



**Kapitän Jürgen Collée**

Lukullus Maritim GmbH  
Birkenweg 5, D- 56581 Melsbach  
Tel.:00491703448002

collee@Rheinschiff.de , www.rhineship.de



Deutscher Bundestag  
Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache  
20(15)260-B

vom 07.05.2024

öff. Anhörung am 13.05.2024

## **Sachverständigengutachten Öffentliche Anhörung zur Drucksache 20/10386 „Binnenschifffahrt stärken“**

### **Vorbemerkungen**

Der Antrag der CDU/CSU-Fraktion in der Drucksache 20/10386 geht in vielen Punkten in die richtige Richtung, zum Beispiel die Binnenschifffahrt als nationale Aufgabe zu begreifen und entsprechend zu finanzieren und zu stärken. Aber einige Punkte sind nicht konkret genug gefasst. Es wird die schnellere Umsetzung des Masterplans Binnenschifffahrt gefordert. Dieser Masterplan muss jedoch erheblich ergänzt werden!

Die Binnenschifffahrt als ältester Verkehrsträger ist neben der Straße (LKW, PKW), der Schiene (Bahn), der Luft (Flugzeug, Hubschrauber) ein sehr wichtiger und verlässlicher Verkehrsträger auf dem Wasser. Gerade nach 1945, als Straßen, Brücken, Schienenwege, Flugplätze durch den fürchterlichen Krieg zerstört wurden, war die Binnenschifffahrt diejenige, die überlebende Bevölkerung zuverlässig versorgte und beim Wiederaufbau Deutschlands einen maßgeblichen Anteil hatte.

Auch während der Corona-Zeit war die Binnenschifffahrt ein verlässlicher Partner im Transportgewerbe, soweit es die marode Bundeswasserstraßen- Infrastruktur hergab.

Zur Sache:

Die Kürzungen im Bundeshaushalt beim Verkehrsträger Binnenschifffahrt sind aus Sicht der Binnenschiffer und Binnenhäfen nicht hinnehmbar!

Schon seit Jahrzehnten sorgen sich die Binnenschiffer um die marode Bundeswasserstraßen- Infrastruktur. Kaputte Schleusen und Wehre, fehlendes Personal in Wasserschifffahrtsverwaltungen, führen oftmals zu langen Warte- und Liegezeiten und somit zu finanziellen Verlusten für die Binnenschiffer. Unter den einzelnen Partikulieren sorgt der aktuelle Zustand für Unmut! Die Erkenntnis liegt nahe, dass die Existenzgrundlagen vieler Binnenschifferfamilien sowie viele Arbeitsplätze zerstört werden und verloren gehen.

Die Journalistin Stina Reichardt veröffentlichte in der „taz“ einen Beitrag, dass man in Zukunft der Binnenschifffahrt nicht mehr den ökologischen Stellenwert einräumen wird. Reichardt hatte am 05.04.2023 getitelt: „Binnenschiffe sind nicht die Lösung. Gütertransport auf Flüssen und Kanälen entlastet die Straßen und ist klimafreundlicher

als LKW-Verkehr. Die Schiffe stoßen aber viel Schadstoff aus.“ (<https://taz.de/Umweltfreundlicher-Verkehr/!5923362/>). Der Bundesfinanzminister Christian Lindner bezeichnete den Schiffsdiesel sogar als klimaschädlichen Treibstoff, den man besteuern muss. Aber seriöse Fachstudien beweisen genau das Gegenteil, nämlich die absolute Umweltfreundlichkeit der Binnenschifffahrt gegenüber der Straße und der Schiene.

Um über weite Strecken Gütertransporte aller Art, z.B. feste und flüssige Stoffe, Gefahrgut aller Art, Stück- und Schwerguttransporte, landwirtschaftliche Produkte befördern zu können, benötigt unsere Wirtschaft neben der Straße und Schiene auch eine funktionierende stauunabhängige und im Unterhalt günstige Binnenwasserstraßen-Infrastruktur.

Vergleich: Eine neue Moselschleuse ca. 100 Millionen (ca. alle 25/30 km), ein km Straße 6 – 20 Millionen (bis zu 100 Millionen), ein km Bahn (eingleisig) ca.4 Millionen, Straße und Schiene x 25/30 km.

Aus unerklärlichen Gründen werden seit Jahren den Verkehrsträgern „Straße“ und „Schiene“ seitens der Bundespolitik oberste Präferenzen eingeräumt, obwohl bekanntermaßen die Infrastrukturen der Binnenschifffahrt ebenfalls sehr marode sind. Seit Jahrzehnten wird dort nur auf Verschleiß gefahren! Um es auf den Punkt zu bringen: Wasserwege aus dem 18. Jahrhundert werden mit Personal mit einem Ausbildungsstand des 19. Jahrhunderts auf Schiffen mit Technik des 20. Jahrhunderts befahren.

Der Antrag der Fraktion der CDU/CSU mit der Drucksachenummer 20/10386 beinhaltet sehr viele wichtige Positionen und Forderungen, die aber nicht über Nacht von heute auf morgen entstanden sind.

Es ist richtig, dass die Binnenschifffahrt als eine nationale Aufgabe begriffen und entsprechend finanziert werden muss. Die Binnenschifffahrt mit den See- und Binnenhäfen ist ein wichtiges Drehkreuz zur Stabilisierung der Wirtschaft und zur Versorgung der Bevölkerung.

Auch ist es richtig, dass der Modal Split pro Binnenschifffahrt erhöht werden muss!

Unter Punkt 6 fordern CDU/CSU Förderprogramme für Kai- und Uferanlagen in See- und Binnenhäfen. Aber genau das Gegenteil ist doch seit Jahren der Fall - Liegeplätze werden beschnitten, indem wichtige Poller abgebaut werden (zum Beispiel im Kölner Rheinauhafen).

Richtig ist auch die Unterbesetzung der Wasserschifffahrtsverwaltungen (WSV) nicht nur in der Verwaltung selbst, sondern auch in der Streckenbetreuung/Schleusen sowie der wichtigen Nautischen Information. Dadurch kommt es sehr häufig zu massiven und teilweise gefährlichen Störungen für die Binnenschifffahrt!

Jahrzehntelange Planfeststellungsverfahren sind unnötige Verzögerungen bei Ersatzneubauten von Schleusenanlagen. Vergleich: Der komplette Moselausbau erfolgte innerhalb von 6 Jahren und heute braucht man für eine Schleuse 6 Jahre!!!

## **Kurze Beschreibung der Partikuliere als Binnenschiffer**

Wir, Partikuliere sind selbstständige Binnenschiffer und somit auch kleine oder mittelständische Unternehmen, oftmals über viele Generationen hinweg Familienunternehmen. Viele Ehefrauen begleiten ihre Ehemänner als Binnenschiffer, sind teils selbst Steuerfrauen.

Da der Beruf des Binnenschiffers oftmals innerhalb der Familie von Generation zu Generation weitergegeben wurde, erleichterte dies auch die Nachwuchsgewinnung.

Es gibt jedoch auch Binnenschiffer in einem Angestelltenverhältnis, zum Beispiel bei einem Reeder, wo die Arbeits- und Freizeiten (wie Urlaub) in den jeweiligen Arbeitsverträgen geregelt sind.

## **Argumente pro Binnenschifffahrt im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern**

Nicht die Bahn ist der umweltfreundlichste Verkehrsträger, sondern die Schifffahrt im Allgemeinen, unabhängig ob See- oder Binnenschifffahrt.

Die Seeschifffahrt vollzieht den globalen Warentransport über die 5 Kontinente der Erde, die Binnenschifffahrt übernimmt ab den Eingangsseehäfen den Weitertransport in das Hinterland.

Ab dem Zielhafen kann dann der LKW im Modal Split die Feinverteilung der importierten Güter- und Warenströme zum Endverbraucher erledigen. Für den Export gilt der umgekehrte Weg.

Ab einer Entfernung von ca. 150 km Wegstrecke ist und bleibt das Binnenschiff im Binnenlandverkehr das mit Abstand sauberste Verkehrsmittel und auch in Zukunft wird sich daran nichts so schnell ändern!

Ebenso ist das Binnenschiff im Vergleich zu LKW und Bahn das günstigste Transportmittel. Für den Transport von 10.000 t Erz von Rotterdam nach Duisburg verbraucht ein Vierer-Schubverband rund 12.000 Liter Kraftstoff. Würde man die gleiche Menge Ladung mit LKW transportieren, müsste man 370 LKW einsetzen und würde rund 30.000 Liter Kraftstoff verbrauchen.

Ein modernes Binnenschiff mit einer Tragfähigkeit von nur 2.000 t kann ca. 100 LKW auf der Straße ersetzen, ein Schubverband ca.4000 t. Das entlastet die Straße!

Bei der Containerschifffahrt gibt es einzelfahrende Schiffe mit bis zu 500 Teu = 500 LKW. Beim Transport von Massengütern verbraucht das Binnenschiff im Durchschnitt 67% weniger Energie als der LKW und 35% weniger als die Bahn. **Der CO<sub>2</sub> - Ausstoß je Tonnenkilometer beträgt beim Binnenschiff zwischen 28 und 33,4 g, bei der Bahn 48,1 g und beim LKW 168 g.** Siehe auch [EUA-Briefing](#) von 09.02.2023

Und absolut unschlagbar ist das Binnenschiff im Bereich der Umweltbelastung durch Geräuschemissionen - keine Schienen und keine Straßen, die repariert werden müssen!

Circa 75 % aller Großstädte in Deutschland verfügen über Wasserstraßenanschlüsse, die mit Binnenschiffen ohne Probleme erreichbar sind.

Der Güterverkehrsanteil der Binnenschiffe am gesamten deutschen Gütertransportvolumen in Deutschland beträgt ca. 8 %. Diese stellen 8 % die Grundversorgung der deutschen Industrie absolut sicher (zum Beispiel Stahlherstellung bei Thyssen-Krupp).

Möglich wären dabei 28 % bis 30 % Anteilsübernahme, wenn man über den politischen Willen verfügen würde, sich endlich der Binnenschifffahrt als Hauptlasttransporteur zuzuwenden.

Nahezu 30% der landwirtschaftlichen Produkte werden mit dem Binnenschiff transportiert.

## **Nachwuchsgewinnung und Ausbildung**

Im Masterplan Binnenschifffahrt werden unter dem Punkt V. Maßnahmen zur Sicherung des Fachkräftebedarfs in der Binnenschifffahrt beschrieben. Um den Nachwuchs wirklich gewinnen zu können, müssen folgende Punkte umgesetzt werden:

- Besatzungs- und Bemanningvorschriften und Entschärfung der Ausbildungsrichtlinien
- Wiederherstellung des Status quo, dass ein Matrose zum Steuermann ohne Patent in der Binnenschifffahrt aufsteigen kann, wenn er aufgrund der nachgewiesenen Fahrtzeiten im Schifferdienstbuch die Befähigungen nachweisen kann. Mit der neuen Ausbildungsverordnung hat man genau das Gegenteil erreicht und somit den Fachkräftemangel erhöht.
- Der Inhaber eines Rheinschifferpatentes ist auf gleicher Stufe mit einem Meister an Land zu stellen. Das ergibt zum einen eine bessere Bewertung des Berufsbildes im Allgemeinen und zum anderen werden die Berufszugangsmöglichkeiten wieder hergestellt, wie sie früher für Quereinsteiger zur Verfügung gestanden haben. Es ist eine gute Option, den Schiffsführer mit dem Meistertitel an Land auf Augenhöhe zu bringen, denn er trägt eine sehr große Verantwortung. Parallel dazu können sich Meister in artverwandten Berufen, z. B. Schiffbauer, Schlosser, Mechatroniker etc. als Quereinsteiger zum Schiffsführer qualifizieren und gar selbstständig machen.
- Ein Quereinsteiger hat mit der Ausstellung des Schifferdienstbuches die Möglichkeit, über den Decksmann zum Leichtmatrosen, über den Leichtmatrosen zum Bootsmann und dann zum Steuermann aufzusteigen. Meistens haben Quereinsteiger schon eine abgeschlossene Berufsausbildung. Der Decksmann/ Seiteneinsteiger muss wieder als vollwertiges Besatzungsmitglied analog einem Schiffsjungen anerkannt werden. Er ist oftmals schon nach ein paar Tagen ein wertvolles Besatzungsmitglied. Zurzeit leider nur in der Akademie in Barth in Duisburg. Dieser Leichtmatrose muss dann mindestens 90 Tage Fahrzeit an Bord nachweisen, wobei – und das ist unverständlich – Wertzeiten nicht anerkannt werden. Die Liegezeiten des Schiffes während seiner Ausbildung zählen nicht.

- Möglichkeiten für Seiteneinsteiger

- Über Fahrzeit (Nr. 2.1.b):

- Mindestalter 18 Jahre
- Befähigungsprüfung auf der Betriebsebene,
- 360 Tage Fahrzeit in der Binnenschifffahrt oder 180 Tage Fahrzeit in der Binnenschifffahrt, wenn 250 Tage Seeschifffahrtserfahrung vorhanden sind.

- oder (Nr. 2.1.c):

- Fünf Jahre (beliebige) Berufserfahrung oder 500 Tage Seeschifffahrtserfahrung oder ein mindestens dreijähriges (beliebiges) Ausbildungsprogramm als Einstiegsvoraussetzung
- neunmonatiges Ausbildungsprogramm auf der Betriebsebene und
- 90 Tage Fahrzeit als Teil des Ausbildungsprogramms

Hinzu kommt, wenn jemand dann Steuermann werden möchte, dass pro Kalenderjahr nur 180 Fahrzeittage anerkannt werden, obwohl er zum Beispiel 300 Tage an Bord arbeitete.

- Schiffsjunge/Lehrling: Die Ausbildung dauert **drei Jahre**. Der schulische Teil der Ausbildung erfolgt auf dem Schulschiff "Rhein" in Duisburg-Homberg. Dort finden etwa 12 Wochen Blockunterricht pro Ausbildungsjahr statt. Ein weiteres Problem stellt sich mit der Einstellung von Auszubildenden unter dem 18. Lebensjahr dar. So darf ein 16- oder 17-jähriger Azubi nur bis 20.00 Uhr beschäftigt werden. Ein Schiff in B-Fahrt muss mindestens mit 2 Kapitänen, 1 Steuermann und 1 Leichtmatrosen besetzt sein. Darf der Leichtmatrose unter 18 Jahre nur bis 20 Uhr arbeiten, muss dessen Aufgaben nach 20 Uhr der Steuermann übernehmen. Das stößt oftmals an gewisse Grenzen, da Bereitschaftsstunden ebenfalls als Arbeitszeit gerechnet werden, obwohl der Steuermann eventuell ruht oder sogar schläft.
- In dem Zusammenhang sollte man die neuen fachärztlichen Untersuchungen wieder auf ein erträgliches Maß bringen. Stichwort BMI / Rot Grün Schwäche! Es fehlt Unmengen an Fachpersonal und aufgrund nicht anerkannter fragwürdigen Bemessungsgrenzen werden Menschen entgegen ihrer Arbeitsbereitschaft in die Arbeitslosigkeit geschickt. Vor allem wurde dem AMD, der selbst als GmbH -Leistungen anbietet, die Auswahl/ Zulassung von konkurrierenden Ärzten überlassen!!! Das ist eine nicht hinnehmbare Monopolsituation.

## **Zustand der Bundeswasserstraßen**

Der Zustand der gesamten Bundeswasserstraßeninfrastruktur ist marode und wurde über Jahrzehnte vernachlässigt.

Es fehlen, insbesondere auf dem Rhein, weitere Nachtliegeplätze, Autoabsetzplätze und Liegeplätze mit Anbindungen zu Einkaufsmöglichkeiten, zum Beispiel durch den ÖPNV.

Liegeplätze in der Ruhr/ DBG haben keine Landverbindungen.

Zwischen Neuss und Köln (55km), zwischen Köln und Koblenz (94km) – offiziell auch nicht in Koblenz – sowie zwischen Koblenz und Bingen (65km), zwischen Bingen und Mannheim (100km), gibt es keine Möglichkeiten, einen PKW an Land zu bringen. Analog keine vernünftigen Landgänge möglich.

Oftmals sind die Anleger in den Kanälen kaputt.

Darüber hinaus wäre es sinnvoll, auf halber Tagesstrecke - ein Binnenschiff fährt i. d. R. 100 bis 140 km Strecke in 14 Stunden - Notliegeplätze (auch für Krankenwagen) in Form von Dalben am Trassenrand einzuschlagen. Das würde ermöglichen, das Schiff ohne Anker zu vertäuen und somit die Gelegenheit zu schaffen, mal einen Stopp hinzulegen, sollte z.B. eine Reparatur im laufenden Schiffsbetrieb einen Stillstand des Schiffes notwendig machen.

Viele Schleusen und Wehre sind marode und müssen dringend saniert werden.

Ein Ausbau im Sinne der Fernsteuerung (Vorbild Main) fehlt auf dem Neckar und der Mosel (Stichwort - Personalmangel).

Die 27 Neckarschleusen müssen nicht nur saniert, sondern auch verlängert werden.

Personalmangel in den Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen führen oftmals zu Ausfällen der Schleusen. Fallen Schleusen an Wochenenden oder in der Nacht durch Havarien aus, fehlt es an Monteuren, um sofortige Reparaturen durchzuführen. Das führt zu unnötigen (teils Tage/Wochen) Wartezeiten für die Binnenschifffahrt.

### **Mannheimer Rheinakte von 1952**

In der Mannheimer Rheinakte von 1952 garantieren die Unterzeichnerstaaten Frankreich, Niederlande, Belgien, Schweiz und Deutschland die Steuerfreiheit für das Gasöl in der Binnenschifffahrt.

Die Steuerfreiheit ist ein Garant für die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt.

Leider beträgt die Kündigungsfrist der Unterzeichnerstaaten nur ein Jahr. Jeder Unterzeichnerstaat kann somit, je nach politischer Motivation der jeweiligen Regierung, seine Mitgliedschaft kündigen und das Gasöl für die Binnenschifffahrt mit Steuern belegen.

Steigt ein Mitgliedsstaat aus der Mannheimer Rheinakte aus, so entstehen ihm keinerlei Sanktionen durch die verbleibenden Mitglieder.

### **Zustand Binnenhäfen**

Oftmals sind keine ordentlichen Landgänge für die Binnenschiffer wegen der kaputten Treppen und Leitern möglich. Außerdem fehlen Zufahrten für Autoabladepplätze.

In vielen Binnenhäfen gibt es keinen Landstrom oder auch kein Trinkwasser.

Die Lade- und Löschanlagen sind teilweise zu alt oder/ und kaputt.

Seit Finkenriek geschlossen ist, fehlen Liegeplätze in Hamburg.

Unbeleuchtete Zuwegung zu den Anlegeplätzen, zum Beispiel im Hafen von Duisburg, Hafenkanaal am Anlegeplatz für Tanker.

In Mainz und Köln wurden vor ca. 6-8 Jahren sogar wichtige Liegeplätze (ca. jeweils 50) abgeschafft.

In Berlin kann das Kraftwerk Moabit nicht mehr mit Binnenschiffen bedient werden, weil Anwohner erfolgreich gegen den Lärm geklagt hatten.

Sozialverträgliche Liegeplätze am Rhein, zumindest in Deutschland, sind Mangelware. Sozialverträgliche Liegeplätze bedeuten für die Binnenschiffer als moderne Nomaden unserer Zeit adäquate Liegeplätze in Stadtnähe, die es ihnen neben der Verproviantierung auch Teilhabe am sozialen Leben ermöglichen, z.B. Arzt- und Kinobesuch oder Besichtigung anderer kulturellen Einrichtungen wie Museen.

### **Bau und Ausrüstungsvorschriften von Binnenschiffen**

Verschärfte und vor dem Hintergrund der Klimarettung geschaffene teils widersprüchliche Bau- und Ausrüstungsvorschriften (Es-Trin) erschweren die Planbarkeit neuer Projekte, da zum Teil noch während der Bauphasen seitens der Behörden unerwartete Veränderungen in die Neubauprojektierung eingeworfen werden. Diese Verschärfungen belasten gleichzeitig die Gewinnmargen der betreffenden Binnenschiffer, da diese aufgrund dieser Wirtschaftspolitik teils ins Minus gehen. In der Personenschiffahrt (Bereich Rhein/ Main/ Mosel/ Neckar) haben in den letzten 10 Jahren ca. 12-14 Betriebe (davon in den letzten 3 Jahren mind. 5) das Geschäft aufgegeben und der Verband der Mittelständischen Fahrgastschiffahrt hat einen Brandbrief wegen den überbordenden Vorschriften an das BMDV gesendet!

Die internationale Wettbewerbsfähigkeit von unserem Land hat uns auf die unteren Plätze im Ranking katapultiert. Die jetzige ökonomische Situation wird uns außerdem in eine Depression mit deflatorischen Tendenzen führen, jedoch werden gleichzeitig aufgrund der o. g. Regulierungswut künstliche Nachfragen geschaffen, die Herstellungs- und Beschaffungskosten, z.B. von Stage V- Motoren überproportional verteuern. Hier wird also eine zusätzliche inflationäre Kostensteigerung geschaffen.

Meines Erachtens gilt es hier, auch vor dem Hintergrund der Nachhaltigkeit, deregulierend einzugreifen. Es kann nicht sein, dass es inzwischen schon diskutiert wird, ob CCR II -Motore, die erst vor 3 oder 4 Jahren per Verordnung installiert worden sind, schon bald wieder ausgetauscht werden müssen. Abgesehen von der Ressourcenvernichtung ist kein Partikulier betriebswirtschaftlich fähig, über die Frachtpreise einen solch erzwungen Wechsel in der Kürze der Zeit zu erwirtschaften.

Die Binnenschiffahrt könnte sicherlich mit entsprechenden Abgasnachbehandlungstechniken (wenn sie in ein Schiff passen) noch das eine oder andere Gramm CO<sub>2</sub> reduzieren, z. B. durch den Einsatz von synthetischen Kraftstoffen wie GTL oder neu HVO 100, ein Abfallprodukt der Erdölchemie, der aufgrund seiner Produktionsmethode ein sehr reiner Kraftstoff ist und sauberer als herkömmlicher Dieselmotorkraftstoff

verbrennt. Das Ergebnis - eine Reduzierung des lokalen Ausstoßes von Schwefeloxiden und Feinstaub sowie eine geringere Verrußung und Abrieb im Motor!

### **Digitalisierung**

Schnellere Umsetzung der Digitalisierung des Elbkorridors – Elbe 4.0.

Die Bundeswasserstraßen müssen insgesamt digitalisiert werden, auch in den elektronischen See- und Flusskarten, jedoch müssen die schwimmenden Schifffahrtszeichen (Tonnen) im Fahrwasser bestehen bleiben.

Schleusen müssen digital geöffnet und geschlossen werden.

Liegeplätze müssen digital vergeben werden, damit keine unnötigen Liegeplatzkapazitäten verloren gehen.

### **Neugestaltung der Liegegeldverordnung**

Generell ist eine Neugestaltung und den tatsächlichen Kosten angepasste Liegegeldverordnung auszuarbeiten.

Frachtverträge werden leider heute immer noch nach den Verordnungen aus dem Jahre 1994 abgeschlossen.

Neue Grundlagen zur Verbesserung der Lade- und Löschzeiten sowie der Liegegeldberechnung (es wird die BinSchLGV vom 23.11.1999 zugrunde gelegt) sollen ausgearbeitet werden. Die durch die Befrachter den Binnenschiffern aufgezwungene BinSchLGV aus dem Jahre 1994 ist für ungültig zu erklären.

Der Meldetag von morgens um 08.00 Uhr bis 17.00 Uhr soll wegfallen.

Lade-Löschbereitschaft soll künftig telefonisch oder digital angemeldet oder angezeigt werden können und diese als rechtsverbindlich gelten.

Die Lade-Löschzeit soll spätestens nach 2 Std. mit vollendeter Anzeige in schriftlicher oder digitaler Form sowie der verbindlichen Bestätigung des Versenders oder Empfängers, dass die Lade- oder Löschbereitschaft seitens des Frachtführers angezeigt worden ist, beginnen. Diese endet dann erst, wenn der Frachtführer die Frachtpapiere oder die Entladebescheinigung gem. CDNI rechtsverbindlich und frei von Mängeln oder anderen Beschränkungen unterzeichnet hat.

Die Mengenleistung während der jeweiligen Lade- oder Löschvorgänge ist von derzeit 45 t/h auf mindestens 75 t/h zu erhöhen.

Der Lade- oder Löschtage soll künftig zwischen 07.00 Uhr morgens beginnen und um 19.00 Uhr abends enden. Wird jedoch ab 19.00 Uhr bis 07.00 Uhr in der Nacht umgeschlagen, so ist dies bei Vertragsabschluss des Fracht-/Beförderungsvertrages seitens des Verladers oder Empfängers, Spediteurs, Befrachters, der Genossenschaft oder einer anderen Gesellschaftsform, die Fracht vermittelt, mit dem Frachtführer besonders zu vereinbaren. Es soll dann mit einem Aufschlag des neuen Liegegeldsatzes von 0,85 EUR, zuzüglich i. H. v. 0,425 EUR/ t, entgolten werden.



Davon hat der Frachtführer die zusätzlichen Kosten und Risiken für das Schiff und Personal, welches nachts vorgehalten werden muss, zu bestreiten.

Im geänderten Gesetzestext müssen insbesondere die zusätzlich gestiegenen physiologischen und psychischen Anforderungen und Belastungen sowie das erhöhte Unfallrisiko der mit dem Lade- oder Löschvorgang betrauten Personen während der Nacht berücksichtigt werden.

Versicherungsschutz entfällt, sollte es aufgrund einer Übermüdung zu einem Unfall etc. kommen.

Wird während der Zeit von 19.00 Uhr bis 07.00 Uhr geladen oder gelöscht, so ist grundsätzlich der für die Nacht gültige Tarif zu vergüten, auch dann, wenn der Lade- oder Löschvorgang innerhalb der Zeiten von 19.00 Uhr bis 07.00 Uhr vorzeitig beendet werden sollte.

Wenn ab 19 Uhr geladen oder gelöscht werden soll, ist dem Frachtführer der volle Liegegeldsatz zur Verfügung zu stellen. Eine Aufteilung unter Zehntelsätze soll nicht vorgesehen sein.

Abweichend von § 29 Abs 2 und § 48 Abs 2 des alten Binnenschiffahrtgesetzes vom 23.11.1999, müssen künftig die Lade- und Löschzeiten bei Ladungen (trocken, gasförmig oder flüssig) reduziert werden:

- bis 300 t nur noch ½ Tag,
- bis 750 t nur noch 1 Tag,
- bis 1.500 t nur noch 1 ½ Tage
- bis 2.600 t nur noch 2 Tage
- über 2.600 t nur noch 2 ½ Tage

Der aktuelle Liegegeldsatz von 0,05 EUR ist den o.g. gestiegenen Anforderungen und Kosten Verkehrsträgers Binnenschiffahrt anzupassen. Künftig sollte mit der Erhöhung des Liegegeldsatzes um 0,80 EUR auf den derzeit gültigen Liegegeldsatz, also auf 0,85 EUR/ t Tragfähigkeit vermieden werden, dass der Frachtführer seinen teuren Schiffsraum sowohl für Verloader und Empfänger als quasi kostenfreien Lagerraum vorzuhalten hat.

Künftig sollten auch die Sonn -und Feiertage als Liegezeit gelten und gem. neuer Liegegeldverordnung vergütet werden. Das Schiff fungiert auch in der Fahrt als schwimmende, kostenpflichtige Lagerstätte der Ladung.

Durch drastische Verschärfungen soll die Binnenschiffahrt dahingehend gestärkt werden (man muss sich in der verladenden Wirtschaft darüber bewusstwerden), dass sie mit einem kapitalintensiven Wirtschaftsgut arbeitet und die Preise an ihre Kostenstrukturen angepasst werden müssen. Nicht umgekehrt!

In den späten achtziger Jahren konnte man pauschal für einen Schiffsneubau, je Tonne Tragfähigkeit, eine Kalkulationsbasis von 1.000 DM schlüsselfertig zugrunde legen. Für ein Fahrzeug mit 3.800 t Ladekapazität musste der jeweilige Auftraggeber einen Werftpreis i. H. v. DM 3.800.000 finanzieren. Heute sind mindestens 3,5 bis 4,5 Mio. EUR für ein vergleichbares Schiff gleicher Tragfähigkeit zu bezahlen.

Der Liegegeldsatz aus dem Jahr 1999 beträgt für eine Schiffsgröße mit 1.280 t 65,00 EUR/h. Ein Radartechniker kostet inzwischen gut 150 bis 180 EUR/h.

Insgesamt steigt die Inflationsrate stetig und kann nur auf die Kosten umgelegt werden.

### **Einführung einer allgemeinen Binnenschiffahrtshaftpflichtversicherung**

Wer in der Binnenschiffahrt glaubt, dass eine allgemeinverbindliche Haftpflichtversicherung für die Binnenschiffahrt existiert, der irrt sich. In den Niederlanden gibt es Unternehmen, die aus religiösen Gründen heraus eine Haftpflichtversicherung für Binnenschiffe nicht abschließen dürfen. In einem Versicherungsfall treten die Mitgläubigen als gemeinschaftlich handelnde Schuldner für den Schaden des Glaubensbruders ein.

Ferner sind die meisten Binnenschiffsunternehmen, die in Polen und den südosteuropäischen Ländern donauabwärts beheimatet sind, i. d. R. dem Staat nur mit 2 Sonderziehungsrechten gegenüber haftbar. Hier wird zwar eine wettbewerbsverzerrende Ausgangssituation geschaffen, gleichzeitig bedeutet dies ein erhöhtes Risiko für all die anderen Verkehrsteilnehmer, die im Falle einer Havarie mit einem der o. g. Unfallgegner, weil diese als Sicherheit für die kreditgewährende Hausbank eine Haftpflichtversicherung abzuschließen haben.

### **Überarbeitung der Steuergesetzgebung pro Binnenschiffahrt**

Bisher können für geplante und anstehende Investitionen für Wartung, Instandhaltung und Modernisierung des Fahrzeuges Rückstellungen mit einer Laufzeit von bis zu 3 Jahren dienen, zumindest in der Binnenschiffahrt über den so genannten Investitionsabzugsbetrag § 7 des Einkommensteuergesetzes, die bei kleinen und mittleren Betrieben gebildet werden. Auch an dieser Stellschraube sollte man unbürokratisch eine bessere Justierung erzielen, indem man die Laufzeit von derzeit 3 auf 5 Jahren verlängern würde.

Ebenso kann derzeit eine Gewinnübertragung aus dem Verkaufserlös des alten Schiffes durch den Erwerb eines jüngeren und leistungsfähigeren Schiffes, das ist der so genannte „6 b“ Einkommensteuergesetz, erfolgen und somit steuermindernd verrechnet werden. Aber gleichzeitig werden die Inanspruchnahme der ausgelobten Fördermaßnahmen für den Erwerb und Einbau von abgasärmeren Motoren, z. B. Stage 5 oder wasserstoffbetriebene Aggregate, im Allgemeinen durch schier unüberwindliche „Bürokratiemonster“, zumindest für die Partikulier Schiffahrt, erheblich erschwert. Denn die teilweise mehr als 100 Seiten umfassenden Antragsformulare können ohne juristisches Studium kaum beantwortet werden. Darüber hinaus dauern die Bewilligungszeiten durch den Beamtenapparat einfach zu lange und das Prozedere bei Rückfragen und erneutes Einreichen der Unterlagen gleichen einem bürokratischem Spießrutenlauf.

Ferner wäre es wünschenswert, die Möglichkeit von degressiven und nicht linearen Abschreibungssätzen wieder einzuführen. Dies würde allein über den steuerlichen Aspekt einen zusätzlichen Anreiz schaffen, sich mit dem Thema der Neuanschaffung

von abgasärmeren Motorenanlagen oder von Solarmodulen an Bord für Steuerhausdächer, Luken- Dächer oder der Roof auf dem Vorschiff freiwillig auseinanderzusetzen.

### **Wichtige Maßnahmen zur Stärkung der Binnenschifffahrt**

- Abladeoptimierung der Fahrrinnen am Mittelrhein, Projekt-Nr. W25, NKV 30,7, (Ausbau des Oberrheines mit weiteren Schleusen ab Iffezheim im Zuge einer Niedrigwasser- Regulierung bis ins Rheingau, Höhe Oppenheim, somit könnte diese Abladeoptimierung wegfallen). Der Irrtum darf sich nicht wiederholen, den Rhein, wie ab Iffezheim rauf nach Basel, in ein Betonkorsett einzuzwängen. Mit dem Ausbau neuer Schleusen auf dem Rhein ab Iffezheim würden mehrere Probleme aus der Welt geschafft werden. Es würde in diesem Fall sowohl ein Hochwasser- als auch Niedrigwasserschutz sein. Die neuen Überflutungsgebiete, die man am Oberrhein bisher durch Polder geschaffen hat, könnten dauerhaft gefüllt bleiben.
- Da im Moment Global gesehen die Deutschen Hochsee Häfen auf der Verliererseite stehen, ist der Ausbau der Hinterland- Verbindungen bzw. der Anschluss von Wilhelmshafen und vor allem Elbe, Weser und Emsaufwärts essenziell für eine Verbesserung der Infrastruktur.
- Schnellere Umsetzung des Gesamtkonzeptes Elbe
- Andenken eines Sturmflutdammes Zwischen Cuxhaven und Kaiser Wilhelm Koog mit integrierten Gezeiten Kraftwerken und Seeschleusen (Beispiel Deltawerke Holland). Erspart die Baggerkosten und garantiert den Tiefgang auf der Elbe.
- Freigabe der Unterelbe bis Brunsbüttel für Schiffe mit Zone 2 B (wie auf dem NOK etc.) Änderung Freifahrer NOK fahren ohne Lotse Standard Stichwort Lotsenmangel
- Staustufen von Cuxhaven bis zur tschechischen Grenze.
- Ausbau der Oberelbe und der Saale mit Schleusen nach der Schlingenlösung wie z. B. auf der Weser
- Das Gesamtkonzept Elbe muss überarbeitet werden. Mehrere Staustufen garantieren nicht nur der Binnenschifffahrt eine 24/7 Schiffbarkeit, sondern versorgen auch die Auenlandschaften und Wälder mit Wasser. Parallel dazu entstehen wichtige Kraftwerke zur Stromerzeugung. Auch das Wasserproblem der Spree könnte gelöst werden.
- Ausbau des Elbe-Weser-Kanals zwischen Ottendorf und Bremerhaven
- Ausbau Ems-Jade-Kanals, Emden-Wilhelmshafen wäre für Wilhelmshafen der dringend notwendige Anschluss an das Europäische Wasserstraßen Netz.

- Freigabe für Binnenschiffe, Zone 2 B, zur Fahrt nach Wilhelmshaven! Würde zusätzlich den Jade-Weser-Port stärken.
- Ausbau des Twenthe-Kanals als Zusammenschluss mit dem Dortmund-Ems-Kanals, Enschede-Rheine. Erspart viele Kilometer Umweg und entlastet auf Dauer auch die Schleusen auf dem RHK und WDK.
- Beschleunigte Modernisierung aller Schleusen in den Westdeutschen Kanälen und Renovierung mit Schwimmpollern (einseitig)
- Durchforstung aller Brücken in den Kanälen auf Notwendigkeit (RHK auf ca. 45 Km ca. 120 Brücken) und Anhebung auf Minimum 7,50 Meter für Containerfahrt.
- Überdenken des Systems „Brücke dauernd unten“ zu „Brücke nur bei Bedarf unten“ (Beispiel Hebebrücken -Holland)
- Nachwuchsgewinnung und Ausbildung, Entschärfung der Ausbildungsrichtlinien, Wiederherstellung der Möglichkeiten für Quereinsteiger über die reine Fahrtzeit, Qualifikation zumindest bis zum Steuermann ohne Patent.

Bei diesen o. g. noch sehr visionären Überlegungen zu bautechnischen Infrastrukturprogrammen pro Binnenschifffahrt muss sicherlich viel geplant und realisiert werden. Setzt man diese Bauvorhaben aber einmal um, so werden die nachfolgenden Generationen ewig dankbar sein, solche Projekte überhaupt angedacht zu haben. Die Verkehrsströme würden sich derart verlagern, dass die Schiene Kapazitäten frei hätte, um den Individualverkehr weg von der Straße, hin zur Schiene bewältigen zu können.

Kapitän

Jürgen Collée