



Bundesverband der Deutschen
Binnenschifffahrt e.V. (BDB)

GESCHÄFTSBERICHT 2010/2011



Binnenschiffe unter deutscher Flagge

	1.1.2010		1.1.2011	
	Anzahl	Tragfähigkeit in t	Anzahl	Tragfähigkeit in t
Güterschiffe				
Motorgüterschiffe total	1.330	1.685.967	1.335	1.922.672
- Trockene Ladung	931	1.177.358	916	1.164.737
- Tankmotorschiffe	399	708.609	419	752.719
Schubleichter total	843	900.909	833	894.514
- Trockene Ladung	799	864.514	789	825.527
- Mischschubleichter	44	46.395	44	46.395
Schleppkähne total	51	2.249.649	67	2.429.555
- Trockene Ladung	41	1.499.499	55	1.555.555
- Mischschleppkähne	10	750.150	12	874.000
Zusammen	2.246	3.499.616	2.285	3.999.511
Schlepp- / Schubschiffe	2.246	3.499.616	2.285	3.999.511
Schlepper	2.246	3.499.616	2.285	3.999.511
Schubboote	0	0	0	0
Passagierschiffe	0	0	0	0
Luftausflugschiffe	0	0	0	0
Luftpassagierschiffe	0	0	0	0

JULIUS RÜTGERS
DUISBURG

Herausgeber:

Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB)

Dammstraße 15 - 17

47119 Duisburg

Telefon: +49 (0)2 03 / 8 00 06-50

Telefax: +49 (0)2 03 / 8 00 06-21

Internet: www.binnenschiff.de

E-Mail: infobdb@binnenschiff.de

Redaktion:

Rechtsanwalt Jens Schwanen

BDB-Geschäftsführer und Sprecher der Geschäftsführung

Herstellung:

Gestaltung, Satz: knauerdesign, Overath, www.knauerdesign.de

Druck: Baecker+Häbel Satz und Druck GmbH, Willich, www.baeckerhaebel.de

Bildnachweis und copyright:

Seite 4, Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG

Seite 6, Contargo GmbH & Co. KG

Seite 8, Haeger & Schmidt International GmbH

Seite 10, MSG eG

Seite 11, Deutsche Binnenreederei AG

Seite 12, Imperial Reederei GmbH

Seite 14, Lehnkering Reederei GmbH

Seite 17, DTG Deutsche Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt eG

Seite 18, B. Dettmer Reederei GmbH & Co. KG

Seite 20, Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Seite 25, Ahrens & Steinbach Projekte, Köln (www.ahrens-steinbach-projekte.de)

Seite 29, Reederei Jaegers GmbH

Seite 30, Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschifffahrt AG

Redaktionsschluss: 7. April 2011

INHALTSVERZEICHNIS

4	SITUATION DES VERKEHRSTRÄGERS BINNENSCHIFFFAHRT
8	LAGE DER DEUTSCHEN BINNENSCHIFFFAHRT
12	NATIONALE VERKEHRS- UND GEWERBEPOLITIK
13	Infrastrukturpolitik
17	Gewerbepolitik
18	Förderung des Schifffahrtsgewerbes
22	Binnenschifffahrtsrecht
23	Arbeit und Soziales
26	Nautik und Technik
27	Tankschifffahrt und Transport gefährlicher Güter
29	Bunkerbetriebe
30	Fahrgastschifffahrt
31	INTERNATIONALE VERKEHRS- UND GEWERBEPOLITIK
33	AUS DEM VERBAND
35	PRESSEERKLÄRUNGEN DES BDB
36	VERBANDSORGANISATION
40	MITGLIEDERVERZEICHNIS



SITUATION DES VERKEHRSTRÄGERS BINNENSCHIFFFAHRT

Gesamtwirtschaftliche Lage

Nach der tiefen Rezession in 2009 stand die Weltwirtschaft im Jahr 2010 im Zeichen einer kräftigen Erholung, die von vielen Experten so schnell und mit dieser Nachhaltigkeit nicht erwartet wurde. Nach vorläufigen Berechnungen hat die Weltproduktion im Jahr 2010 um 4,8 % zugenommen und auch der Welthandel expandierte außerordentlich stark und holte den drastischen Rückgang des Krisenjahres 2009 nahezu wieder auf. Diese deutliche Verbesserung der Wirtschaftsdaten wurde maßgeblich durch die in vielen Ländern sehr expansive Geld- und Fiskalpolitik sowie die stabile Nachfrage der Schwellenländer gestützt. Der Beitrag der einzelnen Ländergruppen zu dieser Entwicklung verlief allerdings sehr unterschiedlich. Während die Wirtschaftsleistung in vielen Schwellenländern inzwischen über dem Vorkrisenniveau liegt, wurde der Rückgang des Bruttoinlandsprodukts (BIP) in den meisten Industrieländern noch nicht ganz aufgeholt. Der wirtschaftliche Aufschwung in Deutschland verlief im Jahr 2010 wesentlich besser als erwartet. Nach dem massiven Einbruch der Wirtschaftsleistung, der bereits Ende 2008 einsetzte, hat sich die deutsche Konjunktur bereits ab dem dritten Quartal 2009 stabilisiert. Seitdem wurde die gesamtwirtschaftliche Produktion, auch getragen durch die staatliche Nachfrage im Rahmen von Konjunkturprogrammen, stetig ausgeweitet, wobei der größte Zuwachs im zweiten Quartal 2010 zu verzeichnen war.

Die Erholung der Weltkonjunktur stärkte zunächst die deutsche Exporttätigkeit spürbar und unterstützte die Wirtschaft bei der Überwindung der realwirtschaftlichen Krise.

Die konjunkturelle Erholung im Verlauf des Jahres 2010 wurde dann auch zunehmend von der anziehenden inländischen Nachfrage getragen. So ist das Bruttoinlandsprodukt 2010 in Deutschland insgesamt um 3,6 % gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Dies stellt das stärkste Wachstum seit der Wiedervereinigung Deutschlands dar und liegt – auch aufgrund der hohen Exportorientierung der deutschen Wirtschaft – über dem der meisten anderen Industrieländer.

In allen westeuropäischen Ländern, in denen die Binnenschifffahrt als Verkehrsträger auch eine wichtige Rolle spielt, blieb die gesamtwirtschaftliche Produktion deutlich hinter der Entwicklung in Deutschland zurück. Nach vorläufigen Zahlen von Eurostat stieg das BIP 2010 im Vergleich zum Vorjahr in den Niederlanden um 1,8 %, in Belgien und Frankreich um 1,6 %. Der Zuwachs im Euro-Raum betrug ebenfalls 1,6 % und in der gesamten Europäischen Union 1,7 %.

In außereuropäischen Industrieländern wie den USA mit einem Anstieg des BIP um 2,6 % und Japan mit 2,9 % lagen die Wachstumsraten 2010 gegenüber dem Vorjahr über dem Durchschnitt in der Europäischen Union.

Die Schwellenländer, von denen die meisten sogar noch im Krisenjahr 2009 ein – wenn auch abgeschwächtes – Wirtschaftswachstum aufzuweisen hatten, knüpften im Jahr 2010 nach einer lediglich kurzen Wachstumsverlangsamung wieder an die Dynamik vor der Krise an. Diese Entwicklung wird in 2010 dabei von der Volksrepublik China, inzwischen zweitgrößte Volkswirtschaft der Welt, mit einem Wachstum von 10,5 % angeführt. Kaum weniger stark wuchs die Wirtschaftsleistung in Indien mit 9,7 % und Brasilien mit

7,5 %. Die stark exportorientierten südostasiatischen Schwellenländer profitierten mit einem Wachstum von 7,3 % ebenso überdurchschnittlich von der raschen Erholung des Welt-handels.

Schlusslicht in der wirtschaftlichen Entwicklung in der Gruppe der vier BRIC-Staaten (Brasilien, Russland, Indien und China) bleibt Russland. Nach dem gravierenden Einbruch in Folge der Finanzkrise erholt sich die russische Wirtschaft trotz eines Wachstums des BIP um 4,0 % im Jahr 2010 nach einem Rückgang von knapp 8 % in 2009 nur langsam. Der wieder gestiegene Ölpreis stützt zwar die Entwicklung, aber Binnennachfrage und Außenhandel bleiben weiterhin schwach, teilweise auch verursacht durch die verheerenden Waldbrände im Sommer 2010.

Derzeit wird die wirtschaftliche Entwicklung das Jahr 2011 betreffend weiterhin positiv beurteilt, aber mit einem gegenüber dem Vorjahr verminderten Tempo. Für Deutschland wird im Jahreswirtschaftsbericht für 2011 ein Wachstum des BIP um 2,3 % erwartet; dies liegt zwischen den aktuellen Prognosen der Bundesbank und der deutschen Wirtschaftsforschungsinstitute (2,2 % bis 2,5 %).

Die Entwicklung im Euro-Raum dürfte generell durch ein unterschiedliches Tempo der Konjunktur gekennzeichnet sein. Bei einem durchschnittlichen Anstieg des BIP um 1,4 % wird die wirtschaftliche Erholung in den westeuropäischen Ländern, wenn auch gegenüber dem Vorjahr leicht abgeschwächt, anhalten.

Dagegen ist vor allen Dingen in den südeuropäischen Ländern wie Griechenland, Portugal und Spanien allenfalls von einer schleppenden Konjunktorentwicklung auszugehen, die voraussichtlich sogar zu einem abermaligen Rückgang des BIP führen wird. Hier machen sich die realwirtschaftlichen Probleme, sei es im Finanz- oder Immobilienmarkt oder auf dem Arbeitsmarkt negativ bemerkbar. Zudem wird die in den Krisenländern erforderliche Konsolidierung der Staatsfinanzen vor allem die Nachfrageentwicklung in den kommenden Jahren hemmen.

Güterverkehrsaufkommen der Landverkehrsträger (in Mio. t)

	2008	2009	2010	08-09	09-10
Straßengüterverkehr	3.438,4	3.094,2	3.129,8	-10,0 %	1,2 %
davon auf inländischen LKW	3.046,0	2.750,3	2.752,5	- 9,7 %	0,1 %
davon auf ausländischen LKW	392,4	343,9	377,3	-12,4 %	9,7 %
Eisenbahnverkehr	371,3	312,1	355,4	-15,9 %	13,9 %
Binnenschifffahrt	245,7	203,9	229,9	-17,0 %	12,8 %
davon auf deutschen Schiffen	82,0	67,5	73,5	-17,8 %	8,9 %
Rohrfernleitungen (nur Rohöl)	91,1	88,4	88,4	- 3,0 %	+/- 0 %
Alle Landverkehrsträger	4.146,5	3.698,6	3.803,5	-10,8 %	2,8 %

Quellen: Kraftfahrtbundesamt, Statistisches Bundesamt, BVU (Kursivdruck: Prognose / vorläufige Werte)

Entwicklung des Systems Binnenschiff / Wasserstraße

Der gesamtmodale Güterverkehr in Deutschland ist nach dem überaus starken Rückgang im Krisenjahr 2009 im Jahr 2010 wieder gewachsen, allerdings sind die Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise noch nicht vollständig überwunden. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes ist das Transportaufkommen insgesamt im Jahr 2010 auf 4,1 Milliarden Tonnen gestiegen. Das entspricht einem Zuwachs von 3,1 % gegenüber dem Vorjahr. Zu diesem Wachstum haben alle Verkehrsträger beigetragen. Die im Inland erbrachte tonnenkilometrische Leistung der Verkehrszweige Straße, Eisenbahn, Binnenschiff und Rohrleitungen wuchs gegenüber 2009 mit + 7,2 % noch weitaus stärker als die Transportmenge und lag bei 624 Milliarden Tonnenkilometern.

Es bleibt aber festzuhalten, dass trotz der insgesamt positiven Entwicklung weder beim Transportaufkommen noch bei der Beförderungsleistung die in der Finanz- und Wirtschaftskrise 2009 erlittenen Verluste ausgeglichen werden konnten. So lag im Jahr 2010 die beförderte Menge um 8,5 %, die Beförderungsleistung um 4,8 % noch immer deutlich unter dem Wert des Jahres 2008.

Wie immer den stärksten Anteil am Transportaufkommen hatte der Straßengüterverkehr mit 77 % der gesamten Beförderungsleistung. Auf der Straße wurden nach vorläufigen Schätzungen des BMVBS im vergangenen Jahr rund 3.130 Millionen Tonnen Güter befördert, das sind 1,2 % mehr als im Jahr 2009. Die tonnenkilometrische Leistung stieg dabei um 5,5 % auf 437 Milliarden Tonnenkilometer. Diese besonders bei der beförderten Menge eher moderate Entwicklung wurde verursacht durch witterungsbedingte Störungen der transportintensiven Bautätigkeit am Jahresanfang sowie durch spürbare Nachteile der deutschen LKW im grenzüberschreitenden Verkehr.

Der Eisenbahngüterverkehr hat sich im Jahr 2010 außerordentlich gut von seinem Einbruch im vergangenen Jahr erholt. So stieg das Verkehrsaufkommen um 13,9 % auf

Güterverkehrsleistung der Landverkehrsträger (in Mrd. tkm)

	2008	2009	2010	08-09	09-10
Straßengüterverkehr	460,1	414,6	437,0	- 9,9 %	5,4 %
davon auf inländischen LKW	301,4	275,6	284,0	- 8,6 %	3,0 %
davon auf ausländischen LKW	158,7	139,0	153,0	-12,4 %	10,1 %
Eisenbahnverkehr	115,7	95,8	107,2	-17,2 %	11,9 %
Binnenschifffahrt	64,1	55,5	62,3	-13,4 %	12,3 %
davon auf deutschen Schiffen	21,1	17,8	-	-15,6 %	-
Rohrfernleitungen (nur Rohöl)	15,7	15,9	16,3	1,3 %	2,5 %
Alle Landverkehrsträger	655,6	581,8	622,8	-11,3 %	7,0 %

Quelle: Kraftfahrtbundesamt, Statistisches Bundesamt, BVU (Kursivdruck: Prognose / vorläufige Werte)



355 Mio. Tonnen, die tonnenkilometrische Leistung um 11,9 % auf 107,2 Milliarden Tonnenkilometer gegenüber dem Vorjahr. Neben den Montangütern, deren Transportvolumen aufgrund des rasanten Anstiegs der Stahlproduktion erheblich zunahm, trugen auch die Transporte von Halb- und Fertigwaren erheblich zu dieser positiven Entwicklung bei.

Auch in der Binnenschifffahrt – 2009 noch sehr stark von der Wirtschaftskrise getroffen – stellte sich im Jahr 2010 eine so nicht zu erwartende kräftige Erholung ein. Die Beförderungsmenge wuchs um 12,8 % auf 229,9 Mio. Tonnen, bei der Beförderungsleistung wurde ein Anstieg von 12,3 % auf 62,3 Milliarden Tonnenkilometer erzielt. Mit dieser erfreulich günstigen Entwicklung wurden über zwei Drittel beim Aufkommen und sogar neun Zehntel bei der Transportleistung bezogen auf den vorjährigen Einbruch wettgemacht. War noch in den letzten beiden Monaten des Jahres 2009 eine Abschwächung der Transportmengenrückgänge gegenüber dem Vorjahreszeitraum zu verzeichnen, setzte mit Beginn des Jahres 2010 eine kräftige Erholung ein, die nur im Februar durch witterungsbedingte Wasserstandsprobleme massiv behindert wurde. In diesem Monat sanken Aufkommen und Leistung sogar noch unter das ohnehin schon niedrige Vorjahresniveau. Danach lagen die Zuwachsraten in allen da-

Transportaufkommen der Binnenschifffahrt nach Güterbereichen (in Mio Tonnen)

	2009	2010	09-10
Landwirtschaftliche Erzeugnisse	11,1	12,0	+ 8,7 %
Nahrungs- und Futtermittel	13,9	13,7	- 1,4 %
Feste mineralische Brennstoffe	28,7	36,0	+25,3 %
Erdöle, Mineralerzeugnisse	33,9	34,7	+ 2,3 %
Erze, Metallabfälle	25,7	34,8	+35,8 %
Eisen / Stahl / NE-Metalle	8,8	10,3	+17,1 %
Steine / Erden / Baustoffe	43,1	42,7	- 0,9 %
Düngemittel	4,2	5,4	+28,2 %
Chemische Erzeugnisse	18,0	21,2	+17,4 %
Halb- und Fertigwaren	16,5	19,1	+15,9 %
Alle Güterbereiche	203,9	229,9	+12,8 %
Container (in 1.000 TEU)	1.846	2.186	+18,4 %

Quellen: Statistisches Bundesamt (für 2010 vorläufige Werte)

rauf folgenden Monaten im teilweise hohen zweistelligen Bereich.

Vorläufige Zahlen des Statistischen Bundesamtes bezüglich des Güterverkehrs in der Binnenschifffahrt lagen bei Redaktionsschluss dieses Berichts bis einschließlich Dezember 2010 vor. Endgültige Zahlen für das Gesamtjahr 2010 werden später im Faltblatt „Daten und Fakten“ unseres Verbandes veröffentlicht. Im Jahr 2010 ist demnach der Gütertransport per Binnenschiff mit einer Beförderungsmenge von 229,9 Mio. Tonnen um 12,8 % gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Dabei hatte der Empfang aus dem Ausland, mengenmäßig mit einem Anteil von 45 % am gesamten Transportvolumen weiterhin der bedeutsamste Bereich, mit einem Plus von 23,8 % den höchsten Zuwachs zu verzeichnen. Ein überdurchschnittlicher Transportmengenwuchs war auch beim Durchgangsverkehr mit + 16,3 % zu beobachten. Dagegen blieben der Versand in das Ausland mit + 3,1 % und der innerdeutsche Verkehr mit + 2,8 % deutlich hinter dem gesamten Transportmengenwuchs zurück. Die Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt – das rechnerische Produkt aus insgesamt transportierter Gütermenge und durchschnittlicher Transportentfernung auf deutschen Wasserstraßen – ist im Jahr 2010 mit einem Plus von 12,3 % ähnlich stark gewachsen wie die Beförderungsmenge. Wie schon in den vergangenen Jahren zu beobachten, ist der Anteil der deutschen Flagge an der Beförderungsmenge im Jahr 2010 mit 32,0 % gegenüber dem Vorjahr (33,2 %) weiter zurückgegangen.

Nach dem Krisenjahr 2009 hat die Binnenschifffahrt dank der überraschend guten Wirtschaftsentwicklung vor allem in den für sie wichtigen Industriezweigen im Jahr 2010 die Transportverluste in großem Maße aufgeholt. Insgesamt sind die langfristigen Voraussetzungen für die zukünftige Entwicklung des Binnenschiffsverkehrs weiterhin als relativ gut zu bezeichnen. Dabei werden in den verschiedenen langfristigen Verkehrsprognosen die Wachstumsaussichten der Binnenschifffahrt allerdings unverändert weniger dynamisch eingeschätzt als die Perspektiven der konkurrierenden Verkehrsträger.

In der vom Bundesverkehrsministerium veröffentlichten Abschätzung der Verkehrsentwicklung wird das Verkehrsaufkommen der Binnenschifffahrt bis 2050 im Vergleich zu heute um mehr als 50 % zunehmen. Festzustellen bleibt allerdings weiterhin, dass dies nicht reichen wird, um der Binnenschifffahrt ihren heutigen Marktanteil zu erhalten, da die anderen Landverkehrsträger noch stärker wachsen sollen.

Eine zukunftsgerichtete positive Entwicklung des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt wird in erheblichem Maße von der Unterstützung der Politik abhängen. Wurden hier in den vergangenen Jahren durch die Bewilligung zusätzlicher Finanzmittel im Rahmen der Konjunkturpakete I und II in Höhe von insgesamt rund 290 Mio. Euro für den Erhalt und Ausbau der Bundeswasserstraßen durchaus positive Zeichen gesetzt, ist zur Zeit zu befürchten, dass angesichts leerer Haushaltskassen nur noch in beschränktem Maße Mittel für den Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle in Deutschland zur Verfügung stehen. Ohne ein zukunftsfähiges Konzept wird es schwierig für die Binnenschifffahrt, ihren derzeitigen Anteil am Modal Split der Landverkehrsträger in etwa zu halten.

Containertransport mit Binnenschiffen

Schon 2008 hatte der Containerverkehr mit Binnenschiffen aufgrund der sich ausweitenden Weltwirtschaftskrise einen Rückgang zu verzeichnen, der sich im ersten Halbjahr 2009 teilweise dramatisch fortsetzte. Da durch die einsetzende Erholung der Wirtschaft bereits im letzten Quartal 2009 die Containertransporte wieder zunahmen, war der Rückgang 2009 gegenüber 2008 mit rund 8 % weniger stark als bei der gesamten Beförderungsmenge in der Binnenschifffahrt. Durch die weltweite Erholung der Wirtschaft hat der Containerverkehr mit Binnenschiffen auf deutschen Wasserstraßen im Jahr 2010 um 18,4 % auf 2,19 Mio. TEU (Twenty-Foot-Equivalent-Unit) gegenüber dem Vorjahr zugenommen. Die weitere Entwicklung im Containerverkehr mit Binnenschiffen wird in den nächsten Jahren sehr stark von der Entwicklung der Weltwirtschaft und des Welthandels abhängen. Das Institut für Wirtschaftsforschung rechnet aufgrund der seitens der OECD veröffentlichten Daten mit einem Wachstum der Weltwirtschaft um 3,6 % in 2011 gegenüber 4,7 % im Jahr 2010 und einem realen Anstieg des Welthandels um 5,9 % in 2011 gegenüber 11,8 % in 2010. Zum Vergleich dazu ging der Welthandel im Krisenjahr 2009 noch um 11,1 % zurück.

Bei einer Belebung des Containerverkehrs auf Binnenschiffen ist für dessen weitere Entwicklung auch eine Verbesserung der Abfertigung von Containerbinnenschiffen in den Seehäfen, vor allen Dingen in Rotterdam und Antwerpen, zwingend notwendig. Diese Problematik ist zwar wegen der zurückgegangenen Mengen in 2009 etwas in den Hintergrund getreten, wurde aber mit den starken Zuwächsen 2010 wieder evident.

Die äußeren Faktoren sprechen für eine weitere positive Entwicklung des Containertransports mit Binnenschiffen, denn Binnenschiffe verursachen pro transportierter Ladeinheit die geringsten Umweltbeeinträchtigungen („Verkehrswirtschaftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger Straße, Bahn und Wasserstraße“, PLANCO Consulting GmbH).

Wirtschaftliche Vorteile ergeben sich, indem Güter in genormten Ladeeinheiten mit standardisierten Transportmitteln und Umschlagsgeräten befördert werden. Deshalb werden zunehmend Güter, die früher konventionell verladen wurden, zunehmend in Containern transportiert.

Entwicklung auf unterschiedlichen Teilmärkten

Bezogen auf die einzelnen Güterabteilungen ist die Entwicklung im Berichtsjahr 2010 zwar durchgehend positiv, aber dennoch recht unterschiedlich verlaufen. Die höchsten Mengenzuwächse hatten in der Regel die Bereiche zu verzeichnen, die im Krisenjahr 2009 auch die höchsten Rückgänge aufwiesen. So erzielte der Bereich „Erze, Metallabfälle“ einen Zuwachs von 35,8 % und „Eisen, NE-Metalle“ 17,1 %. Hier hat sich die überraschend schnelle und nachhaltige Erholung der Stahlproduktion positiv bemerkbar gemacht. Überdurchschnittlich stark wuchsen auch die Bereiche „Düngemittel“ mit 28,2 %, „Feste mineralische Brennstoffe“ mit 25,3 %, „Chemische Erzeugnisse“ mit 17,4 % und „Andere Halb- und Fertigerzeugnisse“ mit 15,9 %. Einen Zuwachs von 8,7 % erreichte die Abteilung „Landwirtschaftliche Erzeugnisse“, die als einziges Transportgut auch im Krisenjahr 2009 einen Zuwachs von damals 10,7 % zu verzeichnen hatte. Unterdurchschnittlich mit + 2,3 % entwickelten sich die Transporte von Mineralölzeugnissen u.ä., wobei zu berücksichtigen ist, dass in diesem Bereich die Rückgänge im Vorjahr auch nicht so massiv waren wie in anderen Güterabteilungen. Leichte Rückgänge waren bei den Transportmengen in den Bereichen „Andere Nahrungs- und Futtermittel“ mit - 1,4 % und „Steine und Erden“ mit - 0,9 % zu verzeichnen. Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass die Transportzuwächse in der Trockenschifffahrt weitaus höher ausfielen als in der Tankschifffahrt, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Rückgänge im Krisenjahr 2009 bei Trockenschifffahrt auch weitaus dramatischer als bei der Tankschifffahrt waren.

In der Fahrgastschifffahrt setzte sich der in den letzten Jahren zu beobachtende Trend zu mehr Veranstaltungs- und weniger Linienfahrten in der Tagesausflugsschifffahrt fort. Damit konnte der in der Saison 2010 häufig von unfreundlicher Witterung verursachte Rückgang der Gästezahlen zum Teil ausgeglichen werden. In den meisten Regionen werden im Liniendienst häufiger kürzere Reisen gebucht, womit ein Rückgang der langen Ausflugsfahrten einhergeht. Die Kabinenschifffahrt entwickelte sich weiter positiv.



LAGE DER DEUTSCHEN BINNENSCHIFFFAHRT

Ertragslage in der Güterschifffahrt

Die teilweise starken Mengenzuwächse in der Binnenschifffahrt im Jahre 2010 haben sich nicht wie erhofft in der Umsatz- und Ertragslage des Gewerbes im Vergleich zum Vorjahr niedergeschlagen.

In der Trockenschifffahrt konnte die Entwicklung der Frachten in keinsten Weise mit der positiven Entwicklung der Transportmengen mithalten. Hier machten sich die schlechten Konditionen, zu denen im Krisenjahr abgeschlossen werden musste, noch negativ bemerkbar. Ein weiterer Druck auf die Frachtraten wurde zusätzlich durch in Dienst gestellte – vor allen Dingen große – Neubauten für die Rheinschiene ausgeübt.

In der Tankschifffahrt war im ersten Halbjahr 2009 insbesondere Dingen durch den damaligen Nachholbedarf bei Mineralöltransporten noch eine gute Beschäftigungs- und auch Frachtsituation zu verzeichnen. Wie bereits zu erwarten war, sind die Mengenzuwächse 2010 eher gering ausgefallen; vor allen Dingen der Bereich „Mineralölerzeugnisse u. ä.“ stagnierte fast auf Vorjahresniveau. Das Jahr 2010 war

durchgehend von niedrigen, kaum auskömmlichen Frachtraten gekennzeichnet. In erster Linie auf dem Spotmarkt machte sich zusätzlich eine Überkapazität durch auf dem Markt verbleibende Einhüllenschiffe negativ bemerkbar.

Perspektiven für 2011

Nach Angaben des Instituts für Wirtschaftsforschung wird die Weltwirtschaft auch im Jahr 2011 weiter wachsen, allerdings in einem gegenüber 2010 gedrosselten Tempo. Bleibt die Wirtschaftsleistung in den meisten asiatischen Ländern, vor allen Dingen in China und Indien, auf einem vergleichbar hohen Niveau wie 2010, wird für die Länder der Europäischen Union, den USA und besonders auch Japan mit einer deutlichen Verlangsamung des Wachstums gerechnet. Insgesamt wird erwartet, dass die Weltwirtschaft in 2011 um 3,6 % im Vergleich zum Vorjahr steigt, wobei der Welthandel um 5,9 % zunehmen soll. Für Deutschland wird ein Wachstum des BIP um 2,4 % erwartet.

Insgesamt deuten die gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten auf eine weiterhin positive Entwicklung der Güterverkehrskonjunktur hin.

Allerdings geht die „INTRAPLAN Consult GmbH“ in ihrer „Gleitenden Mittelfristprognose“ für den Güterverkehr Winter 2010 / 2011 von einer Verlangsamung des Wachstums in 2011 besonders bei den Verkehrsträgern aus, die im abgelaufenen Jahr zweistellig Zuwachsraten zu verzeichnen hatten. Insgesamt wird von einem Anstieg des gesamtmodalen Transportaufkommens von 3,1 % ausgegangen, wobei die Transportleistung um 4,9 % zunehmen soll. Dabei ist zu erwarten, dass – wie schon 2010 – der grenzüberschreitende Verkehr stärker als der Binnenverkehr wachsen wird. Beim Straßengüterverkehr wird für 2011 mit einer Zunahme von 3,2 % beim Transportaufkommen und von 5,5 % bei der Transportleistung gerechnet. Für das Jahr 2011 wird auch für den Eisenbahnverkehr mit einer, wenn auch deutlich abgeschwächten, Zunahme gerechnet. So wird für das Transportaufkommen ein Anstieg von 3,4 % und für die Transportleistung von 4,6 % prognostiziert. Auch für die Binnenschifffahrt wird für 2011 eine Zunahme der Transportnachfrage erwartet, die allerdings nach Einschätzung der Prognostiker geringer als die beim Straßen- und Eisenbahnverkehr ausfallen wird und deutlich hinter den Steigerungsraten 2010 zurückbleiben wird. Insgesamt wird für die Binnenschifffahrt mit einem Anstieg des Transportaufkommens wie der Transportleistung von jeweils 2,0 % gerechnet. Dieses verringerte Wachstum ist hauptsächlich auf einen Rückgang bei den Güterabteilungen zurückzuführen, die im Jahr 2010

außerordentlich hohe Zuwächse zu verzeichnen hatten. Bei diesen Prognosen ist bereits berücksichtigt, dass die gesamte Binnenschifffahrt im bisherigen Verlauf des Jahres 2011 teilweise massiven Behinderungen ausgesetzt war. Neben den Eissperren auf Teilen des Wasserstraßennetzes und dem Hochwasser auf dem Rhein war nach dem Tankerunfall am 13. Januar bei St. Goarshausen der Rhein für die Schifffahrt mehrere Wochen gesperrt. Da dadurch aber offensichtlich nicht so viele Gütermengen für die Binnenschifffahrt verloren gingen wie man hätte befürchten können, wird erwartet, dass sich die Auswirkungen dieses Unfalls auf das Jahresergebnis der Binnenschifffahrt in engen Grenzen halten und höchstens in der Nachkommastelle sichtbar sein werden.

Modal Split

Die Gleitende Mittelfristprognose enthält auch Ausführungen zum aktuellen Modal Split der Landverkehrsträger. Danach lag im Jahr 2010 der Anteil der Bahn beim Transportaufkommen mit 9 % lediglich 3 % über dem Anteil der Binnenschifffahrt. Vor dem Hintergrund der auffallend ungleichen Infrastrukturvoraussetzungen ist dieses Ergebnis positiv für den Verkehrsträger Binnenschiff zu werten. Unangefochtene Nummer Eins im Güterverkehr ist und bleibt der LKW mit einem Modal Split-Anteil von 82 %.

Bestand an Binnenschiffen unter deutscher Flagge

	1.1.2010		1.1.2011	
	Anzahl	Tragfähigkeit in t	Anzahl	Tragfähigkeit in t
Güterschiffe				
Motorgüterschiffe total	1.330	1.885.967	1.335	1.922.672
- trockene Ladung	931	1.177.358	916	1.164.893
- Tankmotorschiffe	399	708.609	419	757.779
Schubleichter total	843	900.909	833	874.947
- trockene Ladung	799	854.514	789	828.552
- Tankschubleichter	44	46.395	44	46.395
Schleppkähne total	73	45.148	67	38.914
- trockene Ladung	61	41.649	55	35.415
- Tankschleppkähne	12	3.499	12	3.499
zusammen	2.246	2.832.024	2.235	2.836.533
Schlepp-/Schubschiffe	Anzahl	kW	Anzahl	kW
Schlepper	142	30.173	140	29.367
Schubboote	288	111.669	286	107.776
Fahrgastschiffe	Anzahl	Fahrgastplätze	Anzahl	Fahrgastplätze
Tagesausflugsschiffe	966	226.409	983	229.577
Fahrgastkabinschiffe	47	5.154	50	5.686

Quelle: Zentrale Binnenschiffs-Bestandsdatei bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest
Zahlen für 2011 sind noch vorläufig

Unternehmen/Beschäftigte der deutschen Binnenschifffahrt

Unternehmen	2007	2008	2009	07-08	08-09
Trockengüterschifffahrt	569	546	523	-4,0 %	-4,2 %
Tankschifffahrt	188	175	168	-6,9 %	-4,0 %
Schub-/Schleppschifffahrt	47	43	45	-8,5 %	+4,7 %
Personenschifffahrt	356	341	311	-4,2 %	-8,8 %
Gewerbliche Schifffahrt	1.115	1.056	1.023	-5,3 %	-3,1 %
Werkschifffahrt	24	24	23	-	-4,2 %
Unternehmen insgesamt	1.139	1.080	1.046	-5,2 %	-3,1 %
Beschäftigte	2007	2008	2009	07-08	08-09
Fahrendes Personal	6.122	5.989	5.851	-2,2 %	-2,3 %
Landpersonal	1.690	1.639	1.619	-3,0 %	-1,2 %
Beschäftigte insgesamt	7.812	7.628	7.470	-2,4 %	-2,1 %

Anmerkung: Die Angaben in den einzelnen Zeilen dieser Tabelle ergeben addiert größere Summen als ausgewiesen, weil einige Unternehmen in mehr als einem Bereich tätig sind.

Quelle: Statistisches Bundesamt

Stand: jeweils 30.06.



Flottenbestand

Der Gesamtbestand der deutschen Binnenschiffsflotte zur Güterbeförderung hat sich in den letzten Jahren stabilisiert und zum 1. Januar 2011 in der Gattung „Tankmotorschiffe“ sogar noch zugenommen. An diesem Stichtag betrug nach vorläufigen Zahlen der Gesamtbestand der zur Güterbeförderung eingesetzten Binnenschiffe 2.235 Einheiten gegenüber 2.246 im Vorjahr. Die Tragfähigkeit dieser Schiffe hat sich trotz der Abnahme der Anzahl durch neu in Dienst gestellte Einheiten vor allen Dingen in der Tankschiffahrt gegenüber 2,83 Mio. Tonnen im Vorjahr auf jetzt 2,84 Mio. Tonnen erhöht.

Im Jahr 2010 hat sich der Bestand an Motorgüterschiffen für trockene Ladung um 15 auf 916 Einheiten verringert, wohingegen der Bestand an Tankmotorschiffen weiter zugenommen hat, und zwar um 20 auf jetzt 419 Einheiten.

In diesem Sektor ist auch die Ladekapazität deutlich um rd. 7 % auf knapp 758.000 Tonnen angestiegen. Durch die gegenläufige Entwicklung im Bereich Trocken- bzw. Tankschiffahrt beträgt der Anteil der Motorschiffe für trockene

Ladung nunmehr 68 % und der Motortankschiffe 32 % an der Gesamtzahl der motorisierten Selbstfahrer unter deutscher Flagge.

Bezogen auf die Tragfähigkeit entfallen ca. 60 % der Tonnage auf Trocken- und Tankmotorschiffe. Die Zahl der Güterschubleichter für trockene Ladung ist gegenüber dem Vorjahr um 10 Einheiten leicht zurückgegangen. Der Bestand an Tankschubleichtern hat sich nicht verändert und liegt bei 44 Einheiten. Das Durchschnittsalter der deutschen Binnenschiffsflotte hat sich nach den letzten vorliegenden Zahlen für 2009 bei den Trockengutschiffen leicht auf 57,1 Jahre erhöht, wohingegen es bei den Tankschiffen von 31,8 auf 30,9 Jahre zurückgegangen ist.

Die Zahl der Fahrgastschiffe unter deutscher Flagge hat sich im Berichtsjahr um 20 Einheiten erhöht und betrug zum 1. Januar 2011 exakt 1.033 Schiffe. Davon entfielen auf Tagesausflugsschiffe 983 (+ 17) Einheiten und auf Kabinenschiffe 50 (+ 3) Einheiten.



Unternehmen / Beschäftigte der deutschen Binnenschifffahrt

Der negative Trend hinsichtlich der Anzahl der Unternehmen in der deutschen Binnenschifffahrt hat sich – in etwa in der gleichen Größenordnung wie im Vorjahr – fortgesetzt. Zum letzten vorliegenden Erhebungszeitpunkt Mitte 2009 waren in der Binnenschifffahrt 1.023 deutsche Unternehmen (- 5,3 % gegenüber dem Stichtag 2008) tätig. Diese Unternehmen erwirtschafteten im Jahr 2009 – geprägt durch die tiefgreifende Wirtschaftskrise – nur noch einen Umsatz von insgesamt 1.268 Mio. Euro gegenüber 1.671 Mio. Euro im Vorjahr, das ist ein Rückgang von 24,1 %. Dabei fiel der Umsatzrückgang in der Trockenschifffahrt mit einem Minus von 31,1 % noch weitaus dramatischer aus als der in der Tankschifffahrt mit 19,2 %. Der Umsatzrückgang in der Personenschifffahrt fiel mit einem Minus von 6,3 % auf nunmehr knapp 247 Mio. Euro gegenüber der Güterschifffahrt eher moderat aus.

Von den 1.023 Unternehmen betrieben 523 (- 4,2 %) Trockengüterschifffahrt, 168 (- 4 %) Tankschifffahrt, 45 (+ 4,6 %) Schub- und Schleppschifffahrt sowie 311 Unternehmen (- 8,8 %) Personenschifffahrt.

Knapp 73 % der Unternehmen (725) erzielten einen Umsatz aus der Binnenschifffahrt von weniger als 500.000 Euro im Jahr, 275 Unternehmen erwirtschafteten einen Umsatz von 500.000 und mehr Euro. Damit verringerte sich die Gruppe der umsatzstärkeren Unternehmen um 68 Betriebe (- 19,8 %). Fast unverändert (- 1) waren 23 Unternehmen ausschließlich im Werkverkehr tätig.

Der seit 2006 zu beobachtende Rückgang bei den Beschäftigten in der Binnenschifffahrt hat sich mit einem Minus von insgesamt 2,1 % fast unvermindert fortgesetzt. Dabei ist zu beobachten, dass der Rückgang beim fahrenden Personal mit - 2,3 % in etwa so hoch ausfiel wie im Vorjahr (- 2,2 %), aber zum Stichtag Mitte 2009 dieses Mal höher als beim Landpersonal lag; hier war eine Abnahme der Beschäftigtenzahl um - 1,2 % gegenüber - 3,0 % im Vorjahr festzustellen.

Erstmals seit dem Jahr 2000 ging die Zahl der Auszubildenden an Bord von deutschen Binnenschiffen zurück. So meldet der Deutsche Industrie- und Handelskammertag nach 477 Auszubildenden in 2008 und 498 in 2009 für das Jahr 2010 bundesweit 451 Auszubildende.



NATIONALE VERKEHRS- UND GEWERBEPOLITIK

Das von der Güter- und Personenschifffahrt nutzbare, rund 7.500 Kilometer umfassende Netz von deutschen Wasserstraßen, weist im Hinblick auf den infrastrukturellen Zustand weiterhin ein uneinheitliches Bild auf. Während die Wasserstraßeninfrastruktur etwa am Rhein in einem insgesamt guten Zustand ist, besteht insbesondere an Donau, Elbe, Main, Mosel oder Neckar sowie im westdeutschen und ostdeutschen Kanalgebiet ein hoher Investitionsbedarf. Denn anders als bei Straße und Schiene, wo eine bundesweit normierte Infrastruktur vorhanden ist, ist die Befahrbarkeit der Flüsse und Kanäle nur sehr unterschiedlich möglich, selbst auf internationalen Magistralen wie der Donau. Kapazitätsengpässe wie zu geringe Brückendurchfahrtshöhen, zu geringe Schleusenkammerlängen und fehlende Abladetiefen begrenzen die Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt. Hinzu kommen enorme Erhaltungsinvestitionen, die aus einer jahrzehntelangen Unterfinanzierung der Wasserstraßeninfrastruktur resultieren. Dies hat auch die Bundesregierung erkannt, die in ihrem Koalitionsvertrag feststellt: „Erhalt sowie Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sind weit hinter dem Bedarf zurück geblieben. Entscheidende Schwächen waren die kontinuierliche Unterfinanzierung und schwankende Haushaltslinien“.

Der BDB wirbt seit Jahren für die Schaffung eines sogenannten homogenen Wasserstraßennetzes, das heißt für einen Ausbaustandard, der die Befahrbarkeit der wichtigsten Relationen mit einheitlichen Gefäßen ermöglicht. Das

heute in der Binnenschifffahrt anzutreffende 110 Meter lange Großmotorgüterschiff ist auf Grund der vorgenannten Beschränkungen noch lange nicht in allen Relationen einsetzbar. Die Politik hat das erkannt und deshalb im Nationalen Hafenkonzept, das einen wesentlichen Baustein im sog. Aktionsplan Güterverkehr und Logistik bildet, das „Leitbild“ für die Wasserstraßeninfrastruktur definiert: Ausbaumaßnahmen sollen sich am Großmotorgüterschiff und der zwei- bzw. dreilagigen Stapelbarkeit von Containern orientieren.

Die zügige Optimierung der seewärtigen Zufahrten und der gezielte Ausbau der Seehafenhinterlandanbindungen sind im Koalitionsvertrag der am 27. September 2009 gewählten Bundesregierung aus CDU/CSU und FDP ausdrücklich verankert. Infolge einiger vielversprechender Ankündigungen wie der Sicherstellung von Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur für Straße, Schiene und Wasserstraße auf hohem Niveau, der Fortsetzung der zuletzt verstärkten Berücksichtigung der Bundeswasserstraßen bei der Verteilung von Investitionsmitteln und der Fortführung der Arbeit des Forums Binnenschifffahrt und Logistik erzeugte die Koalitionsvereinbarung der Bundesregierung in der 17. Legislaturperiode beim Binnenschifffahrtsgewerbe anfänglich Zufriedenheit. Knapp anderthalb Jahre nach Zusammentreten der Regierung kommt bei den am System Wasserstraße Beteiligten allerdings Skepsis hinsichtlich der konkreten Umsetzung auf.

Infrastrukturpolitik

BMVBS legt Netzzustandsbericht vor

Am 26. Januar 2011 hat das Bundesverkehrsministerium im Rahmen des vom Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages geforderten Berichts zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung erstmals einen umfassenden und politisch ungeschönten Bericht über den Zustand der bundesdeutschen Wasserstraßen vorgelegt. Die Aussagen sind schockierend, da sie die Befürchtungen des BDB und seine wiederholten Warnungen an die Verkehrs- und Haushaltspolitiker des Bundes auf drastische Weise bestätigen: „Der Investitions- und Sachmittelhaushalt für die Wasserstraßeninfrastruktur entsprach über lange Zeiträume und entspricht auch aktuell nicht dem Bedarf“, heißt es in der Unterlage. „Die Unterdeckung wird sich unter Zugrundelegung der derzeit bekannten mittelfristigen Finanzplanung in den nächsten Jahren aufgrund des zunehmenden Ersatzinvestitionsbedarfs und von Preissteigerungen auf ca. 500 Mio. Euro pro Jahr vergrößern“, teilt das Bundesverkehrsministerium den Mitgliedern des Haushaltsausschusses im Deutschen Bundestag weiter mit. Aufgrund der Unterdeckung habe sich der Zustand von Wasserstraßen und Anlagen verschlechtert. Einzelne Anlagen an den Wasserstraßen haben ihre wirtschaftlich-technische Nutzungsdauer z. T. deutlich überschritten und können nur mit erheblichem Mehraufwand (permanente Bauwerksüberwachung, intensive Anlageninspektionen, hoher Instandhaltungsaufwand) betrieben werden. „Aufgrund der notwendigen Konsolidierung des Bundeshaushaltes, aber auch wegen der üblichen Laufzeiten großer Investitionsmaßnahmen ist eine spürbare Verbesserung der Situation in den kommenden 20 Jahren nicht zu erwarten“, stellt das Ministerium fest.

Binnenschifffahrt wird benachteiligt

Diese Situation hat selbstverständlich Auswirkungen auf die gewerbliche Schifffahrt, die einen eklatanten Wettbewerbsnachteil gegenüber den anderen Verkehrsträgern erleidet: „Laufende Investitionsmaßnahmen in die Verkehrsinfrastruktur entfalten ihren vollen Nutzen für die Schifffahrt erst, wenn Streckenrelationen durchgehend fertig gestellt und uneingeschränkt nutzbar sind. Die beschriebene haushalterische Situation hat zur Folge, dass das bestehende Wasserstraßennetz an vielen Stellen Beeinträchtigungen (z. B. hinsichtlich Schleusenabmessungen, Fahrrinntiefen, Brückendurchfahrtshöhen) aufweist, die mittelfristig nicht vollständig beseitigt werden können. Dies schränkt die wirtschaftliche Befahrbarkeit (hinsichtlich Schiffsgrößen, Abladetiefen, Containerhöhen) ein, so dass die Verlager auf derartig betroffenen Wasserstraßen oder Wasserstraßenabschnitten auf andere Verkehrsträger bzw. benachbarte europäische Seehäfen ausweichen“, heißt es auf Seite 20 des Berichts zur Reform der WSV vom 26. Januar 2011.

Reform der WSV / Neues Wasserstraßenkonzept

Die aus dieser Situationsbeschreibung resultierenden Erwartungen der Hafen- und Schifffahrtstreibenden sowie der verladenden Wirtschaft liegen auf der Hand: Das Wasserstraßennetz muss saniert und für die logistischen Anforderungen der Zukunft fit gemacht werden. Umso überraschender ist die nun im o.g. Bericht zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung präsentierte Strategie des Bundesverkehrsministeriums: Anstatt einen angemessenen großen Anteil der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel in die Flüsse und Kanäle zu investieren, wird eine rückwärts gewandte Vorgehensweise gewählt: Das Bundesverkehrsministerium trifft die „strategische Entscheidung, die geringen verfügbaren Ressourcen (Investitionsmittel und Personal) auf die Teile der Wasserstraßeninfrastruktur zu konzentrieren, die bereits heute oder absehbar über ein hohes Verkehrsaufkommen verfügen“, so das Ministerium auf Seite 20 des Berichts. Damit soll erreicht werden, dass auf Wasserstraßen oder Wasserstraßenabschnitten mit einer hohen Transportnachfrage eine adäquate quantitative und vor allem qualitative Leistungsfähigkeit der Infrastruktur gewährleistet werden kann, indem die Unterhaltung und der Betrieb dieser Wasserstraßen auf hohem Niveau durchgeführt und infrastrukturelle Verbesserungen in vertretbaren Zeiträumen realisiert werden können. Eine Aussage, wie steigende Güterverkehre mit dem Binnenschiff in 20 oder 40 Jahren auf den nicht weiter ausgebauten Relationen stattfinden sollen, enthält der Bericht nicht.

BMVBS gibt verkehrspolitische Ziele auf

Die neue Strategie beinhaltet in wesentlichen Teilen die Aufgabe von verkehrspolitischen Zielen und bisher üblichen Bewertungsverfahren für die Ermittlung von Ausbaunotwendigkeiten in der Infrastruktur. Das BMVBS ist sich der Tragweite dieser Vorgehensweise durchaus bewusst: „An Wasserstraßen ohne hohe Transportnachfrage und ohne herausragendes Entwicklungspotenzial kann lediglich der gegenwärtige Zustand erhalten werden. Dementsprechend wird auf Ausbaumaßnahmen verzichtet, selbst wenn diese volkswirtschaftlich sinnvoll wären. Bestandserhaltung, Ersatzinvestitionen und die Qualität der Unterhaltung und des Betriebs werden an die Funktion und die Nutzung der Wasserstraßen angepasst. Hierbei wird in Kauf genommen, dass an Wasserstraßen ohne hohes Transportaufkommen und ohne herausragendes Entwicklungspotenzial Maßnahmen reduziert werden bzw. nicht mehr erfolgen, selbst wenn diese gesamtwirtschaftliche Vorteile zeigen. Das politische Ziel, den Anteil des Gütertransports auf den Wasserstraßen zu steigern, wird in diesen nachrangigen Netzteilen aufgegeben“, heißt es in dem Bericht wörtlich.



Zur Umsetzung dieser Strategie legt das Bundesverkehrsministerium ein Wasserstraßenkonzept vor, das eine neue Netzstruktur beinhaltet. Flüsse und Kanäle werden in dem Bericht allein auf Grundlage der transportierten Menge in Klassen eingeteilt, die sich Vorrangnetz (wenigstens 10 Mio. Tonnen Güter), Hauptnetz (wenigstens 5 Mio. Tonnen Güter), Ergänzungs- und Nebennetz (3 bzw. 1 Mio. Tonnen Güter) nennen. Ein zügiger Ausbau soll nur noch im Vorrangnetz stattfinden. Bereits im Hauptnetz steht nur noch der Erhalt im Vordergrund, Ausbau soll nur noch unter Einschränkungen stattfinden. („Im Ergänzungs- und teilweise im Hauptnetz fallen zukünftig die Ausbauminvestitionen weg“, Seite 26 des Berichts). Zu diesem Hauptnetz zählen auf Grundlage der vorgenannten Gütermengenklassifizierung des BMVBS etwa der Elbe-Seitenkanal, Teile des westdeutschen Kanalsystems, des Neckars und der Main-Donau-Kanal.

Keine Zustimmung für neue Strategie

Es ist nicht die geplante Reform der WSV, sondern die ohne Notwendigkeit in diesem Zusammenhang verkündete Aufgabe von zahlreichen Ausbauprojekten, die zu einhelliger Kritik bei der verladenden Wirtschaft, den Bundesländern, den Häfen und der Schifffahrt geführt hat. Für zusätzliche Verstimmung hat dabei sicherlich die Strategie des BMVBS geführt, im Vorfeld keinerlei Anhörung oder gar Beratung mit den Betroffenen durchzuführen, sondern die als Modernisierungskonzept getitelte Einsparmaßnahme als Überraschungscoup zu platzieren. Für Verärgerung sorgte auch, dass sämtliche Wasser- und Schifffahrsdirektionen vom BMVBS bereits Anfang März 2011 angewiesen wurden, im Vorgriff auf die erwartete WSV-Reform keine weiteren Ausbaumaßnahmen an solchen Flüssen und Kanälen durchzuführen, auf denen das Ministerium eine Gütermenge von

weniger als 5 Mio. Tonnen für das Jahr 2025 erwartet. Auch bestimmte Unterhaltungsmaßnahmen wurden „vorsorglich“ so bereits gestoppt. In einem bemerkenswert ausführlichen, 10 Punkte umfassenden Beschluss hat die Verkehrsministerkonferenz die Hauptkritikpunkte Anfang April 2011 in Potsdam bestätigt.

Zwar ist es richtig und entspricht auch der Überzeugung des BDB, Steuermittel bevorzugt dort einzusetzen, wo der verkehrliche Nutzen am höchsten und die Finanzierungsnotwendigkeit am größten ist. Dies darf aber nicht dazu führen, dass in anderen wichtigen Teilen des Wasserstraßennetzes gar kein Ausbau mehr stattfindet. Ganze Regionen wie etwa die Mitte und der Osten Deutschlands, aber auch Teile Baden-Württembergs und Schleswig-Holsteins, werden bei diesem Vorgehen vom Ausbau der Infrastruktur abgeschnitten. Die verladende Wirtschaft wird in diesen Regionen gezwungen sein, Logistiklösungen unter Ausschluss der Binnenschifffahrt zu entwickeln. Bemerkenswert ist auch, dass bei der vorgeschlagenen Vorgehensweise Maßnahmen aus dem sogenannten Vordringlichen Bedarf (VB) des Bundesverkehrswegeplanes 2003 nicht realisiert werden sollen. Der BDB erwartet von Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer, einen auskömmlichen Etat für die Infrastruktur bereit zu halten und die drei Landverkehrsträger fair und gleichberechtigt zu behandeln. Falls erforderlich, muss hierfür der „Kassensturz“ bei sämtlichen Verkehrsträgern erfolgen und jede Infrastrukturmaßnahme bei Straße, Schiene und Wasserstraße auf den Prüfstand gestellt werden.

Diskussionsbedarf bei neuer Klassifizierung

Die im Zusammenhang mit der neuen Netzstruktur entstehenden Diskussionen sind teilweise grundsätzlicher Natur, etwa hinsichtlich der Frage, wie ein Ausbaustopp, der rund

20 bis 30 % des gesamten Netzes betrifft, mit dem verkehrspolitischen Ziel der Güterverkehrsverlagerung auf das Binnenschiff oder mit der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung (Erhöhung des Modal Split des Binnenschiffes auf 14 %) in Einklang gebracht werden kann. Bedenklich ist auch die Abkehr von dem bisherigen Prinzip, Infrastrukturmaßnahmen nach dem Nutzen-Kosten-Prinzip zu beurteilen. Teilweise ergeben sich aber auch ganz konkrete Fragen im Zusammenhang mit der neuen Netzstrategie, die hier nur kurz aufgelistet sind:

- Ist das BMVBS der Ansicht, dass die geforderte WSV-Reform zwingend mit einer Neuklassifizierung des Wasserstraßennetzes verknüpft werden muss?
- Wird für die zukünftige Entwicklung der Binnenschifffahrt allein auf die sog. Verflechtungsprognose 2025 abgestellt, die 2007 mit Datenmaterial des Jahres 2004 erstellt wurde?
- Auf welcher wissenschaftlichen Grundlage beruht die vorgenommene Tonnagegruppierung der Flüsse (10 Mio., 5 Mio., 3 Mio., 1 Mio. Tonnen)?
- Auf welcher wissenschaftlichen Grundlage beruht die Entscheidung, dass allein bei einem Transportvolumen von wenigstens 10 Mio. Tonnen p.a. ein Fluss-/Kanal-ausbau stattfinden darf?
- Weshalb wurde bei der Klassifizierung nur die Güterverkehrsmege in Tonnen berücksichtigt, nicht aber die Projektladung bzw. die Wertigkeit des transportierten Gutes?
- Inwieweit wird die in den jeweiligen Transportrelationen sehr unterschiedliche regionale Hebelwirkung der Gütertransporte berücksichtigt?

Das Bundesverkehrsministerium ist vom Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages aufgefordert worden, bis Ende April 2011 den Bericht zur WSV-Reform erneut zu überarbeiten. Diese überarbeitete Unterlage lag bei Redaktionsschluss noch nicht vor. Der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages hat darüber hinaus für Ende Juni 2011 eine Gewerbeanhörung zur beabsichtigten neuen Netzstruktur beschlossen. Der BDB hofft auf eine angeregte Diskussion mit Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer auch zu diesem Thema am 23. Mai 2011 anlässlich der Mitgliederversammlung in Berlin.

Etat für Bundeswasserstraßen

Für den Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle stehen 2011 rund 838 Mio. Euro zur Verfügung, wobei Mittel aus den Konjunkturpaketen bereits inkludiert sind. Die Investitionslinie Verkehr im Haushaltsentwurf wies noch einen Wert von rund 886 Mio. Euro für infrastrukturelle Maßnahmen an Bundeswasserstraßen aus. Zwar liegt der Ansatz damit trotz auslaufender Konjunkturpakete immer noch auf der Linie

der sogenannten mittelfristigen Finanzplanung des Verkehrs- und Finanzministeriums. Jedoch ist das Ziel des BDB, einen jährlichen Ansatz von wenigstens 1 Milliarde Euro p.a. zu erhalten, erneut verfehlt worden. Addiert man den heute gegebenen Etat von rund 838 Mio. Euro für Erhalt und Ausbau mit der mittlerweile vom BMVBS bestätigten Unterdeckung von mindestens 500 Mio. Euro (s.o.) beläuft sich der jährliche Investitionsbedarf derzeit auf über 1,3 Milliarden Euro. Unter Zugrundelegung dieser Fakten kann der BDB mit dem Etat für 2011 nicht zufrieden sein.

Gemeinsame Erklärung zur Verkehrsinfrastruktur

Für einen ausreichenden Haushaltsansatz für die Verkehrswege in Deutschland haben sich Mitte September 2010 Vertreter der gesamten deutschen Verkehrswirtschaft unter der Federführung des BDI eingesetzt. In einer gemeinsamen Erklärung, an der sich auch der BDB beteiligt hat, appellierten sie gemeinsam an die Politik, der volkswirtschaftlichen Bedeutung von Investitionen in eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur im politischen Handeln stärker Rechnung zu tragen. In der Unterlage wird ausgeführt, dass der Standort Deutschland eine Verkehrsinfrastrukturpolitik braucht, die mittelfristig das erforderliche Minimum von zwölf Milliarden Euro im Jahr für die Verkehrswege bereitstellt und gleichzeitig durch effizientere Verwendung der Mittel mehr Infrastruktur für jeden Euro ermöglicht. Für den Bereich der Bundeswasserstraßen wird in der Unterlage ein Gesamtinvestitionsbedarf für die verkehrliche Infrastruktur von rund 1,3 Milliarden Euro pro Jahr angemeldet.

Finanzierung Verkehrsinfrastruktur

Änderungen ergeben sich seit 2011 bei der Zusammensetzung der finanziellen Mittel für Infrastrukturmaßnahmen an Bundeswasserstraßen: Es werden keine Einnahmen aus der Fernstraßenmaut mehr verwendet, nachdem die Bundesregierung den im Koalitionsentwurf angekündigten geschlossenen Finanzierungskreislauf „Straße“ geschaffen hat. Die noch im Haushaltsentwurf für die Wasserstraßen enthaltenen Mautmittel wurden jedoch vollständig durch Aufstockung der Mittel im Kapitel 1203 des Bundeshaushalts ausgeglichen. Im Jahr 2011 bleibt der Paradigmenwechsel in der Infrastrukturfinanzierung daher zunächst ohne Folgen. Ob auch im Wasserstraßenbereich eine Nutzerfinanzierung auf Vollkostenorientierung seitens der Bundesregierung angestrebt wird, bleibt abzuwarten. Bereits heute zahlt die Schifffahrt Abgaben für die Nutzung bestimmter Wasserstraßen. Dem allgemeinen Bundeshaushalt fließen so rund 70 Mio. Euro p.a. zu. Eine reine Nutzerfinanzierung durch die Schifffahrt hat der BDB wiederholt abgelehnt und zur Begründung auf das regelrechte „Nutzungsbündel“ hingewiesen, das bei Flüssen und Kanälen gegeben ist: Anders als Schienengleis und Fernstraße hat die Bundeswasserstraße neben der verkehrswirtschaftlichen Nutzung auch beach-

tenswerte Funktionen zur Wasserversorgung, Erhaltung der Vorflut für den Abfluss der Niederschläge und für Entwässerungszwecke, Abwendung von Hochwasser- und Eisgefährdung sowie zur preiswerten und sauberen Energiegewinnung in staugeregelten Abschnitten. Schließlich dienen Wasserstraßen in steigendem Maße der Erholung der Bevölkerung an und auf dem Wasser. Dieses Nutzungsbündel müsste in einem Finanzierungskreislauf entsprechend abgebildet werden. Eine stärkere Kostenanlastung müsste im Übrigen konsequenterweise auch die seewärtigen Zufahrten an Elbe und Weser sowie die gesamte Sportboot- und Freizeitschifffahrt umfassen.

Donauausbau

Die Debatte zum immer noch streitigen Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen zeigt, dass die verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten des Flusses widerstreitende Interessen hervorrufen können. Die 2009 aufgenommene und bis 2012 laufende Untersuchung zum Ausbau der Strecke wird von der sogenannten Monitoring-Gruppe begleitet, in der Ausbaugesegner und -befürworter aufeinandertreffen. Die Interessen des Binnenschifffahrtsgewerbes vertritt in diesem Zusammenschluss BDB-Präsident Dr. Gunther Jaegers. Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer hat sich gegenüber dem BDB in einem persönlichen Gespräch Anfang Juli 2010 in Berlin als klarer Befürworter der Ausbauvariante C 2.80 zu erkennen gegeben und sich auch anlässlich des Bayerischen Wirtschaftstages am 26. Juli 2010 in Regensburg deutlich für einen staugeregelten Donauausbau ausgesprochen.

Aktionsplan Güterverkehr und Logistik – Nationales Hafenkonzzept

Eine Stärkung des Systems Wasserstraße wird auf Bundesebene durch den Aktionsplan Güterverkehr und Logistik und die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzpts für die See- und Binnenhäfen verfolgt. Häfen sollen als wichtige Verkehrsdrehscheiben, als Knotenpunkte des Land- und Schiffsverkehrs sowie als Logistikzentren gestärkt werden. Hierfür sollen bei den Investitionen Schwerpunkte bei der Hafenanbindung mit Schiene, Wasserstraße und Straße gesetzt werden. Abläufe in den Häfen sollen optimiert und die Häfen stärker vernetzt werden. Der BDB ist an der vom Bundesverkehrsministerium eingeleiteten Umsetzung des Nationalen Hafenkonzpts in den hierfür eingerichteten Gremien – Beirat und Lenkungsausschuss – unmittelbar personell beteiligt.

Die Umsetzung dieses Hafenkonzpts stellt eine von insgesamt 30 Maßnahmen des Anfang November 2010 von Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer vorgestellten Aktionsplans Güterverkehr und Logistik dar. Als Weiterentwicklung des von der Vorgängerregierung erstellten Masterplans Güterverkehr und Logistik soll die Unterlage Leitli-

nie und Arbeitspapier zugleich sein: Auf die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße soll – so die im Vorwort erklärte Absicht des Ministeriums – ein möglichst großer Anteil der künftig stark wachsenden Güterverkehre verlagert werden. Der BDB begrüßt diese Absicht der verstärkten Nutzung der alternativen und besonders umweltfreundlichen Verkehrsträger. Dennoch hat der Aktionsplan Güterverkehr und Logistik einen zwiespältigen Eindruck hinterlassen, denn an der konzeptionellen Schwäche des Masterplans wurde auch in dem nun vorliegenden Aktionsplan nichts geändert: Aussagen zu den größten Hemmnissen in der Wasserstraßeninfrastruktur und zu den dringend notwendigen Ausbaumaßnahmen – sei es an Donau, Elbe, Mosel, Neckar oder im Kanalsystem – enthält die Unterlage nach wie vor nicht. Das kann zu dem Trugschluss führen, dass im Wasserstraßenbereich keine Engpassbeseitigungen erforderlich sind. Der mögliche Trugschluss wird dadurch gefördert, dass die infrastrukturellen Hemmnisse und Ausbaunotwendigkeiten bei den Verkehrsträgern Schiene und Fernstraße im Aktionsplan vergleichsweise prominent und konkret dargestellt werden. Der Aktionsplan als das wichtigste Grundwerk der Verkehrspolitik müsste nach Auffassung des BDB ebenfalls unmittelbare Ausführungen zur Wasserstraßeninfrastruktur enthalten. Die keineswegs vollständigen Ausführungen in der Einzelmaßnahme „Umsetzung des Nationalen Hafenkonzpts“ genügen diesem Anspruch nicht.

Positiv ist dagegen zu vermerken, dass auf Vorschlag des BDB durchaus einige Nachbesserungen am Aktionsplan vorgenommen wurden. So wurde etwa die Liegeplatzproblematik ebenso aufgegriffen wie die Forderung nach einer weiteren Optimierung und Fortführung der Programme zur Förderung abgasarmer Motoren und zur Modernisierung der Flotte. Der BDB begrüßt zudem, dass die Unterlage eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Kombinierten Verkehr vorsieht.

Umweltbericht 2010

Der Aktionsplan Güterverkehr und Logistik wird im Rahmen des Ende November 2010 vom Bundeskabinett beschlossenen Umweltberichts als wertvolle Maßnahme zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen eingeordnet. Daneben werden die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzpts, das Inkrafttreten des CDNI, die Förderung der Modernisierung der deutschen Binnenschifffahrt sowie die Reduzierung des Schwefelanteils im Dieselmotorkraftstoff positiv hervorgehoben. Der BDB begrüßt ausdrücklich das aus dem Bericht hervorgehende Bestreben der Bundesregierung, wachsende Verkehrsbedarfe weitgehend durch umweltverträgliche Verkehrsträger abzudecken. Die Unterlage thematisiert unter anderem die „Mobilität der Zukunft“: Eine nachhaltige Mobilität müsse das Leitbild einer nachhaltigen Politik sein. Die Regierung verfolgt das Ziel, den Verkehrsträger Binnen-



schiff weiterzuentwickeln, Auswirkungen auf Natur und Umwelt dabei jedoch so gering wie möglich zu halten.

Forum Binnenschifffahrt und Logistik

Der Themenkomplex Umwelt könnte bei der beabsichtigten Fortführung des Forums Binnenschifffahrt und Logistik nach Auffassung des BDB einen von vier Arbeitsschwerpunkten bilden. Unter dem denkbaren Leittitel „Zukunft der Binnenschifffahrt“ könnten zudem die Bereiche Ausbildung, zukünftige Güter und gesellschaftliche Akzeptanz abgearbeitet werden. Dies hat der BDB dem Bundesverkehrsministerium so vorgeschlagen. Das Forum wurde 2004 gegründet, um die Ergebnisse und die 21 Handlungsempfehlungen des Gutachtens der Planco Consulting GmbH zum Thema „Potentiale und Zukunft der deutschen Binnenschifffahrt“ hinsichtlich ihrer Relevanz und ihres praktischen Nutzens einer Bewertung zu unterziehen. Diese Arbeit, an der neben dem BDB sieben weitere Verbände beteiligt waren, wurde im Januar 2005 mit der Präsentation eines Abschlussberichts zu Ende geführt. Alle Beteiligten des branchenübergreifend besetzten Forums beurteilten die Zusammenarbeit als ausgesprochen konstruktiv und zielführend. Dieses erfolgreiche Zusammenwirken sollte deshalb fortgesetzt werden. Bis zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses hat die konstituierende Sitzung des im Koalitionsvertrag der Bundesregierung erwähnten Forums jedoch noch nicht stattgefunden.

KLIWAS

Die Auswirkungen des Klimawandels auf Wasserstraßen und die Schifffahrt in Deutschland werden derzeit im Rah-

men des vom BMVBS initiierten Forschungsprogramms KLIWAS untersucht. Im Zeitraum zwischen März 2009 und Dezember 2013 zielen bis zu 100 Wissenschaftler der Programmpartner Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG), Bundesanstalt für Wasserbau (BAW), Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) und Deutscher Wetterdienst (DWD) darauf ab, Wasserstraßen für die Zukunft zu sichern. Das Hauptziel der KLIWAS-Aktivitäten ist es, den erforderlichen Anpassungsbedarf zu erkennen und Anpassungsmaßnahmen vorzuschlagen. Dies beinhaltet Unterhaltungsoptionen für Wasserstraßen, aber auch mögliche Maßnahmen zur Verkehrslogistik, zu Schiffstypen, zu Gewässergüte sowie zur Arbeitssicherheit. Die Untersuchungen konzentrieren sich zunächst auf den Rhein, demnächst werden aber auch die Stromgebiete von Elbe und Donau genauer betrachtet. Erfreuliches erstes Zwischenergebnis der Analysen: Bis 2050 sind keine signifikanten Änderungen der sommerlichen Abflüsse im Rhein zu erwarten. Allerdings könnten die winterlichen Abflüsse zunehmen. Nach 2050 werde die jährliche Abflussmenge bis 2100 insgesamt gegenüber den Vorjahren unverändert bleiben, sich aber über das Jahr anders verteilen.

Gewerbepolitik

Mit zum Teil drastischen Mengenverlusten und Umsatzrückgängen hatte die weltweite Wirtschaftskrise bereits im Jahr 2009 enorme Auswirkungen auf das Binnenschifffahrtsgewerbe. Zwar hinterließ das Anspringen der Konjunktur im Jahr 2010 dann auch in der Binnenschifffahrt



deutliche Spuren; das Transportaufkommen stieg in nahezu allen Gütergruppen kontinuierlich an. Dass sich die Branche von der Finanz- und Wirtschaftskrise aber noch immer nicht vollständig erholt hat, zeigt unter anderem das Frachtrateniveau: Die Transportpreise bewegten sich sowohl in der Trockengut- als auch in der Tankschifffahrt im Jahr 2010 noch immer auf dem vergleichsweise niedrigen Niveau des Krisenjahres 2009 (siehe hierzu die Ausführungen im Kapitel „Lage des deutschen Binnenschifffahrtsgewerbes“ am Anfang dieses Berichts).

Die Kombination aus einer schwierigen Marktsituation mit niedrigen Frachtraten, Eis- und Hochwassersperrungen während des Winters 2010/2011 sowie den mehrere Wochen andauernden Behinderungen infolge der Havarie eines Tankmotorschiffes auf dem Rhein zu Beginn des Jahres 2011 hat zu einer außergewöhnlichen Belastung der Branche geführt. Der BDB hat deshalb Bundesfinanzminister Dr. Schäuble gebeten, den Finanzämtern eine möglichst wohlwollende Prüfung von Steuerstundungsanträgen seitens des Schifffahrtsgewerbes zu empfehlen. Zudem wurden Bundeswirtschaftsminister Rainer Brüderle und bei Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer um schnell und unbürokratisch zu gewährende Liquiditätshilfen für in Not geratene Schifffahrtsunternehmer gebeten. Dieses Anliegen wurde jedoch abgelehnt. Stattdessen wurde der Hinweis auf existierende Förderprogramme der KfW-Bank (Gewährung von Darlehen) gegeben.

Schwere Marktstörung Tankschifffahrt

In der Tankschifffahrt sorgt die aufgrund von Änderungen im internationalen Gefahrgutregelwerk ADN notwendige Umstellung der Binnentankschifffahrtsflotte von Einhülle auf Doppelhülle für eine Überkapazität an Schiffsraum: Zahlreiche neue Doppelhüllentankschiffe sind im Hinblick auf die im ADN genannten Stichtage, ab wann bestimmte Produkte nur noch in sog. Doppelhülle transportiert werden dürfen, bereits in den Markt gekommen; weiterer Schiffsraum wird folgen. Der derzeit vorhandene Einhüllenschiffsraum verbleibt jedoch überwiegend im Markt. Der BDB setzt

sich dafür ein, dass dieser Marktsituation mit europaweiten, strukturbereinigen Maßnahmen entgegen gewirkt wird. Da der BDB in der Tankschifffahrt die Voraussetzungen für eine strukturelle Marktstörung im Sinne der Verordnung (EG) 718/1999 in Verbindung mit der europäischen Richtlinie 96/75/EG für gegeben hält, hat er das Bundesverkehrsministerium um Unterstützung gebeten, gemäß den Regularien der genannten Richtlinie eine solche „schwere Marktstörung“ für die Tankschifffahrt bei der Europäischen Union anzumelden. Dies würde den sogenannten Krisenmechanismus in Gang setzen: Neben einer Alt-für-Neu-Regelung könnte eine Abwrackmaßnahme zur Reduzierung des vorhandenen Einhüllenschiffsraums vorgenommen werden. Näheres hierzu lesen Sie im Kapitel „Tankschifffahrt“.

Förderung des Schifffahrtsgewerbes

§ 6 b EStG

Die Bundesregierung ist ihrer zu Beginn der Legislaturperiode getätigten Ankündigung, an bestimmten Fördermaßnahmen des Binnenschifffahrtsgewerbes festhalten zu wollen, nachgekommen. Mit dem Jahressteuergesetz 2010 wurde die befristete Regelung des § 6 b Abs. 1 Nr.4 EStG Ende 2010 in dauerhaft geltendes Recht überführt. Nach erfolgter Zustimmung durch den Bundesrat ist die Übertragung stiller Reserven bei der Veräußerung von Binnenschiffen nun ohne Befristung möglich. Diese insbesondere für die Partikularschifffahrt wichtige Steuererleichterung stellte ein Kernanliegen des BDB dar.

Förderrichtlinie Kombiniertes Verkehr

Die Ende des Jahres 2011 auslaufende Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs, wonach derzeit Zuwendungen für den Bau, die flächenmäßige Erweiterung und den Ausbau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs gewährt werden, wird bis Ende März

2011 im Bundesverkehrsministerium evaluiert. Die Ergebnisse der Evaluierung zugrundelegend soll bis Ende April 2011 ein neuer Richtlinienentwurf erstellt werden. Eine Verbändeanhörung ist für Mai 2011 vorgesehen.

Der BDB hat seine Erwartungen an die neue Förderrichtlinie, die ab dem 1. Januar 2012 gelten soll, bereits im November 2010 artikuliert und unter anderem auf die Notwendigkeit der Förderung von Containerdepots für neue Umschlaganlagen hingewiesen. Zudem fordert der Verband eine größere Transparenz bezüglich der Umschlagpreise und spricht

sich dafür aus, den Anspruch auf Fördermittel in Zukunft nicht mehr ausschließlich an die Faktoren Eigentum oder Erbpacht an dem jeweiligen Grundstück zu knüpfen. Die zuständigen Vertreter im Ministerium haben eine Prüfung der Anregungen aus der Branche im Überarbeitungsprozess zugesichert.

Motorenförderprogramm

Bis Ende Dezember 2010 hat die WSD West 5,5 Mio. Euro im Rahmen des seit 2007 laufenden Förderprogramms für

DER BDB IN BERLIN

Arbeit des BDB in Berlin

Seit Juni 2004 ist der BDB, der seinen Hauptsitz in Duisburg hat, mit einer eigenen Repräsentanz in Berlin vertreten. Die Räumlichkeiten in Berlin-Mitte am Platz vor dem Neuen Tor liegen in Sichtweite von Bundesverkehrsministerium und Bundeswirtschaftsministerium. Der Verband ist durch die Repräsentanz, die von Geschäftsführer Jens Schwanen geleitet wird, als Ansprechpartner für sämtliche Fragen rund um die Binnenschifffahrt und deren Infrastruktur für die Bundesregierung, die Abgeordneten und die Fraktionen vor Ort präsent. Jens Schwanen kann so in der Bundeshauptstadt neue Kontakte knüpfen und bestehende Verbindungen zu Politikvertretern sowie zahlreichen Verbänden und Organisationen wie BGA, BDI, BÖB und DSLV pflegen und intensivieren. Darüber hinaus unterstützt er Aktivitäten von politischen Gremien, z.B. dem Wirtschaftsrat der CDU, der MIT-Verkehrskommission sowie der Friedrich-Ebert-Stiftung.

Parlamentarische Gruppe Binnenschifffahrt

Konstruktiv arbeitet der BDB seit vielen Jahren mit der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt im Deutschen Bundestag (PGBi) zusammen, die seit der konstituierenden Versammlung am 25. März 2010 auch in dieser Wahlperiode fortgeführt wird. Knapp 50 Abgeordnete, die trotz fraktioneller Unterschiede das einheitliche Ziel verfolgen, die Binnenschifffahrt zu fördern, haben ihre Mitgliedschaft in der PGBi erklärt. Die Gruppe wird von MdB Torsten Heiko Staffeldt (FDP) koordiniert. Weitere Sprecher sind MdB Gustav Herzog (SPD), MdB Matthias Lietz (CDU/CSU), MdB Hans-Werner Kammer (CDU/CSU), MdB Dr. Valerie Wilms (Bündnis 90/Die Grünen) sowie MdB Herbert Behrens (Die Linke).

Parlamentarische Abende

Zu den aktuellen verkehrs- und gewerbepolitischen Entwicklungen rund um den Verkehrsträger Binnenschifffahrt

nimmt der BDB regelmäßig in Berlin Stellung. Der Parlamentarische Abend Anfang Dezember 2009 stand unter dem Motto „Quo Vadis Binnenschifffahrt – Die Schifffahrtspolitik in der 17. Legislaturperiode“. Gemeinsam mit dem für die Schifffahrt zuständigen Parlamentarischen Staatssekretär im BMVBS, Enak Ferlemann, und weiteren hochrangigen Gästen aus der Bundespolitik diskutierte der Verband in der Landesvertretung NRW in Berlin vor 200 Gästen über die künftige Infrastruktur- und Gewerbepolitik der Bundesregierung und machte auf die Belange der Binnenschifffahrt aufmerksam.

Am 25. November 2010 veranstaltete die PGBi mit Unterstützung des BDB einen Parlamentarischen Abend in Berlin. Rund 150 Besucher, darunter zahlreiche Bundestagsabgeordnete, Vertreter der Ministerien und der Medien, waren der Einladung der PGBi in die Landesvertretung Hamburg gefolgt. Auf dem Podium fanden sich unter dem Motto „Das System Wasserstraße – Ansprüche an die Infrastruktur und an den Kombinierten Verkehr“ hochrangige Vertreter aus Politik und Wirtschaft zusammen. BDB-Präsident Dr. Gunther Jaegers forderte deutlich den Abbau des Investitionsstaus an Flüssen und Kanälen. „Für nachkommende Generationen macht es keinen Unterschied, ob man ihnen Schulden oder heruntergekommene Infrastruktur hinterlässt“, so Dr. Jaegers.

Mitgliederversammlung des BDB

Unter dem Motto „Die Binnenschifffahrt im Fokus der Verkehrspolitik“ steht der öffentliche Teil der diesjährigen Mitgliederversammlung des BDB am 23. Mai 2011 in Berlin. In der Vertretung der Europäischen Kommission in Deutschland werden u.a. Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer und der Generaldirektor für Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission, Dr. Matthias Ruete, die Frage nach der weiteren Entwicklungsmöglichkeit der Binnenschifffahrt und den politischen Rahmenbedingungen näher beleuchten.



emissionsärmere Dieselmotoren in der Binnenschifffahrt bewilligt. Mehr als 4,5 Mio. Euro davon sind Zuwendungen für Hauptbetriebsmotoren, die damit deutlich stärker als Hilfsantriebe und Schiffsbetriebsmotoren gefördert wurden. In einer ersten Zwischenbilanz vom April 2009 hatte der BDB zwei Jahre nach dem Start des Förderprogramms erst 340 geförderte Motoren auf 200 teilnehmenden Schiffen gezählt. 21 wirtschaftlich äußerst schwierige Monate später gab es insgesamt bereits über 600 Förderobjekte an Bord von 371 Schiffen. Der BDB hat mit dem BMVBS erste Überlegungen angestellt, wie das Förderprogramm weiter entwickelt werden kann. Ihre Erwartungen an ein fortgeschriebenes Förderprogramm haben die Verbände BDB, BDS, VSM und VDMA in einem gemeinsamen Positionspapier vorgestellt. Ein Kernanliegen ist zum Beispiel eine erhöhte Förderung von Motoren mit großer Leistung, um Hauptmotoren noch besser fördern zu können. Zudem sollte das Programm ausgeweitet werden, damit zukünftig auch moderne Techniken wie dieselektrische Antriebe gefördert werden können. Angestrebt wird auch, einen stärkeren Anreiz für den Austausch bestehender Motoren zu schaffen.

Förderung im Rahmen des ERP-Programms

Der zu Beginn des Jahres 2007 geschaffene Förderschwerpunkt „Binnenschifffahrt“ im Rahmen des ERP-Programms ist zum 31. Dezember 2010 planmäßig ausgelaufen. Der Umstand, dass die zuständige KfW-Bank im Förderzeitraum lediglich drei Zusagen erteilt hat – alle im Jahr 2007 – spiegelt wider, dass dieses Förderprogramm von Beginn an nicht den Markterfordernissen entsprochen hat. Ernsthafte Bemühungen, dem Programm zum Erfolg zu verhelfen, hat es trotz eingebrachter Vorschläge des BDB nicht gegeben. Ein Bedarf zur Verlängerung des Förderschwerpunkts wurde daher weder von BMVBS und BMWi, noch vom BDB gesehen.

Modernisierungsprogramm

Im Rahmen des Förderprogramms zur Modernisierung der deutschen Binnenschiffsflotte und Unterstützung von Pilotvorhaben für innovative Techniken in der Binnenschifffahrt sind bis Mitte März 2011 insgesamt 91 Anträge bei der WSD West eingegangen. Davon bezogen sich 47 Anträge auf die Förderung von Neubauten, 32 Anträge auf eine Förderung des Erwerbs jüngerer Schiffe und 16 Anträge hatten eine Förderung der Modernisierung im Bereich des Laderaums, des Arbeitsschutzes und der Umweltfreundlichkeit zum Gegenstand. Den zwei vorliegenden Anträgen auf Genehmigung von Pilotvorhaben konnte nicht entsprochen werden, da eine Verwaltungsleitlinie für Pilotvorhaben seltsamerweise nach wie vor fehlt. Die Förderrichtlinie läuft planmäßig zum Jahresende 2011 aus. Der BDB prüft zurzeit Möglichkeiten der Verbesserung des Programms. Ob das BMVBS gemäß Ankündigung im Aktionsplan eine Verlängerung beabsichtigt, ist dem BDB nicht bekannt.

AIS-Förderung beendet

Bis zum Ende der Antragsfrist am 1. November 2010 sind im Rahmen des von der EU unterstützten deutsch-niederländischen AIS-Förderprogramms 1.471 Anträge auf Förderung eines Transponders bei der WSD West eingereicht worden, 1.161 davon aus Deutschland. Die Zuschüsse konnten bis zu 2.100 Euro pro Antrag betragen, pro Gerät musste eine Selbstbeteiligung von 500 Euro vom Binnenschiffer aufgebracht werden. Der BDB stellt zufrieden fest, dass in Addition mit einem zweiten Programm, das auf der Mittelweser lief, im Jahr 2010 insgesamt über 1.500 Transponder aus dem Haushalt des Bundesverkehrsministeriums gefördert wurden. Zwar sind noch nicht alle Mitglieder des Verbandes ausgerüstet, doch die meisten Betriebe sind nun für einen Start einer AIS-Pflicht auf dem Rhein ab 2013 gut aufgestellt.

Stand der Ausbau- und Unterhaltungsmaßnahmen

Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrt behandelt der BDB regional spezifisch in seinen Bezirksausschüssen. Hier werden die Belange des Gewerbes gemeinsam mit den Vertretern der Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen diskutiert. Die Bezirksausschüsse sind unterteilt in die Gebiete: Oberrhein, Mittelrhein, Niederrhein und Westdeutsche Kanäle, Neckar, Main/Main-Donau-Kanal/Donau, Mosel/Saar, Nordwestdeutsche Wasserstraßen, Nordostdeutsche Wasserstraßen.

Am **Ober- und Mittelrhein** stand das Geschiebemanagement im Mittelpunkt der Arbeit der WSV. Sichere Liegeplätze konnten kaum geschaffen werden, womit das Liegestellenkonzept der Verwaltung noch langsamer umgesetzt wird als das vergleichbare Programm für mehr LKW-Parkplätze an Autobahnen, das immerhin schon zur Hälfte umgesetzt ist. Komplizierte Planungsverfahren verhindern noch zu oft, dass Binnenschiffer einen zeitgemäßen Liegeplatz zur Einhaltung ihrer Ruhezeit vorfinden. Für den Niederrhein wird der Wunsch der Wirtschaft, eine Fahrrinnentiefe von 2,80 m unter gleichwertigem Wasserstand zwischen Krefeld und Köln herzustellen, unter der Überschrift „2,50 m plus X“ geprüft.

Am **Neckar** sind die Pläne für den zeitgemäßen Ersatz und die Verlängerung der teilweise über 80 Jahre alten Schleusen erstellt. Auch die ökologische Verbesserung nach den Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie konnte in die 2010 begonnenen Verfahren in Aldingen und Gundelsheim einfließen.

Am **Main** wurde im Oktober 2010 mit dem Bau des oberen Vorhafens Marktbreit begonnen, wo auch eine weitere Fernbedienzentrale eröffnet wurde. Trotz weitgehender Fernbedienung muss am Main schon bald ein durch Personalmangel drohendes Ende des 24-Stunden-Betriebs verhindert werden. Der Baubeginn für die neue Schleuse Oberrhein steht noch nicht fest. Am Main-Donau-Kanal steht neben dem Neubau der Schleusen Kriegenbrunn und Erlangen nun auch die Sanierung von Kammern in den Schleusen Nürnberg und Hausen an. Der Ausbau der Donau bleibt umstritten. Die Ergebnisse der variantenunabhängigen Untersuchungen zum Donauausbau zwischen Straubing und Vilsbiburg sollen Ende 2012 vorliegen. Immerhin wurde entschieden, dass beide Kammern der 1927 gebauten Schleuse Kachel saniert werden sollen.

An der **Mosel** ist die zweite Kammer der Schleuse Zeltlingen in Betrieb. Der Neubau Fankel soll im Herbst 2011 in den Probetrieb gehen. Die Fertigstellung zweiter Kammern an allen Schleusen scheint sich von 2030 um mehrere weitere Jahre zu verschieben.

Am **Rhein-Herne-Kanal** sind erste Vorarbeiten für die neue Nordschleuse Wanne-Eickel ausgeschrieben. Der Emischerdurchlass wurde geflutet. Die Arbeiten in der Stadtstrecke Münster des Dortmund-Ems-Kanals (DEK), so wurden die Anwohner im März 2011 informiert, können nicht 2015, sondern wohl erst 2022 fertig gestellt werden. Der damit offenkundige Geldmangel droht bei einer derartigen Bauzeit die Akzeptanz der Arbeiten in der Bevölkerung zu gefährden. Erneute Verzögerungen gibt es auch bei den Planungen für die Nordstrecke des DEK. Am Küstenkanal, der 2010 sein 75. Jubiläum feierte, wurden die von der Wirtschaft und Region geforderten Verbesserungen der Befahrbarkeit zum Beispiel durch Begegnungsstellen noch nicht mit dem BDB diskutiert.

Am **Mittellandkanal** verläuft der Ausbau in der Osthaltung, einem Teil des Verkehrsprojekts 17 Deutsche Einheit, für auf 2,80 m abgeladene Fahrzeuge weiter planmäßig.

An der **Mittelweser** wird die Schleuse Dörverden voraussichtlich Ende 2011 fertig. Der Baubeginn für die Schleuse Minden erfolgte – erneut ein halbes Jahr später als geplant – am 17. November 2010. Der Nachtrag für die Haushaltsunterlage „Anpassungsmaßnahmen an der Mittelweser“ ist genehmigt.

Am **Elbe-Seitenkanal** wird die Schleuse Uelzen weiterhin regelmäßig nur mit einer Kammer betrieben. Erste Untersuchungen zum Neubau einer Schleuse in Lüneburg Scharnebeck hat die WSD Mitte durchgeführt. Die politische Unterstützung zur Beseitigung des wichtigsten Engpasses in der Hinterlandanbindung für Hamburg per Binnenschiff muss noch stärker werden.

An der **Elbe** sollte der Unterhaltungsrückstand bis 2011 beseitigt sein. Der gute Wasserstand des Flusses erlaubte es allerdings nicht, die notwendigen Maßnahmen durchzuführen. Über den Beginn der Planfeststellung an der unteren Saale wurde bei Redaktionsschluss erneut zeitnah eine Entscheidung erwartet – und damit ein weiteres Jahr nicht entschieden.

Auf den **Märkischen Wasserstraßen** läuft in der priorisierten Verbindung zwischen Magdeburg und Berlin der Neubau der 2. Schleuse Wusterwitz weiter. Östlich der Bundeshauptstadt wird das Schiffshebewerk Niederfinow vorangebracht. Für die Schleuse Kleinmachnow wurde die nach dem Regierungswechsel zunächst auf Grün gestellten Signale völlig umgedreht. Anstelle des begonnenen Neubaus soll nach dem Willen des Bundesverkehrsministeriums die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses treten.

Binnenschifffahrtsrecht

Abfallübereinkommen

Das am 1. November 2009 in Kraft getretene „Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt“ (Abfallübereinkommen) wurde im Dezember 2010 durch zwei Verordnungen angepasst. Unter anderem ersetzt bei den öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen ein elektronisches Bezahlsystem ein nicht mehr zeitgemäßes papiergebundenes System. Hier geht der BDB mit der Bundesregierung gemäß dem Wortlaut des Übereinkommens davon aus, dass die Länder die Kosten eines Systems genauso zu tragen haben wie die Kosten des veralteten Systems. Im internationalen Gewerbe wird vor dem Hintergrund der ersten Zahlen für die Kosten der Bilgenentölung weiter nach einer gerechteren Anlastung der Kosten bei einzelnen Verursachern gesucht.

Für den Bereich der verursachergerechten Verteilung von Rechten und Pflichten aller Beteiligten in Teil B zum Ladungsbereich führten BDB und BÖB einen gemeinsamen Workshop an Bord des Schulschiffs durch, bei dem das Bundesverkehrsministerium ankündigte, dass künftig ordnungswidrig handelt, wer als Empfänger keine Entladebescheinigung ausstellt. Nordrhein-Westfalen hat im Dezember 2010 als erstes Flächenland alle Beteiligten zur Diskussion über die Festlegung eines bedarfsgerechten Netzes für die Sammlung von Ladungsrückständen eingeladen. Der BDB hat die Zusammenarbeit mit der verladenden Wirtschaft aufgenommen, um ein ausreichend dichtes Entsorgungsnetz zu definieren, ohne den Transport auf dem Wasser zu stark zu verteuern.

Internationales Vertrags- und Haftungsrecht

Das Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen (CMNI) hat sich weiter als ein einheitliches europäisches Frachtrecht durchgesetzt. Mit dem Inkrafttreten für Serbien am 1. November 2010 sind Vertragsstaaten: Ungarn, Luxemburg, Rumänien, Schweiz, Kroatien, Tschechien, Bulgarien, Niederlande, Russland, Frankreich, Deutschland, Slowakei, Moldau, Belgien und Serbien. 2010 konnten auch erstmals auf das CMNI abgestimmte internationale Verlade- und Transportbedingungen vorgestellt werden, die auf der Internetseite www.ivr.nl in deutscher, englischer, französischer und niederländischer Sprache verfügbar sind. Ein überarbeitetes Muster für eine Frachturkunde soll auf derselben Seite in Kürze erscheinen.

Im März 2011 konzentrierte sich die rechtspolitische Diskussion in der Binnenschifffahrt auf neue Haftungs- und Entschädigungsregeln durch eine Revision des Straßburger Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI). Während im Frachtverkehr und seit Februar 2011 auch für den Gefahrguttransport Anpassungen in den Haftungssummen diskutiert werden, die eine Versicherbarkeit der Binnenschifffahrt auf dem deutschen Markt weiter gewährleistet erscheinen lassen, werden für die Fahrgastschifffahrt Lösungen diskutiert, die für größere Fahrgastschiffe kaum noch Versicherungsschutz über einen Anbieter auf dem deutschen Markt ermöglichen dürften. Ein wichtiger Schritt wäre es, das Übereinkommen nicht nur auf Rhein und Mosel, sondern auch auf der Donau unterhalb von Passau anzuwenden.

Bürokratieabbau

Eine erste große Chance zum Abbau von Bürokratie liegt in der Vereinfachung der mittlerweile über 80 Mal geänderten Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung von 1998. Durch die generelle Zulassung von größeren Abmessungen auf deutschen Wasserstraßen können zahlreiche Einzel- und Jahresgenehmigungen für das Befahren der Flüsse und Kanäle entfallen.

Änderungen bei Abfalltransporten

Seit dem 1. April 2010 wird das Nachweisverfahren über die Entsorgung gefährlicher Abfälle elektronisch mittels einer Signaturkarte abgewickelt. Auch Abfallerzeuger und Beförderer müssen seit dem 1. Februar 2011 qualifiziert elektronisch signieren.

Die im August 2010 in Kraft getretene Umsetzung der Dienstleistungsrichtlinie auf dem Gebiet des Umweltrechts hat Auswirkungen bei der Transportgenehmigung gezeigt. Demnach sollen gleichwertige Genehmigungen aus anderen EU-Staaten der deutschen Transportgenehmigung gleichgestellt werden: Die Vertreter der Bundesländer haben jedoch bisher keine ausländische Genehmigung als gleichwertig anerkannt. Außerdem hat die Bundesregierung eine Novellierung des Kreislaufwirtschaftsgesetzes Ende März 2011 beschlossen. Für die Binnenschifffahrt relevante Änderungen ergeben sich hinsichtlich der Transportgenehmigungspflicht. Die bisherige Transportgenehmigung für Abfälle zur Beseitigung und gefährliche Abfälle zur Verwertung weicht einer grundsätzlichen Anzeigepflicht für Beförderer nicht gefährlicher Abfälle. Für die Beförderung gefährlicher Abfälle soll nach dem Kabinettsentwurf eine Erlaubnispflicht eingeführt werden. Der BDB hat sich für eine verkehrsträgerechte Ausgestaltung dieser Erlaubnispflicht beim federführenden Bundesumweltministerium eingesetzt.

Arbeit und Soziales

Soziale Sicherheit

Seit dem 1. Mai 2010 gilt die EU-Verordnung 883/2004 zur Koordinierung der Systeme der sozialen Sicherheit, die grundsätzlich auch auf Binnenschiffer anzuwenden ist, obwohl die Verordnung inhaltlich auf ortsfeste Berufe an Land zugeschnitten ist. Parallel dazu gilt auch das seit mehr als 60 Jahren bestehende Übereinkommen über die soziale Sicherheit der Rheinschiffer, dessen Vertragsparteien Deutschland, die Schweiz, Frankreich, Luxemburg, Belgien und die Niederlande sind.

Obwohl EU-Verordnung und Rheinschifferabkommen in vielen Punkten identische Regelungsbereiche haben, gibt es Abweichungen insbesondere im Hinblick auf den persönlichen Geltungsbereich: So sind beispielsweise Drittstaatler und deren Familienangehörige nicht von der EU-Verordnung, aber vom Rheinschifferübereinkommen erfasst. Eine Gleichbehandlung aller Arbeitnehmer an Bord, unabhängig von deren Wohnsitz und Arbeitseinsatz, wird nach den rheinischen Bestimmungen durch die Anknüpfung des anwendbaren Rechts an den Unternehmenssitz erreicht, was durch die neue Verordnung nicht gegeben ist.

Dennoch gelten weiterhin – auch rückwirkend zum 1. Mai 2010 (In-Kraft-Treten der Verordnung) – die rheinischen Regelungen zur Bestimmung des anwendbaren Sozialversicherungsrechts, da die Vertragsstaaten des Rheinschifferabkommens, die gleichzeitig auch Mitgliedsstaaten in der Europäischen Union sind, am 23. Dezember 2010 eine Sondervereinbarung nach Artikel 16 der Verordnung in Straßburg unterzeichnet haben. Nach dieser Vereinbarung unterliegt das auf dem Rhein fahrende arbeitende Personal weiterhin dem nationalen Sozialversicherungsrecht des Mitgliedsstaats, in dessen Hoheitsgebiet das Unternehmen oder die Gesellschaft ansässig ist, bzw. die das Schiff tatsächlich betreibt. Dadurch wird Planungssicherheit sowie eine Gleichbehandlung aller Arbeitnehmer an Bord – auch für Drittstaatler – gewährleistet. Ein gemeinsamer Standpunkt zwischen Gewerkschaft und Arbeitgebern auf nationaler und europäischer Ebene hat zu diesem Erfolg beigetragen.

Arbeitszeitabkommen

Im Rahmen des Sektoralen Sozialen Dialogs haben sich die Sozialpartner auf ein sektorspezifisches Arbeitszeitabkommen in der Binnenschifffahrt, das als Abweichung von der Allgemeinen Arbeitszeitrichtlinie (2003/88/EG) durch einen Kommissionsvorschlag in eine EU-Richtlinie vom Rat umge-

setzt werden soll, geeinigt. Der Vereinbarungstext soll noch in der ersten Jahreshälfte 2011 unter der ungarischen Ratspräsidentschaft der EU-Kommission übermittelt werden.

Das Abkommen gilt sowohl für Besatzungsmitglieder als auch für das übrige Bordpersonal. Im Durchschnitt von 12 Monaten darf jeder mobile Arbeitnehmer 48 Stunden arbeiten; mehr Flexibilität wird durch Ausdehnung der täglichen maximalen Arbeitszeit auf 14 Stunden und der wöchentlichen Arbeitszeit auf 84 Stunden bei einem 1 : 1 (identische Anzahl Fahr- und Ruhetage) System erreicht. Es darf an maximal 31 aufeinanderfolgenden Tagen gearbeitet werden. Danach sind nach einem festgelegten Schlüssel Freizeittage zu gewähren, z.B. müssen nach 31 Arbeitstagen mindestens 10 Ruhetage genommen werden. Sonderregeln gelten für die saisonale Fahrgastschifffahrt. Zu Kontrollzwecken müssen Aufzeichnungen der täglichen Arbeits- und Ruhestunden geführt und aufbewahrt werden.

Im Rahmen des Brüsseler Arbeitsprogramms für die Jahre 2011/2012 haben sich die europäischen Sozialpartner die Überarbeitung der bestehenden Besatzungsvorschriften vorgenommen.

Arbeitsgruppe zu Berufskompetenzen

Die Sozialpartner engagieren sich in einer von PLATINA koordinierten gemeinsamen Arbeitsgruppe zu den Berufskompetenzen. PLATINA ist die Plattform zur Umsetzung des NAIADES-Aktionsprogramms der Europäischen Kommission zur Förderung der Binnenschifffahrt und bündelt für die Jahre 2008 - 2012 die Kompetenz von 23 Partnern aus 9 Ländern. So wurde eine erste Empfehlung für die berufsbezogenen Kernkompetenzen des Matrosen und Schiffsführers mit sieben Themenschwerpunkten verabschiedet.

Bis Ende 2011 sollen diese Kompetenzen mit theoretischem Wissen, praktischen Fertigkeiten, Methoden zur Prüfung dieser Kompetenzen sowie Evaluationskriterien unterfüttert werden. Die vom EDINNA-Sekretariat erarbeiteten Vorschläge sollen praxisnah mit den Sozialpartnern rückgekoppelt werden. EDINNA (Education in Inland Navigation) ist das europäische Bildungsnetzwerk in der Binnenschifffahrt, welches mittlerweile mehr als 24 Mitglieder aus 13 Ländern hat.

Diese Kompetenzen sollen in ein harmonisiertes europäisches Regelwerk für Bildungsstandards einfließen, dem sog. „Standards of Training and Certification Inland Navigation“ (STCIN), das mehr Transparenz in die Aus- und Weiterbildung der europäischen Binnenschifffahrt bringen soll.

ZKR fördert Mobilität des Personals

Die ZKR hat die polnischen Schiffsführerzeugnisse im Dezember 2010 mit Wirkung zum 1. Juli 2011 anerkannt. Ein weiterer Schritt zur Verbesserung der Mobilität der europäischen Besatzungsmitglieder stellt die Anerkennung verschiedener Schifferdienstbücher dar. Neben den bereits anerkannten Schifferdienstbüchern der Tschechischen Republik werden ebenfalls zum 1. Juli 2011 die Dienstbücher Bulgariens, Rumäniens, Polens, Österreichs, Ungarns und der Slowakei für die Fahrt auf dem Rhein als gleichwertig anerkannt. Dabei werden jedoch lediglich die Tauglichkeitsvoraussetzungen sowie die Fahrzeit anerkannt. Diese Regelungen umfassen keine Anerkennung einer durch Ausbildung erlangten Qualifikation.

Zur Erleichterung der Freizügigkeit des Personals aus Staaten, die im Verhältnis zur Europäischen Union und zur Schweiz Drittstaaten sind, erarbeitet die ZKR in Absprache mit der Europäischen Kommission einen Verordnungsvorschlag zur Einführung einer sog. Bordpersonalbescheinigung. Mittels dieser Bescheinigung soll vereinfacht nachgewiesen werden, dass der Inhaber berechtigterweise im Rahmen seiner beruflichen Tätigkeit auf dem Rhein fahren darf und sich zu diesen Zwecken vorübergehend im Hoheitsgebiet eines ZKR-Mitgliedsstaats aufhält. Die Diskussionen über den Verordnungsentwurf dauern noch an.

Die neue Rheinschiffpersonalverordnung tritt zum 1. Juli 2011 in Kraft. Das neue Regelwerk fasst bereits bestehende Rheinschiffahrtvorschriften zum Schiffpersonal, wie die Patentverordnung Rhein, das Kapitel 23 der Rheinschiffuntersuchungsordnung sowie die Verordnung über das Sicherheitspersonal in der Fahrgastschiffahrt zusammen.

Arbeitsmarkt

Laut des 2. Turnusberichts zur Marktbeobachtung Güterverkehr – Monitoring der Arbeitsbedingungen des Bundesamtes für Güterverkehr verlor die deutsche Binnenschiffahrt in den letzten 6 Jahren kontinuierlich Beschäftigte. Ungünstig stellt sich die Alterspyramide bei dem fahrenden Personal dar: So liegt der Anteil der unter 25-Jährigen bei knapp 5 Prozent. 13 Prozent der Besatzungsmitglieder sind zwischen 25 und 35 Jahre alt. Der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zwischen 35 und 50 Jahren liegt bei 41 Prozent, der über 50-Jährigen bei 40 Prozent. Die Zahl der aus dem Markt ausscheidenden Binnenschiffer liegt damit weiterhin deutlich über dem Anteil der Ausbildungsabsolventen.

Im Dezember 2010 hat die ZKR eine aktualisierte Marktbeobachtung zum Arbeitsmarkt der europäischen Binnenschiffahrt vorgestellt, in der sie insbesondere die Auswirkungen der Wirtschaftskrise auf die Personallage in den Niederlanden, Belgien und Deutschland untersucht. Erst-

malig werden Arbeitsmarktkennzahlen für die Slowakei, Ungarn und Rumänien beleuchtet. Der BDB begrüßt diese Ansätze, wünscht sich aber zukünftig eine Ausdehnung verlässlicher und vergleichbarer Statistiken zur Personalsituation in Europa.

Weiterbildung in der Wirtschaftskrise

Eine kontinuierliche Qualifizierung des Personals ist unabdingbar, um die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschiffahrt zu erhalten. So wurden auch im vergangenen Jahr entsprechend dem Vorschlag von BDB und BDS erhebliche Zuschüsse zu Weiterbildungsmaßnahmen aus den Zinsen des Reservefonds geleistet. Ein Vergleich der von der WSD West als größter deutscher Prüfungsbehörde ausgestellten Befähigungszeugnisse zeigt, dass beispielsweise die Anzahl der erteilten Rheinpatente auf einem hohen Niveau fortgeführt wird. Ein Zuwachs um 21,5 Prozent ist bei den ADN-Bescheinigungen zu verzeichnen.

Ausbildung in der deutschen Binnenschiffahrt

Für das Jahr 2010 hat der Deutsche Industrie- und Handelskammertag bundesweit 451 Ausbildungsverhältnisse registriert. Insgesamt wurden 138 neue Ausbildungsverhältnisse abgeschlossen. Trotz Rückgangs der Ausbildungsverträge in Zeiten der Wirtschaftskrise sind die Ausbildungszahlen die drittbesten Ergebnisse in 20 Jahren. Insgesamt wurden im vergangenen Jahr 39 weibliche Auszubildende registriert, welches der zweitbeste Wert seit 30 Jahren ist. Die Ausbildungsförderung der Bundesregierung wird regelmäßig vom Gewerbe abgerufen und ist daher unbedingt fortzuführen.

DIHK Ausbildungszahlen 2005-2010

Industrie- und Handelskammern im Bundesgebiet	Ausbildungsverhältnisse insgesamt						Davon jeweils neue Ausbildungsverhältnisse					
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Baden-Württemberg	31	34	29	31	35	42	7	12	10	10	15	16
Bayern	39	49	55	62	59	59	19	21	23	31	23	17
Berlin	9	12	12	15	18	18	4	4	5	7	8	8
Brandenburg	20	20	19	23	20	19	7	8	11	12	5	5
Bremen	16	21	21	21	20	10	7	9	6	8	6	1
Hamburg	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	1	-
Hessen	11	8	7	10	16	13	3	3	4	4	8	6
Mecklenburg-Vorpommern	9	13	18	21	20	13	5	5	8	8	8	4
Niedersachsen	23	34	44	50	51	42	9	18	20	21	14	16
Nordrhein-Westfalen	86	95	101	119	124	112	23	39	43	57	37	33
Rheinland-Pfalz	25	25	29	32	29	29	13	7	11	16	7	9
Saarland	1	1	3	4	2	2	-	-	1	1	1	1
Sachsen	5	6	3	6	5	7	-	2	1	3	1	3
Sachsen-Anhalt	21	24	42	63	75	62	7	4	9	10	10	9
Schleswig-Holstein	9	12	15	17	20	20	3	5	8	6	9	9
Thüringen	2	2	2	3	3	2	1	-	2	1	-	1
Bundesgebiet	307	356	400	477	498	451	108	137	162	195	153	138



Nautik und Technik

Für Wohnungen, bewegliche Steuerhäuser und den Schutz vor Lärm und Vibrationen werden international neue Vorschläge zur Änderung der technischen Vorschriften der EU und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt diskutiert.

Bei den Wohnungen gibt es erstmals eine von den Niederlanden angestellte und mit Zahlen versehene Folgekostenabschätzung für bestimmte neue Vorschriften wie zum Beispiel die Vergrößerung des Volumens für den Trinkwassertank an Bord von 150 auf 750 Liter pro Tag und pro gewöhnlich an Bord befindlicher Person. Diese Erhöhung des Volumens war vom BDB wegen der Möglichkeit von Binnenschiffen, auch während der Reise Wasser zu nehmen, kritisiert worden und erscheint nach den jetzt erstmals vorgelegten Zahlen zu teuer. Aber auch die vom BDB kritisierten Vorschriften zur zulässigen Zahl von Personen in einem Zimmer oder zur Auslegung von Treppen sind noch detailliert auf Kosten, Nutzen, Zahl der betroffenen Fahrzeuge und mögliche, auch betriebliche Alternativen zu untersuchen. Erstmals wird in den technischen Gremien auch diskutiert, ob die Vorschriften für Wohnungen an Bord zwischen vom Unternehmer und von Angestellten genutzten Verbleiben differenziert werden sollte.

Noch keine abschließenden Vorschläge gibt es bei den Steuerhäusern und dem Schutz vor Lärm und Vibrationen an Bord. Auch hier ist eine sorgfältige Abwägung zwischen Kosten und Nutzen, ein so genanntes impact assessment, wie bei jeder belastenden Vorschrift erforderlich. Nicht nur, aber gerade auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten ist eine stärkere Beteiligung des Gewerbes an der technischen Regelsetzung erforderlich. Umgekehrt ist das Gewerbe aufgefordert, seine Alternativen zu den unlängst beschlossenen Verschärfungen der Nachrüstpflichten für bestehende Schiffe aufzuzeigen.

Bei der seit sechs Jahren anhaltenden Diskussion um die freie Sicht wurde das Gewerbe vom international federführenden BMVBS von Anfang an und bei jeder Verhandlung einbezogen. Bei den jetzt entwickelten Regelungen für den Sichtschatten bei Neubauten in der Untersuchungsordnung und während der Fahrt in der Polizeiverordnung erscheint ein Kompromiss zwischen den technischen Experten von Regierungen und Gewerbe erreichbar.

Nach vier Jahren Fortschreibung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung und Stillstand bei den zuletzt 2006 aktuali-

sierten Vorgaben der EU wird nun wieder eine Anpassung durch eine Richtlinie der Kommission erreicht, die auch in beiden Verordnungen neue Vorschriften über Absturzsicherungen vorsehen dürfte.

In der Telematik schreitet die Ausrüstung der Flotte mit dem automatischen Identifikationssystemen voran. AIS befindet sich inzwischen auf mehr als der Hälfte der Fahrzeuge der deutschen Binnenflotte. Nach Ausrüstung von rund 1.500 deutschen Binnenschiffen mit Transpondern im Jahr 2010 stehen der Flotte nun noch Förderprogramme in Frankreich und Belgien zur Verfügung. Die ab 2013 geplante Einführung von AIS entlang des Rheins, der einzelne Seehäfen vorgreifen wollen, wird in der Binnenschifffahrt nur dann Akzeptanz finden, wenn Gefahren für den Datenschutz ausgeschlossen und gleichzeitig Chancen für die bessere Integration des Verkehrsträgers in logistische Prozesse erreicht werden.

Emissionen und Immissionen

Ein weiteres Jahr ist ohne konkrete Vorschläge der Europäischen Kommission für eine weitere Stufe von abgasarmen Motoren von Binnenschiffen verstrichen. Realistischerweise kann eine nochmals starke Reduzierung der Abgase von neuen Motoren erst ab 2016 erwartet werden. Reduziert wurde allerdings der Ausstoß von Schadstoffen durch Schiffe mit der EU-weiten Einführung von schwefelfreiem Kraftstoff für Binnenschiffe. Der seit dem 1. Januar 2011 zulässige Schwefelanteil von 10 ppm liegt um ein Vielfaches unter den im Kraftstoff für Seeschiffen zulässigen Schwefelanteilen. Ende März 2011 wurde eine weitere Etappe bei der Erprobung von Partikelfiltern auf Güterschiffen abgeschlossen. Das BMVBS ist jetzt aufgefordert, die Ergebnisse dieses Forschungs- und Entwicklungsvorhabens zu veröffentlichen.

Im Bundesgesetzblatt vom 8. März 2011 wurde schließlich der niedrigste mögliche Stromsteuersatz für Landstrom von Wasserfahrzeugen verkündet: Die Stromsteuer sinkt von derzeit 20,50 Euro auf 0,50 Euro / MWh. Die vollständige Stromsteuerbefreiung für Landstrom, für die der BDB zunächst eingetreten ist, wäre mit einem langwierigem Notifizierungsverfahren in Brüssel verbunden gewesen. Auch die jetzige Senkung der Steuer kann erst in Kraft treten, wenn ein nach der Richtlinie 2003/96/EG mit der Kontrolle von Steuerermäßigungen beauftragter Ausschuss zugestimmt hat. Frühestens tritt die Steuerermäßigung am 1. April 2011 in Kraft. Jetzt beteiligt sich der BDB an der weiteren Normierung der Anschlüsse.

Tankschifffahrt und Transport gefährlicher Güter

Binnentankschifffahrt in der Krise

Im BDB Geschäftsbericht 2008/2009 wurde die stufenweise Umstellung von Einhüllentankschiffen auf Doppelhüllentankschiffe als größte technische und wirtschaftliche Herausforderung aller Zeiten für die Tankschifffahrt bezeichnet. Diese Umstellung geht zurück auf eine Vorgabe im Gefahrgutregelwerk für die Binnenschifffahrt, dem **ADN** (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure). Seit zwei Jahren zeigen sich dramatische Folgen dieser Entscheidung: Die Lage der Binnentankschifffahrt weist inzwischen existenzbedrohende Züge auf. Das Gewerbe hat bereits erste aufsehenerregende Insolvenzen zu vermelden.

Wesentlicher Grund für diese Entwicklung ist die stark angewachsene Schiffsraumkapazität. Bei Ausarbeitung des Stufenplans bis Ende 2018 ging man von durchschnittlich 50 bis 60 Doppelhüllentankern aus, die jährlich neu in Dienst gestellt werden könnten. Bei einem solchen Tempo wäre zu den drei Stichtagen 31.12.2012, 31.12.2015 und 31.12.2018 gerade ausreichend Schiffsraum mit zwei Hüllen verfügbar gewesen, um unter „normalen“ Bedingungen die erwartete Ladungsmenge transportieren zu können. Damit sollte die Kapazität der Werft- und Zulieferindustrie ausgelastet sein. Heute ist bekannt, dass 2009 und 2010 trotz der Wirtschaftskrise jeweils mehr als 100 neue Doppelhüllentankschiffe in Dienst gestellt worden sind.

Ein Zusammentreffen neuen Schiffsraumes in Doppelhüllenbauweise mit dem vorhandenen Bestand an Einhüllentankern war bei dem durch das ADN vorgegebenen Weg für die Dauer der Übergangszeiträume durchaus gesehen, aber nicht als ein Problem in Betracht gezogen worden. Erst dadurch, dass Doppelhüllentankschiffe mit erheblich größerem Tempo in den Markt eintreten als andererseits Einhüllentankschiffe aus dem Markt ausscheiden, ist das erhebliche strukturelle Ungleichgewicht entstanden. In Ermangelung

amtlichen statistischen Datenmaterials lässt sich der Zuwachs im Bestand an Doppelhüllentankschiffen am besten anhand der Angaben des European Barge Inspection Scheme (EBIS) darstellen. Von 2007 bis 2011 nahm die Zahl der Doppelhüllentankschiffe um 333 Einheiten zu. Im gleichen Zeitraum sank die Zahl der Einhüllentankschiffe (ohne Schiffe unter 300 t Tragfähigkeit) um etwa 80 Fahrzeuge.

Folge dieses Ungleichgewichts sind extrem niedrige Frachtraten, die viele Investitions- und Wirtschaftlichkeitsrechnungen durchkreuzen. Negativ betroffen sind vor allem die Unternehmen, die sich rechtzeitig auf die gestiegenen Anforderungen mancher Großverlader und des ADN im Hinblick auf Sicherheit und Umweltschutz einstellen wollten und erst kürzlich zu hohen Preisen in Doppelhüllentankschiffe investiert haben.

Diese Beschreibung der Marktlage gilt für die beiden zurückliegenden Jahre. Am Markt herrscht große Besorgnis. Darüber hinaus hat es auch erste Insolvenzen gegeben. Die hier vorgenommene Darstellung kann nur von der Vergangenheit ausgehen und zukünftige Entwicklungen nicht einbeziehen. Es könnte durchaus sein, dass Ereignisse globalen Ausmaßes (z.B. Libyen, Japan) die Nachfrage nach Tankschiffstransporten in Europa dermaßen anheizen, dass die seit längerem bestehende krisenhafte Marktlage schon bald überwunden ist. Dies ist aber kaum vorhersehbar und noch weniger beeinflussbar. Ähnliches gilt im Hinblick auf die Frage der Wasserstände im kommenden Sommer. Der Tankschiffmarkt ist ein sehr volatiler Markt, der in wenigen Monaten zwischen Depression und Prosperität schwanken kann.

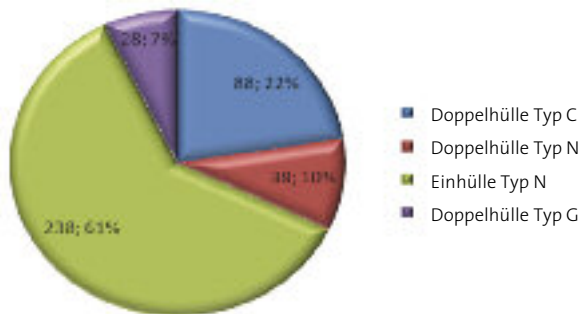
Bis das ADN den Transport vieler Produkte in Einhüllentankschiffen verbietet und zu einem massenhaften Marktaustritt von Einhüllentankschiffen führen wird, vergehen noch eine ganze Reihe von Jahren. Angesichts der beschriebenen Probleme will der BDB nicht tatenlos zusehen. Bei Fortdauer der Krise kann alleine helfen, am Kapazitätsproblem anzusetzen. Durch Anreize zum Abwracken von Einhüllentankschiffen kann versucht werden, Angebot und Nachfrage nach Schiffsraum in ein Gleichgewicht zu bringen. Wenn dies über kurz oder lang nicht gelingt, muss vielleicht noch darüber diskutiert werden, den bisherigen Stufenplan (der sich an den Jahreszahlen 2012 / 2015 / 2018 orientiert) zeitlich zu verkürzen (z.B. 2012 / 2014 / 2016).

In der deutschen Binnentankschifffahrt überwiegt derzeit noch die Zahl an Einhüllentankschiffen. Eine Verbesserung

Doppelhüllentanker in Europa				
Typ	Doppelhülle	Doppelhülle	Doppelhülle	Gesamt
Datum	Typ C	Typ N	Typ G	
01.01.2007	287	141	60	488
01.01.2008	317	155	62	534
01.01.2009	354	161	67	582
01.01.2010	439	186	69	694
01.01.2011	554	196	71	821

Quelle: European Barge Inspection Scheme (EBIS)

der Marktlage ist Voraussetzung dafür, dass sich die in Deutschland ansässigen Unternehmen der Tankschifffahrt auch weiterhin mit Investitionen in den Umbau bzw. Neubau von Doppelhüllentankern an dem vom ADN angestoßenen Umstellungsprozess beteiligen können.



Darstellung der Deutschen Binnentankschiffahrtsflotte in absoluten und prozentualen Zahlen; Stand Februar 2011; Quelle: Zentrale Binnenschiffsbestandsdatei

Übergangsprozess vom ADN zur ADN abgeschlossen

Die Ära des bei der ZKR bearbeiteten und fortentwickelten ADN ist nunmehr beendet. Zum 31. Dezember 2010 wurde das ADN komplett aufgehoben. Allein maßgebendes Gefahrgut-Regelwerk für die Binnenschifffahrt ist nunmehr das ADN in allen europäischen Staaten, in denen Binnenschifffahrt Bedeutung hat. Pünktlich zum 1. Januar 2011 ist das ADN 2011 international in Kraft getreten. In Deutschland ist das ADN durch die Erste Verordnung zur Änderung der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (veröffentlicht im BGBl. 2011, Teil 1, Nr. 9 am 11. März 2011) rückwirkend zum 1. Januar 2011 zum allein maßgebenden Regelwerk für Gefahrguttransporte auf Binnenwasserstraßen erhoben worden.

Der Unterschied zwischen ADN und ADN besteht nicht nur im großen „R“. Maßgebende Institution für das ADN war die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Straßburg mit ihren fünf Mitgliedstaaten, die nur einstimmige Beschlüsse fassen kann. Nach anderen „Spielregeln“ verläuft dagegen die Fortentwicklung des ADN, für das die UN ECE in Genf zuständig ist. Dort bestimmen die Vertragsstaaten des ADN mehrheitlich über dessen Fortentwicklung. Durch nunmehr unterschiedliche Kompetenzen für das ADN (bei der UN ECE) und anderer wichtiger Regelwerke für die Binnenschifffahrt (z.B. RheinSchUO, RheinSchPV und RheinpatentV bei der ZKR) stellt die inhaltliche Abstimmung der genannten Regelwerke eine besondere Herausforderung dar.

Das ADN-Übereinkommen ist bislang von rund 20 Staaten ratifiziert worden, darunter kürzlich auch von der

Schweiz. Die Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland ist der juristische Baustein, der die Mitgliedstaaten der Europäischen Union veranlasst, das ADN bis Mitte 2011 zum maßgebenden Regelwerk für binnenländische und grenzüberschreitende Gefahrguttransporte zu erheben. Alle zwei Jahre wird das ADN von der UN ECE in überarbeiteter Form neu herausgegeben. Derzeit laufen die Arbeiten am ADN 2013. Interessierte können sich auf der außerordentlich gut strukturierten Website der UNECE <http://www.unece.org/trans/danger/danger.htm> die für die Arbeit am ADN wichtigen Dokumente in den vier Amtssprachen herunterladen.

Materielle Unterschiede zwischen ADN und ADN

Das Binnenschifffahrtsgewerbe hat sich bis Ende 2010 an das ADN gehalten und bis vor nicht allzu langer Zeit erwartet, mit dem ADN ein nahezu inhaltsgleiches Regelwerk zu erhalten. Im Jahre 2000, als das ADN unterzeichnet wurde, war dies annähernd so. Seitdem haben sich ADN und ADN in verschiedenen Punkten auseinanderentwickelt. Einige dieser Unterschiede sind erkannt und beseitigt worden. Andere bleiben bestehen und erfordern entsprechende Anpassungen. Egal ob ADN oder ADN: In jedem Fall haben die hier geltenden Gefahrgut-Regelwerke das weltweit höchste Sicherheitsniveau für Gefahrguttransporte auf dem Wasser erzeugt.

ISGINTT

An der Schnittstelle zwischen Schiff und Land, also beim Umschlag, spielt die Frage der Sicherheit ebenfalls eine entscheidende Rolle. Im Juni 2010 wurde der International Safety Guide for Inland Navigation Tankers and Terminals (ISGINTT) in englischer Sprache vorgestellt. ISGINTT ist ein best-practice-Standardwerk für die an der Schnittstelle Schiff/Land stattfindenden Prozeduren.

Heizöl (schwer)

Aufgrund von neuen Erkenntnissen der Mineralölwirtschaft gilt Heizöl (schwer) seit neuestem als Gefahrgut. Dies überrascht bei diesem Ladegut grundsätzlich nicht. Selbst ohne Zugrundelegung wissenschaftlicher Maßstäbe ist die Einbeziehung in die Gefahrgut-Regelwerke nachvollziehbar. Denn seit Jahren ist die gute Absicht des Ordnungsgebers erkennbar, das Kriterium der Wasserverunreinigung stärker zu berücksichtigen. Allerdings hätte die sofortige Anwendung der Bestimmungen die gesamte mit dem Transport von Heizöl (schwer) befasste Logistikbranche vor schier unlösbaren Aufgaben gestellt.

Im Bereich der Binnenschifffahrt ist es gelungen für die Zeit bis zum 31. Dezember 2012 eine pragmatische Lösung zu

finden. Nach Abschluss einer multilateralen Vereinbarung zwischen Deutschland und Österreich ist es im Ergebnis möglich, Heizöl (schwer) in diesen beiden Staaten bis zu dem genannten Termin auch weiterhin in Einhüllentankschiffen zu transportieren. Anderen Staaten steht es frei, diese Vereinbarung ebenfalls zu unterzeichnen, um sie damit im eigenen Staat ebenfalls zur Anwendung zu bringen.

Parallel zur Entwicklung bei vergleichbaren Produkten darf Heizöl (schwer) ab 1. Januar 2013 nur noch in Tankschiffen in Doppelhüllenbauweise transportiert werden. Welche Doppelhüllenschiffe es sein werden – Typ N-Doppelhülle oder Typ C-Doppelhülle – befindet sich derzeit noch in der Diskussion. Der BDB hat geltend gemacht, dass die bestehenden Typ C-Schiffe nicht geeignet sind, Ladegüter zu transportieren, die mit hohen Temperaturen eingefüllt und transportiert werden müssen. Zudem erfüllen Typ C-Schiffe andere Schutzziele. Nach Auffassung des BDB sollte ein Typ N-Doppelhüllenschiff vollkommen ausreichen.

Fluchtwege

Angestoßen von den Behörden wird derzeit auf internationaler Ebene intensiv über das Thema „Fluchtwege“ diskutiert. Dabei ist die Position der Binnenschifffahrt eindeutig: Das ADN macht es sich zu einfach, wenn durch ein vom Schiff zu Wasser gelassenes Beiboot generell die Verpflichtung des Empfängers erfüllt werden kann, ein geeignetes Fluchtmittel bereitzustellen.

Bei der noch zu findenden Lösung müssen nach Auffassung des BDB alle Beteiligten einen zusätzlichen Beitrag leisten. Der Zustand vieler Anlagen legt dringend nahe, ein insgesamt höheres Sicherheitsniveau anzustreben. Mindestens eine feste Landverbindung ist unerlässlich – eine zweite Verbindung wäre wünschenswert. Wenn eine zweite Landverbindung nicht vorhanden ist, müssen schiffsseitig zusätzliche Maßnahmen ergriffen werden. Nach Meinung des BDB können die Behörden nicht aus der Beurteilung des technisch Machbaren entlassen werden. Das Thema Sicherheit kann man nicht über den Markt alleine regeln lassen.

Bunkerbetriebe

Zum 1. Januar 2011 ist die 10. Bundes-Immissionsschutzverordnung (10. BImSchV) in Kraft getreten, die eine wichtige Neuerung in Bezug auf die Kraftstoffversorgung der Binnenschifffahrt enthält: Von diesem Termin an darf nur noch Kraftstoff an Binnenschiffe geliefert werden, der max. 10 ppm Schwefel enthält. Gleichzeitig dürfen Binnenschiffe nur Kraftstoff mit max. 10 ppm Schwefel verwenden. Somit werden beide Seiten – Lieferant und Kunde – von der 10. BImSchV gleichermaßen verpflichtet.

Obwohl diese Entwicklung bereits rund zwei Jahren bekannt war, hatten die meisten Bunkerbetriebe bis kurz vor dem Umstellungstermin große Sorgen, ob sie in der Lage sein würden, ihren Kunden die erforderliche Qualität zu liefern. Inzwischen lässt sich feststellen, dass die überwiegende Zahl der im BDB organisierten Bunkerbetriebe in der Lage ist, ihren Kunden eingefärbten Dieselmotorkraftstoff mit max. 10 ppm Schwefelanteilen zu liefern – und dies sogar ohne biogene Anteile.

Weitere Neuerung war das Inkrafttreten der neuen Regelungen in Bezug auf Organisation und Finanzierung der Bilgenentölung zum 1. Januar 2011, nach Teil A des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt. Von sämtlichen Lieferanten, die die Binnenschifffahrt mit mineralölsteuerfreiem Kraftstoff versorgen, wird seitdem ein wesentlicher administrativer Beitrag verlangt.

Dieser administrative Beitrag der Kraftstofflieferanten besteht darin, die Informationen über jede einzelne Kraftstofflieferung an den Bilgenentwässerungsverband (BEV) zu erfassen – entweder per Elektronik (Datenterminal und Magnetstreifenkarte) oder manuell mittels des sog. „Papierverfahrens“. Der BEV verwaltet die von der Binnenschifffahrt aufgebrauchten Mittel und zahlt daraus die Rechnungen für die Entsorgung der Binnenschifffahrt von öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen.



Fahrgastschifffahrt

Ermäßigter Mehrwertsteuersatz

Die Beförderung von Personen mit Schiffen unterliegt nach §§ 12 Abs. 2 Nr. 10, 28 Abs. 4 Umsatzsteuergesetz (UStG) nur noch bis zum Ablauf des 31. Dezember 2011 dem ermäßigten Mehrwertsteuersatz von zur Zeit 7 Prozent. Die Befristung ist zuletzt mit dem Jahressteuergesetz 2008 verlängert worden, um trotz Kritik des Bundesrechnungshofes eine europäische Lösung für ermäßigte Mehrwertsteuersätze bei verschiedenen Verkehrsträgern zu erreichen.

Der ermäßigte Mehrwertsteuersatz in heutiger Form sollte weiterhin – nach Möglichkeit unbefristet – gelten. Davon würden jährlich über 15 Millionen Urlauber in Deutschland an Bord von Tagesausflugsschiffen und zusätzlich mehr als 400.000 Gäste an Bord von Kreuzfahrtschiffen profitieren.

Die Fahrgastschifffahrt bei unseren wichtigsten Wettbewerbern auf dem Reisemarkt für Gruppen und Kurzurlauber unterliegt in Österreich einem Steuersatz von 10 Prozent und in den Niederlanden von 6 Prozent. Auch andere Nachbarn wie Frankreich, Luxemburg und die Schweiz haben unbefristete, ermäßigte Steuersätze. Die beabsichtigte europäische Vereinheitlichung ist noch nicht erreicht. Aber sie geht voran: Die Europäische Kommission hat mit dem Grünbuch über die Zukunft der Mehrwertsteuer – Wege zu einem einfachen, robusteren und effizienten MwSt-System die lange unterbrochene Arbeit zur Harmonisierung der Umsatzsteuersätze wieder aufgenommen, KOM (2010) 695 endgültig vom 1. Dezember 2010. Das Grünbuch liegt noch bis zum 31. Mai 2011 zur öffentlichen Stellungnahme aus. Als ausdrückliches Beispiel für eine Möglichkeit, auch künftig Leistungen umsatzsteuerlich zu begünstigen, nennt die Kommission die Personenbeförderung.

Fahrgastrechte

Mit Veröffentlichung der „Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004“ (kurz: EU-Verordnung über Fahrgastrechte in der Schifffahrt) im Amtsblatt der Europäischen Union gilt ab dem 18. Dezember 2012 auch in der Schifffahrt eine Regelung, wie es sie im Luft- und Schienenverkehr bereits gibt. Die Fahrgastrechte treten in Kraft, ohne dass dafür noch einmal eine nationale gesetzgeberische Maßnahme erforderlich wäre.

Die Verordnung enthält unter anderem Vorschriften zum Verbot der Diskriminierung und der Unterstützung von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mo-

bilität. Sie gibt den Fahrgästen Rechte bei Annullierungen und Verspätungen, verpflichtet den Beförderer zur Information der Passagiere und enthält eine Reihe von Vorgaben zum Umgang mit Beschwerden. Die Verordnung gilt jedoch unter anderem nicht für Fahrgäste, die mit Schiffen reisen, deren Betrieb nicht mehr als drei Besatzungsmitglieder erfordert oder die an Ausflugs- und Besichtigungsfahrten teilnehmen, bei denen es sich nicht um eine Kreuzfahrt handelt.

Bei der Beratung der nationalen Begleitung der Verordnung im Bundesverkehrsministerium wurde vereinzelt die Sichtweise vertreten, dass Linienverkehre im Ausflugsdienst unter den Anwendungsbereich der Verordnung fielen. Diese nach dem Wortlaut, der Systematik und der Entstehungsgeschichte der Verordnung nicht nachvollziehbare Auslegung wird sich aber aus Sicht des BDB weder national noch in Europa durchsetzen.

Abfallübereinkommen

Beim Einleitungsverbot für häusliche Abwässer nach dem für die Fahrgastschifffahrt ohne Übergangsbestimmungen in Kraft getretenen Abfallübereinkommen hat der BDB eine Übergangsregelung für die Zeit bis zum 31. Dezember 2011 erreicht, die von einer großen Zahl von Unternehmern genutzt wird, weil entweder die Tanks an Bord fehlen oder die Kommune noch keinen Kanalanschluss geschaffen hat.

Neben dieser wichtigen Frage beschäftigte sich die Vollversammlung der Fahrgastschifffahrt im BDB am 9. März 2011 zudem mit der Entwicklung der Haftungsgrenzen, Vorschlägen zur Abschaffung des Vorschleusungsrechts und zahlreichen technischen Vorschriften, die seit Jahren einen Schwerpunkt der Arbeit des BDB für die Personenschifffahrt bilden.



INTERNATIONALE VERKEHRS- UND GEWERBEPOLITIK

Die internationale Verkehrs- und Gewerbepolitik wird vom BDB über seinen europäischen Dachverband EBU (Europäische Binnenschiffahrts Union) begleitet. Die EBU gibt einen eigenen Geschäftsbericht heraus, der im Internet über die Webseite <http://www.ebu-uenf.org/> bezogen werden kann und auf den an dieser Stelle verwiesen wird.

Bereits seit 2008 arbeitet der BDB zudem im europäischen Forschungsprogramm PLATINA mit, das der Umsetzung des Aktionsplanes der Europäischen Kommission für die Binnenschiffahrt, NAIADES, dient. PLATINA ist eine Initiative im 7. Forschungsrahmenprogramm der Europäischen Kommission und unterscheidet in Anlehnung an das NAIADES-Aktionsprogramm fünf thematische Bereiche: Märkte, Flotte, Arbeitsplätze und Fachkenntnisse, Image und Infrastruktur. Die Gesamtkoordination des Projektes obliegt der österreichischen Wasserstraßenverwaltung via donau. Der BDB leitet in diesem internationalen Konsortium das Arbeitspaket Arbeitsplätze und Fachkenntnisse. Nach mehr als der Hälfte der Laufzeit kann PLATINA auf praxisnahe Ergebnisse verweisen:

Märkte (via donau)

Unter www.naiades.info präsentiert PLATINA nicht nur aktuelle Informationen aus der Branche, sondern auch laufende Projektergebnisse sowie den aktuellen Projekt-Newsletter. Interessant ist die ständig aktualisierte Online-Datenbank über binnenschiffahrtsbezogene Förderprogramme in der EU, die in englischer, niederländischer, französischer und deutscher Sprache zur Verfügung steht. Ab Frühjahr 2011 steht ein mehrsprachiges „Good-Practice-Portal“ zur Verfügung, welches Erfolgsgeschichten aus vielen europäischen Ländern zu allen fünf NAIADES-Themenbereichen per Mausklick bereithält und Interessierte explizit zur Nachahmung einlädt.

Flotte (VNF)

Um die Flottenmodernisierung und Innovationen in der Binnenschiffahrt voranzutreiben, wurde eine breit aufgestellte Sachverständigen-Runde mit ca. 20 Experten aus den Bereichen Schiffsbau, Recht, Logistik, Hydrodynamik, alternative Antriebe, Hochleistungsmotoren, Verkehrsmanagement und Ro-Ro Systeme von PLATINA ins Leben gerufen, die als Mittler zwischen den Anforderungen des Marktes und den bestehenden Forschungs- und Entwicklungsprojekten agieren soll. Diese Expertengruppe hat eine „wiki“-basierte Datenbank entwickelt, die rund 50 Innovationen zu verschiede-

nen Themen, wie z.B. Schiffskörper, Antriebssysteme oder Ausrüstungsgegenstände vorstellt.

In einer strategischen Forschungsagenda werden 17 zukunftssträchtige Forschungsthemen identifiziert und den 3 übergeordneten Säulen „Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit“, „Ökologische Nachhaltigkeit“ und „Management von Wachstum und Strukturwandel“ zugeordnet. Die europäische Forschungsagenda dient u.a. als Grundlage für die Ausgestaltung nationaler und europäischer Forschungs- und Entwicklungsprogramme. Außerdem koordiniert PLATINA den Pilotbetrieb einer europäischen Schiffszulassungsdatenbank, welche den grenzüberschreitenden Datenaustausch unterstützen soll.

Arbeitsplätze und Fachkenntnisse (BDB)

Das europäische Bildungsnetzwerk EDINNA ist seit Sommer 2010 offizielles Mitglied im PLATINA-Konsortium, um das Team des Arbeitsbereiches „Jobs and Skills“, welches federführend von BDB und AdB koordiniert wird, bei der Erarbeitung ausführlicher Berufskompetenzen für den Matrosen und Schiffsführer zu unterstützen. Diese Kompetenzen könnten Bestandteil eines zukünftigen europäischen Bildungsstandards „Standards of Training and Certification in Inland Navigation“ (STCIN) werden. EDINNA besteht mittlerweile aus 24 Mitgliedern aus 13 Ländern und weiteren Fördermitgliedern.

Eine europaweite Befragung bei allgemeinen Logistikschulen hat nachgewiesen, dass die Binnenschiffahrt bis auf einige Ausnahmen generell in den Transportlogistik-Lehrplänen unterrepräsentiert ist. Das PLATINA-Team hat der EU-Kommission eine Strategie zur verstärkten Integration der Binnenschiffahrt in die allgemeine Logistikausbildung übermittelt. Darin wurden u.a. verschiedene Erfolgsgeschichten, wie z.B. ein Seminar zur Binnenschiffahrt für alle Lehrer der Speditionsklassen an deutschen Berufsschulen oder die Übertragung eines Wahlfachs „Binnenschiffahrt“ für Fachhochschulen in den Niederlanden oder die Fortentwicklung bestimmter Unterrichtsoftware für andere Zielgruppen vorgeschlagen.

Eine zentrale Herausforderung für das Gewerbe stellt der sich abzeichnende Fachkräftemangel, insbesondere für Schiffsführer, dar. PLATINA hat das Shortseashipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) mit der Entwicklung einer europäischen Personalrekrutierungsstrategie beauftragt. Die Unternehmen des Sektors müssen zukünftig mehr Instrumente des „Arbeitgebermarketings“, wie z.B. eine Be-

schreibung möglicher Aus- und Weiterbildungsangebote auf der firmeneigenen Website, einen unternehmensinternen Demographie-Check oder moderne Medien einsetzen, damit auch die Binnenschifffahrt als zukunftssträchtige, chancenreiche und attraktive Branche von den Schulabgängern wahrgenommen werden kann.

Image (PBV)

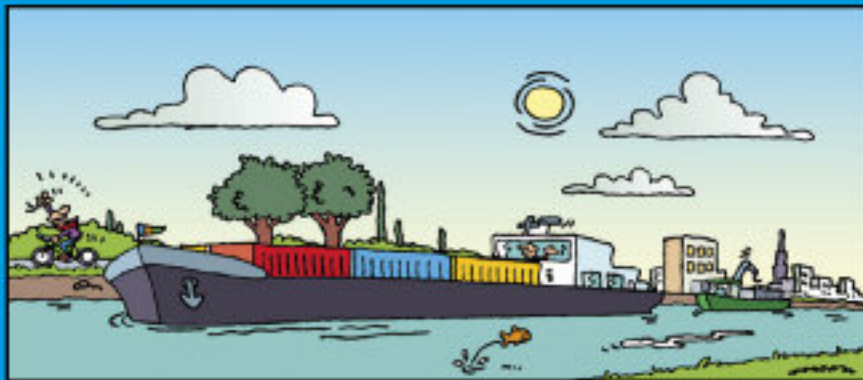
Für den Bereich „Image“ zeichnet Promotie Binnenvaart Vlaanderen (PBV), ein Förderzentrum für die Binnenschifffahrt in Flandern, verantwortlich. Im Dezember 2010 fand in Brüssel die zweitägige Veranstaltung „Barge to business“ statt, bei der sich etwa 600 Teilnehmer durch Podiumsdiskussionen, Präsentationen und Praxisbeispiele des Gewerbes über aktuelle Entwicklungen des Sektors informieren konnten. Vize-Präsident der EU-Kommission und Kommissar für Verkehr, Siim Kallas, berichtete anlässlich dieser Veranstaltung, dass sein Kabinett derzeit an einem realisierbaren Fortführungsprogramm von NAIADES arbeite.

Der Ausbau eines europäischen Netzwerkes von Promotions- und Entwicklungsagenturen für die Binnenschifffahrt wird in diesem Arbeitsbereich kontinuierlich vorangetrieben.

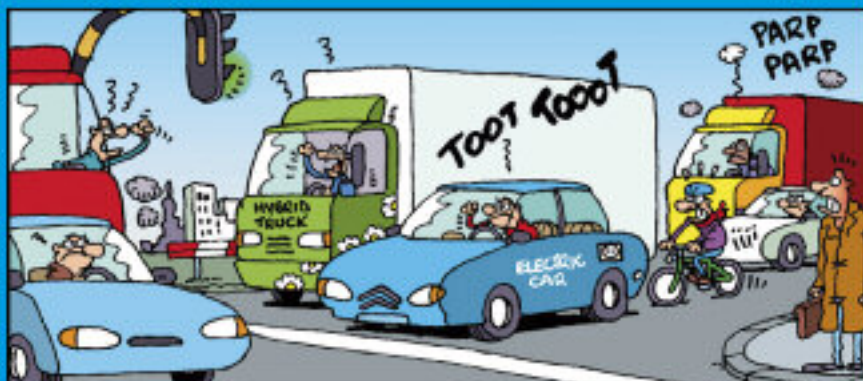
Infrastruktur (DVS)

PLATINA hat einen Überblick über Infrastrukturausbauvorhaben im Wasserstraßenbereich durch Bereitstellung von Grundlagendaten und einer Statusübersicht zu bestehenden Projekten in Europa erarbeitet. Außerdem wurde ein Handbuch zur nachhaltigen Planung von Wasserstraßen veröffentlicht, welches als Hilfestellung für den konstruktiven Dialog verschiedener Interessenvertreter bei geplanten Infrastrukturprojekten bei Wasserstraßen dienen kann. Ferner bietet das Konsortium verschiedenen RIS-Arbeitsgruppen eine einheitliche Arbeitsstruktur und ein gemeinsames RIS-Webportal unter www.ris.eu an.

Der nächste Lenkungsausschuss von PLATINA kommt auf Einladung des BDB am 23. und 24. Mai 2011 in Berlin zusammen. Dabei werden die Projektergebnisse mit Ministerien, Flusskommissionen und Sozialpartnern diskutiert. Außerdem ist eine Ansprache von Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer zur nationalen Binnenschifffahrtspolitik sowie eine anschließende Podiumsdiskussion, u.a. mit dem Generaldirektor der Generaldirektion Verkehr, Dr. Matthias Ruete, geplant.



THE 2020 COURSE...



OR THE COSTLY AND CONGESTED ALTERNATIVE?

In einem gemeinsamen Manifest haben INE, EBU und ESO unter anderem gegenüber der Europäischen Kommission Zukunftsalternativen zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens in Europa dargelegt. Der Comic ist Teil der Publikation.



BDB-Vorstand und Geschäftsführung im April 2010 (v.l.n.r.): Hans Egon Schwarz, Dr. Roland Pütz, Dr. Dietmar Rehmann, Martin Bell, Volker Müßig, Friedrich Weigert, Albert Kohlmann, Uwe Wedig, Dr. Ulrich Kowalski, Volker Seefeldt, Georg Hötte, Norbert Schmitz, Dr. Gunther Jaegers, Robert Baack, Jakob Götz, Karl-Heinz Bellmer, GF Jens Schwanen, Josef Wolfstetter, GF Jörg Rusche, Klaus Fuß. Nicht im Bild: Dr. Wolfgang Hönemann, Wolfgang Lepak, Albrecht Scheubner.

AUS DEM VERBAND

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) wurde 1974 als Zusammenschluss verschiedener Stromgebietsverbände gegründet und im Vereinregister eingetragen. Der BDB mit Sitz in Duisburg-Ruhrort und politischer Repräsentanz in Berlin-Mitte vertritt als Branchenverband die Gesamtheit der Unternehmen im deutschen Binnenschifffahrtsgewerbe, und zwar sowohl in der Güterschifffahrt als auch in der Personenschifffahrt. Im BDB sind die Binnenschifffahrtsreedereien und -speditionen inklusive der dort angeschlossenen Partikuliere, die Binnenschifffahrtsgenossenschaften und die frei fahrenden Partikuliere vereint. Die Mitgliedschaft erfolgt auf freiwilliger Basis. Hafenbetriebe, Versicherungen, Motorenhersteller und Kreditfinanzierer sind dem Binnenschifffahrtsgewerbe verbunden und haben deshalb ebenfalls die Mitgliedschaft im BDB erworben.

Satzungsgemäß verfolgt der BDB die Aufgabe, die Unternehmer in der Güter- und Fahrgastschifffahrt in allen das Gewerbe berührenden Fragen zu beraten, die Interessen gegenüber der Politik und Verwaltung zu vertreten und zu sämtlichen verkehrs- und gewerbepolitisch relevanten Entwicklungen Stellung zu nehmen. Der BDB setzt sich dabei etwa für einen ökonomisch notwendigen, d.h. bedarfsgerechten Ausbau der Wasserstraßeninfrastruktur ein, der zugleich den ökologischen Belangen Rechnung trägt. Er sorgt dafür, das Leistungspotenzial des umweltfreundlichsten Verkehrsträgers Binnenschifffahrt im Bewusstsein der politischen Entscheidungsträger einerseits und bei den Spediteuren und der verladenden Wirtschaft andererseits zu verankern und die Binnenschifffahrt noch stärker als bisher in die logistischen Ketten einzubinden. Darüber hinaus bringt sich der BDB aktiv in Gestaltung der wirtschaftlichen Rahmenbe-



Veranstalter und Unterstützer des Parlamentarischen Abends der PGBi am 25. November 2010 in Berlin: (v.l.n.r.) MdB Gustav Herzog, BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen, MdB Dr. Valerie Wilms, MdB Torsten Staffeldt, damaliger BÖB-Berater Dr. Wilfried Schumacher, MdB Herbert Behrens

dingungen des Binnenschiffahrtsgewerbes ein, sei es in Fragen der Nautik-Technik, in Fragen der Sicherheits- und Terrorismusanforderungen, in Fragen des Umweltschutzes oder in Fragen der Angleichung der Wettbewerbsbedingungen gegenüber der ausländischen Konkurrenz und gegenüber den konkurrierenden Verkehrsträgern.

Mit Stellungnahmen und eigenen Eingaben reagiert der BDB gegenüber der Politik auf sämtliche verkehrs- und gewerbepolitisch relevanten Entwicklungen und sorgt mit eigenen Veranstaltungen (Parlamentarischer Abend, Internationaler Binnenschiffahrtstag etc.) für eine entsprechende Aufmerksamkeit. Die haupt- und ehrenamtlichen Kräfte im BDB sind von der Politik, von den Medien und von anderen branchennahen Organisationen als Experten für den Verkehrsträger Binnenschiffahrt für Fachvorträge und Diskussionsrunden regelmäßig angefragt.

Tagesaktuell versorgt der Verband die Medien und Nachrichtenagenturen mit Presseinformationen, die – ebenso wie ein Diskussionsforum und eine kompakte Präsentation des Verkehrsträgers – auch über die Verbandswebsite www.binnenschiff.de abgerufen werden können. In der Verbandszeitschrift „Binnenschiffahrts Report“ findet die ausführliche Berichterstattung über die Branche statt; mit der kostenlosen Quartalszeitschrift werden mittlerweile weit über 3.000 Leser erreicht.



Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer (links) und BDB-Präsident Dr. Gunther Jaegers

PRESSEERKLÄRUNGEN DES BDB

- 07.04.2011** BDB rügt Stimmungsmache von SPD und Grünen – Donauausbau darf nicht politisch instrumentalisiert werden
- 01.04.2011** BDB nimmt Stellung zur Studie „Langstreckenverkehre optimieren“ – Gleichbehandlung der Verkehrsträger im Aktionsplan immer noch nicht gegeben – Neubewertung von Infrastrukturmaßnahmen erforderlich
- 29.03.2011** Weißbuch zur künftigen Verkehrspolitik – BDB zufrieden mit Ankündigung der Europäischen Kommission
- 18.03.2011** BDB verärgert über das Vorgehen des Bundesverkehrsministeriums: BMVBS schafft Fakten bei der Reform der WSV – Erhaltungs- und Ausbauarbeiten an Flüssen und Kanälen werden bereits eingestellt – Bericht zur Reform der WSV offenbar in der Leitungsebene nicht vollständig bekannt – BDB erwartet von Minister Dr. Ramsauer Erklärung zu den Vorgängen in seinem Haus
- 10.02.2011** BDB begrüßt Initiative des Bundesrates – Daten der Verkehrsüberwachung sollen künftig auch dem Gewässerschutz dienen
- 27.01.2011** BDB übt Kritik am Wasserstraßenkonzept des Bundesverkehrsministers – Zukunftsfähiges Konzept für die Binnenschifffahrt nicht erkennbar
- 24.01.2011** BDB sieht die Branche in einer außergewöhnlich großen Belastung – Rhein-Havarie bei St. Goarshausen verursacht Umsatzausfälle in Millionenhöhe
- 14.12.2010** BDB begrüßt Änderung im Jahressteuergesetz 2010 – Übertragung stiller Reserven (§ 6 b EStG) zukünftig unbefristet möglich!
- 26.11.2010** Parlamentarischer Abend der Binnenschifffahrt in Berlin – Bundesverkehrsministerium überprüft Ausbaubedarf – BDB fordert Abbau des Investitionsstaus an Flüssen und Kanälen
- 24.11.2010** BDB nimmt Stellung zum Aktionsplan Güterverkehr und Logistik – Aktionsplan wird dem Stellenwert der Wasserstraßen nicht gerecht
- 01.10.2010** Wechsel im Vorsitz des BDB-Fachausschusses „Kombinierter Verkehr“ – Heinrich Kerstgens tritt die Nachfolge von Wolfgang Lepak an
- 21.09.2010** Bundesverkehrsministerium bestellt die Mitglieder des Beirats – BDB beteiligt sich aktiv an der Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts!
- 15.09.2010** BDB bezieht Stellung zur Finanzierung der Infrastruktur – Flüsse und Kanäle haben nicht nur eine verkehrliche Funktion
- 15.09.2010** Deutsche Wirtschaft fordert politisches Bekenntnis zur Verkehrsinfrastruktur
- 24.08.2010** Informationsveranstaltung von BDB und BÖB zum Abfallübereinkommen CDNI – Umsetzung des CDNI kommt gut voran, es besteht aber noch Handlungsbedarf!
- 20.08.2010** BDB veröffentlicht Faltblatt „Daten und Fakten“ und nimmt Stellung zur wirtschaftlichen Situation des Gewerbes – BDB sieht keine Strukturkrise in der Trockengutschifffahrt!
- 12.06.2010** BDB nimmt zum Entwurf des Bundeshaushaltes 2011 Stellung – Schifffahrt und Wasserstraßen bleiben von befürchteten Kahlschlägen verschont!
- 21.04.2010** Gremiensitzungen des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. in Duisburg – Dr. Gunther Jaegers als Präsident des BDB e.V. im Amt bestätigt
- 26.03.2010** BDB zu Gast bei der konstituierenden Sitzung der PGBi im Bundestag – Parlamentarische Gruppe Binnenschifffahrt setzt ihre Arbeit fort

VERBANDSORGANISATION

VORSTAND

Die Mitgliederversammlung wählte am 21. April 2010 aus ihrer Mitte für die Dauer von 3 Jahren den Vorstand, der sich derzeit (Stand 7. April 2011) wie folgt zusammensetzt:

BAACK, ROBERT

Lehnkering Reederei GmbH
Schifferstraße 26, 47059 Duisburg

BELL, MARTIN

Navigare GmbH
Obere Wingert 32, 69437 Neckargerach

BELLMER, KARL-HEINZ

Imperial Reederei GmbH
Dr.-Hammacher-Straße 49, 47119 Duisburg

GÖTZ, JAKOB

Ludwig & Jakob Götz GmbH + Co. KG
Hirschhorner Straße 21, 69239 Neckarsteinach

HÖNEMANN, DR. WOLFGANG

Wincanton GmbH
Antwerpener Straße 24, 68219 Mannheim

HÖTTE, GEORG

Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG
August-Hirsch-Straße 3, 47119 Duisburg

JAEGERS, DR. GUNTHER

Reederei Jaegers GmbH
Königstraße 88, 47198 Duisburg

KOHLMANN, ALBERT

B. Dettmer Reederei GmbH & Co. KG
Tiefer 5, 28195 Bremen

KOWALSKI, DR. ULRICH

Reederei Schwaben GmbH
Hafenstraße 19-21, 74076 Heilbronn

LEPAK, WOLFGANG

Haeger & Schmidt International GmbH
Vinckeweg 20-22, 47119 Duisburg

MÜßIG, VOLKER (ERSTU-SDB)

Müßig Tankschiffahrt
Dillener Straße 35, 28777 Bremen

PÜTZ, DR. ROLAND

Imperial Reederei GmbH
Dr.-Hammacher-Straße 49, 47119 Duisburg

SCHEUBNER, ALBRECHT

MS Jenny
Belgrader Straße 2, 97084 Würzburg

SCHMITZ, NORBERT

Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG
Frankenwerft 35, 50667 Köln

SCHWARZ, HANS EGON

DTG Deutsche Transport-Genossenschaft
Binnenschiffahrt eG
Fürst-Bismarck-Straße 21, 47119 Duisburg

SEEFELDT, VOLKER ¹⁾

HTAG Häfen und Transport AG
Baumstraße 31, 47198 Duisburg

STAATS, MARTIN (GAST)

MSG eG
Südliche Hafenstraße 15, 97080 Würzburg

WEDIG, UWE

HTAG Häfen und Transport AG
Baumstraße 31, 47198 Duisburg

WEIGERT, FRIEDRICH

Kühne + Nagel Euroshipping GmbH
Budapester Straße 20, 93055 Regensburg

WOLFSTETTER, JOSEF

Blandina Tankschiffahrt GmbH & Co. KG
Mainstraße 11, 97903 Collenberg

¹⁾Kraft Amtes als AdB-Präsident

PRÄSIDIUM

Aus der Mitte des Vorstands werden für den Zeitraum von 3 Jahren der Präsident und bis zu 8 Stellvertreter (Präsidium) gewählt. Das Präsidium wurde am 21. April 2010 gewählt und setzt sich derzeit (Stand 7. April 2011) wie folgt zusammen:

PRÄSIDENT:

Dr. Gunther Jaegers

Reederei Jaegers GmbH
Königstraße 88, 47198 Duisburg

VIZEPRÄSIDENTEN:

Robert Baack

Lehnkering Reederei GmbH
Schifferstraße 26, 47059 Duisburg

Karl-Heinz Bellmer

Imperial Reederei GmbH
Dr.-Hammacher-Straße 49, 47119 Duisburg

Georg Hötte

Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG
August-Hirsch-Straße 3, 47119 Duisburg

Hans Egon Schwarz

DTG Deutsche Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt eG
Fürst-Bismarck-Straße 21, 47119 Duisburg

Martin Staats (Gast)

MSG eG
Südliche Hafenstraße 15, 97080 Würzburg

GESCHÄFTSFÜHRUNG

Rechtsanwalt Jens Schwanen

Geschäftsführer
(zugleich Sprecher der Geschäftsführung)

Ass. jur. Jörg Rusche

Geschäftsführer



Dr. G. Jaegers



R. Baack



K.-H. Bellmer



G. Hötte



H. E. Schwarz



M. Staats (Gast)

FACHGREMIEN UND DEREN VORSITZENDE

Technischer Beirat

Joachim Zöllner
DST Entwicklungszentrum für Schiffstechnik
und Transportsysteme e.V., Duisburg

Partikulierkommission

Albrecht Scheubner
MS Jenny, Würzburg

Kommission für die Tankschifffahrt

Dr. Gunther Jaegers
Reederei Jaegers GmbH, Duisburg

Fachausschuss für den Transport gefährlicher Güter

Dieter Gerstenkorn
B. Dettmer Reederei GmbH & Co. KG, Lauenburg

Fachausschuss für die Personenschifffahrt

Fritz Heim
Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschifffahrt AG, Köln

Fachausschuss für den Kombinierten Verkehr

Heinrich Kerstgens
Contargo GmbH & Co. KG, Ludwigshafen

Fachausschuss für Bunker- und Entsorgungsbetriebe

Jürgen Johann
Rheintank GmbH, Duisburg

Bezirksausschuss Oberrhein

Wolfgang Krieger
Gebrüder Krieger KG, Neckarsteinach

Bezirksausschuss Mittelrhein

Hans-Gerd Heidenstecker
ERSTU-SDB, Berlin

Bezirksausschuss Niederrhein und Westdeutsche Kanäle

Gerhard Lönnecke
Lohne

Bezirksausschuss Neckar

Dr. Ulrich Kowalski
Reederei Schwaben GmbH, Heilbronn

Bezirksausschuss Main/Main-Donau-Kanal/Donau

Friedrich Weigert
Kühne + Nagel Euroshipping GmbH, Regensburg

Bezirksausschuss Mosel/Saar

Hans Egon Schwarz
DTG Deutsche Transport-Genossenschaft
Binnenschifffahrt eG, Duisburg

Bezirksausschuss Nordwestdeutsche Wasserstraßen

N.N.

Bezirksausschuss Nordostdeutsche Wasserstraßen

Ingo Klinder
Haeger & Schmidt International GmbH, Magdeburg

Tätigkeiten und Funktionen des BDB und seiner Mitglieder in den Gremien der
EUROPÄISCHEN BINNENSCHIFFFAHRTS UNION (EBU)

VERWALTUNGSRAT

Dr. Gunther Jaegers – Mitglied
 Reederei Jaegers GmbH

Jens Schwanen – Mitglied
 Geschäftsstelle BDB

NAUTISCH-TECHNISCHE KOMMISSION

Joachim Zöllner – Vorsitzender
 DST Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V.

Nikolaus Hohenbild (DTG) – Mitglied
 MS Catharina

Helmut Ruffer (DTG) – Mitglied
 MS Otrate

Wolfgang Schröder – Mitglied
 Deutsche Binnenreederei AG

Jörg Rusche – Sekretär
 Geschäftsstelle BDB

TANKSCHIFFFAHRTSKOMMISSION

Dr. Gunther Jaegers – Vorsitzender
 Reederei Jaegers GmbH

PERSONENSCHIFFFAHRTSKOMMISSION

Fritz Heim – Mitglied
 Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG

Wolfgang Thie – Mitglied
 Neckar-Personen-Schiffahrt Berta Epple GmbH & Co. KG

Jörg Rusche – Mitglied
 Geschäftsstelle BDB

KOMMISSION FÜR GEFÄHRLICHE GÜTER

Dieter Gerstenkorn – Mitglied
 B. Dettmer Reederei GmbH & Co. KG

Willy Fanter – Mitglied
 Lehnkering Reederei GmbH

Kurt Pöttmann – Mitglied
 Stolt-Nielsen Switzerland AG

Klaus Martin Meier – Mitglied
 Reederei Jaegers GmbH

Erwin Spitzer – Sekretär
 Geschäftsstelle BDB

SCHUBSCHIFFFAHRTSKOMMISSION

Georg Hötte – Vorsitzender
 Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG

Dr. Roland Pütz – Mitglied
 Imperial Reederei GmbH

SOZIALKOMMISSION

Volker Schumacher – Mitglied
 B. Dettmer Reederei GmbH & Co. KG

Jörg Rusche – Mitglied
 Geschäftsstelle BDB

Katja Wenkel – Mitglied
 Geschäftsstelle BDB/AdB

MITGLIEDERVERZEICHNIS

- Abraham Binnenschifffahrt, Bremen
- Adler-Schiffe GmbH & Co. KG, Gemeinde Sylt/OT Westerland
- Albert Bergschneider GmbH, Ibbenbüren
- Altmühltal-Personenschifffahrt GmbH, Kelheim
- A-Rosa Flussschiff GmbH, Rostock
- Atlas Schifffahrt & Verlag GmbH, Duisburg
- Aventura charter-tours, H.J. Pawils u. M. Weißenstein OHG, Mainz
- B. Dettmer Reederei GmbH & Co. KG, Bremen
- Bank für Schifffahrt (BfS) Filiale der Ostfriesischen Volksbank eG, Hannover
- Barkassen-Centrale Überseebrücke Günter Ehlers e.K., Hamburg
- Bavaria Schifffahrts- und Speditions-AG, Aschaffenburg
- Bayerische Seenschifffahrt GmbH - Schifffahrt Königssee -, Schönau a.K.
- Bilgenentölungsgesellschaft mbH, Duisburg
- Bingen-Rüdesheimer Fähr- und Schifffahrtsgesellschaft eG, Bingen
- Blandina Tankschifffahrt GmbH & Co. KG, Collenberg
- Bodensee-Schiffsbetriebe GmbH, Konstanz
- Bonner Personen Schifffahrt eG, Bonn
- Bunkerbetriebe Büchting GmbH, Duisburg
- Carl Robert Eckelmann Transport und Logistik GmbH, Hamburg
- Contargo GmbH & Co. KG, Duisburg
- Chiemsee-Schifffahrt Ludwig Feßler KG, Prien am Chiemsee
- Dampfschifffahrt „Colonia“ Geschw. Weber, Köln
- Deutsche Binnenreederei AG, Berlin
- Deutscher Fähr-Verband e.V. Fähre Königswinter, Königswinter
- Donauschifffahrtsgesellschaft Wurm + Köck GmbH & Co., Passau
- DST Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V., Duisburg
- DTG Deutsche Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt eG, Duisburg
- Esa EuroShip GmbH, - Ein Unternehmen der Allianz -, Bad Friedrichshall
- European River-Sea-Transport Union e.V. Sektion Deutsche Binnenschifffahrt, Berlin
- EWT Schifffahrtsgesellschaft mbH, Duisburg
- Fähre Loreley GmbH & Co. KG, St. Goarshausen
- Fahrtgastschifffahrt Martin Kolb, Briedern
- Fahrgastschifffahrt Speyer GmbH, Speyer
- Fluss-Schifffahrts-Kontor GmbH, Hamburg
- Fluvia.de GmbH, Hamburg
- Fluvia Tankrode GmbH, Hamburg
- FM LeasingPartner GmbH, Düsseldorf
- FPS Fränkische Personen-Schifffahrt (Inh. Walter Sitzer), Kitzingen
- Frankfurter Personenschifffahrt Anton Nauheimer GmbH, Frankfurt
- 5-Seen-Fahrt und Kellersee-Fahrt GmbH, Bad Malente-Gremsmühlen
- Gebrüder Krieger KG, Neckarsteinach
- Gebrüder Ulmann (GmbH & Co.) KG, Winsen/Luhe
- Gebr. Väth GmbH & Co. KG, Aschaffenburg
- GEFO Gesellschaft für Öltransporte mbH, Hamburg
- Gilles Personenschifffahrt GmbH, Vallendar
- Haeger & Schmidt International GmbH, Duisburg
- Hafenschifffahrtsverband Hamburg e.V., Hamburg
- Hal über Gesellschaft für innovative Stadttouristik mbH, Bremen
- Hammer Schiffswerft Inh. Annette Jansen Santa Monika Fahrgastschifffahrt, Hamm
- Hans Rinck GmbH & Co. KG, Horneburg
- Hansa Befrachtungsgesellschaft mbH, Hamburg
- Harms, Ludwig, Finanzdienstleistungen e.K., Elsfleth
- Haubold, Matthias: MS „Anni Stühff“, Minden
- Hebel Linie Philipp Hebel GmbH & Co. KG, Boppard
- Heidelberger Weserkies GmbH & Co. KG, Bremen
- Herbert Lülsdorf Schifffahrt und Uferbefestigungen GmbH, Niederkassel

- H. Lohmann Bunker-Logistik-Service GmbH, Haren/Ems
 Hirzmann GmbH Fährbetrieb Bad Breisig-Bad Hönningen,
 Rheinbrohl
 Hohenbild-Schiffahrt GbR: MS „Catharina“, Emmerich
 HTAG Häfen und Transport AG, Duisburg
 IG RiverCruise e.V., Basel
 Imperial Reederei und Spedition GmbH, Duisburg
 Imperial Schiffahrt GmbH, Duisburg
 Interstream Barging GmbH, Düsseldorf
 J. Müller Agri Terminal GmbH & Co. KG, Brake
 Janzen, Andreas: MS „Antares“, Meppen
 Karl Gross Logistik GmbH, Duisburg
 Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG, Köln
 Kölntourist Personenschiffahrt am Dom GmbH, Köln
 Kühne + Nagel Euroshipping GmbH, Regensburg
 Lehnkering Reederei GmbH, Duisburg
 Lehnkering Rhein-Fracht GmbH, Mannheim
 Ley, Norbert: MS „Blandina“, Barßel
 Lönnecke, Gerhard, Lohne
 Loreley-Linie Weinand GmbH, Kamp-Bornhofen
 Ludwig & Jakob Götz GmbH + Co KG, Neckarsteinach
 Ludwig Wurm GmbH, Irlbach
 Lux-Werft und Schiffahrt GmbH, Niederkassel
 Magdeburger Weiße Flotte GmbH, Magdeburg
 Mannheimer Versicherung AG, Mannheim
 Märkische Bunker und Service GmbH & Co. KG, Berlin
 Märkische Transportgesellschaft mbH, Berlin
 Mindener Fahrgastschiffahrt GmbH + Co. KG, Minden
 Mnich, Hans-Werner: MS „Salisso“, Ludwigshafen
 Monika Tankschiffahrt GmbH & Co. KG, Collenberg
 Montan Brennstoffhandel und Schiffahrt GmbH & Co. KG,
 Mannheim
- Mosel-Schiffs-Touristik Hans Michels, Inh. Dirk Danielmeier,
 Bernkastel-Kues
 MSG eG, Würzburg
 MTU-Friedrichshafen GmbH, Friedrichshafen
 Müßig Tankschiffahrt, Bremen
 Müßig, Volker, Tankschiffahrt, Bremen
 Nautica Binnenscheepvaart B.V., Mainz
 Navigare GmbH, Martin Bell, Neckargerach
 Neckar-Personen-Schiffahrt Berta Epple GmbH & Co. KG,
 Stuttgart
 Niedersächsische Verfrachtungsgesellschaft mbH, Hannover
 Nowag GmbH, Mannheim
 NWB Nord- und Westdeutsche Bunker GmbH, Hamburg
 NWL - Norddeutsche Wasserweg-Logistik GmbH, Bremen
 Personenschiffahrt „Lahnstolz“ Inh. Marius Schmitt, Bad Ems
 Personenschiffahrt Stadler GmbH & Co. KG, Kelheim
 Personenschiffahrt Siebengebirge eG, Bonn-Bad Godesberg
 Personenschiffsverkehr Josef Schweiger, Kelheim/Donau
 Plöner Motorschiffahrt Elke Glau-Koll e.K., Plön
 Raake, Andreas: MS „Andreas“, Bremen
 Reederei Bruno Winkler, Berlin
 Reederei Henneberger Veitshöchheimer Personenschiffahrt GmbH,
 Miltenberg
 Reederei Jaegers GmbH, Duisburg
 Reederei Kipp, Bregge
 Reederei Riedel GmbH, Berlin
 Reederei Schwaben GmbH, Stuttgart
 Reederverband der Berliner Personenschiffahrt e.V., Berlin
 Regensburger Personenschiffahrt Klinger GmbH, Regensburg
 Reich Schifffahrtsbetriebe, Heike Reich:
 TMS „Saskia Reich“, Lauenburg
 Reich Schifffahrtsbetriebe, Markus Reich:
 TMS „Svenja Reich“, Lauenburg

Rheinfährbetrieb W. Jansen + Söhne, Neuss
 Rheinfähre Königswinter GmbH, Königswinter
 Rhein-Neckar-Fahrgastschiffahrt GmbH, Heidelberg
 Rheintank GmbH, Duisburg
 Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG, Duisburg
 Rindke, Hildegard: MS „Ariadne“, Lingen
 Robert Müller Schiffahrt (GmbH & Co.) KG, Hamburg
 RSB Logistic GmbH, Frechen
 Rüffer, Helmut: MS „Otrate“, Boffzen
 Saarbrücker Personenschiffahrt Günter Emmer GmbH,
 Saarbrücken
 Schaa, Johann: MS „Wega I“, Ostrhauderfehn
 Schiffsservice Berlin, Ingo Gersbeck, Berlin
 Schneider, Marcus, Binnenschiffahrt, Gernsheim
 Schöning, Maria: MS „Margit“, Haren/Ems
 Schulte & Bruns GmbH & Co. KG, Papenburg
 Serenité River Cruising GmbH, Erlenbach
 Stadt Wörth M + S Schiffsbetriebsgesellschaft Heßler,
 Kettinger, Reis und Zayc GbR, Wörth
 Steibl Personenschiffahrt Kelheim GmbH, Kelheim
 Stern und Kreisschiffahrt GmbH, Berlin

Stier GmbH & Co., Bremen
 Stolt-Nielsen Switzerland AG, Zug
 Stute Verkehrs-GmbH, Bremen
 Tankfracht GmbH, Hamburg
 THG Transportvermittlung und Handelsgesellschaft mbH,
 Marktheidenfeld
 Thiebes OHG: MS „Luma“, Trier
 Transportwerk Magdeburger Hafen GmbH, Magdeburg
 TSR Recycling GmbH & Co. KG, Bottrop
 Ückeritzer Personenschiffahrt, Hartmut Wolf, Ückeritz
 Verein für europäische Binnenschiffahrt und Wasserstraßen
 e.V., Duisburg
 Vereinigte Schiffs-Versicherung V.a.G., Wörth a. Main
 Viking Technical GmbH, Wiebelsheim
 Weert Ihnen GmbH & Co. KG, Emden
 Weiße Flotte GmbH, Stralsund
 Werft und Servicezentrum Mittelrhein GmbH, Remagen
 Wincanton GmbH Intermodal, Mannheim
 Zeppelin Power Systems GmbH & Co. KG, Hamburg

BUNDESWASSERSTRASSEN

- Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung




Schutzvermerk ISO 15016 beachten.

20 0 20 40 80 km

© BMVBS WS 13 Bonn, 2008 W 162

- | | | | |
|------------------|---|--|---|
| SÜDWEST | Bezeichnung einer Wasser- und Schifffahrtsdirektion | | Grenze zwischen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen |
| MAINZ | ■ Sitz einer Wasser- und Schifffahrtsdirektion | | Grenze zwischen Wasser- und Schifffahrtsämtern |
| Bingen | ◆ Sitz eines Wasser- und Schifffahrtsamtes u. dgl. | | WaStr-Klasse 0 - III |
| KARLSRUHE | ● Sitz einer Oberbehörde / Bundesanstalt | | WaStr-Klasse IV - VI |

Bundeswasserstraßen, die eine Länge von unter 5 km aufweisen, sind maßstabsbedingt teilweise nicht dargestellt.



„Die Aufgaben von Staat und Privatwirtschaft im Verkehrssektor müssen vernünftig abgegrenzt und geordnet sein. Aufgabe der Privatwirtschaft ist es, Personenverkehr, Gütertransport und Logistik zu betreiben. Aufgabe des Staates ist es, eine zukunfts- und leistungsfähige Infrastruktur zu garantieren, für faire Wettbewerbsregeln zu sorgen sowie den Unternehmen Planungssicherheit zu gewährleisten. Dabei muss Bürokratie so weit wie möglich vermieden werden.

Voraussetzung für Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit unserer Volkswirtschaft sind leistungsfähige und optimal vernetzte Verkehrswege.

Die Koalition bekennt sich zur Notwendigkeit, die Verkehrsinfrastruktur zu erhalten und weiter auszubauen. Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur werden wir auf hohem Niveau für Straße, Schiene und Wasserstraße sicherstellen.

Die Infrastrukturpolitik in Deutschland steht vor großen Herausforderungen. Erhalt sowie Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sind weit hinter dem Bedarf zurückgeblieben. Entscheidende Schwächen waren die kontinuierliche Unterfinanzierung und schwankende Haushaltslinien.“

Koalitionsvereinbarung von CDU/CSU und FDP für die 17. Legislaturperiode