

BDB REPORT

**Mit Minister Wissing
als Ehrengast**
BDB feiert 50-jähriges Jubiläum

Vertane Chance
Verlängerung der Neckar-
schleusen vorerst gestoppt

**Politische Besuche
auf dem Schulschiff**
Ausbildungsförderung und
Flottenmodernisierung im Fokus

Haushaltsentwurf 2025
Kürzungen bei der Gewerbe-
förderung geplant

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

und vieles mehr...



(v.l.n.r.) Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing, BDB-Vizepräsidentin Dr. Marie Nauheimer (Primus-Linie), BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen und BDB-Präsident Martin Staats (MSC) bei der Jubiläumsfeier in Frankfurt am Main

Bundesverkehrsminister Wissing feiert 50jähriges Jubiläum des BDB

→ BDB-Geschäftsführer
Jens Schwanen



Editorial

„*Der BDB wird gebraucht als Impulsgeber, als Gestalter, als Tarifvertragspartner, als Motivator und Imageförderer; er wird benötigt für Klimaschutz, Innovation und attraktive Arbeitsplätze. Kurzum: Für eine gute Zukunft der Binnenschifffahrt in Deutschland. Machen Sie weiter so. Wir zählen auf Sie, und Sie können umgekehrt auch auf uns zählen.*“

So viel lobende Worte über die Arbeit eines Branchenverbandes hört man selten in öffentlicher Runde. Umso mehr hat uns diese Aussage von Bundesverkehrsminister Wissing im Rahmen unserer 50-Jahr-Feier in Frankfurt am Main gefreut. Das gibt Mut und Ansporn, auch zukünftig engagiert für die Interessen der Güter- und Fahrgastschifffahrt in Deutschland einzutreten, und dort, wo es erforderlich ist, auch mal „Klartext“ zu reden. Volker Wissing wünschen wir für die kommenden Wochen und Monate viel Kraft und politischen Rückhalt bei der Bewältigung seiner Aufgaben als parteiloser Minister, nachdem er heute, am 7. November 2024, seinen Austritt aus der FDP erklärt hat.

Nicht nur das Scheitern der Ampel-Regierung löst Verunsicherung aus. Auch das Fehlen eines Bundeshaushalts für das Jahr 2025 – der sollte im November verabschiedet werden – gibt Anlass zur Sorge. Ob und in welchem Umfang die für die Binnenschifffahrt wichtigen Förderprogramme zur Ausbildung und zur Modernisierung der Flotte demnächst in Anspruch genommen werden

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

können, steht in den Sternen. Für eine emissionsärmere und niedrigwasseroptimierte Schifffahrt ist dieses Programm unerlässlich. In zahlreichen Gesprächen mit Bundestagsabgeordneten und mit der Leitung des Bundesverkehrsministeriums haben wir in den vergangenen Wochen immer wieder auf den Arbeits- und Fachkräftemangel in der Branche hingewiesen. Da leistet das Programm zur Förderung der Aus- und Weiterbildung wertvolle Unterstützung. Die von der Regierung vorgesehene Mittelkürzung würde die Zahl der pro Jahr geförderten Ausbildungsverträge nahezu halbieren – ein fatales Signal für eine Branche, die dringend Nachwuchs benötigt.

Der BDB leistet seinen eigenen Beitrag zur personellen Entwicklung der Branche: Unser Schulschiff, das mit 96 Betten an Bord eine einzigartige internatsartige Unterbringung der Azubis während des Berufsschulunterrichts ermöglicht, wird zurzeit umfassend renoviert, nachdem die Attestverlängerung erfolgreich durchgeführt wurde. Und mit der Imagekampagne „Pro Binnenschifffahrt“ werden wir junge Leute gezielt auf Berufschancen und -perspektiven in der Güter- und Fahrgastschifffahrt aufmerksam machen. Mehr hierzu, zur Verkehrsprognose 2040, zur Mitarbeit in NAPS und zur Beteiligung des BDB am Bündnis für eine klimafreundliche Rheinschifffahrt 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.



04



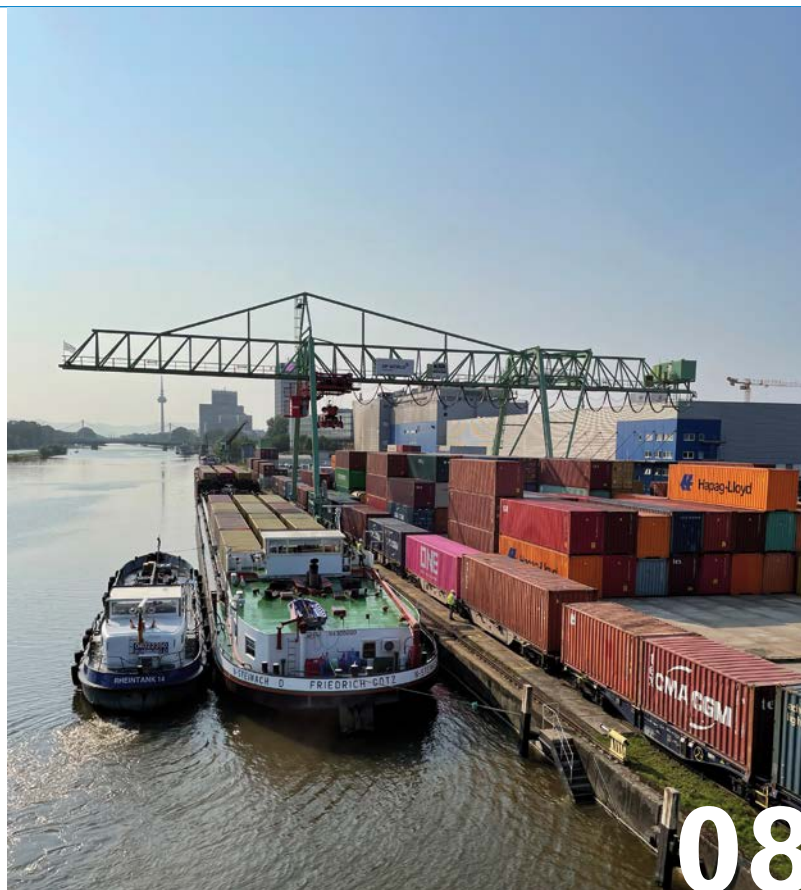
12



14



10



08

04 Mit Minister Wissing als Ehrengast

BDB feiert 50-jähriges Jubiläum

08 Vertane Chance

Verlängerung der Neckarschleusen
vorerst gestoppt

10 Politische Besuche auf dem Schulschiff

Ausbildungsförderung und
Flottenmodernisierung im Fokus

12 Haushaltsentwurf 2025

Kürzungen bei der
Gewerbeförderung geplant

14 Aktuelles vom Schulschiff

16 Kurz gemeldet

Inhalt

Mit Bundesverkehrsminister Wissing als Ehrengast:

BDB feiert sein 50-jähriges Jubiläum in Frankfurt am Main

„Die Binnenschifffahrt ist eines unserer liebsten Kinder im Bundesverkehrsministerium, denn Sie haben Kapazitäten.“

Das sagte Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing am Abend des 18. September auf der Jubiläumsveranstaltung zum 50-jährigen Bestehen des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt in Frankfurt am Main. Von den anderen Verkehrsträgern könne man nicht ohne weiteres behaupten, dass sie freie Kapazitäten haben. „Kapazitäten brauchen wir, die Rolle der Binnenschifffahrt wird nicht geringer werden. Davon bin ich fest überzeugt.“

Wissing betonte, der BDB sei nicht wegzudenken. „Er wird gebraucht als Impulsgeber, als Gestalter, als Tarifvertragspartner, als Motivator und Imageförderer; er wird benötigt für Klimaschutz, Innovation und attraktive Arbeitsplätze. Kurzum: Für eine gute Zukunft der Binnenschifffahrt in Deutschland. Machen Sie weiter so. Wir zählen auf Sie, und Sie können umgekehrt auch auf uns zählen.“

Der BDB war am 26. April 1974 in Duisburg gegründet worden, nachdem zuvor mehrere regionale Stromgebietsverbände in Deutschland den Entschluss gefasst hatten, sich unter dem Dach eines Branchenverbandes zu vereinen, um hierdurch Kompetenz und Kräfte zu bündeln und verstärkt

mit einer Stimme gegenüber Politik und Verwaltung zu sprechen. Rund 90 Gäste, darunter Vertreter aus Politik, Wirtschaft und Verbänden sowie zahlreiche langjährige Weggefährten und Freunde des BDB, feierten aus diesem Anlass an Bord des Fahrgastschiffs „Maria Sibylla Merian“ des Mitgliedsunternehmens „Primus-Linie“ in Frankfurt am Main.

Wissing lobte den langjährigen Einsatz des BDB für seine Ziele: „Es waren 50 Jahre, in denen der BDB oft den Finger in die Wunde gelegt hat, auch Kritik geäußert hat – das gehört sich so. Wenn man etwas verbessern will, muss man ja auch wissen, was zu tun ist. Man kann sagen, dass der BDB erfolgreich an seinen Zielen gearbeitet hat, eine höhere Effizienz seiner Verbandsarbeit

→ Bundesverkehrsminister Volker Wissing bei seiner Rede zum 50-jährigen Jubiläum des BDB





zu erzielen.“ Schon im Geschäftsbericht von 1975 seien Herausforderungen angesprochen worden, die heute noch aktuell sind: Beispielsweise eine Wirtschaft im Wandel, knappe öffentliche Mittel für Investitionen sowie einen Mangel an Fachkräften. Damals wie heute habe gegolten, dass man die Probleme gemeinsam lösen muss. Das habe 1974 der BDB erkannt, und davon profitiere die Binnenschifffahrt noch heute.

Auch BDB-Präsident Martin Staats zog Parallelen zwischen den 1970er Jahren, dem Jahrzehnt der Vereinsgründung, und heute: „Es gab wirtschaftliche Herausforderungen durch die Ölkrise und einen gesellschaftlichen Wandel. Und schon damals haben wir gelernt, dass es pragmatische Lösungen braucht, angelehnt an die Grundprinzipien der Marktwirtschaft“. Der BDB habe in den vergangenen 50 Jahren durchaus beachtliche Erfolge erzielt, vor allem dann, wenn man konstruktiv mit Politik und Verwaltung zusammengearbeitet habe. Als Beispiele aus der jüngeren Vergangenheit nannte der BDB-Präsident den „Masterplan Binnenschifffahrt“ und die wichtigen Gewerbeförderprogramme für die Flot-

tenmodernisierung sowie die Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt.

Doch nicht nur der Rückblick auf die geleistete Verbandsarbeit und den Einsatz für verbesserte Rahmenbedingungen für die Binnenschifffahrt bildeten den Inhalt der Festreden. Auch ein Blick auf die aktuellen verkehrs- und gewerbepolitischen Themen und ein Ausblick auf die Zukunft der Wasserstraßen kamen während der Fahrt auf dem Main nicht zu kurz.

Staats lobte das Bekenntnis des Ministers zu technologischer Offenheit bei der Gestaltung der Mobilitätswende. Es seien pragmatische Lösungen notwendig, damit die Branche diese Herausforderung bewältigen könne. Klar sei, dass die Binnenschifffahrt trotz zurückhaltender Verkehrsprognosen künftig eine wichtige Rolle spielen werde: „Wir haben durch Transformationsprozesse im Hinblick auf die Transportmengen einen ‚Aderlass‘ hinter uns“, sagte Staats. „Und klar ist auch, dass man innovativ sein muss, um neue Verkehre zu erschließen. Die Binnenschifffahrt wird aber für die Verkehrswende gebraucht. Klimapolitisch ohnehin, aber auch, weil man rund 170 Mio. t Güter pro Jahr

↑ [Das Fahrgastschiff „Maria Sibylla Merian“ der Primus-Linie bot einen stimmungsvollen Rahmen für die Jubiläumsfeier](#)

nicht einfach auf den Lkw verlagern kann.“ Abschließend wagte er auch einen kleinen Ausblick in die Zukunft der Verbandsarbeit: „Mit 50 Jahren hat der BDB sicher keine ‚Midlife-Crisis‘. Der Verband ist gut aufgestellt und bleibt agil und beweglich“.

Der BDB hat auf seiner Webseite in der Rubrik „Aktuelles“, Unterrubrik „Veranstaltungen“, eine Fotogalerie von der Veranstaltung veröffentlicht: <https://www.binnenschiff.de/aktuelles/veranstaltungen/50-jahre-bdb/>. Schauen Sie doch mal rein!



↑ (v.l.n.r.) Bundesverkehrsminister Volker Wissing, BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen, BDB-Präsident Martin Staats (MSG), Hans-Joachim Welsch (Kuratorium Montan-Stiftung-Saar) und BDB-Vizepräsidentin Marie Nauheimer (Primus-Linie)



↑ BDB-Vizepräsident Friedrich Weigert (Kühne + Nagel Euroshipping) und Heiner Dettmer (Reederei Dettmer)



↑ Jennifer Trabant und Valentina Himaj (beide MUNV NRW)

Kurzer Überblick über die Gründungsgeschichte des Verbandes

Die Satzung wurde laut Vereinsregisterauszug am 17. Februar 1949 errichtet. Im Jahr 2024 feiert man also das 75-jährige Jubiläum des Ursprungsvereins. Die Entwicklungen in den 1970er Jahren gaben dem BDB schließlich seine Struktur als maßgebliche Interessenvertretung der Binnenschifffahrt in Deutschland. Als Ergebnis der Gespräche des sog. „Hohenfelder Kreises“ wurden sieben Stromgebietsverbände in den BDB integriert. Zudem wurde ein Kooperationsabkommen mit dem Arbeitgeberverband AdB beschlossen. Die konstituierende Sitzung des neuen Verbandes fand am 26. April 1974 in Duisburg im „Haus Rhein“ statt. Im Jahr 2024 wird also das 50-jährige Jubiläum gefeiert. Langjähriger Präsident des BDB war im April 1974 Hanns Hüttner, Reedereidirektor der Klöckner Reederei und Kohlenhandel GmbH in Duisburg. Er leitete auch die konstituierende Sitzung.



↑ Andreas Knecht (BMDV) und Dr. Norbert Salomon (ehem. Leiter Abteilung WS im BMDV)



↑ (v.l.n.r.) BDB-Vizepräsident Dirk Gemmer (Rhenus PartnerShip), MdB Mathias Stein (SPD), Andreas Grzib (DTG) und BDB-Vorstandsmitglied Jens Langer (DP World)

Weitere Vorsitzende bzw. Präsidenten des Verbandes waren:

- Hans-Heinrich Schulte (Schulte & Bruns, Emden)
- Dr. Hans-Joachim Guschall (Schiffahrts- und Speditionskontor „Elbe“ GmbH, Hamburg)
- Dr. Karl-Heinz Kühl (Stinnes Reederei AG, Duisburg)
- Dr. Gerd W. Hulsmann (Haniel Reederei GmbH, Duisburg)
- Wilhelm Munning (DTG eG)
- Heinz Hofmann (MSG Mainschiffahrts-Genossenschaft eG)
- Dr. Gunther Jaegers (Reederei Jaegers)
- Georg Hötte (Rhenus PartnerShip)
- Martin Staats (MSG eG)



↑ (v.l.n.r.): Philippe Grulois (UCV), Ad Koppejan (KBN), Maira van Helvoirt (KBN)



↑ (v.l.n.r.): Jörg Drippe (OTS), Patricia Brunner (Rheno Kies und Splitt), Winfried Fühl (MSG)



↑ BDB-Vorstandsmitglied Dr. Rupert Henn (DST) und Stefanie von Einem (IWSV)



↑ BDB-Vorstandsmitglieder Tobias Zöller (l., Partikulier) und Dr. Rupert Henn (DST)



↑ (v.l.n.r.): Markus Schwartz (KD), Angelika Schmitz (Kölntourist), Nina Luig (KD)



↑ BDB-Vizepräsidentin Marie Nauheimer (Primus-Linie) hieß die Gäste auf dem Schiff ihres Unternehmens willkommen

Verlängerung der Neckarschleusen bis auf Weiteres gestoppt

Vertane Chance für mehr umweltfreundlichen Güterverkehr in der Region Rhein-Neckar!

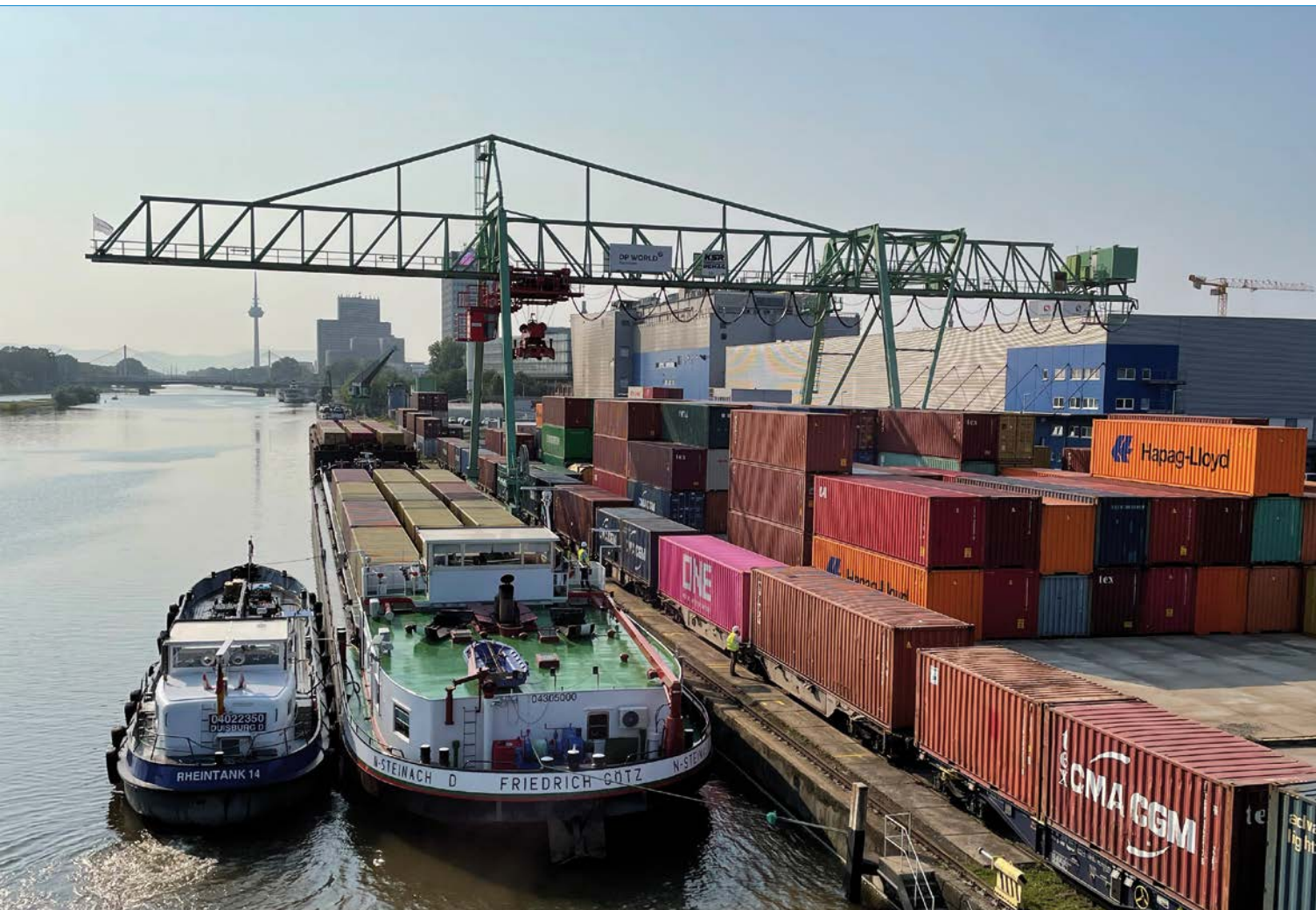
Nachdem das Bundesverkehrsministerium seine ablehnende Haltung gegenüber der seit Jahren beschlossenen Verlängerung der Schleusen am Neckar bekundet hatte, hat das Land Baden-Württemberg seine personelle und finanzielle Unterstützung an den Bund bis auf Weiteres eingestellt.

Obwohl die dem Vorhaben zu Grunde liegende Verwaltungsvereinbarung aus dem Jahr 2007 damit nicht unwirksam wird, bedeutet dies de facto, dass das Projekt bis auf Weiteres nicht weiterverfolgt wird. Das Land reagiert damit auf die Tatsache, dass der Bund das Vorhaben in den vergangenen 17 Jahren nicht entschieden vorangetrieben hat.

„Damit wird nun auf unabsehbare Zeit eine wichtige Chance vertan, die Bundeswasserstraße Neckar künftig für mehr umweltfreundlichen Gütertransport per Binnenschiff nutzen zu können. Dass das Bundesverkehrsministerium immer weiter Abstand von den Ausbauplänen genommen hat und sich nunmehr nur noch auf eine Sanierung der Schleusen fokussieren will, ist wahrlich kein Ruhmesblatt – auch vor dem Hintergrund, dass die Bundesregierung in ihrem Koalitionsvertrag eine Verlagerung von Gütern auf die Wasserstraßen angekündigt hat“, erklärt BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen.

Bemerkenswert ist der gesamte Vorgang rund um die Verlängerung der Schleusenkammern auch, da dieses Projekt schon seit Jahren sowohl im Bundesverkehrswegeplan 2030 als auch im Wasserstraßenausbaugesetz im „Vordringlichen Bedarf“ ausgewiesen ist. „Für die Binnenschifffahrt auf dem Neckar, aber auch die verladende Wirtschaft in der Region, ist es äußerst enttäuschend, wenn sich die politischen Entscheidungsträger nicht an ihre eigenen Planungen zum Ausbau der Wasserstraßen halten“, so Jens Schwanen. Der BDB hatte immer wieder, sowohl gegenüber Bundesverkehrsminister Volker Wissing als auch zuletzt in einem Gespräch mit dem baden-württembergischen Verkehrsminister Winfried Hermann im Juli 2023, intensiv für die Verlängerung der Schleusen geworben.

Wie sinnvoll die Verlängerung der Neckarschleusen ist, bekräftigt das zuständige Wasserstraßen-Neubauamt Heidelberg weiterhin auf seiner Internetseite. Dort heißt es:



„Das 105 m lange Binnenschiff kann bei der vorhandenen Fahrrinntiefe am Neckar maximal ca. 1.800 Tonnen transportieren. Ein 135 m langes Binnenschiff könnte bei gleicher Fahrrinntiefe maximal ca. 2.600 Tonnen transportieren. Mit etwa gleichem Aufwand an Personal und Treibstoff kann das 135 m-Schiff 800 Tonnen mehr als ein 105 m-Schiff befördern. Das 135 m-Schiff ist damit in der Lage, Güter preiswerter wie auch umweltverträglicher zu transportieren. Das 135 m-Schiff kann damit einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung des Güterverkehrs auf den parallel zum Neckar verlaufenden Straßen leisten.“

(Nachzulesen unter www.wna-heidelberg.wsv.de in der Rubrik „Projekte am Neckar“)

Auf dem Rhein sowie seinen wichtigen Nebenwasserstraßen Mosel und Main verkehren bereits heutzutage 135 m-



Schiffe. Daher forderten Gebietskörperschaften, Organisationen, Unternehmen und Verbände aus Baden-Württemberg in der sog. Stuttgarter Erklärung im Jahr 2005, die Bundeswasserstraße Neckar zwischen Plochingen und dem Rhein für das 135 m-Schiff zu ertüchtigen. Daraufhin kam es am 26.11.2007 zur Gründung des Wasserstraßen-Neubauamtes (ehemals Amt für Neckarausbau) Heidelberg.

Staatssekretärin und Landtagsabgeordneter zu Gast in Duisburg

Förderung von Ausbildung und Flottenneubau in der Binnenschifffahrt

Am 8. bzw. 15. Juli besuchten die Staatssekretärin im Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Susanne Henckel, und der grüne baden-württembergische Landtagsabgeordnete Thomas Marwein den BDB in Duisburg.

Bei einem Rundgang über das Schulschiff „Rhein“ in Duisburg-Homberg überzeugten sich die Besucher sich vom Leistungsspektrum dieser in Europa einzigartigen Aus- und Weiterbildungseinrichtung, die sich in der Trägerschaft des Binnenschifffahrtsverbandes BDB befindet. Rund 300 Auszubildende pro Jahr leben während des dreimonatigen

Berufsschulunterrichtes (Blockunterricht) an Bord des Schulschiffes und werden dort internatsmäßig untergebracht sowie in praxisbezogenen Kursen auf das spätere Leben und Arbeiten an Bord eines Binnenschiffes vorbereitet. MdL Thomas Marwein hatte sogar die Gelegenheit, das Schulschiff während der Prüfungswoche zu besuchen und gewann Einblicke in die zu absolvierenden Aufgaben.

↓ (v.l.n.r.) Schulschiff-Leiter Gerit Fietze, BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen, Staatssekretärin Susanne Henckel und BDB-Vizepräsident Dirk Gemmer (Rhenus Partnership) auf dem Schulschiff



Staatssekretärin lobt arbeitsmarktpolitisches Engagement

BDB-Vizepräsident Dirk Gemmer (Rhenus), Schulschiff-Leiter Gerit Fietze und Geschäftsführer Jens Schwanen schilderten der Staatssekretärin die aktuelle Personalsituation in der Branche, die von einem deutlichen Arbeits- und Fachkräftemangel gekennzeichnet ist. Sie warben dabei für die unveränderte Fortführung der Förderung von Aus- und Weiterbildungen für die Binnenschifffahrt. Die Staatssekretärin sicherte bei den im Herbst startenden Haushaltsberatungen des Bundes ihre Unterstützung zu und lobte den BDB für das arbeitsmarktpolitische Engagement. Die demnächst startende Imagekampagne des BDB zielt ebenfalls auf eine weitere Gewinnung von Nachwuchs ab, denn

die Branche will mit verstärkter Ausbildung dem Personalmangel begegnen. Außerdem soll durch die Kampagne die Sichtbarkeit der leistungsfähigen und sowohl für die Versorgungssicherheit von Bevölkerung und Industrie als auch für die Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor unverzichtbaren Binnenschifffahrt erhöht werden.

Staatssekretärin Henckel stimmte zu, dass neben der Flottenmodernisierung auch an die Erneuerung des Schiffsraums gedacht werden muss. Ein regelrechtes Neubauprogramm zur Unterstützung der klein- und mittelständisch geprägten Branche macht bei Baukosten von rund 8 bis 10 Mio. Euro für ein großes Trockengutschiff Sinn. Es hilft der Branche, die Regierung bei ihren verkehrs- und klimapolitischen Zielen zur Verlagerung von mehr Verkehr auf das Wasser zu unterstützen.

Spannender Besuch auf Koppelverband

Flottenmodernisierung und -erneuerung sowie die Digitalisierung der Schifffahrt waren weitere Themen des Gesprächs mit BMDV-Staatssekretärin Susanne Henckel. Die Staatssekretärin konnte sich bei der Besichtigung des Koppelverbandes „Rhenus Duisburg“ von der Effizienz, des hohen Digitalstandards und der Nachhaltigkeit der Binnenschifffahrt persönlich ein Bild machen. Schiffsführer Michael Schmalisch und Rhenus-Geschäftsführer Dirk Gemmer erläuterten das Fahrt- und Einsatzgebiet des Schiffes, das im Maschinenraum mit einer Kraftstoff-Wasser-Emulsionsanlage und mit einem „Vater-Sohn-Konzept“, d.h. ein großer Motor für die Rheinschifffahrt und alternativ ein kleinerer Motor für die Kanalfahrt, für einen deutlich geringeren Verbrauch und damit für geringere Emissionen sorgt. Dank des sog. „Flex-tunnels“ an der Schraube bleibt das Schiff auch bei Niedrigwasser leistungsfähig und in Fahrt.

Thomas Marwein informierte sich in der Rhenus-Geschäftsstelle in Duisburg bei einem Fachgespräch mit Dirk Gemmer, BDB-Vorstandsmitglied Jens Langer (DP World) und Jens Schwanen über die neuen Schiffsprojekte der Rhenus. Ein neues Containerschiff wurde im Sommer übergeben, ein weiteres folgt zum Jahresende. Bei dem ersten Schiff („Mannheim“) handelt es sich um ein Schiff mit Hybridantrieb. Die Spannung für die beiden E-Motoren an der Welle wird durch ein Wasserstoffsystem, eine Batterieanlage und/oder fünf Stromaggregate (sog. Gensets) geliefert. Bei dem zweiten Schiff („Wörth“) ist die Möglichkeit, ein Brennstoffzellensystem aufzubauen, vorbereitet. Dieses Schiff verfügt über eine Batterie und sechs Stromaggregate (Gensets).

Modernisierungsschub nur durch Neubauprogramm möglich

In dem Fachgespräch wurde deutlich, dass das Flottenmodernisierungsprogramm des Bundesverkehrsministeriums für Nachrüstungen in der Bestandsflotte richtig und sinnvoll ist und unbedingt fortgesetzt werden sollte.

↓ Im Gespräch bei Rhenus: (v.l.n.r.) BDB-Vorstandsmitglied Jens Langer (DP World), BDB-Vizepräsident Dirk Gemmer (Rhenus PartnerShip) und MdL Thomas Marwein (Bündnis 90/Die Grünen)



Einsparungen der Bundesregierung treffen auch die Binnenschifffahrt

Kürzungen bei der Gewerbeförderung, Minimalzuwachs im Wasserstraßenetat

Nicht völlig überraschend, aber aus Sicht der Binnenschifffahrt dennoch enttäuschend ist der Entwurf für den Bundeshaushalt 2025, den die Bundesregierung Mitte Juli verabschiedet hat.

Die beiden Förderprogramme für die Güter- und Fahrgastschifffahrt werden deutlich gekürzt, der Etat für Erhalt, Aus- und Neubau der Bundeswasserstraßen steigt lediglich um 69 Mio. Euro.

Gravierend sind die vorgesehenen Kürzungen im Bereich der Aus- und Weiterbildungsförderung, die von den Unternehmen gut angenommen wird. Diese soll von derzeit 6,8 Mio. Euro pro Jahr auf 4,3 Mio. Euro pro Jahr reduziert werden. Diese Kürzung bedeutet, dass rund 45 Ausbildungsverhältnisse weniger pro Jahr gefördert werden können (derzeit werden rund 100 Verträge pro Jahr gefördert). Das ist ein Schlag für die Unternehmer in der Güter- und Fahrgastschifffahrt, wo der Personalmangel mittlerweile deutliche Spuren hinterlässt.

„Die Branche benötigt dringend Nachwuchs, um dem Fehlen der Arbeitskräfte zu begegnen, und sie investiert deshalb in die Ausbildung“, sagt BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen. „Ohne die finanzielle Unterstützung des Bundes ist es den kleinen Unternehmen, die überwiegend als Familienbetriebe tätig sind, häufig nicht möglich,

Ausbildungsverträge abzuschließen. Diese Einsparung bringt praktisch nichts für einen ausgeglichenen Staatshaushalt, richtet aber maximalen Schaden im Gewerbe an.“

Wegen der angekündigten Kürzung der Haushaltsmittel werden seit August dieses Jahres bereits keine Förderzusagen mehr gegeben, da die Verwaltung davon ausgeht, dass dann in den Folgejahren keine Mittel für diese Verträge zur Verfügung stehen würden. Die bloße Ankündigung der Mittelkürzung in 2025 hat also bereits gravierende Auswirkungen auf das laufende Jahr!

Auch bei der Förderung zur Modernisierung der Binnenschiffsflotte legt die Regierung die Axt an: Im Jahr 2025 soll das Programm um 10 Mio. Euro auf 40 Mio. Euro gekürzt werden. Dieser Einschnitt lässt befürchten, dass die Entwicklung hin zu einer möglichst klimaneutralen und niedrigwasseroptimierten Binnenschifffahrt, die sich in digitalisierte Logistikprozesse integrieren lässt, damit zum Erliegen kommt.

„Die Unternehmer in der Binnenschifffahrt können die sehr kostenintensiven Maßnahmen zur Modernisierung



© Fürtig

der Flotte aus eigenen Mitteln nicht stemmen. Es warten noch einige Schiffe auf eine nachhaltige Modernisierung“, sagt Schwanen. „Wenn die Regierung die selbstgesteckten Ziele des Klimaschutzes und der Verkehrswende erreichen will, muss sie Verkehr auf das Wasser und damit auf eine funktionierende Güterschifffahrt verlagern.“

Auch der Wassertourismus in Deutschland ist auf eine moderne „Weiße Flotte“ mit klimafreundlichen Antrieben angewiesen. „Die Fahrgastschifffahrt hat in den vergangenen Jahren eine regelrechte Vorreiterrolle bei der Etablierung technischer Innovationen an Bord eingenommen, etwa im Bereich der elektrischen Antriebe“, erläutert Schwanen weiter. „Das gilt auch für die Fähren, die in Deutschland eine wichtige Funktion zum Beispiel im Bereich des ÖPNV übernehmen. Diese Entwicklungen wären ohne die Moder-

nisierungsförderung nicht möglich gewesen. Es wäre in unseren Augen fatal, wenn dieser Prozess nun zum Stoppen käme.“

Für Ersatz-, Aus- und Neubaumaßnahmen an den Wasserstraßen sind im kommenden Jahr 794 Mio. Euro vorgesehen. Das ist im Vergleich zum aktuellen Etat ein Plus von rund 69 Mio. Euro, also rund 9,5 %. „Dafür kann sich die für den Ausbau zuständige Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung im wahrsten Sinne des Wortes nichts kaufen“, moniert Schwanen. „Dieser Anstieg deckt nicht mal die Baukostensteigerungen der letzten zwölf Monate ab. Diese liegt bei durchschnittlich 15 %. Bei der Anhebung der Mittel handelt es sich also um eine freundliche Geste der Regierung, aber auch nicht mehr. Es ist bekannt, dass allein der Substanzerhalt im Wasserstraßennetz ca. 900 Millionen Euro pro Jahr kosten würde.“

→ Mit tatkräftiger Unterstützung der Reederei HGK Shipping, die uns freundlicherweise zwei Schubboote zur Verfügung stellte, wurde das Schulschiff zur Attestverlängerung im Juli über den Rhein zur Meidericher Schiffswerft verbracht. Diese anspruchsvolle Fahrt stellte dank der guten Fahrwasserverhältnisse kein größeres Problem dar.

↓ Zurzeit erinnert das Schulschiff an die Verpackungskünstler Christo und Jeanne-Claude, die durch ihre spektakulären Verhüllungen von Gebäuden und Landschaften weltberühmt wurden. Tatsächlich dienen die Planen aber dazu, das Schiff von oben bis unten komplett neu zu lackieren. Die Renovierungsarbeiten sind noch bis Dezember im Gange.

→ Frank Althaus von der Reederei Haeger & Schmidt brennt für die Ausbildung in der Binnenschifffahrt. Er leistet als Fachmann auch in der jetzigen Modernisierungsphase mit seiner jahrzehntelangen Erfahrung mal wieder eine ganz tolle Unterstützung. Vielen Dank, Herr Althaus!



Förderung

Der Werftgang war für das Schulschiff das prägende Thema in diesem Sommer. Umfangreiche Arbeiten wurden bereits durchgeführt, einige Arbeiten müssen noch abgeschlossen werden. Neben den technischen Arbeiten, welche

zur Erneuerung des Attests notwendig waren, wurden auch 17 Fenster getauscht. Somit sind nunmehr sämtliche Fenster an Bord des Schulschiffes ausgetauscht und auf dem neuesten Stand. Lediglich die Lackierarbeiten müssen noch abgeschlossen werden.



Besonders erwähnenswert ist, dass die gesamte Modernisierungs- und Sanierungsmaßnahme durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr im Rahmen einer nicht zurückzuzahlenden Zuwendung in Höhe von 300.000 € gefördert wurde. Somit ist das Schulschiff für die kommenden Jahre gerüstet und wieder auf dem neuesten Stand gebracht.

Besuch der „Ab Initio“

Am 05.11. wurde das Schulschiff Rhein von seinem niederländischen Pendant, der „Ab Initio“ der STC-Gruppe besucht. Je nach Schwerpunkt der maritimen Ausbildung lernen die Schüler auf der Ab Initio, das Schiff zu navigieren, zu warten oder an neuesten Techniken zu forschen. Die Ab Initio gilt als Paradebeispiel für Nachhaltigkeit, bereits beim Bau wurden recycelbare Materialien verwendet, die jederzeit ausgewechselt und wiederverwendet werden können. Die Ab Initio ist modular aufgebaut. Sie können sich die Ab Initio wie ein Lego-Schiff vorstellen. Holz- und Metallmodule werden so ausgebaut, dass man sie wiederverwerten und weiter nutzen kann – beispielsweise auf anderen Schiffen, oder für Fahrräder oder Rasierklingen. Auch im Betrieb überzeugt das Schiff mit einem nachhaltigen Antriebskonzept, das Stück für Stück modular erweitert werden kann. So stellt Betreiber STC sicher, dass das Schiff auch in Zukunft alle Umweltauflagen erfüllt. Dafür verfügt das Schulschiff über ein diesel-elektrisches Hybridantriebssystem. Es kann sogar teilweise seine eigene Energie erzeugen und verwenden. Die Generatoren sind austauschbar, so dass die Betreiber das Schiff problemlos auf den Betrieb mit Brennstoffzelle und Wasserstoff umrüsten können.

Nach einem gemeinsamen Essen wurden den Schülern der Ab Initio an Bord des Schulschiffes praktische Unterweisungen in Knotenkunde und im Nachenfahren gezeigt. Der Besuch stellte eine interessante Möglichkeit

dar, um zu sehen, wie die Ausbildung in den Niederlanden durchgeführt wird und soll wiederholt werden.

Drogenpräventionsworkshop

Mit dem Kooperationspartner „just sports“ ist die Planung für einen Drogenpräventionsworkshop weit vorangetreten. Ende Januar sollen die Auszubildenden an Bord des Schulschiffes zum ersten Mal diesen Workshop besuchen und somit für das Thema sensibilisiert werden.

Gerade die Legalisierung von Cannabis hat dazu geführt, dass wir es als unsere Pflicht sehen, die Auszubildenden hier aufzuklären. Der Konsum kann schwere gesundheitliche aber auch arbeitsrechtliche Konsequenzen mit sich bringen, dies gilt es den Auszubildenden in diesem Workshop zu vermitteln.

Neue Lehrgänge

Für das Jahr 2025 haben wir das Lehrgangsprogramm an Bord des Schulschiffes ausgebaut und den gestiegenen Anfragen aus dem Gewerbe angepasst. Zum Jahr 2025 werden wir an Bord somit zusätzlich Lehrgänge zum Sachkundigen für Fahrgastschiffahrt, zum Brandschutzhelfer, für das Radarpatent, zum Schiffseichaufnehmer in der Binnenschiffahrt und einen eigenen CDNI-Kurs anbieten.

Aus dem aktuellen Kurs

Im aktuellen 281. Schiffsjungenkurs, welcher vom 2. September bis zum 20. Dezember 2024 stattfindet, sind insgesamt 78 Schiffsjungen und Schiffs Mädchen aus Deutschland und der Schweiz an Bord des Schulschiffes untergebracht. In diesem Kurs begrüßt das Schulschiff-Team an Bord insgesamt 73 Schiffsjungen und 5 Schiffs Mädchen, wobei dieses Mal die HGK Dry Shipping GmbH die meisten Auszubildenden stellt. Am 7. November fand das traditionelle Nachenrennen statt, bei dem die Auszubildenden in Zweier-Teams um die Wette rudern und das kursschnellste Team ermittelt wird.

Transportaufkommen	Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4	Spalte 5	Spalte 6
	2019	2040, nur Struktur-effekt	Struktur-effekt Veränderung Spalte 2/1	Basis-prognose 2040	Prämissen-effekt Veränderung 4/2	Verände-rung Spalte 4/1
	Mio. t	Mio. t	%	Mio. t	%	%
Schiene	390,8	424,9	8,7%	461,0	8,5%	18,0%
Straße	3.759,3	4.488,0	19,4%	4.475,7	-0,3%	19,1%
Wasserstraße	206,8	174,1	-15,8%	173,9	-0,1%	-15,9%
Summe	4.356,8	5.087,0	16,8%	5.110,6	0,5%	17,3%
davon Kombiniertes Verkehr (KV)						
Schiene	108,1	178,1	64,8%	211,5	18,8%	95,7%
Wasserstraße	23,0	36,2	57,4%	36,0	-0,6%	56,5%
Summe Kombiniertes Verkehr	131,1	214,3	63,5%	247,6	15,5%	88,9%
Modal Split nach Transportaufkommen						
Schiene	9,0%	8,4%		9,0%		
Straße	86,3%	88,2%		87,6%		
Wasserstraße	4,7%	3,4%		3,4%		

↑ Übersicht über die Prognoseergebnisse für die einzelnen Verkehrsträger

BMDV stellt Verkehrsprognose 2040 vor

Bundesverkehrsminister Volker Wissing hat am 24. Oktober in Berlin die neue Verkehrsprognose für den Güter- und Personenverkehr vorgestellt. Diese hat einen Zeithorizont bis zum Jahr 2040. Laut der Prognose wird der Verkehr in Deutschland insgesamt zunehmen, besonders stark im Güterbereich. Im Vergleich zu 2019, dem letzten Jahr vor der Corona-Pandemie, steigt die Verkehrsleistung um rund ein Drittel – von 689 auf 908 Mrd. Tonnenkilometer (tkm). Für die Transporte auf der Wasserstraße wird bei der Transportleistung im Vergleich zu 2019 (51,6 Mrd. tkm) ein Rückgang um 6,4 % auf 48,2 Mrd. tkm und beim Transportaufkommen ein Rückgang um 15,9 % auf 173,9 Mio. t (2019: 206,8 Mio. t) prognostiziert. Dies führt zu einem Rückgang der Wasserstraße im Modal Split der Transportleistung um 2,2 % auf 5,3 %. Für Straße (+ 34 %) und Schiene (+35 %) wird von Zuwächsen ausgegangen. Warum die Wasserstraße derart schlecht abschneidet, während der Güterschienenverkehr, der in annähernd gleichen Gütergruppen tätig ist, einen äußerst kräftigen Zuwachs erlebt, wird aus den bisher vorgelegten Unterlagen nicht deutlich. Diese nun vorgestellte Basisprognose ist aber auch nur der Auftakt für die Publikationen von weiteren Fachteilen zu den einzelnen Verkehrsträgern. Die Analyse der Prognose muss also später erfolgen, wenn das Material vollständig vorliegt. Die Prognose wird die Basis für die sog. Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ) sein, die sämtliche Ausbauprojekte bei Straße,

Schiene und Wasserstraße turnusgemäß einer Neubewertung unterzieht.

BMDV fördert Modernisierung des Schulschiffes

Der BDB hat vom BMDV einen Zuwendungsbescheid in Höhe von 300.000 Euro für Reparatur- und Modernisierungsarbeiten an Bord des Schulschiffes „Rhein“ erhalten. Die Mittel sind für die Beseitigung der Mängel zu verwenden, die im Vorfeld der Verlängerung des Attestes an Bord festgestellt wurden. Außerdem kann daraus im Zuge der energetischen Sanierung der Austausch der letzten verbleibenden Fenster aus dem Baujahr des Schulschiffes (1984) finanziert werden. Der BDB und das Schulschiff-Team freuen sich über die großzügige Zuwendung des Ministeriums, das bereits bei früheren Modernisierungsmaßnahmen der Aus- und Weiterbildungseinrichtung im Homberger Hafen finanzielle Unterstützung gewährt hatte.

Unterzeichnung eines MOU mit Malawi

Am 21. August besuchte der Staatspräsident von Malawi, Lazarus Chakwera, mit einer Delegation aus seinem Heimatland die Rhein-Main-Region. Dabei ging der Präsident in Offenbach an Bord eines Fahrgastschiffs des BDB-Mitgliedsunternehmens Primus-Linie. Für den BDB waren Präsident Martin Staats (MSG), Vizepräsidentin Dr. Marie Nauheimer (Primus-Linie) und Vorstandsmitglied Roberto Spranzi (DTG) bei dem Termin anwesend. Um Malawi bei seinen Bemühungen, den Malawisee stärker für die Schifffahrt nutzbar zu machen, zu unterstützen, unterzeichneten der BDB und Präsident Chakwera ein Memorandum of Understanding (MOU). Dieses eröffnet der malawischen Regierung oder malawischen Unternehmen die Möglichkeit, Kandidaten für Hospitationen und Schulungen mit Bezug zum „System Wasserstraße“ in Deutschland vorzuschlagen. Damit soll ein Beitrag geleistet werden, in Malawi Kapazitäten in den Bereichen Binnen-



schifffahrt, Hafeninfrastrukturen und verwandten Technologien aufzubauen. „Wir freuen uns, die Republik Malawi durch einen Wissenstransfer beim Aufbau von bedarfsgerechten Strukturen für eine leistungsfähige Schifffahrt auf dem Malawisee unterstützen zu können. Es gilt, die großen Potenziale des riesigen Malawisees durch einen deutlichen Ausbau der Binnenschiffahrtskapazitäten zu nutzen“, so Martin Staats.

BDB bringt Vorschläge bei NAPS ein

Im Rahmen einer Veranstaltung zum „Nationalen Aktionsplan klimafreundliche Schifffahrt“ (NAPS) mit dem Fokus auf Flottenmodernisierung am 5. Juli konnten seitens des BDB wichtige Vorschläge eingebracht werden. Die Vorschläge sind gerichtet auf die Initiierung einer Studie, in der anhand typischer Fahrprofile und Schiffe durchgerechnet wird, wann sich ein alternativer Antrieb gegenüber dem Weiterbetrieb eines konventionellen Motors mit E-Fuels rechnet, und die Auflage einer neuen Förderrichtlinie für den Neubau von Binnenschiffen, z.B. mit vergünstigten KfW-Krediten oder Bürgschaften. Außerdem brachte der Verband seine Forderung ein, das Förderprogramm „Aus- und Weiterbildung in der Binnenschiffahrt“ mindestens in der bisherigen Höhe fortzuführen und bei Bedarf aufzustocken, um Bord- und Landpersonal für neue Antriebe und Energieträger fit zu machen.

Branchendialog zu europäischen Verkehrsthemen

Das BMDV hat am 12. September einen Branchendialog zu den verkehrspolitischen Schwerpunkten der Arbeit der

neuen EU-Kommission veranstaltet, bei dem der BDB durch Referent Matthias Roeser vertreten war. Neben BDB waren unter anderem auch die Branchenverbände der Luftverkehrsbranche, der Güterbahn und der Busunternehmer bei dem Termin anwesend. Der BDB machte bei dem Branchendialog folgende Standpunkte deutlich:

- Die geplanten Verkehrs-Gruppenfreistellungspraxis/Beihilfeleitlinien sollten nicht hinter der bisherigen Notifizierungspraxis der EU-Kommission zurückbleiben, denn sonst müssen Förderprogramme wie das zur nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen doch wieder zeitaufwendig einzeln genehmigt werden.
- Bei der Energiesteuer-Richtlinie sollte sich die Bundesregierung am neuen Vorschlag der ungarischen Ratspräsidentschaft orientieren (d.h. Fortführung der Gasöl-Steuerbefreiung wäre für 20 Jahre möglich).
- Bei der Evaluation und eventuellen Fortschreibung der Befähigungsrichtlinie/Besatzungsvorschriften sollten auch Fernsteuer-Modelle berücksichtigt werden.
- Die Arbeit an Energieeffizienz- und Emissionslabeln sollte Fachgremien wie der Rheinschiffahrtskommission überlassen werden.

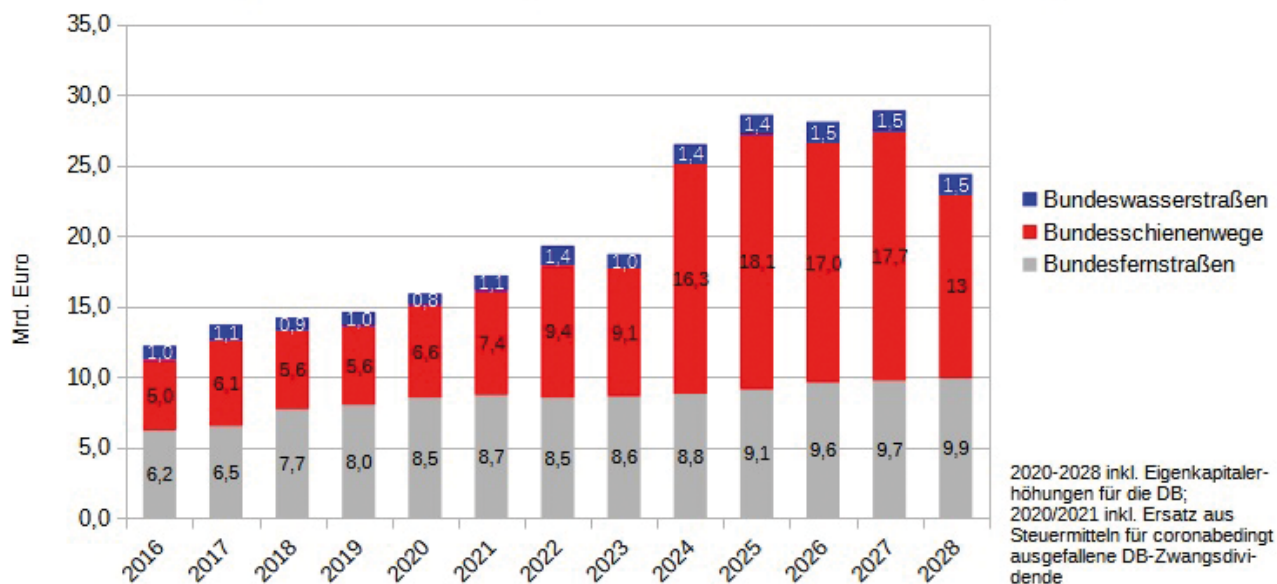
Mittelfristige Finanzplanung für die Wasserstraßen

Für die Investitionen in die Wasserstraßen plant die aktuelle Bundesregierung auch in den kommenden Jahren keine nennenswerten Zuwächse. Dies geht aus der mittelfristigen Finanzplanung für die Jahre 2025 bis 2028 hervor, die die Regierung Ende August dem Bundestag zugeleitet hat. Danach sollen die Investitionen bis einschließlich 2025 auf dem aktuellen Niveau von rund 1,4 Mrd. Euro verharren und in den Folgejahren bis 2028 lediglich leicht auf 1,5 Mrd. Euro ansteigen. Die geplante Budgetsteigerung deckt aber nicht einmal die Steigerung der Baukosten ab. Der Finanzplan ist ein Dokument der jeweiligen Bundesregierung, in dem die

← Unterzeichneten ein „MoU zur Förderung der Binnenschifffahrt in der Republik Malawi“: (v.l.n.r.) BDB-Präsident Martin Staats, BDB-Vizepräsidentin Marie Nauheimer, der malawische Staatspräsident Lazarus Chakwera und der malawische Transportminister Jacob Hara. Im Hintergrund: Frank Karpa (Geschäftsführer der Hafен- und Marktbetriebe Frankfurt am Main) und Nargess Eskandari-Grünberg (Bürgermeisterin der Stadt Frankfurt am Main)

Investitionen in die Bundesverkehrswege

Angaben in Mrd. Euro, 2025 gemäß Haushaltsentwurf, 2026ff Finanzplanung



Haushaltsplanungen der kommenden Jahre dokumentiert werden. Eine neue Regierung ist nicht an die Finanzplanung der vorherigen Regierung gebunden.

Auswirkungen der Kontrollen an der deutschen Binnengrenze

Das Bundesinnenministerium hat beschlossen, für sechs Monate, beginnend ab dem 16. September, Kontrollen an allen deutschen landseitigen Binnengrenzen einzuführen. Ziel ist der Schutz der inneren Sicherheit und die Verringerung irregulärer Migration. Das BMDV teilte vor diesem Hintergrund mit, dass Oliver Luksic, Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik und Parlamentarischer Staatssekretär, mit dem Bundesinnenministerium in engem Austausch stünde, um die Auswirkungen für den grenzüberschreitenden Verkehr so gering wie möglich zu halten. Kontrollen könnten, so das Ministerium weiter, grundsätzlich bei allen Landverkehrsträgern, also auch bei der Binnenschifffahrt, durchgeführt werden. Wie in der Vergangenheit auch sei aber eine Konzentration auf den Straßenverkehr wahrscheinlich. Ähnlich wie während der Corona-Pandemie werde in Abstimmung mit der Bundespolizei und den örtlichen Verkehrsbehörden die Einrichtung von Sonderspuren („Green Lanes“) für Lkw geprüft.

Studie zur Erschließung neuer Märkte für das Binnenschiff

Das BMDV hat eine Studie mit dem Titel „Ermittlung neuer Märkte für die deutsche Güterbinnenschifffahrt unter besonderer Berücksichtigung aktueller wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Entwicklungen bis zum Jahr 2040“ in Auftrag gegeben. Ziel ist es, wachstumsträchtige Marktsegmente für das Gewerbe in Deutschland analysieren zu lassen und damit Politik, Verwaltung und anderen Stakeholdern in der Binnenschifffahrt eine Entscheidungs- und Planungsgrundlage zur Verfügung zu stellen. Vergeben wurde der Auftrag an eine Bietergemeinschaft unter der Leitung der Prognos AG. Weitere Mitglieder sind SSP Consult und das Steinbeis-Beratungszentrum Logistik und Nachhaltigkeit (SLN). Mit dem Initiieren der Untersuchung greift das Ministerium einen Wunsch des BDB auf (s. hierzu die Meldung in Report Nr. 2/2024).

Workshop zur Umsetzung der NIS-2-Richtlinie

Die Bundesregierung hat zur Umsetzung der europäischen NIS-2-Richtlinie einen Gesetzesentwurf vorgelegt, der zurzeit im Bundestag beraten wird. Hierdurch ergeben sich für Unternehmen Änderungen bei den gesetzlichen Verpflichtungen im Bereich der Cybersicherheit. Die Güterbinnenschifffahrt gehört zum Sektor „Transport und Ver-

kehr“ und fällt damit als sog. kritische Dienstleistung in den Anwendungsbe- reich des Gesetzes. Ob ein einzelnes Unternehmen in den Anwendungsbe- reich fällt, hängt im Wesentlichen davon ab, ob es eine „besonders wichtige Anlage“ oder eine „wichtige Anlage“ gemäß der Anlage des Gesetzesent- wurfs betreibt. Dies ist dann der Fall, wenn eine kritische Anlage betrieben wird oder im Unternehmen bestimmte Beschäftigtenzahlen oder bestimmte Jahresumsätze und Jahresbilanzsum- men überschritten werden. Um die betroffenen Unternehmen auf die neu- en Registrierungs-, Melde- und Unter- richtspflichten sowie die Verpflichtung zu einem Risikomanagement vorzubere- iten, bietet das Bundesamt für Sicher- heit in der Informationstechnik (BSI) am 12., 13. und 14. November einen Beteiligungsworkshop für die Wirtschaft an. Die Teilnehmeranzahl ist hierbei begrenzt. Der BDB hat seine Mitglieder auf die Möglichkeit der Anmeldung zu diesem Workshop hingewiesen.

BDB beteiligt sich am „Weckruf der Verbände“

Der BDB unterstützte Anfang Juli das mit 20 weiteren Verbänden aus den Bereichen Verkehr, Wirtschaft und Logistik unter der Federführung des Deutschen Verkehrsforums initiierte Positionspapier „Weckruf der Verbände: Bundeshaushalt muss der verkehrli- chen Realität standhalten“. Darin wird der dringende Appell an die Bundes- regierung gerichtet, die Budgets für die Erhaltung der Verkehrswege im Bundeshaushalt 2025 auf dem Niveau des Jahres 2024 – zuzüglich der einzu- preisenden massiven Baukostensteige- rungen – fortzuführen. Hintergrund ist, dass die Ampelkoalition plant, die Ver- kehrsinvestitionen ab 2025 zu kürzen. Dies steht im krassen Widerspruch zum von der Regierung formulierten Ziel, die verkehrlichen Infrastrukturen klimare- siliert und leistungsfähig aufzustellen, um diese fit für die Zukunft zu machen, auch im Bereich der Digitalisierung. Neben Straße und Schiene wären auch

die Wasserstraßen massiv von weiteren Kürzungen betroffen, zum Beispiel bei der nicht mehr aufschiebbarer Sanie- rung der Schleusen im westdeutschen Kanalnetz. Dies hätte enorme Auswir- kungen auf den Industrie- und Wirt- schaftsstandort Deutschland. Insbeson- dere die Großindustrie in den Bereichen Chemie, Stahl und Mineralöl ist essen- ziell auf die Güterschifffahrt als verläss- lichen Logistikpartner angewiesen.

VKM fordert bedarfsgerechte Finanzierung der Wasserstraßen

Die letzte Sitzung der Verkehrsminister- konferenz der Bundesländer (VKM) tag- te am 9. und 10. Oktober in Duisburg. Hierbei wurde die Bedeutung einer leistungsfähigen Binnenschifffahrt und intakter Wasserwege für die Zukunft des Industriestandortes Deutschland betont. Voraussetzung hierfür seien aber verbindliche Konzepte und Instru- mente zur bundesseitigen Finanzierung, um eine bedarfsgerechte Bundesförde- rung für den Erhalt, Ersatz und Neubau der Hafeninfrastrukturen im See- und Binnenbereich zu ermöglichen. Dabei bekräftigten die Verkehrsministerinnen und Verkehrsminister, dass hierfür auch der geplante Verkehrsinfrastruk- turfonds ein geeignetes Finanzierungs- instrument sein könnte. Die rheinland- pfälzische Verkehrsministerin Daniela Schmitt unterstrich nach der VKM die Bedeutung der Binnenschifffahrt als umweltfreundlicher Verkehrsträger

↓ Die Verkehrsminister- konferenz der Bundes- länder (VKM) tagte im Oktober in Duisburg und betonte die Wichtigkeit der Binnenschifffahrt für umweltfreundlichen Güter- transport





↑ Bis auf Weiteres ist das in der Schifffahrt verwendete Gasöl von der Steuer befreit

und wichtiger Faktor für die Logistik in Deutschland. Binnenschifffahrt und Binnenhäfen seien „unverzichtbare Bausteine unserer Volkswirtschaft“.

Zukunft der Steuerbefreiung beim Gasöl

Die im deutschen Energiesteuergesetz verankerte Steuerbefreiung des in der gewerblichen Binnenschifffahrt verwendeten Gasöls fußt europarechtlich auf der Energiesteuerrichtlinie (ETD). Aus Klimaschutzgründen soll diese reformiert werden, und zwar mit dem Ziel, nationale Steuerbefreiungen zu unterbinden. Vorstöße in diese Richtung sind bisher wegen widerstreitender Interessen der Mitgliedstaaten wiederholt gescheitert. Ungarn hat im Rahmen seiner derzeitigen Ratspräsidentschaft im Grundsatz vorgeschlagen, der Binnenschifffahrt eine Übergangsfrist von bis zu 20 Jahren einzuräumen. Am 16. September fand eine Sitzung der Arbeitsgruppe des Rates statt. Von den Teilnehmern dieser Sitzung war zu hören, dass dieser gewerbefreundliche Vorschlag erneut nur wenig Unterstützung fand. Aufgrund der erforderlichen Einstimmigkeit bei europäischen Steuerangelegenheiten ist damit zum jetzigen Zeitpunkt unklar, ob das Thema in den kommenden Monaten überhaupt weiterverfolgt wird. Bis auf Weiteres bleibt es also bei der Möglichkeit der nationalen Steuerbefreiung des Gasöls.

Europäisches Emissionshandelssystem EU-ETS 2

Das in der Binnenschifffahrt verwendete Gasöl ist derzeit noch nicht in den nationalen Emissionshandel einbezo-

gen, da dies im Brennstoffemissions-handelsgesetz (BEHG) nicht vorgesehen ist. Das BEHG wird künftig jedoch durch ein auf EU-Ebene beschlossenes Emissionshandelssystem abgelöst (sog. EU-ETS 2). Ab 2027 sollen im EU-ETS 2 verbrennungsbedingte CO₂-Emissionen aus den Bereichen Gebäude und Straßenverkehr sowie zusätzliche Sektoren wie Energie- und Industrieanlagen außerhalb des EU-ETS 1 erfasst werden. Auch im EU-ETS 2 ist die Binnenschifffahrt als emissionshandelspflichtiger Sektor nicht genannt. Mitgliedstaaten können sich aber unter bestimmten Voraussetzungen und vorbehaltlich der Zustimmung durch die EU-Kommission für eine Ausweitung des Emissionshandelssystems auf zusätzliche Sektoren entscheiden („Opt-In“). Ob die Bundesrepublik eine Einbeziehung der Binnenschifffahrt in den Emissionshandel beabsichtigt, ist derzeit nicht bekannt. Zumindest vom Umweltbundesamt wurde dies im Oktober 2023 als „ein Beitrag des Gewerbes zur Erreichung der EU-Klimaziele“ gefordert. Die Niederlande haben bereits im letzten Jahr die Absicht bekundet, das ETS-2-System in der Binnenschifffahrt einzuführen.

Deutscher Schifffahrtstag 2025

Der BDB wird sich im kommenden Jahr wieder gemeinsam mit dem Deutschen Nautischen Verein (DNV) und dem Deutschen Marinebund (DMB) am Deutschen Schifffahrtstag beteiligen, der im Mai 2025 in Hamburg ausgerichtet wird. Konkret wird der BDB sich am 7. Mai 2025 ab 09:00 Uhr an einer halbtägigen Veranstaltung „Nachwuchsgewinnung für die maritime Wirtschaft“ beteiligen. Ziel ist es, eine etwa 120-köpfige Gruppe Schüler an mehreren Erlebnisstationen für die Berufe in der See- und Binnenschifffahrt zu begeistern. Dem BDB ist es gelungen, zwecks Aufbau einer „Binnenschifffahrts-Station“ einen eigenen Raum im Internationalen Maritimen Museum Hamburg (IMMH) zu organisieren. Gemeinsam mit ausgewählten Mitgliedsunternehmen soll in den kommenden Wochen und Monaten



Hamburg

Deutscher Schifffahrtstag 2025

← Der BDB beteiligt sich mit einer Veranstaltung zur Fachkräftesicherung am Deutschen Schifffahrtstag 2025

erarbeitet werden, wie sich das Gewerbe am besten und zielgruppengerechtesten präsentieren kann, um bei jungen Menschen Neugier und Interesse für die hervorragenden Jobperspektiven in der Güter- und Fahrgastschifffahrt zu wecken. Eingebettet werden soll die Aktion in die Imagekampagne „Pro Binnenschifffahrt“, die sich auch auf die Gewinnung von Fachkräften für die Binnenschifffahrt fokussiert.

Parlamentarischer Abend der PGBi in Berlin

Das Förderprogramm zur nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen muss fortgesetzt werden. Das machte BDB-Vizepräsidentin Dr. Marie Nauheimer (Primus-Linie) am 11. September 2024 auf dem Parlamentarischen Abend der Parlamentsgruppe Binnenschifffahrt (PGBi) in Berlin deutlich. Ohne die Förderung des Bundes sei die Transformation der Flotte hin zu klimafreundlichen Antrieben derzeit nicht zu bewältigen. „Das war ein sehr guter Aufschlag, der uns sehr geholfen hat“, sagte sie. „Ohne solche Programme geht es nicht.“ Die Passagiere achteten sehr genau darauf, ob sie klimafreundlich unterwegs sind. Sie mahnte zudem an, auch Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Energieträger flächendeckend verfügbar zu machen. Dem Flottenmodernisierungsprogramm droht laut Haushaltsentwurf eine deutliche Kürzung der Mittel.

BDB beteiligt sich an Bündnis für klimafreundliche Rheinschifffahrt

Der BDB setzt sich zusammen mit knapp 100 Partnern in einem bisher nie dagewesenen Bündnis für eine klimafreundlichere Binnenschifffahrt ein. BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen unterzeichnete am 5. September



im Rahmen der 7. Rhein-Konferenz in Düsseldorf eine entsprechende gemeinsame Absichtserklärung. Unter der Überschrift „Perspektive nachhaltige Rheinschifffahrt 2030“ bekannten sich vier Bundesländer, sieben niederländische Provinzen, zahlreiche Städte, Industrie- und Handelskammern, Verbände, Unternehmen aus Schifffahrt und

↑ (v.l.n.r.) Marcel Lohbeck (BÖB), BDB-Vizepräsidentin Marie Nauheimer (Primus-Linie), Steffen Bauer (HGK) und MdB Lukas Benner (Bündnis 90/Die Grünen) beim Parlamentarischen Abend der PGBi

PERSPEKTIVE NACHHALTIGE RHEINSCHIFFFAHRT 2030



↑ Gemeinsam mit knapp 100 weiteren Partnern unterzeichnete der BDB eine Absichtserklärung für eine klimafreundlichere Rheinschifffahrt

Industrie sowie See- und Binnenhäfen damit klar zur Güterschifffahrt auf dem Rhein, wo gut 40 Prozent des Güteraufkommens in der Binnenschifffahrt in Europa transportiert werden. Es wurde vereinbart, bis Ende des Jahres 2025 „Ziele und Maßnahmen zur Erreichung von klimagerechten Logistikketten via Binnenschifffahrt auf dem Rhein sowie zur Steigerung des Verkehrsanteils der Binnenschifffahrt am Modal Split um mindestens 25 % auszuarbeiten“ und bis zum Jahr 2030 umzusetzen. Die Maßnahmen sollen „als Etappenziel geeignet sein, den Weg zur vollständigen Klimaneutralität der Binnenschifffahrt auf dem Rhein bis 2050 zu erleichtern“.

Karl Müßig verstorben

Karl Müßig, früheres Mitglied im Vorstand des BDB, ist am 24. April im Alter von 91 Jahren verstorben. Müßig baute nach dem Absolvieren seiner Schiffer-Ausbildung und dem Erwerb des Schifferpatents den elterlichen Betrieb durch den Zukauf weiterer Schiffe aus und spezialisierte diesen auf die Tankerschifffahrt. Ab 1969 verlagerte er seine

↓ Karl Müßig ist im Alter von 91 Jahren verstorben

→ Dr. Sören Marquardt ist im Alter von 61 Jahren verstorben



Tätigkeit an Land und disponierte in Lingen/Ems, später in Bremen, zunächst drei und ab 1976 sechs Tankschiffe. Ab 1992 gehörte Karl Müßig zu einem Kreis von Initiatoren, die den „VEB Deutsche Binnenschifffahrt“ der DDR privatisierten und schließlich im Jahr 1993 in Bremen die „DBR Deutsche Binnenreederei GmbH“ gründeten. In diesem Zuge wurde die ehemalige Staatsreederei in ein breit aufgestelltes Binnenschifffahrts-, Speditions- und Logistikunternehmen umgewandelt. Als Beiratsvorsitzender der DBR hat Karl Müßig, der im Jahr 1997 zu den Gründern der „Europäischen Fluss-See-Transport-Union“ (ERSTU) gehörte und dort im Vorstand aktiv war, maßgeblich dazu beigetragen, dass die staatlich geprägte Binnenschifffahrt der DDR in mittelständisch strukturierte Binnenschifffahrtsmärkte im Osten Deutschlands umgewandelt wurde. Vom 17. September 2003 bis zum 6. September 2007 gehörte Karl Müßig als Vertreter der ERSTU dem BDB-Vorstand an. Außerdem war er Vorsitzender und Ehrenvorsitzender im BDS und erhielt im Jahr 2010 für sein jahrzehntelanges Engagement für die deutsche und europäische Binnenschifffahrt das Bundesverdienstkreuz. Der BDB wird Karl Müßig stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Langjähriger VSM-Geschäftsführer Ralf Sören Marquardt verstorben

Dr. Ralf Sören Marquardt, der lange Jahre als Geschäftsführer beim Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V. (VSM) tätig war, ist am 10. Juli 2024 im Alter von 61 Jahren nach schwerer Krankheit verstorben. Marquardt war langjähriger akkreditierter Vertreter der europäischen Schiffbauindustrie bei der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) und genoss als Experte international einen hervorragenden Ruf. Im Jahr 1999 begann er als Referent für Schiffstechnik beim VSM, seit 2005 hatte er die Position als technischer Geschäftsführer inne. Der BDB wird Ralf Sören Marquardt stets ein ehrenhaftes Andenken bewahren.

Abgeordnete Stein und Benner besuchen das Schulschiff

Wie wird man Binnenschiffer? Was verdienen Azubis im 1. Lehrjahr? Wer bildet aus? Wie sind die Zukunftschancen? Wo werden Quereinsteiger in der Branche eingesetzt? Diese und viele weitere Fragen hat der BDB am 30. Oktober mit den Bundestagsabgeordneten Mathias Stein (SPD) und Lukas Benner (Grüne) und deren Mitarbeiterinnen besprochen. Beide Abgeordnete setzen sich als Sprecher in der „Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt“ im Bundestag für die Branche ein und haben sich vor Ort über die Personalsituation in der Branche informiert. BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen und Schulschiffleiter Gerit Fietze gaben gerne Auskunft und führten die Gäste über das Schulschiff, das zurzeit umfassend modernisiert wird – auch dank einer sehr attraktiven Förderung durch Bundesverkehrsminister Volker Wissing.

Begaste Ladung in

Trockengüterschiffen – ADN 2027

Seit über zwei Jahren befasst sich eine im ADN-Sicherheitsausschuss eingerichtete Korrespondenzgruppe unter dem Vorsitz der deutschen Delegation mit der Thematik und Formulierung von Vorschriften bezüglich des Transports begaster Ladung in Trockengüterschiffen für das ADN. Dass die Regelungsthematik von dringender Relevanz ist, zeigen die in jüngster Vergangenheit zunehmenden Zwischenfälle im Zusammenhang mit (vormals) begaster Ladung. Bei den bekannten Fällen handelt es sich bisher wohlgerne ausschließlich um Ladung, die ihren Ursprung in Drittstaaten hat und in der Regel von Zugwagons oder Seeschiffen auf das Binnenschiff umgeschlagen wird. Wiederholt wurde im ADN-Sicherheitsausschuss klargestellt, dass die betreffenden Ladungsgüter auch in dem Fall, dass die Transportvoraussetzungen, wie beabsichtigt, zukünftig im ADN eine Regelung finden, weiterhin in Nicht-Gefahrgutschiffen transportiert werden dürfen. Diskutiert wird der Weg



über eine Sondervorschrift. Eine solche wurde in der Vergangenheit z.B. bereits für den Kohletransport aufgenommen.

Alternative Kraftstoffe für Gefahrgutschiffe

Zur 42. Sitzung des ADN-Sicherheitsausschusses im vergangenen Jahr wurden durch die niederländische Delegation Anträge zur Verwendung von Wasserstoff-Brennstoffzellen für den Antrieb von drei Container-/Trockengüterschiffen und die Nutzung von Methanol für den Antrieb von zwei Tankschiffen eingereicht. Im August 2024 hat der Sicherheitsausschuss alle Projekte befürwortet. Zuvor mussten Fragen zur möglichen Interaktion zwischen den neuen Brennstofftechnologien und der transportierten Gefahrgutladung geklärt werden. Für einen begrenzten Zeitraum darf nun ein Zulassungszeugnis zu Versuchszwecken für die betreffenden Schiffe mit technischen Neuerungen erteilt werden, die von den Bestimmungen des ADN abweichen. Der Sicherheitsausschuss kam zudem überein, dass im Hinblick auf zukünftige Anträge, zeitnah ein konkreter Prüfraum geschaffen werden muss, um eine effizientere Prüfung zu ermöglichen.

↑ (v.l.n.r.) Schulschiffleiter Gerit Fietze, Anna-Marie Peter (Mitarbeiterin im Büro von MdB Stein), MdB Mathias Stein (SPD), BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen, MdB Lukas Benner (Bündnis 90/Die Grünen), Nora Schulte (Mitarbeiterin im Büro von MdB Benner)

Adressfeld



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