



---

**Ausschussdrucksache 20(9)421neuneu**

(3. Dezember 2024)

---

**Jürgen Collée  
Kapitän der Binnenschifffahrt  
56581 Melsbach**

**Stellungnahme**

**Öffentliche Anhörung**

Antrag der Fraktion der CDU/CSU

**Zukunft der maritimen Wirtschaft sichern**

**BT-Drucksache 20/7582**

**am 4. Dezember 2024**

Jürgen Collée  
Kapitän ,Lotse & Schiffbauer  
Mitglied Nautisch Technische Kommission von BDS & BdB  
Mitglied im Beirat Verband Mittelständischer Personenschifffahrt  
collee@rheinschiff.de

Deutscher Bundestag  
Wirtschaftsausschuss  
Sekretariat PA09  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Melsbach, 02. Dezember 2024

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum Antrag der CDU/CSU, Bundesdrucksache 20/7582, schriftliche Stellungnahme.

Als erstes möchte ich bemängeln, dass man hier diesem überaus wichtigen und umfangreichen Thema nur 1,5 Stunden Zeit widmet.

Ebenso sehe ich die Besetzung dahingehen etwas kritisch, dass nur einer (meine Person) aus der praktischen / fahrenden Position aus der Binnenschifffahrt dazu Stellung nehmen kann.

Das spiegelt eigentlich eines der deutschen Grundprobleme wider, vor allem in der Politik! Wir wissen zwar, dass etwas nicht in Ordnung ist, aber wir widmen uns der Sache nur nebensächlich!

*Anmerkung: Ein Holländischer Kollege brachte es einmal auf den Punkt: Ihr Deutschen wisst viel und könnt viel, aber ihr redet zu lange darüber. Bis ihr fertig seid mit den Diskussionen, haben wir schon alles gebaut und verdienen Geld damit.*

Es dreht sich hier, wie auch im Antrag der CDU CSU öfters herausgestellt, um Schlüsselindustrien bzw. Verkehrsträger/Wege sowie um den wichtigen Nachwuchs in der See- und Binnenschifffahrt!!

Die deutsche Maritime Industrie und Schifffahrt kann man nicht in 1,5 Stunden durch Sachverständige abhandeln, sondern sie Bedarf einer gründlichen Revision mit konsequent durchgeführten Handlungen, die wiederum Deutschland zu einem Maritimen Player machen, wie er es schon einmal war.

In diesem Zusammenhang darf ich darauf hinweisen, dass es sich hier nicht nur um die Verfehlungen seitens der Ampel handelt, sondern auch um die Wirtschaftspolitik der CDU/CSU in verschiedenen Konstellationen über Jahrzehnte hinweg, die zu diesen Missständen führte.

Eigentlich hat/hatte Deutschland alle Voraussetzungen, schon aus Kaisers Zeiten/Hanse etc., um im Maritimen Bereich mitzumischen, aber wir haben alles nach dem Wiederaufbau sukzessive verfallen lassen und auf Verschleiß gefahren.

Eigentlich kann man das 95 Punkte Programm der CDU/CSU auf einige Punkte herunter brechen.

I. **Die Maritime Wirtschaft umfasst nicht nur den Seeverkehr, sondern auch den Hinterlandverkehr mit Flüssen, Kanälen sowie Schleusen und was dazu gehört.**

Ohne Fahrwege mit entsprechend ausreichenden Tiefgängen gibt es auch zwangsweise keine (wirtschaftlichen) Häfen und auch keine Werften, die konkurrenzfähig sind.

Ebenso kann ein Ausbau und Neubau von Wasserwegen zu Beschäftigungszunahmen in allen Sparten führen.

Das betrifft auch den Stahlsektor sowie die Werften, die mangels Schiffsneubauten auch zeitweise Schleusentore usw. produzieren könnten.

Grundvoraussetzungen sind schlanke und schnelle Genehmigungsverfahren, standardisierte Schleusen etc., einfachere bzw. innovative Bauten sowie nicht ewig dauernde Einspruch-Szenarien (BUND etc.), analog wie z.B. bei den Windkraftanlagen.

Beispiele von Bauzeiten von früher (circa): NOK 8 Jahre, Mittellandkanal bis Weser 11 Jahre, Mosel 6 Jahre, DEK 7 Jahre mit einer technisch gesehen schlechteren Ausrüstung als heute.

In der heutigen Zeit bedarf es allein mindestens 6 Jahre, um eine Schleuse, wie z.B. an der Mosel, zu bauen.

Um das alles in vernünftige wirtschaftliche und der Schifffahrt zuträgliche Bahnen zu lenken, bedarf es nicht nur eines Koordinators für die Seefahrt, sondern auch für die Binnenschifffahrt.

Folgende Verkehrswege, Aus- und Neubauten, wären von existenzieller Bedeutung:

1. Anschluss des Tiefwasserhafens Wilhelmshaven an das Bundeswasserstraßennetz (4 Möglichkeiten).
2. Ausbau der Elbe mit Schleusen/Kraftwerken sowie Ausbau Elbeseitenkanal (Schleusen) für mindestens 110 Meter Standardschiffe.

Anmerkung: Thema Elbevertiefung Schlickmanagement. Man sollte doch einmal darüber nachdenken, in der Höhe von Cuxhaven ein Gezeitensperrwerk mit Schleusen zu erbauen (Analog NL bzw. Weser,) um sich das Ganze zu ersparen.

Vorteil: Energiegewinnung, keine (oder wenig) Sedimentbaggerungen mehr, die Schleusen Brunsbüttel könnte man sich sparen, Sturmfluten wären beherrschbarer.

3. Ausbau des DEK, Fertigstellung der Oberemsschleusen für 11,40 breite Schiffe.
4. Rheinvertiefung, um bis zu ca. 30 cm mehr Tiefgang zu fahren (es sind nur einige wenige Stellen nötig)
5. Donauausbau zwischen Passau und Straubing mit 2 bis 3 Schleusen.
6. Sanierung und Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals für Schiffe mit 110 x 11,40 Meter und die Brücken für 4 Lagen Container (direkter Zugang Ostsee/Verbindung Hamburg-Lübeck).
7. Fertigstellung der 2.Moselschleusen.
8. Ausbau des Neckar für 135/110 Meter Schiffe bis Heilbronn.

9. Anhebung aller Kanalbrücken in den westdeutschen Kanälen auf ein Mindestmaß für 4 Container

In dem Zug können auch einige alte und ungenutzte Brücken abgerissen, zusammengelegt, erneuert werden. Beispiel: Rhein-Herne-Kanal ca. 110 Brücken auf ca. 45 Km ,4,25 Meter Höhe!

10. Verbindung Ems-Twente-Kanal Anbindung an das Holländische Wasserstraßennetz.
11. Digitale zentrale Steuerung von Schleusengruppen, Stichwort Personalknappheit, Wartezeiten für die Schifffahrt

Zusammengefasst wären diese Maßnahmen allein schon ein großes Arbeitsprogramm für Deutschland, was unterm Strich eine enorme Wertschöpfung darstellen würde, und im Verhältnis zum Bahnausbau wahrscheinlich sogar günstiger.

Deshalb wäre es wünschenswert, wenn für die Schifffahrt mindestens 50% der Bundesmittel, die für die Bahn ausgegeben werden, zur Verfügung stehen würden

## **II. Das Thema Häfen ist abhängig von den Fahrwegen, aber wichtig und ziehen Gewerbeansiedlungen nach sich!**

1. Punkte 11 bis 14: Die Infrastruktur (Trimodal): Dazu gehört, weil es sich nun mal um Häfen handelt, ganz wichtig, die Schifffahrt.

Wichtige Punkte sind hierbei die mögliche Länge, Breite und Tiefgänge sowie die Höhe der Brücken auf den Flüssen und Kanälen sowie die Verlässlichkeit der Schleusen. Ebenso wäre eine bessere Verzahnung mit der Bahn wichtig! Anstatt konkurrenzierend!

2. Man kommt in allen Fällen immer wieder auf einen wichtigen Punkt zurück. Wenn der Staat nicht seine Hausaufgaben macht und die Wasserwege nicht in Ordnung hält, ist die Wirtschaft nicht in der Lage, konkurrenzfähig und wirtschaftlich zu arbeiten, was auch zu einer Abwanderung in andere Länder führt.
3. Schiffbauindustrie. Hierzu ist folgendes zu sagen: Solange z.B. Kaskos via Holland nach Europa kommen (ca. bis zu 100 p.a.) und alle Seeschiffe überwiegend in Asiatischen Ländern mangels Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen/ Deutschen Werften im Ausland gefertigt werden, wird die deutsche Werftindustrie immer weiter schrumpfen und bald, auch mangels Nachwuchses, nicht mehr existieren. Dann werden auch solche innovativen, energieeffiziente und umweltfreundliche Schiffe mangels Knowhows hier nicht mehr gebaut.

Folgen sind: Es wird kein Stahl mehr benötigt, die Verkehre gehen zurück und es wird, analog von VW etc., immer mehr Arbeitslose geben.

Hierzu zählen demzufolge regulatorische Maßnahmen, wie z.B. Einfuhrbeschränkungen sowie maßgeschneiderte und gute Finanzierungen, mit denen Reeder verpflichtet werden:

1. Die Schiffe auf deutschen Werften zu bauen.
2. Die Schiffe mindestens 10 Jahre unter deutscher Flagge zu fahren.
3. Mindestens 30% der Besatzung muss aus Deutschland (eventuell mit Beihilfen) kommen.

4. Es muss wieder mehr deutsches Personal ausgebildet werden.

### **III. Binnenschifffahrt und Wasserstraßen!**

Hierzu möchte ich auf meine Ausführungen unter 1. Verweisen, wo schon die Problematik des Verfalls und des mangelnden Ausbaues der Wasserstraßen behandelt wurde

Wichtig ist hierbei die ausreichende finanzielle Ausstattung, um den Verfall zu stoppen und umzukehren.

Ebenso wäre auch die Rücknahme gesetzlicher Auflagen (z.B. Es-Trin, Besatzungen), um die Schifffahrt zu entlasten.

Wichtige Ausbauprojekte wurden, auch zugunsten der Bahn, zurückgestellt oder auf unbestimmte Zeit verschoben.

Unter dem Strich stirbt auf Dauer der Hinterlandverkehr per Schiff aus, obwohl es der sauberste Verkehrsträger schlechthin ist. Siehe auch Containerschiffe Rhein bis zu 400 Container = Lastwagen

Mit der Schifffahrt steht und fällt die Werftindustrie, Knowhow, Innovationen, ...

### **IV. Maritimes Personal!**

Wie schon erwähnt, haben wir See- und Binnenschiffer, einen Mangel an Fachpersonal, was sich auch in Richtung der Seelotsen weiter fortsetzt.

Allgemein sinkt auch überall das Ausbildungsniveau, sodass mittlerweile sogar in der Binnenschifffahrt Personal aus den Philippinen und andere Drittstaaten angeworben wird.

Mangels deutscher Schiffe (Ausflagung) ist auch die Zahl des Nachwuchses in der Seefahrt drastisch gesunken.

Wenn in diesen wesentlichen Punkten nicht gegengesteuert wird, ist die Deutsche Seefahrt bald Geschichte!

Das setzt sich dann über die Fischerei, Offshore etc. weiter fort.

Der Verfasser hat keinerlei Interessenverknüpfung sowie wirtschaftlichen Vorteil durch dieses Gutachten.

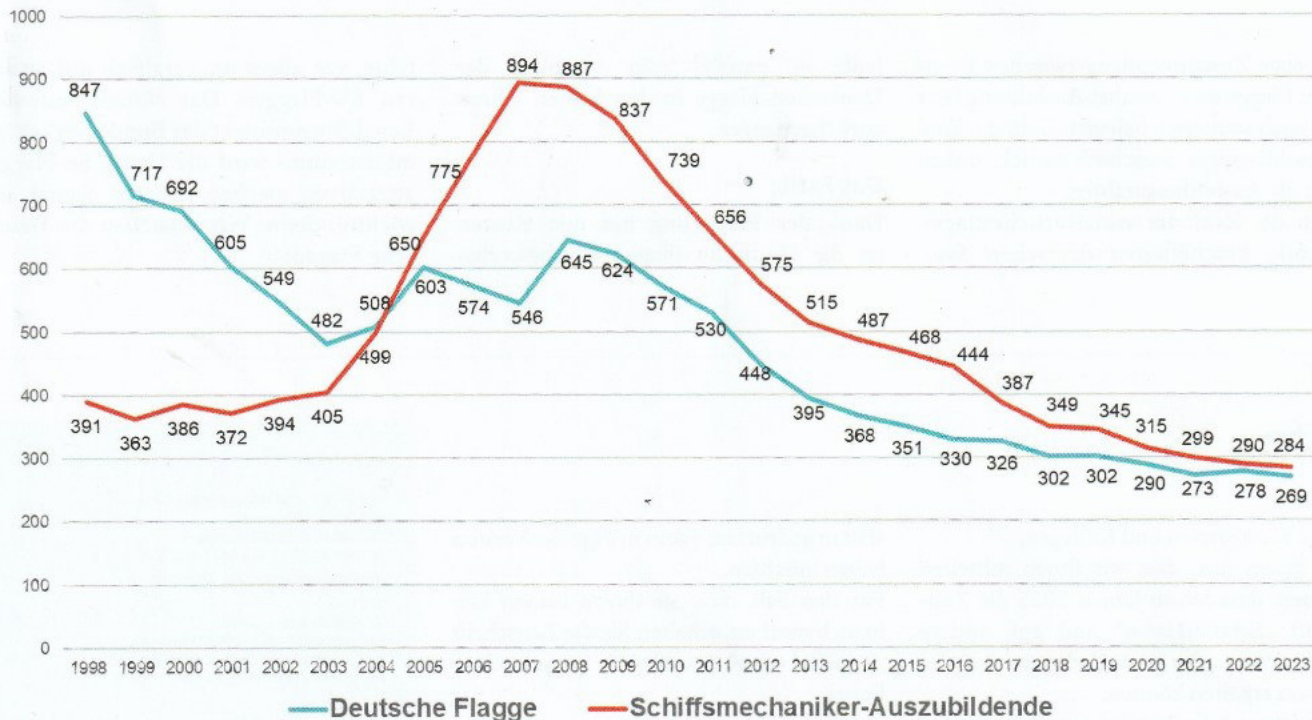
Ich bin mit einer Veröffentlichung einverstanden!

Mit freundlichen Grüßen

Jürgen Collée

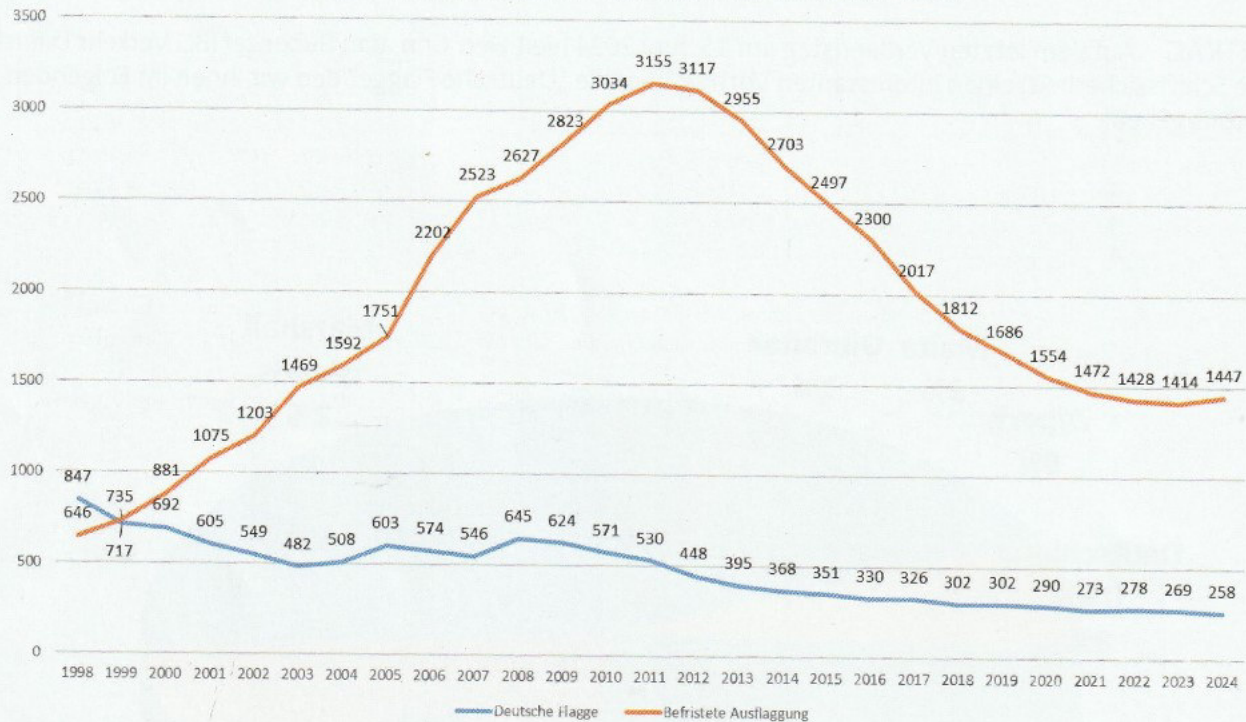
# Deutsche Flagge und Ausbildung

Deutschflaggige Schiffe/bestehende Schiffsmechaniker-Ausbildungsverhältnisse; Quellen: BSH, BBS



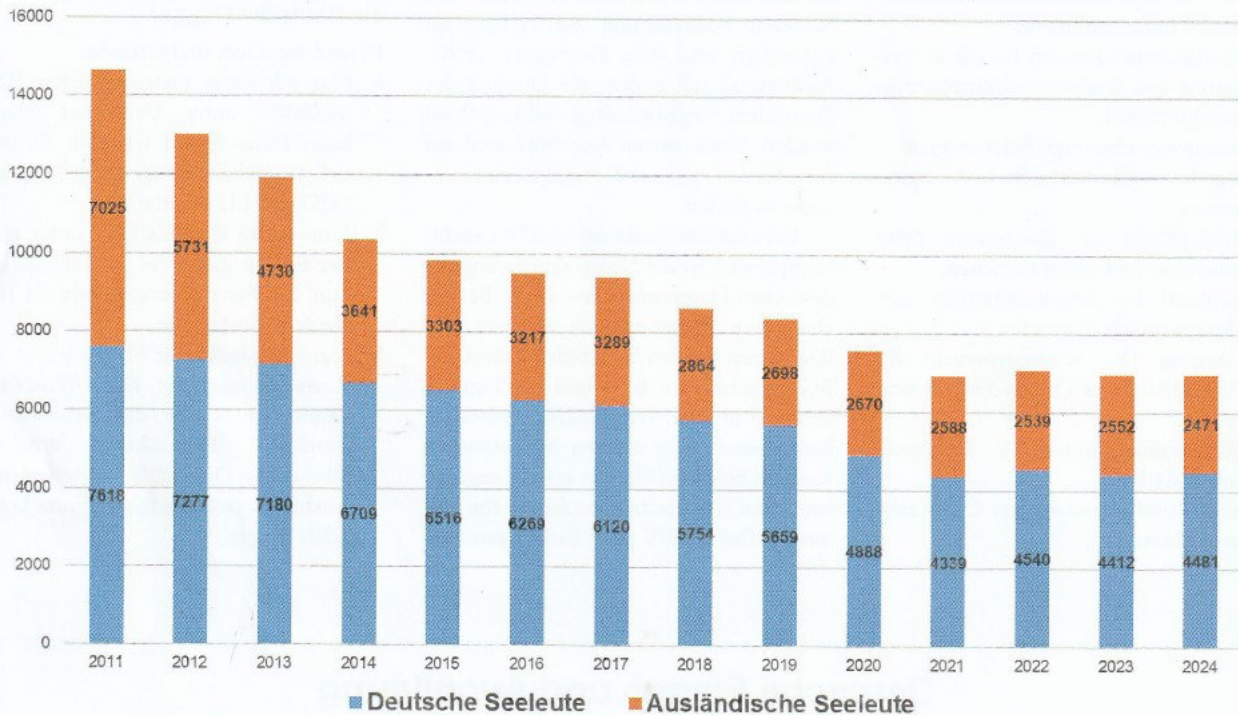
# Deutsche Handelsflotte 1998-heute

Schiffe ab 100 BRZ, nat. + int., ohne Fischerei, Quelle: BSH

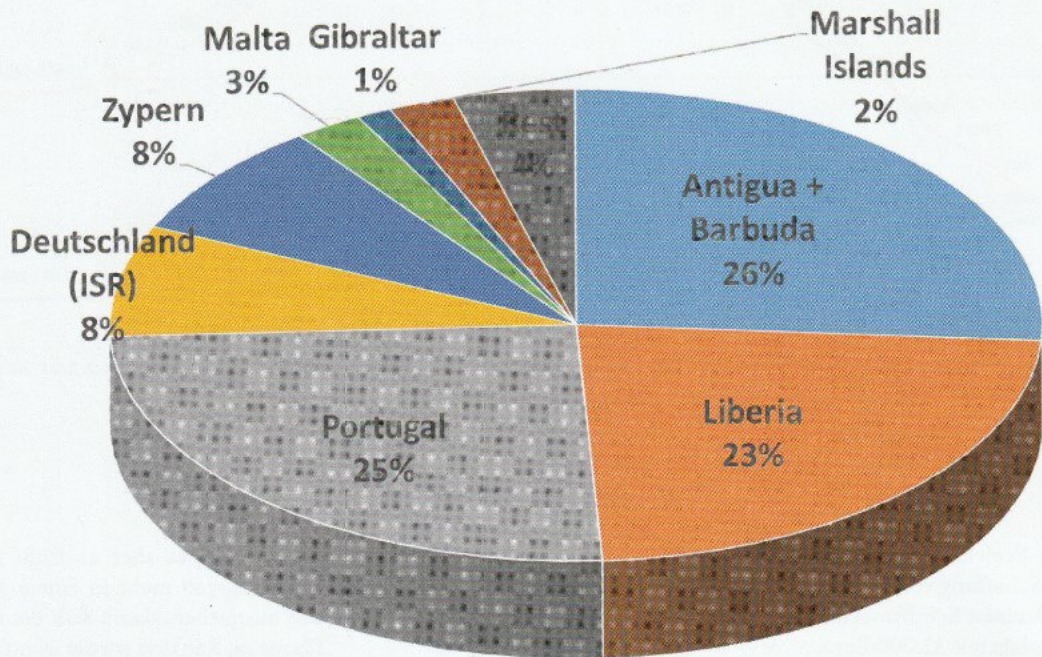


## Gesetzlich versicherte Seeleute 2011 bis heute

Deutsche Flagge + Ausstrahlungs- + Antragsversicherung (ohne Fischerei); Quelle: KBS







Flaggenwahl deutscher Reeder (Zahl der Schiffe ab 100 BRZ in deutschen Seeschiffsregistern, Stand: 31.05.2024)