

BDB REPORT

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

**BDB bei Anhörung
im Bundestag**

Antrag zur Stärkung der
Binnenschifffahrt

Fördermittel für das Gewerbe
Unionsfraktion gegen Kürzung

**Ausbau des Stichkanals
Salzgitter**

BDB-Präsident beim Spatenstich

Biokraftstoff HVO100

BMF bestätigt steuerfreie
Verwendung

Elbe-Abkommen ratifiziert

BDB fordert Umsetzung des GKE

und vieles mehr...



Ein Schubverband der Rhenus vor dem Paul-Löbe-Haus in Berlin. Hier tagen die Ausschüsse des Bundestages, wo u.a. Wirtschafts-, Verkehrs- und Umweltthemen beraten werden. Hier hören die Bundestagsabgeordneten Experten an, werten Fakten aus und bereiten neue Gesetze vor. Anfang Mai hat BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen vor dem Verkehrsausschuss zum Thema „Binnenschifffahrt stärken“ gesprochen und die Fragen der Abgeordneten beantwortet.

Antrag „Binnenschifffahrt stärken!“ im Bundestag



→ BDB-Geschäftsführer
Jens Schwanen

Editorial

Im Februar hat die Unionsfraktion den Antrag „Binnenschifffahrt stärken“ in den Bundestag eingebracht. „Endlich!“, möchte man ergänzen, denn viel ist in Sachen Binnenschifffahrt in dieser Legislatur im Parlament bisher nicht gelaufen: Nicht ein einziger Antrag wurde von den drei Regierungsparteien zur Stärkung dieses besonders umweltschonenden Verkehrsträgers gestellt. Umso erfreulicher ist, dass in der im Mai erfolgten Anhörung vor dem Verkehrsausschuss des Bundestages große Einigkeit darüber herrschte, dass die Güterschifffahrt wesentliche Antworten auf die klima- und verkehrspolitischen Herausforderungen liefert, wenn die Rahmenbedingungen von der Politik klug gestaltet werden. Die 28 Punkte im Antrag der Union liefern einen guten Leitfaden. Der BDB hat die Fortschreibung des von Andreas Scheuer aufgelegten „Masterplans Binnenschifffahrt“ und ein Flottenneubauprogramm noch mit in die Debatte eingebracht. Auch bei dem Wunsch nach einer intensiveren Bekämpfung des Arbeits- und Fachkräftemangels befanden sich die Sozialpartner BDB und Verdi in der Anhörung im Schulterschluss.

Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses lag noch kein Haushaltsentwurf für das Jahr 2025 vor, doch durchgesickerten Informationen zufolge will das Bundesverkehrsministerium im Zuge der großen Einsparvorgaben sowohl das Flottenmodernisierungsprogramm, als auch die Aus- und Weiterbildungs-

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

beihilfe deutlich kürzen. Das ist in unseren Augen ein völlig falsches Signal! Der BDB baut deshalb auf die im Herbst beginnenden Beratungen im Parlament und hat mit den zuständigen „Haushaltern“ im Bundestag fraktionsübergreifend bereits Kontakt aufgenommen. Uns wurde Unterstützung signalisiert!

Große Hoffnungen setzt die Politik auf die Digitalisierung der Verkehrsträger. Das hat der BDB zum Anlass genommen, sich mal im Kreis der Mitglieder umzuhören: „Wie schaut’s aus mit der Mobilfunkabdeckung längs der Flüsse und Kanäle?“, denn ohne Funknetz bleibt die Digitalisierung graue Theorie. Dass in Metropolregionen am Rhein in Teilen nicht einmal mobil telefoniert werden kann, lässt den Handlungsbedarf erkennen. Der BDB hat hierzu im Fachgespräch mit dem Bundesverkehrsministerium berichtet und gelernt: Das Errichten von Mobilfunkmasten im Uferbereich gefällt nicht jedem; ein „überragendes öffentliches Interesse“ an dieser Infrastruktur ist gegeben.

Mehr hierzu, zum Spatenstich am Stichkanal Salzgitter, zur Energiesteuerbefreiung von HVO100, zur Zukunft der Schifffahrt auf der Elbe, zum „Nationalen Aktionsplan klimafreundliche Schifffahrt“ (NAPS), zur Imagekampagne für die Binnenschifffahrt und selbstverständlich zu unserer Mitgliederversammlung in Duisburg lesen Sie in diesem Heft.

Viel Spaß bei der Lektüre!

Jens Schwanen

→ IMPRESSUM

Herausgeber:

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

Anschrift:

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

Layout und Satz:

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

Druck:

Baecker + Häbel Satz und Druck GmbH, Willich.

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



14



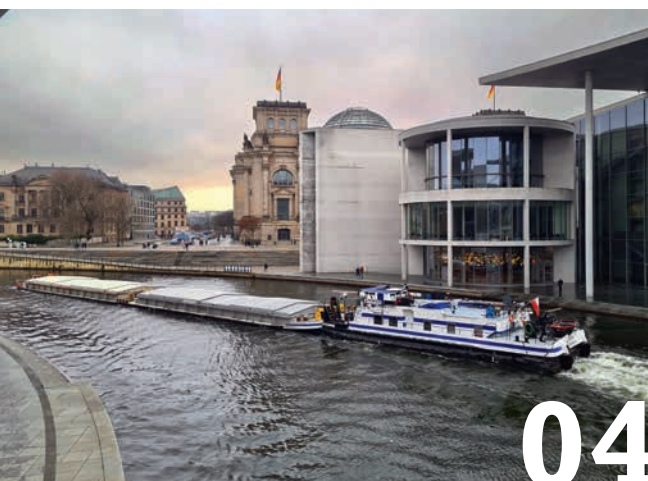
16



10



12



04

04 BDB bei Expertenanhörung in Berlin

Volle Zustimmung zu Antrag der CDU/CSU-Fraktion

06 Drohende Einsparungen

Unionsfraktion lehnt Kürzungen bei der Gewerbeförderung ab

08 „Labelling“-Workshop

Schiffsklassifizierung nach Umweltkriterien

10 Netzabdeckung

Netzagentur will Funklöcher an den Wasserwegen schließen

12 Stichkanal Salzgitter

Spatenstich zum Ausbau erfolgt

14 „Brückenlösung“ HVO100

Steuerfreier Einsatz möglich

16 Elbe-Abkommen ratifiziert

Weg frei für mehr Schifffahrt auf der Elbe

18 Aktuelles vom Schulschiff

20 Kurz gemeldet

Inhalt

Expertenanhörung vor dem Verkehrsausschuss im Bundestag

Einhellige Zustimmung für Antrag der CDU/CSU-Fraktion

Die Güterschifffahrt ist für die Großindustrie in Deutschland wegen ihres enormen Ladungsvolumens und der Effizienz bei der Bewältigung großer Güterströme ein unersetzlicher Transport- und Logistikpartner und damit in weiten Teilen alternativlos.

Darin waren sich der BDB und die weiteren Sprecher in der öffentlichen Anhörung vor dem Verkehrsausschuss des Bundestages am 13. Mai Berlin absolut einig, als der erfreulich zielgerichtete und praxisnahe Antrag der Unionsfraktion im Bundestag zum Thema „Binnenschifffahrt stärken“ rund zwei Stunden lang im Expertenkreis beraten wurde.

Es bestehen große Potenziale für neue Ladungsgüter, etwa im Bereich des Wasserstoffs, Kohlendioxid (CO₂), großen und schweren Stückgütern wie etwa Windenergieanlagen oder Container. Sorgen bereiten aber die Rahmenbedingungen, die der weiteren Entwicklung dieses besonders klimaschonenden Verkehrsträgers im Wege stehen. Die Infrastruktur wird vernachlässigt, Maßnahmen zur zukunftsgerichteten Unterstützung der Schifffahrt will das Bundesverkehrsministerium bereits ab dem kommenden Jahr runterfahren.

BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen erläuterte den Bundestagsabgeordneten in der Anhörung, dass Großindustrie und Verlagerer um die Leis-

tungsfähigkeit und das große Potenzial dieses Verkehrsträgers wissen. Nicht zufällig seien Industriestandorte und Wirtschaftszentren an den Kanälen und Flüssen angesiedelt, etwa in der Chemie-, Stahl- oder Mineralölindustrie. Von der Politik werde dies jedoch häufig nicht erkannt, und deshalb werden die Rahmenbedingungen – insbesondere im Bereich der Wasserstraßeninfrastruktur – nicht optimal gestaltet. Deshalb sei der nun gewählte Ansatz der Union absolut richtig, die Binnenschifffahrt als „nationale Aufgabe“ zu begreifen.

„Die Infrastruktur der Bundeswasserwege wird seit vielen Jahren auf Verschleiß gefahren. Aktuelle Haushaltsansätze reichen nicht einmal aus, um den Substanzverlust zu stoppen. Es ist ein Dilemma, dass der Bund es nicht schafft, seiner in dieser Sache allein zuständigen Verwaltung für Erhalt und Ausbau die erforderliche Anzahl an Mitarbeitern zu gewähren und überjährig ausreichende Finanzmittel zur Verfügung zu stellen, um die vergleichsweise wenigen Projekte zeitnah zu realisieren“, führte Schwanen aus. Offenbar sei es bisher nicht gelungen, die Bedeutung



des Verkehrsträgers für den Industrie- und Wirtschaftsstandort Deutschland zu vermitteln. Er regte deshalb eine gemeinsame Imagekampagne der am System Wasserstraße Beteiligten an.

Die besondere Klimafreundlichkeit der Binnenschifffahrt spiegelt sich in der CO₂-Bilanz, bezogen auf die Verkehrsleistung, wider. Deshalb ist die Binnenschifffahrt ein wichtiger Baustein bei der Erreichung der Klimaschutzziele und bei der Verkehrsverlagerung von Gütern. Dennoch sind Maßnahmen

zur nachhaltigen Modernisierung der Flotte notwendig, etwa im Bereich alternativer Antriebe. Hier leistet das Förderprogramm des Bundesverkehrsministeriums mit einem Volumen von 50 Mio. Euro p.a. dem klein- und mittelständisch strukturierten Gewerbe bereits gute Hilfestellung. „Absolut kontraproduktiv sind aber die Absichten des Hauses, diese Mittel nun runterzufahren auf nur noch acht Millionen Euro. Damit kommt der eingeleitete Prozess hin zu einer schadstoffarmen und klimaresilienten Flotte praktisch zum Erliegen“, warnte Schwanen vor den Absichten des Ministeriums, die dem Motto des Antrags „Binnenschifffahrt stärken“ zuwiderlaufen. Gleiches gilt für die Förderung der Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt, die massiv gekürzt werden soll, obwohl die Binnenschifffahrt bereits massiv unter Personalmangel leidet.

Er regte zudem an, den mittlerweile rund fünf Jahre alten „Masterplan Binnenschifffahrt“ zu überarbeiten und zu aktualisieren.

↑ BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen (l.) und MdB Henning Rehbaum (Sprecher der PGBi für die CDU/CSU)

← Jens Schwanen während der Expertenanhörung im Bundestag



Brandbrief wegen drohender Kürzung der Fördermittel

Unionsfraktion lehnt Kürzungen bei der Gewerbeförderung ab

Im Frühjahr hat der BDB Kenntnis über die Pläne des Bundesverkehrsministeriums erhalten, die Mittel im Bundeshaushalt für die Förderung der Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt sowie der nachhaltigen Modernisierung der Binnenflotte ab dem Jahr 2025 drastisch zu reduzieren.

Der BDB hat sich daher im Schulterschluss mit dem BDS, der Mittelständischen Personenschifffahrt und dem Deutschen Fährverband in einem Brandbrief an die zuständigen Bundestagsabgeordneten im Haushaltsausschuss gewandt und dezidiert die fatalen Folgen einer Mittelkürzung für das Binnenschifffahrtsgewerbe dargestellt:

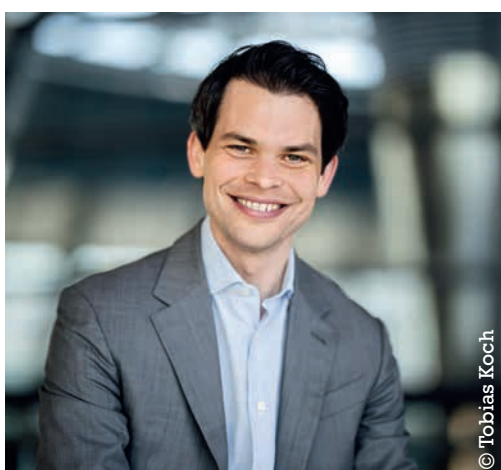
Die vorgesehene Kürzung im Bereich der Aus- und Weiterbildungsförderung von derzeit 6,8 Mio. Euro auf nur noch 4,4 Mio. Euro ab dem Jahr 2025 bedeutet unter dem Strich, dass rund 30 Ausbildungsverhältnisse weniger pro Jahr gefördert werden können. In Zeiten eines immensen Arbeits- und Fachkräftemangels im Gewerbe, der teils schon dazu führt, dass Schiffe aus der Fahrt genommen werden müssen, weil Mannschaften für den Bordwechsel nicht zur Verfügung stehen, ist dies ein verheerendes Signal. Die Branche benötigt schließlich dringend Nachwuchs, um dem Fehlen der Arbeitskräfte zu begegnen. Die Berufe in der Binnenschifffahrt und der Zugang zu ihnen wurden gerade erst mit großen Aufwand neu geord-

net, um die duale Ausbildung zu stärken. Ohne die finanzielle Unterstützung des Bundes ist es den kleinen Unternehmen, die überwiegend als Familienbetriebe tätig sind, jedoch häufig nicht möglich, Ausbildungsverträge abzuschließen. Daher wird das Programm von den Unternehmen massiv in Anspruch genommen. Und deshalb muss die Förderung dringend in unveränderter Höhe fortgeführt werden, stellen die Verbände in dem Schreiben fest.

Einem regelrechten Kahlschlag kommen die geplanten Kürzungen bei der Förderung zur Modernisierung der Binnenschiffsflotte gleich. So soll das Programm ab 2025 um 10 Mio. Euro gekürzt werden, im Jahr 2026 um weitere 10 Mio. Euro. 2028 sollen dann insgesamt nur noch 8 Mio. Euro zur Verfügung stehen. Mit dieser geringen Summe lassen sich maximal noch geförderte Großvorhaben der Vorjahre finanzieren, neue Vorhaben aber de facto nicht mehr. Die Einsparungen führen somit dazu, dass der gerade eingeleitete Prozess hin zu einer möglichst klimaneutralen und niedrigwasseroptimierten Binnenschifffahrt, die sich in

digitalisierte Logistikprozesse integrieren lässt, zum Erliegen kommt. Die Verbände weisen darauf hin, dass das Ministerium völlig verkennt, dass die Unternehmen in der Binnenschifffahrt die sehr kostenintensiven Maßnahmen zur klimaschonenden Erneuerung nicht aus eigenen Mitteln bestreiten können. Mit den massiven Einsparungen wird das Ziel einer vermehrten Verkehrsverlagerung auf die Wasserwege, ohne die ein Erreichen der Klimaziele im Verkehrssektor nicht möglich ist, konterkariert. Neben der Güterbinnenschifffahrt sind auch die „Weiße Flotte“ mit ihrem touristischen Angebot sowie die Fähren, welche eine wichtige Funktion z.B. im Bereich des ÖPNV einnehmen, auf die Förderung angewiesen, z.B. um eine Umrüstung auf elektrische Antriebe, die gerade angelaufen ist, fortführen zu können.

Die Unionsfraktion im Bundestag hat den Brief der Verbände bereits beantwortet und deutlich gemacht, dass die Forderung der Verbände, die Branchenförderprogramme in bisheriger Höhe fortzusetzen, klar unterstützt wird. Die Abgeordneten Dr. Christoph Ploß (Obmann der Fraktion im Verkehrsausschuss und dort Berichterstatter für die



Binnenschifffahrt), Florian Oßner (Berichterstatter für Verkehr und Fraktionsobmann im Haushaltsausschuss) und Henning Rehbaum (Unionssprecher der



PGBi) verweisen in dem Schreiben auf den Antrag „Binnenschifffahrt stärken“, zu dem der BDB im Bundestag Stellung genommen hat. Darin werden die von Bundesverkehrsminister Volker Wissing angekündigten Einsparungen deutlich abgelehnt. Die Fraktion plädiert hingegen für einen höheren Haushaltsansatz

↑ Das Schulschiff des BDB ist die maßgebliche Aus- und Weiterbildungseinrichtung für das Gewerbe

« Wir lehnen die von Verkehrsminister Volker Wissing angekündigten Einsparungen in der Binnenschifffahrt nachdrücklich ab und setzen uns in unserem Antrag im Gegenteil für einen auskömmlichen Haushaltsansatz für die Binnenschifffahrt ein! »

Dr. Christoph Ploß, Obmann der Unionsfraktion im Verkehrsausschuss und Berichterstatter für die Binnenschifffahrt

für die Binnenschifffahrt, der einen Investitionshochlauf ermöglicht und der Bedeutung des Verkehrsträgers Rechnung trägt.

EBU-Workshop zu „Labelling“

Schiffe werden nach Umweltkriterien klassifiziert

Die europäische Binnenschifffahrt sollte sich rechtzeitig darauf einstellen, dass ihre Schiffe in den kommenden Jahren nach Luftschadstoff- und Treibhausgas-Emissionen klassifiziert werden müssen. Der BDB warnt vor zusätzlichen Bürokratielasten.

Das war der Tenor eines Online-Workshops, den der europäische Binnenschiffsdachverband EBU (European Barge Union) Ende April 2024 veranstaltet hat. Die unter dem Begriff „Labelling“ zusammengefassten Klassifizierungs-Aktivitäten zielen darauf, Verladern und Spediteuren, die auf Umwelt- und Klimaverträglichkeit achten, eine einfachere Wahl zu ermöglichen. Natürlich ermöglicht das Labelling auch Häfen und staatlichen Akteuren, Schiffen mit einem möglichst „grünen“ Label

deshalb dafür ein, möglichst eine einheitliche Methodik zu entwickeln, damit auch Klein- und Kleinstunternehmen die Daten selbst errechnen können, ohne teure Berater einschalten zu müssen.

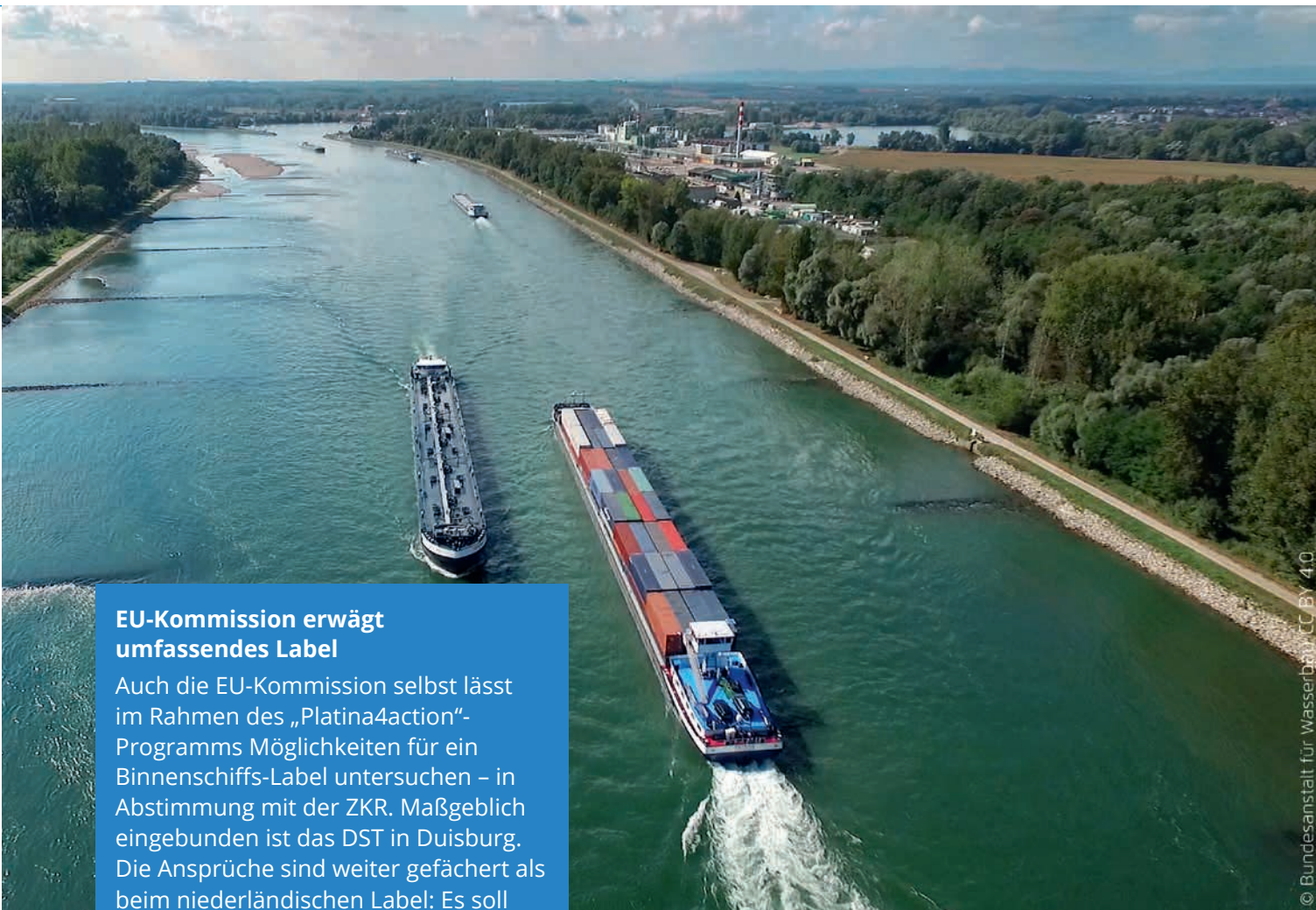
Erste freiwillige Initiativen in dieser Richtung gibt es bereits seit einigen Jahren. Vorreiter war der rein private niederländische „Green Award“, der seit 2011 auch für Binnenschiffe in den Stufen Platin, Gold, Silber und Bronze verliehen wird. Die mit Green Award ausgezeichneten Schiffe erhalten in einigen Häfen und bei ausgewählten Dienstleistern Vergünstigungen, zum Beispiel bei den Hafengebühren.

Vorreiter beim staatlichen Labelling sind ebenfalls die Niederlande. Ein Regierungsvertreter stellte in der EBU-Veranstaltung das 2021 eingeführte freiwillige „Binnenvaart Emissielabel“ vor, das von der „SAB Stichting Afvalstoffen & vaardocumenten Binnenvaart“ unter dem Dach des Infrastruktur- und Wasserstraßenministeriums verliehen wird:

Je nach CO₂-Ausstoß pro Kilowattstunde (kWh) wird das Schiff in die Kategorien A bis E eingruppiert (A ist ein



Vorteile einzuräumen – zum Beispiel bei den Hafengebühren. Mittelbar sollen Anreize für den Umstieg auf moderne umwelt- und klimaschonende Schiffe gesetzt werden. Unzweifelhaft hat aber jede Form des Labelling zur Folge, dass Schiffsführer, Schiffseigner und Reeder mehr Daten als derzeit erfassen und dokumentieren müssen. Der BDB setzt sich



EU-Kommission erwägt umfassendes Label

Auch die EU-Kommission selbst lässt im Rahmen des „Platina4action“-Programms Möglichkeiten für ein Binnenschiffs-Label untersuchen – in Abstimmung mit der ZKR. Maßgeblich eingebunden ist das DST in Duisburg. Die Ansprüche sind weiter gefächert als beim niederländischen Label: Es soll

- Schiffseignern und Reedern das CO₂-Reporting für ihre Kunden erleichtern und
- Banken bei der Finanzierung von Binnenschiffen gemäß den EU-Taxonomie-Regeln unterstützen.
- Kompliziert wird es dadurch, dass derzeit die verschiedenen Empfängerkreise für ihre Zwecke jeweils methodisch unterschiedliche Angaben zu den Treibhausgas-Emissionen benötigen:
- Für das CO₂-Reporting in den Nachhaltigkeitsberichten von Industrie und Handel werden Angaben zum absoluten CO₂-Ausstoß im jeweiligen Berichtszeitraum benötigt;
- Die EU-Kommission verlangt für ihre geplante Berichterstattung über den CO₂-Ausstoß im Verkehr Angaben in Gramm CO₂ je Tonnenkilometer; die Banken benötigen für die Anwendung der Taxonomie-Regeln Angaben in Gramm CO₂ je Megajoule Energie.

Nullemissionsschiff). Biokraftstoffe und andere CO₂-sparende Kraftstoffe (Methanol) werden angerechnet. In Bezug auf den Schadstoffausstoß (Rußpartikel und Stickoxid) wird das Schiff in die Kategorien 0 - 5 eingruppiert, wobei Null ein elektrisches Schiff ist.

Um die Klimaziele zu erfüllen, strebt die niederländische Regierung bis 2030 ein durchschnittliches Niveau der Flotte von „B“ an. Dabei soll es beim freiwilligen Charakter bleiben – eine rechtliche Pflicht sei nicht möglich, sagte der Regierungsvertreter. Einige Häfen gewähren aber sauberen Schiffen schon jetzt auf privatrechtlicher Vertragsbasis Nachlässe bei den Hafengebühren. Dem gegenüber stehen vierstellige Kosten für Abgasmessung, die nach jeweils 20.000 Betriebsstunden fällig wird. Um einen fairen Wettbewerb zu sichern, stehen die Niederlande im Dialog mit den Nachbarländern, hieß es ohne weitere Details.

Fachgespräch zu Netzabdeckung

Netzagentur will Funklöcher auf Wasserstraßen angehen

Die Bundesnetzagentur wird Schiffe der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung nutzen, um mit eigenen Messgeräten die Mobilfunkabdeckung der Bundeswasserstraßen zu überprüfen.

Das ist das Ergebnis eines Fachgesprächs Mitte Mai 2024 im Bundesverkehrsministerium (BMDV), bei dem dieser Schritt nicht zuletzt dank einer detaillierten Liste mit Beobachtungen der BDB-Mitglieder zu Funklöchern beschlossen wurde. Eine Umfrage des BDS hatte ähnliche Ergebnisse erbracht. Angebote des BDB und des VBW/BDS, Schiffe der Mitglieder zu nutzen, wurden nicht erörtert.

Bisherige Mobilfunk-Versorgungsaufgaben zu lasch

Hintergrund der schlechten Mobilfunkabdeckung vieler Wasserstraßen sind die bisher löchrigen Versorgungsaufgaben für die Mobilfunkanbieter: Ein Gebiet gilt dann als „versorgt“, wenn es von mindestens einem der drei etablierten Netzbetreiber (Telekom, Vodafone, O2) abgedeckt wird – dass die meisten Nutzer nur für ein Netz einen Vertrag haben, bleibt dabei unberücksichtigt.

Hinzu kommt, dass die tatsächliche Versorgung nur stichprobenmäßig nachgemessen wird. Im Regelfall wird die Abdeckung in 100 x 100-Meter-Quadranten berechnet, ohne kleinräumige Abschattungen zum Beispiel durch Gebäude oder Steilufer zu berücksichtigen. Nach den bisherigen Versor-

gungsaufgaben gelten die 4.500 km des Wasserstraßen-Kernetzes daher als „versorgt“. Alle drei Netzbetreiber versicherten in der Veranstaltung, dass jeder von ihnen mindestens 98 Prozent der Wasserstraßen abdeckt.

Dass trotzdem viele Funklöcher wahrgenommen werden, könnte nach ihrer Darstellung an der groben Auflösung der Quadranten liegen, in der kleine Lücken untergehen, oder Problemen bei der Übergabe von Funkzelle zu Funkzelle. Im Lichte der übereinstimmenden Klagen aus der Binnenschifffahrt über ein großes Funkloch auf dem Rhein bei Karlsruhe erscheint das jedoch zweifelhaft.

Eine lückenlose Mobilfunkversorgung auf dem Wasser ist nach Ansicht des BDB trotz des vorhandenen UKW-Sprechfunks mehr als eine Komfortfrage: In der Fahrgastschifffahrt können ohne 4G-Anbindung Kredit- oder EC-Karten nicht online verifiziert werden. Eine stabile und leistungsfähige 4G- oder 5G-Versorgung ist auch für Nachwuchsgewinnung wichtig, denn speziell jüngere Besatzungsmitglieder setzen als selbstverständlich voraus, dass sie in ihrer Freizeit wie zu Hause Netflix & Co. gucken oder auf Social Media zugreifen können.



© Bundesanstalt für Wasserbau

Netzagentur will strengere Auflagen machen

Erst bei der aktuell verhandelten Neuvergabe von 5G-Frequenzen will die Bundesnetzagentur zur Auflage machen, dass jeder der drei etablierten Netzbetreiber für sich dann 99,5 Prozent aller Quadranten bundesweit abdeckt, die Bundeswasserstraßen voraussichtlich sogar lückenlos. Davon würden auch die 4G-Nutzer profitieren, weil die 5G-Technik im Regelfall 4G-Kommunikation benutzt, um die Verbindung aufzubauen. Der 5G-Ausbau verbessert also auch die 4G-Abdeckung – zumindest in der Theorie.

Bau von Mobilfunkmasten in Wassernähe oft schwierig

Eigentlicher Anlass der Veranstaltung war jedoch ein Termin am Folgetag im

Bundeskanzleramt, bei dem diskutiert werden soll, ob die Errichtung von Mobilfunkmasten in geschützten Gebieten dadurch erleichtert werden soll, dass man ihnen im Telekommunikationsrecht den Status „im überragenden öffentlichen Interesse“ zubilligt. Das BMDV ist dafür, das BMUV ist – wenig überraschend – dagegen: Gerade an den Wasserstraßen gibt es oft Natur-, Wasser- oder Vogelschutzgebiete, in denen es gar nicht oder nur mit großen Anstrengungen möglich ist, eine Baugenehmigung zu erlangen. Hier wünschen sich die Sendemast-Firmen deutliche Erleichterungen. Hingegen sei die Zusammenarbeit mit der WSV beim Bau von Masten auf ihren Grundstücken tadellos.

↑ An zahlreichen Abschnitten im Wasserstraßennetz – wie hier am Oberrhein – ist die Netzabdeckung unzureichend

Symbolischer erster Spatenstich

BDB freut sich über Ausbau-Start für Stichkanal Salzgitter

In Anwesenheit von BDB-Präsident Martin Staats ist am 24. Mai 2024 bei Wedtlenstedt der symbolische erste Spatenstich für die Erweiterung des Stichkanals Salzgitter gesetzt worden.

Zukünftig sollen große und breite Binnenschiffe und Schiffsverbände mit einer Abladetiefe von 2,80 Metern den Stichkanal befahren können und klimaschonend schwere und sperrige Güter transportieren. Dazu zählen neben Stahlprodukten beispielsweise auch Transformatoren und Turbinen. „Wir ersetzen in der Region schon jetzt über 200.000 Lkw-Fahrten pro Jahr und bis zu acht Ganzzüge am Tag“, hob Staats hervor. „Wir entlasten damit deutlich die anderen Verkehrsträger.“

Bundesverkehrsminister Volker Wissing betonte „Der Bund investiert hier mit 210 Millionen Euro massiv in den Ausbau unserer Binnenwasserstraßen. Denn diese haben ein enormes Potential, unser Schienen- und Straßennetz zu entlasten und den Güterverkehr klimafreundlicher zu gestalten. Gleichzeitig zeigen wir auch, was in puncto Digitalisierung sowohl beim Bauen aber auch im Betrieb geht: Als eines der ersten komplett digital geplanten Projekte, das später teilautonom betrieben werden wird, ist es ein echter Meilenstein für die Binnenschifffahrt, die Region, die Wirtschaft und nicht zuletzt den Klimaschutz.“

Martin Staats wies darauf hin, dass die Binnenschifffahrt schon immer Systempartner der deutschen Wirtschaft und Teil ihrer Erfolgsgeschichte war. „Wir werden auch zukünftig umweltfreundlicher und zuverlässiger Verkehrsträger sein, auch vor dem Hintergrund der aktuellen geostrategischen Herausforderungen“, betonte er.

Der BDB-Präsident nutzte die Gelegenheit, an Bundesminister Wissing zu appellieren, die beabsichtigten Kürzungen in den Modernisierungs-Förderprogrammen für die Binnenschifffahrt noch einmal zu überdenken. „Wir als Gewerbe haben die Notwendigkeit der klimafreundlichen Transformation für unseren Verkehrsträger verstanden und eingeleitet“, hob er hervor. Ohne finanzielle Unterstützung werde es für das überwiegend klein- und mittelständisch strukturierte Gewerbe aber schwer werden, die anstehenden großen Investitionen in moderne und klimaneutrale Antriebe zu bewältigen.

Ausdrücklich bedankte sich Staats beim Leiter der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS), Eric Oehlmann. Dieser hatte in seiner An-



sprache den BDB als „Systempartner“ bezeichnet.

Der Ausbau des gut 15 Kilometer langen Stichkanals Salzgitter, der zwischen Peine und Braunschweig vom Mittellandkanal nach Süden abzweigt, umfasst neben der Vertiefung der Strecke auch den Neubau der Schleusen Wedtlenstedt – wo jetzt der Spatenstich stattfand – und Üfingen. Auf dem Stichkanal werden schon heute rund 2,8 Millionen Tonnen Güter pro Jahr transportiert. Der Hafen Salzgitter-Beddingen ist der größte Binnenhafen Niedersachsens. Der Bund trägt 210 Millionen Euro der Kosten, weitere 110 Millionen

Euro steuern die Bundesländer Niedersachsen und Hamburg bei.

Die Vorarbeiten zum Ausbau des ersten Streckenabschnittes des Stichkanals Salzgitter sind im Januar dieses Jahres mit wasser- und landseitigen Kampfmittelräumungen gestartet. Sobald die Kampfmittelräumung in den ersten Bereichen abgeschlossen ist, kann dort mit den Bauarbeiten begonnen werden. Zuerst werden Spundwandarbeiten an den innerhalb des Streckenabschnittes liegenden Brücken durchgeführt. Anschließend folgen Erd-, Nassbagger- und Deckwerksarbeiten.

↑ Spatenstich zum SKS-Ausbau: (v.r.n.l.) Olaf Lies, niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung, Eric Oehlmann, Leiter der GDWS, Bundesminister Dr. Volker Wissing, Stephan Weil, niedersächsischer Ministerpräsident, Martin Staats, Präsident des BDB, Birgit Potrafki, Finanzvorständin Salzgitter AG, Frank Schreiber, CEO Johann Bunte Bauunternehmung SE & Co. KG © WSW

Brückenlösung als Ersatz für konventionellen Schiffsdiesel

Gasöl-Steuerbefreiung in der Binnenschifffahrt auf HVO100 übertragbar

In der Binnenschifffahrt gibt es mittlerweile ein verstärktes Interesse am Einsatz des Biokraftstoffs HVO100. HVO steht für „Hydrotreated Vegetable Oil“, also hydriertes Pflanzenöl.

Die Zahl „100“ gibt dabei an, dass es sich um HVO in Reinform handelt. Abhängig vom Ausgangsrohstoff ist eine CO₂-Einsparung von 70 bis 90 % gegenüber herkömmlichem Diesel möglich. Dies bedeutet zwar, dass HVO100 das Ziel der Klimaneutralität bis 2045 verfehlt. Gleichwohl werden Emissionsreduktionen in der Bestandsflotte ohne teure Umrüstungsmaßnahmen ermöglicht, wodurch sich der Kraftstoff als Brückenlösung für das Gewerbe anbietet – sofern der Kunde bereit ist, die Mehrkosten zu tragen. Schließlich kostet ein Liter HVO einen niedrigen zweistelligen Cent-Betrag mehr als konventionelles Gasöl.

Steuerbefreiter Einsatz in der Binnenschifffahrt auf Antrag möglich

Der BDB hat sich im Juni mit der Frage beschäftigt, ob der Einsatz von HVO in der gewerblichen Binnenschifffahrt (analog zum Gasöl) steuerbefreit ist. Das zuständige Bundesfinanzministerium hat dies auf Anfrage des Verbandes bejaht: Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe c der EU-Energiesteuerrichtlinie enthält eine obligatorische Befreiung der Schifffahrt in Meeresgewässern der EU, was einem Verbot der Besteuerung

entspricht. Artikel 15 Absatz 1 Buchstabe f enthält darüber hinaus eine Befreiungsmöglichkeit für die Schifffahrt auf Binnengewässern der EU. Von dieser (fakultativen) Option hat Deutschland Gebrauch gemacht, so dass die Schiffsbetriebsstoffe für den Einsatz im gesamten gewerblichen Schiffsverkehr energiesteuerbegünstigt sind. Den Mitgliedstaaten steht es gemäß Artikel 6 der Richtlinie frei, die darin vorgesehenen Steuerbefreiungen entweder direkt, oder aber über eine Erstattung der entrichteten Steuer zu gewähren.

Während im Falle des Gasöls bereits die Abgabe des Kraftstoffs steuerfrei erfolgt (§ 27 Absatz 1 Energiesteuergesetz), sind andere zum Einsatz gebrachte Schiffsbetriebsstoffe zunächst versteuert zu beziehen. Im Nachgang ist allerdings gemäß § 52 Energiesteuergesetz eine Entlastung von der Steuer möglich. Diese Regelung, die von ihrer Grundsystematik her an die Steuerermäßigung für den Bezug von Landstrom in der gewerblichen Schifffahrt gem. § 9 Abs. 3 Stromsteuergesetz erinnert, würde auch im Falle einer Verwendung von HVO100 für die Zwecke der Binnenschifffahrt anzuwenden sein. In beiden Fällen ist die Steuer zunächst



in voller Höhe zu entrichten. Auf Antrag wird die Steuer jedoch zurückerstattet. Es empfiehlt sich, für eine korrekte Abwicklung des Steuererstattungsverfahrens einen Steuerberater zu konsultieren.

Einschätzung zu den Chancen von HVO100 für die Branche

Wie sich der Preis von HVO im Vergleich zu konventionellem Diesel entwickeln wird, kann noch nicht seriös beurteilt werden. Unklar ist z.B. noch die Auswirkung der Einführung des europäischen Emissionshandelssystems für die Bereiche Verkehr und Gebäude (ETS II) ab dem Jahr 2027 auf die Kraftstoffpreise. Denkbar ist außerdem, dass die Preise für Biokraftstoffe durch eine verstärkte Nachfrage seitens der Luftfahrt in die

Höhe getrieben werden. Hintergrund ist, dass eine EU-Verordnung beim Tanken an europäischen Flughäfen ab 2025 einen Mindestanteil von zwei Prozent an alternativen Treibstoffen vorschreibt.

Aufgrund der limitierten Verfügbarkeit von Biokraftstoffen (gesetzlich ist die Kraftstoffherzeugung aus Anbaumasse auf 4,4 % gedeckelt) kann HVO100 das fossile Gasöl absehbar nicht in vollem Umfang ersetzen. Es gibt jedoch Marktteilnehmer, die den Einsatz von HVO100 in der Binnenschifffahrt propagieren und eine ausreichende Verfügbarkeit unterstellen. Der BDB wird die Thematik weiter aufmerksam beobachten und seine Mitglieder informiert halten.

↑ In der Binnenschifffahrt gibt es mittlerweile ein verstärktes Interesse am Bunkern von HVO100

BDB fordert zügige Umsetzung des Gesamtkonzepts Elbe

Deutschland und Tschechien machen den Weg frei für mehr Schifffahrt auf der Elbe

Der BDB begrüßt, dass das bereits 2021 unterzeichnete Elbe-Abkommen zwischen Deutschland und Tschechien nun in Kraft treten kann. Der tschechische Präsident Petr Pavel hatte mit der Unterschrift unter die Ratifikationsurkunde den letzten dafür nötigen Schritt getan.

Das Abkommen sieht vor, an mindestens 345 Tagen im Jahr zwischen der deutsch-tschechischen Grenze bis zur Stauhaltung Geesthacht eine Fahrrinntiefe von 140 cm unter dem aktuellen Bezugswasserstand (GIW 2010) bei variabler Fahrrinnenbreite aufrechtzuerhalten. Diese Parameter

wurden auch 2017 im Gesamtkonzept Elbe vereinbart. BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen hatte zuletzt noch Anfang Mai 2024 in einer Anhörung vor dem Bundestags-Verkehrsausschuss betont, dass das GKE schnellstmöglich umgesetzt werden sollte: Der derzeitige Zustand, der fast in jedem Jahr für fünf Monate gewerbliche Schifffahrt unmöglich macht, steht der planbaren Nutzung dieses Verkehrsträgers im Wege.

Der BDB widerspricht entschieden der Darstellung von Umweltverbänden, dass die Elbe als Verkehrsweg keine Zukunft hat. Diese fordern in der sog. „Dessauer Elbe-Erklärung“ nämlich ein Moratorium für die verkehrlichen Maßnahmen. Der BDB weist darauf hin, dass der rege Güterschiffsverkehr, der alljährlich einsetzt, sobald die sommerliche Niedrigwasserperiode vorbei ist, klar aufzeigt, dass die Elbe einen erheblichen Beitrag zur Verlagerung von Transporten auf klimafreundliche Verkehrsträger leisten kann. Der Verband fordert daher, das Gesamtkonzept Elbe nun zügig umzusetzen, um das volkswirtschaftliche Potenzial dieses Wasserweges zu heben.





Naturschutz und verkehrliche Interessen müssen dabei kein Widerspruch sein: Auch die Schifffahrt hat ein Interesse daran, die Erosion und schlechende Vertiefung des Flusses bei gleichzeitig immer schmalere Fahrrinne zu stoppen.

Hintergrund:

Das Gesamtkonzept Elbe

Zwischen 2013 und 2017 erarbeiteten Bund und Länder gemeinsam das Gesamtkonzept Elbe. In einem umfassenden Dialog- und Beteiligungsprozess engagierten sich unter anderem Vertreterinnen und Vertreter aus dem Naturschutz sowie der Schifffahrt. Neben den Bundesministerien für Verkehr und Umwelt waren die Länder sowie Landes- und Bundesbehörden maßgeblich beteiligt.

Die Umsetzung des GKE wurde 2017 durch den Bundestag beschlossen. Es enthält Leitlinien und Maßnahmen für die langfristige Nutzung der Elbe und bringt die Interessen der Binnenschifffahrt, der Wasserwirtschaft und des Naturschutzes miteinander in Einklang. Neben der Optimierung der Schifffahrtsverhältnisse auf der Elbe wird mit der Umsetzung auch eine Eindämmung der Sohlerosion und die Erhaltung des Naturraums angestrebt.

Das GKE hat auch eine große Bedeutung für das Elbeabkommen, das im Juli 2021 durch den damaligen Verkehrsminister Andreas Scheuer und den damaligen tschechischen Verkehrsminister Karel Havlíček unterzeichnet wurde. Mit der jüngst erfolgten Ratifizierung dieses Abkommens durch den tschechischen Präsidenten kann es nun in Kraft treten.

↑ Der BDB fordert eine schnelle Umsetzung des GKE, um die Potenziale der Elbe, z.B. bei GST-Transporten, zu heben

Felix Rosenberg verstärkt das Schulschiff-Team

Seit Anfang April wird das Team des Schulschiffes durch Herrn Felix Rosenberg verstärkt. Herr Rosenberg beendete im vergangenen Jahr seine Ausbildung zum Binnenschiffer bei der Firma HGK und übernimmt bereits nach kurzer Zeit die notwendigen Unterweisungen und hat sich ausgezeichnet in die bestehende Bordbesatzung integriert.

Abschließendes Nachenrennen

Die alten Stahlnachen werden nunmehr durch neue, moderne Nachen ersetzt. Die neuen Nachen wurden bereits geliefert und werden ausgiebig durch die Auszubildenden genutzt. Zu diesem Anlass wurde am 20. Juni ein Abschlussrennen für die nunmehr teilweise über 40 Jahre alten „Vorgänger“-Nachen organisiert. Die Auszubildenden, die Besatzung des Schulschiffes

und die Lehrer stellten insgesamt 20 Zweiertteams, welche eine abgesteckte Strecke rudern mussten. Für das leibliche Wohl wurde durch Hamburger und Salate gesorgt.

Das Event wurde erneut sehr positiv durch alle Teilnehmenden aufgenommen, so dass das Nachenrennen nunmehr zur Tradition geworden ist und auch künftig einen festen Platz in jedem Lehrgang finden soll.

Drogenprävention

In enger Zusammenarbeit mit dem Schulschiff-Kooperationspartner „just sports“ wird aktuell ein Workshop für die Auszubildenden organisiert, welcher den klaren Schwerpunkt auf Drogenprävention und Sensibilisierung legen soll. Die Legalisierung von Cannabis und der damit verbundene vereinfachte Erwerb macht es aus Sicht

↓ Die neuen, modernen Nachen des Schulschiffs





des Schulschiffes notwendig, dass die Auszubildenden über den Umgang mit Drogen und die möglichen körperlichen, aber auch rechtlichen Auswirkungen aufgeklärt werden. Durch dieses Angebot möchte das Schulschiff präventiv seinen Pflichten nachkommen und somit vermeiden, dass Auszubildende zu Drogen greifen.

Besuch im Duisport

Auf Einladung des Duisburger Hafens besuchten am 12. Juni alle 96 Auszubildende den Hafen und konnten somit einen Eindruck von den Arbeiten und Möglichkeiten dort erhalten.

Neben dem Bustransfer, einem Buffet und einer geleiteten Führung wurden den Auszubildenden Vorträge gehalten und es bestand die Möglichkeit, den Kransimulator zu benutzen. Durch dieses Event sollte den Auszubildenden die „andere Seite“ des Hafens gezeigt werden um somit auch das Verständnis für den weiteren Transport der Güter wie auch für die Arbeiten

im Hafen zu schärfen. Das Team des Schulschiffes bedankt sich ganz herzlich beim Duisburger Hafen für die tolle Organisation und Durchführung und würde es begrüßen, wenn dieses Event eine Wiederholung finden würde.

Gesundheitstag

Am 18. Oktober organisiert das Schulschiff in Zusammenarbeit mit der Techniker Krankenkasse seinen ersten Gesundheitstag. Gesundheit ist das wichtigste Gut der Mitarbeiter und Auszubildenden. Mit dem Gesundheitstag möchte das Schulschiff für das Thema Gesundheit sensibilisieren und somit die Möglichkeit bieten, neue Erkenntnisse über gesundheitliche Themen und gesunde Lebensweisen zu erlangen. Der erste Gesundheitstag steht unter dem Motto „Gesunde Ernährung und Bewegung an Bord sowie Suchtgefahren an Bord und deren Prävention“. In der Zeit von 10:00 bis 16:00 Uhr laden wir Sie alle herzlich ein unseren Gesundheitstag zu besuchen und die dort gebotenen Angebote wahrzunehmen.

↑ Auszubildende erkundeten den Duisburger Hafen



↑ oben links: Jörn Fischer (Kommunikationsagentur „JFK089“) stand den Mitgliedern Rede und Antwort zum Entwurf eines Konzepts für eine Imagekampagne für die Binnenschifffahrt

oben rechts: BDB-Präsident Martin Staats (MSG) und BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen leiteten die 54. Mitgliederversammlung des BDB

54. Mitgliederversammlung des BDB

Die 54. Ordentliche Mitgliederversammlung des BDB wurde am 23. April auf dem Schulschiff „Rhein“ in Duisburg durchgeführt. BDB-Präsident Martin Staats (MSG) kündigte im Hinblick auf die im kommenden Jahr stattfindenden Neuwahlen des Vorstands und Präsidiums an, nach dann gut 10 Jahren Amtszeit, nicht erneut als Präsident zu kandidieren. Er kündigte diese Entscheidung bereits frühzeitig an, damit dem Verband genügend Zeit bleibt, um einen geeigneten Nachfolgekandidaten für das höchste BDB-Amt zu finden. Per Videokonferenz zugeschaltet wurde Jörn Fischer von der in München ansässigen Kommunikationsagentur „JFK089“. Er stellte den anwesende Mitgliedern ein an die finanziellen Möglichkeiten angepasstes Konzept für eine Imagekampagne für die Binnenschifffahrt vor und nahm Anregungen, z.B. hinsichtlich einer deutlicheren Ausrichtung der Kampagne auf die Werbung von Fachkräften, entgegen. Mehrere Mitgliedsunternehmen des BDB haben sich bereit erklärt, die Kampagne durch finanzielle Mittel sowie die Bereitstellung von Foto- und Videomaterial zu unterstützen. BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen gab in seinem Rechenschaftsbericht einen Überblick über die geleistete Arbeit des Verbandes in den vergangenen Monaten und stellte die Haushaltsergebnisse und -planungen vor. Auf Antrag von Nils Funger (Bank für Schifffahrt) wurden Präsidium, Vorstand und Geschäftsführung von den Mitgliedern für das Jahr 2023 entlastet.

→ Großraum- und Schwerguttransporte auf den Wasserstraßen – wie hier in Brandenburg – sind ein vielversprechender Markt für das Gewerbe
© roe



BMDV schreibt Gutachten zu Zukunftsmärkten der Binnenschifffahrt aus

Das Bundesverkehrsministerium (BMDV) hat Mitte Mai 2024 das Forschungsprojekt „Ermittlung neuer Märkte für die deutsche Güterbinnenschifffahrt unter besonderer Berücksichtigung aktueller wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Entwicklungen bis zum Jahr 2040“ ausgeschrieben. Es folgt damit nach eigenem Bekunden einem Wunsch des BDB aus seinem Strategiepapier „Vorfahrt für Binnenschifffahrt und Wasserstraße“ vom Mai 2023. Gegenstand der Studie sollen nach einer Bestandsaufnahme die Prüfung weiterer Märkte mit Potenzial für die deutsche Güterbinnenschifffahrt sein sowie die Auswirkungen neu entstehender Transporte mit dem Binnenschiff insbesondere auf gesamtwirtschaftliche Transportkosten, Endenergieverbrauch, CO₂-Emissionen. Abschließend sollen die Gutachter Handlungsempfehlungen für Politik und Wirtschaft formulieren. Die Studie soll noch vor der parlamentarischen Sommerpause 2025 abgeschlossen werden, also vor der nächsten Bundestagswahl.





Auftakt für „Nationalen Aktionsplan klimafreundliche Schifffahrt“

Der BDB hat an der Auftaktveranstaltung zum „Nationalen Aktionsplan klimafreundliche Schifffahrt“ (NAPS) am 28. Mai 2024 im Bundesverkehrsministerium in Berlin teilgenommen und wird sich auch im weiteren Prozess einbringen. Die Arbeit am NAPS soll bis zur Sommerpause 2025 abgeschlossen werden und der nächsten Bundesregierung Vorschläge für Forschung & Entwicklung, Aufbau von Tank- und Ladeinfrastruktur und den Umbau der Flotten machen. Geplant ist, die fünf Handlungsfelder zu bearbeiten: „Alternative Antriebs- und Energiesysteme“, „Versorgung mit klimafreundlichen Energieträgern“, „Flottenmodernisierung“ und „Maritime Industriepolitik“ und „Grüne Schifffahrtskorridore“. In die Strategieentwicklung sind neben See- und Binnenschifffahrt die maritime Wirtschaft und Wissenschaft, Energieversorger, Industrie- und Umweltverbände, der Finanzsektor sowie die öffentlichen Verwaltungen von Bund und Ländern eingebunden.

BMDV lässt Neu- und Ausbauprojekte überprüfen

Das Bundesverkehrsministerium (BMDV) hat Ende April 2024 mit einer Ausschreibung von Beratungsleistungen die lange überfällige Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ) für die Bundeswasserstraßen eingeleitet. Wie aus den Unterlagen hervorgeht, wird sich der Abschluss der Bedarfsplanüberprüfung aber noch lange hinziehen – offensichtlich bis nach der Bundes-

tagswahl 2025. Der BDB vermutet, dass die jetzige BMDV-Leitung unpopuläre Entscheidungen über das mögliche Aus für bestimmte Neu- und Ausbauprojekte der künftigen Regierung überlassen wird. Unstrittig ist, dass sich die aktuelle Projektliste im Wasserstraßenbereich mit den derzeit und in absehbarer Zukunft vorhandenen Geldmitteln und Planungskapazitäten nicht bis 2040 abarbeiten lässt. Kritisch sieht der BDB, dass die BPÜ anscheinend dem alten Verfahren folgt, bei dem Straße, Schiene und Wasserstraße getrennt betrachtet werden, ohne auf geeigneten Relationen durch die Infrastruktur die Möglichkeit einer Verlagerung vom Lkw auf umweltfreundlichere Verkehrsträger anzureizen. Der Bedarfsplan umfasst die Neu- und Ausbauprojekte, die im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) und im Bundeswasserstraßenausbaugesetz enthalten sind. Interessanterweise sollen zunächst nur 20 Projekte durchgerechnet werden, obwohl das Bundeswasserstraßenausbaugesetz 24 „neue“ Projekte umfasst. Die Bewertungen sollen bis Ende Februar 2025 vorliegen.

Hohe Nachfrage im ersten Förderaufruf

Das BMDV hat einen Überblick über die Inanspruchnahme des Förderprogramms zur nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen gegeben. Im Rahmen des ersten Förderaufrufs zur Richtlinie zur Förderung emissionsfreier und emissionsarmer Antriebe, der vom 20. März bis 1. April geöffnet war, wurden aus dem Gewerbe insgesamt

↑ oben links: BDB-Referent Matthias Roeser (2.v.l.) während der Podiumsdiskussion beim „Nationalen Aktionsplan klimafreundliche Schifffahrt“ © BMDV

oben rechts: Das BMDV kündigte eine Bedarfsplanüberprüfung für die Bundeswasserstraßenprojekte an

22 Anträge mit einem Gesamtvolumen von rund 28,9 Mio. Euro eingereicht. Die Gesamtmittelausstattung des Aufrufs betrug 30 Mio. Euro. 18 Anträge (16 aus der Fahrgastschifffahrt und zwei aus der Güterschifffahrt) waren auf die Umrüstung auf emissionsfreie Antriebssysteme gerichtet, drei Anträge auf Hybrid- und Zweistoffmotoren für die Fahrgastschifffahrt sowie ein Antrag auf emissionsarme Antriebssysteme für die Güterschifffahrt. Die Prüfung der Anträge war zum Zeitpunkt der Mitteilung dieser Zahlen noch nicht vollständig abgeschlossen.

Stellungnahme zu Übergangsbestimmungen im ES-TRIN

Die erst in diesem Frühjahr gegründete gemeinsame nautisch-technische Kommission von BDB und BDS hat sich am 6. Juni per Videokonferenz zur ihrer zweiten Sitzung getroffen. Diskutiert wurden u.a. die möglichen Änderungen bei der Streckenkunde und die Begegnungsregelungen auf dem Niederrhein. Außerdem identifizierte das Gremium einige Übergangsbestimmungen aus dem technischen Regelwerk ES-TRIN, die ab dem Jahr 2035 fällig werden und das Gewerbe bei der dann nötig werdenden Nachrüstung vor besonders große wirtschaftliche Probleme stellen würden. Ergebnis dieser Diskussion war, dass die Verbände eine gemeinsame Stellungnahme an die Nautisch-Technische Kommission der IWT-Plattform gesendet haben, mit der Bitte, den Wunsch nach einer Vereinfachung bzw. erneuten Überprüfung dieser Übergangsbestimmungen in der nächsten Sitzung des Ausschusses CESNI/PT in Straßburg zu artikulieren.

BDB nimmt Stellung zu Änderung des Moselvertrags

Der BDB begrüßt ausdrücklich, dass nun eine Aufhebung der Schifffahrtsabgaben auf der Mosel zum 1. Juli 2025 angestrebt wird. Der Verband hat zu der geplanten Änderung des Moselvertrags gegenüber dem Bundesverkehrsministerium Stellung genommen. Der Wegfall

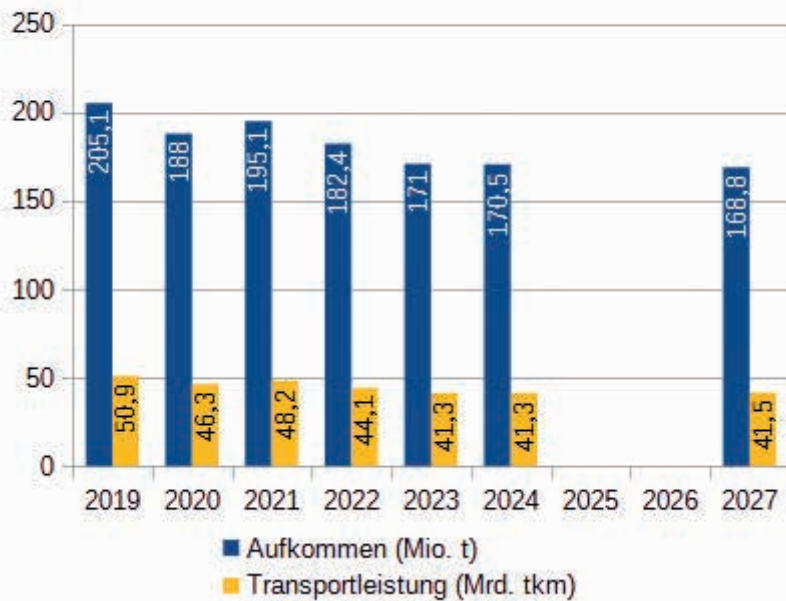
der Moselabgaben vollendet die Anfang 2019 begonnene Gebührenbefreiung auf bundeseigenen Binnenwasserstraßen und beendet so die Wettbewerbsnachteile speziell der Moselschifffahrt. Die Abgabenbefreiung führt zu einer Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt und steht somit im Einklang mit dem übergeordneten verkehrspolitischen Ziel der Bundesregierung, umwelt- und klimafreundliche Verkehrsträger zu stärken. Der BDB kritisiert, dass Frankreich sich diese unter Klimaaspekten und Verkehrsverlagerungsgesichtspunkten wichtige Maßnahme zur Stärkung der besonders umweltschonenden Binnenschifffahrt nach einem mehrjährigen Diskussions- und Verhandlungsprozess durch das Aushandeln einer „Ausgleichszahlung“ in Höhe von zweieinhalb Jahresgebühren, zu zahlen an die VNF, regelrecht hat abkaufen lassen. Es ist äußerst bedauerlich, dass in einem geeinten Europa, das sich im European Green Deal die Senkung der Klimagase und die deutliche Verlagerung von Gütern auf das Wasser gemeinsam zum Ziel gesetzt hat, keine andere Vorgehensweise erzielt werden konnte. Vor diesem Hintergrund verdient die Haltung der Bundesregierung, die in diesem Gesetzesentwurf zum Ausdruck kommt, umso mehr die Zustimmung der am System Wasserstraße beteiligten Unternehmen der Schifffahrt, Häfen und Industrie.

Neue CDNI-Entladebescheinigung tritt am 1. Juli in Kraft

Wie im Juni 2023 durch die Konferenz der Vertragsparteien (KVP) beschlossen, kommt ab dem 1. Juli 2024 eine neue Entladebescheinigung für die Tankschifffahrt zur Anwendung. In der Entladebescheinigung wird die vorschriftsmäßige Durchführung des Entladeverfahrens für Ladungsrückstände (Teil B) dokumentiert. Sie bietet insbesondere den verschiedenen beteiligten Parteien einen Nachweis über die Einhaltung ihrer Verpflichtungen und die ordnungsgemäße Abgabe der Abfälle. Die neue Bescheinigung trägt

Mittelfristprognose Winter 2023/24

(Die Jahre 2025/2026 sind nicht einzeln ausgewiesen)



fortan auch dem Entgasen und dem Waschen während der Fahrt Rechnung.

Gleitende Mittelfristprognose des BALM

Das Bundesamt für Logistik und Güterverkehr (BALM) hat Mitte Mai seine turnusmäßige Mittelfristprognose „Winter 2023/2024“ veröffentlicht. Für die Binnenschifffahrt ergaben sich dabei folgende wesentliche, zukunftsgerichtete Aussagen: Für das Jahr 2024 wird ein Zuwachs der Tonnage bei „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ prognostiziert, um 1 Prozent bzw. 0,3 Mio. t, angetrieben von der Stahl- und der Bauproduktion. Von einem Plus gehen die Experten auch bei Metallen aus (+ 4 % bzw. 0,4 Mio. t). Der Rückgang beim Transport von Kohle wird sich verlangsamen (- 5 % bzw. 0,9 Mio. t). Insgesamt erwarten die Gutachter bei der Güterbeförderung einen geringen Rückgang um 0,3 %. Die Unterlage gibt auch einen Ausblick auf die Jahre 2025 bis 2027. In diesem Zeitraum wird (entsprechend dem Steinkohleabsatz) ein deutlich stärkerer Rückgang bei den Kohletransporten als 2024 erwartet (- 8 % bzw. knapp 4 Mio. t). Von einer wieder anziehenden Baukonjunktur sowie einer sich stabilisierenden Stahlproduktion könnten hingegen die Güter „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ mit einem leichten Plus von 0,6 % bzw. 1. Mio. t profitieren. Für die

Binnenschifffahrt wird für das Jahr 2027 eine Transportmenge von 168,8 Mio. t prognostiziert, was eine Unterschreitung des Vorkrisenniveaus im Jahr 2019 (205,1 Mio. t) um knapp 18 % bedeutet.

Tagung der Moselkommission in Metz

Die Moselkommission tagte am 6. Juni unter dem Vorsitz von Norman Gerhardt (BMDV) in Metz. Vorgestellt wurden die Initiativen in der ersten Jahreshälfte. Der technische Ausschuss hat sich über die Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf der Mosel ausgetauscht. Die Arbeitsgruppe „Moderne Informationsaustauschdienste und -systeme“ beschäftigte sich mit dem elektronischen Melden auf der Mosel. Ziel ist es, sich darüber auszutauschen, wie die für das Melden genutzte Anwendung noch verbessert werden kann. Zum Thema „Statistiken“ wurde extra eine Arbeitsgruppe einberufen. Hintergrund ist, dass der Abschaffung der Abgaben auf den deutschen Wasserstraßen, und in Kürze auch auf der Mosel, neue Quellen zur Gewinnung von Verkehrsdaten ermittelt werden müssen. Der Polizeiausschuss hat nach der Überprüfung der MoselSchPV einige Änderungen vorgeschlagen, z.B. die Bedingungen beim Kuppeln von Verbänden zu flexibilisieren und einige Angaben zu den Hochwassermarken zu ändern.

↑ oben links: Für das Jahr 2027 wird eine Tonnage von knapp 169 Mio. t prognostiziert

oben rechts: Die Schifffahrtsabgaben auf der internationalen Mosel werden abgeschafft

Adressfeld



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