04/2025 | 34. Jahrgang, Dezember 2025

BDB REPORT

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

IN DIESEM HEFT:

Parlamentarischer Abend
Minister betont Bedeutung der Binnenschifffahrt

Verkehrsprognose 2040
BDB stellt weiterhin Methodik-Mängel fest

Deutsche und europäische Binnenschifffahrt
Kennzahlen zur Lage des Gewerbes

Nachbesserungen im Haushalt
Mehr Mittel für die Gewerbeförderung

und vieles mehr…

Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder betonte in seiner Rede die Bedeutung der Binnenschifffahrt als Rückgrat der deutschen Wirtschaft

Minister Schnieder mit klarem Bekenntnis zur Binnenschifffahrt

→ BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen

Editorial

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

„Zum Jahresabschluss gibt es nur gute Nachrichten: Die Förderung der Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt wird ab Januar 2026 auf 6,8 Millionen Euro angehoben, und für die nachhaltige Modernisierung der Binnenschiffsflotte stehen im nächsten Jahr 35 Millionen Euro zur Verfügung. Die Abgeordneten im Bundestag haben damit im November zwei für die Branche sehr wichtige Beschlüsse getroffen und die vorgesehenen Kürzungen der Bundesregierung korrigiert. Hierfür ein herzliches „Danke schön!“ an die zuständigen Abgeordneten, die wir in zahlreichen Gesprächen von der Richtigkeit der Förderung und von einer Fortführung auf hohem Niveau überzeugen konnten!

Über alle Maßen erfolgreich war auch unser Parlamentarischer Abend am 11. November in der Österreichischen Botschaft in Berlin. Mit Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder und seinem niederländischen Ministerkollegen Robert Tieman hatten wir gleich zwei prominente Sprecher gewinnen können. Vor über 100 hochrangigen Gästen aus Wirtschaft, Politik und Verwaltung wurde nicht nur ein klares Bekenntnis zur Binnenschifffahrt gegeben („Die Wasserstraßen müssen das Rückgrat von leistungsfähiger und klimafreundlicher Logistik bleiben.“), sondern es wurden auch ganz konkrete und kurzfristig umzusetzende Maßnahmen genannt, die den Verkehrsträger stärken. Die nun erfolgte vollständige Aufhebung der Schifffahrtsabgaben auf der Mosel sei als Beispiel genannt. Es war ein wunderbarer Netzwerk-Abend in einem außergewöhnlichen Ambiente, an dem auch viele BDB-Mitglieder gerne teilgenommen haben. Wir werden dies wiederholen!

Am Folgetag lud uns der niederländische Minister in die Botschaft in Berlin ein, wo wir mit ihm über die Lage der Binnenschifffahrt, die Entwicklung der Märkte und die Herausforderungen bei der Flottenentwicklung gesprochen haben. Der deutsch-niederländische Austausch war für alle Beteiligten fruchtbar; auch das werden wir im kommenden Jahr fortsetzen!

Wie es um die Situation der deutschen Binnenschifffahrt bestellt ist, hat der BDB auch in diesem Jahr in seiner Borschüre „Daten & Fakten“ zusammengestellt. Die kostenlose Broschüre nennt alle relevanten statistischen Kennzahlen und erfreut sich seit über 25 Jahren großer Beliebtheit. Sie steht auf der Verbandswebsite zum Download bereit. Auch hier gibt es wie angekündigt nur gute Nachrichten: Mehr Gütermengen, mehr Verkehrsleistung und mehr Auszubildende kennzeichneten das Jahr 2024! *Herzliche Grüße*, Jens Schwanen

→ IMPRESSUM

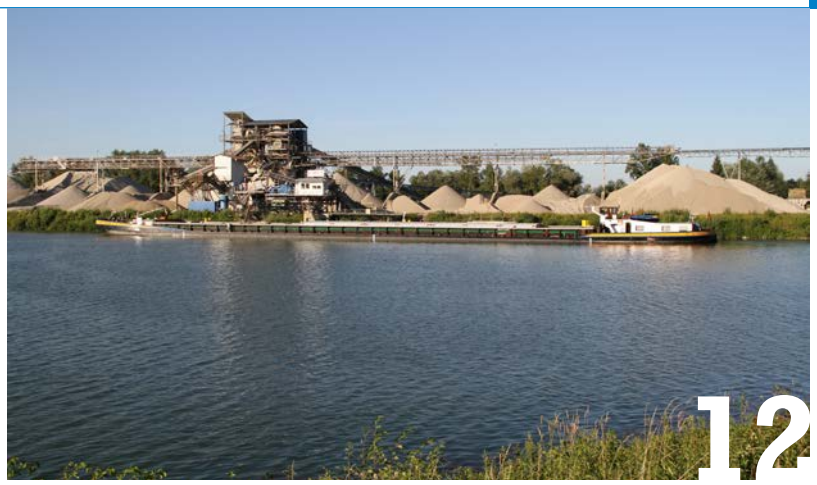
Herausgeber:
Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. (BDB)
Redaktion und verantwortlich für den Inhalt:
Geschäftsführer Jens Schwanen

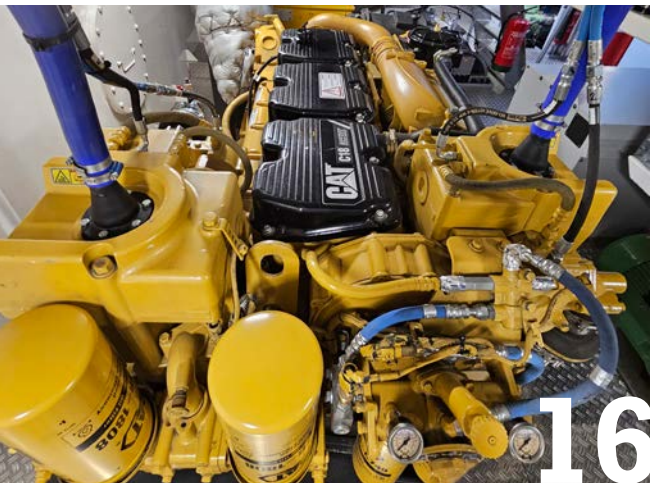
Anschrift:
Dammstraße 26, 47119 Duisburg
Tel.: 02 03 / 8 00 06 50
InfoBDB@Binnenschiff.de · www.binnenschiff.de

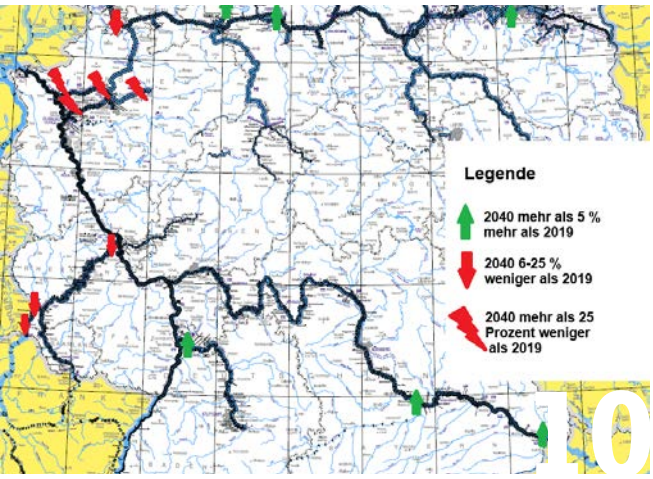
Layout und Satz:
Dipl.-Des. Christian Knauer @ BUSCH-STUDIO
www.busch-studio.de

Druck:
Baecker + Häbel Satz und Druck GmbH, Willich.

Der Bezug des **Reports** ist kostenlos. Nachdruck ist gegen Belegexemplar erlaubt.







Inhalt

04 Parlamentarischer Abend
Minister Schnieder betont Bedeutung der Binnenschifffahrt

08 Gespräch mit niederländischem Verkehrsminister
Gedankenaustausch zur Branche

10 Verkehrsprognose 2040
BDB stellt weiterhin Methodik-Mängel fest

12 Deutsche und europäische Binnenschifffahrt
Kennzahlen zur Lage des Gewerbes

14 Nachbesserungen im Haushalt
Mehr Mittel für die Gewerbeförderung

16 Aktuelles vom Schulschiff

18 Kurz gemeldet

Parlamentarischer Abend der Binnenschifffahrt

Bundesverkehrsminister Schnieder mit klarem Bekenntnis zur Binnenschifffahrt

„Die Wasserstraßen müssen das Rückgrat von leistungsfähiger und klimafreundlicher Logistik bleiben“.

Mit dieser Aussage setzte Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder beim Parlamentarischen Abend des BDB am 11. November in Berlin ein klares Bekenntnis zur Bedeutung der Binnenschifffahrt für die Versorgung des Wirtschaftsstandortes Deutschland sowie für das Funktionieren der europäischen Logistikketten. Der europäische Gedanke stand bei der Veranstaltung, die in der Österreichischen Botschaft in Berlin stattfand, besonders im Fokus, denn neben dem Bundesverkehrsminister kamen auch dessen Amtskollege Robert Tieman, niederländischer Minister für Infrastruktur und Wasserwirtschaft, sowie Vera Hofbauer, Sektionschefin der Verkehrssektion im österreichischen Ministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, zu Wort.

Über 100 Gäste aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung kamen in den Räumlichkeiten der österreichischen Botschaft zusammen. Bei guter Stimmung bestand ausreichend Gelegenheit zum Netzwerken. Besonders erfreulich war, dass viele Unternehmer aus dem Binnenschifffahrtsgewerbe (Vertreter von Reedereien, Genossenschaften, Befrachtern sowie Partikuliere) die Veranstaltung besuchten. Dadurch bestand die Gelegenheit, mit den Abgeordneten ins Gespräch zu kommen und die Bedarfe der Branche direkt zu artikulieren.

Minister Schnieder betonte in seiner Festrede die Notwendigkeit, für eine auskömmliche, mehrjährige Finanzierungssicherheit der Bundeswasserstraßen im Bundeshaushalt zu sorgen, um den bestehenden Sanierungsstau aufzulösen. Aufgrund der aktuellen Konsolidierungen im Haushalt müsse aber priorisiert werden. Als zusätzliche mögliche Finanzierungsquelle neben dem regulären Bundeshaushalt verwies der Minister auf den Klima- und Transformationsfonds, in dem über einen Zeitraum von vier Jahren rund 400 Mio. Euro für umweltfreundliche Schifffahrt zur Verfügung stehen. Daneben sei es besonders wichtig, Planungs- und Genehmigungsprozesse zu beschleunigen. Um dieses Ziel zu erreichen, sei das gerade in der Ressortabstimmung befindliche Infrastrukturzukunftsgesetz, mit dem wichtige Infrastrukturprojekte deutlich schneller zur Baureife geführt werden sollen, ein entscheidendes Instrument. Patrick Schnieder gratulierte dem BDB außerdem zur Verleihung des „Innovationspreises Binnenschifffahrt 2025“ an die vom Verband initiierte

↑ BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen begrüßte Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder als Ehrengast beim Parlamentarischen Abend des BDB in Berlin

Imagekampagne „PRO Binnenschifffahrt“, die es sich neben der besseren Sichtbarmachung des Verkehrsträgers und seiner Leistungsfähigkeit zum Ziel gemacht hat, junge Menschen für eine Ausbildung in der Binnenschifffahrt zu begeistern.

Als wichtige „Sofortmaßnahmen“ zur Stärkung der Binnenschifffahrt nannte der Bundesverkehrsminister die Abschaffung der Moselabgaben, die kurz nach seinem Amtsantritt erteilte Erlaubnis für den ferngesteuerten Betrieb von Binnenschiffen und eine Studie des Ministeriums zu möglichen Zukunftsmärkten für die Binnenschifffahrt, die im Februar 2026 veröffentlicht werden soll. Einen aktuellen Investitionsschwerpunkt machte der Minister an der Main-Donau-Wasserstraße aus. Dabei bezog er sich auf den Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen und den Ersatzneubau der Schleuse Kriegenbrunn mit Investitionsvolumina von 750 bzw. 500 Mio. Euro.

Martin Staats (MSG), Mitglied im BDB-Vorstand, appellierte in seiner Rede dafür, den „Masterplan Binnenschifffahrt“ als wichtiges Maßnahmenpaket zur Stärkung der Schifffahrt zu aktualisieren. Zudem sei es wichtig, das Gewerbe durch ambitionierte Vorgaben zur Senkung der Emissionen nicht zu überfordern, da derzeit noch keine flächendeckend verfügbaren und wirtschaftlich darstellbaren Alternativen zum Dieselmotor zur Verfügung stünden. Auch mit einer Kombination aus modernen Stufe V-Motoren und dem Einsatz von synthetischen Kraftstoffen sei eine signifikante

Emissionsminderung zu erzielen. Vor diesem Hintergrund regte er an, dass das Ministerium im Sinne einer technologieoffenen Förderung auch wieder eine Bezuschussung von modernen, konventionellen Motoren ermöglicht. Außerdem lobte Martin Staats, dass die aktuelle Regierung die dringende Notwendigkeit des Abbaus von Bürokratie erkannt habe und daran arbeite. Angesichts der geopolitischen Situation müssten die Wasserstraßen auch im Kontext ihrer Bedeutung für die Verteidigungslogistik gedacht werden.

Der niederländische Minister Robert Tieman erklärte, dass trotz eines Aufwuchses der Mittel für die Wasserstraßen im kommenden Jahr eine Investitionslücke von rund 250 Mio. Euro entstehe. Er betonte aber: „Wir können nicht ohne die Binnenschifffahrt, wenn wir Güter nachhaltig transportieren und verstopfte Straßen vermeiden wollen." Daher habe sein Ministerium einen Infrastrukturplan veröffentlicht, in dem die wichtigsten Wasserstraßenprojekte für den Zeitraum der nächsten fünf Jahre dargestellt sind. Der Minister betonte mit den Worten „Wenn ich an die Binnenschifffahrt denke, geht mein Herz auf" seine große Verbundenheit mit dem „nassen Verkehrsträger" und bekam dafür viel Applaus aus dem Publikum.

In der Podiumsdiskussion mit MdB Carl-Philipp Sassenrath (CDU), Sprecher seiner Fraktion in der Parlamentsgruppe Binnenschifffahrt und Häfen, MdB Isabel Cademartori (SPD), verkehrspo-

Hans Joachim Welsch (l., Montan-Stiftung Saar) und Paul Goris (IN-CITE)

(v.l.n.r.) Nikolaus Hohenbild (BDS), Andreas Stommel (VVWL NRW) und Joachim Holstein (Duisport)

Gijs Könings (Niederländisch schaft) im Gespräch mit Dr. N Kronbügel (FDP)

Der österreichische Botschafter Dr. Alexander Marschik während seines Grußwortes

Der niederländische Infrastru

BDB-Vorstandsmitglied Jens Langer (l., DP World) und Uwe Köhn (Hafen Mannheim)

Anna Kurschatke (MAR Communications) und Roman Fürtig (Hafen Hamburg Marketing)

litische Sprecherin ihrer Bundestagsfraktion, Vera Hofbauer (BMIMI) und Martin Staats (MSG) betonte Dörthe Maltzahn (Knauf Gips) aus Sicht der Verlader die Bedeutung von guten Rahmenbedingungen für den Verkehrsträger: „Die Binnenschifffahrt benötigt Verlässlichkeit und eine Vision. Nur dann sind Transporte gut planbar und die Potenziale können besser genutzt werden.“ Carl-Philipp Sassenrath machte deutlich: „Die Wirtschaft muss wieder Fahrt aufnehmen. Die Binnenschifffahrt und die Häfen hängen stark am Herzschlag der Volkswirtschaft“. Zugleich sei ein sicherer Planungshorizont bei der infrastrukturellen Ertüchtigung entscheidend. Die Devise ‚Alles was baureif ist, wird gebaut‘ könne hierbei auch in Zeiten knapper Kassen eine gewisse Sicherheit geben. Martin Staats wies auf die dringend nötige Straffung der Verfahren hin: „Wenn wir schnelleres Planen und Bauen hinbekommen, wäre das ein großer Wurf“.

Vera Hofbauer führte aus, dass für Österreich die Zusammenarbeit mit den benachbarten Binnenschifffahrtsnationen, sowohl westlich im Rhein-Main-Donau-Gebiet als auch östlich im Donauraum, äußerst wichtig ist. Die österreichische Donau bezeichnete sie als „großer Pluspunkt in unserem Mobilitätssystem“, der allerdings noch stärker nachgefragt werden könnte. Im Gegensatz zur boomenden Kabinenschifffahrt hätte sich der Güterverkehr in den vergangenen Jahren nämlich rückläufig entwickelt.

Alle Fotos: berlin-event-foto.de

e Bot-
Monika V.

Andreas Behrens (Stern und Kreisschiffahrt) und BDB-Vorstandsmitglied Dr. Marie Nauheimer (Primus-Linie)

Roberto Spranzi (DTG)

BDB-Vorstandsmitglied Martin Staats (MSG) forderte eine Fortschreibung des „Masterplan Binnenschifffahrt“

kturminister Robert Tieman

Ragnar Schwefel (VSM)

Auf dem Podium (v.l.n.r.): Vera Hofbauer (BMIMI), MdB Isabel Cademartori (SPD), Dörthe Maltzahn (Knauf Gips), MdB Carl-Philipp Sassenrath (CDU) und Martin Staats (MSG)

Verkehrsminister Patrick Schnieder lobte die vom BDB initiierte Imagekampagne „PRO Binnenschifffahrt“

BDB im Gespräch mit dem niederländischem Verkehrsminister Robert Tieman

Beratungen zur deutsch-niederländischen Zusammenarbeit in der Binnenschifffahrt

Auf Einladung der niederländischen Botschaft haben sich am 12. November Vertreter des BDB mit dem niederländischen Minister für Infrastruktur und Wasserwirtschaft, Robert Tieman, in Berlin für einen Gedankenaustausch zur Lage der Güterbinnenschifffahrt getroffen.

Neben der DTG, der Reederei Jaegers und DP World nahmen auch die BDB-Mitglieder Duisport, Hafen Rotterdam und die Bank für Schiffahrt als größte Finanzierer von Schiffsraum an dem Treffen teil.

Die Güterbinnenschifffahrt ist ein über die Ländergrenzen hinaus agierendes Gewerbe in einem gesamteuropäischen Umfeld. Das gilt insbesondere zwischen den Niederlanden und der Bundesrepublik. Entsprechend wichtig und wertvoll ist der Austausch zwischen diesen beiden Staaten, die die Speerspitze der Binnenschifffahrt in Europa bilden. Hierauf wiesen die stellvertretende Botschafterin Mira Woldberg und Minister Tieman in ihren Statements hin. Demzufolge steht die Branche in beiden Ländern aktuell auch vor ähnlichen Herausforderungen:

In einer insgesamt abgekühlten wirtschaftlichen Lage belasten Ladungsrückgänge sowohl die Trocken- als auch die Tankschifffahrt. So verzeichnet etwa die chemische Industrie als großer Kunde in der Schifffahrt historische Produktionsrückgänge und ist nun laut Auskunft des VCI wieder auf dem geschäftlichen Niveau des Jahres 1995 angelangt. Fossile Brennstoffe wie etwa Steinkohle verlieren an Bedeutung, während Sekundärrohstoffe, Container und übergroße und schwere Stückgüter wie etwa Komponenten von Windkraftanlagen einen Aufwärtstrend verzeichnen und der Transport von Wasserstoff als Zukunftsmarkt gesehen wird. Das spiegelt sich auch im Geschäft der See- und Binnenhäfen wider.

Neue Märkte bedingen teilweise auch neue Schiffe für spezielle Ladungsgüter. Allerdings beschreiben die kreditfinanzierenden Banken ihr Geschäftsfeld als schwierig: Hohe Schiffbaukosten sind zunehmend eine Hürde in einer überwiegend klein- und mittelständisch geprägten Branche, deren Unternehmer häufig bereits ein hohes Lebensalter haben. Einhellig wurde seitens des deutschen Gewerbes ein Defizit an modernen kanalgängigen 85-Meter-Schiffen festgestellt, wie sie zum Beispiel für Agrargüter regelmäßig benötigt werden. Neubauten dieser Größenklasse seien wegen der langen Amortisationszeiten jedoch nur sehr schwer finanzierbar.

↑ Untere Reihe (v.l.n.r.): Mira Woldberg (stv. Botschafterin), Robert Tieman (Minister für Infrastruktur und Wasserwirtschaft), Jens Schwanen (BDB), Björn Wilmer (Reederei Jaegers)

Obere Reihe (v.l.n.r.): Gijs Könings (Botschaft NL), Wilbert Hoondert (Botschaft NL), Andreas Grzib (DTG), Dieter Schneider (BfS), Jens Langer (DP World), Nils Funger (BfS), Sabine Raddatz (Hafen Rotterdam), Joachim Holstein (Duisport), Matthias Roeser (BDB)

Ein Thema, das die Binnenschifffahrt in den Niederlanden und in Deutschland gleichermaßen beschäftigt, ist der wachsende Personalmangel. Die Branche bildet deshalb verstärkt aus, und sie wirbt mit der Imagekampagne "PRO Binnenschifffahrt" in Social-Media-Kanälen für mehr Nachwuchs. Es besteht Zuversicht, dass dies in Verbindung mit einer zunehmenden Digitalisierung, Fernsteuerung und (teil-)autonom fahrenden Schiffen die Zukunftsfähigkeit der Branche sichert. Minister Tieman wies hierzu erneut darauf hin, dass ein gemeinsames europäisches Vorgehen sinnvoll ist, um die rechtlichen Rahmenbedingungen für diese Entwicklung einheitlich zu definieren.

Übereinstimmung besteht bei der Betrachtung der Wasserstraßeninfrastruktur: Flüsse und Kanäle müssen planbar und verlässlich befahren werden können. Hierfür müssen Schleusen und Wehre saniert und fit für die Zukunft gemacht werden. Der Neckar, dessen Schleusen das technische Lebensalter von 80 Jahren bereits weit überschritten und keine zeitgemäßen Abmessungen mehr haben, wurde von den Reedereivertretern als prominentes Negativ-Beispiel genannt.

Minister Tieman erklärte, dass die Niederlande im Wasserstraßenbereich ebenfalls vor der größten Erhaltungsaufgabe ihrer Geschichte stehen. In seinem Bericht „Meerjarenplan Instandhouding 2025-2030“ wird beschrieben, wie u.a. durch Produktivitätssteigerungen und engere Kooperationen die Infrastruktur besser instandgehalten werden könnte. Der Minister warb dafür, diesen im Juni 2025 vorgelegten Plan für die gesamte Rheinachse fortzuschreiben. Er bestätigte, dass auch in den Niederlanden die ausreichende Finanzierung der Infrastruktur den Staat vor große Herausforderungen stellt: Der Aufgabenumfang ist größer als das derzeit im Haushalt verfügbare Budget. Die Finanznot ist jedoch nicht derart groß wie in der Bundesrepublik, wo allein für den Substanzerhalt bereits rund 600 Millionen Euro pro Jahr im Bundeshaushalt fehlen.

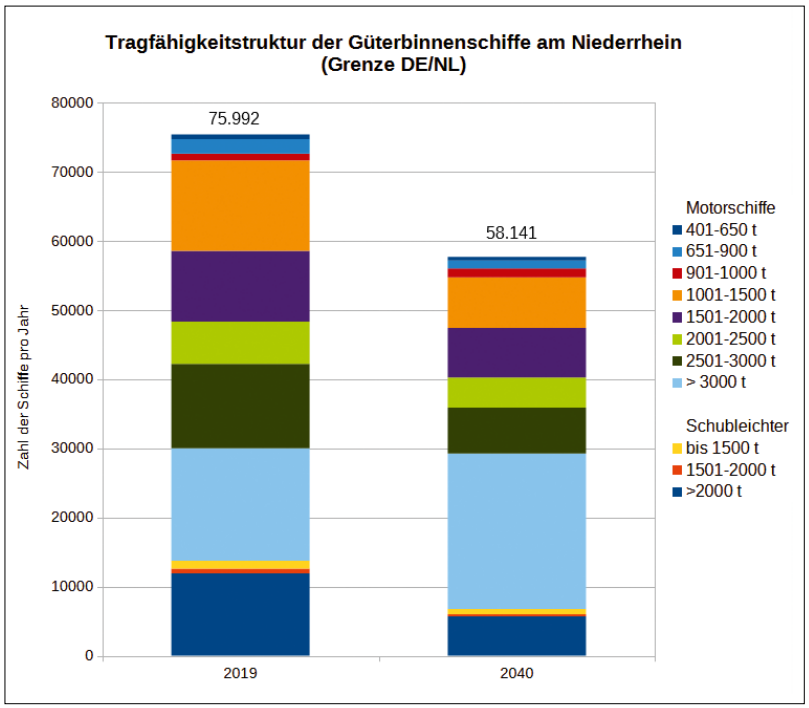
Der von allen Beteiligten als wertvoll erachtete Austausch soll in der Zukunft fortgesetzt werden.

Verkehrsprognose 2040

Binnenschifffahrts-Prognose
weiterhin mit Methodikmängeln

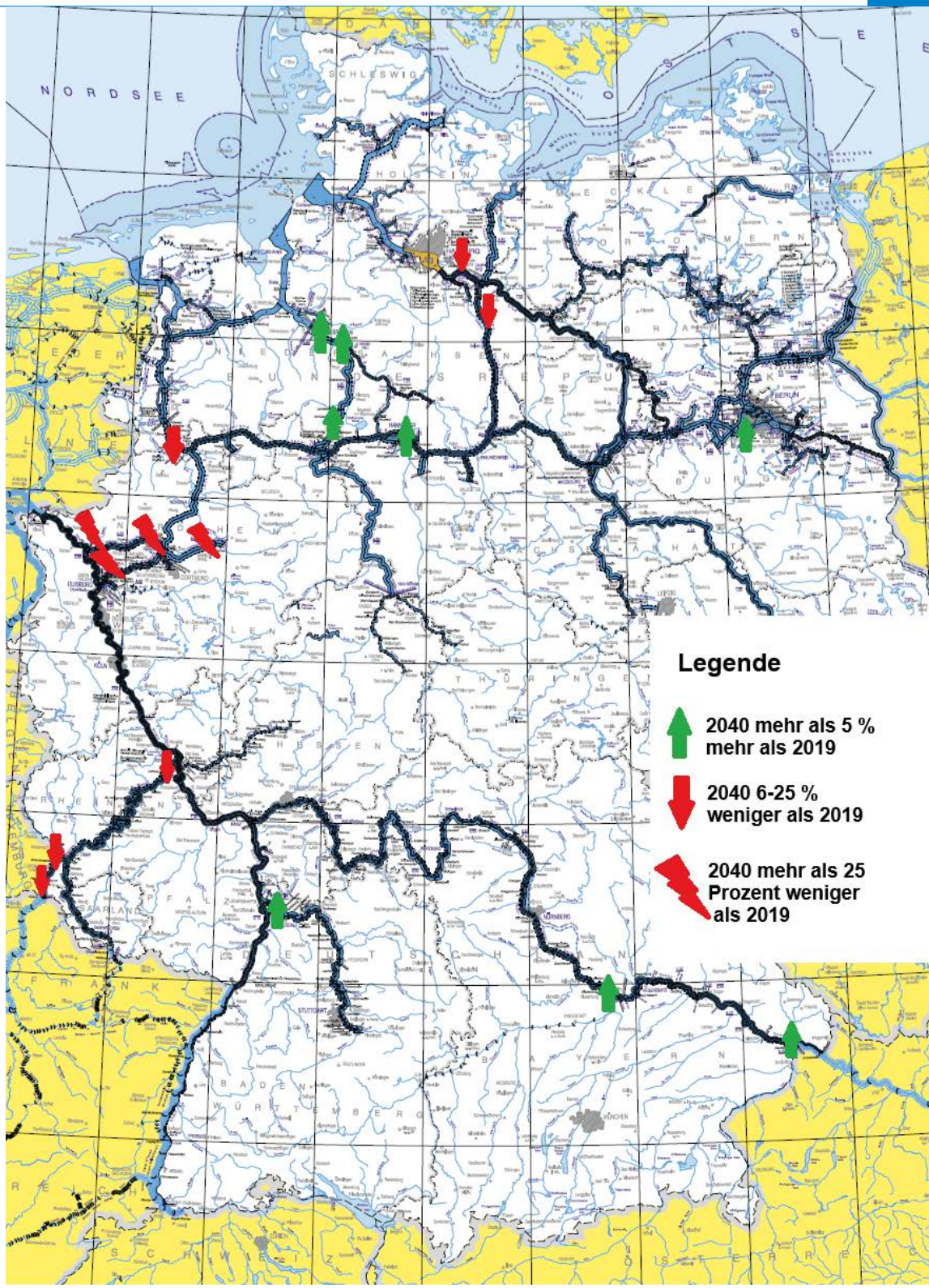
Der lange überfällige Binnenschifffahrts-Band zur bereits im Oktober 2024 veröffentlichten Verkehrsprognose 2040 ist fertig: Bahnbrechende zusätzliche Erkenntnisse gegenüber den bereits veröffentlichten Übersichtsbänden zum Güterverkehr enthält er allerdings nicht.

Danach wird die Tonnage der Güterbinnenschifffahrt bis von 206,8 Mio. t im Jahr 2019 auf 173,9 Mio. t sinken (2024 waren es 173,8 Mio. t). Im selben Zeitraum sinkt die Transportleistung gemessen in Tonnenkilometern um 6,3 % von 51 Mrd. tkm auf knapp 48 Mrd. tkm. Hauptgrund ist, dass die traditionellen Massengütertransporte von Kohle und Erz deutlich zurückgehen. Der große Zuwachs bei Containern – der sich hauptsächlich auf dem Rhein abspielt – kann diese Rückgänge nicht kompensieren. Mehr oder weniger stabil bleiben Baustoff- und Chemietransporte. Nicht berücksichtigt sind mögliche neue Verkehre für erneuerbare flüssige und gasfömige Energieträger wie Wasserstoff, Ammoniak, E-Methanol und E-Fuels, die voraussichtlich hauptsächlich über die Seehäfen nach Europa importiert werden. Ebenso werden eventuelle CO_2-Transporte zur Speicherung unter dem Meeresboden nicht abgebildet.



Das größte methodische Problem der Verkehrsprognose 2040 bleibt aus Sicht des BDB, dass alle Bedarfsplanprojekte des 2016 verabschiedeten Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2030) bis 2040 als „realisiert“ unterstellt werden (siehe auch **BDB-Report** 4/2024). Angesichts des derzeitigen Geldmangels, der nicht einmal für die Ersatzinvestitionen in Schleusen und Wehre reicht, erscheint diese Annahme mehr als mutig.

Mit diesem Wissen im Kopf ist daher auch die Karte mit den Mengenzuwächsen und Rückgängen an ausgewählten Punkten des deutschen Wasserstraßennetzes zu lesen. Der Zuwachs an der Neckarschleuse Feudenheim ist zum Beispiel wahrscheinlich darauf zurückzuführen, dass die im BVWP 2030 enthaltene Verlängerung der Neckarschleusen für die Prognose zugrundegelegt wurde – auch wenn diese in der vergangenen Legislaturperiode offiziell ad acta gelegt wurde. Weniger überraschend sind die großen Mengenrückgänge im westdeutschen Kanalnetz. Hier schlägt der oben erwähnte Güterstrukturwandel durch.



↑ Prognostizierte Verkehrsentwicklung nach Fahrtgebieten

Die Entwicklung der Flottenstruktur von 2019 bis 2040 wird am Beispiel Niederrhein gezeigt: Dort steigt die durchschnittliche Tragfähigkeit von 2350 t auf 2580 t. Das geht vor allem auf einen erwarteten Zuwachs an Großmotorgüterschiffe mit mehr als 2000 t Tragfähigkeit zurück. Ihr Anteil am Verkehr auf dem Niederrhein steigt von gut 45 % auf 58 %. Dem gegenüber halbiert sich der Anteil der Schubleichter >1500 t. Schiffe mit weniger als 1000 t Tragfähigkeit haben einen unveränderten Anteil von rund 6 % (siehe Grafik S. 10).

Da das Bundesverkehrsministerium (BMV) den Binnenschifffahrts-Band der Verkehrsprognose 2040 bisher nicht auf seiner Homepage veröffentlicht hat, können ihn die Leserinnen und Leser auf der BDB-Website unter www.binnenschiff.de herunterladen.

Kennzahlen zur Lage der Branche

Die Binnenschifffahrt im Jahr 2024: Mehr Menge, mehr Leistung, mehr Azubis

In einem insgesamt schwachen Branchenumfeld mit rückläufigen Gütermengen im Gesamttransportmarkt (rund 3,28 Mrd. t im Jahr 2024, - 2,3 % gegenüber dem Vorjahr) konnte die Binnenschifffahrt im vergangenen Jahr erfreuliche Zuwächse verzeichnen:

Insgesamt wurden 173,8 Mio. t Güter über die deutschen Wasserstraßen transportiert (+ 1,2 % gegenüber 2023). Dies entspricht einer Verkehrsleistung von 43,4 Mrd. tkm (+ 4,7 %).

Das höchste Verkehrsaufkommen entfiel dabei traditionell auf das Rheingebiet mit 149,3 Mio. t (+ 2,2%), gefolgt vom westdeutschen Kanalgebiet mit 32,9 Mio. t (+ 2,4 %) und dem Mittellandkanalgebiet mit 16,6 Mio. t (- 0,5 %).

↓ Knapp 94 Millionen Gütertonnen entfielen im Jahr 2024 auf trockene Massengüter

Signifikante Zuwächse gab es im Jahr 2024 im Donaugebiet (4,1 Mio. t; + 17,5 %), vor allem auf dem Main-Donau-Kanal (3,2 Mio. t; + 24,5 %). Rückläufig entwickelte sich die Tonnage hingegen insbesondere im Elbegebiet (12,2 Mio. t; - 8,1 %). Bei der Betrachtung der Güterabteilungen dominierte der Transport von „Erze, Steine, Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ mit 44,9 Mio. t (- 3,4 %), an zweiter Stelle folgen „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“ mit 34,6 Mio. t (+ 3,6 %). An der dritten Position lag die Güterabteilung „Chemische Erzeugnisse etc.“ mit 19,6 Mio. t (+ 12,5 %). Die Containerbeförderung legte von 1,82 auf 1,88 Mio. TEU zu.

Erfreulich ist, dass die Anzahl der Auszubildenden in der Binnenschifffahrt erneut leicht gestiegen ist – und der positive Trend der Vorjahre damit verstetigt werden konnte. Im Ausbildungsberuf „Binnenschiffer/in“ bestanden im Jahr 2024 231 Ausbildungsverhältnisse (2023: 208), 111 davon wurden neu abgeschlossen. Dazu kommen 130 Auszubildende im Ausbildungsberuf „Binnenschifffahrtskapitän/in“ (2023: 104), von denen 51 einen neuen Vertrag abschlossen. Die Anzahl der Beschäftigten in der Binnen-

schifffahrt ging im Jahr 2023 im Vergleich mit dem Jahr 2022 leicht zurück von 6.185 auf 5.905. Davon gehörten 4.358 Beschäftigte zum fahrenden Personal und 1.548 Beschäftigte zum Landpersonal.

Die insgesamt 582 Unternehmen in der gewerblichen Binnenschifffahrt (2022: 671) erwirtschafteten einen Umsatz von rund 1,78 Mrd. Euro (2022: 1,79 Mrd. Euro).

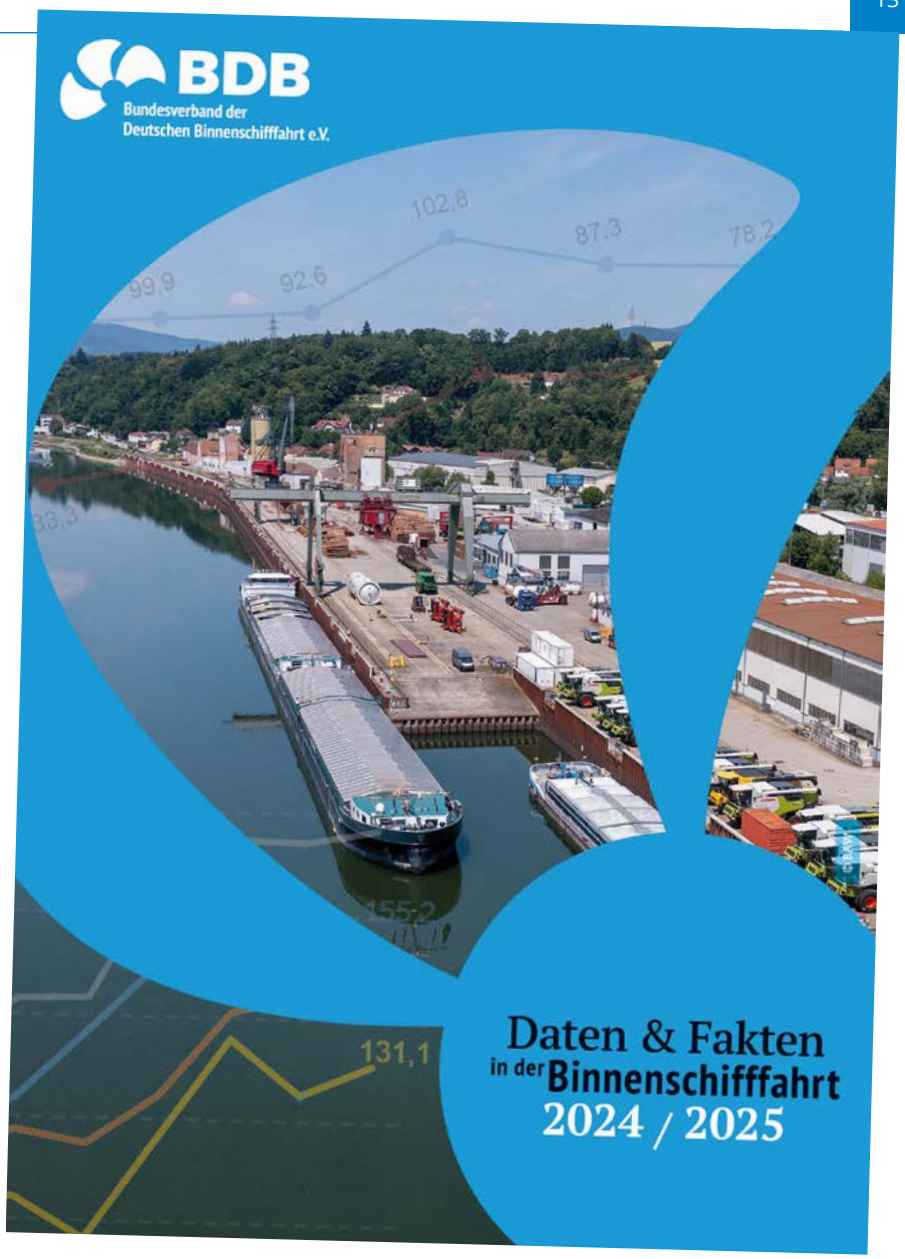
Diese und viele weitere interessante Daten sind in der neuen Broschüre „Daten & Fakten 2024/2025“ im Internetangebot des BDB (www.binnenschiff.de) abrufbar.

Jahresbericht 2025 der Marktbeobachtung der ZKR und der EU

In der europaweiten Betrachtung war das Jahr 2024 von einer moderaten und ungleichmäßigen Erholung des Welthandels und des Binnenschiffsverkehrs geprägt. Zu diesem Ergebnis kommt die ZKR in ihrem aktuellen Marktbeobachtungsbericht, der in Zusammenarbeit mit der EU-Kommission kürzlich veröffentlicht wurde. Während sich die Logistikketten stabilisierten und der private Konsum wieder anzog, leidet die Schifffahrt unter einer schwachen Industrieproduktion und einer sich wandelnden Nachfrage nach wichtigen Rohstoffen.

Auf den Wasserstraßen der EU-27 wurden im Jahr 2024 insgesamt 473,3 Mio. t Güter transportiert (+ 1 % gegenüber 2023). Die Verkehrsleistung lag bei 121,6 Mrd. tkm (+ 4,5 %). Der Güterverkehr auf dem Rhein (Basel bis zur Nordsee) erreichte 284,5 Mio. t (+ 2,6 %), wobei der Containerverkehr um 2 % zulegte. Der traditionelle Rhein verzeichnete ein Wachstum von 2,3 %, der Niederrhein in den Niederlanden um 3 %. Hierzu trugen wichtige Produktsegmente wie Mineralölprodukte (+ 5,5 %), Chemikalien (+ 6,7 %), Metalle (+ 3,4 %) sowie Agrar- und Lebensmittelprodukte (+ 6,8 %) bei. Vor dem Hintergrund der geringen Nachfrage nach Kohle und Stahl und den fortgesetzten Maßnahmen zur Dekarbonisierung ging insbesondere die Kohlebeförderung stark zurück (- 13,3 %).

Auf der oberen und mittleren Donau stieg das Transportvolumen 2024 insgesamt an. Die untere Donauregion, insbesondere die beiden Kanäle, die die Donau mit dem Schwarzen Meer verbinden, verzeichneten hingegen einen starken Rückgang des Güterverkehrs. Der Hauptgrund dafür liegt in einer Verlagerung der Getreidetransporte (Weizen, Mais, Gerste) von den ukrainischen Donauhäfen zurück zu den ukrainischen Seehäfen, die einen Teil ihrer Aktivitäten wieder aufgenommen haben.



↑ In seiner beliebten Publikation „Daten & Fakten“ trägt der BDB jährlich die wichtigsten Kennzahlen zur deutschen Binnenschifffahrt zusammen

Starkes Signal für Flottenmodernisierung und Nachwuchssicherung

Mittel für wichtige **Gewerbeförderprogramme** wurden erhöht!

In der Bereinigungssitzung am 13. November haben die Haushälter im Bundestag zwei wichtige Entscheidungen im Sinne des Binnenschifffahrtsgewerbes getroffen:

Die Mittel für das Förderprogramm für die Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt werden im Jahr 2026 von derzeit 4,4 Mio. auf 6,8 Mio. Euro – und damit wieder auf das frühere Niveau – angehoben. Fortgesetzt wird außerdem die Förderung für das verbandseigene Schulschiff „Rhein“. Zudem entschieden die Abgeordneten, das Förderprogramm „Nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen“ mit mehr finanziellen Mitteln auszustatten. Insgesamt 35 Mio. Euro stehen im kommenden Jahr für die Modernisierung der Binnenflotte zur Verfügung.

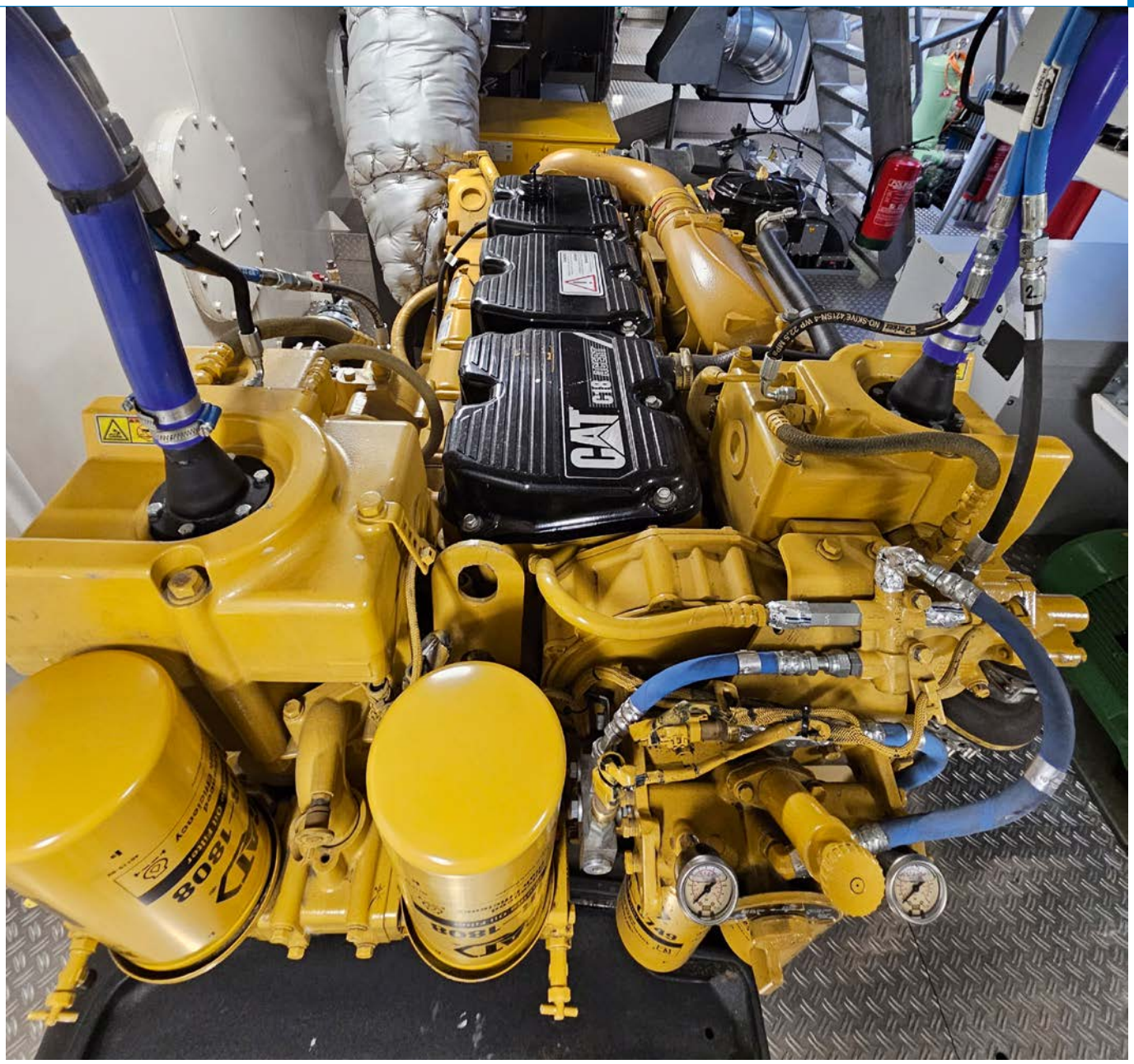
Der BDB begrüßt diese Beschlüsse ausdrücklich: „Mit der Anhebung der Beihilfen für die Aus- und Weiterbildung und die Fortschreibung der Förderung für unser Schulschiff, die es uns ermöglicht, auch künftig eine attraktive Unterbringung der Schiffsjungen und Schiffsmädchen während der Ausbildung am Schiffer-Berufskolleg anbieten zu können, wurden die Weichen für die Nachwuchsarbeit in der Binnenschifffahrt richtig gestellt. Dafür gebührt den Abgeordneten in Berlin unser Dank“, erklärt BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen.

Zudem sei auch die Aufstockung der Mittel für das Flottenmodernisierungsprogramm ein wichtiges Instrument, um den seit der Auflage des Programms im Jahr 2021 eingeleiteten Trend zu einer Modernisierung der Schiffsflotte erfolgreich fortsetzen zu können.

Weichen für noch klimafreundlichere Logistik gestellt

Das Flottenmodernisierungsprogramm bezuschusst Maßnahmen, die zu einem emissionsfreien oder emissionsärmeren Betrieb des Schiffes führen. Dazu gehört insbesondere die Umrüstung von konventionellen Dieselmotoren auf alternative Antriebstechnologien (z.B. diesel-elektrische und rein elektrische Antriebe oder wasserstoffbasierte Lösungen). Aber auch sonstige Maßnahmen, durch die eine Verbesserung der Energieeffizienz erreicht werden kann, oder schiffbauliche Anpassungen für eine bessere Einsatzfähigkeit bei Niedrigwasser, werden mit attraktiven Förderquoten bezuschusst.

„Sowohl die Güterschifffahrt als auch die Fahrgastschifffahrt haben in den vergangenen Jahren in das ‚Greening‘ ihrer Flotten investiert und dabei das



↑ Die Umrüstung auf moderne Antriebe wird über das Flottenmodernisierungsprogramm bezuschusst

Programm stark nachgefragt. Der erfreuliche Beschluss der Haushälter stellt die Weichen in Richtung einer noch klimafreundlicheren Logistik auf den Wasserstraßen“, betont Jens Schwanen.

Ein wichtiges Detail: Bei beiden Förderprogrammen haben die Haushälter auch die Verpflichtungsermächtigungen (VE) aufgestockt. VE machen es möglich, auch Förderbescheide auszustellen, die erst nach 2026 kassenwirksam werden. Das ist naturgemäß besonders bei der Ausbildungsförderung relevant, wo ein Teil der Förderung erst nach drei Jahren ausgezahlt wird; aber auch bei umfangreicheren Modernisierungen von Binnenschiffen fließen die Fördermittel erst nach Abschluss der Arbeiten 2027 oder gar 2028.

GST-Förderung wird fortgesetzt

Überraschung am Rande: Gut versteckt – im Haushaltstitel „Zuschüsse an private Unternehmen für Investitionen in den Kombinierten Verkehr“ – haben die Haushälter in der Bereinigungssitzung 300.000 Euro mehrjährig als Zuschüsse für die Verlagerung von Großraum- und Schwerlasttransporten (GST) von Straße auf die Wasserstraße zur Verfügung gestellt. Wie sie ausgeschüttet werden, ist noch offen – die aktuell geltende Richtlinie zur kilometerbezogenen Förderung von GST auf dem Wasser läuft zum Jahresende 2025 aus.

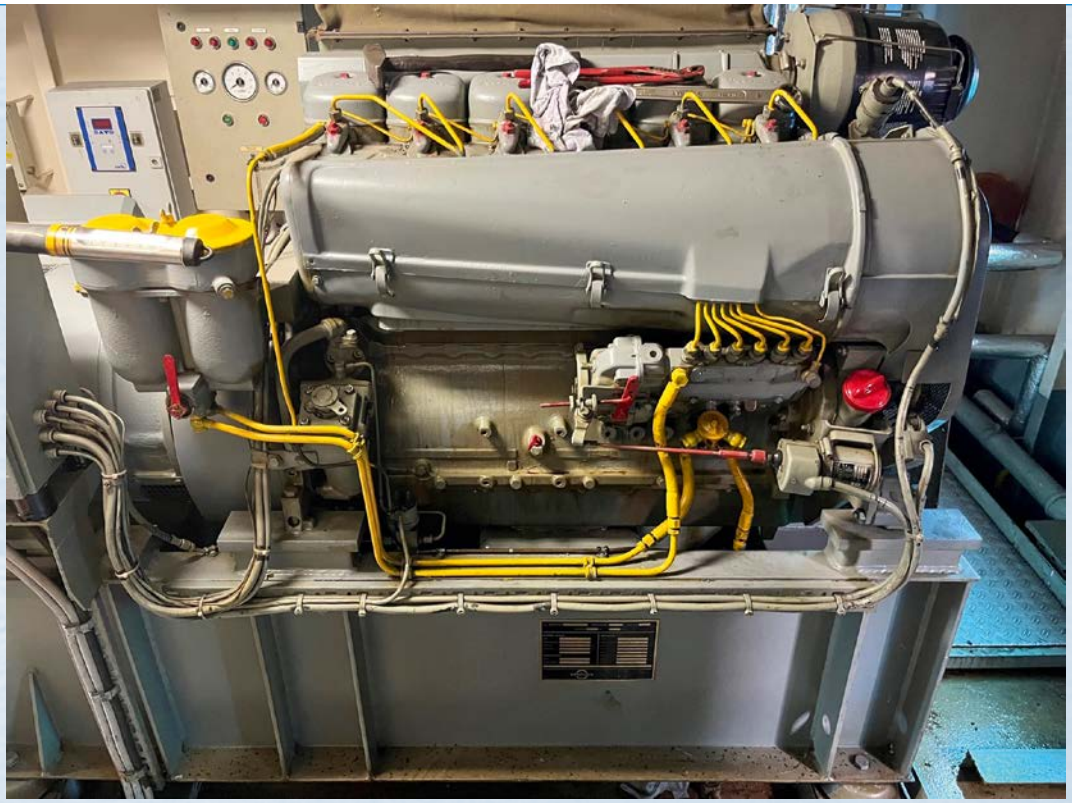
Lackierarbeiten abgeschlossen

Lange Zeit hat es gedauert, nun kann endlich Vollzug vermeldet werden. Die Werftarbeiten an Bord des Schulschiffes, welche turnusgemäß im vergangenen Jahr im Juli begonnen wurden, sind nunmehr abgeschlossen. Im Rahmen der Werftarbeiten, welche großzügig durch das Bundesverkehrsministerium gefördert wurden, wurden unter anderem Fenster getauscht, die Elektronik modernisiert, das Schiffs-Attest verlängert und das gesamte Schiff neu lackiert. Insbesondere die Lackierarbeiten, welche einen teilweise unvorhergesehenen Umfang eingenommen haben, mussten witterungsbedingt oftmals unterbrochen werden. Mitte November war es dann so weit und der letzte Pinselstrich wurde gezogen. Somit erstrahlt das Schulschiff Rhein von nun an im Homberger Stadthafen in altem Glanz und die Werftarbeiten können als abgeschlossen betitelt werden.

↓ Das Schulschiff wurde neu lackiert, auch die Ankerwinden

Ausbildungsangebot

Das Schulschiff Rhein ist nicht nur im Rahmen der Erstausbildung der zukünftigen Binnenschiffer und Binnenschifferinnen bekannt, sondern bietet



← Im Rahmen der Arbeitsgemeinschaften wird auch Motorenkunde am bordeigenen Generator vermittelt

auch eine breite Palette an Fortbildungskursen an. Diese reichen über Kurse zum Unionspatent, Simulator Kursen bis hin zu Sicherheitslehrgängen und ADN-Fortbildungen. Neu aufgenommen wurden für das Jahr 2026 Kurse zum SRC (Short Range Certificate), Gefahrgutbeauftragten, Sportbootführerschein, Brandschutzhelfer, Schiffseichaufnehmer und ein Kurs speziell zur Kommunikation an Bord für die Führungsebene. Mit der Ausweitung des Kursprogrammes soll den modernen Bedürfnissen der Branche, aber auch anderer Wasserstraßeninteressierten entsprochen werden.

Vollauslastung 2025

Das Schulschiff Rhein kann im Kalenderjahr 2025 das erste Mal seit Jahren eine numerische Vollauslastung in den Berufsschulkursen vermelden. Über das gesamte Jahr hinweg waren sämtliche Kabinen an Bord des Schulschiffes belegt und es musste teilweise sogar nach externen Unterbringungsmöglichkeiten Ausschau gehalten werden. Für das Jahr 2026 sieht die Prognose ähnlich positiv aus, so dass auch für die ersten beiden Kurse im Januar und im April eine Auslastung bereits beinahe feststeht. Das kann in doppelter Hinsicht als erfreuliches Signal gewertet werden. Zum einen gehen die Auszubildenden gerne an Bord des Schulschiffes und lassen sich dort unterbringen, zum anderen ist erkennbar, dass die Unternehmen der Binnenschifffahrt, trotz kurzfristig unklarer Förderkulisse, weiterhin an der Ausbildung festhalten, diese sogar ausbauen. Eine solche Entwicklung war vorher nicht sicher zu erwarten gewesen, umso erfreulicher ist es, dass die Branche die Problematik mit dem Fachkräftemangel versucht durch eigene Anstrengungen abzumildern.

Nachhilfeausweitung

An Bord des Schulschiffes lernen die Auszubildenden der Binnenschifffahrt das Leben an Bord kennen, sollen aber auch bestmöglich auf die anstehenden Prüfungen vorbereitet werden. Hierfür werden an Bord des Schulschiffes praktische Arbeitsgemeinschaften, wie Knotenkunde, Retten und Bergen oder auch das Spleißen von Draht angeboten.
Um das eigene Angebot auszuweiten und auch um die Auszubildenden besser auf die Abschlussprüfungen vorzubereiten, bietet das Schulschiff nun auch noch Arbeitsgemeinschaften in der Reiseplanung, der Motorenkunde und in Verkehrslehre an. Mit der Ausweitung des Angebotes für die Auszubildenden unterstreicht das Schulschiff erneut seine Wichtigkeit für die Ausbildung in der Branche.

→ BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen sprach bei der Expertenanhörung im NRW-Landtag für das Binnenschifffahrtsgewerbe

Anhörung vor dem Verkehrsausschuss des Landestages NRW

Am 24. September fand in Düsseldorf die Expertenanhörung zu einem Binnenschifffahrtsantrag statt, den die SPD-Fraktion im Frühsommer 2025 eingebracht hat. BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen hat dort für den BDB bzw. für das Binnenschifffahrtsgewerbe Stellung bezogen. Weitere Sprecher waren Vertreter des VCI NRW, der IHK Duisburg, von Duisport und Enercon. Die Abgeordneten fragten nach dem Zustand und den Handlungsnotwendigkeiten an NRW's Flüssen und Kanälen sowie der Finanzierbarkeit der Infrastruktur, interessierten sich für die Entwicklung des Marktes sowie die verteidigungspolitische Relevanz der Wasserstraßen – und gingen schließlich sogar noch auf das BDB-eigene Schulschiff „Rhein" ein. Der Antrag, die Stellungnahme des BDB sowie ein Link zur Aufzeichnung der Anhörung finden Sie im Blog des BDB unter www.binnenschiff.de.

Online-Tagung der NTK national

Die NTK national, die gemeinsame Nautisch-Technische Kommission der Verbände BDB, BDS und DFV, tagte am 20. November online unter dem Vorsitz von Oliver Pohl (Bingen-Rüdesheimer). Die Mitglieder nutzten die Sitzung zur Vorbereitung des „Arbeitskreises Technische Schiffssicherheit", der auf Einladung des Bundesverkehrsministeriums am 9. Dezember in Bonn durchgeführt wird. Auf Initiative der NTK national wurde dieser wertvolle Austausch zwischen Ministerium, Verwaltung und Schifffahrtsgewerbe im vergangenen Jahr wieder regelmäßig etabliert. Die verbändeübergreifende Arbeitsgruppe sieht u.a. weiterhin Gesprächsbedarf bei den Übergangsbestimmungen im ES-TRIN und Regelungen im Zusammenhang mit Spurführungsassistenten (TGAIN).

Positionspapier des IWSV

Der Ingenieurverband Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung e.V. (IWSV), Mitglied im BDB, hat im Oktober ein Positionspapier zu aktuellen Themen aus dem Bereich des Verkehrssystems Wasserstraße erstellt. Die Unterlage behandelt die Themenkomplexe „Modernisierung des öffentlichen Dienstes", „Nutzung von KI", „Ertüchtigung der Infrastruktur auf Wasserstraßen", „Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung", Bürokratieabbau" und „Fachkräfteentwicklung" und wurde anlässlich der Vorstandssitzung des Zentralverbandes der Ingenieurvereine (ZBI) am 5. November mit Experten der Bundestagsfraktionen in Berlin erörtert. Der IWSV warnt in dem Papier davor, die im Koalitionsvertrag vorgesehenen Einsparungen in der WSV vorzunehmen. Eine Ertüchtigung der Wasserstraßen gelänge nur mit ausreichender Ressourcenausstattung (Personal und Haushaltmittel). Eine verlässliche, konstante Bereitstellung von Haushaltsmitteln und der Einsatz des „Sondervermögens Infrastruktur" auch für die Wasserstraßen seien zwingend erforderlich, um die Wasserstraßeninfrastruktur zu ertüchtigen.

Moselabgaben endgültig abgeschafft

Am 19. November hat Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder gemeinsam mit seinem luxemburgischen Kollegen Yuriko Backes und dem französischen Botschafter François Delattre in Berlin die Ratifikationsurkunden zur Änderung des Moselvertrags ausgetauscht. Damit

ist die Befahrensabgabe auf der Mosel, die seit der Einweihung der Mosel als Großschifffahrtsstraße im Jahr 1964 durch die Binnenschiffer zu entrichten war, Geschichte. „Ich freue mich sehr, dass wir ab heute die Moselschifffahrt um jährlich sechs Millionen Euro Schifffahrtsabgaben und damit zusammenhängender Bürokratie entlasten können. Vom Wegfall der Gebühren profitiert nicht nur der klimafreundliche Verkehrsträger Binnenschiff, sondern auch Häfen und verladende Wirtschaft in der gesamten Region“, betonte Minister Schnieder. Mit der nun vollzogenen Abschaffung der Schifffahrtsabgaben wird auch die Internationale Moselgesellschaft, die für den Ausbau der Mosel im letzten Jahrhundert und für die Abgabenverteilung zuständig war, aufgelöst. Die partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen Deutschland, Frankreich und Luxemburg wird in der Moselkommission, einer zwischenstaatlichen Einrichtung der Moselanrainerstaaten, fortgesetzt.

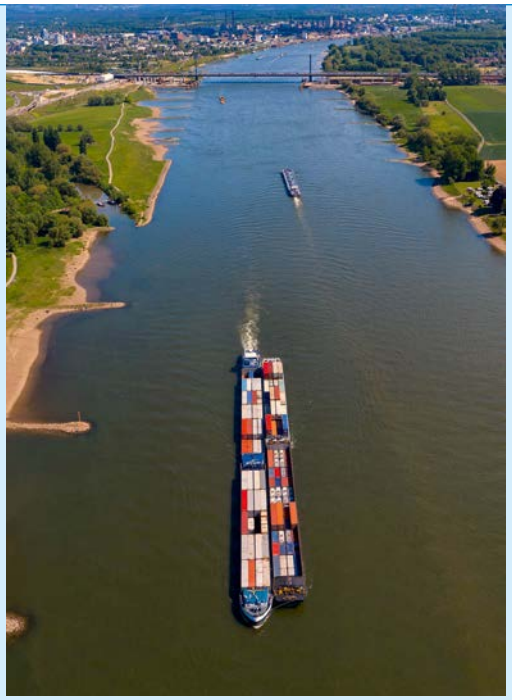
↑ Die Mosel kann seit 19. November abgabenfrei befahren werden

ZKR berät Überarbeitung ihrer Roadmap

Bei einer ZKR-Anhörung am 16. Oktober in Straßburg wurde über eine Aktualisierung der 2021 veröffentlichten „Roadmap für die Emissionsverringerung in der Binnenschifffahrt“ beraten. Basierend u.a. auf den Ergebnissen der Anhörung, die in einem Fortschrittsbericht einfließen wird, soll 2026 eine Studie in Auftrag gegeben werden, in der die seit 2021 aufgetauchten Fragen untersucht werden sollen. Diese soll 2027 vorgelegt werden. Die ZKR beurteilt den im Jahr 2021 gewählten technologieoffenen Ansatz positiv. In der Praxis sei das damals mit hohen Erwartungen befrachtete LNG auf dem Rückzug, dafür habe sich der dieselelektrische Antrieb (ggf. mit Pufferbatterie) bei Neubauten etabliert. Diskutiert wurde im Rahmen der Anhörung u.a. über die Frage, welche Nullemissions-Antriebsarten in der überarbeiteten Roadmap, die für 2029 geplant ist, berücksichtigt werden sollen. Als „gesetzt“ gelten Wassersoff-Brennstoffzelle, Batterie sowie Methanol- und Wasserstoff-Verbrennungsmotor. Die Aufnahme von Ammoniak-Verbrennern wird von der ZKR abgelehnt, weil nur solche Antriebe betrachtet werden sollen, für die es mindestens ein Pilotprojekt gibt. Ein Vertreter der EU-Kommission kündigte an, bei der anstehenden Überprüfung der „Alternative Fuels Infrastructure Regulation“ jetzt auch die Binnenschifffahrt zu betrachten.

Gewerbegespräch bei der GDWS Magdeburg

Die GDWS in Magdeburg lud am 19. November Vertreter der Schifffahrt zu einem Gewerbegespräch ein. Für den BDB waren u.a. mehrere Mitglieder des Bezirksausschusses Nordostdeutsche Wasserstraßen bei dem Termin vertreten. Die Verwaltung erläuterte u.a. den Sachstand bzw. die Planungen für wichtige Infrastrukturprojekte in der Region: Bis Anfang 2027 soll der Ausbau des Elbe-Havel-Kanals auf 2,80 m Abladetiefe und 5,25 m Brückendurchfahrtshöhe abgeschlossen werden. Für den Ausbau des Havelkanals läuft derzeit das Planfeststellungsverfahren. Der Baustart soll im Jahr 2029, die Fertigstellung im Jahr 2033 erfolgen. Der Ersatzneubau der Schleuse Hohensaaten ist von 2029 - 2034 terminiert, die Sanierung der Schleuse Niegripp von 2025 - 2027. Die Vertreter der GDWS



→ Die EU-Kommission will die Dekarbonisierung der Binnenschifffahrt vorantreiben und setzt dabei auch auf erneuerbare Kraftstoffe © BAW

erklärten, dass perspektivisch geplant ist, alle Schleusen fernzusteuern. Dafür seien sechs Leitzentralen und eine Leit- und Revierzentrale einzurichten. Geplant ist außerdem, dass bei Ausfall einer Leitzentrale eine andere Leitzentrale die Steuerung der betroffenen Schleuse übernehmen kann. Sobald diese Lösungen implementiert sind, erwartet die GDWS eine deutliche Entspannung der Personalsituation.

Brüssel will schnellere Dekarbonisierung der Binnenschifffahrt

Die EU-Kommission wird 2026 eine Studie in Auftrag geben, um die Dekarbonisierung im Binnenschifffahrtssektor zu bewerten und mögliche regulatorische Änderungen zu ermitteln, die zur Einführung alternativer Kraftstoffe beitragen könnten. Das geht aus dem „Sustainable Transport Investment Plan“ (STIP) hervor, der Anfang November veröffentlicht wurde. Hintergrund ist, dass der Binnenschifffahrtssektor nur eine geringe Durchdringungsrate mit neuen Schiffen verzeichnet – nach Einschätzung der Kommission werden bis 2050 nur 15 bis 20 Prozent der Flotte ersetzt. Da keine verbindlichen Treibhausgasminderungsziele für diesen Verkehrsträger festgelegt wurden, werden mindestens 90 Prozent der Schiffe weiterhin Dieselkraftstoff verwenden. Einzige Option für diese Schiffe sei, fossilen Diesel durch chemisch ähnliche, aber erneuerbare Kraftstoffe zu ersetzen. Gemeint sind vermutlich HVO 100, Biodiesel (FAME) oder E-Fuels.

VMK kritisiert Kürzungen im Haushalt

Die Verkehrsministerkonferenz der Länder (VMK) tagte am 29. und 30. Oktober unter dem Vorsitz des bayerischen Staatsministers Christian Bernreiter in Straubing. Die Minister befassten sich dabei auch mit Binnenschiffsthemen. So bittet die VMK das Bundesverkehrsministerium darum, über den aktuellen Stand der technischen Entwicklung und die weiteren Diskussionsprozesse für die Einführung eines Emissionslabels für Binnenschiffe auf der nächsten Konferenz im Herbst 2026 erneut zu berichten. Zur Finanzierung der Wasserstraßen stellte die VMK fest, dass der vorgelegte Haushaltsentwurf 2026 erhebliche Kürzungen für Ersatz-, Aus- und Neubaumaßnahmen vorsieht und auch im Sondervermögen „Infrastruktur und Klimaneutralität“ keine Mittel für die Wasserstraßen reserviert sind. Beide Punkte stießen auf Unverständnis. Die VMK bekräftigte vor diesem Hintergrund erneut ihre Beschlüsse zu einer bedarfsgerechten Ausstattung des Bundeshaushaltes für Ersatz, Ausbau- und Instandsetzungsmaßnahmen der Bundeswasserstraßen.

Gespräch der Spitzengremien von BDB, BÖB und VBW

Am 25. November traf sich der Vorstand des BDB mit den Vorstandsgremien von BÖB und VBW, den benachbarten Verbänden im System Wasserstraße, um Vereinbarungen über eine engere inhaltliche Zusammenarbeit und die gemeinsame Ansprache von Politik und Verwaltung zu treffen. Die Arbeit in der gemeinsamen „Initiative System Wasserstraße“ (ISW) wird fortgesetzt und weiter intensiviert. Die ISW lobbyiert im politischen Raum für den dringend notwendigen Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle und wird inzwischen von 21 Verbänden getragen. Die Geschäftsführung teilen sich BDB und BÖB. Zudem öffnen BDB, BÖB und VBW

↑ Der BDB hat zu den künftig möglichen Schleusenabmessungen am Main Stellung genommen

← Reihe hinten (v.l.n.r.): Roberto Spranzi (VBW), Erik Schultz (VBW), Joachim Zimmermann (BÖB), Andreas Grzib (BDB), Jens Langer (BDB), Björn Wilmer (BDB), Sebastian Poser (BDB), Jens Schwanen (BDB), Patricia Erb-Korn (VBW)

Reihe vorne (v.r.n.l.): Michael Heinz (VBW), Carsten Strähle (BÖB), Thomas Groß (VBW), Jens Hohls (BÖB), Bettina Brennenstuhl (BÖB), Martin Staats (BDB), Dr. Rupert Henn (BDB), Marcel Lohbeck (BÖB, VBW)

wechselseitig ihre Expertengremien und Kommissionen. Sie bündeln so das Know-how der am System Wasserstraße Beteiligten. Der BDB konzentriert seine Facharbeit zunehmend grenzüberschreitend in der IWT-Plattform. Zusammen mit dem BDS wurde außerdem 2024 die nationale nautisch-technische Kommission ins Leben gerufen.

BDB zu Schleusenabmessungen am Main

Das WSA Main bat die Binnenschifffahrtsverbände darum, zum künftigen Bedarf an sog. „überbreiten" Schleusenkammern (breiter als 12,50 m) Stellung zu nehmen. Der BDB hat klar dafür plädiert, die bisherigen Abmessungen im Falle von Ersatzneubauten beizubehalten. Hintergrund: Die Schleusen Kostheim, Eddersheim, Griesheim und Offenbach verfügen heute jeweils über mindestens eine Kammer mit einer Breite von mehr als 12,50 m und mehr als 300 m Länge. Im Zuge des standardisierten Bauens würden künftig nur noch Längen von max. 230 m und Breiten von 12,50 m vorgesehen. Zwar ist standardisiertes Bauen aufgrund der zu erwartenden zeitlichen Ersparnis grundsätzlich begrüßenswert. Dabei dürfen aber die Besonderheiten der einzelnen Wasserstraßen und deren Entwicklungspotenziale nicht außer Acht gelassen werden, argumentierte der BDB in seiner Stellungnahme. Am Main ist eine ausreichend dimensionierte Infrastruktur u.a. erforderlich, um die Containerverkehre, immerhin ein Wachstumsmarkt innerhalb der Branche, in Richtung Frankfurt ausbauen zu können. Schon heute verkehren dort Schiffe bis 14,40 m Breite (fünf Containerbreiten). Bei einer zu erwartenden Mehrung von Niedrigwasserereignissen kann die Containerschifffahrt durch ihren geringeren Tiefgang künftig zusätzlich an Bedeutung für die Binnenschiffsverkehre auf deutschen Wasserstraßen gewinnen. Auch die bisherige Länge der Schleusenkammern sollte bei zukünftigen Neubauten nicht unterschritten werden, damit die verkehrliche Entwicklung der Wasserstraße nicht behindert wird.

BDB erneut im Gespräch mit BVM Schnieder

„Die Binnenschifffahrt steht vor herausfordernden Aufgaben. Neben der Modernisierung der Flotte, dem Klimaschutz und Sicherheitsfragen bedarf unter anderem die Infrastruktur unseres besonderen Augenmerks." Mit diesen Worten hat Verkehrsminister Patrick Schnieder den BDB und weitere Verbände zu einem zweistündigen Austausch nach Berlin eingeladen. Für den BDB nahmen Geschäftsführer Jens Schwanen und Vorstandsmitglied Sebastian Poser (Dettmer) an dem Meeting teil. Auch in diesem Gespräch zeigte sich Minister Schnieder als ein klarer Befürworter der Wasserstraßen und der Schifffahrt. Er forderte mehr Aufmerksamkeit für die Schifffahrt, und dass sich das „mindset" gegenüber

↑ (v.l.n.r.) BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen, Verkehrsminister Patrick Schnieder und BDB-Vorstandsmitglied Sebastian Poser (Dettmer)

→ NRW-Wirtschaftsministerin Mona Neubaur bei ihrer Rede während des Schiffermahls © IHK/Wardeski

diesem Verkehrsträger ändern müsse, womit er auch die politische Wahrnehmung meinte. Es wurde deutlich: Es gibt gewaltige Herausforderungen. Der Minister und sein Team kämpfen für mehr Mittel für die Infrastruktur und sie setzen sich für eine solide Fortsetzung der Gewerbeförderung ein, demnächst auch über den Klima- und Transformationsfonds. Die strengen Einsparvorgaben in der Regierung rauben jedoch die Handlungsspielräume. Deshalb war es zwar enttäuschend, aber nachvollziehbar, dass es weder zum Mittelaufwuchs, noch zur Personalpolitik in der WSV irgendwelche Zusagen gab, die am Ende womöglich nicht eingehalten werden können. Immerhin: Die Anregung des BDB zur Fortschreibung des Masterplans Binnenschifffahrt ist angekommen. Der Minister bestätigte, dass in seinem Haus an dem Thema gearbeitet wird. Und auch bei der anstehenden Umsetzung der RED-III-Richtlinie sind die Appelle des BDB an das BMV gehört worden.

Schiffermahl mit NRW-Ministerin Neubaur

NRW-Wirtschaftsministerin Mona Neubaur war Festrednerin beim diesjährigen Schiffermahl der Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort am 24. November in Duisburg. Sie betonte, dass sich die Landesregierung für die Wasserwege in NRW einsetzen möchte: „Nordrhein-Westfalen ist eine bedeutende Logistikdrehscheibe. Das gilt für Güterverkehr auf den Straßen, dem Schienennetz und den Wasserstraßen. Diese Stärke wollen wir nicht nur erhalten, sondern weiter ausbauen. Dafür brauchen wir gute Rahmenbedingungen für die Logistik und die Binnenschifffahrt. Denn wenn wir Versorgungssicherheit und eine zukunftsfähige Wirtschaft wollen und die klimaneutrale Transformation vorantreiben, brauchen wir verlässliche Wasserstraßen und stabile Lieferketten. Dafür setzt sich die Landesregierung mit ganzer Kraft ein – mit gezielten Investitionen, konkreten Fördermaßnahmen und Initiativen“, so Neubaur. Frank Wittig, Vorsitzender der Schifferbörse, machte deutlich, dass Transformation nur mit funktionierenden Verkehrswegen gelingt: „Wenn Schleusen verfallen und Kaimauern kollabieren, bleibt die Industrie auf der Strecke.“ Die Schifferbörse erhebt daher die Forderung, schneller zu sanieren und zu investieren. Der Verein kritisierte zudem, dass die Wasserstraße im neu geschaffenen Sondervermögen für die Infrastruktur nicht berücksichtigt wurde.

BDB unterstützt „Perspektive nachhaltige Rheinschifffahrt 2030“

Für mehr Klimaschutz und Resilienz der Lieferketten soll der Anteil der Binnenschifffahrt im Güterverkehr deutlich erhöht werden. Das ist das Kernanliegen der Initiative „Perspektive nachhaltige Rheinschifffahrt 2030“. Anlässlich der Länderkonferenz im September 2024 haben sich knapp 300 Vertreter aus Politik, Verwaltung, dem Transport- und Logistikgewerbe, der verladenden Wirtschaft, der Interessenverbände von Binnenschifffahrt und Binnenhäfen, sowie Hafenbetreiber und Verkehrsexperten aus Deutschland und den benachbarten Ländern zusammengefunden, um die Zukunft der Schifffahrt auf dem

↑ Der BDB hatte die Initiierung des nun vorgestellten Maßnahmenpapiers „Perspektive nachhaltige Rheinschifffahrt“ gemeinsam mit zahlreichen weiteren Partnern bereits 2024 unterstützt

Rheinkorridor zu diskutieren. Rund 100 Partner haben eine gemeinsame Absichtserklärung unterzeichnet, darunter auch der BDB, der nun auch die finale Fassung des Maßnahmenpapiers, das zuletzt bei der 4. Arbeitsgruppensitzung am 4. November im NRW-Umwelt- und Verkehrsministerium in Düsseldorf beraten wurde, mittragen wird. Die Unterlage fokussiert auf fünf Maßnahmenfelder: Entwicklung des Rheinkorridors, Grüner Binnenschifffahrtskorridor Rhein, Fernsteuerung und Automatisierung der Binnenschifffahrt, Hafenentwicklung und Stärkung der gesellschaftlichen und politischen Akzeptanz.

EU-Besatzungsordnungen als unverbindliche Empfehlungen

Seit nunmehr knapp fünf Jahren wird auf europäischer Ebene an harmonisierten Besatzungsregelungen gearbeitet. Über den CESNI-Ausschuss ist der BDB stark in die Arbeiten involviert. Nachdem in den vergangenen Jahren sowohl an Besatzungstabellen, Ausnahmeregelungen und Flexibilisierungsmöglichkeiten gearbeitet wurde, wurde von der EU-Kommission im September abschließend festgestellt, dass dem Grunde nach keine ausreichende Notwendigkeit für harmonisierte Regelungen in den Mitgliedsstaaten erkannt werden konnte. Dies ist umso enttäuschender, da die gesamten Arbeiten ursprünglich auf Drängen der Kommission gestartet wurden. Die bisherigen Arbeiten sind jedoch nicht umsonst gewesen. Auch wenn keine verbindlichen Besatzungsregelungen erarbeitet werden, so werden die Arbeiten fortgesetzt und sollen zumindest als nicht verbindliche Empfehlungen der Kommission veröffentlicht werden. Diese Empfehlungen könnten später, wenn die Rheinschiffs-Personalverordnung evaluiert wird, Einzug in diese finden und somit trotzdem noch geltendes Recht werden.

Anhörung zum Befähigungswesen

Am 1. Dezember fand auf Einladung der GDWS erneut eine Anhörung des Gewerbes statt. Ziel dieser Anhörung war es, dass Vertreter des Gewerbes über Probleme und Ideen mit Bezug auf das Befähigungswesen und auf die Besatzungsregelungen informieren und in den direkten Austausch mit der GDWS und dem Verkehrsministerium kommen. Es wurden viele Thematiken, wie ein vereinfachter Einstieg von Besatzungsmitgliedern aus der Seeschifffahrt, Flexibilisierungsmöglichkeiten bei der Besatzung oder auch die Möglichkeit der Schaffung einer praktischen Prüfung zum Matrosen besprochen. Letztlich kann festgehalten werden, dass es ein konstruktiver Austausch zwischen Gewerbe und Behörde war und dass die Behörde gewillt ist das Gewerbe zu unterstützen. Ein Folgetermin wird kurzfristig für das kommende Jahr geplant, bis dahin wird zu beobachten sein, ob das jetzige Treffen bereits Wirkung gezeigt hat.

Der BDB und die Report-Redaktion wünschen

Frohe Weihnachten

und einen guten Rutsch!

Ab dem 5. Januar 2026 sind wir wieder für Sie da!

BDB
Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.

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