

BDB REPORT

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

IN DIESEM HEFT:

Binnenschifffahrtsforum in Neuss

Schifffahrt braucht leistungsfähige
Wasserstraßen

BDB-Mitgliederversammlung

Erfolgreiches Lobbying für das
Gewerbe

Infrastruktur-Zukunftsgesetz

Hoffnung auf Projektbeschleunigungen

Appell von ISW und Verdi

Für starke Wasserstraßen und Häfen

und vieles mehr...



(v.l.n.r.) BDB-Vorstandsmitglied Andreas Grzib (DTG eG), BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen, stellv. NRW-Ministerpräsidentin und Wirtschaftsministerin Mona Neubaur, Dr. Rüdiger Ostrowski (Geschäftsführer des geschäftsführenden VSL NRW-Vorstandes), VSL-Vorstandsmitglied Markus Krämer (HGK), Timo Windhopf (C. Thywissen) © Inga Geiser

Gemeinsame Appelle für mehr Geld und mehr Personal in der WSV



→ BDB-Geschäftsführer
Jens Schwanen

Editorial

Gut ausgebaute Flüsse und Kanäle sind in Deutschland das Rückgrat der Wirtschaft und insbesondere der Großindustrie im Chemie-, Stahl- und Mineralölsektor. Große Produktionsstätten – man denke etwa an den Chemiapark Marl mit seinen rund 10.000 Arbeitsplätzen am Wesel-Datteln-Kanal – sind nicht zufällig am Wasser gelegen. Umso unverständlicher ist die Haltung der Bundesregierung, den Etat für diese Bundeswasserstraßen erneut so niedrig anzusetzen, dass die für Erhalt und Ausbau zuständige Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung nicht einmal die in Teilen überalterte Substanz der baulichen Anlagen sichern kann. Sie verwehrt zusätzlich den Zugang zum milliarden-schweren „Sondervermögen Infrastruktur“ – und verhängt nun auch noch bis Ende 2029 eine Stellenkürzungsvorgabe, die in der WSV ein Minus von rund 1.000 Stellen bedeuten könnte.

So wenig verständlich dieses Handeln ist, so groß ist inzwischen der Kreis der Unterstützer, die sich im Schulterschluss mit unserem Verband öffentlich gegen diese Flusspolitik positionieren. Klare Aussagen gab es hierzu auf einer Veranstaltung des BDB und des VSL NRW von der stellvertretenden NRW-Ministerpräsidentin Mona Neubaur, die mit dem Satz „Es geht nicht darum, Schleusen zu

Liebe Leserinnen, liebe Leser!

vergolden“ verdeutlicht hat, dass nur Selbstverständliches vom Bund erwartet wird, nämlich die Aufrechterhaltung eines Systems. Die von 22 Verbänden getragene „Initiative System Wasserstraße“ (ISW) hat nun auch noch einmal ein klares Zeichen gegen Personalabbau und für mehr Mittel gesetzt und gemeinsam mit der Dienstleistungsgewerkschaft Ver.di einen Appell veröffentlicht, der schnell viral ging: Die Kampagne wurde durch eine gemeinsame Pressekonferenz von ISW und Ver.di begleitet, bei der u.a. BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen die Situation des Gewerbes schilderte. Der Zeitpunkt dieser Veranstaltungen und Kampagnen ist nicht zufällig gewählt: Ende April findet die Nationale Maritime Konferenz statt, während die Regierung den Bundeshaushalt für das Folgejahr 2027 entwirft.

In der Jahresmitgliederversammlung in Duisburg wurde berichtet, welche Aktionen der Verband in den vergangenen 12 Monaten sonst noch gestartet hat, um die Rahmenbedingungen des Gewerbes zu verbessern. Dazu gehört auch die vom BDB initiierte Reform der Lade- und Löszeitenverordnung BinSchLV, damit die seit Jahrzehnten unveränderten Liegegelder endlich an die heutigen Kostenstrukturen angepasst werden. Viel Vergnügen bei der Lektüre dieses Heftes! **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.



16



12



07



04



18



10

04 Binnenschifffahrtsforum in Neuss

Schifffahrt braucht leistungsfähige Wasserstraßen

06 BDB-Mitgliederversammlung

Erfolgreiches Lobbying für das Gewerbe

08 BDB widerspricht Rechnungshof

Zweite Moselschleusen sind unverzichtbar

10 Infrastruktur-Zukunftsgesetz

Hoffnung auf Projektbeschleunigungen

12 Gespräche mit der DRV

Klärungsbedarf bei Ablösern

14 Appell von ISW und Verdi

Für starke Wasserstraßen und Häfen

16 Binnenschifffahrtsantrag in Niedersachsen

BDB nimmt umfassend Stellung

18 Aktuelles vom Schulschiff „Rhein“

22 Kurz gemeldet

Inhalt

Binnenschiffahrtsforum von BDB und VSL NRW in Neuss

Güterschifffahrt braucht leistungsfähige Flüsse und Kanäle!

NRW ist das „Binnenschiffahrtsland Nummer 1“: Nirgendwo werden so viele Güter über das Wasser transportiert wie hier, wo sich große Industrieanlagen längs des Rheins und im westdeutschen Kanalgebiet angesiedelt haben und die umschlagstärksten deutschen Binnenhäfen befinden.

Dieser effiziente und besonders umweltschonende Gütertransport ist jedoch gefährdet, wenn die Infrastruktur nicht ertüchtigt, sondern weiter „auf Verschleiß“ gefahren wird. Darin waren sich die Teilnehmer des 8. Binnenschiffahrtsforums einig, das am 25. März von den Verbänden BDB und VSL NRW in Neuss ausgerichtet wurde.

Wirtschaftsministerin Mona Neubaur: „Die Binnenschifffahrt ist essentiell für den Wirtschaftsstandort NRW. Sie transportiert große Mengen auf kostengünstige, sichere und umweltfreundliche Weise und sorgt für Arbeitsplätze und Versorgungssicherheit in unserem Land. Trotzdem droht Substanzverlust bei den Bundeswasserstraßen, da diese nach wie vor unterfinanziert werden. Darum setzt sich die Landesregierung engagiert beim Bund dafür ein, dass mehr Geld für die Wasserstraße bereitgestellt wird und im Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität berücksichtigt werden.“

BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen erinnerte in seiner Begrüßungsansprache an den Anfang März getroffenen Beschluss der Ministerpräsidentenkonferenz: „Alle 16 Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder richten den dringenden Appell an die Bundesregierung, Mittel aus dem Sondervermögen Infrastruktur auch für Ausbaumaßnahmen an Flüssen und Kanälen zur Verfügung zu stellen und für eine ausreichende langfristige Finanzierungslinie der Wasserstraßen zu sorgen.“ Er skizzierte die Auswirkungen der Personalkürzungen, die der Bund bei der WSV in den kommenden vier Jahren vornehmen will. Rund 1.000 Stellen sollen abgebaut werden, was massive Auswirkungen auf die Funktions- und Leistungsfähigkeit der Wasserstraßeninfrastruktur haben wird und Ausbaumaßnahmen weiter verzögert.

Wie sehr die heimische Industrie auf die Güterschifffahrt angewiesen ist, erläuterte Timo Windhopf von der Neusser Ölmühle C. Thywissen. 70 % schlägt das Familienunternehmen im Neusser



Hafen über den Wasserweg um. „Ohne die Binnenschifffahrt gäbe es den Standort hier nicht“, so Windhopf, der zugleich für mehr klimafreundlichen Treibstoff in der Binnenschifffahrt warb: „Die Kunden fragen nach unseren Strategien in Bezug auf die Scope-3-Emissionen“, also indirekte Treibhausgase, die u.a. durch Transport- und Logistikprozesse entstehen.

VSL-Vorstandsmitglied Markus Krämer (HGK Logistics and Intermodal) weiß um die Bedeutung der Umschlagflächen in NRW: „Wir werden keine Hafengebiete aufgeben und daraus Flaniermeilen wie im Medienhafen in Düsseldorf machen. Logistikflächen sind der Lungenflügel der Wirtschaft!“

BDB-Vorstandsmitglied Andreas Grzib (DTG) erläuterte, dass die Gütermengen auf dem Wasser zwar rückläufig

sind. Die Statistik sei jedoch zu starr auf das transportierte Gewicht ausgerichtet. „Hochwertige Ladungen wie etwa Bauteile für Windenergieanlagen oder Hochleistungstransformatoren wiegen weniger als Massengüter wie Kohle, Erz, Steine oder Sand und sind deshalb in der Güterstatistik kaum zu finden. Sie sind aber ein wesentliches Ladungsgut für die industrielle und technologische Entwicklung des Landes.“

Im Ergebnis bestand, wie Moderator Dr. Rüdiger Ostrowski, Vorstand des VSL, zusammenfasste, Einigkeit darin, dass das sog. Sondervermögen für die Wasserstraßen geöffnet werden muss. Außerdem müsse alles daran gesetzt werden, durch konkrete Maßnahmen wie steuerliche Entlastungen und eine funktionierende Infrastruktur, dass die Binnenschifffahrt im Wettbewerb der Verkehrsträger zulegen kann.

↑ Podiumsdiskussion mit (v.l.n.r.) BDB-Vorstandsmitglied Andreas Grzib (DTG eG), Timo Windhopf (C. Thywissen), stellv. NRW-Ministerpräsidentin und Wirtschaftsministerin Mona Neubaur, VSL-Vorstandsmitglied Markus Krämer (HGK), Dr. Rüdiger Ostrowski (Geschäftsführer des geschäftsführenden VSL-Vorstands)
© Inga Geiser

Jahresmitgliederversammlung des BDB e.V. in Duisburg

Erfolgreiches Lobbying für die Förderung des Schifffahrtsgewerbes

Am 26. März tagten die Mitglieder des BDB auf dem verbandseigenen Schulschiff „Rhein“.

Zufrieden konnten die Mitglieder das grundrenovierte Schiff in Augenschein nehmen, dass nach mehrmonatiger Instandsetzung und Neulackierung nun in frischem Glanz erstrahlt. Das Schiff mit 95 Betten an Bord ist zurzeit im Rahmen des aktuellen dreimonatigen Berufsschulkurses komplett ausgebuht.

Mit Schifffahrtsthemen im politischen Berlin präsent

Dies war aber nicht der einzige positive Berichtspunkt im Rahmen der jährlichen Mitgliederversammlung, die erstmals vom neu gewählten BDB-Vorstandsmitglied Andreas Grzib (DTG) geleitet wurde. BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen schilderte den Mitgliedern die Arbeit des Verbandes in den vergangenen 12 Monaten. Erfolgreich hat der BDB sich etwa für eine deutliche Aufstockung der Fördergelder für die Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt eingesetzt, so dass rund 120 Ausbildungsplätze pro Jahr gefördert werden können. Das Programm zur Modernisierung der Binnenschiffe wurde ebenfalls dank intensiven Lobbyings in Berlin auf 35 Millionen Euro angehoben, so dass zum Beispiel abgasärmere Motoren oder Innovationen im Schiffbau auch in diesem Jahr förderfähig sind. „Wir haben ein gut funktionierendes

Netzwerk in Berlin und sind mit unseren Schifffahrtsthemen nicht nur bei Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder, sondern auch bei den Verkehrs- und Haushaltspolitikern im Bundestag mit unseren Themen präsent“, so Geschäftsführer Schwanen.

Rechenschaftsbericht, Tarifkommission und Stand der Imagekampagne

Der Rechenschaftsbericht bot reichlich Gelegenheit für den fachlichen Austausch zwischen den Mitgliedern. Dabei ging es u.a. um die Reform der Lade- und Löschzeitenverordnung, Umsetzung der RED III-Richtlinie in deutsches Recht und die rechtlichen Möglichkeiten für eine bessere Integration von Fachkräften aus dem Ausland in die Bordmannschaften. Die Mitglieder erteilten dem Verwaltungsrat, dem Vorstand und der Geschäftsführung Entlastung für eine hervorragende Verbandsarbeit.

Neu bzw. wieder gewählt wurde die Tarifkommission des BDB, der Tarifvertragspartner der Gewerkschaft Verdi für das fahrende Personal in der Binnenschifffahrt ist. Das Gremium besteht nun erneut aus Andreas Dicke (Bavaria) und Volker Schuhmacher (Dettmer). Stellvertretende Mitglieder sind Roland Scheurle (Rheintank) und Markus Schwartz (KD).



Der Kommunikationsprofi Jörn Fischer (JFK089) präsentierte den Mitgliedern den aktuellen Stand der im vergangenen Jahr mit dem „Innovationspreis Binnenschifffahrt“ prämierten Imagekampagne PRO Binnenschifffahrt, die vor 15 Monaten auf Initiative des BDB ins Leben gerufen wurde. Über 30 Unternehmen unterstützen inzwischen die Kampagne, die in den sozialen Medien die Bekanntheit des Systems Wasserstraße steigert und dabei zugleich für Nachwuchs in der Branche wirbt.

Gerit Fietze und Fabian Spieß zu stv. Geschäftsführern des BDB ernannt

Im Nachgang der Gremiensitzungen des Verbandes wurden zudem personelle Änderungen in der BDB-Geschäftsstelle vorgenommen. Der BDB wird zukünftig noch kraftvoller nach außen bei der Vertretung der Binnenschifffahrtsinteressen auftreten: Die beiden langjährigen Referenten des BDB, Gerit Fietze und Fabian Spieß, sind rückwirkend zum 1. April 2026 zu stellvertretenden Geschäftsführern ernannt worden. Sie bilden damit eine starke Einheit mit BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen zur wirkungsvollen Gestaltung der Rahmenbedingungen des Gewerbes.

Rechtsanwalt Gerit Fietze bearbeitet seit September 2018 die Themenfelder „Arbeit, Soziales und Tarifangelegenheiten“ im BDB und ist als Co-Sekretär der Kommission „Social & Education“ bei der European Inland Waterway Transport

Plattform (EIWTP) tätig, einer Stiftung nach belgischem Recht zur Vertretung der europäischen Binnenschifffahrtsinteressen. Zusätzlich hat er vor drei Jahren die Leitung des BDB-eigenen Schulschiffes „Rhein“ übernommen, wo er die Personal- und Ergebnisverantwortung innehat. Gerit Fietze wird sich zukünftig noch stärker national und europäisch für die Personal- und Nachwuchsgewinnung in der Binnenschifffahrt engagieren. Er wird außerdem gemeinsam mit BDB-Vorstandsmitglied Martin Staats den Sitz des BDB im Management Board des europäischen Dachverbandes EBU einnehmen und dort die Interessen des Gewerbes vertreten.

Diplom-Jurist Fabian Spieß steht seit August 2014 in den Diensten des BDB. Sein Aufgabenspektrum umfasst im Wesentlichen sämtliche Angelegenheiten der Fahrgastschifffahrt, die Arbeit in der gemeinsamen „Nautisch-Technischen Kommission National“ von BDB, BDS Abt. Binnenschifffahrt und dem Deutschem Fährverband, Infrastrukturanangelegenheiten und die Betreuung der Bezirksausschüsse, die Begleitung der Forschungs- und Förderprogramme des Gewerbes und die Öffentlichkeitsarbeit des Verbandes. Er wird die Arbeit für die „Weiße Flotte“ als bedeutender Baustein des nationalen Tourismus weiter intensivieren, und er wird die Entwicklung der für das Schifffahrtsgewerbe elementar wichtigen nautisch-technischen Themen als Tätigkeitsschwerpunkt weiter ausbauen.

↑ links: Die Mitgliederversammlung des BDB fand auf dem frisch renovierten Schulschiff statt

rechts: (v.l.n.r.) BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen und die neu ernannten stellvertretenden Geschäftsführer Gerit Fietze und Fabian Spieß

BDB widerspricht Bundesrechnungshof

Bau der zweiten Schleusenammern an der Mosel dringend geboten

Der Bundesrechnungshof (BRH) stellte im vergangenen Jahr in einem Bericht den wichtigen Bau der zweiten Schleusenammern an der Mosel infrage.

Das Bundesverkehrsministerium (BMV) wird darin dazu aufgefordert, den Ausbau schnellstmöglich einzustellen. Als Argumentation führt der BRH die seit Jahren rückläufigen Gütermengen auf dem Fluss ins Feld. Die Tonnage sei von 13,2 Mio. t im Jahr 2014 auf 5,4 Mio. t im Jahr 2023 abgesunken. Dadurch habe sich die Wirtschaftlichkeit derart verschlechtert, dass es an einer Grundlage fehle, um die 855 Mio. Euro für den weiteren Schleusenausbau zu investieren. Den Risiken des Ausfalls einer Schleusenammer könne durch das Vorhalten von Ersatztoren begegnet werden, so der BRH weiter.

Der BDB stellt hierzu fest:

Auf der Mosel wurden im Jahr 2024 rund 6,2 Mio. t Güter transportiert, vor allem Erze und Metallabfälle, Eisen und Stahl, Mineralölerzeugnisse, feste Brennstoffe, Steine, Erden und Baustoffe sowie auch landwirtschaftliche Erzeugnisse. Die Wasserstraße gehört zu den meistbefahrenen in Europa und spielt eine bedeutende Rolle für den internationalen Güterverkehr und die Versorgung der Bevölkerung und der Stahlindustrie, z.B. der Dillinger Hütte, in der Region.

Richtig ist, dass es aktuell beim gegenwärtigen Verkehrsaufkommen auf der Mosel keine langen Wartezeiten an den Schleusen gibt, wie dies Anfang der 2000er-Jahre noch der Fall war. Nicht zuletzt der zweimonatige Ausfall der Schleuse Müden im Dezember 2024 hat jedoch gezeigt, wie wichtig zweite Kammern sind, um über diese Bypass-Funktion die Versorgungssicherheit ganzer Wirtschaftsregionen aufrechterhalten zu können. „Resilienz der Verkehrsinfrastruktur“ ist hier das Stichwort. Der Bundesrechnungshof übersieht, dass die in den frühen 1960er Jahren erbauten Schleusen um 2040 das Ende ihrer üblichen technischen Lebensdauer von 80 Jahren erreichen. Dann müssen diese Bauwerke für mehrmonatige Generalsanierungen außer Betrieb genommen oder gar komplett ersetzt werden. Sofern die Schifffahrt auf der Mosel in diesem Zeitraum nicht völlig zum Erliegen kommen soll, müssen dann bereits die zweiten Schleusenammern vorhanden sein, um die Schifffahrt aufrecht zu erhalten.

Der Vorschlag des Bundesrechnungshofs, doch einfach ein paar Ersatztore vorzuhalten, ist allein aus dem Grund keine überzeugende Idee, dass Schleu-



sen aus den unterschiedlichsten Gründen gesperrt werden müssen. Hierbei ist die Beschädigung eines Schleusentores nur eine von vielen Möglichkeiten. Denkbar sind beispielsweise auch Störungen in der Antriebstechnik, Schäden im Beton oder beschädigte Poller. Daher ist das Vorhalten von Reservetoren keinesfalls eine Patentlösung, um die Resilienz der Wasserstraße zu gewährleisten.

Zudem muss berücksichtigt werden, dass die Mosel laut der jüngsten Verkehrsprognose des Bundesverkehrsministeriums (BMV) auch 2040 ein gegenüber 2019 stabiles Transportaufkommen aufweist. Weder Straße noch Schiene können diese Mengen für längere Zeit übernehmen. Auch das ist eine der Lehren aus der Sperrung der Schleuse Müden.

Komplett übersehen wird die wachsende Bedeutung der Fahrgastschifffahrt auf der Mosel. Die „Weiße Flotte“ mit ihren Tagesausflugs- und Flusskreuzfahrtschiffen ist ein wichtiger Tourismusfaktor, von dem die gesamte Wirtschaft in den Regionen längs der Mosel profitiert. Die Zahl der Schiffe steigt von Jahr zu Jahr. Über 2.000 Fahrgastschiffe wurden allein im Jahr 2023 an der Moselschleuse in Koblenz gezählt.

Hintergrund:

Bereits seit dem Jahr 1992 verfolgt die Bundesregierung das Ziel, alle zehn Schleusen zwischen der luxemburgischen Grenze und Koblenz mit zwei Kammern zu versehen. Bisher ausgebaut wurden lediglich die Schleusen Trier, Fankel und Zeltingen. Die Schleuse Koblenz verfügt bereits seit den 1960er-Jahren über zwei Kammern.

↑ Viele Moselschleusen verfügen immer noch über nur eine Kammer. Dies schwächt die Resilienz der Wasserstraße
© BAW

Infrastruktur-Zukunftsgesetz

Wasserstraße soll ins „überragende öffentliche Interesse“

Ausgewählte Wasserstraßenprojekte sollen künftig ins „überragende öffentliche Interesse“ gestellt werden.

Das sieht der kurz vor Weihnachten 2025 vom Bundeskabinett verabschiedete Gesetzesentwurf für das sogenannte Infrastruktur-Zukunftsgesetz (InfZuG) vor. Damit geht die langjährige Forderung des BDB in Erfüllung, die Wasserstraßen in dieser Hinsicht mit Straße und Schiene gleichzustellen. Konkret profitieren werden davon zum Beispiel die Abladeoptimierung der Fahrrinnen am Mittelrhein, die Fahrrinnenvertiefung des Untermains bis Aschaffenburg und der Ausbau des Wesel-Datteln-Kanals (WDK) mit dem Ersatzneubau der „Großen Schleusen“.

Ebenso wird Unterhaltungsmaßnahmen von Schifffahrtsanlagen, die einen kritischen Bauwerkszustand aufweisen, attestiert, dass sie im „überragenden öffentlichen Interesse“ liegen und „der öffentlichen Sicherheit dienen“, wenn

1. die Schifffahrtsanlage nicht gesperrt werden kann und ihr Versagen oder der Ausfall ihrer Funktion zu einer Gefährdung der Sicherheit bis hin zu einer Gefahr für Leib und Leben führen kann oder
2. das Versagen der Schifffahrtsanlage oder ihr Ausfall die Verkehrsfunktion von Teilen des Bundeswasserstraßennetzes mit erheblicher verkehr-

licher Relevanz unterbrechen oder maßgeblich beeinträchtigen kann.

Insbesondere besteht ein kurz- bis mittelfristiger Handlungsbedarf hinsichtlich eines Sanierungsstaus bei etwa 70 Wehranlagen und rund 130 Schleusen, der sich durch die Altersstruktur und den Zustand der Anlagen begründet. „Unterhaltungsmaßnahmen“ umfassen in der Interpretation des Bundesverkehrsministeriums (BMV) auch Ersatzneubauten. Die Einstufung „liegt im überragenden öffentlichen Interesse“ und „dient der öffentlichen Sicherheit“ erleichtert es Genehmigungsbehörden und Gerichten, bei der Abwägung gegenüber konkurrierenden Interessen (Privateigentum, Natur- und Umweltschutz) zugunsten der Projekte zu entscheiden.

Obwohl der BDB den Gesetzesentwurf insgesamt als gelungen betrachtet, sieht er noch Nachbesserungsbedarf. „Wir vermissen im Gesetzesentwurf eine belastbare rechtliche Regelung, dass Ersatzneubauten von der Pflicht zur Planfeststellung befreit werden, auch wenn sie aufgrund von Anpassung an heutige Verkehrserfordernisse geringfügig größer ausfallen als ein 1:1-Ersatz“, sagt BDB-Geschäftsführer Jens Schwannen. Eine derartige Regelung existiert



bereits für die Bundesfernstraßen und die Bundesschienenwege.

Klar ist für den BDB aber auch: Die Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung muss mit einer Aufstockung der Finanzmittel für die Wasserstraßeninfrastruktur Hand in Hand gehen: „Ohne diese wird es zu keinerlei Wirkung durch das Gesetz kommen können“, erläutert Schwanen. „Es ist ein offenes Geheimnis, dass die geplanten und notwendigen Projekte derzeit mangels Finanzierung nicht umgesetzt werden können, selbst wenn Planung und Genehmigung beschleunigt werden.“

Der Gesetzentwurf sieht vor, insgesamt 19 Gesetze – unter anderem auch das Verwaltungsverfahrensgesetz – zu ändern. Die „Initiative System Wasserstraße“ (ISW), zu deren Gründungsmitgliedern der BDB gehört, mahnt diesbezüglich einen „juristischen Redaktionsschluss“ an, wie er im Koalitionsvertrag vereinbart wurde. Dieser lege die Sach- und Rechtslage zu einem definierten Zeitpunkt als Grundlage für das gesamte Bauvorhaben fest. „Heute verursachen spätere Änderungen von Gesetzen, Verordnungen und anderen Vorschriften regelmäßig verzögernde Umplanungen, die teilweise sogar eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung erforderlich machen“, erläutert die ISW. „Mit einer Stichtagsregelung wird der Beurteilungszeitpunkt vorverlagert und so aufwändige Umplanungen vermieden.“

↑ Durch das InfZuG sollen wichtige Wasserstraßenprojekte (wie die Abladeoptimierung am Mittelrhein) in das „überragende öffentliche Interesse“ gestellt werden
© BAW

Neues aus dem Bereich Arbeit, Soziales und Tarif

Bemühungen beim Thema Ablöser

Das Thema der sozialversicherungsrechtlichen Einordnung, insbesondere von Ablösern in der Binnenschifffahrt, und eine damit verbundene Klassifizierung als Selbstständiger oder Angestellter ist aktuell wieder Teil verschiedener Betriebsprüfungen.

Ergebnis dieser Betriebsprüfungen ist oftmals, dass eine Selbstständigkeit nicht angenommen werden kann, was im Ergebnis dazu führen kann, dass zuvor nicht entrichtete Sozialabgaben rückwirkend zu entrichten sind. Seit dem Jahr 2016 bestand zwischen dem BDB und der Deutschen Rentenversicherung (DRV) eine Vereinbarung.

Vereinbarung aus dem Jahr 2016

Hierbei wurde gemeinsam festgehalten, dass ein Ablöser dann als Selbstständiger angesehen wird, wenn ein Dienstleistungsvertrag zwischen Schiffseigner/Ausrüster und dem Ablöser vorliegt, aus dem sich ergibt, dass der Ablöser nicht persönlich zur Leistung verpflichtet ist. Weiter muss der Ablöser in der Schiffsbesatzungsliste aufgeführt werden und im Besitz einer Steuernummer für sein (Klein-) Gewerbe bzw. einer Umsatzsteuernummer sein. Darüber hinaus muss der Ablöser Mitglied in einer Berufsgenossenschaft sein.

Liegen diese Voraussetzungen vor, dann erfolge eine versicherungsrechtliche Einordnung als Selbstständiger.

Annahme der Selbstständigkeit nach BSG-Urteilen streitig

Diese Einordnung wird von der Knappschaft Bahn-See nicht mehr vorgenommen.

Am 27. Februar 2026 fand diesbezüglich ein fachlicher Austausch zwischen Vertretern des BDB und der Knappschaft Bahn-See an Bord des Schulschiffes Rhein in Duisburg statt.

In diesem Termin stellte der BDB die Wichtigkeit des Ablösers für die Branche dar, verwies insbesondere darauf, dass viele Unternehmen gerade auf den Einsatz der Ablöser angewiesen seien, um dem vorherrschenden Fachkräftemangel zu begegnen.

Seitens der Knappschaft wurde wenig Bereitschaft signalisiert, eine erneute Einordnung des Ablösers als Selbstständigen vorzunehmen.

Vielmehr wurde auf aktuelle Urteile des Bundessozialgerichts verwiesen, welche in ähnlich gelagerten Fällen unter anderem bei Piloten, Musikschul-



lehrern und Honorarärzten den Status eines Selbstständigen abgesprochen haben und eine Einstufung als abhängig Beschäftigte vorgenommen haben.

Ziel: Überprüfung durch die Clearing-Stelle

Im Rahmen des Austausches wurde Seitens der Knappschaft Bahn-See der Vorschlag unterbreitet, einen ausgesuchten Sachverhalt eines Ablösers durch die sog. Clearing-Stelle der deutschen Rentenversicherung prüfen zu

lassen. Das Ergebnis stellt grundsätzlich zwar nur eine Einzelfallentscheidung dar, hätte für weitere Prüfungen jedoch Indizwirkung.

In enger Abstimmung mit einem Mitgliedsunternehmen und unter Zuhilfenahme eines anerkannten Universitätsprofessors der Rechtswissenschaften soll ein neuer Vertrag erarbeitet werden, welcher als Grundlage für die Prüfung durch die Clearingstelle dienen soll.

↑ Hinsichtlich der sozialversicherungsrechtlichen Einordnung von Ablösern besteht Klärungsbedarf

Gemeinsamer Appell der ISW und Verdi

Für starke Bundeswasserstraßen und leistungsfähige Häfen!

Die Initiative System Wasserstraße (ISW) und die Gewerkschaft Verdi warnen vor Personalabbau in der WSV:

Wasserstraßen, Binnenschifffahrt und Häfen sichern die Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft, die Einbindung von Schlüsselindustrien in internationale Wertschöpfungsketten, und leisten einen entscheidenden Beitrag zum Klimaschutz. Leistungsfähige und zuverlässig schiffbare Wasserstraßen sind eine zentrale Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands sowie für Wertschöpfung und Beschäftigung.

Trotz der überragenden Bedeutung der Wasserstraßen investiert Deutschland seit vielen Jahren zu wenig in die Infrastruktur. Die Stelleneinsparvorgaben in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) belasten zudem die hoch engagierten Mitarbeitenden und drohen die Behörde über die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit zu führen. Diese Situation droht in einer eingeschränkten Nutzbarkeit der sicherheitsrelevanten Wasserstraßeninfrastruktur zu resultieren und setzt die Beschäftigten unter enormen Druck. Dies gefährdet nicht allein die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands, sondern auch die Sicherheit der Bevölkerung.

Die Gewerkschaft ver.di und die 22 Verbände der Initiative System Was-

serstraße fordern die Bundesregierung und den Bundestag daher auf, im Rahmen der Nationalen Maritimen Konferenz die dringend gebotene Neupriorisierung der Wasserstraßen vorzunehmen.

- WSV als Rückgrat der Wasserstraßeninfrastruktur stärken: Leistungsfähige und resiliente Wasserstraßen erfordern nicht nur robuste Bauwerke, sondern auch qualifizierte, motivierte und gut ausgebildete Beschäftigte. Wir fordern daher den pauschalen Personalabbau bei der WSV durch eine Bereichsausnahme für operative und sicherheitsrelevante Bereiche zu stoppen sowie die personelle Leistungsfähigkeit der WSV langfristig zu sichern. Tariflich abgesicherte Arbeitsbedingungen, Investitionen in Aus- und Weiterbildung sowie sichere und gesundheitsgerechte Arbeitsplätze sichern die Attraktivität der WSV und sollten in einem sozialpartnerschaftlichen Prozess gesichert werden. Attraktive Rahmenbedingungen sind eine zentrale Voraussetzung für die Fachkräftegewinnung und die Zukunft von Wasserstraßen, Schifffahrt, Häfen und Industrie.

- Auskömmliche Finanzierung der Wasserstraßen dauerhaft sichern:



Die Finanzierung der Bundeswasserstraßen erfolgt ausschließlich aus dem sog. Bundeshaushalt, d.h. Mittel aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität werden für die Wasserstraßen derzeit gar nicht gewährt. Nach Angaben des Bundesministeriums für Verkehr ergibt die mittelfristige Finanzplanung für den Zeitraum 2026 bis 2029 im Wasserstraßenetat einen nicht gedeckten Mehrbedarf von rund 2,8 Milliarden Euro. Es muss deshalb davon ausgegangen werden, dass sich durch die erhebliche Unterfinanzierung die Umsetzung von baureifen Maßnahmen zeitlich verzögern oder auf unbestimmte Zeit verschieben wird. Das Investitionsbudget wird auch deswegen empfindlich reduziert, weil

hierüber Unterdeckungen bei den sächlichen Verwaltungsausgaben, den Erhaltungsmaßnahmen, den Hochbaumaßnahmen und den Wasserfahrzeugen ausgeglichen werden. Es müssen deshalb unverzüglich Korrekturen vorgenommen werden. Für das Haushaltsjahr 2027 wird die Lücke zwischen Finanzplanung und Bedarf im Bundeshaushalt voraussichtlich bereits über 700 Millionen Euro betragen.

Die Unterzeichner der Erklärung stehen bereit, Bundesregierung und Bundestag auf dem Weg zu nachhaltig leistungsfähigen Wasserstraßen und einer zukunftsfähigen Verwaltung gemeinsam und verantwortungsvoll zu begleiten.

↑ (v.l.n.r.) ISW-Sprecherin Dr. Heike van Hoorn (Geschäftsführerin des DVF), ISW-Sprecher Jens Schwannen (Geschäftsführer des BDB), Christine Behle (stellv. ver.di-Vorsitzende)

Antrag zur Stärkung der Binnenschifffahrt

BDB-Vorstandsmitglied Sebastian Poser bei Anhörung im niedersächsischen Landtag

Der BDB hat umfassend zu einem Antrag „Binnenschifffahrt stärken – Infrastruktur erhalten, modernisieren und ausbauen“ der CDU-Fraktion im niedersächsischen Landtag Stellung genommen.

BDB-Vorstandsmitglied Sebastian Poser (Dettmer) folgte am 17. März einer Einladung des Unterausschusses „Schifffahrt und Häfen“ in den Landtag und stellte dort die Belange der Binnenschifffahrt in der Region dar. Im Nachgang hat der BDB darüber hinaus noch einmal umfassend schriftlich Stellung zu dem Antrag bezogen. Dabei wies der Verband besonders auf die folgenden Punkte hin:

Infrastrukturelle Aspekte

Besonders relevant für die gewerbliche Binnenschifffahrt ist die in dem Antrag

an die Landesregierung adressierte Forderung, im Bund auf eine prioritäre Umsetzung der im Bereich Niedersachsens gelegenen BVWP 2030-Wasserstraßenprojekte hinzuwirken. Dies sind der Ausbau des Stichkanals Salzgitter, des Küstenkanals, der Ersatzneubau der Schleuse Scharnebeck und der Ausbau der DEK-Nordstrecke. Für eine störungsfreie Schifffahrt, die eine hohe Versorgungsrelevanz für die Industrie und die Bevölkerung hat, ist es unabdingbar, dass bestehende Engpässe beseitigt werden. Auch die genannte Anhebung der Brücken zur Ermöglichung eines wirtschaftlichen, mehrlagigen Containerverkehrs, sowie auch die Verbesserung der Liegeplatzsituation an der Mittelweser sind in diesem Zusammenhang wichtig und begrüßenswert. Da das Landstromangebot für die Binnenschifffahrt noch unzureichend ausgebaut ist, wird die Forderung zum Aufbau von Landstrom in Niedersachsen unter Inanspruchnahme von Mitteln aus dem KTF ebenfalls als sinnvoll erachtet. In Zeiten geopolitischer Unsicherheiten muss auch die militärische Relevanz der Bundeswasserstraßen mitgedacht werden. Bei der Verlegung von Truppen und Material spielen beson-

→ BDB-Vorstandsmitglied Sebastian Poser (Dettmer) nahm im März an einer Anhörung des Unterausschusses „Schifffahrt und Häfen“ im niedersächsischen Landtag teil





ders die West-Ost-Verbindungen zwischen dem Rhein- und dem Elbegebiet eine besondere Rolle. Dadurch ist eine verlässliche und moderne Infrastruktur der im Land Niedersachsen gelegenen Bundeswasserstraßen unverzichtbar.

Personalkürzungen bei der WSV

Die Absicht der Bundesregierung, bis 2029 insgesamt 8 Prozent der Stellen in den Behörden und Verwaltungen des Bundes einzusparen, würde für die WSV ein Minus von rund 1.000 Stellen bedeuten. Diese drohenden Personalkürzungen bei der GDWS und den Wasserstraßen- und Schifffahrtsämtern gefährden den Betrieb, die Instandhaltung und den Ausbau der Bundeswasserstraßen, die wichtige Transportwege für die Versorgungssicherheit des Wirtschafts- und Industriestandortes Deutschland sind und außerdem klimafreundliche Logistik ermöglichen.

Der weitere Abbau von Personalstellen bedroht somit die Leistungsfähigkeit der WSV und konterkariert das im ‚Masterplan Binnenschifffahrt‘ festgelegte Ziel, künftig mehr Güter auf die umweltfreundliche Binnenschifffahrt zu verlagern. Der BDB regte daher in seiner Stellungnahme zum Antrag an, dass die niedersächsische Landesregierung sich

bei der Bundesregierung dafür einsetzt, auf diese drastische Personaleinsparung zu verzichten.

Entwicklung einer niedersächsischen Binnenwasserstraßenstrategie

Auch die im Antrag genannte Initiierung einer Binnenwasserstraßenstrategie für das Land Niedersachsen mit dem Ziel, Erhalt, Ausbau und intermodale Anbindung der Binnenschifffahrt zu sichern sowie ungenutzte Transportkapazitäten aufzuzeigen, ist zu begrüßen. Durch Niedersachsen laufen eine Reihe bedeutender Transportadern für die gewerbliche Binnenschifffahrt, v.a. der Mittellandkanal – bundesweit das Fahrtgebiet mit der dritthöchsten Tonnage (über 16 Mio. t p.a.) – und eine der wichtigsten West-Ost-Verbindungen im Wasserstraßennetz. Als Vorbild für die Aufsetzung einer solchen Strategie kann möglicherweise das als Ausfluss der regelmäßig stattfindenden Rheinkonferenz initiierte Strategiepapier „Perspektive nachhaltige Rheinschifffahrt 2030“ dienen, in dem die Binnenschifffahrt und die Binnenhäfen gleichermaßen berücksichtigt werden. Das Papier wurde unter der Federführung des NRW-Verkehrsministeriums unter Beteiligung zahlreicher Akteure aus dem System Wasserstraße erstellt.

↑ Die durch Niedersachsen verlaufenden Binnenwasserstraßen haben u.a. eine hohe Bedeutung für die Hinterlandverkehre des Hafens Hamburg



↑ (v.l.n.r.) Andreas Knecht (BMV), Gerit Fietze (BDB), Martina Hofer (KD), Mahmood Tamrin (KD), Arian Lahaj (KD), Aiden Berner (KD), Mark Vinokurov (KD), Patrick Gerecke (KD), Tom Grossbecker (KD), Lenia Hümb's (KD), Renate Bartelt-Lehrfeld (BMV), Susanne Dürscheid (BMV), Jason Jänicke (KölnTourist), Tobias Nahrendorf (KölnTourist), Roland Böhlke (HGK)

Dritte Auflage des Videoblog-Wettbewerbs

Die dritte Auflage des von BDB, BDS und dem BMV initiierten Videoblog-Wettbewerbs „Echt jetzt Binnenschiffer?“ ging am 24. Februar mit einer Preisverleihung auf dem Schulschiff zu Ende. Der mit 3.000 Euro dotierte erste Platz ging diesmal an Team Köln-Düsseldorfer, bestehend aus den Auszubildenden Arian Lahaj, Mark Vinokurov, Marius Schön, Lenia Hümb's und Tom Grossbecker. Über den zweiten und dritten Platz (dotiert mit 2.000 bzw. 1.000 Euro) freuten sich das Team KölnTourist, bestehend aus den Auszubildenden Panajotis Patsikakis, Bajram Allkja und Jason Jänicke sowie Roland Böhlke (HGK). Für das Ministerium übernahm die Leiterin des Binnenschiffverkehrsreferates WS 21, Renate Bartelt-Lehrfeld, die Urkunden- und Preisverleihung: „Die Ausbildungsberufe zum Binnenschiffer und zum Binnenschiffkapitän stellen spannende Berufsmöglichkeiten in einem zukunftssicheren Arbeitsumfeld dar, welches sich aufgrund von Digitalisierung und technischen Neuerungen in einem steten Wandel befindet“.

Höchste Auslastung seit Jahren

Die Ausbildungen in der Binnenschiffahrt kommen gut an und dies zeigt sich auch an der Auslastung an Bord des Schulschiffes. Bereits im Jahr 2025 freute man sich, dass das Schulschiff „Rhein“ numerisch voll ausgelastet war. Das Jahr 2026 wird diese Marke noch ein weiteres Mal übertreffen und das Schulschiff wird sogar überbucht sein. An Bord des Schulschiffes befindet sich Platz für bis zu 95 Auszubildende. Diese sind vorrangig in Zweier- und in einer Dreierkabine untergebracht. Der aktuelle Kurs, welcher im Januar begann, und bis April andauert zählt 142 Auszubildende, so dass es notwendig war, externen Wohnraum anzumieten, um eine Unterbringung gewährleisten zu können. Auch der Sommerkurs von April bis Juli zählt insgesamt 138 Auszubildende, so dass erneut auf externen Wohnraum zurückgegriffen werden muss. Trotz der externen Unterbringung gehören die Auszubildenden weiterhin zur Gemeinschaft und werden an Bord des Schulschiffes gepflegt und nehmen an den verschiedenen Angeboten teil. Insgesamt wird der starke Anstieg der Ausbildungszahlen

begrüßt und man freut sich, dass die 2022 neu geordneten Ausbildungen nunmehr so gut angenommen werden.

Gestartetes Nachhilfeangebot

Als Teil des Ausbildungsstandortes Duisburg begreift das Schulschiff seine Aufgabe in einer vollumfänglichen Unterstützung der Auszubildenden in der Binnenschifffahrt. So ist es gelungen, dass bereits breite Angebot an Arbeitsgemeinschaften, welches Themen wie Knotenkunde, Retten und Bergen oder auch das Nachfahren auf dem Strom beinhaltet, durch weitere, nunmehr theoretische Inhalte zu erweitern. Als neue Arbeitsgemeinschaften bietet das Schulschiff jetzt auch Einheiten in Verkehrslehre, in Reiseplanung, Motorenkunde und Schiffsbetriebstechnik an. Man freut sich, dass in diesen so wichtigen Bereichen die Unterstützung von externen Experten gegeben ist, so dass man das Gesamtangebot an Bord weiter verbessern konnte. Dieses Programm wird innerhalb eines Kurses durch einen weiteren Drogenpräventionskurs und ein Sozialtraining abgerundet, um die angehenden Binnenschiffer bestmöglich auf ein Leben nach der Ausbildung vorzubereiten.

Modernisierung der Küche erfolgt

Durch eine Förderung des Bundesverkehrsministeriums war es möglich, dass die Küche des Schulschiffes mit einem hochmodernem Multifunktionsgerät ausgestattet wurde und somit auch für die Zukunft ausgezeichnet aufgestellt ist.

Gespräch mit Schule und Ausbildern

Zum „Runden Tisch zur Stärkung des Ausbildungsstandortes Duisburg“ hat das Schulschiff am 15. April 2026 eingeladen und über vierzig Vertreter von Reedereien oder Ämtern folgten dieser. Ziel dieses Gespräches war es, dass den verantwortlichen Mitarbeitern der Reedereien und der WSV die Möglichkeit eröffnet wurde, Lob und Kritik an der Arbeit auf dem Schulschiff, aber auch an der Schule zu äußern.



↑ Dieses neue Multifunktionsgerät sorgt für noch effizientere Abläufe in der Schulschiff-Küche

Hierzu stellte sich, neben Schulschiffleiter Gerit Fietze, auch der Schulleiter des Schifferberufskollegs RHEIN, Markus Hoffmann, den Anmerkungen der Gäste. Wesentliche Anmerkungen betrafen die Transparenz einiger Vorgänge an Bord und die weitere Verbesserung der Außendarstellung. Auch wurde geäußert, dass eine verbesserte Kommunikation mit dem Berufskolleg stattfinden sollte. Besonderes Lob erhielt die Küche an Bord, welche sich durch ein vielfältiges und ausgewogenes Angebot auszeichne. Als ersten Schritt soll nunmehr ein Gremium ins Leben gerufen, welches aus Vertretern der Schule, des Schulschiffes und der Betriebe besteht, um die Belange des Ausbildungsstandortes künftig schnell und effizient adressieren zu können.



↑ Die BinSchLV regelt u.a. die Höhe der Liegegelder in der Binnenschifffahrt

Änderung der BinSchLV: BDB nimmt Stellung

Der BDB hat gemeinsam mit dem BDS Stellung zu einem den Verbänden am 18. Februar 2026 vom Bundesfinanz-

ministerium übersandten Referentenentwurf zur Änderung der Verordnung über die Lade- und Löschzeiten sowie das Liegegeld in der Binnenschifffahrt (BinSchLV) genommen. Initiiert hat die Änderung der BDB, der sich vor zwei Jahren an das Bundesjustizministerium gewandt hatte und mit Verweis auf die veralteten Regelungen nun erfolgreich eine Reform der Verordnung beantragt hat. Erfreulich ist, dass in dem Entwurf zahlreiche Anregungen des BDB (etwa die Anpassung der Dauer der Ladezeit an heutige Verhältnisse) berücksichtigt wurden. In der Stellungnahme forderten die Binnenschifffahrtsverbände außerdem eine besondere Berücksichtigung von kleineren Schiffen bei der Staffelung nach Tragfähigkeitsklassen sowie eine Indexierung bezüglich der Höhe und künftige Anpassung des Liegegelds. Hintergrund ist, dass die Höhe der Liegegelder seit Jahrzehnten nicht angepasst wurde. Diese entsprechen daher in keiner Weise mehr den Kosten, die der Binnenschifffahrt durch überlanges Warten ersetzt werden.

2. Teilabschnitt des Donauausbaus

Ende Februar legte die EU Kommission ihre Stellungnahme zum Donauausbau zwischen Deggendorf und Vilshofen vor. Damit kann das laufende Planfeststellungsverfahren im Einvernehmen mit dem Freistaat Bayern voraussichtlich

→ Im Rahmen des Donauausbaus werden rund 750 Mio. Euro vom Bund investiert © BAW



im ersten Halbjahr 2026 zum Abschluss gebracht werden. Ziel des Ausbaus zwischen Straubing und Vilshofen ist die Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf der Donau sowie eine Stärkung des Hochwasserschutzes für die Bevölkerung. Die WIGES GmbH ist als Trägerin des Vorhabens für die bauliche Umsetzung zuständig. Im Rahmen des Donauausbaus werden vom Bund rund 750 Mio. Euro investiert.

Gespräch mit MdB Tarek Al-Wazir

BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen führte am 26. Februar in Berlin gemeinsam mit BÖB-Geschäftsführer Marcel Lobeck und den ISW-Geschäftsführern Matthias Roeser (BDB) und Magnus Bünning (BÖB) ein Gespräch mit dem Vorsitzenden des Verkehrsausschusses im Bundestag, MdB Tarek Al-Wazir (B'90/Grüne). Dabei ging es u.a. um die aktuelle Marktlage der Branche und neue Märkte, Flottenmodernisierung und -erneuerung sowie alternative Kraftstoffe, Modernisierungskosten und Investitionsbereitschaft des Binnenschifffahrtsgewerbes und den zukünftigen Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle. Der BDB nutzte das konstruktive Gespräch auch, um über den Entwurf des Infrastruktur-zukunftsgesetzes zu sprechen, das Chancen auf schnelleres Planen und Bauen an den Wasserstraßen eröffnet.

MPK fordert bessere Finanzierung der Wasserstraße

Die Regierungschefinnen und Regierungschefs der 16 Bundesländer richten in ihren Beschlüssen vom 5. März 2026 den dringenden Appell an die Bundesregierung, die Wasserstraßen endlich mit mehr Geld im Bundeshaushalt auszustatten und hierfür auch das Sondervermögen Infrastruktur zu nutzen. Die Beschlüsse wurden vom Verkehrsministerium Rheinland-Pfalz initiiert. Die Ministerpräsidentenkonferenz (MPK) stellt fest, dass die Wasserstraßen nach wie vor so unterfinanziert sind, dass sogar der Erhalt der Bauwerke in Teilen nicht mehr gesichert ist. Das betrifft



nicht nur Schleusen, sondern u.a. auch Wehre für den Hochwasserschutz. Zudem erhielten die Bundeswasserstraßen als einzige Verkehrsinfrastruktur bis heute und ohne jede Begründung keine Mittel aus dem milliardenschweren Sondervermögen des Bundes. Das, so die Länder, bedroht Arbeitsplätze und die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie. Die Aufforderung ist deshalb eindeutig: Beginnend mit dem Bundeshaushalt 2027 soll die Bundesregierung im Bereich der Wasserstraßen für eine ausreichende und langfristige Finanzierung sorgen.

Tagung des ISW-Lenkungskreises

Der Lenkungskreis der „Initiative System Wasserstraße“ (ISW), quasi die Mitgliederversammlung, hat Mitte Dezember in den Räumlichkeiten des Deutschen Raiffeisenverbandes getagt. In der Sitzung wurde Marco Kutscher vom Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) in den Sprecherkreis gewählt, das höchste Gremium zwischen den halbjährlichen Lenkungskreissitzungen. Ferner stellte ISW-Geschäftsführer Matthias Roeser vom BDB das Konzept für den „Wasserstraßentag“ vor, eine symposiumsartige Veranstaltung gemeinsam mit dem Bundes-

↑ (v.l.n.r.) ISW-Geschäftsführer Matthias Roeser (BDB), BÖB-Geschäftsführer Marcel Lohbeck, MdB Tarek Al-Wazir, BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen und ISW-Geschäftsführer Magnus Bünning (BÖB)



↑ Im Bundeshaushalt 2027 müssen genügend Mittel für Erhalt und Ausbau der Bundeswasserstraßen eingestellt werden © BAW

verkehrsministerium (BMV) in dessen Räumlichkeiten. Als Termin wird ein Tag im zweiten Halbjahr 2026 angepeilt.

Neues Finanzloch im Verkehrsetat

Die Senkung der Luftverkehrssteuer wird sich im Bundeshaushalt 2027 negativ auf den Etat des Bundesverkehrsministeriums (BMV) auswirken. Wie aus dem entsprechenden Gesetzentwurf hervorgeht, muss das BMV die erwarteten 340 Mio. Euro Mindereinnahmen selbst gegenfinanzieren. Wie sich das auf das Wasserstraßenbudget auswirkt, wird spätestens am 29. April zu erkennen sein, wenn das Bundesfinanzministerium die Eckpunkte für den Bundeshaushalt 2027 vorlegt.

Binnenschifffahrt raus aus der Treibhausgas-Minderungsquote

Der Bundestag hat am 23. April den Gesetzentwurf zur THG-Minderungsquote verabschiedet: Erfreulich: Die Binnenschifffahrt bleibt komplett ausgeklammert. Laut einem ersten Entwurf hätten die Bunkerbetriebe als „Inverkehrbringer“ von Schiffskraftstoffen sicherstellen müssen, dass ein jährlich wachsender Anteil des fossilen Gasöls durch Beimischung von synthetischen

Kraftstoffen/Biokraftstoffen oder durch Ankauf entsprechender Zertifikate ersetzt wird. Der BDB hat erfolgreich argumentiert, dass dieser bürokratische Aufwand das Aus für die meist kleinen oder mittelständischen Bunkerbetriebe bedeutet hätte. Die Regierung hatte daraufhin die Binnenschifffahrt aus dem Anwendungsbereich der THG-Minderungsquote herausgenommen. Der Bundestag ist dem nun gefolgt.

BDB wirbt bei der Bundeswehr für die Wasserstraße

Der BDB und der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) versuchen gemeinsam, die Bundeswehr und alliierte Armeen für die Binnenwasserstraße als Transportweg zu gewinnen. Mit einem entsprechenden Memorandum geht der BDB derzeit auf die zuständigen Bundeswehrstellen und das Verteidigungsministerium zu. Vorteil bei der Binnenwasserstraße ist, dass selbst schwere Güter wie zum Beispiel Kampfpanzer die Tragfähigkeit von Trockengutfrachtern nicht annähernd ausschöpfen und kapazitätsschädliche „Lademaßüberschreitungen“ wie bei der Schiene nicht zu erwarten sind. Die Binnenwasserstraßen haben darüber

Gewässerkundliches Informationssystem

der Wasserstraßen- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

[Start](#)
[Pegelauswahl über Karte](#)
[Pegelauswahl über Tabelle](#)
[Abo](#)
[Downloads](#)
[Webservices](#)


hinaus als einziger Verkehrsweg noch freie Kapazitäten, und Gefahrgüter – von Kraftstoffen bis hin zu Munition – dürfen ohne Einschränkungen transportiert werden. Verglichen mit der Schiene ist die Wasserstraßeninfrastruktur recht resilient, da Binnenschiffe keine störanfällige Leit- und Sicherungstechnik und auch keine Oberleitung benötigen. Im Spannungs- oder Verteidigungsfall ist damit zu rechnen, dass rund 800.000 Soldaten mit ihrer Ausrüstung von Westeuropa in die Nähe der NATO-Ostgrenze transportiert werden müssen.

Transportergebnis der Binnenschifffahrt 2025

Auf den deutschen Wasserstraßen wurden im Jahr 2025 insgesamt 171,6 Mio. t Güter transportiert. Dies bedeutet einen Rückgang um 1,3 % im Vergleich zum Vorjahr (173,8 Mio. t) und markiert gleichzeitig den niedrigsten Stand seit der deutschen Wiedervereinigung. Das teilte Destatis im März mit. Der Rückgang des Transportaufkommens war in erster Linie auf den Güterversand ins Ausland zurückzuführen (41,1 Mio. t; - 4,8 % im Vergleich mit dem Jahr 2024). Die aus dem Ausland nach Deutschland transportierte Gütermenge lag bei 77 Mio. t und damit leicht über dem Vorjahreswert (+ 0,6 %), während der innerdeutsche Verkehr mit 42,8 Mio. t stabil blieb (+ 0,2 %). Die Transitverkehre gingen um 5,4 % auf 10,7 Mio. t zurück. Der Transport von trockenen (92,5 Mio. t) und flüssigen (49 Mio. t) Massengütern dominierte das Transportgeschehen in der Binnenschifffahrt mit einem Anteil an der Gesamtmenge von 53,9 % bzw. 28,5 %. Die Containerbeförderung lag im Jahr

2025 bei rund 1,88 Mio. TEU und damit in etwa auf dem Niveau des Vorjahres.

Neue Version von PEGELONLINE

Anfang März hat das Informations-technikzentrum Bund (ITZBund) eine neue Version von PEGELONLINE online geschaltet, die erstmalig amtliche Vorhersagen von Wasserständen an den Bundeswasserstraßen als REST-API und Open Data veröffentlicht. Dies ermöglicht neue Nutzungen für Schifffahrt, Katastrophenstäbe, Kraftwerksbetreiber oder Medienunternehmen. Die Vorhersagen werden dabei von den Bundesländern, der Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) sowie der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) erstellt. „Vorhersagen haben eine enorme Bedeutung, sind gewissermaßen das Datengold und dies nicht nur beim Hochwasserschutz, weil sie die Zukunft betreffen und entscheidend für die Einschätzung der Lageentwicklung sind,“ erklärt Bernhard Mott, Dezernatsleiter Gewässerkunde und Wasserbewirtschaftung bei der GDWS.

Eisreicher Winter behindert die Schifffahrt

Der Winter 2025/2026 war in vielen Fahrtgebieten von einer starken Eisbildung geprägt, die die Binnenschifffahrt teils erheblich und für viele Wochen beeinträchtigt hat. Vielerorts, u.a. im nordost- und nordwestdeutschen Wasserstraßennetz, am Mittellandkanal sowie im Main-Donauraum wurden Eisbrecher zum Einsatz gebracht. Zudem wurden einzelne Schleusen von der Verwaltung wegen Vereisung gesperrt. Nicht überall stießen die Maßnahmen der zuständigen Ämter auf Verständnis der betroffenen Binnenschifffahrtsunternehmen.

[↑ Eine neue Version des Portals „PEGELONLINE“ ging Anfang März an den Start](#)



↑ Unter anderem am Main-Donau-Kanal waren im Winter 2025/2026 Eisbrecher im Einsatz © WSV

In einigen Fällen hatte der BDB interveniert. Als Lehre aus dem kalten Winter und den Auswirkungen auf den Schiffsverkehr wurde revierübergreifend der Schluss gezogen, dass eine noch bessere und frühzeitigere Kommunikation zwischen Verwaltung und Gewerbe künftig wünschenswert und geboten ist.

Tagungen der nautisch-technischen Kommissionen

Im Februar und März tagten die nautisch-technischen Arbeitsgremien, in denen der BDB involviert ist. Bei der Online-Sitzung der gemeinsamen NTK von BDB, BDS und DFV unter dem Vorsitz von Oliver Pohl (Bingen-Rüdesheimer) schlugen zwei Interessenten, die Partikuliere Tobias Zöller (SGMS Joh.v.Nepomuk/Zöller GmbH) und Henning Jahn (MS Hanse), für eine Mitarbeit in einer temporären CESNI Arbeitsgruppe, die sich u.a. mit den Anforderungen an TGAIN befasst, und

bestimmten Themen, die in der europäischen NTK bei der IWT-Plattform am 9. März in Duisburg näher besprochen werden sollen. Bei letzterer Sitzung wurde u.a. beschlossen, eine bereits vor einigen Jahren diskutierte Aufhebung der Begegnungsregeln am Niederrhein erneut auf das CESNI-Arbeitsprogramm zu setzen.

Online-Tagung der Personenschifffahrt

Die Mitglieder aus der Personenschifffahrt im BDB tagten am 16. April per Videokonferenz (Vollversammlung und Fachausschuss). Der Fachausschussvorsitzende Bernd Grondke übernahm dabei auch die Sitzungsleitung. Thematisch ging es u.a. um die mögliche Initiierung einer Studie zur Bedeutung der Fahrgastschifffahrt für den deutschen Tourismus durch den BDB, die wesentlichen Erkenntnisse des „Arbeitskreises Technische Schiffsicherheit“ des BMV

im vergangenen Dezember, die Anstellensituation in Berlin, den Umgang mit TGAIN, die Stromsteuerermäßigung für die landseitige Versorgung von Binnenschiffen und Aktuelles zu den Förderprogrammen. Die Herbstsitzung des Fachausschuss für die Personenschiffahrt wird auf Einladung von BDB-Vorstandsmitglied Dr. Marie Nauheimer und ihrem Vater und langjährigen Vorsitzenden des Fachausschusses Anton Nauheimer bei der PRIMUS-Linie in Frankfurt am Main stattfinden.

WSV veröffentlicht Jahresbericht

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) hat ihre Jahresinformation „Wasserstraßen und Schifffahrt“ für das Jahr 2025 veröffentlicht. In dem Bericht werden unter dem Leitthema „Geschwindigkeit“ ausgewählte Projekte vorgestellt, z.B. die Trockenlegung der Kanalbrücke Magdeburg, die Sanierung der Schleuse Anderten, aber auch die schnelle Wiederinstandsetzung der infolge einer Havarie schwer beschädigten Schleuse Müden an der Mosel, die der BDB ausdrücklich gelobt hatte. Der Bericht steht im Internetangebot der WSV unter www.gdws.wsv.bund.de zum Download zur Verfügung.

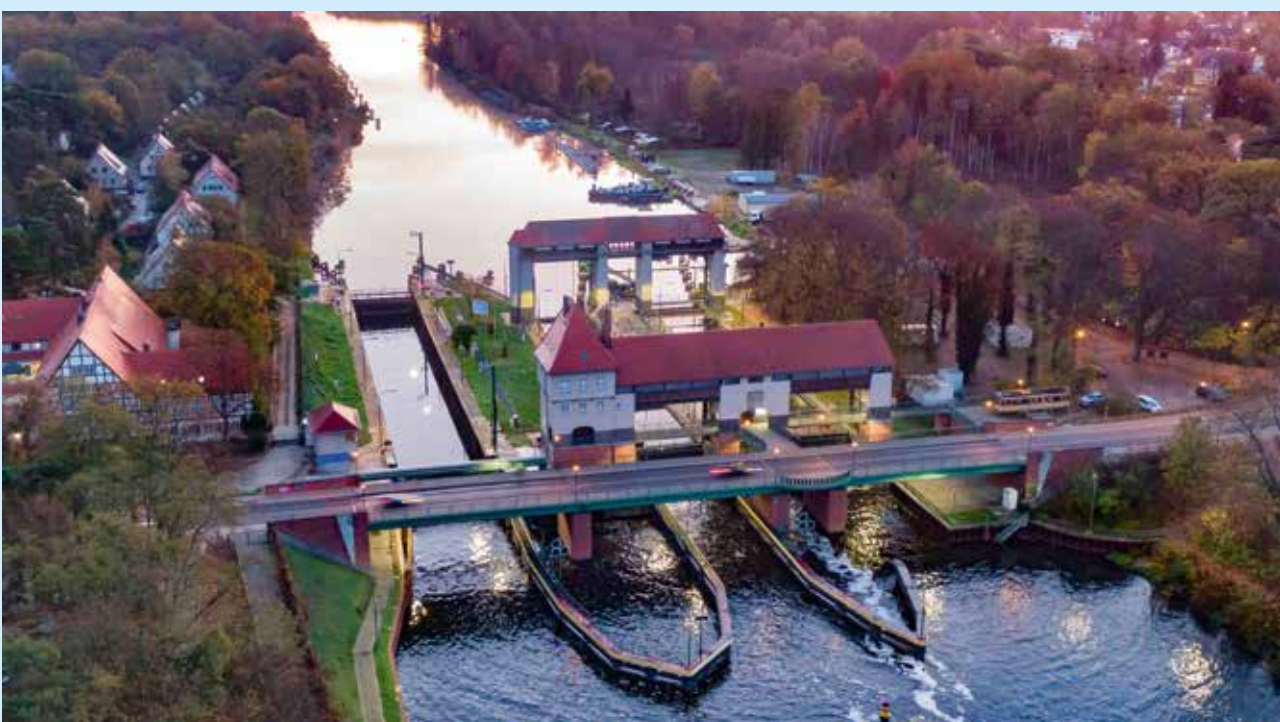


← Die neue WSV-Jahresinformation steht im Online-Angebot der GDWS zum Download bereit

Grundinstandsetzung der Schleuse Kleinmachnow

Gemäß einer Mitteilung des WSA Spree-Havel wird die Nordkammer der Schleuse Kleinmachnow am Teltowkanal in den nächsten zwei Jahren grundlegend

↓ Die Schleuse Kleinmachnow wird in den kommenden beiden Jahren grundlegend instandgesetzt © WSV





↑ Die Situation der Liegeplätze im Bereich Köln ist angespannt. Die dringend benötigten zusätzlichen Plätze am Rheinauhafen sollen im Frühjahr 2027 fertiggestellt sein

instandgesetzt. Mit den Bauarbeiten wurde bereits am 18. März begonnen. Hintergrund ist, dass bei einer Bauwerksinspektion Schäden am Massivbau, dem Stahlwasserbau und der Antriebstechnik festgestellt wurden. Die Maßnahme wird insgesamt ca. 6,7 Mio. Euro kosten. Letztmalig instandgesetzt wurde die Nordkammer der Schleuse in den Jahren 1980/1981 im Zuge der Wiedereröffnung des Teltowkanals.

Beitrag im ARD-Format „JobChallenge“

Im Rahmen des Videoformates „JobChallenge“, welches der Bayerische Rundfunk und der Südwestrundfunk gemeinsam (und insbesondere für die Zielgruppe von Jugendlichen im Alter von 14 bis 18 Jahren) produzieren, ist ein Beitrag über das Berufsbild Binnenschiffer/Binnenschifferin erschienen. Darin lernt die 15-jährige Schülerin Emily unter Anleitung von Binnenschifferin Zoe und dem Auszubildenden Emilian u.a., wie man ein Schiff festmacht und

den Kran bedient. Außerdem werden Informationen zur Ausbildung in der Binnenschifffahrt vermittelt, etwa, welche Fähigkeiten Interessenten mitbringen sollten und wie hoch die Ausbildungsvergütung ist. Der Beitrag ist auf Youtube abrufbar und im Blog des BDB unter www.binnenschiff.de verlinkt.

Bauauftrag für Liegestellen in Köln erteilt

Das WSA Rhein hat das Ausschreibungsverfahren über den Bau der Liegestelle Köln-Rheinauhafen abgeschlossen und den Bauauftrag am 19. Dezember 2025 an die OHF Hafen- und Flussbau GmbH erteilt. Das teilte das Amt im Dezember 2025 mit. Ab Januar 2026 werden zunächst Bauvorbereitungen getroffen, ehe der Beginn der baulichen Aktivitäten ab Ende April 2026 vorgesehen ist. Diese werden größtenteils von schwimmenden Geräten aus stattfinden. Für den Bau der Liegestelle ist eine Dauer von 15 Monaten veranschlagt, so dass



PRO Binnenschifffahrt

[LinkedIn](#)
[YouTube](#)
[TikTok](#)
[Instagram](#)
pro-binnenschifffahrt.de

sie voraussichtlich im Frühjahr 2027 der Schifffahrt zur Nutzung übergeben werden kann. Die Kosten für den Ersatzneubau belaufen sich auf ca. 8 Mio. Euro. Die neue Liegestelle umfasst 8 Liegeplätze. Die Zugänge zur Promenade werden durch 10 stromparallele Treppen mit Landgangstegen realisiert.

Fachmagazine unterstützen Imagekampagne

Die „SUT – Schifffahrt und Technik“ und die Zeitschrift „Binnenschifffahrt“ unterstützen als führende Fachmagazine der Branche seit April die Imagekampagne „PRO Binnenschifffahrt“. Das Gewerbe gewinnt durch diese multilaterale Kampagnen-Medien-Kooperation noch mehr an Sichtbarkeit und Inhaltstiefe für ihre Themen. Teil der Kooperation ist z.B. der Austausch und die Weiterverbreitung von Content online wie auch per Print – was den Kernzielen von PRO Binnenschifffahrt ideal dient: Die Herausstellung der ökonomischen und ökologischen Bedeutung der Branche und die Werbung um Arbeitskräfte in diesem spannenden und zukunftssicheren Sektor.

Webinar für Berufsberater

Bereits zum zweiten Mal wurde in Kooperation mit der Zentralen Heuerstelle Hamburg, dem Verband Deutscher Reeder und der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt ein zweitägiges Webinar veranstaltet, in welchem Berufsberater der Bundesarbeitsagenturen über die spannenden Karrieremöglichkeiten aufgeklärt und informiert wurden. Unter dem Motto „Schifffahrt ist Zukunft“ wurde in diesem Webinar aufgezeigt, welche Verbindungen zwischen der Seeschifffahrt und der Binnenschifffahrt bestehen. Insgesamt nahmen an dem Webinar über 560 Berufsberater aus der gesamten Republik teil und nutzen somit die Möglichkeit Verständnisfragen zu stellen und sich allgemein über die Berufschancen zu informieren. Das Webinar kann als voller Erfolg gewertet werden und soll im kommenden Jahr wiederholt werden. Man erhofft sich durch diese Veranstaltung, dass die Berufsberater vor Ort gezielter über Karrierechancen in der Branche informieren können und somit ein vergrößerter Zustrom an interessierten Personen in den Ausbildungen zu erreichen.

↑ Die Fachmagazine „SUT“ und „Binnenschifffahrt“ unterstützen die Imagekampagne



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