

Binnenschifffahrts Report

www.binnenschiff.de 

INFORMATIONEN DES BUNDESVERBANDES DER DEUTSCHEN BINNENSCHIFFFAHRT E. V.

Diskussion über verkehrspolitische Strategien in Berlin



© Büro Torsten Staffelt, MdB

Parlamentarischer Abend des BÖB: (v.l.) MdB Winfried Hermann, Roland Hörner, Hans-Steffen Kerth, MdB Torsten Staffelt, Jens Schwanen, PStS Enak Ferlemann, BÖB-Präsident Rainer Schäfer

AUS DEM INHALT:

AUSBLICK 2010

BDB-Präsident Dr. Gunther Jaegers bezieht Stellung zu der Marktsituation in der Binnenschifffahrt. > Seite 2

WIRTSCHAFTSKRISE

EU-Expertengruppe befasst sich mit den Auswirkungen der Wirtschaftskrise in der Binnenschifffahrt. > Seite 3

BUNDESHAUSHALT 2010

Dank der Konjunkturpakete stehen in 2010 erstmals rund 1 Mrd. Euro für Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle zur Verfügung. > Seite 4

PARLAMENTARISCHER ABEND BÖB

Vertreter des Systems Wasserstraße sprechen sich gegen nutzerfinanzierte Kreisläufe aus. > Seite 6

ELBE-POLITIK

Der BDB begrüßt die Haltung der Bundesregierung zur Elbe. > Seite 8

DONAU

Die Monitoring-Gruppe zum Ausbau der Donau tagte am 5. Februar 2010 zum ersten Mal. > Seite 9

UNECE-BESCHLUSS

Der Umbau von Einhüllen- in Doppelhüllentankschiffe bleibt auch zukünftig möglich. > Seite 10

INLAND-AIS

Jetzt Fördermittel sichern! > Seite 11

SCHULSCHIFF RHEIN

NRW-Ministerin Sommer besuchte die einmalige Bildungseinrichtung. > Seite 12

BDB-WEBSITE

Der BDB präsentiert sich mit neuem Inhalt und Design im Internet. > Seite 13

STATISTIK

Destatis meldet für 2009 einen starken Rückgang im Güterverkehr. > Seite 14

BAG-MITTELFRISTPROGNOSE

Die Leitdaten deuten auf eine Wiederbelebung hin. > Seite 15

KURZ GEMELDET

> ab Seite 16

EDITORIAL

Schwere Zeiten für die Binnenschifffahrt: Mit einem Mengenverlust von rund 18 % im Jahr 2009 ist dieser Verkehrsträger von der Wirtschaftskrise in besonderem Ausmaß getroffen worden. Und auch die Aussichten für 2010, die BDB-Präsident Dr. Gunther Jaegers in diesem Heft wagt, lassen noch keine Euphorie aufkommen. Dennoch sind sich BDB, Bundesverkehrsministerium und die EU-Kommission einig: Das Problem der Binnenschifffahrt ist – wie in der gesamten Transport- und Logistikbranche – in erster Linie ein konjunkturelles, kein strukturelles. Abwrackungen und andere kapazitätsreduzierende Maßnahmen sind – zumindest in der Trockengutschifffahrt – nicht die geeigneten Maßnahmen, um der Branche zu

helfen. Und dass das Kartellrecht auch in schwieriger Marktlage noch gilt, hat die niederländische Wettbewerbsbehörde eindrucksvoll dokumentiert, als sie dort nun die Zustimmung zu einer Stilliegevereinbarung verweigert hat. Das BAG prognostiziert einen Anstieg im Güterverkehr bereits in diesem Jahr. Da macht es Sinn, bereits heute mit der Politik in Berlin über die zukünftigen verkehrspolitischen Strategien zu diskutieren. Der BDB hat dies auf dem Parlamentarischen Abend des BÖB getan und klar Stellung bezogen. Mehr hierzu, zu den Ausbaumaßnahmen an Elbe und Donau und zum nach wie vor zulässigen Umbau von Ein- in Doppelhüllentankschiffe lesen Sie in diesem Heft. Viel Spaß bei der Lektüre!
Jens Schwanen

BDB-Präsident Dr. Gunther Jaegers bezieht Stellung

„Jahresrückblick 2009 – Ausblick 2010“

2009 war ein schweres Jahr für die Binnenschifffahrt: Bislang nicht gekannte Einbrüche bei den transportierten Mengen und ein rapider Preisverfall bei einem gleichzeitigen Überangebot an Schiffsraum stellen das Binnenschifffahrtsgewerbe bereits seit Ende des Jahres 2008 auf eine harte Probe. Das Statistische Bundesamt schätzt für das Jahr 2009 einen Mengenrückgang von rund 18 % auf bundesdeutschen Wasserstraßen. Die weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise hinterlässt damit auch in der Binnenschifffahrt deutliche Spuren, und dieser Trend dauert leider immer noch an.



Bereits heute ist erkennbar, dass auch 2010 insgesamt ein sehr schweres Jahr für das Transportgewerbe – und damit auch für die deutsche Binnenschifffahrt – sein wird. Der BDB ist sich der schwierigen Situation, in der sich seine Mitglieder befinden, bewusst. Natürlich kann er weder Transportmengen noch Frachtraten beeinflussen. Aber er kann in Berlin, Brüssel und Straßburg dafür werben, die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für die Unterneh-

mer in der Binnenschifffahrt zu verbessern. Das ist dem BDB in weiten Teilen auch gelungen: Die Befreiung von Übergangsvorschriften in der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, steuerliche Erleichterungen wie etwa im Rahmen des § 6 b Einkommensteuergesetz, ein Motoren- und ein Flottenmodernisierungsprogramm, die AIS-Förderung und die Verlängerung der Ausbildungsbeihilfe sind nur einige Beispiele für die gelungene Arbeit des BDB in den vergangenen Monaten. Erfolgreich waren wir auch mit der Forderung gegenüber der Bundesregierung, mehr Geld für den Erhalt und Ausbau unserer Flüsse und Kanäle zur Verfügung zu stellen. Nicht zuletzt dank der Konjunkturpakete wurde der Etat für die Wasserstraßeninfrastruktur in diesem Jahr auf rund 1 Mrd. Euro heraufgesetzt. Grundsteine für die weitere Entwicklung der Bin-

nenschifffahrt in Europa legt der BDB – gemeinsam mit dem AdB – schließlich seit Juni 2008 im Rahmen des EU-Forschungsprojektes „PLATINA“, das der Umsetzung des europäischen Aktionsplanes für die Binnenschifffahrt, NAIADES, dient. Dort wird unter anderem in den Bereichen „Märkte“, „Flotte“ und „Arbeitsplätze“ die Zukunft des Verkehrsträgers mitgestaltet; das Arbeitspaket „Jobs & Skills“ liegt dabei in der Verantwortung des BDB.

Was die Branche nach unserer Überzeugung nicht braucht, sind gesetzliche Regelungssysteme, die versuchen, lenkend in den Markt einzugreifen. Um das Ausmaß zukünftiger Wirtschaftskrisen einzudämmen, richtet sich vielmehr mein Appell in erster Linie an die Branche selbst: Unternehmer in der Binnenschifffahrt müssen aus der jetzigen Marktsituation lernen, ihre Investitionen in den Schiffsraum zukünftig stärker von der Spekulation abzukoppeln. Bevor investiert wird, muss der Markt mit der gebotenen kaufmännischen Sorgfalt beobachtet und analysiert werden. Und natürlich müssen die Investitionen mit dem erforderlichen Eigenkapital unterlegt sein. Hier sind auch die Banken gefordert, mit ihren Kunden sorgfältige Finanzierungsgespräche zu führen. Alle diese Maßnahmen sind aber nicht geeignet, zukünftige Krisen völlig zu verhindern, da die Binnenschifffahrt als Transportbranche unmittelbar an die weltweite Konjunktur angekoppelt ist. Sie sind nur geeignet, zukünftig das Ausmaß der Betroffenheit zu begrenzen.

Summa summarum: Diese eingangs erwähnten positiven Rahmenbedingungen werden der Branche helfen, und wir sind zuversichtlich, dass der heute im Hafen auf Ladung wartende Schiffsraum wieder benötigt wird, wenn die Konjunktur wieder anspringt. Verlässliche Prognosen, ob und wann an die Erfolgsszahlen des Jahres 2007 angeknüpft wird – 2007 wurden knapp 250 Mio. Tonnen auf bundesdeutschen Wasserstraßen transportiert, auf die Binnenschifffahrt entfiel dabei eine Transportleistung von 64,7 Mrd. Tonnenkilometern –, lassen sich freilich heute noch nicht treffen.

BDB, BMVBS und EU-Kommission sind sich einig:

Keine Strukturkrise in der Binnenschifffahrt – Marktlage unverändert

Die Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise prägen unverändert die Situation in der Binnenschifffahrt. Drastische Mengenverluste und ein sehr niedriges Frachtrateniveau sind die Folgen (siehe hierzu ausführlich Report Nr. 2-2009).

Nach Auffassung des BDB sind kapazitätsreduzierende Maßnahmen in der Trockengutschifffahrt jedoch kein geeignetes Mittel, den Unternehmern kurzfristig bei der Bewältigung ihrer Liquiditätsprobleme zu helfen. Er hat sich deshalb wiederholt gegen Abwrackmaßnahmen oder ein Wiederaufleben der sog. „Alt-für-neu“-Regelung ausgesprochen. Nach den äußerst erfolgreichen Jahren 2007 und 2008 sieht der Verband ein strukturelles Problem in der Trockengutschifffahrt nicht gegeben. In der Tankschifffahrt dagegen muss die Marktentwicklung sorgfältig beobachtet werden: Hier könnte sich – bedingt durch die Änderungen im Gefahrgutregelwerk ADNR – durch das Aufeinandertreffen von altem Einhüllenschiffsraum und neuem Doppelhüllenschiffsraum der Beginn einer strukturellen Krise abzeichnen.

Der BDB befindet sich mit dieser Einschätzung in guter Gesellschaft. Mit Ausnahme der Niederlande sind sämtliche angehörte Mitgliedstaaten und die EU-Kommission derzeit der Meinung, dass die Trockengutschifffahrt unter konjunkturellen („zyklischen“) Problemen leidet. Mehr noch: Abwrackmaßnahmen oder „Alt-für-neu“-Regelungen werden in der derzeitigen Marktlage sogar als schädlich erachtet. Das ist das Ergebnis einer erneuten Gesprächsrunde, die auf Einladung der EU-Kommission Anfang Januar in Brüssel stattfand. Die Kommission hat nun eine sog. „Expert working group“ ins Leben gerufen, in der neben den Mitgliedstaaten auch der europäische Dachverband des BDB, die EBU, mitarbeitet. In der Expertengruppensitzung Mitte Februar wurde nochmals bei den Mitgliedstaaten hinterfragt, inwiefern man den Antrag der niederländischen Regierung auf Ausrufung einer „schweren Marktstörung“ unterstützen wollte. Generell war nach der Runde die Schlussfolgerung der Kommission, dass in der Trockengüterschifffahrt keine schwere Marktstörung im Sinne der EU-Verordnung 718/99 und 96/75 besteht. Es wurde angekündigt, dies der niederländischen Regierung schriftlich mitzuteilen. Die Tankschifffahrt wurde von der Expertengruppe interessanterweise zunächst in der tiefergehenden Betrachtung ausgeklammert. Das dürfte wohl daran liegen, dass die Niederlande bei ihrer krisenhaften Beschreibung der Marktsituation immer nur auf den Trockengutmarkt abgestellt haben. Es ist aber gut zu sehen, dass die EU-Kommission das aus dem ADNR resultierende, drohende Strukturproblem in der Tankschifffahrt zumindest mit „auf dem Radarschirm“ hat.

Stilllegeregulung in den Niederlanden gescheitert

Eine ebenfalls über geraume Zeit in den Niederlanden und bei der EU diskutierte Maßnahme ist das Modell einer „temporären Stilliegeaktion“, d.h. ein gewisser Teil der Binnenschiffsflotte wird für einen bestimmten Zeitraum aus dem Markt genommen. Der Unternehmer erhält hierfür eine Vergütung. Dieses Modell ist für den niederländischen Binnenschifffahrtsmarkt allerdings gescheitert. Die nationale Wettbewerbsbehörde NMa hat am 10. Februar 2010 endgültig ihre Zustimmung zu einem entsprechenden Vorschlag des in den Niederlanden einberufenen Krisenrats (Crisisberaad) verweigert. Zuvor waren bereits wettbewerbs- und kartellrechtliche Bedenken laut geworden, dass die Maßnahme unzulässige Auswirkungen auf den Frachtpreis haben könnte. Der Krisenrat hatte daraufhin das Modell gemeinsam mit der Erasmus Universität Rotterdam im Wege der Spieltheorie geprüft und überarbeitet. Ergebnis war eine abgeschwächte Stilllegeregulung: 12 Prozent der holländischen Trockengutschiffe werden freiwillig aus dem Markt genommen, mit der Folge, dass die verbleibenden 88 Prozent der nationalen Flotte und die internationale Binnenschifffahrt einen höheren Auslastungsgrad erzielen. Eine Erhöhung der Frachtraten sei bei diesem Vorgehen nicht zu befürchten. Die niederländische Wettbewerbsbehörde hat das, so war in der Fachzeitschrift „Binnenvaartkrant“ vom 16. Februar 2010 zu lesen, jedoch nicht überzeugt. Die Erarbeitung des Modells hat dem Vernehmen nach einen hohen sechsstelligen Eurobetrag gekostet.

Der BDB hat den gesamten Vorgang nur über die Fachpresse verfolgt. Eine unmittelbare Beteiligung oder zumindest Information des deutschen Branchenverbandes fand nicht statt. Deshalb sind viele essentielle Fragen innerhalb dieser Maßnahme unbeantwortet geblieben. Das Wenige an Informationen war jedoch bereits ausreichend um zu der Überzeugung zu gelangen, dass eine Übertragung dieses Modells auf den deutschen Binnenschifffahrtsmarkt in den Augen des BDB nicht in Frage kommt. Dies hatte der BDB auch dem Bundesverkehrsministerium mitgeteilt.

Die nächsten Schritte

Auf europäischer Ebene ist die „expert working group“ der Auffassung, dass viele der derzeit im Gewerbe diskutierten Maßnahmen, unter anderem auch eine Rückkehr in das Fest-

frachttarifsystem oder die Vereinbarung von Mindestfrachten, entweder nicht in die gegenwärtige wirtschaftliche Situation passen oder unverhältnismäßig, ineffektiv oder schlicht europarechtlich nicht durchsetzbar sind. Kapazitätsbezogene Maßnahmen müssen tiefergehend analysiert werden, bevor Entscheidungen getroffen werden. Zunächst soll nun ein Bericht für die EU-Kommission gefertigt werden. Auf nationaler Ebene ist die Frage zu diskutieren, ob die Bundesregierung Möglichkeiten sieht, auf die Binnenschifffahrt zu-

geschnittene Rettungspakete zu schaffen. Bereits jetzt ist klar, dass hierfür erforderliche Mittel im Bundeshaushalt kaum zur Verfügung stehen. Da jede Maßnahme zugleich einen Eingriff in den Markt darstellt und das Risiko in sich birgt, Verwerfungen zu produzieren, ist hier besonderes Fingerspitzengefühl erforderlich. Die Stundung von Darlehensrückzahlungen, sowohl bei der privaten Bank, als auch bei der KfW, wäre zum Beispiel ein probates Mittel, Liquidität im Markt zu schaffen.

Bundeshaushalt 2010 vorgestellt

Dank der Konjunkturpakete genug Geld für Flüsse und Kanäle

Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer hat am 22. Januar 2010 im Bundestag den Haushaltsentwurf für sein Haus vorgestellt. „Wir wollen Mobilität sichern, ausbauen und bestmöglich organisieren. Dank der beiden Konjunkturpakete investieren wir auf Rekordniveau in unsere Infrastruktur. Das ist wichtig, um schnell aus der Krise zu kommen.“

Wir setzen mit diesem Haushalt 2010 deutliche Impulse für Wachstum und Beschäftigung. Das bedeutet: Weniger Staus, mehr Mobilität von Menschen und Gütern und mehr Freiheit in Deutschland“, erklärte der Minister. Der Entwurf umfasst insgesamt Ausgaben von 26,4 Milliarden Euro. Allein für Investitionen stehen 14,8 Milliarden Euro bereit. Das ist der größte Investitionshaushalt der Bundesregierung: 12,6 Milliarden Euro entfallen auf den gesamten Verkehrsbereich, 2,2 Milliarden Euro auf Bauen und Stadtentwicklung. Ramsauer betonte, dass die einzelnen Verkehrsträger auch 2010 von hohen Investitionen profitieren: „Im kommenden Jahr werden wir 4,3 Milliarden Euro in die Bundesschienenwege stecken, rund 5,3 Milliarden Euro in die Bundesfernstraßen und rund eine Milliarde Euro in die Bundeswasserstraßen. Besonders wichtig sind die 150 Millionen Euro, die wir für den Kombinierten Verkehr vorgesehen haben. Insgesamt stehen fast 12 Milliarden Euro für Investitionen in die Infrastruktur zur Verfügung.“

Die Bundesregierung will auch in den nächsten Jahren die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur auf hohem Niveau verstetigen. Die Finanzplanung sieht für 2011 Investitionen in Höhe von 10 Mrd. Euro und für die Folgejahre 2012 und 2013 von je rund 9,8 Mrd. Euro vor. Das teilte die Bundesregierung in ihrer Antwort (BT-Drucksache 17/699) auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum Abarbeitungsstand der Konjunkturprogramme und des Mauteinnahmenprogramms im Bereich Verkehr mit. Sämtliche Wasserstraßenprojekte die mit den zusätzlichen Mitteln aus den beiden Konjunkturpaketen sowie dem Programm „zusätzliche

Mautmittel“ werden umgesetzt. Nach derzeitigem Erkenntnisstand geht die Bundesregierung davon aus, dass in den Bereichen Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen alle in Rede stehenden Projekte realisiert werden können oder zumindest mit deren Bau begonnen wird.

Offen bleibt die Frage, wie die Finanzierungslücke für die Schienen- und die Wasserstraßeninfrastruktur geschlossen wird, wenn die Lkw-Maut künftig ausschließlich in die Bundesfernstraßen fließen sollte. Die Verwendung der Einnahmen aus der Maut ist im Autobahnmautgesetz festgelegt. Danach werden die Mautmittel auch für Investitionen in die Schienenwege des Bundes und die Bundeswasserstraßen verwendet. Die Bundesregierung teilt mit, dass im Rahmen der Prüfung zur Herstellung eines Finanzierungskreislaufs Straße unter direkter Zuweisung der Maut an die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) auch zu untersuchen sein wird, wie die Finanzierung der anderen Verkehrsträger erfolgen könnte.

Zu diesem Thema passend: Die Ergebnisse der Überprüfungen der Bedarfspläne für die Bundesfernstraßen und die Bundesschienenwege werden im ersten Halbjahr 2010 erwartet. Dies schreibt die Bundesregierung in ihrer Antwort (BT-Drucksache 17/390) auf eine Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Die Überprüfungen würden auf der Basis der gesamtwirtschaftlichen Bewertungsmethodik des Bundesverkehrswegeplans 2003 stattfinden, heißt es weiter. Die disponiblen Bundeswasserstraßenprojekte des Bundesverkehrswegeplans 2003 werden dahingehend überprüft, ob ihre gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit nach

heutiger Kenntnislage weiterhin plausibel ist. Über Konsequenzen aus der Überprüfung werde nach deren Abschluss entschieden. Auch das Ergebnis des Forschungsvorhabens zur Integration einer Strategischen Umweltprüfung in die Bundesverkehrswegeplanung soll im ersten Halbjahr 2010 vorliegen.

Der BDB hat in zwei Grafiken dargestellt, wie sich seit dem Jahr 2000 die Verkehrsinvestitionen für die Flüsse und Kanäle in Deutschland entwickelt haben. Zwei Dinge werden deutlich: Nach einem absoluten Tiefpunkt 2006 haben sich die verausgabten Mittel kontinuierlich gesteigert und nun im

Jahr 2010 ein Niveau erreicht, dass dem Bedarf entspricht. Zugleich wird aber auch sichtbar, dass die Gelder aus der Autobahn-Maut nicht, wie von der Politik versprochen, zusätzlich investiert wurden. Der originäre Haushaltsansatz Kapitel 1203 wurde vielmehr konsequent herunter gesetzt und liegt mittlerweile nur noch bei unter 219 Mio. Euro. In den Haushaltsplanungen ab 2011 noch gar nicht berücksichtigt sind die zusätzlichen Kosten, die durch die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie entstehen und den Steuerzahler laut Auskunft der Bundesregierung weitere Millionen von Euro kosten werden (siehe hierzu Report Nr. 4-2009).



BDB, Zahlen gemäß Bundshaushalt



BDB, Zahlen gemäß Bundshaushalt

Parlamentarischer Abend des BÖB in Berlin

BDB fordert Verstetigung der Finanzmittel für Wasserstraßeninfrastruktur

Anfang Dezember 2009 hatte der BDB unter dem Motto „Quo vadis Binnenschifffahrt – Die Schifffahrtspolitik in der 17. Legislaturperiode“ zu seinem Parlamentarischen Abend in die Landesvertretung NRW in Berlin eingeladen (siehe Report Nr. 4-2009). Bereits bei dieser Veranstaltung des Binnenschifffahrtsverbandes waren die „schiffigen Themen“ auf ein erfreulich großes Echo gestoßen – sowohl bei den Bundestagsabgeordneten, als auch in den Medien. Insofern überraschte es nicht, dass der Parlamentarische Abend des Binnenhafenverbandes BÖB am 25. Februar 2010 im Berliner Ernst-Reuter-Haus nun ebenfalls großen Zuspruch fand. Die Veranstaltung stand unter dem Motto „Verkehrspolitische Strategien für die 17. Legislaturperiode“ und knüpfte nahtlos an die Veranstaltung des BDB an. Es lässt sich zufrieden feststellen: Die relevanten Verbände halten das „System Wasserstraße“ im Fokus der politischen Aufmerksamkeit.

Der im Bundesverkehrsministerium für Wasserstraßen und Schifffahrt zuständige Parlamentarische Staatssekretär, Enak Ferlemann (CDU), forderte in seinem Gastvortrag eine effiziente Infrastruktur für die Warenströme von morgen, gleichberechtigt für alle Verkehrsträger. Während die verkehrliche Infrastruktur in der Vergangenheit häufig auf Verschleiß gefahren wurde, sagt die Bundesregierung in der 17. Legislaturperiode eine Verstetigung der finanziellen Mittel für den bedarfsgerechten und notwendigen Ausbau der Wasserstraßen, insbesondere zur Beseitigung dringlicher Engpässe, zu. Ferlemann zitierte aus einer bislang unveröffentlichten Prognose seines Hauses, wonach bereits für das Jahr 2013 Steigerungen der jährlichen Wachstumsraten zu erwarten sind, die über den Ergebnissen der Jahre 2007 und 2008 liegen. In dieser Legislaturperiode werde es keinen neuen Bundesverkehrswegeplan geben, teilte der Staatssekretär mit. Vielmehr soll eine Überprüfung des Bedarfs im Rahmen des Masterplans erfolgen. „Wir brauchen intelligente umweltfreundliche Lösungen zur Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen in Deutschland“, so der Staatssekretär, der sich wegen seines Bemühens um ökologischen Ausgleich selbst als „Grünen Schwarzen“ bezeichnete und einen konstruktiven Dialog mit der Öffentlichkeit zu verkehrspolitischen Themen forderte. Mit einem gezielten Seitenhieb auf die aktuelle, von Umweltschützern höchst unsachlich geführte Debatte um den Elbe-Ausbau (siehe hierzu den Beitrag in diesem Heft), erklärte Ferlemann, dass er keine Auseinandersetzung scheut und machte deutlich, dass sich die Infrastruktur notwendigerweise an die Schifffahrt anpassen muss, und nicht umgekehrt.

Der Vorsitzende des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages, Winfried Hermann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜ-

NEN), kritisierte in der anschließenden Podiumsdiskussion, dass eine Verkehrsverlagerung nicht notwendigerweise ein Problem der Infrastruktur, sondern der Nutzungsauslastung sei. Grundsätzlich betrachte er das Binnenschiff als umweltfreundlichen Verkehrsträger, jedoch nicht auf allen Relationen. Er forderte flussangepasste Schiffe und das kritische Überdenken einiger Infrastrukturprojekte, etwa an der Elbe. Deutlich nahm Hermann zur aktuellen Debatte um geschlossene Finanzierungskreisläufe in der Verkehrsinfrastruktur Stellung: „Ich bin gegen geschlossene Finanzierungskreisläufe. Wenn wir dies konsequent umsetzen, können wir die Binnenschifffahrt einstellen. Die Mauteinnahmen müssen zwingend überproportional in die Wasserstraßen investiert werden.“, erklärte Hermann weiter.

Auch BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen äußerte in der Podiumsdiskussion Bedenken hinsichtlich einer rein nutzerfinanzierten Infrastruktur. Zur Begründung verwies Schwanen auf das regelrechte Nutzungsbündel, das bei den Flüssen und Kanälen gegeben ist, und eine Kostenzuweisung schwierig macht: „Flüsse dienen – anders als Autobahnen und Schienengleise – nicht nur dem Transport von Menschen und Gütern. Sie dienen auch dem Hochwasser- und Umweltschutz, der Be- und Entwässerung, der Naherholung und teilweise der Energiegewinnung.“ Die Diskussion um eine Nutzerfinanzierung dürfe im übrigen nicht bei der Binnenschifffahrt Halt machen, sondern müsse konsequenterweise die Schifffahrt in den Zufahrten der deutschen Seehäfen und die Sportboot- und Freizeitschifffahrt mit umfassen. „Sollte das Prinzip, Straße-finanziert-Straße umgesetzt werden, muss der wegbrechende Mautanteil bei den Wasserwegen über den originären Bundeshaushalt wieder ausgeglichen werden!“, erklärte Schwanen im Hinblick auf den jährlichen



(v.l.) Roland Hörner, Hans-Steffen Kerth, Jens Schwanen, Lutz Lauenroth, PStS Enak Ferlemann, MdB Torsten Staffeldt, MdB Winfried Hermann

chen Finanzbedarf von rund 1 Milliarde Euro für Erhalt und Ausbau der Wasserstraßen. Auch BÖB-Präsident Rainer Schäfer hatte sich in seiner Eröffnungsrede bereits gegen nutzerfinanzierte Kreisläufe ausgesprochen: „Als Systemvertreter - gerade im Kombinierten Verkehr - müssen wir als Binnenhäfen darauf achten, dass solche Konzepte der Finanzierung integrierend statt trennend wirken“. Eine Bündelung und die Kombination von Verkehren und Verkehrsträgern sei der einzig erfolgversprechende Lösungsansatz, um den prognostizierten Zuwächsen im Transportbereich zu begegnen, erklärte Schäfer weiter, der eine regelmäßige, alle Infrastrukturen umfassende Berichterstattung des Bundes über den Zustand der deutschen Verkehrsinfrastruktur und deren Schwachstellen forderte.

Deutlich widersprach Jens Schwanen der Aussage Hermanns, das Schiff müsse dem Fluss angepasst werden. Er erinnerte dabei an das „Futura“-Konzept der damaligen rot-grünen Bundesregierung, dem Prototyp eines flussangepassten Schiffes. Obwohl es mit Millionen von Steuergeldern finanziert wurde, behandelt das Bundesumweltministerium die Ergebnisse dieses Demonstrationsvorhabens bis heute als Verschlussache, was als sicheres Indiz für das Scheitern des Projekts gewertet werden darf. In den Kernforderungen an die Politik war sich BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen mit dem Staatssekretär Ferlemann und dem Koordinator der Parlamentsgruppe Binnenschifffahrt (PGBi), Torsten Staffeldt (FDP), einig: Die konsequente Weiter-Förderung des deutschen Binnenschifffahrtsgewerbes und die Fortschreibung der Finanzmittel für die Wasserstraßeninfrastruktur auf dem derzeit gegebenen hohen Niveau. Nur dann sei gewährleistet, dass die drei leistungsbegrenzenden Faktoren in der Binnenschifffahrt – fehlende Abladetiefen, zu geringe Brückendurchfahrtshöhen, zu geringe

Schleusenkammerlängen – zeitnah beseitigt werden können, resümierte Schwanen.

Für eine verstärkte Wahrnehmung der nassen Verkehrsträger als Teil der Logistikkette beim Parlament und in der Öffentlichkeit setzte sich MdB Torsten Heiko Staffeldt (FDP), Koordinator der PGBi, ein: „Die PGBi, die sich noch in der Konstituierungsphase befindet, sieht sich als interfraktioneller Ansprechpartner für die Belange der Binnenschifffahrt.“ Er war zuversichtlich, auch in dieser Legislaturperiode 50 bis 70 Abgeordnete für die Arbeit in der PGBi gewinnen zu können. Als gutes Signal darf da gewertet werden, dass bis auf „Die Linke“ sämtliche binnenschifffahrtspolitische Sprecher der Bundestagsfraktionen an dieser Veranstaltung teilnahmen (siehe hierzu den Beitrag unter „kurz gemeldet“ in diesem Heft). Die nach wie vor eher unauffällig agierende Binnenschifffahrt – sie produziert weder Lärm noch Stau – müsse stärker in das Bewußtsein der Menschen gezogen werden. Der Bremer Abgeordnete stellte deshalb die ebenso verblüffende wie provokante Forderung in den Raum: „Wir müssen die Binnenschifffahrt sexy machen!“ Die Priorisierung der Ausbaumaßnahmen an Flüssen und Kanälen sowie eine Verbesserung der gewerblichen Rahmenbedingungen, z.B. durch eine Verlängerung des § 6b EstG, betrachtete Staffeldt als Kernaufgaben der Politik in den kommenden vier Jahren.

Als Vertreter der Häfen appellierte Roland Hörner, BÖB-Präsidiumsmitglied, an die Bundesregierung, Vertrauensschutz für die Unternehmen an den Hafenstandorten im Ausgleich mit einer zunehmenden Wohnbebauung zu schaffen, um auch zukünftige Investoren in den Häfen zu binden. Außerdem bräuchten die Binnenhäfen endlich Rechtssicherheit im Hinblick auf die Rückforderung von Fördermitteln im Kombinierten Verkehr.

BDB begrüßt die Elbe-Politik der Bundesregierung

Beseitigung der Hochwasserschäden an Elbe wird in diesem Jahr abgeschlossen

Die Reparaturarbeiten zur Beseitigung der im Jahr 2002 entstandenen Hochwasserschäden an der Elbe werden planmäßig in diesem Jahr abgeschlossen. Ob und wie darüber hinaus die Elbe für die Güterbinnen- und Fahrgastschifffahrt ausgebaut wird, soll zu einem späteren Zeitpunkt entschieden werden.

Sämtliche Güterverkehrsprognosen weisen für die Elbe eine Vervielfachung der bereits heute gegebenen Güterverkehrsmengen aus, sobald ein dreilagiger Containerverkehr auf der Elbe möglich ist. Dies hat der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann (CDU), am 29. Januar 2010 in Berlin mitgeteilt. Ferlemann verkündete dies im Rahmen einer Sitzung der „Arbeitsgemeinschaft Elbe“ der CDU/CSU-Fraktion im Bundestag, die unter dem Vorsitz von MdB Jürgen Klimke steht. Der Staatssekretär betonte, dass es die erklärte Politik der Bundesregierung sei, die Elbe als Schifffahrtsstraße zu nutzen. Unterhaltungsmaßnahmen sollen daher so forciert werden, dass an der Elbe bis Anfang kommenden Jahres an 345 Tagen im Jahr eine Fahrrinntiefe von mindestens 1,60 Metern gegeben ist. Die Erhaltungsmaßnahmen seien nicht nur ökonomisch, sondern auch ökologisch sinnvoll. Dem weiteren Absinken der Wasserstände soll durch ein Sohlstabilisierungsprogramm begegnet werden.

Der BDB begrüßt die Haltung der Bundesregierung, die als eindeutiges Bekenntnis zur Binnenschifffahrt und zur Elbe als internationale Wasserstraße zu werten ist. Der Bundesverband hat in den vergangenen Jahren wiederholt an die Bundesregierungen appelliert, die Elbe so zu ertüchtigen, dass ein betriebswirtschaftlich sinnvoller Einsatz des umweltfreundlichen Bin-

nenschiffes möglich wird. Für eine dauerhafte Verlagerung der Güter auf die Wasserstraße sind aber die Planbarkeit des Güterverkehrs und die Verlässlichkeit der Infrastruktur Grundvoraussetzungen, die an der Elbe auf Grund stark schwankender Pegelstände zur Zeit noch nicht in ausreichendem Maße gegeben sind. Der BDB erwartet deshalb ebenso wie die verladende Wirtschaft und die Häfen in der Region, dass es nach Behebung der Hochwasserschäden auch zu einer ökologisch vertretbaren Beseitigung der verbleibenden Engstellen, den so genannten Reststrecken, an der Elbe kommen wird.

BUND polemisiert das Thema

Der Hinweis von Enak Ferlemann auf die Beseitigung der Hochwasserschäden aus dem Jahr 2002 ist eigentlich nicht neu, denn die Wiederherstellung des sog. „status quo ante Hochwasser“ war bereits unmittelbar nach der Flutkatastrophe beschlossene Sache. Dennoch ist die Erklärung erwartungsgemäß beim BUND auf massiven Widerstand gestoßen. „Aus den Worten von Staatssekretär Ferlemann spricht eine geballte Inkompetenz in Sachen Elbe. Mit nebulösen Formulierungen und in irreführenden Aussagen rechtfertigt er umstrittene Baumaßnahmen und schürt Hoffnungen auf zunehmende Transporte auf dem Wasserweg“, erklärte Ernst Paul Dörfler, Leiter des BUND-Elbeprojektes im Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), am 31. Januar 2010. Eine derart deftige Wortwahl in Kombination mit persönlichen Angriffen erleichtert eine sachlich geführte Debatte nicht. Schmunzeln lässt da die Forderung des BUND vom 5. Februar 2010, Enak Ferlemann möge sich „mit mehr Fingerspitzengefühl dem Thema nähern“.

BMVBS setzt auf Sachlichkeit

Dass es auch sachlich geht, zeigt die Pressemitteilung des Bundesverkehrsministeriums vom 5. Februar zu diesem Thema. Ausdrücklich weist das BMVBS erneut darauf hin, dass die Bundesregierung an der Elbe auf Verlässlichkeit setzt und sie an der Elbe durch Unterhaltungsmaßnahmen für eine Verbesserung nicht nur der Binnenschifffahrtsverhältnisse, sondern auch der Abflussverhältnisse sorgen will. Dabei soll die Elbe in Sachsen-Anhalt und Sachsen selbstverständlich in ihrem Biosphärenreservat erhalten bleiben. „Die vom BUND erneut aufgestellte Behauptung von einem Elbeausbau wird auch durch ständige Wiederholung nicht wahr. Ein Ausbau



(v.l.) StS André Schröder (MLV Sachsen-Anhalt), MdB Jürgen Klimke, PStS Enak Ferlemann (BMVBS), Abteilungsleiter Reinhard Klingen (BMVBS)

der Elbe in Sachsen und Sachsen-Anhalt findet nicht statt. Wer will, kann dies in mehreren Gerichtsentscheidungen nachlesen. Sie bestätigen sämtlich, dass es sich bei den Maßnahmen an der Elbe um reine Unterhaltungsarbeiten handelt. Tatsache ist auch: Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes erarbeitet gemeinsam mit der Biosphärenreservatsverwaltung Mittel-Elbe und dem sächsischen Umweltministerium Maßnahmen gegen die Erosion und den Wasserspiegelverfall an der Elbe. Diese Maßnahmen wurden von der Bundesanstalt für Gewässerkunde bewertet. Sie sind aus ökologischer Sicht alternativlos, um die autotypischen Funktionen in den betroffenen Elbabschnitten zu erhalten.

Die Kritiker sind eingeladen, sich konstruktiv mit dieser Konzeption auseinanderzusetzen und nicht in ihrer Wagenburg zu verharren“, erklärt Staatssekretär Ferlemann. Das BMVBS gibt weiter den Hinweis, dass das vom BUND bemühte Zitat aus der Studie des Bundesamts für Güterverkehr sinnentstellend aus dem Zusammenhang gerissen ist: „Es fehlt der entscheidende Hinweis, dass es die vorherrschenden Fahrwasserhältnisse an der Elbe sind, die einer positiven Verkehrsentwicklung auf der Wasserstraße entgegenstehen. Die schlechten Fahrwasserhältnisse der Elbe sind durch die jahrelang unterbliebenen Unterhaltungsmaßnahmen entstanden - und nicht umgekehrt!“

BDB vertritt die Schifffahrtsinteressen an der Donau

Monitoring-Gruppe begleitet den Ausbau Straubing – Vilshofen

Der Staatssekretär im BMVBS, Klaus-Dieter Scheurle, hat am 5. Februar 2010 die Monitoring-Gruppe zum Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen berufen (siehe hierzu ausführlich **Report** Nr. 1-2009).

Als Leiter wurde Prof. Dr. jur. Hans-Joachim Koch benannt. Die Binnenschifffahrtsinteressen werden in dem Gremium von BDB-Präsident Dr. Gunther Jaegers vertreten. „Diese Experten garantieren variantenunabhängige Untersuchungen zum Donauausbau. Mit Prof. Dr. jur. Hans-Joachim Koch haben wir eine Persönlichkeit mit langjähriger Erfahrung im Bereich Umweltschutz gewinnen können. Ich bin zuversichtlich, dass seine Moderation der höchst unterschiedlichen Interessen den Prozess zum Erfolg führen wird“, erklärte Staatssekretär Scheurle. Ziel der Arbeit ist es, über den Donauausbau mit Bayern eine einvernehmliche Lösung herbeizuführen. Mit der Einrichtung der Monitoring-Gruppe soll mehr Transparenz hergestellt werden. Der mit acht Mitgliedern paritätisch besetzten Gruppe gehören Vertreter aus den Bereichen „Schifffahrt/Wirtschaft“ und

„Umwelt/Verbände“ an. Mit dieser Zusammensetzung der Monitoring-Gruppe soll auch der Kreis der Betroffenen beteiligt werden. Damit können im Verfahren jetzt alle entscheidungsrelevanten Aspekte berücksichtigt werden, ein Interessenausgleich findet statt. Aufgabe der Gruppe ist es, die Untersuchungen kritisch zu begleiten und Empfehlungen und Anregungen einzubringen. Scheurle: „Jetzt gilt es, zügig das Programm abzuarbeiten, um nach Abschluss der Untersuchungen 2012 eine Entscheidung treffen zu können.“

Die Hauptziele der variantenunabhängigen Untersuchung des Donauausbaus werden im Förderbescheid der EU-Kommission vom 20. November 2008 wie folgt beschrieben:

„In Vorbereitung der noch anstehenden Verwaltungsverfahren und der darauf folgenden Baumaßnahmen sollen die Untersuchungen durchgeführt werden, die unabhängig von der noch anstehenden Entscheidung über die Ausführungsvariante durchgeführt werden können. Dies erspart Zeit und beschleunigt die Durchführung des Gesamtprojekts.“ Ziel sei außerdem, „den Einfluss verschiedener Maßnahmen variantenunabhängig sowohl auf die Schifffahrt als auch auf die Umwelt konkret zu beurteilen. Eingedenk dessen werden die regionalen Umweltauswirkungen zu berücksichtigen sein und natürlich auch die Vorteile, die aus einer effektiven Binnenschifffahrt hervorgehen werden, wie z.B. das Verlagerungspotenzial von Gütern von der Straße auf die Wasserstraße sowie die Verringerung der Umweltverschmutzung durch den Verkehr.“

Die Mitglieder der Monitoring-Gruppe:

- Stefan Albat, Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft
- Dr. Anton Huber, Bürgerforum Umwelt e.V. Vilshofen
- Dr. Gunther Jaegers, Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt e.V.
- Walter Keilbart, Industrie- und Handelskammer für Niederbayern
- Prof. Rudolf Metzka, Fakultät Bauingenieurwesen FH Deggendorf
- Eberhard Roese, Landesfischereiverband Bayern e.V.
- Ludwig Sothmann, Landesbund für Vogelschutz
- Prof. Dr. Hubert Weiger, Bund Naturschutz Bayern
- Leitung: Prof. Dr. Hans-Joachim Koch

BDB begrüßt klarstellenden Beschluss des Sicherheitsausschusses der UNECE in Genf:

Umbau in Doppelhülle bleibt auch zukünftig möglich!

Der Umbau von Einhüllentankschiffen des Typs N (bestimmt für den Transport von flüssigen Massenprodukten wie Diesel, Heizöl, Gasöl und Benzin) in Typ N-Schiffe in Doppelhüllenbauweise bleibt unter Beibehaltung von bestimmten Umbauerleichterungen auch zukünftig möglich.

Die hierfür maßgeblichen Übergangsvorschriften im Gefahrgutregelwerk ADN werden in wesentlichen Teilen, insbesondere hinsichtlich der Entflammbarkeit des Steuerhauses und der Wohnung an Bord des Binnenschiffes, in das Nachfolgewerk ADN 2011 übertragen, das am 1. Januar 2011 in Kraft tritt. Der Umbau eines Typ N-Schiffes in ein Typ C-Schiff (giftige und besonders gefährliche Chemikalien und Ölprodukte) wird auf Grundlage der Übergangsbestimmungen dagegen nicht mehr möglich sein. Dies sind die wichtigsten Ergebnisse der 16. Sitzung des sog. Sicherheitsausschusses der UNECE, die vom 25. bis 28. Januar 2010 in Genf stattfand.

Der BDB hat über seinen europäischen Dachverband EBU (Europäische Binnenschiffahrts Union) an der Sitzung des Sicherheitsausschusses teilgenommen und begrüßt die eindeutige und klarstellende Beschlussfassung in der UNECE. Den Spekulationen über ein mögliches vorzeitiges Ende der Umbaumöglichkeit von Einhüllentankschiffen in Schiffe in

Doppelhüllenbauweise ist damit die Grundlage entzogen. Zu keiner Zeit bestand in der für das ADN verantwortlichen UNECE die Absicht, den Umbau von Einhüllentankschiffen zu verbieten. Die Klarstellung sorgt im internationalen Binnenschiffahrtsgewerbe und im kreditfinanzierenden Gewerbe für Planbarkeit und Rechtssicherheit in Bezug auf beabsichtigte Umrüstungsmaßnahmen. Die nun mehr in das ADN 2011 übertragenen Regelungen können bei Schiffsumbauten bis zum 31. Dezember 2018 in Anspruch genommen werden.

Das aus dem ADN bekannte, vorbildliche sicherheitstechnische Niveau beim Gefahrguttransport mit Binnenschiffen bleibt auch im ADN 2011 erhalten. Zusätzlich wird gegenüber dem ADN sogar noch ein sicherheitstechnischer Fortschritt erzielt: Wenn ein Typ N-Doppelhüllenschiff nach einem Umbau unter Inanspruchnahme der Übergangsregelungen Stoffe transportieren soll, für die Explosionsschutz erforderlich ist, dann muss zusätzlich ein Brandmeldesystem in der Wohnung und im Steuerhaus installiert sein.





Schleuse Garstadt (Main)

Die WSD West informiert:

Inland-AIS-Ausstattungspflicht kommt – jetzt Fördermittel sichern!

Österreich machte Inland-AIS bereits im Jahr 2008 verpflichtend. Neben anderen Ländern wird Deutschland auch nachziehen. Voraussichtlich ab 2013 soll auf deutschen und internationalen Binnenwasserstraßen die Pflicht zur Ausrüstung und Benutzung von Inland AIS-Geräten verbindlich eingeführt werden.

Für den Erwerb und die Installation dieser Geräte stellt die Bundesregierung Fördermittel zur Verfügung. Das Förderprogramm umfasst insgesamt 5,88 Mio. Euro aus EU-Mitteln, aus Mitteln des Transeuropäischen Netzwerk für Transport (TEN-T) und aus dem Konjunkturpaket II. Insgesamt sollen in Deutschland bis zu 2.800 Schiffe gefördert werden. Als Bemessungsgrundlage wurden für den Erwerb und die Installation der AIS Technik durchschnittliche Investitionskosten in Höhe von 2.600 Euro zugrunde gelegt. Pro Ausstattung und Schiff kann eine Zuwendung von maximal 2.100 Euro gewährt werden. Der Eigenanteil beträgt damit mindestens 500 Euro. Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion West (WSD West) macht auf die relativ kurzen Antragsfristen aufmerksam. Um in den Genuss eines nicht rückzahlbaren Zuschusses zu kommen, müssen die Mittel bis spätestens 1. November 2010 bei der WSD West beantragt werden. Die Förderung ist nur möglich, wenn zum Erwerb und zur Installation eines typgeprüften Inland AIS-Gerätes noch kein Auftrag vergeben wurde. Deshalb ist zuerst ein Förderantrag bei der WSD West zu stellen. Liefer- und Einbauaufträge müssen bis zum 31. Dezember 2010 erteilt werden. Weitere Informationen über das Förderprogramm, die Antragsformalitäten und Listen über anerkannte Fachfirmen und typgeprüfte Geräte erhalten Interessierte direkt bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Cheruskerring 11, 48147 Münster, oder im Internet unter: www.elwis.de/Foerderprogramme.

BDB fordert Erweiterung der Förderung

Der BDB begrüßt die Maßnahme der Bundesregierung ausdrücklich, denn mit ihr wird ein besonderer Anreiz in die Investition von Zukunftstechnologien gegeben. Allerdings darf nicht verschwiegen werden, dass die parallel stattfindende AIS-Förderung in den Niederlanden gleich in mehreren Punkten der deutschen Förderung überlegen ist: Dort besteht eine längere Antragsfrist (Förderung bis 31.12.2012), die Förderung erfolgt auch rückwirkend für Anschaffungen seit dem 1. Januar 2009, und es gibt dort keine Eigenanteilsfrist von 500 Euro. Schließlich erfolgt in den Niederlanden eine sofortige Barförderung in Höhe von 2.100 Euro, unabhängig von den tatsächlichen Anschaffungskosten. Daher ist zu fordern, dass die bestehende deutsche AIS-Förderrichtlinie schlicht dem niederländischem Förderprogramm angepasst wird und auf einen Eigenanteil verzichtet und die Fördersumme von 2.100 Euro ebenfalls pauschal ausgezahlt wird. Um den Wettbewerbsnachteil gegenüber den Niederlanden abzufedern, könnte „notfalls“ auch die Anschaffung von AIS-Geräten und den Erwerb weiterer Telematikausrüstung – radarbildtaugliche Inland ECDIS-Darstellung – zusätzlich über die Zinsen des Reservefonds gemäß Binnenschifffahrtsgesetz gefördert werden. Der BDB hat dem Bundesverkehrsministerium entsprechende Vorschläge unterbreitet; eine Antwort steht derzeit noch aus.

Ministerin Sommer informiert sich über Bildungsmöglichkeiten in der Binnenschifffahrt:

Schulstandort Duisburg: Volle Fahrt voraus!

Barbara Sommer, Ministerin für Schule und Weiterbildung des Landes Nordrhein-Westfalen, besuchte am 10. Februar 2010 das Schulschiff Rhein, die Aus- und Weiterbildungseinrichtung des Arbeitgeberverbandes der deutschen Binnenschifffahrt e.V. (AdB) in Duisburg.

Auf dem Schulschiff erhalten angehende Binnenschiffer während ihres Berufsschulunterrichts Unterkunft, Verpflegung und Betreuung mit praxisorientierten Unterweisungen. Während einer Schiffsführung informierten Kapitän Lothar Barth und AdB-Präsident Volker Seefeldt die Ministerin über das vielfältige Weiterbildungsangebot des AdB im nautischen und kaufmännischen Bereich. Sommer besuchte zuvor das Schiffer-Berufskolleg Rhein, wo sie unter Anleitung von Schulleiter Hans-Günter Portmann auch eine Probefahrt mit dem modernen Flachwasserfahr Simulator unternahm.

„Das Schulschiff ist eine seit über 50 Jahren bestehende Einrichtung des Binnenschifffahrtsgewerbes. Die besondere Vernetzung der Aus- und Weiterbildung fördert den Austausch zwischen den Generationen und ist im Hinblick auf die Notwendigkeit des lebenslangen Lernens zu begrüßen“, erklärte Volker Seefeldt. Die Ausbildung zum Binnenschiffer bietet vielfältige Entwicklungsmöglichkeiten und aufgrund

der Altersstruktur des Sektors interessante Aufstiegschancen, beispielsweise zum Schiffsführer. Zudem werden Schiffsjungen und -mädchen, wie die Auszubildenden in der Binnenschifffahrt genannt werden, tariflich bundesweit am höchsten vergütet. NRW ist das Binnenschifffahrtsland Nr. 1 in der Republik, was sich auch an stetig steigenden Schülerzahlen am starken Schulungsstandort Duisburg spiegelt.

Die Ministerin beglückwünschte die Vertreter des Schiffer-Berufskollegs Rhein und des Schulschiffes Rhein zu ihrer gelungenen Kooperation, denn gerade der Übergang von der Schule in den Beruf sei ein bedeutender Schritt. „Während der Berufsausbildung an Bord eines Schiffes in der Gemeinschaft zu leben und betreut zu werden, ist einmalig. So werden wichtige Sozialkompetenzen der Schüler gefördert.“, so die Ministerin. Sie dankte für den interessanten Einblick und brachte die besondere Wertschätzung der nordrheinwestfälischen Landesregierung für diese in ihrer Art einmalige Schulungseinrichtung zum Ausdruck.



AdB-Präsident Volker Seefeldt

Schulministerin Barbara Sommer



Schulministerin Barbara Sommer

Kapitän Lothar Barth



BDB überarbeitet sein Internetangebot

Aktuelle Informationen über Binnenschiffahrt und Position des Verbandes

Mit komplett überarbeitetem Inhalt und neuem Design präsentiert sich seit Anfang Februar 2010 der BDB im Internet. Unter der bekannten Adresse www.binnenschiff.de (auch: www.bdbbev.de) informiert der Branchenverband, der sich die Vertretung der Interessen der gewerblichen Güter- und Fahrgastschiffahrt zur Aufgabe gemacht hat, über das System Wasserstraße und gibt Auskunft über die Positionen des Gewerbes.

Der BDB wird damit einem wiederholt geäußerten Informationsbedürfnis der breiten Öffentlichkeit und des wissenschaftlichen Nachwuchses gerecht. So werden in den Rubriken „Infrastruktur“ und „Binnenschiffahrt“ die Leistungsmerkmale dieses Verkehrsträgers beschrieben. Erklärt wird, dass die rund 7.300 Kilometer schiffbaren Wasserstraßen nicht nur dem Gütertransport dienen, sondern mit Be- und Entwässerung, Trinkwassergewinnung, Hochwasserschutz oder Freizeit und Erholung zugleich einem regelrechten Nutzungsbündel unterliegen. Aspekte wie Umweltschutz, Sicherheit und Trimodalität in der Binnenschiffahrt werden ausführlich und auf Grundlage aktueller Gutachten dargestellt.

Wer die Positionen des BDB im Detail kennenlernen will, wird in der Rubrik „Presse“ fündig: Dort sind nicht nur aktuelle Statistiken zur Güterstruktur, zur Verkehrsmenge und -leistung, zur deutschen Flotte und zum Umsatz des Gewerbes eingestellt. Hier stehen sämtliche Pressemitteilungen seit dem Jahr 2002, die vierteljährlich erscheinende Zeitschrift „Report“ und die Geschäftsberichte zum Download bereit. Interessierte Besucher können im „Forum“ nach Anmeldung über die Binnenschiffahrt diskutieren. In einem mitgliedergeschützten Bereich werden die Verbandsmitglieder exklusiv Informationen über Förderprogramme, Gutachten und Studien, oder politische Maßnahmen und Stellungnahmen erhalten.

Starker Rückgang im Güterverkehr 2009

Transportaufkommen in der Binnenschifffahrt sinkt um über 18 %

Der Güterverkehr in Deutschland musste im Jahr 2009 infolge der Wirtschafts- und Finanzkrise deutliche Einbußen hinnehmen. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) vom 21. Januar 2010 ist das Transportaufkommen im Jahr 2009 insgesamt voraussichtlich auf knapp 4 Milliarden Tonnen und damit um 11,2 % gegenüber dem Jahr 2008 gesunken.

Von den Abnahmen waren alle Verkehrszweige betroffen: Straßen- und Eisenbahnverkehr, Binnen- und Seeschifffahrt, Rohrleitungen und Luftfahrt. Rückgänge der Beförderungsmenge hatte es zuletzt in den Jahren 2000 bis 2002 (damals zwischen -3 % und -4 %) gegeben. Die im Inland erbrachte tonnenkilometrische Leistung – das ist das Produkt aus Transportaufkommen und Versandweite – der Verkehrsträger Straße, Eisenbahn, Binnenschiff und Rohrleitungen insgesamt nahm mit -11,7 % in ähnlicher Größenordnung wie die Beförderungsmenge ab. Dabei verzeichneten der Straßengüterverkehr, der Eisenbahnverkehr und die Binnenschifffahrt Abnahmen, während es bei Rohrleitungstransporten von Rohöl einen leichten Anstieg gab. Zuletzt hatte die Beförderungsleistung im Jahr 1996 abgenommen, seinerzeit allerdings nur um 0,6 %. Sowohl die Tonnage als auch die Beförderungsleistung gingen im Jahr 2009 gegenüber dem Vorjahr wesentlich stärker zurück als das Bruttoinlandsprodukt (-5,0 %), weil insbesondere die Montanindustrie und exportabhängige Wirtschaftsbereiche starke Einbrüche bei der Wirtschaftsleistung verzeichneten und infolge dessen deutlich weniger Güter transportiert wurden.

Nach Verkehrszweigen stellt sich die Entwicklung des Güterverkehrs 2009 wie folgt dar: Den stärksten Anteil am Transportaufkommen hatte der Straßengüterverkehr (78 % der Beförderungsmenge). Auf der Straße wurden im vergangenen Jahr 3.109 Millionen Tonnen befördert, 9,9 % weniger als im Jahr 2008. Die dabei im Inland erzielte tonnenkilometrische Leistung sank um 10,2 % auf 424,5 Milliarden Tonnenkilometer. Der Güterverkehr bei der Eisenbahn brach wesentlich stärker als auf der Straße ein: Das Verkehrsaufkommen lag mit 310,0 Millionen Tonnen um 16,5 %, die tonnenkilometrische Leistung mit 95,6 Milliarden Tonnenkilometern sogar um 17,3 % unter dem Vorjahreswert. Das war der stärkste Rückgang der Beförderungsleistung aller Verkehrszweige.

Sehr stark von der Wirtschaftskrise betroffen war 2009 auch die Binnenschifffahrt. Sie verbuchte bei der Tonnage die höchsten prozentualen Einbußen aller Verkehrszweige: Die Beförderungsmenge sank um 18,1 % auf 201,1 Millionen. Hinsichtlich der Rückgänge der Beförderungsleistung konnte sie sich allerdings etwas besser behaupten als die Eisenbahn:

53,7 Milliarden Tonnenkilometer bedeuteten für die Binnenschifffahrt ein Minus von 16,2 %.

Der Güterverkehr der Seeschifffahrt musste, nachdem er seit der deutschen Einheit ununterbrochen gewachsen war, im Jahr 2009 hohe Verluste hinnehmen: Mit 263,4 Millionen Tonnen wurden hier 16,8 % weniger Güter als im Vorjahr befördert. Auch beim Transport von Rohöl in Rohrleitungen ging die Beförderungsmenge zurück, allerdings nur leicht. 88,8 Millionen Tonnen bedeuteten eine Abnahme an Tonnage von 2,5 %. Die Rohrleitungen waren aber der einzige Verkehrszweig mit Zunahmen bei der Beförderungsleistung (+2,6 %), weil insbesondere im zweiten Halbjahr 2009 eine positive Entwicklung zu verzeichnen war. Die Frachtbeförderung der Luftfahrt musste erstmals seit 2001 Rückgänge hinnehmen. Mit 3,2 Millionen Tonnen wurden 7,7 % weniger Güter in Flugzeugen befördert als im Jahr 2008. Nach starken Verlusten im ersten Halbjahr 2009 (-15,4 % gegenüber dem ersten Halbjahr 2008) konnte für das zweite Halbjahr das Ergebnis des entsprechenden Vorjahreszeitraums wieder erreicht werden.





Neben der Wirtschaftskrise machten eisbedingte Sperrungen der Binnenschifffahrt schwer zu schaffen. Normalerweise sind die Binnenschiffer auf temporäre Eis-sperrungen eingestellt, doch der härteste Winter seit 30 Jahren stellte sie auf eine harte Probe.

Leitdaten in der Mittelfristprognose deuten auf Wiederbelebung hin **Prognostizierter Anstieg von rund 1 % p.a. nach 2010**

Nach der aktuell veröffentlichten „Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr - Winter 2009/2010“ des Bundesamtes für Güterverkehr war im Jahr 2009 der gesamtmodale Güterverkehr vom Rückgang der Industrieproduktion sowie von dem massiven Einbruch der Außenhandelsströme, voll getroffen. Die Experten teilen aber gleichzeitig mit, dass für das Jahr 2010 die gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten auf eine spürbare (Wieder-) Belebung der Güterverkehrskonjunktur deuten.

Die Binnenschifffahrt wurde im Jahr 2009 von dem drastischen Einbruch in der Stahlindustrie sehr stark tangiert. Auch die Transporte von Steinen und Erden verbuchten ein kräftiges Minus. Insgesamt hat sich das Transportaufkommen um 18 % und die Transportleistung um 16 % verringert. Für das Jahr 2010 ist für die Binnenschifffahrt eine Zunahme der Transportnachfrage zu erwarten, die aber geringer ausfällt als beim Straßen- und beim Eisenbahnverkehr, weil die unterdurchschnittlich wachsenden Baustofftransporte sowie die leicht rückläufigen Beförderungen von Mineralölprodukten hier ein hohes Gewicht besitzen. Insgesamt wird ein vergleichsweise geringer Anstieg in Höhe von knapp 3 % (Aufkommen) bzw. gut 2 % (Leistung) erwartet. Nach 2010 soll der Anstieg nur bei gut 1 % p.a. liegen. Damit bleiben die Wasserstraßentransporte nach wie vor weit von ihren bisherigen Höchstständen entfernt.

Für den Straßengüterverkehr wird im Jahr 2009 ein Rückgang um 10 % (Transportaufkommen und -leistung) geschätzt. Besonders bemerkenswert ist der Rückgang in der grundsätzlich überdurchschnittlich wachstumsstarken Güterabteilung der Halb- und Fertigwaren, die von der Abnahme der Industrieproduktion und der Außenhandelsströme besonders getroffen wurde. Für 2010 lässt die Belebung dieser beiden Einflussgrößen einen (Wieder-) Anstieg in den meisten bedeutenden Güterbereichen erwarten. Insgesamt wird die

Zunahme auf 5 % prognostiziert. Nach 2010 wird sich das Wachstum grundsätzlich fortsetzen, mit rund 4 % p.a. aber etwas schwächer ausfallen als im laufenden Jahr.

Im Eisenbahnverkehr schlug die krisenhafte Entwicklung der Stahlindustrie im Jahr 2009 wesentlich stärker durch als im Lkw-Verkehr. Hier verloren die Eisenbahnen über 30 % an Aufkommen und Leistung. Dies beeinflusste das Gesamtergebnis maßgeblich. Weitere Nachfragerückgänge entstanden im vergangenen Jahr im Bereich der Halb- und Fertigwaren, in dem die Eisenbahnen vorher über viele Jahre ein weit überdurchschnittliches Wachstum verbuchen konnten. Insgesamt sind das Transportaufkommen und die -leistung im Jahr 2009 um knapp 17 % bzw. knapp 18 % gesunken. Für das Jahr 2010 stehen auch für den Eisenbahnverkehr die Signale wieder auf Wachstum. Neben den gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren wird die Nachfrage vor allem von der – gemessen am prozentualen Anstieg gegenüber dem geringen Vorjahresniveau – kräftigen Belebung in der Stahlindustrie ange-regt. Der Anstieg wird für das Transportaufkommen mit knapp 6 % und für die Leistung mit über 5 % prognostiziert. Dennoch wird damit lediglich ein Teil des letztjährigen Einbruchs aufgeholt. Nach 2010 wird die Expansion in nahezu allen Güterbereichen anhalten und sich insgesamt auf rund 4 % p.a. belaufen. Damit wird der bisherige Höchststand aus dem Jahr 2008 im Jahr 2013 annähernd erreicht.

kurz gemeldet

Fahrgastrechte im Schiffsverkehr

Sollen Fahrgäste bei Fahrten mit dem Ausflugsdampfer künftig Entschädigungen für Verspätungen bekommen wie Reisende im Bahn- oder Flugverkehr? Das EU-Parlament meint Ja, der Ministerrat und das im BDB organisierte Gewerbe lehnen dies ab. So läßt sich kurz vor der zweiten Lesung eines Vorschlags der EU-Kommission für eine Verordnung über die Rechte von Fahrgästen in der See- und Binnenschiffahrt eine wichtige Frage an die Abgeordneten in Brüssel beschreiben. Während die im Rat vertretenen Staaten vor allem die Rechte von Reisenden im öffentlichen Verkehr mit Schiffen stärken wollen, haben die Volksvertreter sich für noch weiter gehenden Anwendungsbereich der Verordnung eingeschlossen. Die Kommission, der in solchen Streitfällen häufig eine entscheidende Rolle zukommt, neigt der Position der Mitgliedstaaten zu: Hätte sie, so die Kommission in einer Mitteilung an den Wirtschafts- und Sozialausschuss der EU, die Ausflugsfahrten einbeziehen wollen, wäre es unnötig gewesen, Vorschläge für die Rechte von Passagieren auf Kreuzfahrtschiffen ausführlich und in Ergänzung der Pauschalreiserrichtlinie zu unterbreiten. Die Sichtweise der Kommission ist durchaus gerechtfertigt. Zum einen gibt es in der Binnenschiffahrt mit Schleusen, an denen sich der Schiffsverkehr stauen kann, und schwankende Wasserständen ein besonderes Risiko für Verspätungen. Vor allem aber ist kein Reisender außerhalb der Linienverbindungen im öffentlichen Schiffsverkehr auf die pünktliche Abfahrt eines Tagesausflugsschiffs angewiesen, um sein Ziel zu erreichen. Der BDB verfolgt die Beratungen über die Europäische Binnenschiffahrts Union intensiv weiter.

BMWi plant neuen Forschungsschwerpunkt

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie befasst sich derzeit mit der Planung eines neuen Forschungsschwerpunktes „Logistik für Binnenhäfen und Binnenschiffahrt“. Hintergrund ist, dass der BDB im Beirat der BMWi-Förderinitiative ISETEC II wiederholt auf die Notwendigkeit von For-

schungsförderung in der Binnenschiffahrt hingewiesen hat. Ziel des neuen Forschungsschwerpunktes soll die stärkere Nutzung der Binnenwasserstraßen durch verbesserte Integration des Verkehrsträgers Binnenschiffahrt in Transportketten sein. Geforscht werden soll in den Bereichen technologischer und organisatorischer Ausbau der Binnenhäfen – insbesondere in den Bereichen Umschlagstechnik, IuK-Technologien und Prozesssteuerung – und Hinterlandanbindung der Binnen- und Seehäfen. Derzeit wird noch an dem Konzept des Forschungsschwerpunktes gearbeitet. Der Umsetzungszeitraum steht noch nicht fest.

Platina-Kommunikationsseminar in Brüssel

Am 29. Januar 2010 fand in Brüssel im Rahmen des PLATINA-Arbeitspaketes 4 „Image“ ein Kommunikationsseminar statt. Eingeladen waren europaweit alle Organisationen, Agenturen und Unternehmen, die mit der Vermarktung der Binnenschiffahrt befasst sind. Die 36 Teilnehmer aus Deutschland, Österreich, Belgien, den Niederlanden, Italien, Kroatien und Rumänien nutzten die Gelegenheit zum Erfahrungsaustausch und unternahm erste Schritte, um eine gemeinsame europaweite Marketingstrategie für die Binnenschiffahrt zu entwickeln. Im kleinen Arbeitsgruppen entwickelten sie eigene Konzepte, um die Binnenschiffahrt in der Öffentlichkeit sowie gegenüber bestimmten Zielgruppen, wie Politik, Me-

dien, Verlager und andere Interessengruppen, besser darzustellen und diskutierten diese Konzepte anschließend mit den anderen Teilnehmern. Den Teilnehmern wurden auch die Ergebnisse einer europaweiten Telefonumfrage vorgestellt, die im vergangenen Jahr von einer internationalen Kommunikationsagentur, im Auftrag der PLATINA-Partner durchgeführt wurde. Befragt wurden insgesamt 51 Journalisten, Politiker, Vertreter von Umweltverbänden sowie Gewerbe- und Arbeitgeberorganisationen zu ihrer Einschätzung des Verkehrsträgers Binnenschiffahrt. Die Umfrage ergab, dass die Binnenschiffahrt zwar europaweit als umweltfreundlich und kostengünstig bekannt ist, dass sie aber an ihrem Image arbeiten muss, um auch als flexibel und modern wahrgenommen zu werden.

AK Binnenschiffahrt der Logistik-Initiative nimmt Arbeit auf

Der mit einer Kick-off-Veranstaltung am 16. Oktober 2009 von der Logistik-Initiative Hamburg und der Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg ins Leben gerufene Arbeitskreis Binnenschiffahrt (siehe Report 3-2009) hat seine Arbeit aufgenommen. In verschiedenen Arbeitsgruppen sollen Experten aus dem Hamburger Hafen, den Häfen des Elbstromgebietes, der Binnenschiffahrt, der Logistik und den Verbänden dabei helfen, die Rahmenbedingungen für die Binnenschiffahrt im Hamburger Hafen und



Teilnehmer des PLATINA-Kommunikationsseminars bei der Arbeit

im Hafenhinterland zu verbessern. Als Grundlage dient dabei das Gutachten der Firma UNICONSULT, das der Binnenschiffahrt im Hamburger Hafen und im Hinterland gute Entwicklungschancen einräumt. Die vier einzelnen Arbeitsgruppen sind definiert, die Mitglieder stehen fest und kamen auch bereits zu einer ersten Sitzung zusammen. Der BDB ist in der Arbeitsgruppe „Binnenhäfen und Wasserstraßen“ sowie im sogenannten Kernteam vertreten. Das Kernteam hat die Aufgabe, die Arbeitsgruppen zu koordinieren und deren Ergebnisse zusammenzufassen. Die weiteren Arbeitsgruppen sind „Hamburger Hafen“ und „Transportketten und Logistik“. Es ist geplant, bereits im Spätherbst 2010 erste Ergebnisse zu präsentieren.

EU lehnt Containerdurchleuchtung ab

Die Generaldirektion Zoll der EU-Kommission hat Anfang Februar 2010 ihr lang erwartetes Positionspapier nebst drei im letzten Jahr durchgeführten Studien zu Auswirkungen einer 100%igen Containerdurchleuchtung auf die Sicherheit, den Verkehr und den Handel in europäischen Häfen veröffentlicht. Zusammengefasst kommt die Kommission zu dem Ergebnis, die Initiative zur 100%igen Containerdurchleuchtung verursache inakzeptabel hohe Kosten für europäische Häfen und wesentliche Verzögerungen im transatlantischen Containerverkehr. Zudem werde durch die Initiative ein falsches Gefühl der Sicherheit abgebildet und eine wesentliche Handelsbarriere im transatlantischen Containerverkehr geschaffen. Die Kommission schätzt, insgesamt würden sich die Investitionskosten in europäischen Häfen zur Anschaffung der nötigen Durchleuchtungstechnik und der Bereitstellung von Infrastruktur auf etwa 430 Mio. Euro belaufen. Zusätzlich müsse ein Gesamtbetrag von jährlich 200 Mio. Euro an operationellen Kosten zum Betrieb und zum Unterhalt der Anlagen in europäischen Häfen aufgewendet werden. Es sei damit zu rechnen, dass ein Personalbedarf zur Bedienung und Wartung der technischen Geräte von mindestens 2.200 Personen anfalle. Insgesamt würden sich die direkten Trans-

portkosten durch die Einführung der 100%igen Containerdurchleuchtung um etwa 10 % pro Beförderungsvorgang erhöhen. Diese Kosten stünden in keinem Verhältnis zu dem durch die 100%ige Containerdurchleuchtung generierbaren Sicherheitsgewinn. Weiterhin identifiziert die Europäische Kommission einen erheblichen Verlust von Containerverkehren für solche Häfen, die nicht in der Lage sind, eine 100%ige Containerdurchleuchtung einzuführen. Hierdurch entstünde eine inakzeptable Wettbewerbsverzerrung. Vor diesem Hintergrund lehnt die Kommission die Einführung einer 100%igen Containerdurchleuchtung im europäischen Wirtschaftsraum – ebenso wie der ZDS – erneut und ausdrücklich ab.

PGBi im Bundestag formiert sich

Auch in der 17. Legislaturperiode wird es die Parlamentarische Gruppe Binnenschiffahrt (PGBi) geben. Bei einem ersten Treffen der Sprecher für Schiffahrt und Häfen aller Fraktionen waren sich die Teilnehmenden schnell einig, „dieses traditionsreiche und gewichtige Vorhaben fortzuführen“. Die Sprecherinnen und Sprecher der Parlamentarischen Gruppe haben es sich zur Aufgabe gemacht, der Binnenschiffahrt in der Verkehrspolitik mehr Gehör zu verschaffen. „Dreiviertel der deutschen Großstadtreionen haben einen Wasserstraßenanschluss. Die Binnenschiffahrt spielt daher in der deutschen Wirtschaft eine bedeutende Rolle“, erklärten die Teilnehmenden. Durch regelmäßige Veranstaltungen mit hochrangigen Persönlichkeiten aus Verkehrspolitik und Verkehrswirtschaft soll über die Binnenschiffahrt informiert und diskutiert werden. Ebenso sind Fachgespräche „vor Ort“ vorgesehen. Anwesende des ersten Treffens der Parlamentarischen Gruppe Binnenschiffahrt waren Matthias Lietz (CDU/CSU), Gustav Herzog (SPD), Torsten Staffeldt (FDP), Herbert Behrens (DIE LINKE) und Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN). Torsten Staffeldt (FDP), Mitglied im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, wurde die Koordination der Gruppe übertragen. Die konstituierende Sitzung findet voraussichtlich Mitte März statt. Der BDB

freut sich, dass das durchaus erfolgreiche Wirken der Gruppierung eine Fortsetzung findet und wird die PGBi – wie bereits in den vergangenen Jahren – tatkräftig bei ihrer Arbeit unterstützen.

VDE 17: Vergleich zum Ausbau des Sacrow-Paretzer-Kanals

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost sowie der BUND Berlin und Brandenburg haben am 13. Januar 2010 dem vom Bundesverwaltungsgericht vorgeschlagenen Vergleich für den Ausbau des Sacrow-Paretzer-Kanals (SPK) zugestimmt. Danach wird der SPK für moderne Güterschiffe vertieft, aber nicht mehr verbreitert. Durch den Verzicht auf die Verbreiterung kann die Baumreihe am Nordufer des SPK erhalten werden. Zum Abschluss der Vergleichsverhandlungen beim Bundesverwaltungsgericht sagt der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister, Enak Ferlemann: „Das Bundesverkehrsministerium begrüßt den Abschluss des Vergleichs ausdrücklich. Damit hat ein jahrelanger Streit endlich ein Ende. Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17 kann nun zügig und umweltfreundlich vollendet werden. Das ist wichtig für die wirtschaftliche Entwicklung in Berlin und Brandenburg. Gleichzeitig werden mit dem von unserer Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ausgearbeiteten Vorschlägen die Eingriffe in Havel und Spree erheblich verringert. Nur die Fahrinne wird vertieft. Damit erhalten wir das Erscheinungsbild einer wunderschönen Fluss- und Seenlandschaft. Unsere Wasserstraßen sollen sowohl den modernen Schiffsverkehr bewältigen als auch den Natur- und Umweltschutz berücksichtigen.“ Der Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Sacrow-Paretzer-Kanals war vom BUND beklagt worden. Der geänderte Planfeststellungsbeschluss ist mit dem Vergleich nun rechtskräftig.

Höchste Ausbildungsvergütung

Das Bundesinstitut für Berufsbildung (BIBB) kommt in einer Auswertung der tariflichen Ausbildungsvergütungen für das Jahr 2009 zu dem Ergebnis, dass die mit Abstand höchste Ausbildungsvergütung im Beruf Binnenschiffer mit

kurz gemeldet

949 Euro erzielt wurde. Für das gesamte Bundesgebiet lag der tarifliche Vergütungsdurchschnitt bei 666 Euro und damit um 3,7 % über dem Vorjahreswert von 642 Euro.

Dr. Scheuer neuer Logistikkoordinator im BMVBS

Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister, Dr. Andreas Scheuer (CSU), ist der neue Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik. Das hat das Kabinett am 13. Januar 2010 beschlossen. „Transport und Logistik sind Zukunftsbranchen, mit denen wir international punkten können. Wir werden in enger Abstimmung mit der Verkehrswirtschaft und den Verbänden konkrete Maßnahmen des Masterplans Güterverkehr und Logistik umsetzen, die den Logistikstandort Deutschland voranbringen“, sagte der Staatssekretär anlässlich seiner Ernennung. Der Koordinator versteht sich als Ansprechpartner für Verbände und Wirtschaft. Er ist innerhalb der Bundesregierung für die Vernetzung der Themen und Aktivitäten im Bereich Güterverkehr und Logistik zuständig. Dadurch können die Projekte besser gesteuert und effizienter in die Praxis umgesetzt werden. Die Schaffung einer Koordinationsstelle für Güterverkehr und Logistik auf hochrangiger Ebene ist eine Maßnahme des Masterplans Güterverkehr und Logistik, der unter Federführung des Bundesverkehrsministeriums im Juni 2008 beschlossen wurde. Dr. Andreas Scheuer hat in seiner Arbeit im Deutschen Bundestag als Abgeordneter stets den engen Kontakt zur Verkehrswirtschaft gepflegt. Als Staatssekretär im Ministerium wird er nun ganz konkret auf Basis des Koalitionsvertrags Maßnahmen umsetzen helfen, um den Logistikstandort Nummer 1 in Europa zu stärken.

Georg Waischnor in der Nachwuchsförderung aktiv

Der Gründungsgeschäftsführer des ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC), Georg Waischnor, ist nach acht Jahren an der Spitze des im Juli 2001 gestarteten Public-Private-Partnership von Bord gegangen. Waischnor, der im kommenden Jahr 66 Jahre alt wird, übergab das Ruder am



Georg Waischnor

31. Dezember 2009 an das bestehende SPC-Team Christian Betschen und Markus Heinen. Der Nachfolger wird im Zuge der Mitgliederversammlung am 14. April 2010 bestellt, die Bonner SPC-Mannschaft soll kurzfristig wieder auf drei Mitarbeiter aufgestockt werden. „Georg Waischnor hat Shortsea in Deutschland zum Thema gemacht und wichtigen maritimen Verkehrskonzepten im Dialog mit Industrie, Handel und Speditionsunternehmen zum Durchbruch verholfen“, würdigte Hilde Kammerer, für Shortsea zuständige Referatsleiterin Nationale See- und Binnenschifffahrtspolitik und Hafenwirtschaft im BMVBS die Leistungen des scheidenden SPC-Chefs. Waischnor will sich ab 2010 der Nachwuchsförderung in der Verkehrsbranche widmen.

Umsatz in der Schifffahrt 2008 um 9,9 % gestiegen

Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) mitteilt, stiegen 2008 die Umsätze deutscher Unternehmen in der Binnenschifffahrt um 9,9 % auf insgesamt 1,67 Milliarden Euro. Dabei stiegen die Umsätze aus Schub- und Schleppleistungen um 10,9 %, aus Trockengüter-schifffahrt um 10,8 %, aus Tankschifffahrt um 15,9 % und aus Befrachtung um 16,3 % gegenüber dem Vorjahr. Lediglich die Umsätze aus Personenschifffahrt gingen um 9,7 % zurück. Hinsichtlich des Umsatzes war 2008 damit ein herausragendes Jahr für die deutsche Binnenschifffahrt, obwohl sich auch hier die beginnende Konjunkturkrise schon bemerkbar machte: Die Tonnage der beförderten Güter ging zum Ende

des Jahres stark zurück. Die Beförderungsmenge lag 2008 auch insgesamt niedriger als 2007, eine Entwicklung die sich im laufenden Jahr 2009 fortsetzte. Andererseits konnten die Unternehmen in der Güterschifffahrt insbesondere im ersten Halbjahr 2008 relativ hohe Preise gegenüber ihren Auftraggebern realisieren, denen allerdings auch gestiegene Treibstoffkosten gegenüberstanden.

1.080 deutsche Unternehmen (-5,2 % gegenüber 2007) waren Mitte 2008 in der Binnenschifffahrt tätig. Sie verfügten über 2.634 Binnenschiffe zur Güter- und Personenbeförderung (-3,3 %) und beschäftigten 7.628 Personen (-2,4 %) in ihren Unternehmensteilen „Binnenschifffahrt“. In den generellen Abnahmen dieser Eckzahlen spiegelt sich der Rückgang der Beförderungsmengen von Schiffen unter deutscher Flagge im Jahr 2008 (-2,6 %) wider. Rund zwei Drittel der Unternehmen (713 Unternehmen oder 68 %) erzielten einen Umsatz aus Binnenschifffahrt von weniger als 500.000 Euro im Jahr, 343 Unternehmen erwirtschafteten einen Umsatz von 500.000 und mehr Euro. Damit vergrößerte sich die Gruppe der umsatzstärkeren Unternehmen um 33 Unternehmen (+10,6 %). 24 Unternehmen waren ausschließlich im Werkverkehr tätig.

Vorsitzwechsel in der ZKR

Deutschland hat am 1. Januar 2010 den Vorsitz in der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt an Belgien übergeben. Im Mittelpunkt des Vorsitzes standen die Herausforderungen und Chancen, die der Klimawandel an die Binnenschifffahrt stellt. Die Fachkompetenz der ZKR wurde unter deutschem Vorsitz zudem in der Diskussion um die Senkung des Schwefelgehalts im Kraftstoff der Binnenschiffe auf 10 ppm ab dem 1. Januar 2011, für das Inkrafttreten des Abfallübereinkommens in der Binnenschifffahrt und die Einbindung der ZKR in das System internationaler Organisationen 140 Jahre nach Verabschiedung der Mannheimer Akte genutzt. Belgien wird den Blick der ZKR auf die gerade entstehende Nord-Süd-Verbindung zwischen Rheindelta und dem Seine-Becken lenken und den unter belgischer EU-Präsidentschaft im zweiten Halbjahr 2010 anstehenden PLATINA-

Kongress zur Binnenschifffahrt unterstützen. Zudem kündigt Belgien zahlreiche konkrete Initiativen an, zum Beispiel zur Neuregelung der Schiffsführerzeugnisse und Besatzungen und zur Vorstellung einer besseren Koordination der Schnittstelle Schiff/Land beim Transport gefährlicher Güter (ISGINTT).

„Bodenbildung in Binnenschifffahrt“ im November 2009

Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes war die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt im Oktober 2009 um fast 22 % rückläufig. Nachdem der Güterverkehr auf deutschen Wasserstraßen in den Monaten Mai bis September jeweils um weniger als 20 % abgenommen hatte, zeigte der Oktober eine sich wieder verschlechternde Entwicklung. Dabei wies der Empfang aus dem Ausland - die in der Binnenschifffahrt mengenmäßig wichtigste Relation - mit knapp 27 % das höchste Minus auf, gefolgt vom Durchgangsverkehr mit etwas über 25 %. Im November dagegen nahm die Beförderung auf deutschen Binnenwasserstraßen mit einem Minus von 9,7 Prozent so geringfügig ab, wie in keinem anderen Monat des vergangenen Jahres. Zu beachten ist dabei allerdings, dass auch der November 2008 schon von der Wirtschaftskrise beeinträchtigt war, so dass eher von einer Bodenbildung in der Binnenschifffahrt als von einer grundsätzlichen Erholung ausgegangen werden sollte. Auffällig ist die anhaltend positive Entwicklung bei Containertransporten, die jetzt um über 13 % zunahm, nachdem sie auch schon im August um über 9 % gewachsen waren und im Oktober nur ein ganz geringes Minus von unter 1 % aufgewiesen hatten.

Mehr Güter auf dem Neckar

Das Wasser- und Schifffahrtsamt Heidelberg teilt mit, dass im Jahr 2009 auf dem Neckar rund 6,8 Mio. Tonnen an Gütern transportiert wurden. Dies entspricht gegenüber dem Jahr 2008 einem Rückgang von rund 8,9 %. Die Transportmenge wurde mit 8.624 Schiffen transportiert. Die Haupttransportgüter am Neckar sind nach wie vor Baustoffe (27 %) und mineralische Brenn-

stoffe (16 %) sowie Salz (22 %). Neben dem strengen Winter ist der Ladungsrückgang auf die Folgen der Finanzkrise zurückzuführen. Dies schlägt sich vor allem im Rückgang von Eisentransporten (-46 %), Kohletransporten (-20 %) und Baustoffen (-11 %) nieder. Der Containerverkehr musste einen Rückgang um 23 % hinnehmen. Seit Dezember werden wieder Transportsteigerungen gegenüber dem Vorjahr verzeichnet. So war der Dezember mit rd. 660.000 Tonnen der Monat mit der größten Transportmenge im Jahr 2009. Auch der Januar konnte mit einer Steigerung um 15 % gegenüber dem Vorjahr den Aufwärtstrend fortsetzen. Im Februar wurden bis Mitte des Monats 570.000 Tonnen transportiert, was mehr als der vorjährigen Monatsmenge entspricht. Die Talsohle scheint durchschritten, so dass für das Jahr 2010 wieder mit deutlich mehr Gütern auf dem Neckar zu rechnen ist.

EU-Kommission organisiert sich neu

Wenige Tage nachdem das EU-Parlament die neuen Kommissare bestätigt hat, hat die EU-Kommission ihre Organisationsstruktur der Ressortverteilung angepasst. Für die Klimapolitik wird eine eigene Generaldirektion eingerichtet (GD CLIM), bisher war das Thema in der Generaldirektion Umwelt angesiedelt. Die DG TREN - die sich bislang sowohl um Energie- als auch Verkehrsthemen

gekümmert hat - wird es in dieser Form nicht mehr geben. Zukünftig werden Verkehrs- und Energiethemen in getrennten Generaldirektionen verankert: DG ENER (Energie) und DG MOVE (Verkehr). Die für die Verkehrspolitik zuständigen Einheiten werden weiter vom bisherigen Generaldirektor der DG TREN Matthias Ruete geleitet. Die Ressortverteilung innerhalb der DG MOVE wurde geändert. Für die Binnenschifffahrtsthemen ist nicht mehr die Einheit von Pawel Stelmaszczyk zuständig. Die Einheit von Dimitrios Theologitis übernimmt ab sofort diese Aufgabe. Für Sicherheitsthemen wird eine eigene Einheit eingerichtet.

Marco-Polo-Förderung für 2 Binnenschifffahrtsprojekte

Am 27. Januar 2010 hat die EU-Kommission bekannt gegeben, welche Projekte im Rahmen des Marco-Polo-Programms gefördert werden. Unter den 70 Bewerbern wurden 22 Projekte ausgewählt. Den ausgewählten Projekten wird durch die EU eine finanzielle Unterstützung in Höhe von insgesamt 66,4 Mio. Euro gewährt. In zwei Projekten geht es um die Verkehrsverlagerung auf das Binnenschiff. In dem Projekt „Juice Vessel“ geht es um den Transport von gefrorenem O-Saft via Binnenschiff zwischen Amsterdam, Gent, Antwerpen und Mannheim. Das zweite Projekt „Eco Danube“ ist ein neuer Ro-Ro-Linien-



kurz gemeldet

ADRESSFELD

dienst zwischen den Häfen in Deggen-
dorf und Enns in Österreich in Richtung
Rumänien und Bulgarien, der von Land-
wirtschaftsmaschinen, schweres Gerät
bis neue Autos verschiedenste Güter
transportiert.

Acht kleine Aufträge für Deutsche Werften

Die deutschen Werften haben im ver-
gangenen Jahr nur acht zumeist kleine-
re Aufträge akquirieren können. Dies
teilt die Bundesregierung in ihrer Ant-
wort (BT-Drucksache 17/173) auf eine
Kleine Anfrage der Linksfraktion mit.
Daraus geht weiter hervor, dass auch
der aktuelle wertmäßige Auftragbe-
stand im Vergleich zu 2008 um 14 % ge-
sunken ist. Der Auftragsbestand liegt
aber immer noch mehr als doppelt so
hoch wie in den letzten schwierigen
Schiffbaujahren 2002 und 2003. Vor Be-
ginn der Wirtschaftskrise hatten die
deutschen Werften nach Angaben der
Regierung 2007 bei den Auftragsbe-
ständen einen Langzeit-Höchststand
von 239 Schiffen, mit einem Volumen
von 15,4 Mio. Euro, erreicht.

MS JENNY tourt als „MS WISSENSCHAFT“

Bereits zum 9. Mal legt BDB-Vorstands-
mitglied Albrecht Scheubner mit sei-
nem MS „Jenny“ als MS „Wissenschaft“
wieder in ca. 30 Städten an, erstmals
auch in Wien, Krems und Linz und
macht über spielerische Komponenten
wissenschaftliche Themen greifbar. Die
Ausstellung an Bord informiert über
das Thema Energie und zeigt, was auf
diesem Gebiet in deutschen Labors ent-
wickelt und erforscht wird. Interessierte
Menschen aller Altersgruppen können
selbst aktiv werden, z.B. durch „Hand-
auflegen“ einen Motor antreiben, oder
beobachten, wie aus Biomasse Strom
wird. Die Ausstellung bietet aber auch
Basisinformationen zum Thema Energie,
z.B., wie sich unser Energiever-
brauch über die Jahre entwickelt hat.
Über 800.000 Besucher konnte die MS
„Wissenschaft“ seit 2002 zählen und ist
längst zum Highlight der jeweiligen
Wissenschaftsjahre geworden. Sie ist
mit ihrer Mischung aus ungewöhnlichem
Veranstaltungsort und interaktiven
Exponaten aus der Wissenschaft ein
attraktiver außerschulischer Lern-

ort, der von Schulklassen ebenso wie
von Familien jedes Jahr sehr gut ange-
nommen wird. Die diesjährige Tour be-
ginnt am 18. Mai 2010 in Berlin-Span-
dau und endet am 8. Oktober 2010 in
Würzburg. Den genauen Fahrplan kann
man demnächst unter www.scheubner.de
oder www.ms-wissenschaft.de
herunterladen. Der Eintritt ist wie im-
mer frei. Im November 2009 wurde Fa-
milie Scheubner übrigens aus über
2.200 Bewerbern als Preisträger des
Wettbewerbs „365 Orte im Land der
Ideen“ für 2010 ausgewählt. In einer
kleinen Feier werden Scheubners nun
am 8. August 2010 in Dortmund für In-
novation, visionäres Denken und den
Mut, neue Wege zu gehen, geehrt.

Özlem Alpsü verlässt den BDB

Rechtsanwältin Özlem Alpsü wird zum
1. April 2010 den BDB verlassen. Knapp
drei Jahre war die Rechtsanwältin als
Referentin der Geschäftsführung tätig.
Den Logistikthemen bleibt Özlem Alpsü
aber erhalten: Sie wechselt nach Düs-
seldorf, wo sie künftig für den Verband
Verkehrswirtschaft und Logistik Nord-
rhein-Westfalen e.V. tätig sein wird
und dort als stellvertretende Ge-
schäftsführerin des Landesverbands
Speedition + Logistik die Nachfolge von
Rechtsanwalt Thorsten Ehlert antritt.
Ehlert hatte den Verband in Richtung
Innenministerium NRW verlassen.
Report wünscht Frau Alpsü alles Gute
für ihre zukünftige Tätigkeit.

Mitgliederversammlung des BDB

Der BDB wird seine jährliche Mitglie-
derversammlung am 21. April 2010 im
Duisburger „Haus Rhein“, dem Haupt-
sitz des Verbandes, durchführen. Auf
einen öffentlichen Vortragsteil wird
diesmal verzichtet. Auf der Tagesord-
nung stehen neben den Regularien die
turnusmäßigen Wahlen in den Vor-
stand. In der am gleichen Tag stattfin-

denden konstituierenden Vorstandssit-
zung wird dann das Präsidium des Ver-
bandes gewählt. Wie üblich wird der
Verband zur Mitgliederversammlung
seinen jährlichen Geschäftsbericht vor-
legen.

Maritimer Koordinator

MdB Hans-Joachim Otto (FDP) ist neuer
Koordinator der Bundesregierung für
Werften, Reedereien und Häfen. Der
Staatssekretär im Wirtschaftsministeri-
um wurde am 3. März 2010 vom Bun-
deskabinett ernannt. Er folgt Dagmar
G. Wöhr, MdB, die dieses Amt in der
letzten Legislaturperiode inne hatte. Auf
Otto wartet viel Arbeit, wie die dpa ver-
meldet. Die maritime Wirtschaft ist von
der Finanz- und Wirtschaftskrise beson-
ders hart getroffen worden. Großaufträ-
ge wurden storniert, vielen Werften
droht das Aus. Bald, so ist zu hören, soll
es ein Spitzentreffen von Bund, Ländern,
Banken und Branche geben, um über
weitere staatliche Hilfen zu beraten.

IMPRESSUM

HERAUSGEBER: Bundesverband der
Deutschen Binnenschiffahrt e.V.
(BDB). Präsident: Dr. Gunther Jae-
gers. Redaktion und verantwortlich
für den Inhalt: Geschäftsführer RA
Jens Schwanen, Sprecher der Ge-
schäftsführung.

ANSCHRIFT:

Dammstraße 15-17
47119 Duisburg
Telefon 02 03 / 8 00 06 50
Telefax 02 03 / 8 00 06 21
InfoBDB@Binnenschiff.de
<http://www.binnenschiff.de>

LAYOUT UND SATZ: knauerdesign,
Overath, www.knauerdesign.de.

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

Der **Report** ist zum Postzeitungs-
dienst zugelassen und hat das Ver-
triebskennzeichen K 122 88. Der Be-
zug ist kostenlos. Der Nachdruck ist
gegen ein Belegexemplar erlaubt.