung im kommenden Jahr die Umrüstung der Flotte unterstützen wird. Im Entwurf hat der Bund hierfür erneut 50 Mio. Euro vorgesehen. Es bleibt zu hoffen, dass an dieser für die Schifffahrt wichtigen Stelle keine Kürzungen erfolgen.

Was im Bereich des modernen Schiffbaus möglich ist, konnte im September bei der Taufe eines neuen 110-Meter-Tankschiffes in Duisburg bestaunt

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

werden: Diesel-elektrischer Antrieb, bauseitige Vorbereitung für zukünftige Batterie- oder Wasserstoffversorgung, Katalysatoren, Partikelfilter, ein digitaler Steuerstand (siehe Titelbild) und nicht zuletzt ein attraktiver Wohnbereich für die Besatzung an Bord. Heute gebaute Binnenschiffe sind auf der Höhe der Zeit und haben mit „MS Franziska“ nur noch bedingt etwas gemeinsam. Da ist es umso bedauerlicher, dass ausgerechnet unsere Wasserstraßeninfrastruktur, also der Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle, dieser Entwicklung komplett hinterher hinkt.

Der BDB und sein europäischer Dachverband EBU setzen das Werben für die Binnenschifffahrt deshalb über alle Kanäle fort. Rund 100 Gäste konnten wir beim jährlichen EBU-Event in Brüssel zählen, wo unter anderem die Generaldirektorin der DG Move die Rolle der Binnenschifffahrt in der europäischen Nachhaltigkeits- und Mobilitätspolitik hervorhob. Zu konstruktiven Gesprächen kam es mit der grünen Bundesumweltministerin Steffi Lemke und dem maritimen Koordinator der Bundesregierung, Dieter Janecek, in diesem Herbst in Berlin. Und gleich drei grüne Landesverkehrsminister stärken uns beim Infrastrukturausbau mittlerweile den Rücken. Mehr hierzu, zur aktuellen nationalen und europäischen Statistik der Branche und zu den Personalwechseln in der Bundesverwaltung lesen Sie in diesem Heft. Viel Vergnügen bei der Lektüre!

Jens Schwanen

→ IMPRESSUM

Herausgeber:

Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. (BDB)
Präsident: Martin Staats
Redaktion und verantwortlich für den Inhalt:
Geschäftsführer Jens Schwanen

Anschrift:

Dammstraße 26, 47119 Duisburg
Tel.: 02 03 / 8 00 06 50, Fax 02 03 / 8 00 06 65
InfoBDB@Binnenschiff.de · www.binnenschiff.de

Layout und Satz:

Dipl.-Des. Christian Knauer @ BUSCH-STUDIO
www.busch-studio.de

Druck:

Baecker + Häbel Satz und Druck GmbH, Willich.

Der **Report** ist zum Postzeitungsdienst zugelassen und hat das Vertriebskennzeichen K 122 88. Der Bezug ist kostenlos. Nachdruck ist gegen Belegexemplar erlaubt.



04 Flottenmodernisierung wird fortgesetzt

Neue Förderrichtlinien ab 2024

08 TMS „Eiltank 120“

Hochmodernes Binnentankschiff
getauft

10 „Daten & Fakten 2022/2023“

BDB trägt wichtigste statistische
Branchendaten zusammen

12 Jahresbericht der ZKR

Statistiken zur europäischen
Binnenschifffahrt

14 Schulschiff „Rhein“

Aktuelles aus der Aus- und
Weiterbildungseinrichtung

16 Kurz gemeldet

Inhalt

Flottenmodernisierungsprogramm des BMDV

Bisherige Inanspruchnahme und Zukunft der Förderung

Das Fachreferat WS 21 im BMDV hat der BDB-Geschäftsstelle Zahlenmaterial über die Inanspruchnahme der am 1. Juli 2021 in Kraft getretenen Förderrichtlinie übermittelt. Noch nicht berücksichtigt ist der fünfte Förderaufruf, der bis 1. Dezember 2023 für die Beantragung geöffnet war.

Elektro- und Hybridantriebe besonders häufig beantragt

Im Rahmen der bisherigen vier Förderaufrufe wurden im Themenkomplex „Maßnahmen zur Reduzierung der Luftschadstoffemissionen“ (Nr. 3.2) 106 Anträge gestellt. Die Antragssumme betrug dabei rund 86,7 Mio. Euro. Von diesen Anträgen wurden von der GDWS bisher 78 Anträge mit einem Volumen von rund 59,1 Mio. Euro bewilligt. 4 Anträge sind noch in Bearbeitung, 11 wurden zurückgezogen oder abgelehnt.

Die weit überwiegende Anzahl der Anträge war dabei auf die Ausrüstung mit rein elektrischen Antriebssystemen (Nr. 3.2.4) gerichtet. Von den 70 Beantragungen wurden 54 Anträge mit einem Volumen von 40 Mio. Euro bewilligt. Stark nachgefragt war auch die Ausrüstung mit diesel- und gaselektrischen Antrieben / Hybridantrieben (Nr. 3.2.2) mit 20 Anträgen, von denen 10 mit einem Volumen von 9,7 Mio. Euro bewilligt wurden. Drei Anträge werden derzeit noch bearbeitet. Bewilligt wurden bisher außerdem zwei Motoren, die mit alternativen Kraftstof-

fen betrieben werden (Nr. 3.2.1), mit einer Zuwendungssumme von 43.688 Euro, zwei Brennstoffzellenanlagen zur Versorgung des elektrischen Schifffantriebs (Nr. 3.2.3) mit einer Zuwendungssumme von 7,92 Mio. Euro, acht Nachrüstungen von Emissionsminderungseinrichtungen (Nr. 3.2.5) mit einem Volumen von 882.345 Euro sowie zwei Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz (Nr. 3.2.6) mit einem Volumen von 530.200 Euro.

Betrachtet man den vierten Förderaufruf, der vom 20. Februar bis 14. April 2023 geöffnet war, und die Fördertatbestände gemäß der Nummern 3.2.1 bis 3.2.6 (s.o.) umfasste, ergibt sich folgendes Bild: Von den insgesamt 21 gestellten Anträgen (Volumen: 24,95 Mio. Euro) wurden bisher 10 (10,23 Mio. Euro) genehmigt. Zwei Anträge befinden sich noch in Bearbeitung, 9 wurden abgelehnt oder zurückgezogen. Ein Großteil der beantragten Summe entfiel mit 19,97 Mio. Euro auf die Fahrgastschifffahrt, während das Antragsvolumen aus der Güterschifffahrt 4,98 Mio. Euro betrug.



Eckpunkte zu den neuen Förderrichtlinien ab 2024

Die derzeit gültige Förderrichtlinie läuft zum Ende des Jahres 2023 aus. Modernisierungsmaßnahmen werden jedoch auch im Jahr 2024 und den Folgejahren weiterhin gefördert, allerdings in modifizierter Form, da Änderungen im europäischen Beihilferecht Anpassungen notwendig gemacht haben.

Die ab dem 1. Januar 2024 gelten die zwei neuen Förderrichtlinien, nämlich die „Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen zur Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Wasserstraße“ und die „Richtlinie zur Förderung emissionsfreier und emissionsarmer Antriebe sowie der nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen“ wurden Ende November im Bundesanzeiger veröffentlicht. Beide Richtlinien gelten bis Ende des Jahres 2026.

Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen zur Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Wasserstraße:

Über diese Förderrichtlinie können im Wesentlichen folgende Maßnahmen beantragt werden:

- Maßnahmen der Digitalisierung und Automatisierung an Bord von Neubauten und Bestandsschiffen, sofern diese zur Verbesserung der Sicherheit oder zur Minderung der Schadstoff- und Treibhausgasemissionen führen. Dazu zählen u.a. Systeme zum (teil-)autonomen Fahren, Kollisionswarnsysteme, Schleusenmanagementsysteme, Assistenzsysteme zum energieoptimierten Fahren oder Brückenanfahrwarnsysteme (Nr. 2.1 der Richtlinie);
- Maßnahmen zur Verbesserung der Hydrodynamik und propulsionsver-

↑ Elektrische Antriebssysteme wurden in den bisherigen Förderaufrufen besonders häufig beantragt

bessernde Maßnahmen, insbesondere durch punktuelle Energieeffizienzmaßnahmen, wenn diese zu einer Einsparung des Energieverbrauchs um mind. 10 % führen, wobei die Charakteristik des Fahrzeugs nicht verändert werden darf (Nr. 2.2);

- Maßnahmen zur Optimierung von im Einsatz befindlichen Güterbinnenschiffen für eine größere Einsatzfähigkeit bei Niedrigwasser (Nr. 2.3). Dazu zählen z.B. Maßnahmen am Vor- und Hinterschiff, wenn dadurch ein mindestens 15 cm geringerer Minimaltiefgang gegenüber dem ursprünglichen Zustand erzielt wird;
- Maßnahmen an Bestandsschiffen, die zur Güterbeförderung bestimmt sind, sofern dadurch eine nachhaltige Erschließung neuer Verkehre erzielt und Transporte dauerhaft auf das Binnenschiff verlagert werden. Umfasst sind hiervon insbesondere Anpassungen an der baulichen Struktur (z.B. Schotte, Veränderungen der Lukengrößen und Süllhöhen, bauliche Veränderungen des Laderaums, Boden- und Decksverstärkungen) sowie Anpassungen der Ladeeinrichtungen (z.B. Spezialkräne, Spezialeinrichtungen für gefährliche Güter, Ladevorrichtungen für Fahrzeuge), Nr. 2.4. Dieser Tatbestand wurde neu in die Förderung aufgenommen.

Maßnahmen nach den Nummern 2.1, 2.2 und 2.4 werden abhängig von der Unternehmensgröße mit 60 bis 80 % gefördert.

Bei Fördermaßnahmen nach der Nummer 2.3 beträgt die Zuwendung unabhängig von der Unternehmensgröße bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Investitionsausgaben.

Richtlinie zur Förderung emissionsfreier und emissionsarmer Antriebe sowie der nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen:

Diese Förderrichtlinie zielt in erster Linie auf die Dekarbonisierung des Schiffsverkehrs ab. Demgemäß werden folgende Vorhaben darüber gefördert:

- Die Ausrüstung von Neubauten und die Umrüstung von bereits im Einsatz befindlichen Binnenschiffen mit emissionsfreien Antriebssystemen mit der Maßgabe, dass diese danach als „emissionsfreie Fahrzeuge“ zu qualifizieren sind (Nr. 2.1 der Richtlinie) Dazu zählen insbesondere
 - a) rein elektrische Antriebssysteme. Ein elektrisches Antriebssystem im Sinne der Richtlinie ist eine Anlage aus Elektroantriebsmotor und weiteren Komponenten (z.B. Steuerung, bordseitige elektrische Energieversorgung wie Landstromanschluss oder Akkumulatoren) und bordseitige Erzeugung (z.B. Solar, Windkraft), die für die elektrische Energiebereitstellung für den Schiffsbetrieb notwendig sind. Die Sonderbestimmungen für elektrische Schiffsantriebe nach der im Bewilligungszeitpunkt gültigen ESTRIN-Fassung müssen erfüllt sein (Nr. 2.1.2 Buchstabe a);
 - b) eine Brennstoffzellenanlage ohne direkte CO₂-Auspuffemissionen zur Versorgung des rein elektrischen Schiffsantriebs. Eine Brennstoffzellenanlage im Sinne der Richtlinie ist eine Anlage aus Brennstoffzellensystemen und weiteren Komponenten (z.B. Tanks), die für die elektrische Energiebereitstellung für den Schiffsantrieb notwendig sind (Nr. 2.1.2 Buchstabe b);
 - c) eine Kombination von einem rein elektrischen Antriebssystem mit einer Brennstoffzellenanlage ohne direkte CO₂-Auspuffemissionen (Nr. 2.1.2 Buchstabe c).

- die Ausrüstung von Neubauten und die Umrüstung an Bestandsschiffen für den Fahrgastverkehr mit Hybrid- und Zweistoffmotoren und weiteren Komponenten (z.B. Tanks, Leitungen und Überwachungssysteme), mit der Maßgabe, dass diese danach als „sauberes Fahrzeug“ im Sinne der AGVO-Vorgaben zu qualifizieren sind. In Bezug auf Fahrgastschiffe ist dies ein Binnenschiff, das im Normalbetrieb mindestens 50 % seiner Energie aus Kraftstoffen, die keine direkten CO₂-Auspuffemissionen verursachen, oder Batteriestrom bezieht (Nr. 2.2);
- die Ausrüstung von Neubauten und die Umrüstung an Bestandsschiffen für den Güterverkehr mit emissionsärmeren Antriebssystemen, sofern das Schiff dadurch als „sauberes Fahrzeug“ im Sinne der AGVO zu qualifizieren ist (Nr. 2.3). In Bezug auf Güterschiffe ist ein „sauberes Fahrzeug“ ein Binnenschiff, dessen direkte CO₂-Auspuffemissionen pro tkm (berechnet anhand des Energieeffizienz-Betriebsindicators der IMO) 50 % unter dem durchschnittlichen Bezugswert für CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge der Fahrzeuguntergruppe 5-LH gem. Art. 11 der Verordnung (EU) 2019/1242 liegen. Die entsprechenden Berechnungsgrundlagen ergeben sich aus Nr. 2.3.1 der Richtlinie. Der Bezugswert der Referenz-CO₂-Emissionen für schwere Nutzfahrzeuge der o.g. Fahrzeuguntergruppe beträgt 56,60 g/tkm (Nr. 2.3.2);
- Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz, sofern eine Einsparung des Energieverbrauchs, ggf. auch durch die Kombination mehrerer Einzelmaßnahmen, um mindestens 7,5 % erreicht wird (Nr. 2.4).

Emissionsfreie Antriebssysteme werden im Rahmen eines Förderaufrufs – unabhängig von der Größe des beantragenden Unternehmens – mit bis zu

100 % (bei Ausrüstung von Neubauten) bzw. mit bis zu 80 % (für die Umrüstung bei Bestandsschiffen) gefördert. Außerhalb von Förderaufrufen reduziert sich die Förderquote, je nach Unternehmensgröße, auf 30 bis 60 %.

Im Bereich der emissionsmindernden Maßnahmen, die zu einem „sauberen Fahrzeug“ im Sinne der europäischen Vorgaben führen, beträgt die Förderquote im Rahmen eines Förderaufrufs – unabhängig von der Größe des beantragenden Unternehmens – bis zu 70 %. Außerhalb von Förderaufrufen sind abhängig von der Unternehmensgröße Förderquoten von 20 bis 50 % möglich.

Energieeffizienzmaßnahmen werden im Rahmen eines Förderaufrufs und unabhängig von der Unternehmensgröße mit bis zu 80 % gefördert. Außerhalb von Förderaufrufen sind abhängig von der Unternehmensgröße Förderquoten zwischen 15 und 25 % möglich.

↓ **Propulsionsverbessernde Maßnahmen sind auch Teil der Förderung ab 2024**



Taufe der „Eiltank 120“

Hochmoderner Neuzugang bei der Jaegers-Flotte

Mit der „Eiltank 120“ verzeichnet die rund 150 Schiffe große Flotte der Reederei Jaegers einen Neuzugang. Das hochmoderne Binnentankschiff wurde am 28. September am Ruhrorter Hafenmund feierlich getauft.

Erica van Beek, Leiterin für die Planung der Lagerversorgung der BP, durchtrennte das Band und ließ die Sektflasche am Bug zerschellen. Gebaut wurde das Kasko des Schiffs im rumänischen Orsova, den Ausbau übernahm die niederländische „TeamCo“ Werft in Heusden.

Diesel-elektrisches Antriebskonzept

Das TMS „Eiltank 120“ ist rund 110 m lang, 11,44 m breit und hat einen maximalen Tiefgang von 3,01 m. Es entspricht damit den Abmessungen eines typischen Tankschiffs auf dem Rhein, weist jedoch einige Besonderheiten auf: Das neue Schiff wird diesel-elektrisch angetrieben. Als Energiequelle dienen drei Dieselgeneratoren mit einmal 447 kW und zweimal 599 kW. Die Motoren sind allesamt mit Rußpartikelfilter und SCR-Katalysator zur deutlichen Reduktion des Partikel- und NOx-Ausstoßes ausgerüstet. Zudem gibt es einen Hafengenerator mit 72 kW.

Um künftig auf Entwicklungen im Bereich der klimaneutralen und erneuerbaren Energien reagieren zu können, werden Antriebsmotoren, Bugstrahl, Produktpumpen und alle weiteren Kom-

ponenten elektrisch angetrieben. Im Vorschiff verfügt die „Eiltank 120“ über eine sog. „Container Bay“, einen Raum, in dem zwei 20-Fuß-Standard-Container untergebracht werden können. Somit bestünde die Möglichkeit, dass die elektrische Energie z.B. über Batteriecontainer zur Verfügung gestellt wird, oder Container mit Brennstoffzellen und Wasserstoff dort platziert werden, um die nötige Energie zu liefern.

Die „Eiltank 120“ wurde von Bureau Veritas als ADN-Tanker Typ C 2.2 mit 50 kPa klassifiziert. Die sieben Lade-tanks sind mit einem Zinksilikat beschichtet und kommen auf eine Kapazität von 2.618 m³ (100 %). Das Leitungssystem an Deck ist für eine Partie ausgelegt, wobei die Nachrüstung einer zweiten Partie bereits vorbereitet ist.

Optimierung für Einsatz bei Niedrigwasser

Die Schiffskonstruktion der „Eiltank 120“ weist eine besondere Tauglichkeit für den Einsatz bei Niedrigwasser auf. Beim Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme (DST) in Duisburg ist bei Modellversuchen nachgewiesen worden, dass das Schiff mit einem Tief-



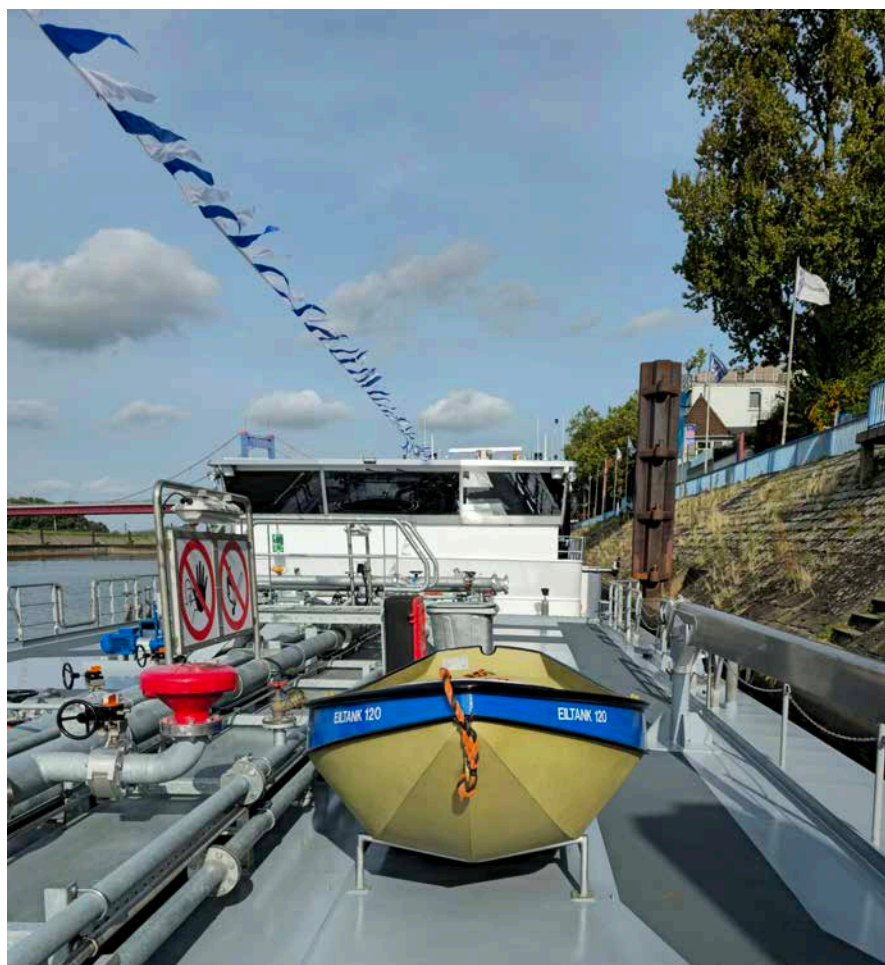
↑ Die „Eiltank 120“
bei der feierlichen
Taufe im Duisburger
Hafen

gang von nur 1,20 m noch sicher fahr- und manövrierbar ist. Dies ist nicht zuletzt auf zwei Propeller zurückzuführen, die nur 1,40 m im Durchmesser aufweisen. Bei einem Tiefgang von 1,20 m hat der Binnentanker eine Tragfähigkeit von 441 t, bei 1,50 m sind es 791 t, bei 2,00 m 1.383 t und bei 2,80 m 2.355 t. Wird das Schiff mit 2.613 t vollbeladen, ist eine Wassertiefe von 3,01 m nötig.

Flache Bauweise für die Kanalfahrt

Damit das neue Schiff die Lade- und Löschstellen im Rhein-Herne-Kanal und dem Wesel-Datteln-Kanal effektiv bedienen kann, ist es so flach gehalten, dass es im unbeladenen Zustand diese Stellen ohne Ballastwasser im Mittelschiff anlaufen kann. Werden alle Ballasttanks genutzt, so ist eine Fixpunkthöhe von unter 3,70 m realisierbar.

Das neue Tankmotorschiff der Duisburger Reederei wird in der Flotte zum Transport von Mineralölprodukten auf dem Rhein und im westdeutschen Kanalnetz zum Einsatz gebracht.



„Daten & Fakten 2022/2023“

Rund 182 Mio. t Güter über deutsche Wasserstraßen transportiert

Der BDB hat auch in diesem Jahr die wichtigsten statistischen Daten zur Lage der Binnenschifffahrt in seiner Broschüre „Daten & Fakten“ (Ausgabe 2022/2023) zusammengeführt.

Das Niedrigwasser in den Sommermonaten sowie das durch Störungen in den Lieferketten und den Krieg in der Ukraine insgesamt eingetrübte wirtschaftliche Umfeld schlugen sich im Jahresergebnis 2022 nieder. Gegenüber dem Jahr 2021 reduzierte sich die Menge der auf deutschen Wasserstraßen beförderten Güter von 195 Mio. t um 6,4 % auf 182,4 Mio. t. Die Verkehrsleistung ging um 8,4 % auf 44,1 Mrd. tkm zurück.

Das mit Abstand tonnagestärkste Fahrtgebiet war das Rheingebiet mit 155,4 Mio. t (- 7,8 % gegenüber dem Vorjahr), gefolgt vom westdeutschen Kanalgebiet mit 36,9 Mio. t (- 6,2 %) und dem Mittellandkanalgebiet mit 16,9 Mio. t (- 5,5 %). Zuwächse wurden am Datteln-Hamm-Kanal (5,5 Mio. t; + 14,5 %) und im Wesergebiet (7,7 Mio. t; + 4,3 %) registriert. Die Containerbeförderung in der Binnenschifffahrt entwickelte sich mit 1,97 Mio. TEU leicht rückläufig gegenüber dem Vorjahr (2,22 Mio. TEU). Der Anteil der Leerfahrten reduzierte sich im gleichen Zeitraum von 30,2 % auf 28,3 %.

Die für die Binnenschifffahrt relevantesten Güterabteilungen waren im Jahr 2022 „Erze, Steine, Erden, sonstige Berg-

bauerzeugnisse“ mit 46,9 Mio. t (- 8,1 % gegenüber dem Jahr 2021), „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“ (32,7 Mio. t; - 4,0 %), „Kohle, rohes Erdöl, Erdgas“ (25,7 Mio. t; + 12,0 %) sowie „Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse“ (18,0 Mio. t; - 15,7 %). Betrachtet man die übergeordneten Ladungsarten entfielen von der Gesamttonnage (182,4 Mio. t) 106,6 Mio. t auf trockene Massengüter, 45,1 Mio. t auf flüssige Massengüter, 18,3 Mio. t auf Container, 8,2 Mio. t auf Stückgut und 4,2 Mio. t auf sonstige Ladungsarten.

Bei der unternehmensstatistischen Betrachtung waren positive Entwicklungen erkennbar. So waren im Jahr 2021 682 Unternehmen in der gewerblichen Binnenschifffahrt tätig – und damit 8 mehr als 2020. Die Umsatzerlöse erhöhten sich von rund 1,14 Mrd. Euro auf 1,25 Mrd. Euro. 2021 waren insgesamt 6.024 (2020: 5.831) Beschäftigte in der Binnenschifffahrt tätig, davon 4.486 als fahrendes Personal (2020: 4.294) und 1.538 als Landpersonal (2021: 1.537). Die Anzahl der Beschäftigten in der Branche stieg damit nach mehreren Jahren des Rückgangs wieder an.

Durch die im Jahr 2022 wirksam gewordenen Änderungen bei der

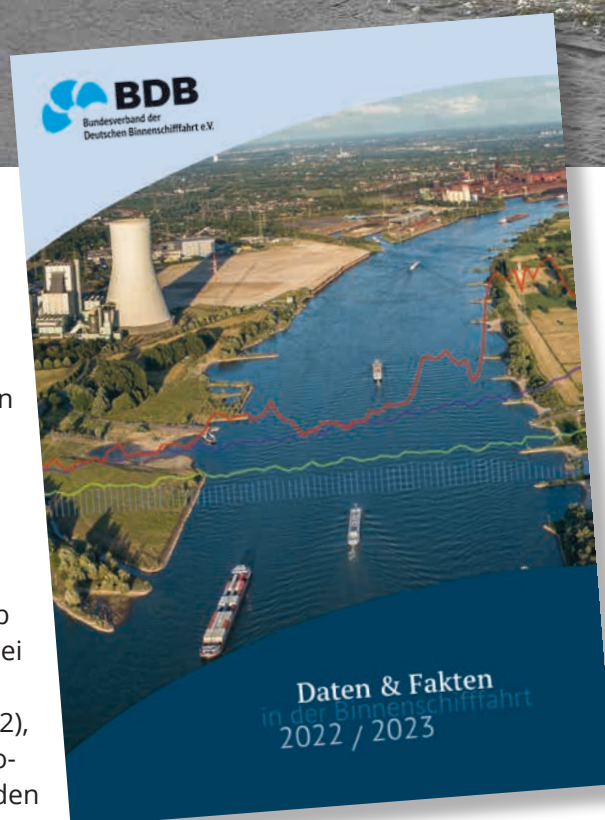


Ausbildung in der Binnenschifffahrt gibt es nun sowohl den Ausbildungsberuf „Binnenschiffer/in“ als auch den Ausbildungsberuf „Binnenschiff-fahrtskapitän/in“. Im letzteren, neuen Ausbildungszweig bestanden im Jahr 2022 48 Ausbildungsverträge, allesamt neu abgeschlossen. Für den Bereich „Binnenschiffer/in“ bestanden 261 Ausbildungsverträge (2021: 330). Davon wurden 105 Verträge neu abgeschlossen (2021: 112). Durch die Neuordnung der Berufsausbildung im Gewerbe ist eine direkte Vergleichbarkeit mit den Vorjahren erst ab dem nächsten Jahr möglich.

Die deutsche Binnenflotte bestand am 31.12.2022 aus insgesamt 1.848 Schiffen (2021: 1.885) mit einer Gesamttragfähigkeit von 2.458.864 t (2021: 2.469.924 t). Dies ist insbesondere auf eine Reduktion der Anzahl der Motor-

güterschiffe für trockene Ladung (- 24 Fahrzeuge) und bei den Schubleichtern für trockene Ladung (- 13) zurückzuführen. Eine Zunahme der Fahrzeuge gab es hingegen bei den Tankmotorschiffen (+ 2), den Schubbooten (+ 4) und den Tagesausflugschiffen (+ 10).

Die Broschüre „Daten und Fakten 2022/2023“ steht im Internetangebot des BDB zum Download bereit.



↑ Der BDB trägt jährlich die wichtigsten statistischen Kennzahlen zur Branche zusammen

Kennzahlen zur europäischen Binnenschifffahrt

485 Mio. t Güter auf europäischen Wasserstraßen befördert

Die ZKR hat in ihrem gemeinsam mit der EU-Kommission erstellten „Jahresbericht 2023“ statistische Kennzahlen zur Lage der europäischen Binnenschifffahrt ausgewiesen.

Im Vergleich zum Jahr 2021 ist demnach die Menge der in Europa (EU-27 plus Schweiz, Serbien und Republik Moldau) auf dem Wasserweg beförderten Güter um 5,5 % auf 485,4 Mio. t zurückgegangen. Die Güterverkehrsleistung sank im gleichen Zeitraum um 10,6 % auf 122 Mrd. tkm. Bei der Betrachtung des Transportaufkommens auf dem gesamten Rhein (Basel bis zur Nordsee) war ein Rückgang von 6,8 % zu verzeichnen. Europäischer Spitzenreiter bei der auf Wasserstraßen erbrachten Verkehrsleistung waren die Niederlande mit 44,6 Mrd. tkm (- 4,4 % gegenüber 2021), Deutschland mit 44,1 Mrd. tkm (- 8,5 %), Rumänien mit 10,8 Mrd. tkm (- 20,4 %), Belgien mit 7,6 Mrd. tkm (- 7,6 %) und Frankreich mit 6,6 Mrd. tkm (- 9,2 %).

Mit Ausnahme der Kohle (+ 10,6 %) wurden über alle Gütersegmente hinweg Rückgänge registriert. Hintergrund für diese Entwicklung waren insbesondere das schwierige wirtschaftliche und geopolitische Umfeld und die niedrigen Wasserstände im Sommer 2022. Im Gegensatz zur oberen und mittleren Donau war im unteren Donaauraum, insbesondere auf den Kanälen, die die Donau mit dem Schwarzen Meer

verbinden, ein deutlicher Aufwärtstrend im Güterverkehr zu beobachten. Dies ist laut dem Bericht auf die Notwendigkeit zurückzuführen, die ukrainischen Getreideexporte mittels alternativer Routen durchzuführen.

In dem Bericht findet sich außerdem eine Auswertung zu den tonnenkilometrischen Leistungen in den einzelnen europäischen Strombecken. Dabei entfielen 49 Mrd. tkm auf den Rhein, 22 Mrd. tkm auf die Donau, 3,4 Mrd. tkm auf die Seine, 3,1 Mrd. tkm auf die westdeutschen Kanäle, 2,7 Mrd. tkm auf den Mittellandkanal, 1,9 Mrd. tkm auf die Mosel und 1,7 Mrd. tkm auf die Elbe.

Rhein: Gütersegmente sowie Tonnage und Schiffsanzahl an einzelnen Messpunkten

Auf dem gesamten Rhein waren im Jahr 2022, mit Ausnahme der Kohlebeförderung (+ 10,6 %), in allen Gütersegmenten Rückgänge gegenüber dem Vorjahr festzustellen, besonders in den Gütergruppen „Sand, Steine, Kiese“ (- 12,1 %), „Container“ (- 11,1 %), „Mineralölerzeugnisse“ (- 9,5 %) und „Metalle“ (- 7,5 %).

An der deutsch-niederländischen Grenze bei Emmerich wurden im Jahr 2022



insg. 105.886 Schiffe gezählt (2021: 106.479) bzw. 124,9 Mio. t Güter gezählt (2021: 134,5 Mio. t). Den Oberrhein bei Iffezheim passierten 24.274 Schiffe (2021: 23.631). Diese hatten insgesamt 16,3 Mio. t Güter an Bord (2021: 19,1 Mio. t).

Entwicklung des Containertransports auf dem Rhein

Auf dem gesamte Rhein war das Ergebnis des Containertransports (gemessen in Mio. t) im Jahr 2022 um 11,1 % niedriger als im Vorjahr. Der Bericht kommt zu dem Ergebnis, dass mehrere Ereignissen für die Rückgänge im Containerverkehr verantwortlich sind. Hierzu gehören vor allem die Niedrigwasserperioden 2018 und 2022, die Einfuhr neuer Zölle im Welthandel im Jahr 2019, der

Ausbruch der Corona-Pandemie im Jahr 2020 sowie der Ausbruch des Kriegs zwischen Russland und der Ukraine im Jahr 2022. Letzteres Ereignis sorgte dafür, dass sich das aufgrund unterbrochener Lieferketten ohnehin schwierige wirtschaftliche Umfeld durch hohe Inflation und Störungen im Welthandel weiter eintrübte.

Schleusenstatistik auf der Donau

An der oberen Donau wurden an der Schleuse Jochenstein im Jahr 2022 2,2 Mio. t Güter – und damit genauso viel wie 2021 – registriert. An der mittleren Donau (Mohács) waren es 4 Mio.t (2021: 5,8 Mio. t), am Donau-Schwarzmeer-Kanal 17,3 Mio. t (wie 2021) und am Sulina-Kanal 10,6 Mio. t (2021: 5,1 Mio. t).

↑ Im unteren Donaumaum (wie hier in Rumänien) wurde ein deutlicher Aufwuchs beim Gütertransport verzeichnet



Personelle Neubesetzungen

An Bord des Schulschiffes hat sich im Jahre 2023 viel getan. Neben dem Wechsel in der Leitung zu Herrn Gerit Fietze, gab es weitere personelle Veränderungen.

In der Küche des Schulschiffes gab es die wohl größte Veränderung. Sowohl Herr Frank Thaler wie auch Frau Galina Garwart wurden im Laufe des Jahres in den wohlverdienten Ruhestand verabschiedet. Ihre Nachfolge traten Frau Stefanie Lichtrauter und Frau Silke Frohleiks an, welche die Auszubildenden bereits seit September verpflegen. Eine weitere personelle Neuerung wird

es zum Jahreswechsel in der Verwaltung des Schulschiffes geben. Frau Jutta Konieczny-Kara wird zum 31. Dezember 2023 in Ruhestand gehen. Angefangen hat Frau Konieczny-Kara im Jahre 1979, damals noch beim Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschifffahrt e.V. (AdB), welcher 2013 mit dem BDB fusionierte. Über viele Jahre war sie die erste Ansprechpartnerin für Interessierte, die sich beim Schulschiff gemeldet haben und stand stets mit kompetenten Auskünften bereit. Darüber hinaus organisierte und bewältigte Frau Konieczny-Kara in größter Akribie den anfallenden Verwaltungsaufwand

→ Jutta Konieczny-Kara (l.), Schulschiff-Leiter Gerit Fietze und Elena Riemann



rund um das gesamte Schulschiff. Der BDB dankt Frau Konieczny-Kara für die jahrzehntelange Loyalität und hervorragende Arbeit und wünscht ihr für ihren Ruhestand alles erdenklich Gute. Die Vakanz, welche durch das ruhestandsbedingte Ausscheiden von Frau Konieczny-Kara geschaffen wird, wird künftig von Frau Elena Riemann gefüllt. Frau Riemann hat das Team des Schulschiffes seit Anfang November ergänzt und arbeitet sich gewissenhaft in die anfallenden Themen ein. Der BDB wünscht allen neuen Mitarbeitern viel Freude und Erfolg bei der jeweiligen neuen Aufgabe!

Stärkung der Wahrnehmung

Die Binnenschiffahrtsbranche leidet bekannterweise an der fehlenden Wahrnehmung in der breiten Öffentlichkeit. Um diesem Umstand entgegenzuwirken, intensiviert das Team des Schulschiffs seine Bemühungen und schließt Kooperationen. Erste Kontakte mit der Feuerweherschule Duisburg, der Wasserschutzpolizei und verschiedenen Schulen aus der Umgebung wurden bereits geknüpft. Weitere Kooperationen sollen folgen. Ziel dieses Netzwerkes soll es zum einen sein, die Bekanntheit der Berufe in der Branche auch in der Öffentlichkeit zu steigern, zum anderen soll

das Angebot für Lehrgangsteilnehmer an Bord des Schulschiffs breiter und interessanter ausgestaltet werden.

Überragende Abschlussquoten

Die Berufsausbildung im Bereich der Binnenschiffahrt wurde in den vergangenen Jahren neu geordnet. Viele Inhalte sind neu hinzugekommen, die gesamte Struktur hat sich geändert. Trotz dieser Umstände können bei den diesjährigen Abschlussprüfungen durchweg überragend hohe Abschlussquoten festgestellt werden. Im Januarkurs wurde eine Erfolgsquote von über 90 % erreicht, im Aprilkurs haben sogar sämtliche Prüflinge ihre Prüfung erfolgreich abgeschlossen. Diese hohen Erfolgsquoten belegen einmal mehr, dass die Ausbildung in der Binnenschiffahrt qualitativ hochwertig durchgeführt wird. Damit dies auch weiterhin so bleibt, investiert das Schulschiff-Team viel Zeit in die praktische Vermittlung von relevanten Prüfungsinhalten als auch in die Ausstattung des Schulschiff-Equipments. So werden zum kommenden Ausbildungskurs sechs neue Nachen zur Verfügung stehen. Diese werden die in die Jahre gekommenen Stahlnachen beerben und die aktuellen Begebenheiten an Bord der Binnenschiffe widerspiegeln.



← Neues Küchenteam:
Stefanie Lichtrauter (l.)
und Silke Frohleiks

→ (v.l.n.r.) Minister Oliver Krischer, BDB-Präsident Martin Staats und BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen bei der Mitgliederversammlung des BDB im Frühjahr 2023

Kein öffentliches Interesse am Ausbau der Wasserstraßen

Es gibt nach Auffassung der Bundesregierung und der Bundesländer im Bundesrat kein überragendes öffentliches Interesse am Ausbau der Flüsse und Kanäle in Deutschland. Deshalb wird das Wasserstraßenausbaugesetz nicht geändert und eine verkürzte Prüfung der naturschutzfachlichen Angelegenheiten im Planfeststellungsverfahren wird nicht eingeräumt. Dies ist das Ergebnis der Ende Oktober erfolgten letzten Beratungen zum Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich. Das Gesetz wurde mit den Stimmen von SPD, Grünen und FDP im Bundestag beschlossen. Die CDU/CSU-Fraktion hatte noch einen Änderungsantrag im Sinne des BDB eingebracht. Dieser wurde aber erwartungsgemäß mit den Stimmen der Regierungsmehrheit abgelehnt. Der Beschlussfassung waren über mehrere Monate umfangreiche Debatten, Anhörungen und Stellungnahmen in Berlin vorangegangen. Der BDB hat sich dabei in einer großen Allianz von Unterstützern befunden. Das waren neben den anderen „wasser-nahen“ Verbänden u.a. der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), der Verband der chemischen Industrie (VCI), die Industrie- und Handelskammern in NRW, Hessen und Baden-Württemberg, der DIHK, der Hauptverband der Bauindustrie und das Deutsche Verkehrsforum. Der durchweg sehr gute Sachvortrag wurde jedoch im Verfahren nicht berücksichtigt. Der Bundesrat hat dem Genehmigungsbeschleunigungsgesetz am 24. November zugestimmt.

Reaktion der Landesverkehrsminister auf BDB-Brandbrief

Der BDB hatte (wie in Report 3/2023 berichtet) die Verkehrsminister der Länder Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg und Hessen im August mit einem Brandbrief angeschrieben und um Unterstützung bei dem Vorhaben, die Wasserstraße in das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz einzubeziehen, ge-



beten. Auch wenn das Gesetzgebungsverfahren mittlerweile abgeschlossen ist (s. hierzu die Meldung in diesem Heft) haben sich die drei grün-geführten Ministerien mittlerweile gegenüber dem BDB positioniert. Geantwortet haben für NRW Minister Oliver Krischer, für Baden-Württemberg Minister Winfried Hermann und für Hessen Staatssekretär Jens Deutschendorf. Die drei Länder waren – ebenso wie Rheinland-Pfalz – starke Befürworter der Idee, auch Ausbaumaßnahmen an Flüssen und Kanälen qua Gesetz als im „überragenden öffentlichen Interesse“ stehend zu qualifizieren. In allen drei Schreiben wird an der grundsätzlichen Überzeugung zur Bedeutung der Güterschifffahrt und zur Notwendigkeit eines zügigen Flussausbaus uneingeschränkt festgehalten. Minister Oliver Krischer führt in seiner Antwort aus, dass die entscheidenden Hebel, um die benötigten Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen innerhalb des geplanten Zeitrahmens umsetzen zu können, aus seiner Sicht insbesondere die bedarfsgerechte Erhöhung von Finanzmitteln, die Aufstockung des Personals sowie strukturelle Verbesserungen bei der WSV sind. Als Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz werde er weiterhin „mit Nachdruck fordern, dass der Bund der Binnenschifffahrt den Stellenwert beimisst, den sie gesellschaftlich hat“.

Gespräch mit Bundesumweltministerin Steffi Lemke

Am 14. November haben BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen und BDB-Vorstandsmitglied Sebastian Poser (Dettmer) mit Bundesumweltministerin Steffi Lemke (B'90/Grüne) in Berlin über den zukünftigen Flussausbau in Zeiten des Klimawandels und weiter zunehmender Niedrigwasserereignisse gesprochen. Es war ein sachlicher und konstruktiver Gedankenaustausch in freundlicher Atmosphäre, der knapp anderthalb Stunden dauerte. Erfreulich war, dass die Ministerin die Fahrrinnenvertiefung am Mittelrhein ebenfalls befürwortet, auch wenn sie das „überragende öffentliche Interesse“ an dieser Maßnahme mit Blick auf die ökologische Relevanz von Gewässern verneint. Sie hat dies im Gespräch auch ausführlich begründet, u.a. mit Verweis auf naturschutzfachlich nachteilige Ermessensentscheidungen und mit Hinweis auf die Vorgaben der europäischen Wasserrahmenrichtlinie. Ministerin Lemke baut vielmehr auf die Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen der Beschleunigungskommission am Mittelrhein, die von Verkehrsminister Wissing gegründet wurde, und in der auch das BMU und der BDB mitgearbeitet haben. Der BDB gab den Hinweis, dass mit der nun getroffenen Entscheidung, dass am Ausbau von Flüssen und Kanälen aus

Sicht des Bundes und der Länder kein „öffentliches Interesse“ besteht, ein verheerendes Signal in die Schifffahrt und deren Kundschaft gegeben wird. Die Ministerin räumte ein, dass dies in der Tat ein nicht beabsichtigter Effekt im Gesetzgebungsverfahren gewesen sein könnte. Einigkeit bestand darüber, dass die Binnenschifffahrt auch zukünftig für Wirtschaft und Industrie ein maßgeblicher Logistikpartner ist. Auf die Herausforderungen des Klimawandels, also der geringeren Niederschläge und der sich massiv beschleunigenden Gletscherschmelze, müssen für die Wasserstraßeninfrastruktur jedoch noch Antworten gefunden werden. In diesem Zusammenhang wurde auch ausführlich über die Potenziale der Schifffahrt auf der Elbe diskutiert. Sebastian Poser ist Vertreter der Wirtschaftsfraktion im „Gesamtkonzept Elbe“. Ministerin Lemke betonte, dass sie und ihr Haus der Güterschifffahrt und einem vertretbaren Flussausbau nicht ablehnend gegenüberstehen. Außerdem stand sie dem Thema Flottenmodernisierung und -neubau aufgeschlossen gegenüber. Dies müsste in einem Folgegesprächstermin vertieft werden.

Dr. Wibke Mellwig ist Leiterin der Abteilung WS

Dr. Wibke Mellwig hat die Nachfolge von Dr. Nobert Salomon angetreten und ist seit Mitte November Leiterin der Abteilung WS (Wasserstraßen, Schifffahrt) im Bundesverkehrsminis-

← Gespräch mit Bundesumweltministerin Steffi Lemke: BDB-Vorstandsmitglied Sebastian Poser (l., Reederei Dettmer) und BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen



← Dr. Wibke Mellwig ist die neue Leiterin der Abteilung WS

terium. Die 49-Jährige war zuvor Amtsleiterin „Hamburgweite Dienste und Organisation“ bei der Finanzbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg. Zuvor war sie außerdem Leiterin der Abteilung „Hafen und Logistik“ und stellvertretende Amtsleiterin „Hafen und Innovation“ der Hamburger Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation. Frau Dr. Mellwig ist Juristin und hat zu Fragen der Infrastrukturfinanzierung in Häfen promoviert.

Eric Oehlmann wird neuer Präsident der GDWS

Zum Jahreswechsel 2023/2024 wird Eric Oehlmann neuer Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS). Er wird damit die Nachfolge von Prof. Hans-Heinrich Witte antreten. Oehlmann ist Jurist und seit dem 15. September 2020 Präsident der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV). Er wurde 1966 in Hannover geboren, ist verheiratet und Vater einer Tochter. Seit 2005 war Oehlmann im Niedersächsischen Ministerium für Inneres und Sport zunächst als stellvertretender und später als Leiter der Regie-

rungsvertretung Hannover tätig. Im Anschluss übernahm er die Leitung der Landesvertretung Schleswig-Holsteins in Berlin. 2012 kehrte er als Leiter des Ministerbüros im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung (Jörg Bode, FDP) nach Hannover zurück. Dort war er bis zu seinem Wechsel in die NLStBV der Leiter des Referats für Luftverkehr.

Janeta Toma ist neue Geschäftsführerin der IWT-Plattform

Der Verwaltungsrat der IWT-Plattform hat Frau Janeta Toma zur Geschäftsführerin der Plattform ernannt. Sie hat ihre Tätigkeit zum 1. Oktober 2023 aufgenommen. Toma ist studierte Wirtschaftswissenschaftlerin, hat einen Masterabschluss in maritimen Angelegenheiten von der World Maritime University in Schweden und verfügt über mehr als 15 Jahre Erfahrung im

→ Neue Geschäftsführerin der IWT-Plattform: Janeta Toma

→ Eric Oehlmann wird zum Jahreswechsel neuer Präsident der GDWS



Bereich des Seeverkehrs. Im Laufe ihrer Karriere hat sie zur Entwicklung und Umsetzung der EU-Verkehrspolitik und von Projekten beigetragen. Dabei arbeitete sie mit Institutionen und Organisationen auf nationaler, regionaler und europäischer Ebene. Als Politik- und Projektbeauftragte für die EU-Kommission und verschiedene europäische Agenturen und Einrichtungen war sie maßgeblich an der Entwicklung relevanter Initiativen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und Nachhaltigkeit des Schifffahrtssektors beteiligt. Außerdem ist Janeta Toma mit den Besonderheiten

des Binnenschifffahrtssektors bestens vertraut. Bereits seit Mitte September 2022 ist Frau Toma als Senior Policy Officer bei der IWT-Plattform tätig. Janeta Toma folgt auf Nik Delmeire, der Mitte 2024 in den Ruhestand verabschiedet werden soll. Dieser Schritt soll eine angemessene Übergangszeit, die nahtlose Übergabe der Aufgaben und die Kontinuität der laufenden Projekte und Aktivitäten der Binnenschifffahrtsplattform ermöglichen. Delmeire, der die Binnenschifffahrtsplattform in den letzten vier Jahren geleitet hat, wird nun eine zentrale Rolle als Seniorberater übernehmen, wo er sein Fachwissen bei der Leitung wichtiger Projekte und Initiativen zur Unterstützung der strategischen Ziele der Plattform einbringen soll.

DWSV: Dr. Andrea Hellmaier zur neuen Vorsitzenden gewählt

Im Rahmen der turnusgemäßen Mitgliederversammlung des Deutschen Wasserstraßen- und Schifffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. (DWSV) am 25. September in Nürnberg wurde Nürnbergs Wirtschafts- und Wissenschaftsreferentin Dr. Andrea Hellmaier einstimmig zur neuen Vorsitzenden gewählt. Die promovierte Juristin tritt die Nachfolge von Dr. Michael Fraas an, der den Verein seit 2011 erfolgreich geführt hat. Nach dem regulären Ende seiner Amtszeit als Wirtschafts- und Wissenschaftsreferent der Stadt Nürnberg wurde er zum Professor für Wirtschaftsrecht an der OHM Hochschule berufen. Dr. Andrea Hellmaier freute sich über das einstimmige Wahlergebnis und bedankte sich für das entgegengebrachte Vertrauen: „Die Wasserstraßen und Häfen sind systemrelevant, das haben Corona-Pandemie und der Angriffskrieg auf die Ukraine drastisch vor Augen geführt. Sie sind ein wichtiger Faktor zur Sicherung des Unternehmensstandorts Deutschland, von Arbeitsplätzen und sind unerlässlich zur Versorgung von Industrie und Bevölkerung“, betonte die neue Vorsitzende. In Zukunft sei ein Ausbau der bestehenden Infrastruktur auf hohem Niveau nötig, um die bis



← Die neue DWSV-Vorsitzende Dr. Andrea Hellmaier (DWSV-Vorsitzende seit 26.09.2023 / Wirtschafts- und Wissenschaftsreferentin der Stadt Nürnberg) mit Dr. Michael Fraas (DWSV-Vorsitzender bis 26.09.2023)

2050 prognostizierte Verdoppelung des Güterverkehrs zu bewältigen und eine Gleichbehandlung der Wasserstraße mit anderen Verkehrsträgern zu erreichen, so Hellmaier weiter. Am 11. Mai 2023 haben BDB und DWSV, die eine wechselseitige Mitgliedschaft pflegen, gemeinsam mit dem OstWestWirtschaftsForum Bayern (OWWF) einen gut besuchten Parlamentarischen Abend zum Thema „Wasserstraßen – Stiefkind oder Alternative?“, im Bayerischen Landtag ausgerichtet. BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen hat Andrea Hellmaier zur Amtsübernahme gratuliert und freut sich auf die Fortführung der konstruktiven Zusammenarbeit der beiden Verbände.

Beitrag über Binnenschifffahrt im ZDF-Nachrichtenportal

BDB und VBW haben im Nachrichtendienst des ZDF die aktuelle Situation beim Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle dargelegt. Thematisiert wurden die politisch gewollte Verlagerung von mehr Gütern auf das Wasser, die zu geringen Budgets im Bundeshaushalt, das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz und die Leistungsfähigkeit der WSV. Die Fragen stellte Frank Bethmann. Er moderiert die ZDF-Börsenredaktion, ist Redakteur im ZDF „heute Journal“ und Mitglied im Kompetenzteam Wirtschaft im ZDF.



↑ NRW-Verkehrsmi-
nister Oliver Krischer
(l.) mit GDWS-
Vizepräsident Dirk
Schwarzwann
© WSV

Minister Krischer besichtigt Baumaßnahme am Niederrhein

Nordrhein-Westfalens Umwelt- und Verkehrsminister Oliver Krischer hat sich am 30. Oktober bei einem Vor-Ort-Besuch über den Stand des Projekts „Sohlstabilisierung Bockum-Krefeld“ informiert. „Der Rhein ist eine Lebensader der deutschen Wirtschaft und von großer Bedeutung zur Erreichung der klimapolitischen Ziele und der Entlastung der Straßeninfrastruktur“, betonte der Minister. Gerade die letzten beiden Sommer hätten aber die Betroffenheit dieses Transportwegs durch Niedrigwasser-Phasen infolge des Klimawandels aufgezeigt. Daher brauche die Schifffahrt eine leistungsfähige und zuverlässige Infrastruktur, „die auch in extremen Niedrigwasserperioden in der Lage ist, die Industrie und Bevölkerung

mit benötigten Gütern zu versorgen“, so Krischer. GDWS-Vizepräsident Dirk Schwarzwann führte aus, dass die Stabilisierung der Rheinsole das Ziel hat, einem Absinken des Wasserspiegels entgegenzuwirken und damit der Schifffahrt verlässliche Fahrwasser-Verhältnisse zu bieten. Nach weiteren Maßnahmen am Niederrhein könne die Schifffahrt künftig rund 300 t mehr Ladung pro Schiff aufnehmen, was ca. 20 Lkw-Ladungen entspricht. Das Projekt sei ein ökologischer und ökonomischer Gewinn, so Schwarzwann. Die Arbeiten an der Flusssohle (Rhein-km 757,7 bis 763,6) haben im Jahr 2022 im Auftrag des WSA Rhein begonnen. Es ist der erste von vier Bauabschnitten des im BVWP 2023 verankerten Projekts „Abladeverbesserung und Sohlstabilisierung zwischen Duisburg und Stürzelberg“. Die Arbeiten an der Sohlstabilisierung Bockum-Krefeld sollen im Frühjahr 2025 abgeschlossen sein.

↓ Der Fachausschuss
für die Personenschiff-
fahrt tagte auf dem
„Barefoot Boat“ in
Regensburg

Tagung des Fachausschusses

Personenschifffahrt in Regensburg

Die diesjährige Sitzung des Fachausschusses für die Personenschifffahrt im BDB fand am 31. Oktober auf Einladung des Fachausschussmitglieds Florian Noé (Wurm + Noé) auf dem „Barefoot Boat“ in Regensburg statt. Bernd Grondke, Vorsitzender des Fachausschusses, und BDB-Referent Fabian Spieß führten durch die Sitzung, in der eine Reihe von aktuellen Themen, z.B. die Fortsetzung des Flottenmodernisierungsprogramms ab dem kommenden Jahr, diskutiert wurden. Die Ausschussmitglieder sprachen sich außerdem einstimmig dafür aus, Angelika Schmitz (KölnTourist) als festes Mitglied in den Fachausschuss aufzunehmen. Bisher nahm Frau Schmitz als Gast an den Sitzungen teil. Im Frühjahr 2024 tagt der Fachausschuss gemeinsam mit der Vollversammlung der Personenschifffahrt in Duisburg.

Sachkundiger für die Fahrgastschiff- fahrt: Übergangsfrist endet bald

Auf dem Rhein müssen sich an Bord von Fahrgastschiffen bereits Sachkundi-



ge für die Fahrgastschifffahrt befinden. Mit der neuen Binnenschiffspersonalverordnung (BinSchPersV) wurde diese Pflicht auf alle Tagesausflugschiffe und Kabinenschiffe auf allen Wasserstraßen ausgedehnt. Es besteht eine Übergangsfrist, die am 18. Januar 2024 auslaufen wird. Die Regelung war mit der BinSchPersV im Dezember 2021 eingeführt worden. Die konkreten Anforderungen ergeben sich aus § 110 der Verordnung.

Planungen für Deutschen Schifffahrtstag 2025 aufgenommen

Der BDB hatte sich im Jahr 2022 erstmals als Partner an der Ausrichtung des traditionellen Deutschen Schifffahrtstags (DST) beteiligt und führte im vergangenen Jahr in Bremen eine sehr gut besuchte Fachveranstaltung über alternative Antriebskonzepte durch. Bereits am Rande der Veranstaltungstage in Bremen wurde vereinbart, dass sich der BDB auch beim nächsten Schifffahrtstag im Jahr 2025 in Hamburg erneut gemeinsam mit dem Deutschen Nautischen Verein (DNV) und dem Deutschen Marinebund (DMB) beteiligen wird. Die regelmäßigen digitalen Planungsgespräche zwischen den beteiligten Akteuren haben im November begonnen.

Iffezheim: Intervention wegen Dauer der Reparatur

Nachdem das Obertor der rechten Schleusenkammer infolge einer Schiffsanfahrung am 11. November stark beschädigt worden ist, hat das zuständige WSA Oberrhein in einer Mitteilung verlautbart, dass die Beseitigung des Schadens mindestens ein Jahr dauern wird. Die Binnenschifffahrtsverbände BDB und BDS haben daraufhin in einem gemeinsamen Schreiben das WSA und die GDWS darauf hingewiesen, dass eine solch lange Zeitspanne für die Reparatur des Tors an der Schleuse Iffezheim, an der pro Jahr rund 24 Mio. Gütertonnen registriert werden, hochproblematisch ist. Schließlich führt der Ein-Kammer-Betrieb schon jetzt zu deutlichen Verzögerungen. Außerdem steht zu befürchten, dass im Falle



eines Ausfalls der linken Kammer die gesamte Schifffahrt auf dem Oberrhein zum Erliegen kommt. Die Verbände haben daher appelliert, dass seitens der Verwaltung alle Möglichkeiten geprüft und ausgeschöpft werden, die zu einer zügigeren Reparatur des Tors führen.

↑ Die Schleuse Iffezheim am Oberrhein wurde durch einen Unfall stark beschädigt
© WSV

Parlamentarischer Abend des DVF

Das Deutsche Verkehrsforum (DVF) hat am 11. Oktober in Berlin seinen Parlamentarischen Abend zum Thema „Schifffahrt und Häfen“ durchgeführt. Die Interessen des Binnenschifffahrtsgewerbes wurden dort von DVF-Vizepräsident Heiner Dettmer (Reederei Dettmer) vertreten. Dettmer legte mit präzisen Aussagen die Herausforderungen und Hemmnisse der Branche dar. Er beklagte, dass die Bedeutung der Binnenschifffahrt durch die Politik komplett unterschätzt wird, etwa in Bezug auf die Relevanz für die Großindustrie. Vor dem Hintergrund, dass in der Bundeswasserstraßenverwaltung mehrere Hundert Mitarbeiter im Bereich der Fachplanung fehlen, seien lange Planungs- und Bauzeiträume kaum verwunderlich, so Dettmer.

EBU Event in Brüssel mit rund 100 Gästen

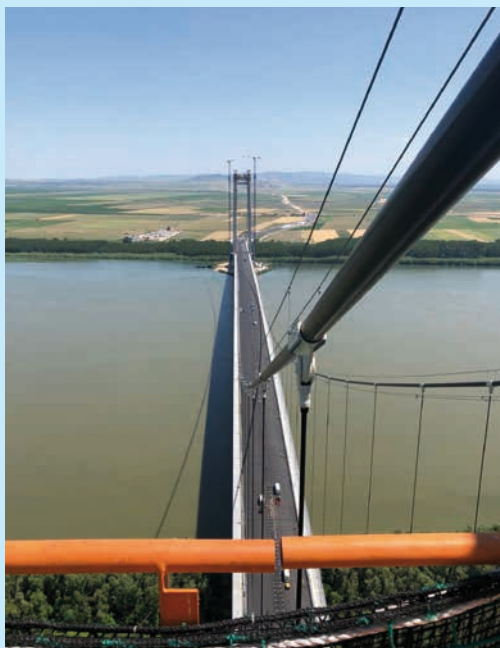
Die EBU, der europäische Dachverband der Binnenschifffahrt, richtete am 27. November ihr diesjähriges Event in Brüssel aus. Rund 100 Besucher, darunter EU-Entscheidungsträger und

→ Beim EBU Event in Brüssel: (v.l.n.r.) EBU-Vizepräsident Didier Leandri, ZKR-Generalsekretärin Lucia Luijten, Annika Kroon (DG MOVE), BDB-Präsident Martin Staats (EBU Board), EBU-Generalsekretärin Theresia Hacksteiner, EBU-Präsident Philippe Grulois und Luc Malysse (Cargill Transportation & Logistics EMEA)



Interessenvertreter des Schifffahrtsgewerbes, nahmen an der Veranstaltung teil, um die strategische Rolle der Binnenschifffahrt in der Mobilitäts- und Versorgungspolitik der EU zu diskutieren. EBU-Präsident Philippe Grulois betonte in seiner Rede die Notwendigkeit

→ Beim EBU Event wurde die Bedeutung der Binnenschifffahrt bei der Unterstützung der Ukraine durch die Importe und Exporte über den Donaukorridor betont (im Bild: Blick auf die neue Hängebrücke über die Donau bei Braila in Rumänien)



einer robusten und klimaangepassten Infrastruktur und ging auf die Herausforderungen des Sektors während der Niedrigwasserperiode 2022 und die dringende Notwendigkeit einer schnellen Anpassung der Infrastruktur ein. Grulois würdigte außerdem die langjährige positive Umweltbilanz des Sektors und unterstrich die zentrale Rolle der Binnenschifffahrt in der EU-Strategie für den Green Deal und die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität. In diesem Zusammenhang wies er auf

die Notwendigkeit zukunftsicherer Investitionen im Rahmen einer konzentrierten Aktion von öffentlichen und privaten Akteuren hin. Magda Kopczynska, Generaldirektorin der DG MOVE, hob in ihrer Ansprache die wichtige Rolle hervor, die die Binnenschifffahrt in der europäischen Nachhaltigkeits- und Mobilitätspolitik spielt. Sie betonte außerdem die zentrale Rolle der Branche bei der Unterstützung der Ukraine. Schließlich werden die Importe und Exporte per Binnenschiff über die „Solidarity Lanes“ ermöglicht. Ziel der Kommission sei es, bis Ende des Jahres ein monatliches Exportvolumen von 4 Millionen Tonnen entlang des Donaukorridors zu erreichen. Dies wird mindestens 60 % des ukrainischen Exportbedarfs für die Erntesaison 2023/2024 decken.

Achim Wehrmann gibt Leitung der Unterabteilung „Schifffahrt“ ab

Nach der Neubesetzung des Abteilungsleiterpostens und des GDWS-Präsidentenamtes (s. hierzu die Meldungen in diesem Heft) gibt es eine weitere Personalie im Bundesverkehrsministerium: Achim Wehrmann gibt die Leitung der Unterabteilung „Schifffahrt“ ab und übernimmt die Leitung des Krisenstabes im BMDV. Wehrmann hat die Unterabteilung seit 2009 geführt. Zuvor, d.h. von 2004 bis 2009, war er Leiter des früheren Schifffahrtsreferates LS 21. Davor war er Büroleiter der früheren SPD-Bundestagsabgeordneten Koordinatorin der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt (PGBi), Annette Faße.

Neue Unterabteilungsleiterin wird dem Vernehmen nach Martina Kohlhaas, die im Bundesverkehrsministerium zurzeit die „Steuerungsgruppe Transformation DB AG“ leitet. Zuvor war sie Leiterin des Referates L 11 (Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten) und kommissarische Leiterin der Unterabteilung L 1 (Strategische Planung, Koordinierung).

BDB im Gespräch mit dem Maritimen Koordinator Dieter Janecek

Am 12. Oktober trafen sich Dieter Janecek (Bündnis 90/Grüne) und BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen im Bundeswirtschaftsministerium in Berlin, um sich über die aktuelle Situation der Binnenschifffahrt auszutauschen. Das Gespräch stellte die Fortsetzung des Dialogs dar, der auf dem Parlamentarischen Abend der PGBi im Mai 2023 begonnen hatte. Jens Schwanen gab dem Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft und Tourismus einen Überblick über die Struktur des Gewerbes. Er ging aus aktuellem Anlass auf die Auswirkungen des Kriegs in der Ukraine und die Veränderung der Flotte durch den Verkauf zahlreicher Schiffe nach Osteuropa ein. Die sich verändernden Märkte wurden ebenso thematisiert wie der Umbau der Schiffe hin zu einer noch moderneren und klimafreundlicheren Binnenschifffahrt. Anhand der überreichten Karte der mitteleuropäischen



← Dieter Janecek, Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft und Tourismus

Wasserstraßen konnte Jens Schwanen dem Koordinator und seinen Mitarbeitern die wichtigsten Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen im deutschen Wasserstraßennetz aufzeigen.

Personeller Wechsel in GMP-Ausschüssen

Jörg Wochnik (Bavaria) hat seine Ämter in den Futtermittel-Ausschüssen des GMP („Subcommittee Transport“ und „Subcommittee Responsible Feed“) ruhestandsbedingt niederlegt. Sein Nachfolger in den Gremien wird Andreas Dicke (Bavaria), Mitglied im Vorstand des BDB. Olyn San Miguel, Business Developer GMP + International, dankte Herrn Wochnik für seinen Beitrag für die Expertengremien und die gesamte Branche. Er hieß außerdem Herrn Dicke in den Ausschüssen willkommen.

**Der BDB und die
Report-Redaktion
wünschen**

*frohe
Weihnachten*

und einen guten Rutsch!



Adressfeld



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