

BDB REPORT

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

Donauausbau

Erster Bauabschnitt für Verkehr freigegeben

Antrittsbesuch bei GDWS-Leiter Eric Oehlmann

Fachkräftemangel im Fokus

Bundeshaushalt 2024

Keine Kürzungen im Bereich der Wasserstraßen

Westdeutsche Kanäle

5. Stakeholder-Beirat zur Umsetzung

Nationale Hafenstrategie

Maßnahmen zur Stärkung des Systems Wasserstraße

und vieles mehr...



Verkehrsfreigabe an der Donau: (v.l.n.r.): Landrat Josef Laumer (Straubing-Bogen), Guido Zander (Leiter WSA Donau MDK), Eric Oehlmann (GDWS-Leiter), Bundesverkehrsminister Volker Wissing, Staatsminister Christian Bernreiter (Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr), Markus Schmautz (Wiges), Markus Pannermayr (Oberbürgermeister Straubing), BDB-Präsident Martin Staats, Rainer Haselbeck (Regierungspräsident Niederbayern)

Ausbau der Donau nimmt Fahrt auf!

→ BDB-Geschäftsführer
Jens Schwanen



Editorial

über drei Jahrzehnte dauerte der erbit- terte Streit um die Frage des „wie“ des Ausbaus der Donau, bevor der damali- ge bayerische Ministerpräsident Horst Seehofer im Jahr 2013 die Entscheidung traf, dass dies im Streckenabschnitt zwischen Straubing und Vilshofen in der „sanften“ Variante A erfolgen soll. „Mogelpackung“ nannte BDB-Vize- präsident Dr. Gunther Jaegers dieses Vorgehen damals in der DVZ. Er hatte mit großem persönlichen und zeitlichen Engagement die Untersuchungen der verschiedenen Ausbauvarianten als Ex- pte begleitet. Diese wissenschaftlich gründliche und mit 30 Mio. Euro nicht ganz billige Untersuchung hatte eines sehr deutlich belegt: Variante A ist alles andere als „sanft“, und sie bleibt in den schiffahrtsverbessernden Auswirkun- gen weit hinter den Notwendigkeiten und Erwartungen zurück. Seehofer, so berichteten Insider, hatte die Ergebnis- se des Untersuchungsberichts gar nicht gelesen, sondern war bei seiner Ent- scheidung einem vermeintlichen Wäh- llerwillen gefolgt. Das ist heute „Schnee von gestern“, und die Schifffahrtsbran- che und deren Kunden freuten sich, als Anfang 2024 in Anwesenheit des Bundesverkehrsministers Wissing die offizielle Verkehrsfreigabe für den ers- ten Ausbau-Teilabschnitt erfolgte.

Das Beispiel „Seehofer“ im Jahr 2013 zeigt, dass Entscheidungen von Politikern nicht immer von Kenntnis und Weisheit geprägt sind. Das konn- te die Branche noch einmal kurz vor

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Weihnachten 2023 erleben, als Bun- desfinanzminister Lindner im ZDF zur besten Sendezeit das Aus für die Ener- giesteuerbefreiung des Diesels in der Binnenschifffahrt ankündigte. Dies sei „eine klimaschädliche Subvention“ und gehöre abgeschafft, so der Minister. Der BDB musste aufklären, dass die Binn- schifffahrt nicht das Problem, sondern als besonders umweltschonender Ver- kehrsträger ein Teil der Lösung bei der Erreichung der Klimaziele ist. Verteue- rungen stünden einer Verkehrsverlage- rung auf das Wasser entgegen. Erfreuli- cherweise wurde das Thema daraufhin, wohl auch aufgrund der internationalen Verflechtungen, in Berlin schnell wieder abgeräumt.

Um das Know-how des Gewerbes zu bündeln, übt der BDB sich im Schul- terschluss mit anderen Verbänden. Die Gründung einer gemeinsamen nautisch-technischen Kommission mit dem Nachbarverband BDS ist hierfür ein schönes Beispiel. Die Aufnahme des „Mittelständischen Personenschiffahrt e.V.“ im BDB stärkt uns ebenfalls in der gemeinsamen Arbeit für den Sektor. Mehr hierzu, zum „Branchendialog Fachkräftesicherung“ mit BMDV-Staats- sekretär Oliver Luksic, zu den Gesprä- chen mit dem neuen GWDS-Leiter Eric Oehlmann und der neuen BMDV-Abtei- lungsleiterin Dr. Wibke Mellwig oder zur Nationalen Hafenstrategie der Bundes- regierung lesen Sie in diesem Heft. Viel Spaß bei der Lektüre!

Jens Schwanen

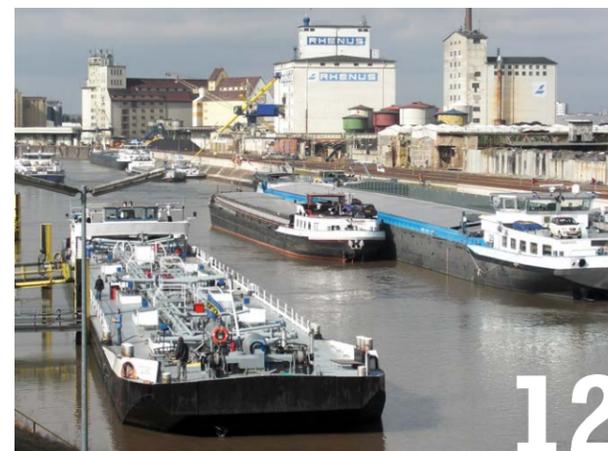
Layout und Satz:

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 Belegex- emplar erlaubt.



04 Donauausbau Straubing-Vilshofen

Erster Bauabschnitt für Verkehr freigegeben

06 Bundeshaushalt 2024 beschlossen

Flussausbau und Gewerbeförderung planmäßig fortgeführt

08 Kompetenzstärkung für die Fahrgast- schifffahrt

Mittelständische Personenschiffahrt e.V. neues BDB-Mitglied

10 Transport gefährlicher Güter

43. Sitzung des ADN-Sicherheitsausschusses

12 Nationale Hafenstrategie

Maßnahmenpaket zur Verlagerung und Stärkung der Wasserstraßen

14 Aktionsplan Westdeutsche Kanäle

5. Tagung des Stakeholder-Beirats

16 BDB im Gespräch mit GDWS-Leitung

Fachkräftemangel beschäftigt auch die WSV

17 Tagung des EBU-Verwaltungsrats

Paul Goris legt Ämter nieder

18 Branchendialog zur Fachkräftesicherung

BDB im Gespräch mit dem BMDV

19 Neues Arbeitsgremium von BDB und BDS

Engagement für nautisch-technische Themen

20 Aktuelles vom Schulschiff

22 Kurz gemeldet

Inhalt

→ 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

Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen

BDB begrüßt Verkehrsfreigabe des ersten Bauabschnitts

Darauf hat die Donauschifffahrt lange gewartet: Bundesverkehrsminister Volker Wissing, Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter und der neue Leiter der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS), Eric Oehlmann, haben am 25. Januar 2024 den ersten Bauabschnitt des Donauausbaus offiziell für den Verkehr freigegeben.

Begleitet wurde die Freigabe von Vertretern aus Bund und Land sowie zahlreichen Ehrengästen aus Politik und Wirtschaft.

Der BDB begrüßt ausdrücklich, dass mit der Fertigstellung des ersten Bauabschnitts nun ein wichtiger Schritt in Richtung einer besseren Schiffbarkeit der deutschen Donau gemacht wurde. „Heute ist ein guter Tag für die Binnenschifffahrt und den gesamten süddeutschen Wirtschaftsraum. Mit dem optimierten Tiefgang zwischen der Schleuse Straubing und dem Hafen Straubing-Sand kann die Binnenschifffahrt mehr Güter übernehmen und ihre Transporte auch bei Niedrigwasser besser planen und durchführen. Natürlich entfaltet sich dieser Effekt erst vollständig, wenn das gesamte Nadelöhr zwischen Straubing und Vilshofen durch die weitere Umsetzung des Ausbaus entschärft ist. Mit der heutigen Freigabe des ersten Abschnitts ist aber ein wichtiges Etappenziel erreicht. Nun gilt es, den Ausbau mit Top-Priorität fortzusetzen“,

betonte BDB-Präsident Martin Staats (MSG, Würzburg).

Bundesverkehrsminister Volker Wissing skizzierte in seiner Rede die positiven Effekte für Schifffahrt, Wirtschaft und Umweltschutz: „Denn selbst bei Niedrigwasser können die Schiffe nun dank der Anpassungen 650 Tonnen mehr vom Rhein bis zum Hafen Straubing-Sand transportieren. Das entlastet idealerweise die A3 um weitere 35 Lkw pro Schiff“. Der Minister betonte weiter, dass das Projekt durch die Verbindung von Ausbau, Naturschutz und Hochwasserschutz einen „Beispielcharakter für den Wasserbau in unserem Land“ habe.

Christian Bernreiter, Bayerischer Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr, verwies auf die besondere Rolle der Binnenschifffahrt in Bezug auf klimafreundlichen Gütertransport: „Nachhaltige und moderne Mobilität ist eine Herausforderung unserer Zeit und ein wichtiger Baustein für ein klimaneutrales Bayern 2040. Der besonders energieeffizienten und daher



klimafreundlichen Binnenschifffahrt kommt dabei eine große Bedeutung zu. Für nachhaltigen Güterverkehr müssen wir noch mehr Güter auf die Wasserstraße verlagern“. Außerdem, so der Minister weiter, hinge das Potenzial der bayerischen Häfen von der Leistungsfähigkeit der Main-Donau-Wasserstraße ab. Daher investiere der Freistaat hier erhebliche Mittel.

Zahlen, Daten, Fakten zum freigegebenen Bauabschnitt:

Durch den Ausbau können Schiffe mit einem Tiefgang von bis zu 2,50 m an durchschnittlich 300 Tagen pro Jahr von Westen her den Hafen Straubing-Sand erreichen. Dessen Hafenbecken wurde bereits an den Fahrrinnenausbau angepasst. Dies entspricht einer Ladekapazität von rund 2.500 t pro Schiff. Bei Niedrigwasser verbessert sich die Abladetiefe gegenüber dem Zustand vor dem Ausbau um rund 65 cm. Das nun freigegebene Teilstück ist der erste Bauabschnitt im Rahmen des ersten Teilab-

schnitts des Donauausbaus zwischen Straubing und Deggendorf, welcher seit Dezember 2019 planfestgestellt ist. Inklusive der ökologischen Ausgleichsmaßnahmen betragen die Baukosten rund 38 Mio. Euro und werden vom Bund und dem Freistaat Bayern getragen. Die EU stellte Fördermittel in Höhe von 14,7 Mio. Euro bereit.

Weitere Ausbaupläne:

Der erste Teilabschnitt ist in drei Bauabschnitte unterteilt. Ab Herbst 2024 soll der Wasserstraßenausbau im Streckenabschnitt Schwarzachmündung bis Isarmündung und im Anschluss der dritte Abschnitt von der Eisenbahnbrücke Bogen bis zur Schwarzachmündung erfolgen. Für den zweiten Teilabschnitt (Deggendorf bis Vilshofen) läuft derzeit das Planfeststellungsverfahren. Der Donauausbau ist sowohl im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 als auch im Wasserstraßenausbaugesetz verankert.

↑ Die Verkehrsfreigabe des ausgebauten Abschnitts zwischen der Schleuse Straubing und dem Hafen Straubing-Sand ist ein wichtiger Schritt zur Beseitigung des Engpasses an der Donau
© BAW

BDB zufrieden mit Beschlüssen zum Bundeshaushalt 2024

Flussausbau und Förderung des Schifffahrtsgewerbes werden planmäßig fortgeführt

Wasserstraßen und Binnenschifffahrt sind ohne Einschnitte und Kürzungen aus den Beratungen des Haushaltsausschusses im Bundestag am 18. Januar hervorgegangen.

Die Beratungen zum Jahreshaushalt 2024 hatten aufgrund der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts zur Verfassungswidrigkeit der bisherigen Haushaltsaufstellungen und den daraus resultierenden Einsparverpflichtungen der Regierung unter schwierigen Bedingungen stattgefunden.

„In Summe sind wir mit den Ergebnissen der Haushaltsberatungen durchaus zufrieden. Weder im Bereich des Ausbaus der Flüsse und Kanäle, noch im Bereich der Gewerbeförderung hat es im Vergleich zum Regierungsentwurf für uns nachteilige Veränderungen gegeben. Offensichtlich wurden unsere Rufe verstanden, dass die Binnenschifffahrt nicht das Problem, sondern die Lösung für einen klimafreundlichen Güterverkehr ist. Deshalb muss hier investiert und gefördert werden“, kommentiert BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen die Beschlüsse zum Bundeshaushalt 2024.

Für Erhalt, Aus- und Neubau der Bundeswasserstraßen werden in diesem Jahr knapp 725 Mio. Euro zur Verfügung stehen. Der Etat ist damit

unter schwierigen haushalterischen Vorzeichen nicht abgesenkt, sondern im Vergleich zum Vorjahr 2023 noch leicht angehoben worden. Dieser Betrag ist bei Weitem nicht ausreichend, um den tatsächlichen Investitionsbedarf abzudecken. Der liegt allein für die Substanzerhaltung bei rund 900 Mio. Euro pro Jahr. Ohne zusätzliches Personal in der für den Flussausbau zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) lassen sich aber mehr Mittel kaum verausgaben. Weitere 450 Mio. Euro werden für die „Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur“ gewährt, worunter haushaltsrechtlich allerdings allein Baggarbeiten und Geschiebebewirtschaftungen verstanden werden.

Die Gewerbeförderung findet im Bereich der beiden Flottenmodernisierungsprogramme mit einem Etat von 50 Mio. Euro in diesem Jahr wie geplant ihre Fortsetzung. Auch die Aus- und Weiterbildungsbeihilfe wird unverändert fortgeführt.

Verwirrung um die Besteuerung des Gasöls in der Binnenschifffahrt

Für Verwirrung hatte im Dezember 2023 eine Aussage von Bundesfinanz-

minister Christian Lindner in einem abendlichen Nachrichten-Spezial zu den Haushaltsberatungen gesorgt. In dem Interview erwähnte der Minister im Hinblick auf den Abbau sog. klimaschädlicher Subventionen die seit Jahrzehnten bestehende Steuerfreiheit des in der gewerblichen Binnenschifffahrt verwendeten Gasöls. Gemeinsam mit dem BDS und dem Fährverband (DFV) wies der BDB in einer Pressemitteilung darauf hin, dass die Steuerbefreiung auf ein Zusatzabkommen zur Mannheimer Akte aus dem Jahr 1952 zurückgeht.



Darin haben sich die Rheinanlieger auf die Steuerfreiheit des Schiffsdiesels geeinigt. Der Vertrag kann zwar von jeder Partei gekündigt werden, allerdings nur mit einer Frist von einem Jahr. Somit hätte die Regierung durch eine Kündigung des Abkommens überhaupt keine zusätzlichen Einnahmen für den Bundeshaushalt 2024 erzielen können. Das Vorhaben, das sich, anders als die Kürzungen beim Agrardiesel, in keiner offiziellen Unterlage fand, erwies sich somit als „haushaltspolitische Nebelkerze“. Zudem hätte ein solches Vorgehen zu massiven Wettbewerbsverzerrungen und einem europäischen Tanktourismus im Wasserstraßennetz geführt und die Regierung hätte klar widersprüchlich zu dem erst wenige Monate vorher von ihr veröffentlichtem Subventionsbericht gehandelt. In diesem wurde die Steuerbefreiung des Schiffsdiesels nämlich als wirkungsvolles Instrument gelobt und eine Fortführung empfohlen. Letztlich bekam der BDB kurz vor Weihnachten das Signal aus dem politischen Raum, dass eine Aufhebung der Steuerbefreiung „vom Tisch“ sei.

↑ Für Unterhalt und Neubaumaßnahmen an den Wasserstraßen (wie im Bild das neue Schiffshebewerk Niederfinow) liegen die Haushaltsmittel unter dem tatsächlichen Bedarf

← Minister Lindner erwähnte in einem „ZDF Spezial“ das steuerbefreite Gasöl in der Binnenschifffahrt im Zusammenhang mit dem „Abbau klimaschädlicher Subventionen“ – und sorgte damit für große Unsicherheit im Gewerbe



Gemeinsam stark für Interessen der Fahrgastschifffahrt

Mittelständische Personenschifffahrt e.V. wird Mitglied im BDB

Die Mittelständische Personenschifffahrt e.V. (MPS) ist seit 27. März Mitglied im BDB und verstärkt damit das Netzwerk des Verbandes und dessen Expertise im Bereich der Fahrgastschifffahrt.

→ MPS-Vorsitzender
Karl Hofstätter

Die im Jahr 1955 gegründete MPS verfolgt gemeinnützige Zwecke, insbesondere die Förderung und Pflege der mittelständischen Tagesausflugsschifffahrt und des Fremdenverkehrs auf deutschen Binnengewässern. Derzeit sind 118 Mitglieder in dem Verein engagiert.



deutschen Fahrgastschifffahrt gegenüber Politik und Verwaltung. Mit unserer Mitgliedschaft wollen wir unsere Kräfte bündeln und unser Engagement, beispielsweise bei der Begleitung der Entwicklung der technischen Regelwerke und der Überarbeitung der Besatzungsregeln, intensivieren. Dabei dienen unsere Mitglieder als wichtige Multiplikatoren“.

Expertise in der Personenschifffahrt weiter gestärkt

BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen erklärt zur Aufnahme der MPS in den BDB:

« Der BDB ist schon heute ein wichtiges Sprachrohr für die Interessen der deutschen Fahrgastschifffahrt gegenüber Politik und Verwaltung. »

Karl Hofstätter (Weiße Flotte Heidelberg), Vorsitzender der MPS

MPS-Mitglieder als wichtige Multiplikatoren

Karl Hofstätter (Weiße Flotte Heidelberg), Vorsitzender der MPS, und zugleich auch Mitglied im Fachausschuss für die Personenschifffahrt im BDB, erklärt hierzu:

„Der BDB ist schon heute ein wichtiges Sprachrohr für die Interessen der



↑ Das Ausflugsschiff „MS Königin Silvia“ der Weißen Flotte Heidelberg

„Wir freuen uns, die Mittelständische Personenschifffahrt e.V. als neues Mitglied im BDB begrüßen zu dürfen. Es ist gute Tradition, dass Mitglieder der MPS auch Mitglied im BDB sind und in die Fachgremien des Verbandes für die Fahrgastschifffahrt ihr wertvolles Fachwissen einbringen. Künftig wollen wir diese Zusammenarbeit weiter ausbauen und intensivieren. Daher ist die Aufnahme der MPS im BDB – getreu dem Motto „Gemeinsam sind wir stärker“ – ein folgerichtiger Schritt. Dies gilt gerade auch im Hinblick auf die großen Herausforderungen, etwa die Bewältigung des eklatanten Fachkräftemangels oder die Modernisierung der Schiffsflotten, mit denen sich Güter- und Fahrgastschifffahrt gleichermaßen konfrontiert sehen“.

Hintergrund:

Im BDB sind rund 35 Unternehmen aus der Personenschifffahrt organisiert,

sowohl aus der Tagesausflugsschifffahrt als auch aus der Kabinenschifffahrt. Die fachbezogene inhaltliche Arbeit findet im Wesentlichen im Fachausschuss für die Personenschifffahrt statt. Dieser tagt zwei Mal im Jahr, in der Regel im Frühjahr in Duisburg und im Herbst bei einem Mitglied des Fachausschusses, das sich zur Ausrichtung der Sitzung bereiterklärt. Im Rahmen der Frühjahrssitzung findet außerdem die Vollversammlung der Personenschifffahrt statt, um den Informationsfluss zwischen dem Fachausschuss und den weiteren BDB-Mitgliedern aus der Fahrgastschifffahrt zu gewährleisten. Vorsitzender des Fachausschusses ist seit der Herbstsitzung 2022 Bernd Grondke, der bis zu seinem Eintritt in den Ruhestand bei Stern + Kreisschifffahrt, Berlin, tätig war. Er folgte auf den langjährigen Vorsitzenden Anton Nauheimer (Frankfurter Personenschifffahrt).

Transport gefährlicher Güter

43. Sitzung des ADN-Sicherheitsausschusses

Die 43. Sitzung des ADN-Sicherheitsausschusses fand vom 22. bis 26. Januar 2024 im Völkerbundpalast in Genf statt. Insgesamt wurden über 60 Dokumente eingereicht, die Änderungsanträge, Interpretationsfragen sowie Arbeitsgruppenberichte enthielten. Elena Siebrecht nahm für den BDB, den europäischen Dachverband EBU und die belgische Stiftung „IWT-Plattform“ an den Sitzungen in Genf teil und vertrat dort die Positionen des Binnenschiffahrtsgewerbes.

Öffnen von Öffnungen

Zu den wichtigsten Änderungsbeschlüssen für das ADN 2025 zählte die Aufnahme neuer Regelungen bezüglich des Öffnens von Öffnungen der Ladetanks. Hintergrund des Antrags, war der Umstand, dass die betreffenden Vorschriften des Teils 7 zu den ältesten des ADN gehören und seit deren Inkrafttreten nicht mehr evaluiert wurden. Es hat sich herausgestellt, dass diese die heutigen Bedürfnisse und Anforderungen der Beförderer, Befüller und Entlader nicht ausreichend berücksichtigen und zum Teil nicht praxisgerecht sind. Die allgemeinen Vorschriften des Kapitels 7.2.4.22 „Öffnen von Öffnungen der Ladetanks“ wurden entsprechend überarbeitet. Außerdem wurden neue Abschnitte zu den jeweiligen Öffnungszwecken aufgenommen und die Sicherheitsvoraussetzungen für die erforderlichen Maßnahmen geregelt. Die Begriffsbestimmung für eine „Probeentnahmeöffnung“ nach 1.2.1 ADN

wurde dahingehend erweitert, dass andere, gleichwertige Öffnungen zu den genannten Zwecken geöffnet werden dürfen, vorausgesetzt, dass diese die gleichen technischen Sicherheitsanforderungen wie eine Probeentnahmeöffnung im Sinne der Definition erfüllen.

Begaste Ladung in Trockengüterschiffen

Deutschland reichte ein Dokument ein, das den Zwischenstand der Arbeiten der Korrespondenzgruppe „Begaste Ladung in Trockengüterschiffen“, unter Mitwirkung von EBU/ESO, wiedergab. Dieses enthielt eine mögliche Definition für „begaste Ladung“ im ADN, Grenzwerte für Begasungsmittel, die nach dem ADN erlaubt sein sollen, einen Hinweis auf Unterschiede und damit einhergehend unterschiedliche Risiken bei der Verwendung von Begasungsmitteln (z.B. lose Tabletten oder Beutel), die noch zu thematisierenden Verantwortlichkeiten von Verladern



und Befüllern sowie die Notwendigkeit zusätzlicher (Frei-)Messungen vor/nach der Beladung auf das Binnenschiff. Die Diskussion im Sicherheitsausschuss soll im August 2024 fortgesetzt werden.

ADN-Prüfliste

Die Arbeiten zur Überarbeitung der ADN-Prüfliste wurden aufgenommen, nachdem in der 41. Sitzung der Sicherheitsausschuss dies befürwortet hat. In der Zwischenzeit wurden Änderungsvorschläge eingereicht. Die Delegationen äußerten sich überwiegend positiv zu den Vorschlägen. Insbesondere sei man dem Ziel, die Verantwortlichkeiten zwischen den Operateuren der Landanlage und denen des Schiffs entsprechend dem eigenen Einwirkungsbereich sinnvoller zu verteilen, nähergekommen. Da jedoch zu einigen wesentlichen Änderungsvorschlägen keine Einigkeit erzielt werden konnte, wurde der Antrag zurückgezogen. Stattdessen soll eine Korrespondenzgruppe unter der Leitung der niederländischen Delegation eingerichtet werden, um zu den verbliebenen, streitigen Punkten Vorschläge für die 44. Sitzung zu erarbeiten.

Änderungsvorschläge zu 9.3.4 des ADN

Die TNO (Niederländische Organisation für Angewandte Naturwissenschaftliche Forschung) hatte in einer Studie zur Frage der Überarbeitung von 9.3.4 ADN aufgezeigt, dass die Kollisionsenergie in den letzten Jahren aufgrund der zunehmenden Masse und Größe der Binnenschiffe gestiegen ist. Damit einher geht eine gestiegene Wahrscheinlichkeit eines Risses in einem Ladetank mit der Folge eines Produktaustritts. Ebenfalls wurden die Energiestatistik und die Methoden zur Berechnung der Kollisionssicherheit untersucht. Für beide Themen ergaben sich Änderungsvorschläge zu 9.3.4 ADN. In einem von den empfohlenen Klassifikationsgesellschaften eingereichten Dokument wurden diese aufgelistet.

Der Sicherheitsausschuss kam jedoch zu dem Ergebnis, dass der Antrag noch nicht entscheidungsreif ist. Ein überarbeitetes Dokument wird für die nächste Sitzung erwartet.

Über weitere, wichtige Diskussionen und Beschlüsse wurden die BDB-Mitglieder per Rundschreiben informiert.

↑ Der ADN-Sicherheitsausschuss tagt traditionell im Genfer Völkerbundpalast

Bundeskabinett verabschiedet Nationale Hafenstrategie

BDB begrüßt Absichten zur Verkehrsverlagerung und zur Stärkung der Wasserstraßen

Das Bundeskabinett hat am 20. März die „Nationale Hafenstrategie“ beschlossen. Das 65 Seiten starke Strategiepapier war zuvor in einem intensiven Austausch zwischen den Binnenschiffahrts-, Hafen-, Naturschutz- und Industrieverbänden, der Gewerkschaft, den Bundesländern und dem Bundesverkehrsministerium erarbeitet worden.

Das Ziel der Stärkung und Zukunftsfähigkeit der deutschen See- und Binnenhäfen soll nun mit knapp 140 Maßnahmen erreicht werden. Bei der Umsetzung geht es nicht nur um Finanz- und Fördermittel des Bundes. Es sind alle Beteiligten gefordert.

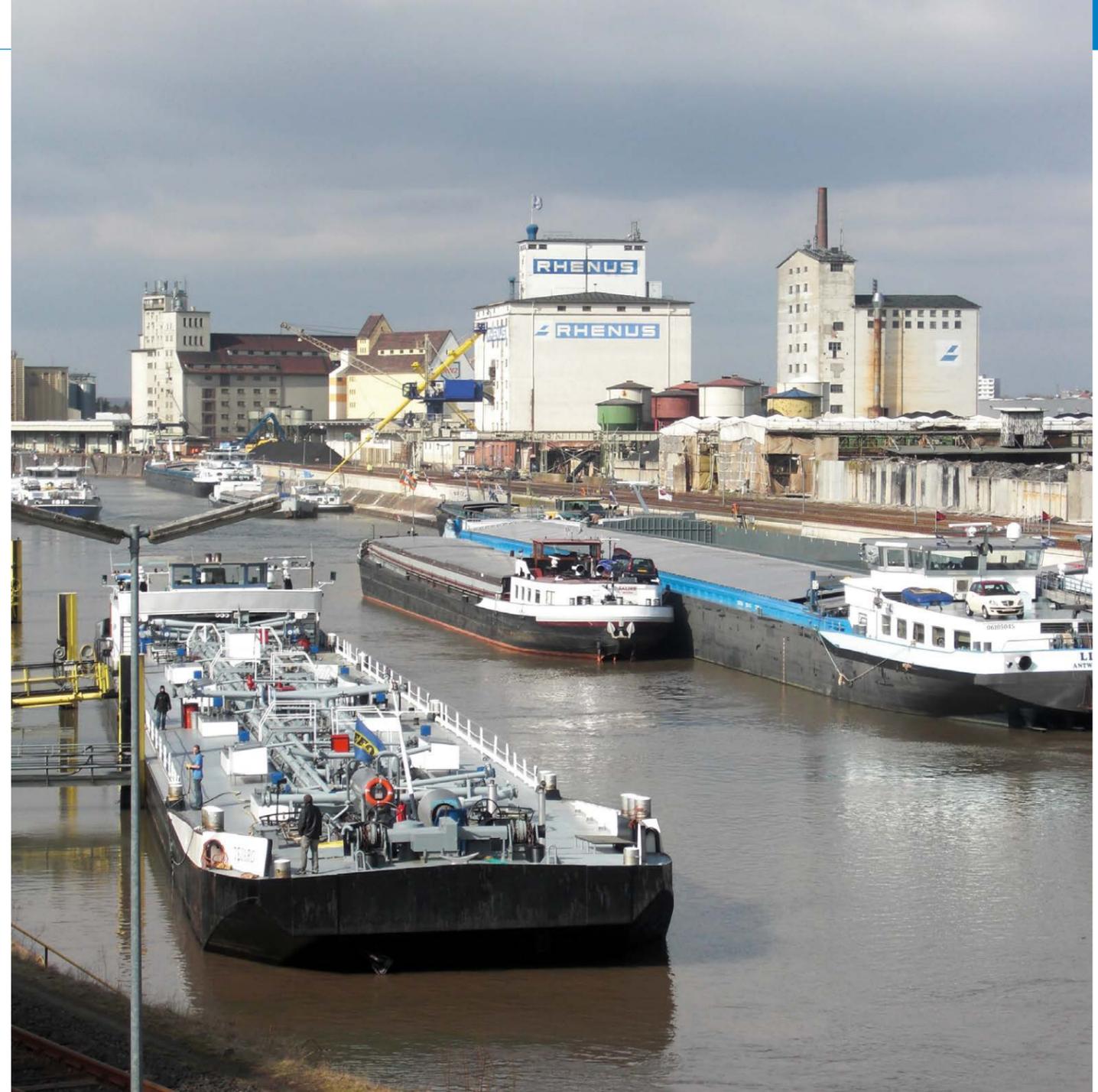
Der BDB hat die Arbeit an dem Strategiepapier im Beirat und in den Arbeitsgruppen begleitet und ist mit dem nun vorgelegten, in der Regierung ressortabgestimmten Ergebnis zufrieden: Das „Kursbuch für den Hafenstandort Deutschland“ (Zitat Bundesverkehrsminister Volker Wissing) stellt bereits

in der Einleitung fest: „Die deutschen Häfen der Zukunft sind Wegbereiter für eine klimaneutrale Schifffahrt und Industrie und wichtige Drehkreuze für die Verkehrsverlagerung.“ Deshalb ist es folgerichtig und konsequent, dass die Entwicklung der Häfen hin zu diesen nachhaltigen Knotenpunkten und Drehkreuzen der Verkehrsverlagerung einen entsprechenden Raum im sog. Maßnahmenteil des Strategiepapiers erhält.

BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen erklärt hierzu: „Wir begrüßen es ausdrücklich, dass die verstärkte Verlagerung des Verkehrs auf die Wasserstraße als strategisches Ziel definiert wird und hierfür die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen werden sollen. Zu nennen sind etwa die Verlagerung von großen und schweren Gütern auf das Binnenschiff und die Stärkung der Intermodalität. Ohne Flussausbau ist das aber nicht möglich. Deshalb ist es nur konsequent, dass der bedarfsgerechte Ausbau der Hinterlandanbindungen zu den strategischen Zielen zählt: Projekte zur Engpassbeseitigung sollen priorisiert und die Maßnahmen der sog.

« Wir danken der Bundesregierung ausdrücklich für diesen wertvollen Beitrag zur weiteren Entwicklung des Systems Wasserstraßen und freuen uns auf die nächsten gemeinsamen Umsetzungsschritte! »

BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen



Ahrensburger und Düsseldorfer Listen überprüft werden.“

Gleiches gelte für die Ankündigung des frühzeitigen Ausbaus von Speicher- und Beunkerungskapazitäten für erneuerbare Kraftstoffe nicht-biogenen Ursprungs in den Häfen und den weiteren Bau von Landstromanlagen. So könne der Schifffahrt der Schritt in eine klimaneutrale Zukunft gelingen. Mit der Ausstattung der Häfen mit Systemen zur Sammlung und Entsorgung von

Schiffsabfällen, Abwässern und gasförmigen Ladungsrückständen leisteten die Häfen ebenfalls einen wertvollen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung der Schifffahrt.

„Wir danken der Bundesregierung ausdrücklich für diesen wertvollen Beitrag zur weiteren Entwicklung des Systems Wasserstraßen und freuen uns auf die nächsten gemeinsamen Umsetzungsschritte!“, so BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen.

↑ In der Nationalen Hafenstrategie werden knapp 140 Maßnahmen zur Stärkung und Zukunftsfähigkeit der Häfen, wie etwa hier im Hafen Hanau, definiert

Westdeutsches Kanalgebiet

5. Stakeholder-Beirat zur Umsetzung des Aktionsplans

Der „Aktionsplan Westdeutsche Kanäle – NRW“ wurde im Jahr 2021 vom Bundesverkehrsministerium vorgestellt.

Durch die sukzessive Umsetzung der darin fixierten kurzfristigen, mittelfristigen und langfristigen Maßnahmen soll die Infrastruktur in diesem Fahrtgebiet, welches nach dem Rhein das zweithöchste Güteraufkommen der Bundeswasserstraßen aufweist, ertüchtigt werden, um die Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu gewährleisten. Die Fortschritte werden von einem Stakeholder-Beirat, der sich aus Vertretern aus Schifffahrt, Verwaltung und Industrie zusammensetzt, regelmäßig begleitet.

Am 21. März fand auf Einladung des WSA Westdeutsche Kanäle und des WNA Datteln die 5. Sitzung dieses Beirats statt. Die Vertreter der Verwaltung informierten über die Planung künftiger und den Umsetzungsstand aktueller infrastruktureller Maßnahmen im Kanalgebiet. Zudem wurde ein Überblick über die statistische Entwicklung des Verkehrs sowie die bisher verausgabten und geplanten Mittel gegeben.

Ausbau des Wesel-Datteln-Kanals bis Marl

Der Ausbau des WDK bis Marl ist im vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 verankert und sieht u.a. den Ersatzneu-

bau der Großen Schleusen vor. Birgit Maßmann, Leiterin des WNA Datteln, informierte, dass vier Ingenieursverträge vergeben wurden, um ein Gutachten zu erstellen. Diese Arbeiten sollen voraussichtlich im Herbst 2024 abgeschlossen sein. Im Anschluss erfolgt die Diskussion über die möglichen Varianten. Die Anregung von BDB und BDS, eine Schleusenkammerlänge von 230 m (statt 190 m) in Betracht zu ziehen, werde in die Untersuchungen aufgenommen. Frau Maßmann informierte weiter, dass es während der Bauphase nicht möglich sein wird, beide bisherigen Schleusen gleichzeitig in Betrieb zu halten. Daher sei die Frage zu klären, ob die neuen großen Schleusen am jeweiligen Standort der großen oder kleinen Schleusen errichtet werden sollen. Diese Diskussion wirkt sich auch darauf aus, ob während der Bauphase die großen oder kleinen Schleusen in Betrieb gehalten werden. Die Schifffahrtsverbände erhalten nach der Fertigstellung des Gutachtens die Gelegenheit, hierzu Stellung zu nehmen, und dem WNA ihre Präferenz mitzuteilen. Die Teilnehmer stellten außerdem fest, dass der Rhein-Herne-Kanal als wichtigste Alternativroute während der Einschränkungen im Wesel-Datteln-Kanal besonders leistungsfähig sein muss. Dies bedeute



u.a., dass ein 24/7-Schleusenbetrieb sicherzustellen ist.

Sanierung der Nischenpoller am WDK

Das WSA informierte, dass die Sanierung der Nischenpoller an den Schleusen Dorsten und Datteln mittlerweile abgeschlossen ist. Derzeit werden die Arbeiten an der Schleuse Ahsen vorbereitet. Im Anschluss folgt die Sanierung der Nischenpoller an den Schleusen Friedrichsfeld, Hünxe und Flaesheim. Die Sanierungsmaßnahmen sollen im Jahr 2026 vollständig abgeschlossen sein.

Statistische Kennzahlen

Die Vertreter des WSA WDK stellten die Verkehrszahlen im Kanalgebiet vor. An den Schleusen Duisburg-Meiderich und Friedrichsfeld (und damit an der

„Schnittstelle Rhein-Kanalgebiet“) wurden im Jahr 2023 insgesamt rund 29.300 Binnenschiffe registriert. Damit entwickelte sich der Verkehr im Vergleich zum Vorjahr (rund 33.000 Schiffe) rückläufig.

Nach Angaben des WSA WDK wurden bisher (in den Jahren 2021 bis 2023) rund 95 Mio. Euro für Maßnahmen in den Kanälen ausgegeben. Bis zum Jahr 2031 sollen weitere 620 Mio. Euro „verbaut“ werden. Hinzu kommen die Ausgaben im Bereich des WNA Datteln, die in der Sitzung nicht näher erläutert wurden. Insgesamt sind für die Umsetzung des Aktionsplans in einem 10-Jahres Zeitraum (2021 - 2031) Haushaltsmittel in Höhe von 1,5 Mrd. Euro vorgesehen.

↑ Teil des Aktionsplans Westdeutsche Kanäle ist die Sanierung der großen WDK-Schleusen © BAW

BDB im Gespräch mit neuem GDWS-Leiter Eric Oehlmann

Fachkräftemangel beschäftigt auch die WSV

Mitte Februar traf BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen gemeinsam mit Torsten Stuntz und Andrea Beckschäfer vom BDS den neuen Leiter der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS), Eric Oehlmann, an dessen Amtssitz in Bonn. Die GDWS ist die zentrale Bundesbehörde der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV). Sie ist insbesondere für die Unterhaltung, den Betrieb sowie den Aus- und Neubau der Bundeswasserstraßen einschließlich der Schleusen, Wehre, Brücken und Schiffshebewerke zuständig. Ihr unterstehen die 17 Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter und die acht Neubauämter.

Oehlmann hat zum Jahreswechsel 2023/2024 die Nachfolge von Dirk Schwardmann angetreten, der als Vizepräsident die GDWS leitete, nachdem Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte Ende Januar 2023 in den Ruhestand getreten ist. Die Fragen zum zukünftigen Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle in Zeiten leerer Haushaltskassen und einem sich verschärfenden Fach-

kräftemangel standen im Mittelpunkt des Meetings. 25 % der Beschäftigten in der WSV werden in den kommenden fünf Jahren in den Ruhestand gehen. Der Personalgewinnung werde daher verstärkte Aufmerksamkeit geschenkt (u.a. Personalgewinnungsprämie). Es finde aktive Mitarbeiteranwerbung statt. Neue Ansätze werden bei der Verkürzung der Dauer des Stellenbesetzungsverfahrens verfolgt (verstärkte Eigenregie der WSÄ). Bei der WSV werde intensiv ausgebildet (1.400 Azubis in 20 Berufsbildern, u.a. Wasserbauer). Außerdem werde die Bekanntheit der WSV gesteigert, z.B. durch verbesserte Pressearbeit und der Betonung der umweltpolitischen Aufgaben. Eric Oehlmann ermunterte die Verbände, in der öffentlichen Darstellung ein positiveres Image der Binnenschifffahrt zu zeichnen, was – so die Verbände – dann gut gelingen wird, wenn dem Gewerbe eine leistungsfähige und verlässliche Infrastruktur zur Verfügung steht.

Oehlmann teilte die Auffassung der Verbände, dass eine auch nur teilweise Ausgliederung bestimmter WSV-Aufgabenbereiche in eine Privatrechtsform, z.B. der Bausektor, nicht zielführend ist. Er habe hierzu einschlägige Erfahrungen in seiner Verwaltungslaufbahn gesammelt. Viel wichtiger als die Organisationsstruktur sei eine kontinuierliche Finanzlinie, die ein verlässliches Planen und Bauen ermöglicht. Dies könne über die bisherige Haushaltsfinanzierung erfolgen oder z.B. über ein entsprechendes Fonds-Modell, wie es zurzeit in Berlin diskutiert wird. Die Fortsetzung des Gespräches wurde verabredet.

↓ Der neue GDWS-Leiter Eric Oehlmann



← Der EBU-Verwaltungsrat tagte Mitte März in Brüssel

EBU-Verwaltungsrat tagt in Brüssel

Paul Goris legt Ämter in EBU und IWT nieder

Mitte März tagte der Verwaltungsrat des europäischen Dachverbandes der Binnenschifffahrt, EBU, in Brüssel. BDB-Präsident Martin Staats und Geschäftsführer Jens Schwanen nahmen an diesem wichtigen Meeting teil, in dem u.a. die Binnenschifffahrtspositionen für die Zeit nach der Wahl des europäischen Parlaments und der Neuaufstellung der Europäischen Kommission behandelt wurden. Die Entwicklung der europäischen Güter- und Fahrgastschifffahrt hin zu einem möglichst klimaneutralen Verkehrsträger steht im Mittelpunkt der Bemühungen. Die EBU wurde 2001 gegründet; dem Verein gehören inzwischen die Schifffahrtsverbände aus neun Staaten sowie einige kooptierte Mitglieder an.

Bereits zum Jahreswechsel hatte Paul Goris das Amt als Vorsitzender des niederländischen Schifffahrtsverbandes KBN niedergelegt und die Aufgaben an seinen Nachfolger Ad Koppejan übergeben. Mitte März folgte nun die Verabschiedung von Paul Goris aus den Ämtern der europäischen Organisati-

onen EBU und IWT-Plattform, wo er in den vergangenen Jahren u.a. auch die Präsidentenämter bekleidete. „Es war uns eine große Freude, mit dir zusammen über sechs Jahre die Interessen der Binnenschifffahrt in Europa zu vertreten. Du hast gerade auch beim Aufbau unserer IWT-Plattform, der von EBU und ESO gegründeten Stiftung nach belgischem Recht, wichtige Impulse gegeben. Du wirst uns fehlen!“, erklärte BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen anlässlich der Verabschiedung in Brüssel. In der EBU wird KBN nun u.a. durch den neuen Vorsitzenden Ad Koppejan vertreten.

↓ Abb. links: KBN-Vorsitzender Ad Koppejan und sein Amtsvorgänger Paul Goris

Abb. rechts: Paul Goris (l.) und BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen



Wie ist der Status Quo der Branche?

„Branchendialog Fachkräftesicherung“ des BMDV

→ Ein Branchendialog des BMDV beschäftigte sich mit dem Fachkräftemangel im Gewerbe

Anfang Januar 2024 fand auf Einladung des Parlamentarischen Staatssekretärs im BMDV, Oliver Luksic, der „Branchendialog Fachkräftesicherung“ statt, zu dem auch BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen eingeladen war. Für das Ministerium nahmen PStS Luksic, die neue WS-Abteilungsleiterin Dr. Wibke Mellwig und der Leiter der BMDV-Abteilung „Kommunikation“, Hartfrid Wolff, teil. Gefragt wurde: „Wie ist der status quo der Branche und ihre zukünftige Entwicklung? Wie kann die Bundesregierung unterstützen?“ Übereinstimmend wurde festgestellt, dass der Fachkräftemangel in der „nassen Branche“ ein beständig wachsendes Problem darstellt. Die Arbeitsagenturen sind weder für die Seeschifffahrt, noch für die Binnenschifffahrtsbranche eine echte Hilfe. Das Förderprogramm zur Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt sollte hingegen unbedingt fortgeführt werden, da es von der Branche sehr gut angenommen wird. Das belegen die konstant hohen Ausbildungszahlen. Den aktuellen Personalmangel in der Führungsebene und im sog. Decksbereich kann das Programm ad hoc freilich nicht beheben. Weitere diskutierte Ansätze waren u.a. die vom BDB initiierte Imagekampagne für die Binnenschifffahrt. Vom BDS kamen Hinweise zur möglichen Personalgewinnung aus Drittstaaten (hierfür sollte das multiple-choice-Prüfungsverfahren in englischer Sprache angeboten werden), sowie die Öffnung der Branche für Quereinsteiger. Beides sind nun Prüfaufträge im BMDV. Das Ministerium hat die Fortsetzung des Dialogs angekündigt.



Zusammenarbeit in einer nautisch-technischen Kommission

Gründungssitzung der NTK von BDB und BDS

Die Binnenschifffahrtsverbände BDB und BDS haben sich dazu entschieden, die Arbeit an nautischen und technischen Themen zu intensivieren. Zu diesem Zweck haben die Verbände eine neue, gemeinsame nautisch-technische Kommission (NTK) gegründet. Ziel ist es, Kompetenzen zu bündeln, gemeinsame Positionen abzustimmen und diese anschließend in den Sitzungen in der europäischen NTK der IWT-Plattform einzubringen. Die konstituierende Sitzung fand am 18. März an Bord des Schulschiffs statt. In der Auftaktsitzung wurde sehr engagiert diskutiert, u.a. über die Übergangsbestimmungen im ES TRIN und über die geplanten Änderungen bei der elektronischen Meldepflicht auf dem Rhein. Ein Ergebnis der Sitzung ist u.a. ein gemeinsames Schreiben an das BMDV-Fachreferat WS 25, mit dem Vorschlag, die gute Tradition der technischen Besprechungsrunden („Arbeitskreis Technische Schiffssicherheit“) wiederaufleben zu lassen. Hierzu

wurde die Leiterin des Fachreferats WS 25 im BMDV, Barbara Schäfer, von den Verbänden angeschrieben. Außerdem wurde die deutsche Delegation in einem Schreiben um Unterstützung für eine möglichst praktikable Ausgestaltung der von der ZKR beabsichtigten Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf dem Rhein gebeten. Das neue Gremium wird mindestens zwei Mal pro Jahr tagen. Seitens des BDB nahmen die Vorstandsmitglieder Andreas Dicke und Tobias Zöller und aus dem weiteren Mitgliederkreis Oliver Pohl (Bingen-Rüdesheimer) teil. Für die Geschäftsstelle haben BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen und BDB-Referent Fabian Spieß teilgenommen. Oliver Pohl, der u.a. für die GDWS als Sachverständiger tätig ist, wurde zum Vorsitzenden der NTK gewählt. Für den BDS nahmen Jürgen Collée, Henning Jahn, Nikolaus Hohenbild, Stephen Mnich und Horst Herweck, sowie BDS-Geschäftsführerin Andrea Beckschäfer teil.



← Die Mitglieder der neu gegründeten NTK von BDB und BDS bei der Auftaktsitzung in Duisburg

Gewinner des Videoblog-Wettbewerbs auf dem Schulschiff prämiert

Ein wirkungsvolles Instrument zur Bekämpfung des zunehmenden Fachkräftemangels in der Binnenschifffahrt ist die gezielte Werbung für das Berufsbild von aktiven Binnenschiffern und Auszubildenden selbst. Basierend auf dieser Erkenntnis initiierte das Fachreferat WS 21 im BMDV, das unter anderem für die Förderung der Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt zuständig ist, gemeinsam mit den Binnenschifffahrtsverbänden BDB und BDS im Jahr 2023 den ersten Videoblog-Wettbewerb. Am 7. Februar wurden die Gewinner auf dem Schulschiff „Rhein“ feierlich für ihre Beiträge prämiert und konnten ihre Urkunden entgegennehmen. Das Preisgeld, das vom Ministerium gesponsort wird, beträgt 3.000 Euro für den ersten Platz, 2.000 Euro für den zweiten Platz und 1.000 Euro für den dritten Platz. Sieger wurde Hendrik van Aswege (DTG). „Gebt euer Bestes in der Ausbildung. Es ist eure beste Zeit und wir haben einen der schönsten Berufe der Welt“, betonte er gerichtet an die rund 30 Auszubildenden, die die Preisübergabe verfolgten. Über den zweiten Platz konnte sich das Azubi-Team vom Unternehmen Kölntourist, bestehend aus Jennifer Rittel, Cedric Adam und Jakob Betz, freuen. Dritter wurde Ro-

land Böhlke (Haeger & Schmidt), der bei der Übergabe leider nicht anwesend sein konnte, da er sich an Bord eines Binnenschiffs auf dem Weg nach Rotterdam befand. Renate Bartelt-Lehrfeld, Leiterin des Fachreferats WS 21, war extra zur Preisübergabe nach Duisburg gekommen und lobte das Engagement der Teilnehmer. „Wir sind begeistert über die sehr guten Beiträge und hoffen, dass nun viele weitere Auszubildende, Binnenschifferinnen und Binnenschiffer motiviert werden, sich auch zu versuchen und den Austausch untereinander zu intensivieren. Wir würden den Wettbewerb gern weiter fördern. Die Binnenschifffahrt ist eine wichtige Branche mit zukunftssträchtigen Berufen.“ Der Videoblog-Wettbewerb wird in Kürze in die zweite Runde gehen. Weitere Informationen gibt es im BDB-Blog unter www.binnenschiff.de

Ihno Kruse und Julian Lindner verstärken das Schulschiff-Team

Seit Anfang Februar wird das Team des Schulschiffes durch den gelernten Schiffsführer Ihno Kruse verstärkt. Herr Kruse absolvierte seine Ausbildung bei der Maintank Schifffahrtsgesellschaft und erwarb im Anschluss sein Rheinpatent. Das Schulschiff-Team freut sich, Herrn Kruse an Bord begrüßen zu dürfen. Mit ihm ist neben Herrn Thormälen nun ein weiterer Schiffsführer auf dem Schulschiff tätig, der besonders die praktischen Ausbildungsinhalte gut vermitteln kann. Neben Herrn Kruse gibt es auch ein neues Gesicht in der Küche des Schulschiffes. Julian Lindner ist seit dem 15. Februar neben Frau Lichtrauter für das leibliche Wohl der Auszubildenden zuständig.

Abschließendes Nachenrennen

Die alten Nachen sollen noch im April durch neue, moderne Nachen ersetzt werden. Aus diesem Grund wurde durch die Auszubildenden und die Besatzung des Schulschiffes ein Abschlussrennen für die nunmehr teilweise über 40 Jahre alten Nachen organisiert.



21 Zweiertteams, bestehend aus Auszubildenden, Lehrern oder Mitgliedern des angrenzenden Ruderclubs, stellten sich dem Wettkampf ruderten eine abgesteckte Strecke im Homberger Stadthafen auf Zeit. Gewonnen hat ein Team bestehend aus den Auszubildenden Louis Jüngerhans und Julian Itzstein, gefolgt von den Teilnehmern des Ruderclubs. Das Event wurde sehr positiv von allen Beteiligten aufgenommen und man kam schnell überein, dass aus dem Nachenrennen eine Tradition entstehen soll – im nächsten Durchgang allerdings mit den neuen Nachen. Für das leibliche Wohl wurde durch Grillgut auf dem Achterdeck gesorgt.

Neue Kooperationen wurden geschlossen

Das Schulschiff „Rhein“ setzt verstärkt auf Partnerschaften mit Schulen, Vereinen und sonstigen Institutionen aus der Region. Dadurch soll die Außenwahrnehmung gefördert und den Auszubildenden neue Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung eröffnet werden. Durch die Kooperation mit der Erich-Kästner-Gesamtschule aus Duisburg Homberg soll für Schüler, welche kurz vor ihrem Abschluss stehen, die Möglichkeit geschaffen werden, dass diese einen Einblick in die Binnenschifffahrt bekommen können. Gemeinsame

Projektstage und Vorstellungsveranstaltungen sollen hierbei die Attraktivität der Branche zeigen und somit dazu beitragen, mehr junge Menschen für die Binnenschifffahrt zu begeistern. Die Erich-Kästner-Gesamtschule soll die erste von hoffentlich vielen weiteren Kooperationsschulen sein, an welchen junge Leute direkt und persönlich über die Berufe in der Binnenschifffahrt informiert werden. Eine weitere Kooperation konnte mit dem Fitness- und Gesundheitsstudio „just sport's“, ebenfalls aus Duisburg-Homberg, geschlossen werden. Somit ist es nunmehr möglich, dass die an Bord des Schulschiffes untergebrachten Auszubildenden eine Sondermitgliedschaft für die Zeit des Aufenthaltes in Duisburg abschließen und so im Fitnessstudio trainieren können. Dies bietet die Möglichkeit, dass neben den Lernstress auch für ausreichende Bewegung gesorgt werden kann.

↑ Die Sieger im Nachenrennen, Louis Jüngerhans (Reederei Deymann, l.) und Julian Itzstein (Navigare, r.) präsentieren ihre Urkunden gemeinsam mit dem Lehrgangssprecher der WSV, Marcel Kirchgäßer

← Zu den neuen Kooperationspartnern zählen u.a. der Homberger Ruderclub und ein Duisburger Fitnessstudio



↓ Siegerehrung auf dem Schulschiff: (v.l.n.r.) Renate Bartelt-Lehrfeld (Leiterin WS 21 im BMDV), Hendrik van Aswege (DTG), Jakob Betz, Jennifer Rittel, Cedric Adam (alle Kölntourist), Schulschiff-Leiter Gerit Fietze. Nicht im Bild Roland Böhlke (Haeger & Schmidt)





Treffen mit Harbers und Krischer im Düsseldorfer Schlossturm

Konstruktiver Gedankenaustausch mit gleich zwei Ministern, die für die Binnenschifffahrt und die Industrie wichtig sind: Anfang Februar fand im Schlossturm am Altstadtufer in Düsseldorf ein gemeinsames Abendessen mit dem Minister für Infrastruktur und Wasserwirtschaft der Niederlande, Mark Harbers, und NRW-Umwelt- und Verkehrsminister Oliver Krischer statt. Neben zahlreichen Mitarbeitenden der Ministerien und der Botschaft waren auch wichtige Repräsentanten der Binnenschifffahrtsbranche und der Industrie eingeladen. Thema des Abends: Die Rolle einer noch umweltfreundlicheren Binnenschifffahrt als nachhaltige Alternative für den Transport von Waren und Energieträgern. Insbesondere die Rheinschifffahrt ist ein unverzichtbarer Partner auf dem Weg zur Energiewende. Das verdeutlichten beide Minister in ihren Reden, und dies wurde anschließend in den Tischgesprächen ausgiebig erörtert.

Liegegeldverordnung

Die Lade- und Löschzeitenverordnung in der Binnenschifffahrt ist in die Jahre gekommen und sollte an die heutigen Gegebenheiten und Marktentwicklungen angepasst werden. Konkret geht es um eine Anhebung der Liegegelder: Die letzte Anpassung erfolgte im Jahr 2010, allerdings nur für die Tankschifffahrt. Die Liegegelder für die Trockengutschifffahrt sind seit 1999 unverändert. Der BDB hat deswegen gemeinsam mit dem BDS Kontakt mit dem zuständigen Bundesjustizministerium aufgenommen und wird Vorschläge für eine moderate Anpassung unterbreiten.



Infrastrukturdialog des BMDV

In den vergangenen Monaten fanden auf Einladung des Bundesverkehrsministeriums zahlreiche Sitzungen zum sog. Infrastrukturdialog statt. Dieses Veranstaltungsformat richtet sich an die Verkehrs- und Logistik- sowie Naturschutzverbände und dient der Vorbereitung des nächsten Bundesverkehrswegeplans: Frühzeitig möchte die Regierung die Positionen der verschiedenen Interessensvertreter für den zukünftigen Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen kennen und ggf. in den Erarbeitungsprozess des BVWP einfließen lassen. Der BDB hat an mehreren Arbeitsgruppensitzungen teilgenommen und dort die wichtigen Punkte für den weiteren Flussausbau eingebracht. Hier findet sich auch unser Prüfvorschlag, ob im Sinne einer Verfahrensbeschleunigung (beschleunigter Ersatzneubau) der genehmigungsfreie Ersatzneubau von Schleusen auch bei geringfügiger Kapazitätserweiterung ermöglicht werden sollte. Die Ergebnisse der Arbeitsgruppenphase werden demnächst allen am Infrastrukturdialog teilnehmenden Verbänden im Rahmen einer Veranstaltung im Plenum vorgestellt und zum Gesamtergebnis des Infrastrukturdialogs zusammengeführt. Das BMDV wird die Ergebnisse des Infrastrukturdialogs anschließend in einem Gesamtbericht darstellen und diesen veröffentlichen.

50jähriges Jubiläum des BDB

Der BDB feiert in diesem Jahr sein 50jähriges Jubiläum. Die konstituieren-



de Sitzung des Vereins fand am 26. April 1974 in Duisburg statt, nachdem zuvor mehrere regionale Stromgebietsverbände den Entschluss getroffen hatten, sich unter dem Dach eines Bundesverbandes zu vereinen. „Mit der vollzogenen Konzentration der Regionalverbände ist ein Meilenstein in der Verbandsarbeit gesetzt worden. Nunmehr ist die Basis für eine bessere Zusammenarbeit und für die Vertretung der Belange der deutschen Binnenschifffahrt in der Bundesrepublik und über die Grenzen hinaus gegeben.“, erklärte der damalige Vereinspräsident Hanns Hüttner in seinen einleitenden Worten zur Gründungsversammlung. Der BDB wird dem Anlass angemessen in der zweiten Jahreshälfte eine Jubiläumsfeier ausrichten.

Massive Schifffahrtsbehinderungen nach Hochwasser

In einer Sondersitzung haben sich BDB und BDS mit der Leitung der GDWS im Januar 2024 über die erheblichen Schäden ausgetauscht, die über den Jahreswechsel 2023/2024 im Norden der Republik durch das Hochwasser entstanden sind und die Schifffahrt noch über geraume Zeit erheblich beeinträchtigt haben. Die GDWS gab einen detaillierten Sachstandsbericht zur Situation am Oberrhein, am DEK, am WDK, an der Havel-Oder-Wasserstraße, an der Ems und an der Weser. Die GDWS-Vertreter betonten, dass alle WSV-Baggerschiffe zuzüglich angemieteter Baggerschiffe der Privatwirtschaft im Einsatz waren, und man auch am

Wochenende darum bemüht war, die hochwasserbedingten Schäden zu beseitigen. Genannt wurden Versandungen, Uferabbrüche und Spundwandschäden. Hieraus resultierten in Teilen Vollsperrungen, Fahrrinnenbreiteneinschränkungen und Begegnungsverbote. Peilungen mussten durchgeführt werden. Die WSV-Vertreter erklärten, von der Menge der Einspülungen, namentlich am DEK, überrascht worden zu sein. Dies habe eine nie dagewesene und erschreckende Dimension gehabt.

Brandbrief wegen beschädigter Brücke bei Elsfleth

Die Eisenbahn-Drehbrücke über die Hunte bei Elsfleth wurde im Februar durch einen Schiffsunfall beschädigt, was zu einer Sperrung der Brücke für den Bahnverkehr geführt hat. Um den Schienenverkehr schnellstmöglich wiederherstellen zu können, kündigte die Bahn an, eine Behelfsbrücke zu installieren. Der BDB hat in einem Brandbrief an GDWS-Leiter Eric Oehlmann darauf hingewiesen, dass es für eine reibungslose Aufrechterhaltung des Schiffsverkehrs in dem tidebeeinflussten Fahrtgebiet von großer Bedeutung ist, dass die Durchfahrtshöhe dieser Behelfsbrücke nicht niedriger ist als jene für die Eisenbahn-Drehbrücke. Eric Oehlmann sagte in seiner Antwort zu, dass die GDWS die Belange der Schifffahrt in den weiteren Gesprächen mit der Bahn berücksichtigen wird.

Abgasarme Motoren in der Binnenschifffahrt

Der Weg hin zu einer möglichst klimaneutralen Binnenschifffahrt ist lang. Das zeigt die Auswertung der Hauptantriebsmotoren, die zurzeit in Binnenschiffen eingebaut sind. Stand November 2023 waren knapp 61 % der Hauptantriebe der gewerblichen Schifffahrt immer noch ohne Emissions-einstufung bzw. ohne Typgenehmigung. Rund 39 % entsprechen den ZKR-Stufen I und II, der EG-RL-Stufe III a (2017 außer Kraft getreten) und der neuen Stufe V der EU-Verordnung 2016/1628

← Der BDB hat beim Infrastrukturdialog wichtige Punkte zum Ausbau an den Flüssen eingebracht
© BAW

(„NRMM“). Die neuen Stage-V-Motoren liegen dabei deutlich unter einem Prozent. Die Fortsetzung der Förderung von neuen Antrieben und zur Modernisierung der Flotte ist vor diesem Hintergrund dringend geboten. Durchaus ärgerlich ist, dass ausgerechnet die neuen Stage-V-Motoren, die dem aktuellen Stand der Technik entsprechen und bereits eine erhebliche Emissionsminderung mit sich bringen, aufgrund des nationalen und europäischen Zuwendungsrechts nicht förderfähig sind, da die „überobligatorische Erfüllung von Umweltstandards“ gefordert wird.

172 Mio. Güter auf deutschen Wasserstraßen im Jahr 2023

Destatis hat mitgeteilt, dass im Jahr 2023 insgesamt 172 Mio. t Güter auf den deutschen Bundeswasserstraßen transportiert wurden. Dies bedeutet einen Rückgang von 5,9 % gegenüber dem Jahr 2022 (182 Mio. t). Destatis führt dieses schwächste Ergebnis seit der Wiedervereinigung u.a. auf eine schwache Konjunktur zurück. Die wichtigsten Gütergruppen für die Binnenschifffahrt waren im Jahr 2023 flüssige Mineralölzeugnisse (27,9 Mio. t), Steine und Erden (21,6 Mio. t), Eisenerze (20,4 Mio. t) und Kohle (18,5 Mio. t). Der Transport flüssiger Mineralölzeugnisse nahm gegenüber dem Vorjahr um 3,1 % zu. Bei den Kohletransporten war hingegen ein deutlicher Rückgang (- 27,9 %) zu verzeichnen. Auf den Transport von trockenen und flüssigen Massengütern entfiel ein Anteil von insgesamt 56,6 % bzw. 27,3 %, auf den Containerverkehr ein Anteil von 9,4 %. Der innerdeutsche Verkehr lag mit 42,5 Mio. t um 4,8 % unter dem Vorjahreswert. Der grenzüberschreitende Verkehr ging um 7,3 % auf 119,2 Mio. t zurück, beim Versand in das Ausland (42,0 Mio. t) wurde ein Rückgang von 4,0 % verzeichnet. Überdurchschnittlich rückläufig (- 9,0 %) entwickelte sich der Empfang aus dem Ausland (77,3 Mio. t). Ursächlich hierfür waren laut Destatis insbesondere Rückgänge im Hinterlandverkehr der Seehäfen.

→ Dr. Wibke Mellwig,
Leiterin der Abteilung
WS im BMDV

Kennenlerngespräch mit BMDV-Abteilungsleiterin Mellwig

Am 27. Februar fand im BMDV in Bonn das offizielle Kennenlernen der neuen Leiterin der Abteilung Wasserstraßen und Schifffahrt, Dr. Wibke Mellwig, statt. Begleitet wurde die Abteilungsleiterin von der Unterabteilungsleiterin Wasserstraßen, Hilde Kammerer, der neuen Unterabteilungsleiterin Schifffahrt, Martina Kohlhaas, und der WS-21-Referatsleiterin Renate Bartelt-Lehrfeld sowie deren Mitarbeiter Andreas Knecht. Für den BDB nahmen Vizepräsidentin Dr. Marie Nauheimer (Frankfurter Personenschifffahrt) und Geschäftsführer Jens Schwanen teil. Der BDS war durch Geschäftsführerin



Andrea Beckschäfer und Partikulier Detlef Maiwald vertreten. Im Mittelpunkt des Meetings stand die Beratung über zukünftige Handlungsnotwendigkeiten und strategische Ausrichtungen in der Verkehrs- und Gewerbepolitik. Dabei wurden u.a. über die kompakte Neuaufgabe eines „Masterplan Binnenschifffahrt“, ein Flottenneubauprogramm für das Gewerbe, den Fachkräftemangel samt der Klärung von Berufszugangs- und Prüfungsfragen sowie den Zustand und die Handlungsnotwendigkeiten an den Bundeswasserstraßen gesprochen. Die Punkte wurden von den Vertreterinnen des Ministeriums aufgenommen, hinterfragt und für die hausinterne Prüfung mitgenommen. Eine Fortsetzung der Gespräche zu den einzelnen Themen wurde verabredet.

Erstes vollelektrisches WSV-Arbeitsschiff Typ E-Spatz getauft

An der Schleuse Raffelberg in Mülheim an der Ruhr wurde am 22. Februar das erste voll batterieelektrisch betriebene Arbeitsschiff der WSV auf den Namen „Mülheim“ getauft. BDB-Vorstandsmitglied Dr. Rupert Henn (DST) war bei der Taufe vor Ort. Mit dem E-Spatz soll eine neue Generation umweltfreundlicher Schiffe an den Start gehen und Vorbild werden für rund 130 weitere WSV-Arbeitsschiffe. Das Herzstück des Schiffs bildet der Batterieraum. In 14 sog. Racks, eine Art Regal mit sieben Modulen mit je 10 kWh, lagern die Akkus wassergekühlt. Diese verfügen über eine Gesamtkapazität von 980 kWh. Die Energie reicht für bis zu drei Arbeitstage - abhängig davon, welche Arbeiten ausgeführt werden. Über Nacht werden die Batterien an konventionellen Ladeanschlüssen aufgeladen. GDWS-Leiter Eric Oehlmann betonte, dass die WSV mit dem klimafreundlichen E-Spatz als größter Binnenreeder Deutschlands ein klares Zeichen setzen wolle. Die emissionsfreien Antriebe der neuen Generation E-Spatz leisteten einen Beitrag, um die gesteckten klimapolitischen Ziele zu erreichen.

Grünes Licht für Recycling-Großprojekt am Rhein

Die GS-Recycling (GSR), Teil der KSR-Gruppe, plant die Errichtung und den Betrieb einer Anlage zur Reinigung und Entgasung von Schiffen in Wesel. Im Dezember konnte GSR-Geschäftsführer Guido Schmidt vom Düsseldorf



fer Regierungspräsidenten Thomas Schürmann den wasserrechtlichen Planfeststellungsbeschluss für das Großprojekt entgegennehmen. Schmidt erklärte: „Mit dem Beschluss sind nun alle erforderlichen Genehmigungen vollständig und wir können mit der weiteren Umsetzung des Projektes im Rhein-Lippe-Hafen fortfahren“. Vorgehen ist eine Infrastruktur, die jährlich bis zu 600.000 t Abfälle, Abwässer und Rückstände aus der Binnenschifffahrt aufnehmen und aufbereiten kann. Nun kann die Realisierung des Großprojekts vorangetrieben werden. Mehrere Güterschiffe sollen zugleich an einem neuen Terminal abgefertigt werden können. Mittels einer angeschlossenen Entsorgungs- und Recyclingstruktur lassen sich die Gase zur Dampferzeugung nutzen. Der künftig auf diese Weise erzeugte Strom soll auch zur Herstellung von Wasserstoff eingesetzt werden.

Wissing zu schnellerem Planen und Bauen

Um Verzögerungen bei Bauprojekten an Bundeswasserstraßen zu reduzieren und die Umsetzung von Großprojekten zu beschleunigen, hat das BMDV bereits im Jahr 2019 den „Dialog für die Beschleunigung von Baumaßnahmen“ initiiert. Am 20. Februar trafen sich erneut rund 150 Teilnehmer aus Bauindustrie, Planungswirtschaft, WSV, Wissenschaft und öffentlichen Bauherren in Berlin, um zu diskutieren, wie sich dringend benötigte Wasserstraßenprojekte

↓ Abb. links: In Mülheim an der Ruhr wurde ein neues vollelektrisches Arbeitsschiff der WSV getauft

Abb. rechts: Startschuss für Recycling-Großprojekt: GSR-Geschäftsführer Guido Schmidt (3.v.l.) nahm in Wesel den Planfeststellungsbeschluss entgegen



→ Abb. links: Matthias Roeser arbeitet seit dem 16. April als neuer Referent beim BDB

Abb. rechts: Erwin Spitzer bearbeitet seit April die Angelegenheiten des internationalen Abfallübereinkommens CDNI



effizienter umsetzen lassen. Bundesverkehrsminister Wissing erklärte, dass klassische Bauverträge schlecht auf veränderte Randbedingungen reagierten und sich Bauprojekte in der Vergangenheit daher unnötig in die Länge zögen. „Da aber beim Bau erfahrungsgemäß immer wieder unerwartete Herausforderungen zu bewältigen sind, braucht es künftig eine flexiblere Herangehensweise. Wir müssen uns dafür auch auf neue Vertragsformen einlassen und Risiken klarer benennen, um sie gerecht zu verteilen. Nur so ist es möglich, unter den Bedingungen des Fachkräftemangels weiter erfolgreich Bauprojekte umzusetzen“, so der Minister. Die frühzeitige Einbindung der Baufirmen könne besonders gut bei partnerschaftlichen Mehrparteienverträgen, sog. Allianzmodellen, gelingen. Das bedeutet, dass der gemeinsame Projekterfolg über Gewinn und Verlust entscheidet. GDWS-Leiter Eric Oehlmann bezeichnete die neuen Möglichkeiten als „hochspannend“.

Matthias Roeser ist neuer Mitarbeiter beim BDB

Matthias Roeser hat zum 16. April 2024 seine Tätigkeit als neuer Referent im BDB aufgenommen. Er wird Geschäftsführer Jens Schwanen in den verkehrs- und gewerbepolitischen Aufgaben unterstützen, die auf Europa-, Bundes- und Landesebene anfallen. Hierzu zählen u.a. die Vorgänge zum Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle, der gewerblichen Rahmenbedingungen und des Haushaltsrechts. Herr Roeser wird die Arbeit des BDB von Berlin aus wahrnehmen. Herr Roeser ist als langjähriger Redakteur der Frankfurter Allgemei-



nen Zeitung, der Fachzeitschriften DVZ, VerkehrsRundschau und SuT sowie des Online-Portals der SUT vielen in der Branche bekannt. Er hat Osteuropäische Geschichte, Mittlere und Neuere Geschichte und Volkswirtschaftslehre an der Universität zu Köln studiert.

Erwin Spitzer übernimmt ab 1. April CDNI-Aufgabenbereich

Seit April 2024 bearbeitet Erwin Spitzer für den BDB die Angelegenheiten des internationalen Abfallübereinkommens CDNI. Herr Spitzer war bereits von 1986 bis 2009 als stellvertretender Geschäftsführer für den BDB in den Geschäftsfeldern CDNI, Tankschiffahrt, Bunker- und Entsorgungsbetriebe, Kombiniertes Verkehr und Transportzentralen tätig. 2009 wechselte er als Geschäftsführer zum Bilgenentwässerungsverband BEV. Erwin Spitzer ist zukünftig auch in der von EBU und ESO gegründeten Stiftung „IWT Plattform“ gemeinsam mit einem niederländischen Kollegen der für das CDNI zuständige Sekretär im Komitee „Environment and Safety“.

Werner Hartnagel im Alter von 101 Jahren verstorben

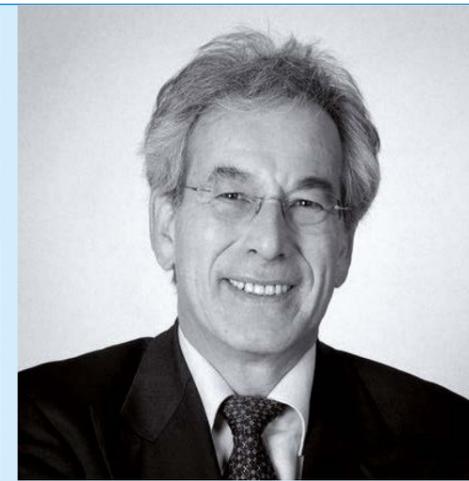
Der frühere Vorsitzende der Deutschen Transport-Genossenschaft eG (DTG), Herr Werner Hartnagel, ist am 25. März 2024 im Alter von 101 Jahren verstorben. Werner Hartnagel war während seiner gesamten Karriere in der Binnenschiffahrt tätig. Er wurde in den 1960er-Jahren Vorstandsmitglied der neu gegründeten Elbia Eilfracht, welche im Jahr 1987 mit der damaligen TGB zu Berlin zur Transport-Genossenschaft Binnenschiffahrt e.G. verschmolz. Hart-



nagel gestaltete in der Folgezeit als Vorstandsmitglied u.a. die Fusion zwischen der TGB und der PTG zur heutigen DTG eG und trat im Jahr 1991 im Alter von 68 Jahren in den wohlverdienten Ruhestand ein. Werner Hartnagel war auch in den Gremien des BDB aktiv engagiert und war bis zuletzt an den Entwicklungen in der Branche interessiert. Der BDB wird Werner Hartnagel stets ein ehrenhaftes Andenken bewahren.

Prof. Dr. Konrad Weckerle verstorben

Am 19. Dezember 2023 ist Prof. Dr. Konrad Weckerle im Alter von 82 Jahren verstorben. Der gebürtige Stuttgarter und studierte Wirtschaftsjurist promovierte im Jahr 1971 an der Universität Mannheim. Fünf Jahre vor der Fertigstellung des Main-Donau-Kanals wechselte Weckerle, nach leitenden beruflichen Positionen, u.a. im Vorstand der Reederei Bayerischer Lloyd, in den Vorstand der Rhein-Main-Donau AG und übernahm von 1992 bis 2004 dessen Vorsitz. Von 1994 bis 2004 war er zudem Vorstandsvorsitzender der Bayernwerk Wasserkraft AG und nach deren Fusion von 2000 bis 2001 Geschäftsführer der E.ON Wasserkraft GmbH. Im Jahr 1999 wurde Konrad Weckerle an der Technischen Universität München zum Honorarprofessor für Europäisches Wirtschaftsrecht ernannt. Von 2005 bis 2013 war er zudem Vorsitzender der Senioren-Union der CSU. Er erhielt zahlreiche Ehrungen und Auszeichnungen, u.a. das Verdienstkreuz 1. Klasse der Bundesrepublik Deutschland (1993) und den Bayerischen Verdienstorden (2007). Eng verbunden war Weckerle außerdem mit dem Deutschen



Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. (DWSV). 45 Jahre lang engagierte er sich dort als Vorstandsmitglied und verfügte in dieser Runde über die längste und größte Erfahrung beim Thema Donauausbau. Der BDB wird Prof. Dr. Weckerle stets ein ehrendes Andenken bewahren.

IWSV-Ehrenvorsitzender Schmidtke verstorben

Der Ehrenvorsitzende des Ingenieurverband Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung e.V. (IWSV), Dipl.-Ing. Paul Schmidtke ist am 20. März 2024 im Alter von 76 Jahren in seinem Wohnort Aurich verstorben. Schmidtke begann seine berufliche Laufbahn bei der WSV zunächst mit einer Ausbildung zum Bauzeichner und anschließend mit einer Ausbildung zum Wasserbauwerker beim damaligen WSA Emden. Nach einem Studium des Bauingenieurwesens in Oldenburg wurde Paul Schmidtke Leiter des Außenbezirks Emden. Anschließend wechselte er zum WSA Braunschweig, wo er als büroleitender Beamter tätig war, ehe er Anfang der 1980er-Jahre nach Aurich versetzt wurde. Hier war er zunächst in der Vorprüfungsstelle und seit Mitte der 1980er-Jahre bis zur Versetzung in den Ruhestand im Jahr 2013 in der technischen Raumplanung tätig und steuerte u.a. die Maßnahmenplanungen der Ämter. Schmidtke, der im Jahr 2013 mit der Goldenen Ehrennadel des Zentralverbands der Ingenieurvereine (ZBI) ausgezeichnet wurde, engagierte sich außerdem seit 1974 beim IWSV. Dort war er u.a. von 2009 bis 2013 Bundesvorsitzender, ehe er am 3. Mai 2013 zum Ehrenvorsitzenden ernannt wurde.

↑ Abb. links: Werner Hartnagel starb im Alter von 101 Jahren

Abb. mitte: Dr. Konrad Weckerle verstarb am 19. Dezember 2023

Abb. rechts: Paul Schmidtke verstarb im Alter von 76 Jahren

Adressfeld



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