



Redigiertes Wortprotokoll der 71. Sitzung

Verkehrsausschuss

Berlin, den 13. Mai 2024, 12:30 Uhr
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1
Paul-Löbe-Haus, E 800

Vorsitz: Nyke Slawik, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Einzigiger Tagesordnungspunkt

Seite 4

Antrag der Fraktion der CDU/CSU

Binnenschifffahrt stärken

BT-Drucksache 20/10386

Federführend:

Verkehrsausschuss

Mitberatend:

Wirtschaftsausschuss

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz

Ausschuss für Digitales

Ausschuss für Klimaschutz und Energie

Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union

Berichterstatter:

Abg. Bernd Reuther [FDP]

Anlage

Stellungnahmen der Sachverständigen, Interessenvertreter und anderen Auskunftspersonen

**Mitglieder des Ausschusses**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
SPD	Berghahn, Jürgen Cademartori, Isabel Kröber, Martin Lutze, Thomas Plobner, Jan Schiefner, Udo Schmidt, Uwe Schreider, Christian Stein, Mathias Troff-Schaffarzyk, Anja	Arlt, Johannes Hakverdi, Metin Hostert, Jasmina Martin, Dorothee Müller (Chemnitz), Detlef Rhie, Ye-One Rimkus, Andreas Ruf, Nadine Rützel, Bernd Stüwe, Ruppert
CDU/CSU	BareiB, Thomas Donth, Michael Englhardt-Kopf, Martina Geissler, Dr. Jonas Müller, Florian Ploß, Dr. Christoph Rehbaum, Henning Schreiner, Felix Simon, Björn	Bernstein, Melanie Ferlemann, Enak Koeppen, Jens Lange, Ulrich Mack, Klaus Obner, Florian Schnieder, Patrick Tebroke, Dr. Hermann-Josef Uhl, Markus
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Gelbhaar, Stefan Menge, Susanne Michaelsen, Swantje Henrike Slawik, Nyke	Benner, Lukas Eckert, Leon Janecek, Dieter Liebert, Anja Nestle, Dr. Ingrid
FDP	Abel, Valentin Lenders, Jürgen Reuther, Bernd Sauter, Christian	Funke-Kaiser, Maximilian Herbst, Torsten Konrad, Carina Kruse, Michael
AfD	Bochmann, René Brandes, Dirk Spaniel, Dr. Dirk Wiehle, Wolfgang	Ehrhorn, Thomas Holm, Leif-Erik Kraft, Dr. Rainer Moncsek, Mike
Die Linke	Riexinger, Bernd	Latendorf, Ina



Liste der Sachverständigen, Interessenvertreter und anderen Auskunftspersonen

Steffen Bauer

HGK Shipping GmbH, Vorsitzender der Geschäftsführung
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP)

Jürgen Collée

Kapitän in der Binnenschifffahrt
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der AfD)

Dipl.-Ing. Stefanie von Einem

Ingenieurverband Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (IWSV) e. V., Vorsitzende
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der SPD)

Dipl.-Ing. Thomas Groß

Hülskens Wasserbau GmbH & Co. KG, Geschäftsführer
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)

Lea Herzig

ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, Bundesfachgruppe Bund und Länder,
Gewerkschaftssekretärin
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der SPD)

Prof. Dr.-Ing. Bettar Ould el Moctar

Universität Duisburg-Essen (UDE), Institut für Schiffstechnik, Meerestechnik und
Transportsysteme
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
- keine Teilnahme an der Sitzung -

André Scheer

ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, Bundesfachgruppe Maritime Wirtschaft,
Gewerkschaftssekretär
(Eingeladen auf Vorschlag der Gruppe Die Linke)

Jens Schwanen

Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. (BDB), Geschäftsführer
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)

Cok Vinke

Contargo Waterway Logistics BV, Geschäftsführer
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der FDP)

**Einzigiger Tagesordnungspunkt**

Antrag der Fraktion der CDU/CSU

Binnenschifffahrt stärken**BT-Drucksache 20/10386**

Stellv. Vorsitzende: Liebe Kolleginnen und Kollegen, meine Damen und Herren, ich begrüße Sie ganz herzlich zu dieser 71. Sitzung des Verkehrsausschusses, einer öffentlichen Anhörung zum Antrag der Fraktion der CDU/CSU „Binnenschifffahrt stärken“, Bundestagsdrucksache 20/10386. Zu unserer Anhörung darf ich besonders herzlich die folgenden Sachverständigen und Auskunftspersonen begrüßen: Herrn Steffen Bauer, Vorsitzender der Geschäftsführung der HGK Shipping GmbH, Herrn Jürgen Collée, Kapitän in der Binnenschifffahrt, – der per Videokonferenz zugeschaltet ist – Frau Dipl.-Ing. Stefanie von Einem, Vorsitzende des Ingenieurverbandes Wasserstraßen und Schifffahrtsverwaltung (IWSV), Herrn Dipl.-Ing. Thomas Groß, Geschäftsführer der Hülskens Wasserbau GmbH und Co. KG, Frau Lea Herzig, Gewerkschaftssekretärin in der Bundesfachgruppe Bund und Länder bei ver.di, Herrn André Scheer, Gewerkschaftssekretär in der Bundesfachgruppe Maritime Wirtschaft bei ver.di, Herrn Jens Schwanen, Geschäftsführer des Bundesverbandes der deutschen Binnenschifffahrt (BDB) und Herrn Cok Vinke, Geschäftsführer der Contargo Waterway Logistics. Herr Vinke ist uns aus den Niederlanden per Videokonferenz zugeschaltet. Der Sachverständige Prof. Dr.-Ing. Bettar Ould el Moctar von der Universität Duisburg-Essen musste seine Teilnahme leider krankheitsbedingt kurzfristig absagen. Ihm gute Besserung und allen anderen ein herzliches Willkommen! Ich möchte denjenigen von Ihnen, die schriftliche Stellungnahmen eingereicht haben, ganz herzlich dafür danken. Diese wurden als Ausschussdrucksache 20(15)260 verteilt und sind auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

Die Anhörung soll nach dem folgenden Verfahren ablaufen: Es sind zwei Frage- und Antwortrunden vorgesehen. In jeder Fragerunde können die Ausschussmitglieder bis zu zwei Auskunftspersonen befragen. Richten Sie Ihre Fragen an eine Person, erhält diese acht Minuten Antwortzeit. Wenn Sie sich entscheiden, diese Zeit aufzuteilen, indem Sie zwei Personen befragen, erhält jede Person vier Minuten Antwortzeit. Wie viele Fragen insgesamt gestellt werden, ist unerheblich. Ich bitte die Aus-

schussmitglieder, eine Redezeit von maximal drei Minuten für ihren Beitrag einzuhalten. Nach der Fragerunde schließt sich die Antwortrunde an. Ich bitte die Auskunftspersonen, sich alle an Sie gerichteten Fragen zu notieren und in der Antwortrunde en bloc zu beantworten. Wie viel Redezeit Ihnen dafür insgesamt zur Verfügung steht, sage ich Ihnen noch einmal an. Wenn Sie dann das Wort haben, wird Ihnen die verbleibende Redezeit auf dem Saalmonitor angezeigt. Die per Videokonferenz zugeschalteten Sachverständigen sehen die verbleibende Redezeit in der Kachel angezeigt, in der Sie jetzt den Sitzungssaal sehen. Wir haben einen Zeitrahmen bis etwa 14.30 Uhr. Die Anhörung wird live im Parlamentsfernsehen übertragen und wie üblich wird auch ein Wortprotokoll von der Anhörung erstellt und im Internet veröffentlicht. Soweit zu den Formalien.

Dann steigen wir nun in die erste Fragerunde ein. Diese beginnt mit der Fraktion der SPD und ich erteile dem Abgeordneten Stein das Wort.

Abg. **Mathias Stein** (SPD): Herzlichen Dank! Mich freut es, dass es zum Thema „Binnenschifffahrt“ eine öffentliche Anhörung gibt. Herzlichen Dank an die Unionsfraktion, die einen Antrag gestellt hat. Aus unserer Sicht sind sehr viele Punkte enthalten, die auch noch mal Dinge reflektieren, die wir in der Koalition mit der Union gemeinsam gemacht haben und die Herausforderung, vor der wir stehen. Wobei wir gleichzeitig natürlich auch als Parteien die Verantwortung tragen, dass die Situation der Binnenschifffahrt nicht so ist, wie sie sein sollte. Ich glaube, eines der großen Probleme, das auch von den Sachverständigen immer wieder benannt wurde, ist das Problem des Zustands der Infrastruktur. Die Abarbeitung von verschiedenen Projekten aus dem Bundesverkehrswegeplan kann uns insgesamt, glaube ich, nicht befriedigen.

Ich habe eine Frage an die Bundesvorsitzende des IWSV Stefanie von Einem. Sie haben in Ihrer Stellungnahme relativ viel ausgeführt, auch zu Maßnahmen der Beschleunigung, die für Infrastrukturprojekte notwendig sind. Da wäre die Frage: Können Sie das vielleicht noch mal näher ausführen, an welchen Maßnahmen Sie arbeiten? Es wird immer sehr schnell die Forderung aufgestellt, wir müssten nur irgendein Gesetz ändern und dann geht alles irgendwie ganz, ganz schnell. In der Realität sieht es leider sowohl bei den Planungsgenehmigungen als auch bei der Baurealisierung etwas



anders aus. Dann noch eine Frage zum Thema „Personal“. Denn Personal versetzt uns natürlich in die Lage, vernünftige Infrastruktur im Bereich der Binnenschifffahrt, im Bereich der Wasserwege und Kanäle zu schaffen. Da wäre es noch mal wichtig zu wissen, wie Sie die Personalsituation derzeit beurteilen. Die Union hat geäußert, es sollten auch schnellere Besetzungsverfahren erfolgen. Was wurde bisher getan und was kann noch gemacht werden, um das tatsächlich zu verbessern?

Dann habe ich noch eine Frage an Frau Herzig von ver.di. Es gibt immer wieder die Forderung oder den Eindruck, insbesondere bei der Wirtschaft, was immer ein bisschen komisch erscheint, der TVöD sei nicht leistungsgerecht genug. Das heißt, wir müssten die Menschen besser bezahlen. Da wäre die Frage: Welche Möglichkeiten sehen Sie in dem Bereich? Was kann dort gemacht werden, insbesondere vielleicht auch in Bezug auf die Frage der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung? Welche Möglichkeiten gibt es da?

Stellv. Vorsitzende: Dann erteile ich für die Unionsfraktion dem Abgeordneten Dr. Ploß das Wort.

Abg. **Dr. Christoph Ploß** (CDU/CSU): Ganz herzlichen Dank! Meine Fragen richten sich an Herrn Schwanen. Und zwar diskutieren wir hier im Verkehrsausschuss und im Plenum des Deutschen Bundestages häufig über die Bedeutung der unterschiedlichen Verkehrsträger. Autobahnen werden dann genannt – zumindest von unserer Fraktion –, der Schienenverkehr. Mich würde daher zunächst einmal interessieren, welche Bedeutung die Binnenschifffahrt aus Ihrer Sicht insgesamt für die deutsche Wirtschaft hat. Wird diese Bedeutung unterschätzt oder wird sie angemessen gewürdigt? In dem Zusammenhang würde mich interessieren, welche Potenziale stärkere Investitionen böten und welche Rahmenbedingungen sie dafür benötigen und auch welche Folgen eine immer schlechtere und unzuverlässigere Infrastruktur für die Binnenschifffahrt hätte. Also was bedeutet es, wenn Investitionen zurückgehen? Was hat das für Folgen, nicht nur für die Binnenschifffahrt selbst, sondern eben auch insgesamt für die Bundesrepublik Deutschland und die Volkswirtschaft?

Ein zweiter Punkt, den ich gerne erfragen würde, ist die finanzielle Mittelausstattung. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie einmal darstellen könnten, welche finanziellen Mittel aus Sicht der Binnenschiff-

fahrt benötigt würden. Welche Mittel sollten wir aus dem Bundeshaushalt zur Verfügung stellen, und auch welche Rolle spielt eine langfristige Planbarkeit? Wir erleben gerade, die Diskussion in der Ampelkoalition über den nächsten Bundeshaushalt: Diese ist voll im Gange. Und da ist es eine Woche so, die andere Woche mal so. Ist das okay, wenn jede Woche etwas anderes gesagt wird, oder brauchen Sie langfristige Planbarkeit?

Der dritte und letzte Punkt, zu dem ich fragen würde, wäre das Programm der nachhaltigen Modernisierung der Flotte. Inwiefern wird das bisher genutzt und welche Folgen hätte aus Ihrer Sicht die angekündigte Mittelkürzung um zehn Millionen Euro für das Jahr 2025 und auf nur noch acht Millionen Euro im Jahr 2028? Welche Konsequenzen hätte eine so drastische Kürzung der Mittel für die Modernisierung der Flotte und für die Einsparung von Treibhausgasemissionen im Verkehrsbereich insgesamt? Welche Folgen hat die Mittelkürzung für die deutsche Binnenschifffahrt, auch im internationalen Vergleich? Wir als CDU/CSU-Fraktion – das will ich an der Stelle auch ganz klar sagen –, wollen die Klimaziele einhalten und daher haben wir große Sorgen, wenn man sieht, dass gerade da sehr stark gespart wird. Ich bedanke mich für Ihre Antworten im Voraus.

Stellv. Vorsitzende: Für die Grünen erteile ich dem Kollegen Benner das Wort.

Abg. **Lukas Benner** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank! Erstmal möchte ich die Gelegenheit nutzen, Prof. el Moctar gute Besserung zu wünschen, der leider kurzfristig absagen musste. Ich würde meine Fragen an Herrn Bauer stellen. Erst einmal würde mich Ihre Perspektive auf die Frage interessieren, wo geht die Branche eigentlich hin. Wir stehen vor einer riesigen Transformation hin zur Klimaneutralität. Das betrifft zum einen die Frage, womit fährt das Schiff, also was ist der Kraftstoff der Zukunft. Aber es betrifft natürlich auch die Frage, was das Transportgut der Zukunft ist. Wenn die Kohle rausgeht, was kommt danach? Wie stellen Sie sich da auf? Wo sehen Sie dabei auch insbesondere die Flottengröße in Zukunft? Also haben Sie die Hoffnung oder die Perspektive auf genug Transportkapazitäten bei neuen Schiffen oder sind Sie da eher skeptisch?

Des Weiteren würde mich auch von Ihnen die Perspektive auf die Personalfrage interessieren. Wir



hören es eigentlich in jeder Branche, zu jedem Termin im Wahlkreis. Ich denke, die Kolleginnen und Kollegen kennen das, dass die Frage nach Personalgewinnung schwierig ist. Ich denke, in Ihrer Branche ist es nicht anders. Deswegen würde mich da nochmal interessieren, wie Sie diese Herausforderung wahrnehmen.

Meine dritte Frage an Sie wäre, inwieweit Sie auch diese ganze Frage um die Infrastruktur verfolgen. Ich meine, wir haben Schleusen aus „Kaisers Zeiten“. Also die Frage, wo in der Infrastruktur wann zu viel gespart wurde oder die Sanierung verschlafen wurde, ist, glaube ich, eine lange bestehende und eine leidige Frage, die wir alle kennen. Aber mich würde vor allen Dingen auch interessieren, wie Sie auf die Maßnahmen und die Notwendigkeit von anstehenden Maßnahmen blicken. Wo sehen Sie da, ich sage mal, den Schwerpunkt der Maßnahmen, insbesondere auch mit Blick darauf, dass wir vermehrt Niedrigwasserereignisse gesehen haben, dass wir gesehen haben, dass sich eben Hoch- und Niedrigwasserereignisse häufen. Inwieweit schränkt Sie das in Ihrer Arbeit ein und inwieweit haben Sie da einfach auch Erwartungen an die Politik, Dinge anders, Dinge schneller, Dinge besser zu machen? Vielen Dank!

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank! Für die AfD hat der Abgeordnete Bochmann das Wort.

Abg. **René Bochmann** (AfD): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Nochmal recht herzlichen Dank an alle Sachverständigen, dass Sie sich die Zeit genommen haben, uns hier als Mitglieder des Deutschen Bundestages im Verkehrsausschuss zu beraten und Ihre Meinung kundzutun. Meine Fragen gehen an Herrn Collée. Herr Collée, mittlerweile ist es so, dass die Binnenschifffahrt auch international besetzt ist. Also die Mannschaften sind nicht mehr rein deutsch, sondern kommen aus verschiedenen Ländern: Rumänien, Tschechien oder aus dem Baltikum. Das bringt auch sprachliche Barrieren mit sich. Nicht nur das Personalproblem, sondern auch die damit verbundene Kommunikation an Bord und mit den Stellen an Land stellt sich dann auch in der täglichen Arbeit schwierig dar. Dazu hätte ich ganz gerne Ihre Einschätzung. Im Januar 2024 ist die neue Untersuchungsvorschrift zur Bordtauglichkeit in Kraft getreten, insbesondere die Bewertung des Body-Mass-Indexes und der Farbschwäche. Auch dazu hätte ich ganz gerne Ihre Einschätzung, inwieweit das wichtig für die Binnenschiff-

fahrt ist. Dann wäre für mich wichtig zu wissen, wie Sie den derzeitigen Zustand und den Ausbau unserer Infrastruktur der Bundeswasserstraßen einschätzen. Ganz besonders liegen mir da das Thema „Liegeplätze, Fahrwasserzonen und Lotsenpflicht“ am Herzen. Abschließend, wenn die Zeit noch bleibt: Sehen Sie den Bedarf einer allumfassenden Haftpflichtversicherung für Binnenschiffer auf dem gesamten Bundeswasserstraßennetz als notwendig an? Vielen Dank!

Stellv. Vorsitzende: Als nächstes spricht für die FDP-Fraktion Kollege Reuther.

Abg. **Bernd Reuther** (FDP): Schönen guten Tag zusammen! Von meiner Seite auch herzlichen Dank an die Sachverständigen, dass Sie sich heute die Zeit nehmen. Ich hätte zum einen eine Frage an Herrn Groß und zum zweiten an Herrn Vinke. Herr Groß, wir haben uns auch schon in der vergangenen Wahlperiode häufiger bei der Sanierung der Infrastruktur zum Thema „Planen und Bauen aus einer Hand“ ausgetauscht. Da wurden immer Pilotprojekte angekündigt. Wie ist die aktuelle Sachlage? Gibt es neue Projekte, wo Punkte zusammengefasst werden? Der zweite Punkt dreht sich auch um das Thema „Infrastruktur“. Wir haben bereits sehr häufig über das Thema „Abladeoptimierung am Mittelrhein“ gesprochen. Da gab es in der letzten Wahlperiode den kleinen Offenbarungseid, wie lange das wohl dauern würde. Jetzt gibt es eine Projektgruppe, die wohl auch wieder vollständig besetzt ist. Gibt es da auch aus Sicht des Wasserbaus noch Beschleunigungspotenzial?

An Herrn Vinke meine Frage: Die Terminals sind die Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern. Contargo ist mit vielen Terminals prominent vertreten, erweitert jetzt auch einen Terminal in meinem Wahlkreis bei DeltaPort in Wesel. Neue Terminals werden auch unter anderem in Duisburg gebaut. Da gibt es auch ein entsprechendes Förderprogramm. Wie sehen Sie da die Entwicklung des Terminalbaus? Brauchen wir da zukünftig noch mehr Kapazitäten? In welcher Größenordnung? Wo sind da die Probleme, beispielsweise auch bei der Anbindung der Terminals? Es wäre sehr schön, wenn Sie dazu Stellung nehmen könnten. Herzlichen Dank!

Stellv. Vorsitzende: Für die Gruppe Die Linke ist der Abgeordnete Cezanne hier. Er ist nicht Mitglied oder stellvertretendes Mitglied im Verkehrsausschuss, aber in einem mitberatenden Ausschuss.



Daher frage ich die anwesenden Abgeordneten der anderen Fraktionen, ob sie damit einverstanden sind, dass der Kollege für die Gruppe Die Linke auch Fragen stellen darf. Ich sehe keinen Widerspruch. Dann erteile ich Ihnen das Wort.

Abg. **Jörg Cezanne** (Die Linke): Danke, Frau Vorsitzende! Vielen Dank an die Kolleginnen und Kollegen! Nett, mal wieder hier im Verkehrsausschuss zu sein. Ich hätte eine Frage an Herrn Schwanen. Wir haben in der letzten Wahlperiode mit einigem Aufwand diese, wie soll ich sagen, mittelfristige Generalplanung für die Binnenschifffahrt auf den Weg gebracht. Wollen Sie nochmal kurz darstellen, wie aus Sicht Ihres Verbandes die Umsetzung aussieht und wo aus Ihrer Sicht die größten Lücken bestehen oder die größten Versäumnisse bisher liegen, die jetzt besonders dringend angegangen werden müssten?

An die Kollegin von ver.di hätte ich nochmal die Frage – anknüpfend an Matthias Steins Frage, der es auf die Vergütung zugespitzt hat –, wie aus Sicht der Gewerkschaft die Stellenbesetzungspraxis und die Auslastung der Kolleginnen und Kollegen in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung zu beurteilen ist. Vielen Dank!

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank! Dann gehen wir nun in die Antwortrunde. Als Erstem erteile ich Herrn Bauer das Wort. Sie haben acht Minuten Redezeit.

Steffen Bauer (HGK): Ganz herzlichen Dank! Auf die drei Fragestellungen würde ich wie folgt eingehen wollen: einmal das Thema Zukunftsfähigkeit, ohne da allumfassend zu sein. Ich glaube, es ist grundsätzlich ein hehres Ziel, den Verkehrsträger Binnenschifffahrt im Modal Split auf 12 Prozent anzuheben und dann in der Langfristprognose wieder auf 5,2, glaube ich, abzusenken. Ein Stück weit schrumpfen wir de facto jedes Jahr weiter, verlieren also Anteile, verlieren Gütermengen. Das wird sich sicherlich auch im Zuge der Klimatransformation fortsetzen. Das ist an sich, und ich sage es mal an der Stelle, zwar bedauerlich, aber wir haben genug Zeit, und auch Vorlauf, um auch dagegen anzuarbeiten und neue Gütergruppen zu gewinnen. Von daher, glaube ich, ist es extrem wichtig, wenn man über die Zukunftsfähigkeit dieser Branche spricht, dass man versteht, dass der Verkehrsträger Binnenschifffahrt und das System Wasserstraße ein Schlüssel sind und dass sie ein großer und wich-

tiger Bestandteil sind, wenn wir nicht nur darüber sprechen, dass wir diesen Verkehrsträger zukunftsfähig machen, sondern dass wir ihn auch ganzheitlich mitbetrachten. Die HGK-Shipping ist ein Kölner Unternehmen, das heißt, wir beschäftigen uns gleichzeitig mit dem Thema „City-Logistik“. Und City-Logistik heißt, wir müssen Lkw-Verkehre von den Straßen und insbesondere aus den Ballungsgebieten holen, müssen uns andere Mobilitätskonzepte überlegen, wie wir Gütermobilität gestalten, das nicht nur vor dem Hintergrund der Nachhaltigkeit, sondern auch der Zukunftsfähigkeit. Und deswegen ist es wichtig, dass man gerade zwei Verkehrsträger, die ungenutzte Potenziale haben, die Bahn und das System Wasserstraße, dort adäquat berücksichtigt. Daher glaube ich insgesamt für uns als Branche sagen zu können, dass wir damit leben können, dass Güter ausscheiden, solange wir politisch und auch gesellschaftlich den Willen haben, Güter zu verlagern und neue Gütergruppen auf das Wasser zu bringen, ins System zu bringen, und dann auch die Vorkehrung zu treffen, dass die Infrastruktur präpariert ist, um das darzustellen. Vereinfacht gesagt, wir arbeiten als Branche sehr intensiv daran, dass wir in großem Ausmaß Windkraftträger transportieren können. Wir arbeiten sehr intensiv daran, dass wir Ammoniak als Wasserstoffträger und andere Derivate in flüssiger Form als Chemikalien transportieren können, so wie wir es heute auch machen. Und wir arbeiten sehr intensiv daran, dass wir uns darauf vorbereiten, auch flüssiges CO₂ zu transportieren, was notwendigerweise gerade für die Abfallwirtschaftsbetriebe, für die Zementindustrie und für andere Branchen auch elementar wichtig ist, damit sie auch die Möglichkeiten und Lösungsansätze für die Zukunft bekommen. Das heißt, es entstehen für uns eigentlich ausreichend Potenziale im Gütersegment, auch gerade neben der Containerschifffahrt. Ich glaube, das ist bei steigenden Mengen auch nachvollziehbar. Das heißt, Güter haben wir genug, wir müssen sie nur mit cleveren Anreizsystemen aufs Wasser bringen. Und wir müssen als Branche natürlich selbst auch die Vorkehrungen treffen. Das tun wir! Wir bauen Schiffe, die niedrigwasserfähig sind. Wir bauen Schiffe, die Ammoniak als Wasserstoffträger und auch CO₂ transportieren können. Wir haben jetzt erst einen neuen Schiffstyp dafür entwickelt und deswegen bin ich sehr zuversichtlich, wenn wir es schaffen, die Rahmenbedingungen zu setzen, dass dieser Verkehrsträger bei der Energiewende eine



wesentliche Rolle spielen kann.

Bei den Kraftstoffen würde ich es mal ganz kurz so halten: Ich würde gerne zu einem Marathon übergehen und nicht zu einem Sprint. Wir sind heute sehr umweltfreundlich unterwegs. Der Verkehrsträger ist in der Lage, mit ungefähr 13.000 Schiffen, die in Europa bewegt werden, seine Transformation zu vollziehen. Die Transformation wird aber nicht im ersten Schritt mit Wasserstoff- und Brennstoffzelle erfolgen. Das ist etwas, was mittel- bis langfristig erstrebenswert ist und wo wir auch forschen und woran wir arbeiten als Branche, aber als mittleren Schritt wäre es sicherlich in Erwägung zu ziehen, sich zum Beispiel mit dem Thema HVO auseinanderzusetzen. Wir haben selbst in unserer eigenen Bestandsflotte Schiffe, die im Schnitt 30, 40 Jahre alt sind und mit relativ alten Antrieben heute noch im Einsatz sind, darauf getestet, ob wir HVO einsetzen können. Und wir könnten die gesamte europäische Binnenschiffahrtsflotte ohne große technische Aufwendungen relativ schnell auf HVO umstellen und hätten damit eine Brücke gebaut für die Möglichkeit, mittel- bis langfristig andere Antriebstechnologien in den Markt zu bringen. Die Herausforderung ist das Preissegment. Das heißt, HVO ist natürlich heute noch etwas teurer als der Schiffsdiesel, den wir einsetzen. Da muss man natürlich sagen, wenn wir es schaffen, Angebot und Nachfrage zu stimulieren – das heißt, mehr Angebot zu schaffen –, dann haben wir einen Ansatz, wie wir diesen Verkehrsträger in fünf Jahren dekarbonisiert haben. Fünf Jahre! Und wir sind dann trotzdem auch vorbereitet, andere Antriebsmöglichkeiten, wie Wasserstoff oder Ammoniak, auf den Verbrenner zu bringen oder auch Wasserstoff auf den Verbrennermotor zu bringen.

Das Thema „Personalfrage“ als zweites, glaube ich, eine ganz, ganz wichtige Frage für die gesamte Gesellschaft, den Industriestandort Deutschland, für uns natürlich auch. Deswegen ist gerade das Thema „ferngesteuerte Binnenschiffe“ wichtig. Der eine oder andere hat es vielleicht vernommen, dass wir auf den Binnengewässern als Branche sehr aktiv in dem Bereich sind und da auch einen Schlüssel sehen, es deutlich einfacher umzusetzen, als das natürlich im Lkw-Bereich praktiziert wurde. In Belgien und in den Niederlanden haben wir bereits erfolgreich ferngesteuerte Binnenschiffe getestet und der Vorteil ist nicht – und das möchte ich explizit betonen, was immer gerne so mitschwingt –, dass

es darum geht, Personalabbau zu betreiben. Nein, um Gottes Willen! Wir wollen hingegen Möglichkeiten für attraktive Arbeitsplatzmodelle der Zukunft schaffen. Heute sind Schiffsführer zwei Wochen an Bord, zwei Wochen an Land. Dort hätten wir die Möglichkeit, flexibel ferngesteuert die Leute in ein Steuerhaus im Büro zu setzen und die jeweiligen Kapitäne selbst entscheiden zu lassen, ob sie im Büro arbeiten oder ob sie auf ein Schiff gehen. Wahrscheinlich wird es auch immer ein Mischbetrieb sein. Aber es ist wichtig, dass wir hier auch politische Unterstützung bekommen bei der Umsetzung von ferngesteuertem Fahren. Wir sind hier in Deutschland bisher auf zwei Teststrecken unterwegs. Wie gesagt, in Belgien fahren wir schon mit reduzierter Mannschaft, in den Niederlanden auch. Und wir sind jetzt im regen Austausch mit der GDWS, wo sich – sagen wir mal – die Genehmigungssituation etwas schwieriger gestaltet, gerade was auch die Vereinfachung des Verfahrens angeht. Als plastisches Beispiel: Wir haben bei der ZKR, der Zentralkommission Rheinschiffahrt, die Zuteilung für ferngesteuerten Schiffsbetrieb bekommen, mit gewissen Auflagen, und die GDWS hat diese Auflagen nochmal verkompliziert. Das heißt, wir haben einen höheren Anforderungskatalog der GDWS bekommen als von der Zentralkommission der Rheinschiffahrt. Und ich glaube, das spricht dann so ein Stück weit für, sagen wir mal, unsere Problematik. Das heißt, dass wir jetzt in Deutschland vielleicht an der einen oder anderen Stelle dazu neigen, dass wir noch etwas obendrauf setzen müssen. Und da, glaube ich, müssen wir an die Regulatorik ran, dass das schneller geht, dass wir hier einheitliche Standards finden und schneller auch bei dem Thema vorwärtskommen. Ein Kollege hat das auch in seiner Stellungnahme geschrieben, glaube ich. Elementar gibt es natürlich viel Vereinfachung auch bei dem Thema „Quereinsteiger/Ausbildungsverordnung“. Es gibt viele intelligente Ansatzpunkte, wie wir Möglichkeiten schaffen können, dass wir nicht nur als Arbeitgeber und als Branche attraktiv sind, sondern wie wir mehr Leute in Beschäftigung bekommen. Dafür müssen wir aber auch Anforderungshürden abbauen. Wir müssen mit den Anforderungen etwas pragmatischer umgehen, damit wir mehr Leute für dieses Berufsbild gewinnen. Und das können wir nur, indem wir schnell an diese Themen herangehen.

Das Thema „Infrastruktur“ ist für uns natürlich elementar. Wenn die Infrastruktur – und das, sagen



wir mal, ist, glaube ich, ein Kernplädoyer von uns als Branche und von mir stellvertretend hier als Vorsitzender eines der größten deutschen Reeder-Unternehmens –, wenn wir es nicht schaffen, diesen Verkehrsträger wirklich zukunftsfähig aufzustellen, dann wird er wirklich so weit runtergehen, dass wir am Ende irgendwann noch 80 oder 60 Millionen Tonnen transportieren, und eine Randercheinung sein wird. Das heißt, wir haben jetzt ein wegweisendes Zeitfenster, wo es darum geht, nicht nur die Probleme der heutigen Zeit, nämlich Vorkehrungen für Niedrigwasser zu treffen, sondern richtungsweisende Entscheidungen zu treffen. Und dazu zählt – und das, mit Verlaub, hat mir in dem Antrag der CDU/CSU gefehlt – das komplette Thema der wasserstoffbasierten Infrastruktur. Das heißt, wir brauchen Infrastrukturen in Häfen. Vielen Dank!

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Bauer! Als nächstes, Herr Collée, haben Sie das Wort. Sie haben auch acht Minuten Redezeit.

Jürgen Collée: Guten Tag. Ich denke, ich bin hier eigentlich ein Fossil. Ich bin hier einer, der am längsten in der ganzen Branche tätig ist. Und deswegen habe ich auch einen langen Zeitüberblick. Und jetzt komme ich mal direkt zur ersten Frage, die mir gestellt wurde: Wie sehen Sie die Sprache und so weiter in Sachen Besatzung? Sehr problematisch! Wir haben aufgrund des Mangels von deutschem und holländischem Personal natürlich viele Nationalitäten, viele vom Balkan, mittlerweile auch philippinisches Personal. Und mittlerweile gibt es auch Probleme. Ich bin Mitglied in verschiedenen holländischen Foren, wo sich das immer wieder spiegelt. Das fängt schon beim Laden und Löschen an. Es ist eine Sache der Sicherheit. Und da muss ich leider zu Frau Herzig kommen, die da bemerkt hat: „von wegen Sprachprobleme“. Die Sprache ist an Bord eines Schiffes eine ganz wichtige Kommunikationsnotwendigkeit. Ohne Sprache keine Sicherheit. Das ist ein elementarer Bestandteil einer Mannschaft. Und wenn die Mannschaft sich nicht versteht, können die dicksten Unfälle passieren. Da muss ich ganz einfach sagen, es muss ein Modus gefunden werden – auch wenn der Englisch ist. In Holland ist das kein Problem, da können Sie auf Englisch mit den Landlöschanlagen, Ladeanlagen kommunizieren. Aber in Deutschland zeigt sich das immer wieder: leider nein. Und dadurch entstehen dann manchmal Problemfälle,

die nicht notwendig sind. Aber nehmen wir mal Tanker, da kann es gefährlich werden. Und sowas brauchen wir nicht und wollen wir nicht. Von der Seite her muss ganz einfach ein Modus gefunden werden oder die Weiterbildung der Leute in Sachen Sprachen gefördert werden.

Dazu die Förderung des Personals, die Ausbildung. Da haben wir ein Riesenproblem und Herr Kollege Bauer sagte es eben schon, Einstiegsriterien und Personalprobleme. Dasselbe Problem haben auch andere. Ich darf da nur auf die Bahn hinweisen, die mittlerweile hingegangen ist und ihre Anforderungen etwas gesenkt hat, um überhaupt Personal rekrutieren zu können. Und man hat uns hier zum Beispiel neue Verordnungen aufoktroiert. Da muss ich sagen, das kommt überwiegend auch aus dem europäischen Bereich heraus, dass man uns einmal in der Ausbildungssituation ... Früher war es so, die Leute kamen auf das Schiff, ihnen wurde viel beigebracht und dann gingen sie zwischendurch als Lehrlinge immer zwei Monate auf die Schule. Heute ist es umgekehrt, die sitzen mehr in der Schule und bekommen an Bord weniger mit. Und das ist ein wichtiger Faktor, der in der Ausbildung fehlt, das Learning by Doing.

Dann kommen diese Einschränkungen, die wir mittlerweile haben. Seit Januar haben wir neue Verordnungen in Bezug auf die Untersuchung des Personals. Und da ist ein Riesenproblem aufgetaucht, weil man sich an Listen der WHO hängt. Und auf einmal sind Sachen, die vorher gar kein Thema waren, ein Riesenthema. Nehmen wir mal das Beispiel BMI, Body Mass Index. Ich will es mal so sagen, wenn Sie über einem BMI von 40 sind, dann werden Sie mehr oder weniger outgesourct. Jemand, der viel trainieren geht, Kraftsport macht und so weiter, der kommt ganz locker auf einen BMI von 40. Und diese Leute wollen arbeiten, aber dürfen es nicht mehr. Und sagen wir mal so, die Schiffer haben, seitdem wir kein Steuerrad mehr haben, weniger Training. Wir haben einen sitzenden Beruf. Und den Bauch, der sich bei uns mittlerweile ansammelt, kann man schon fast als eine Berufskrankheit bezeichnen. Wir sitzen uns also dick. Und dann kommt noch das zweite Problem, was ich jetzt ganz stark sehe, die Farbschwächen. Wissen Sie, das kann man technisch lösen. Nehmen wir mal ein Beispiel: Straßenbahn, Eisenbahn, andere Ampelsysteme. Gehen wir mal von Ampelsystemen aus: Querstrich, Hochkantstrich oder sonst



was. Also ganz pragmatische Lösungen. Eine Farbschwäche ist ja nicht, dass man nichts sieht, sondern es ist nur eine Schwäche. Und es kann nicht gleichbedeutend damit sein, dass dieser Mensch kein Schiff fahren kann. Man darf ja auch Auto fahren. Einen Führerschein bekommt man übrigens mit einer Farbschwäche. Und diese Sachen in Verbindung mit dem BMI, die sind so weit hochgepusht worden, dass viele gute Leute nach Hause geschickt wurden und sogar Existenzen vernichtet wurden. Ich kenne Leute, die mussten ihr Schiff verkaufen, weil sie auf einmal über dem BMI-Wert waren oder eine Farbschwäche festgestellt wurde. Und das kann es nicht sein. Wir sind ja nicht irgendwo auf dem Laufsteg und müssen schön aussehen. Wir wollen ganz einfach unsere Arbeit machen. Und dadurch müssen viele Leute, die gut in ihrem Fach waren, ihre Tätigkeit beenden und kommen nicht wieder.

Noch ganz kurz zum Zustand und Ausbau der Wasserstraßen und Liegeplätze. Normalerweise müsste ich jetzt meine Tempotaschentücher rausholen und heulen. Es hapert an allen Ecken und Kanten. Und dieses System – und da muss ich leider der CDU auch einen Vorwurf machen – ist nach 16 Jahren Regierungszeit so runtergekommen. Und da muss ich sagen, das Geld, was nach Bayern geflossen ist, das hätten wir besser in die Rheinschifffahrt gesteckt oder in die Bahn. Dort wäre es vielleicht besser gewesen. Aber wir fahren auf Wasserstraßen des 18. Jahrhunderts mit Personal, was teilweise eine Ausbildung aus dem 19. Jahrhundert hat, mit Fahrzeugen des 20. Jahrhunderts. Wir bekommen immer mehr Vorschriften für Schiffe und immer mehr Knöpfchen – Alarm hier und das und jenes. Aber da, wo wir arbeiten sollen, da ist es kaputt. Und da lässt sich nicht anständig arbeiten. Genauso ist das mit den Liegeplätzen. Und da muss ich Ihnen leider auch noch etwas sagen, Herr Bauer. Dazu gehört auch die HGK, die uns in Köln die Poller weggeschnitten hat. Als eine der größten Reedereien auf dem Rhein sollte man sich mal überlegen, ob man die Poller nicht wieder hinbaut, oder auch anständige Anlegemöglichkeiten. Das müssen Sie leider mitnehmen. Und schauen Sie sich mal die Anlegestellen an. Sie würden Ihre Leute – und auch andere Leute – dort nicht raussetzen. Sie können keine Frau mit Kinderwagen raussetzen, Behinderte nicht, die Sie vielleicht in der Verwandtschaft haben. Es ist manchmal abstrus und abenteuerlich, wie wir arbeiten müssen.

Stellv. Vorsitzende: Danke! Als nächstes hat Frau von Einem das Wort. Und zwar für vier Minuten.

Stefanie von Einem (IWSV): Sehr geehrte Frau stellvertretende Vorsitzende, sehr geehrte Abgeordnete, vielen Dank für die Einladung als Sachverständige und für die Möglichkeit zur Stellungnahme und Teilnahme an dieser Sitzung, auch per Videokonferenz! Ich nehme als Vorsitzende des IWSV teil, welcher sich für die berufsständige Arbeit der Ingenieurinnen und Ingenieure in der WSV einsetzt. Ich selbst bin Ingenieurin in der WSV. Ich komme zur Beantwortung der ersten an mich gestellten Frage, und zwar ging es da um die Maßnahmen zur Beschleunigung von Maßnahmen, die wir alle für notwendig halten an unseren Wasserstraßen. Ganz kurz dazu, ich stimme dem zu: Wir müssen uns mit sehr alter oder uralter Technik herumschlagen und haben überalterte Anlagen, für die es mittlerweile sehr wenige Ersatzteile gibt, oder auch Firmen, die sich mit der bestehenden Technik noch auskennen, um dort Instandsetzungen vorzunehmen. Eigene Fachleute werden an der Stelle immer weniger. Die zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel für Grundinstandsetzungen und die Ersatzneubauten der Anlagen in und an den Bundeswasserstraßen decken momentan den erforderlichen Bedarf nicht ab. Der Mehrbedarf liegt bei mindestens bis zu 500 Millionen Euro. Der Erneuerungsbedarf ist wesentlich höher als die Umsetzungsgeschwindigkeit der Instandsetzung. Eine Beschleunigung ist somit dringend notwendig an der Stelle. Meine Vorschläge wären, dass man die Verfahren, die zur Maßnahmenumsetzung gehören – Planfeststellungsverfahren, Genehmigungsverfahren –, beschleunigt, sodass Personalressourcen für das Bauen freigesetzt werden. Und dass auch Vereinfachungen Einzug halten, dass wir auch mehr mit digitalen Genehmigungsverfahren arbeiten können. Wir sind da noch sehr papiertechnisch unterwegs. Auch wäre es gut, dass, wenn eine Genehmigung erteilt wurde, vielleicht keine weiteren Überprüfungen kämen und man neue Runden dreht. Das bindet auch immer wieder Kapazitäten bei uns. Wenn Ermessensspielräume möglich sind, wäre es wünschenswert, wenn man die auch nutzen könnte und sich nicht immer an der straffsten Variante orientiert. Und natürlich wäre es wichtig, dass die Investitionsmittel, die für mehrjährige Projekte bereitgestellt werden, dann auch verlässlich in den Folgejahren weiterhin zur Verfügung gestellt werden.



Was mir auch wichtig wäre, ist, dass unsere interne Bürokratie abgebaut wird. Wir haben eine viel zu große Selbstverwaltung. Wir haben langwierige eigene Prozesse zwischen Ortsebene und vorgesetzten Dienstbehörden. Die würden einfacher, wenn dort mehr Entscheidungs- und Fachkompetenz, so wie man sich das vorgestellt hatte, auf die Arbeitsebene herabgegeben würde. Dann könnte man dort sicherlich auch eine Menge beschleunigen. Verbesserungen in der digitalen Infrastruktur könnte ich mir noch vorstellen, denn die digitale Ausstattung in der Verwaltung müsste auch grundlegend modernisiert werden. Smart-Technik müsste an der Stelle einziehen oder viel mehr Verwendung finden. Wenn draußen auf der Baustelle ein Foto gemacht wird, dann muss man sich das momentan noch mit E-Mail über sein privates Handy auf den Dienstrechner übertragen. Es wäre toll, wenn das anders ginge. Und es sollte zum Beispiel auch der Kontakt zu Externen über Videokommunikation auf die normalen Standards angepasst werden und man sollte die gängigen Instrumente dort benutzen können.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank, Frau von Einem! Als nächstes hat Herr Groß das Wort. Sie haben vier Minuten Redezeit.

Thomas Groß (Fa. Hülskens): Schönen Dank! Herr Reuther hatte nach dem Thema „Planen und Bauen“ gefragt, also diese beiden Tätigkeiten aus einer Hand. Das ist in meinen Augen ein ganz wichtiges Instrument, um Projekte mit der WSV schneller abwickeln zu können. Wir haben da ganz gute Anfänge gemacht. Wir haben 2022 die sogenannte Charta der guten Zusammenarbeit für Baustellen an Wasserstraßen verabschiedet. Diese hält mittlerweile in die Verhaltensweisen Einzug und trägt zur partnerschaftlichen Zusammenarbeit bei. Und wir haben mittlerweile einen Arbeitskreis, der von den Parteien der Ingenieurbüros, der Bauindustrie und der WSV beauftragt wurde, einen Leitfaden für die Abwicklung von sogenannten IPA-Modellen zu entwickeln. IPA steht für Integrierte Projektabwicklung. Das jetzt hier zu erklären, würde ein bisschen weit führen, aber es ist so die Königsklasse der partnerschaftlichen Zusammenarbeit. Zwischen diesen beiden Dingen, der einfachen guten Zusammenarbeit und diesen IPA-Verfahren, gibt es viele, viele verschiedene Schritte. Und Planen-Bauen ist sicherlich im unteren Drittel angesiedelt, wäre aber sehr, sehr wichtig, da man

damit einfach sehr viel schneller bauen kann. Leider gibt es bei der WSV noch immer keine Projekte, die dort in die Pilotphase kommen. Und wenn man Projekte andenkt, sind diese Projekte in meinen Augen viel zu kompliziert. Es gibt einfache Möglichkeiten, diese Verfahren zu testen. Und ich würde dringend appellieren, dass man das mit einfachen Projekten, wie zum Beispiel fünf Kilometern Uferwanderneuerung oder ähnlichen Dingen, mal probieren sollte.

Das zweite Thema war die Abladeoptimierung Mittelrhein. Herr Reuther, Sie sagten, es soll eine volle Projektgruppe geben. Das entspricht überhaupt gar nicht meinem Kenntnisstand. Die Projektgruppe ist, soweit ich weiß, bis vor Kurzem jedenfalls nur etwas über die Hälfte besetzt gewesen, also von 40 Leuten waren es nur 21. Die Projektgruppe hat auch große Probleme, weil insbesondere die Leitungspositionen in dieser Projektgruppe gewechselt haben. Leute, die sich jahrelang in das Thema eingearbeitet haben, haben innerhalb der WSV die Tätigkeit gewechselt. Und die neuen Kollegen mögen zwar, wer weiß wie gut sein, aber das Thema ist für sie neu und sie müssen sich neu einarbeiten. Das Problem, das ich sehe, warum das Projekt nicht so vorangeht, ist, dass man bei der WSV immer den maximalen Schwierigkeitsgrad sucht. Also es wird alles untersucht, was man sich nur denken kann. Und wenn man alles untersucht, was man sich denken kann, findet man immer etwas, was das Projekt verhindert. Es gibt auch Mitarbeiter der WSV, die sagen, man kann das ganz anders abwickeln. Man kann es im Rahmen von Unterhaltungsmaßnahmen machen, kleinteilig, immer weiter. Das wird aber zum Beispiel auch gar nicht geprüft. Es gab zu diesem Thema noch die Beschleunigungskommission. In der Beschleunigungskommission war ich ebenfalls Mitglied. Und ich muss sagen, ich war vom Verlauf der Gespräche und vom Ergebnis der Beschleunigungskommission maßlos enttäuscht. Denn das, was da drinsteht, verpufft alles wie Tropfen auf einem heißen Stein. Und wenn man bei den Gesprächen, bei den Sitzungen, dabei war, hat man gemerkt, dass es meiner Meinung nach hauptsächlich am Willen fehlt, das Projekt voranzutreiben. Vielen Dank!

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank! Als nächstes hat nun Frau Herzig das Wort für acht Minuten.

Lea Herzig (ver.di): Vielen herzlichen Dank und auch herzlichen Dank für die Einladung, hier im



Verkehrsausschuss für die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft ver.di sprechen zu dürfen. Ich fange mit dem Punkt der Auslastung der WSV an. In Vertretung der KollegInnen der WSV ist es mir ganz wichtig zu betonen, dort arbeiten die Beschäftigten mittlerweile im Grunde genommen an der Oberkante der Leistungsfähigkeit. Die Beschäftigten sind unglaublich überlastet. Insbesondere, wenn man daran denkt, dass an hundertjährigen Schleusen, die marode sind, gearbeitet wird, sind es die Beschäftigten der WSV, die dort überhaupt noch den Verkehr aufrechterhalten können. Und das ist natürlich ein Punkt, an dem wir sehen, dass es eine gute Ausfinanzierung in der WSV braucht, damit dort Planungssicherheit für Infrastrukturmaßnahmen besteht und dementsprechend auch Projekte überjährig durchgeführt werden können. Weshalb die Beschäftigten dort so stark belastet sind – das ist ein wichtiger Punkt –, ist der unglaublich hohe Personalbedarf. Durch die Reform der WSV und der Einrichtung der GDWS ist es zu einem starken Stellenabbau gekommen. Der wird jetzt langsam wieder aufgefangen. Und die Stellenbesetzungsverfahren sind schwierig. Das geben wir gerne zu, auch als Tarifpartner. Aber bis 2028 gehen 3.800 KollegInnen in den Ruhestand. Und das würde bedeuten, dass jeden Tag in der WSV eigentlich zwei Neueinstellungen vorgenommen werden müssten. Das ist eine unglaublich hohe Zahl.

Und damit komme ich auch zu dem wichtigen Punkt des Tarifvertrages. Es braucht natürlich attraktive Arbeitsmöglichkeiten in der WSV. Wir als Tarifpartner würden immer sagen, der TVöD, das ist der Tarifvertrag, der den öffentlichen Dienst attraktiv macht. Denn der TVöD steht für eine Einigkeit beim Bund und in den Kommunen und er schafft gute Arbeitsbedingungen. Allerdings gibt es natürlich Stellschrauben, die im TVöD angepackt werden könnten. Da geht es um Entgeltstrukturen. Da geht es um Arbeitszeiten. Da geht es um Vergütungs- und Versorgungsgelder. Das alles sind Punkte, die man anpacken kann. Und da sind wir als Tarifpartei natürlich immer gerne dabei, mit dem Arbeitgeber Bund zu verhandeln. Dazu muss man aber sagen, das BMI ist bisher noch nicht auf uns zugekommen, um für die WSV explizit Sonderregelungen zu treffen. Das BMDV hat übertarifliche Regelungen eingeführt, um Teile attraktiver zu machen. Die sind allerdings aus unserer Sicht sehr schwierig, denn damit werden für Einzelpersonen Gelder gezahlt, um einzelne Stellen attraktiver zu

machen. Aber es geht ja darum, die komplette WSV attraktiv zu machen, damit viele kompetente Menschen in diesem Bereich gerne arbeiten wollen. Und wir sehen es so, dass allein tarifliche Regelungen hier attraktive Arbeitsplätze schaffen können. Da sind wir sehr gerne bereit, mit dem Arbeitgeber Bund in Verhandlungen zu gehen. Dafür sind wir jederzeit gerne offen. Ein anderer wichtiger Punkt in diesem Bereich ist die Übernahme von Auszubildenden. Denn auch die könnte über den TVöD natürlich besser geregelt werden. Aktuell ist es in der WSV so, dass Auszubildende tatsächlich teilweise bis zum letzten Tag ihrer Ausbildung warten müssen, ob sie auf eine offene Stelle übernommen werden. Das ist ein großes Problem, denn damit könnte man die Stellenproblematik in der WSV gut anpacken. Allerdings möchte ich auch noch mal auf den Punkt kommen, wie schwierig es eigentlich ist, überhaupt an diesen Bereich heranzukommen. Ich weiß nicht, ob Sie es mal versucht haben, sich bei der WSV zu bewerben. Die WSV hat eine sehr schöne Seite: www.karriere.wsv.de. Von da aus wird man auf eine Webseite der BAV weitergeleitet, der Bundesanstalt für Versorgungsdienstleistung. Spätestens dort wird es dann extrem schwierig, über eine Nummer auf die jeweilige Stellenausschreibung zu kommen. Das Ganze ist dann nicht mehr mobilfähig. Uns erzählen regelmäßig Azubis, dass sie es nur mit sehr viel Glück überhaupt in diesen Bereich geschafft haben. So viel einmal zur Personalsituation im Bereich der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung.

Abschließend noch einmal: Wir sehen den TVöD als ein sehr gutes Instrument, den öffentlichen Dienst und die WSV attraktiv zu halten. Dort kann es jederzeit leistungsgerechte Möglichkeiten geben. Wir sehen das aber nicht als übertarifliche Regelung, sondern fordern den Arbeitgeber Bund daher sehr gerne zu Verhandlungen auf.

Stellv. Vorsitzende: Als Nächstes hat Herr Schwanen das Wort. Sie haben zwölf Minuten Redezeit.

Jens Schwanen (BDB): Vielen Dank, Frau Vorsitzende! Sehr geehrte Abgeordnete, danke, dass ich heute zu diesem Antrag der CDU/CSU-Fraktion Stellung nehmen darf. Sie hatten nach der Bedeutung der Binnenschifffahrt gefragt, in einem etwas generalistischen Sinne verstanden. Eigentlich kann man die Frage kurz beantworten. Die Bedeutung der Binnenschifffahrt, insbesondere der Güterschifffahrt – die Facette der Fahrgastschifffahrt



blende ich hier heute mal aus –, kann gar nicht hoch genug eingeschätzt werden. Ich glaube, man kann das tatsächlich mit Fug und Recht sagen, die Insider wissen es auch. Diejenigen, die Großindustrie in Deutschland betreiben, diejenigen, die als Verlader in der Wirtschaft tätig sind, wissen um das Leistungspotenzial dieses Verkehrsträgers. Eigentlich ist es gar nicht so schwer, das zu erkennen. Eigentlich braucht man sich nur mal eine Karte zu nehmen, auf der die Flüsse und Kanäle abgebildet sind. Man wird ohne größere Recherche feststellen, dass Großindustrie und Wirtschaftszentren alle längs der Flüsse und Kanäle liegen. Das ist nicht zufällig so. Wenn Sie sich allein mal den Rhein angucken, was wir am Rhein an Stahlindustrie, an chemischer Industrie haben, Mineralöl. Die wissen um die Potenziale der Binnenschifffahrt. Wir hatten vor 14 Tagen ein Fachgespräch im gleichen Haus. Da ist das vom Vertreter der BASF sehr deutlich auf den Punkt gebracht worden: Alternativlos! So einfach ist das. Dieser Verkehrsträger ist allein aufgrund der Volumina, die mit einem Schiff bewegt werden können, alternativlos. Das lässt sich nicht ersetzen. Ein ausgesprochenes Dilemma ist tatsächlich, dass wir das wissen. Die anderen wissen es nicht. Und scheinbar haben wir es auch in all den Jahren, in denen wir hier versuchen, ein gewisses Lobbying für diesen Verkehrsträger zu betreiben, es auch nicht vermocht, die Potenziale und die Leistungsfähigkeit der Güterschifffahrt in Berlin vernünftig zu platzieren. Sehr häufig geht das im Getöse um die Ertüchtigung der Güterbahn unter, was mich persönlich kolossal ärgert. Das gebe ich freimütig hier in diesem Kreis zu. Wir müssten vielleicht tatsächlich noch mal einen Anlauf nehmen, das Potenzial dieses Verkehrsträgers in einer konzertierten Aktion, vielleicht im Wege einer Image-Kampagne, deutlicher zu platzieren. Denn ich kann ja hier nahtlos an meine Vorredner anknüpfen: Dieser Verkehrsträger hat Potenziale. Er hat sie heute bereits im angestammten Kundenkreis. Herr Bauer hat über die zukünftigen Güterstrukturen gesprochen, die für die Güterschifffahrt zukünftig von Relevanz sein können, Stichworte Wasserstofftransporte, CO₂-Transporte, über große, schwere Stückgüter, beispielsweise im Bereich der Windenergieanlagen. Cok Vinke wird etwas zu Kombinierten Verkehren sagen können, weil er mit Contargo die Container im Hinterland der Westhäfen über den Rhein transportiert. Wir haben enorme Potenziale. Und darauf muss man

hinweisen. Wir müssen uns ein bisschen aus dem Unbeachtetsein herausholen, nicht dem Unterschätztsein, sondern wir werden zu wenig beachtet. Und vielleicht sind wir auch nicht Lautsprecher genug, um unsere Relevanz und unsere Bedeutung etwas mediengerechter nach außen zu tragen. Ich glaube tatsächlich, dass wir noch deutlich mehr machen können. Ob wir das erreichen können, was wir im Masterplan Binnenschifffahrt uns mit einem 12-Prozent-Modal-Split-Anteil mal auf die Fahnen geschrieben haben, vor fünf Jahren, da mache ich persönlich ein großes Fragezeichen dran. Da kommen noch ganz andere Rahmenbedingungen mit zum Tragen, die man da mitbetrachten müsste.

Aber da komme ich zu Ihrer zweiten Frage, Herr Dr. Ploß. Ein ganz wesentlicher Hebel zur Nutzung der Potenziale der Binnenschifffahrt ist mit Sicherheit die Infrastruktur, die diesem Verkehrsträger zur Verfügung gestellt wird. Und ich glaube, das ist bei allen meinen Vorrednerinnen und Vorrednern deutlich geworden, hier liegt einiges im Argen. Und das ist auch nichts, was erst in den letzten fünf oder zehn Jahren entstanden ist, sondern das hat eine deutlich größere Vorlaufzeit. Wir haben einfach einen unglaublichen Investitionsstau im Bereich der Bundeswasserstraßen, sowohl was die Erhaltungsinvestitionen als auch die Ausbauinvestitionen angeht. Und es ist wirklich ein Dilemma, wenn man bedenkt, dass der Bund allein für diese Wasserstraßen zuständig ist. Er hat keine Abstimmungsprozesse mit Kommunen. Er hat keine Abstimmungsprozesse mit den Bundesländern, sondern er allein ist mit seiner WSV zuständig für Erhalt und Ausbau der Wasserstraßen. Und wir reden hier nicht über hundertfache Projekte, sondern wir reden eigentlich über eine Zahl kleiner als 15, die im Bereich der Binnenwasserstraßen relevant ist. Es ist ein Trauerspiel, dass wir es in all den Jahren nicht geschafft haben, der zuständigen WSV ausreichend qualifiziertes Personal zur Verfügung zu stellen und ihr, um das im gleichen Atemzug zu nennen, auch den Mittelzuwachs zu gewähren. Welche Mittel tatsächlich erforderlich sind und welches Personalsbudget man zugrunde legen müsste, Herr Dr. Ploß, das haben wir mal versucht, zusammen mit ver.di zu analysieren. Da gibt es dann auch Gesprächspartner innerhalb des Bundesverkehrsministeriums. Wir sind bei deutlich über 2 Milliarden Euro. Wir sind mittlerweile bei ca. 2,5 Milliarden Euro. Wenn ich sehe, dass wir allein für den Erhalt der baulichen Anlagen an den Wasserstraßen 900



Millionen brauchen – und wir haben in diesem Haushaltsansatz zurzeit 724 für Erhalt und Ausbau drinstehen –, da muss man nicht studiert haben, um zu merken, dass das wohl kaum ausreichend ist. Und das ist auch genau die Aussage, die wir aus dem Bundesverkehrsministerium bekommen. So kriegen wir den Substanzverlust nicht gestoppt. Wie soll ich Potenziale heben, wenn ich keine Infrastruktur habe? Planbarkeit und Verlässlichkeit ist das A und O für die Kunden dieser Branche. Und da müssen wir ran. Da gibt es prominente Beispiele. Das sind die Nischenpoller am Wesel-Datteln-Kanal, wo einer der wichtigsten Kanäle in Deutschland mal eben um 50 Prozent in seiner Kapazität reduziert wird, weil man seit 1989 versäumt hat – bitte merken Sie sich gut die Zahl: seit 1989 war das Problem bekannt, dass diese Nischenpoller abgängig sind. Man hat nichts daran getan. Irgendwann sind sie so baufällig, dass ein Mensch in der WSV keine Verantwortung mehr dafür übernehmen kann, dass daran Schiffe festgemacht werden. Man geht hin und sperrt die Nischenpoller. Dann kann nur noch ein Schiff geschleust werden. So kann man mit so einem Verkehrsträger nicht umgehen, wenn man meint, dass er eine potente Antwort liefert, auch auf klimapolitische Fragen. Denn die Binnenschifffahrt ist ein besonders klimafreundlicher Verkehrsträger, schon allein aufgrund der Volumina. Wenn ich mit einem Schiff 150 Lkw ersetzen kann, liegt das auch auf der Hand. Gucken Sie sich an, was wir auf dem Rhein mit den 186 Meter Koppelverbänden transportieren. Das ist faszinierend und wir stören keinen. Das sind die Potenziale, die ich sehe. Wir stören keinen Individualpersonenverkehr. Wegen uns steht keiner im Stau. Wir machen wenig Dreck. Wir machen wenig Lärm. Wir sorgen dafür, dass in der Großindustrie die Prozesse weitergeführt werden können. Das meine ich, sollte es einem wert sein, im Bereich der Wasserstraßeninfrastruktur diese Investitionen zu tätigen und das Personal zur Verfügung zu stellen, wie es von der Bundesverwaltung benötigt wird. Da kann ich nahtlos an das anschließen, was Thomas Groß gesagt hat, was Frau von Einem gesagt hat. Das findet unsere volle Unterstützung, als diejenigen, die sich als Kunden in dem Bereich begreifen.

Die Folgen der schlechten Infrastruktur sind: Wir laufen Gefahr, einen schleichenden Bedeutungsverlust zu erleiden. Dagegen müssen wir kämpfen, ganz eindeutig. Wir müssen Kunden davon überzeugen, dass wir auch unter suboptimalen Infra-

strukturvoraussetzungen verlässlicher Vertragspartner sind. Das gelingt uns, übrigens auch dank Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in der WSV, die es unter widrigsten Umständen möglich machen, dass keine Wasserstraßen komplett auf einmal gesperrt werden. Da gebührt auch das Lob der Belegschaft in der WSV. Wir müssen schauen, wie uns das gelingt. Ich sehe die Handlungsnotwendigkeit in dem Bereich. Und der „Masterplan Binnenschifffahrt“, der vor fünf Jahren geschrieben worden ist, hatte genau die Punkte bereits einmal adressiert. Da war Infrastruktur ein ganz großes Kapitel innerhalb des Masterplans. Da hat das Bundesverkehrsministerium in der Ampelfarbenlehre, ich denke, inzwischen rund 99 Prozent der Maßnahmen auf grün geschaltet. Das führt zu so einen verheißungsvollen Eindruck, als ob jetzt alles toll wäre. Ich glaube, wir müssen das mal gründlich analysieren, denn wir haben nicht so viel erreicht in dem Bereich des Masterplanes mit seiner Vielzahl an Maßnahmen, wie es eigentlich hätte passieren können und wie es hätte passieren sollen. Deswegen hatte ich in der schriftlichen Stellungnahme auch dafür geworben, vielleicht einen „Masterplan Binnenschifffahrt 2.0“ aufzulegen. Denn wir haben neue klimapolitische Herausforderungen, die vor fünf Jahren noch gar nicht Thema waren, die jetzt aber den Verkehrsträger unmittelbar berühren. Und ich glaube, mit so einer konzertierten Maßnahme könnte man der Binnenschifffahrt tatsächlich die Bedeutung zu messen, die Sie in Ihrem Antrag ja völlig zu Recht erwähnt haben. Den nationalen Auftrag begreifen und die Maßnahmen sauber aufeinander abgestimmt in so einen Maßnahmenplan einbringen. Dazu gehört selbstverständlich auch, wovon Herr Bauer vorhin gesprochen hat, was den gesamten nachhaltigen Modernisierungsprozess dieses Verkehrsträgers angeht. Ich habe vorhin gesagt, wir sind bereits in einer besonderen Art und Weise klimafreundlich. Das sieht man insbesondere bei den CO₂-Emissionen bezogen auf die Transportleistung. Trotzdem ist es ja eine Offenkundigkeit, dass wir noch tüchtig investieren müssen, zum Beispiel in klimafreundliche Antriebe, weg vom Diesel. Da leistet das Modernisierungsprogramm des Bundesverkehrsministeriums eine wirklich gute Hilfestellung. Sie müssen immer sehen, das sind ja weit überwiegend kleine und mittelständisch strukturierte Unternehmen in der Binnenschifffahrt, sehr häufig im familiengeführten Verbund. Herr Collée ist ja das typische Beispiel für das, wovon ich hier



spreche. Ohne diese Unterstützungen, die der Staat hier gewährt, ist es einem familiengeführten Unternehmen häufig nicht möglich, diese Innovationsprozesse an Bord des eigenen Schiffes anzustoßen, denn das ist alles unglaublich teuer. Wenn man sieht, dass ein Hauptantrieb in der Rheinschifffahrt bis zu 900.000 Euro kosten kann, dann muss man sich die Frage stellen, wie soll ein familiengeführtes Unternehmen diese Vielzahl an Maßnahmen realisieren. Und dafür ist dieses Förderprogramm gut. Das ist auch ein Teil dieses besagten Masterplans und ist ja extra bei der EU-Kommission notifiziert worden. Aber ich muss Ihnen sagen, ich war einigermaßen verblüfft, als uns aus dem Bundesverkehrsministerium geschildert wurde, in welchem Ausmaß das Haus beabsichtigt, dieses Förderprogramm zusammenzubrechen. Von jetzt 50 Millionen Euro auf 40 Millionen Euro, degressiv gestaffelt, bis auf 8 Millionen Euro. Ich zitiere hier mal einen namentlich nicht zu nennenden Mitarbeiter aus dem Bundesverkehrsministerium, der ganz trocken gesagt hat: „Dann können wir es auch bleiben lassen!“ Dem ist nichts hinzuzufügen. Die Investitionen sind wahnsinnig kostenintensiv und wir sind mitten in einem Umrüstungsprozess hin zu einem noch klimafreundlicheren Verkehrsträger. Und ich fände es ausgesprochen schade und auch aus der umweltpolitischen Dimension betrachtet fatal, wenn wir jetzt diesen Prozess zum Erliegen bringen würden, wegen Einsparvorgaben, die berechtigt sind. Das soll heute auch nicht das Thema sein. Aber da sparen wir nach meiner festen Überzeugung an der falschen Stelle. Und wenn wir dieses Modernisierungsprogramm vielleicht tatsächlich mal mit einem flotten Neubauprogramm mitdenken würden, denn nicht jeder alte Kahn lässt sich so modernisieren, wie wir uns das wünschen – Herr Collée, Sie werden es wissen –, dann glaube ich, könnten wir für diesen Verkehrsträger wirklich richtig was erreichen. Danke!

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Schwanen! Jetzt hat Herr Vinke, der uns zugeschaltet ist, das Wort. Wir hatten vorhin bei Frau von Einem ein kleines technisches Problem. Wir schauen jetzt mal, ob wir das hier für die Anwesenden im Saal lösen können. Herr Vinke, Sie sind jetzt dran und haben vier Minuten Zeit. Bitte achten Sie darauf, die nicht zu überschreiten. Danke!

Cok Vinke (Contargo): Ich hoffe, dass Sie mich dann wenigstens hören können, wenn schon nicht

sehen. Vielen Dank für die Einladung! Wie Sie hören, ist Deutsch ja nicht unbedingt meine Muttersprache, aber andererseits würde ich sagen, wenn Sie es jahrelang mit Rudi Carell ausgehalten haben, gehen die paar Minuten mit mir auch. Die Frage war zu den Terminals. Ich habe mit Fragen zum Thema „Binnenschiff“ gerechnet – aber gut dann über Terminals. Sind die Kapazitäten der Terminals ausreichend? In meinem Fall rede ich dann immer über Container-Terminals, weil das unser Geschäft ist. Im Moment, muss ich sagen, sind die Kapazitäten ausreichend. Die Frage ist natürlich, wie entwickelt sich die Wirtschaft. Wir haben in den letzten Jahren gelernt, dass es nicht immer sehr zuverlässig ist, was alles in der Welt passiert und welche Auswirkungen das auf die Wirtschaft hat. Im Seehafen Rotterdam, das kann ich sagen, wird man die Terminal-Kapazitäten ausbauen, und zwar relativ groß ausbauen. Ob das dann auch mal seinen Widerhall im Inland findet, ist natürlich die Frage. Man sieht ja auch in der Seeschifffahrt, dass man die Kapazitäten von Seeschiffen ausbaut und dann hat man in zwei Jahren überall Probleme, weil die viel zu viele Kapazitäten haben und das wieder stilllegen müssen. Ich hoffe, dass das mit den Terminals nicht passiert. Dann gab es die Frage, ob es genügend Terminals gibt: Jein. Ja, es gibt eigentlich genügend Terminals mit dem heutigen Geschäft. Man muss natürlich auch immer aufpassen, dass man nicht in jedes Dorf ein eigenes Terminal baut. Das haben wir in den Niederlanden auch mal erlebt. Aber sind die dann alle lebensfähig? Sehr wichtig ist natürlich die Infrastruktur, die zu den Terminals führt. Wir reden über Binnenschifffahrt und Wasserstraßen. Es ist natürlich sehr wichtig, dass die in Ordnung sind. Denn wenn sie nicht in Ordnung sind, wird es auch keine Transportkapazitäten zu den Terminals geben.

Ich möchte hier aber auch klarstellen, wir reden zwar über Wasserstraßen und Binnenschifffahrt, für uns geht es um die Terminals. Es geht ja nicht nur um Wasserstraßen und Binnenschifffahrt, die letzte Meile führt immer über die Straße. Wie wir es auch haben möchten, daran geht kein Weg vorbei. Sie führt immer über die Straße und auch die Straße ist dann wichtig. Ich habe das vor ein paar Monaten auch Minister Oliver Krischer schon gesagt, wir operieren ja teilweise an Terminals, wo die Container dann schön mit dem Binnenschiff ankommen und wir müssen dann leider Gottes – und Herr Bauer wird das vermutlich kennen – ab und zu mal



Umwege fahren, weil die Brücken, die über den Rhein führen, auch schon mal keinen Lkw-Verkehr mehr zulassen, weil sie marode sind. Es geht also eigentlich um ein Gesamtkonzept. Mehr Terminals bauen können wir, aber nur, wenn natürlich die Nachfrage aus der Wirtschaft da ist. Wenn irgendwo eine Großfirma gegründet wird und es dort einen Bedarf an Transport gibt, wird es da vermutlich auch einen Terminal geben, irgendwann mal. Die Frage ist, ob die Nachfrage nach dem Transport dann groß genug ist. Man muss ja nicht für 20 Container in der Woche ein Container-Terminal bauen. Das wäre natürlich Unsinn. Was hatten wir noch?

Stellv. Vorsitzende: Herr Vinke, die Redezeit ist jetzt auch leider zu Ende. Deswegen muss ich Sie an der Stelle nun leider unterbrechen. Vielleicht kommen Sie in der zweiten Runde dazu.

Cok Vinke (Contargo): Ich habe keine Uhr gesehen. Deswegen habe ich versucht, selbst mal zu gucken.

Stellv. Vorsitzende: Wir steigen nun ein in die zweite Runde. Kleiner Hinweis: Damit wir das in dem vereinbarten Zeitrahmen gut schaffen, würde ich Sie alle bitten, dass Sie uns gegen Ende des Statements ein paar Sekunden schenken könnten. Dafür wäre ich Ihnen sehr dankbar. Die SPD fängt an. Abgeordneter Stein, bitte!

Abg. **Mathias Stein** (SPD): Herzlichen Dank auch schon für die erste Runde! Das macht deutlich, wie die Vielfalt ist. Ich habe noch zwei Nachfragen an Frau von Einem. Herr Groß hat zum Teil – nicht gerade in diplomatischer Form – nochmal deutlich gemacht, wo die Herausforderungen liegen. Er hat aber auch die Charta der Zusammenarbeit gelobt und sich gewünscht, dass es etwas mehr Pragmatismus gäbe. Da Sie den Ingenieurverband in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung vertreten: Sehen Sie das in dieser Form ähnlich und was brauchen Sie von uns als Haushaltsgesetzgeber und als Gesetzgeber für die anderen Fragen, um dort etwas zügiger agieren zu können?

Die zweite Frage nochmal an Frau Herzig von ver.di. Sie haben schon mal deutlich gemacht, dass sie ablehnend zu den Sonderprämien stehen. Das kann ich gut nachvollziehen. Aber nochmal die Frage der Qualifizierung. Sie haben die Übernahme von Auszubildenden angesprochen. Ich weiß aus eigener Erfahrung, dass insbesondere Menschen, die eine Berufsausbildung gemacht haben, durchaus noch einen stärkeren Aufstiegswillen haben.

Wäre es aus ver.di-Sicht eine Möglichkeit, einen Tarifvertrag oder mehr Chancen zu schaffen, dass man vielleicht auch junge Auszubildende später mal zu Ingenieurinnen und Ingenieuren qualifiziert oder zu Nautikerinnen und Nautikern und zu verschiedenen anderen Berufsformen?

Stellv. Vorsitzende: Danke! Dann als nächstes die Unionsfraktion.

Abg. **Henning Rehbaum** (CDU/CSU): Herzlichen Dank! Von unserer Seite nochmals vielen Dank an die Sachverständigen, dass sie zu uns gekommen sind. Sie wissen, dass die Binnenschifffahrt in der Union eine wichtige und hohe Priorität genießt. Da ist der „Masterplan Binnenschifffahrt“, der ist gerade angesprochen worden, der „Aktionsplan Westdeutsche Kanalnetze“ von 2021, unterlegt mit 1,5 Milliarden Euro, auch der ein wichtiger Beitrag, den wir zu unserer Regierungszeit leisten konnten. Wir sind heute vertreten, das will ich vielleicht vorab noch sagen, mit Dr. Ploß, der den Hamburger Hafen mitvertritt, mit Lars Rohwer aus Dresden, der die Elbe hier als schiffbarem Fluss vertritt. Und Thomas Bareiß lässt sich entschuldigen, er ist jetzt auf einem Tourismuskonferenzgipfel. Er kommt vom Neckar, auch dort haben wir ein großes Thema. Er ist froh, dass er die erste Stunde hier mitmachen konnte.

Ich vertrete das Binnenschifffahrtsland Nordrhein-Westfalen und bin insofern interessiert an den Antworten von Herrn Groß von der Bauindustrie, dem ich drei Fragen stellen möchte. Welche Bedeutung hat die Binnenschifffahrt aus Ihrer Perspektive insgesamt für die deutsche Wirtschaft? Welche Potenziale böten stärkere Investitionen und bessere Rahmenbedingungen und welche Folgen hätte es, wenn wir eine immer schlechtere und unzuverlässigere Infrastruktur hätten? Die zweite Frage: Welche Infrastrukturprojekte im Bereich der Binnenwasserstraßen sind für die Branche und ihre Kunden die drängendsten aus Ihrer Sicht? Wo liegen aktuell eigentlich die Engstellen und Risiken für die Branche, für Ihre Kunden und für die Zuverlässigkeit der Lieferketten und welche Projekte haben Ihres Erachtens die höchste Wirtschaftlichkeit? Wir müssen immer darauf achten, dass wir das Geld möglichst fruchtbar einsetzen, und da haben Sie sicherlich einen Überblick. Die dritte Frage: Die Fertigstellung der Abladeoptimierung Mittelrhein ist nach aktuellem Planungsstand erst für 2033 vorgesehen. Andere Maßnahmen, wie die Abladeoptimierung Niederrhein, die Vertiefung des Unter-



mains, Sanierung und Ausbau der Neckarschleusen oder der Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals sind ebenso dringend, scheinen aber auf der Prioritätenliste noch weiter nach hinten gerückt zu sein.

Wieso dauert eigentlich die Realisierung der Infrastrukturprojekte im Bereich Wasserstraße so lange und was bräuchte es, neben einer auskömmlichen Finanzierung, die auf der Hand liegt, um das deutlich schneller umsetzen zu können? An welchen Stellen können also die Prozesse verschlankt und die Abläufe aus Sicht der Bauindustrie beschleunigt werden?

Stellv. Vorsitzende: Danke! Kollege Benner für die Grünen, bitte!

Abg. **Lukas Benner** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank! Herr Bauer, Sie hatten eben fast in einem Nebensatz gesagt, dass auch bei der Hafeninfrasturktur die Frage, wie man mit Wasserstoff und den Gütern der Zukunft umgehen kann, eine entscheidende ist. Mich würde interessieren, ob Sie dazu noch ein bisschen ausführen können. Ich sage mal ein bisschen überspitzt: Was ist die Erwartungshaltung? Brauchen wir in jedem Binnenhafen ein Wasserstoffterminal? Was sind die Erwartungen der Branche? Und die andere Frage ist auch: Was ist die Rolle der Politik? Natürlich müssen wir rechtliche Rahmenbedingungen klarmachen. Sie wissen, ich habe in einem Forschungsprojekt zu ammoniakbasierter Infrastruktur landseitig von rechtlicher Seite gearbeitet. Das war mein Job, bevor ich das hier begonnen habe. Deswegen kann ich darüber sehr lange reden, aber mich würde eben nochmal interessieren, auch investitionsseitig, inwieweit es da eine Erwartungshaltung an die Politik gibt, da auch noch stärker investiv mitreinzugehen. Wann trägt es sich, Wasserstoffinfrastruktur zu bauen? Wie ist Ihr Eindruck? Wo stehen Sie da gerade? Sind die Investoren bereit, aber der Rechtsrahmen noch nicht oder fehlt es am Geld und alles andere ist da? Ob Sie da nochmal ausführen könnten? Der zweite Punkt, der mich auch interessieren würde: Wir haben zu den Personalanforderungen ein bisschen was gehört. Inwieweit der Body-Mass-Index oder die Farbsehschwäche und ähnliches das große Problem sind oder sie vielleicht einfach nur ein Problem verschärfen, könnten Sie uns als Nichtbrancheninternen nochmal eine kleine Einschätzung geben, wie das Ihrer Ansicht nach ist? Und die dritte Frage wäre, in aller Kürze mit Blick auf die Zukunft: Sie haben beschrieben, dass die

GDWS Ihnen höhere Anforderungen zur Fernsteuerung der Schiffe, nenne ich es einfach mal, gegeben hat. Da wäre nochmal die Frage: Wie weit ist denn das überhaupt, also geht es dann darum auf den Teststrecken zu fahren oder in den Vollbetrieb zu gehen? Können Sie da noch einmal ausführen, wo es gerade hakt und wo vielleicht auch noch Dinge zu klären wären?

Stellv. Vorsitzende: Danke! Als nächstes für die AfD-Fraktion Abgeordneter Bochmann!

Abg. **René Bochmann** (AfD): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Meine Frage richtet sich nochmal an Herrn Collée. Wie schätzen Sie das Thema „Fahrwasserzone und Lotsenpflicht“ momentan ein und sehen Sie eine Notwendigkeit einer vollumfänglichen Betriebshaftpflichtversicherung für Binnenschiffe auf dem gesamten Bundeswasserstraßennetz als sinnvoll und notwendig an? Nur um es zu erklären: Jeder Lkw auf unseren deutschen Straßen unterliegt einer Haftpflichtversicherung. Das heißt, ohne die darf er nicht betrieben werden. Wenn wir beispielsweise Binnenschiffe aus dem Ausland auf unserem Bundeswasserstraßennetz haben und dort gehen einfach mal durch einen Unfall 2 000 Liter Diesel in die Flüsse, dann haben wir einen Umweltschaden, der am Steuerzahler hängen bleibt. Das heißt, wäre das Unternehmen haftpflichtversichert, müsste die Versicherung leisten, und es würde nicht unseren Steuerzahlern aufgebürdet.

Dann habe ich noch eine Frage, und zwar an Herrn Schwanen. Wie kann man, wie auf der Elbe-Allianz auch angesprochen, dem schwindenden deutschen Schiffsraum entgegenwirken? Das heißt, es gibt Unternehmen, die verlassen Deutschland, weil die Binnenschiffverkehrsbranche in Deutschland nicht mehr so zukunftssicher ist, wie sie das vor einigen Jahren gewesen ist. Wie können wir das attraktiver machen, um den Unternehmer hier in Deutschland zu halten? Vielen Dank!

Stellv. Vorsitzende: Danke! Für die FDP-Fraktion Kollege Reuther!

Abg. **Bernd Reuther** (FDP): Vielen Dank! Ich hätte eine Frage, die gleichzeitig an Herrn Vinke und Herrn Bauer geht, die aus der Praxis im Unternehmen kommen und die deutschen Wasserwege auch befahren bzw. die Schiffe be- und entladen. Im Antrag der Union sind eine ganze Reihe von Projekten aufgeführt. Kollege Rehbaum hat es beschrieben. Es würde mir auch noch der Wesel-Datteln-Kanal ein-



fallen oder die Moselschleusen. Ich will jetzt nicht sagen, das ist ein bisschen wahllos zusammengeschrieben, das würde mir nicht in den Sinn kommen, aber wir müssen sehen, wie wir da priorisieren. Und da wäre meine Frage auch an diejenigen, die, wie Herr Bauer zum Beispiel, jeden Tag mit ihren Schiffen die deutschen Wasserwege befahren, wo es am dringendsten ist. Welche Projekte stehen aus Ihrer Sicht ganz oben auf den Prioritätenlisten und werden diese auch aus Ihrer Sicht – auch dann an Herrn Vinke – von der WSV so umgesetzt? Vielen Dank!

Stellv. Vorsitzende: Danke! Für die Gruppe Die Linke der Kollege Riexinger!

Abg. **Bernd Riexinger** (Die Linke): Vielen Dank! Ich darf mich noch für die Verspätung entschuldigen. Ich höre von fast allen Sachverständigen, welche Bedeutung die Binnenschifffahrt für die Zukunft hat, insbesondere auch für den Klimaschutz, für eine gelungene Verkehrswende, und dass alle der Meinung sind, dass die Investitionen, die die Bundesregierung im Haushaltsansatz vorsieht, deutlich zu niedrig seien und eigentlich um den Faktor drei erhöht werden müssten. Ich will nur nochmal sagen, dass wir diese Position teilen, weil in der Tat die Infrastruktur so angegriffen und erodiert und auch überaltert ist, dass man ohne kräftige Investitionen das gar nicht mehr richtig auf die Füße bringen kann.

Meine Fragen richten sich aber an den Vertreter von ver.di, an Herrn Scheer. Und es geht hier insbesondere ums Personal. Das wurde auch schon mal angesprochen. Der Antrag der CDU/CSU sagt wenig zu den Beschäftigten. Er beschränkt sich darauf, auf die nicht besetzten Stellen bei den Wasserstraßen- und Schifffahrtsämtern zu verweisen. Aber ich glaube, das Problem ist größer. Es wurde auch von der Kollegin Herzig angesprochen. Daher würde mich nochmal interessieren, wie Sie das beurteilen, welche Strategien Sie sehen, Personal zu gewinnen und dem Fachkräftemangel entgegenzuarbeiten. In der Stellungnahme von ver.di wurden auch die privaten Betreiber, die privaten Akteure angesprochen. Und da geht es insbesondere auch nochmal um die Frage der Tarifbindung, des Flächentarifvertrags mit Allgemeinverbindlichkeit, wo Sie durchaus beschreiben, dass auch durch die Frage der Beflaggung Arbeitsbedingungen und Arbeitsverhältnisse bestehen, die nicht gerade geeignet sind, Personal oder junge Leute anzuziehen.

Daher würde mich interessieren, was die Position von ver.di dazu ist.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank an die Abgeordneten! Dann starten wir nun in die zweite Antwortrunde. Ich muss alle Sachverständigen bitten, die Redezeit nicht zu überziehen und wenn Sie vielleicht auch irgendwo noch ein paar Sekunden für uns überhaben, dann würde uns das helfen, auch pünktlich zum Ende zu kommen. Herr Bauer, Sie fangen an und haben zwölf Minuten.

Steffen Bauer (HGK): Vielen Dank! Einleitend zum Thema „Infrastruktur“: Wenn man über den Wasserstoffhochlauf nachdenkt, glaube ich, ist es wichtig, sich mal in die Vogelperspektive zu begeben und zu überlegen, wenn wir wichtige Ballungsgebiete mit Wasserstoff versorgen wollen oder mit deren Derivaten, wie würde man eigentlich so eine Planung machen, damit logistisch gesehen alle Verkehrsträger im Idealfall daran teilhaben können. Das ist wichtig, wenn man über den Standort Wilhelmshaven nachdenkt, wo die Wasserstraße eingeschränkt aktiv sein kann und wo die Hauptlast im Kern auf der Bahn liegt. Und wenn man über die ARA-Häfen nachdenkt, die für uns und insbesondere für die Industrie eine wesentliche Rolle spielen, dann muss man die Zeitschiene vor Augen haben. Das heißt, wir brauchen sowohl eine Infrastruktur in den Seehäfen, das heißt Cracker-Anlagen für Wasserstoff und dementsprechend Lade- und Entladeanlagen. Wir brauchen Tank-Terminals, also Möglichkeiten, die neuen Energieträger entgegenzunehmen. Und natürlich müssen wir auch darüber nachdenken, wie wir im Hinterland mit kleineren Skalierungen umgehen, denn es gibt auch die Mittelständler. Es gibt nicht nur die Großindustrie, die im Idealfall ab 2028 bis 2032 über eine Pipeline-Anbindung verfügt, sondern es gibt auch die ganz vielen Mittelständler, die – sagen wir mal – auch, insbesondere im südlichen Raum, mit angeschlossen werden müssen. Da kann auch der Verkehrsträger Binnenschifffahrt eine essenzielle Rolle spielen. Deswegen sollte aus meiner Sicht hier sehr eng mit allen Verkehrsträgern, mit den Verbänden, auch mit den Unternehmen gesprochen werden, wie man sinnvollerweise solche Investitionen tätigt. Es gibt viele Privatinitiativen, auch in Konsortien Investitionen zu tätigen. Wir als Unternehmen investieren auch – und das sage ich sehr bewusst – in kritische Infrastruktur. Das, was wir an Schiffsneubauten sehen für Ammoniak oder



auch flüssiges CO₂, ist zukünftig kritische Infrastruktur. Stand heute gibt es dafür keine Förderprogramme oder sonstige – sagen wir mal – Hilfestellungen der Politik. Was ich mir sehr wünschen würde, ist, dass man insbesondere mit Blick auf die Zukunftsfähigkeit auch betrachtet, wie wir solche Förderungen unterstützen können. Und ich glaube, dann erschließen sich auch viele Fragen, wenn man heute über Förderung von älterem Schiffsraum nachdenkt. Wir haben einen Altersdurchschnitt von 57 Jahren in der Binnenschiffahrtsflotte in Europa. Viele Investitionen und viele Förderungen, die man vermeintlich tätigen muss, muss man eigentlich gar nicht mehr tätigen. Wir müssen 2045 über die Linie kommen. Und dann sollte man meiner Meinung nach im Kern die Schiffe betrachten, die noch relativ jung sind, bei denen also eine Umbaumaßnahme erforderlich ist. Und für die Schiffe, die es nicht brauchen, muss man Rechtssicherheit schaffen, damit sie keinen Nachteil erlangen und sie die nächsten Jahre mit den Antrieben noch fahren können. Dann hat man schon die Hälfte, meiner Meinung nach, damit „erschlagen“. Das heißt, die Anforderung an die Politik ist, in diese Detailplanung mit uns zu gehen, den Verkehrsträger auch stärker zu unterstützen, was Fördermittel angeht und Fördermaßnahmen im Schiffsbau für die neuen Gütergruppen. Ich wiederhole mich nochmal, HVO ist ein pragmatischer Ansatz, der vom Mittelaufwand geringer ist als die Fördermittel in verschiedene Antriebe zu bringen, die heute noch nicht serienreif verfügbar sind. Eine Brennstoffzelle mit Wasserstoff ist noch nicht serienreif verfügbar und deswegen ist es ein Teststadium, kann gefördert werden, brauchen wir auch, aber es ist nicht das fertige Modell, mit dem wir über die Ziellinie kommen.

Das Thema „Fernsteuerung/GDWS“: Sehr konkret, ein Leuchtturmprojekt, glaube ich, in Belgien und in den Niederlanden. Wir haben auch dem Ministerium sehr viele Informationen zur Verfügung gestellt. Es ist uns dabei in einfacher und guter Weise Hilfe zuteilgeworden, sodass wir diese Tests erfolgreich abschließen konnten. In Deutschland hatten wir dann die Diskussion in Bezug auf den Rhein mit der ZKR und haben dort ein Genehmigungsverfahren besprochen. Es wurde uns von der GDWS zugesagt, dass das für den Kanal ebenso angewandt wird. Dem war nicht so. Wir haben drei Monate später von der GDWS die Erlaubnis erteilt bekommen, auch im Kanalnetz zu testen, aber unter

deutlich höheren Anforderungen technischer Natur. Das heißt, es müssen Radaranlagen und bestimmte technische Modifikationen an unseren Schiffen vorgenommen werden, die dazu führen, dass die in dem Konsortium aktiven Unternehmen natürlich zusätzliche Kosten aufwenden müssen. Und ich möchte an der Stelle nochmal betonen, die an dem Konsortium beteiligten Unternehmen stemmen das ausschließlich auf eigene Kosten. Das heißt, wir nehmen keine Fördermittel in Anspruch und können uns das als Reeder noch „leisten“. Das können sich kleinere Partikuliere und kleinere Schiffsunternehmen nicht leisten. Es ist ganz, ganz wichtig, dass man uns da auch maximal unterstützt, damit wir am Ende als Branche etwas davon haben. Da ist es sehr, sehr ärgerlich, dass wir nach eigentlich mündlichen Zusagen feststellen mussten, dass die GDWS davon abweicht und uns jetzt noch höhere Hürden setzt, wie gesagt auch in finanzieller Hinsicht. Dann muss man so etwas am Ende wirtschaftlich immer wieder neu betrachten.

Das Thema, Herr Reuther, wie wir in den jeweiligen Systemen unterwegs sind: Der entscheidende Punkt ist, wir sind nicht irgendwo isoliert in einem eigenen Raum unterwegs. Wir sehen sehr klar, dass unsere Kunden nicht nur aus den energieintensiven Industrien, sondern auch aus dem Mittelstand, mit großer Sorge auf die Versorgung über die Wasserstraßen gucken und teilweise Standortdiskussionen vor dem Hintergrund geführt werden, dass nicht mehr sichergestellt ist, dass die Binnenschiffahrt und das System Wasserstraße zukunftsfähig von der Politik positioniert werden. Deswegen ist es aus unserer Sicht ein Stück weit ein ganz elementares Ziel, – man kann über Beträge streiten, 900, 700 Millionen, 1,5 Milliarden, am Ende können wir auch nur einen gewissen Rahmen ausgeben – ein politisches Signal, ein klares Bekenntnis für dieses System Wasserstraße zu erhalten. Das würde uns zumindest bei der Bewältigung vieler Themen – auch Fachkräftemangel – helfen. Wie soll ich junge Menschen davon überzeugen, aufs Schiff zu gehen, wenn die eigene Politik dieses System nicht in den Vordergrund stellt? Das tut sie, wenn sie Haushaltsmittel kürzt, wenn sie Projekte, die wir als priorisiert behandeln, nicht mit uns gemeinsam umsetzt und nicht in der nötigen Dringlichkeit. Das wäre der große Wunsch, dass wir das schaffen. Denn nur so haben wir auch eine Möglichkeit mehr Menschen davon zu überzeugen, nicht nur um dem Fachkräftemangel zu begegnen, sondern auch



unsere Kunden, unsere Industrie, diejenigen, die am Ende ihren Wirtschaftsstandort hier in Deutschland auch halten und ausbauen wollen – und das geht bis zum Mittelstand, das ist nicht nur die Großindustrie –, die brauchen ein Bekenntnis der Politik, dass dieser Verkehrsträger in der Zukunft eine Rolle spielt. Da wäre uns sehr geholfen. Vielen Dank!

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank! Als nächstes Herr Collée, Sie haben vier Minuten Zeit.

Jürgen Collée: Ich will mal in umgekehrter Reihenfolge anfangen, also mit der Haftpflicht. Wir bewegen uns mit Millionenobjekten in Bauwerken oder auf Kanälen, die unheimlich wertvoll sind und wo Kosten verursacht werden, wenn es einen Unfall gibt. Da sehe ich eine Haftpflicht für Binnenschiffe als äußerst zwingend. Wir haben mittlerweile viele Schiffe aus dem östlichen Raum, ich sage mal aus dem Donaauraum, hier fahren, die auch wahrscheinlich, oder soweit wir die Kenntnis erlangt haben, unterversichert sind. Es besteht bei einer größeren Havarie die Gefahr, dass derjenige, der geschädigt ist, dann vollständig auf den Kosten sitzen bleibt bzw. im Hinblick darauf am Ende auch wieder das WSA beteiligt ist, wenn der Unternehmer nicht in der Lage ist, diese Kosten, die bei einer Havarie entstehen, schlimmstenfalls ein Schiffsuntergang, selbst zu stemmen. Von daher müsste eine Haftpflicht in meinen Augen zwingend sein. Und da muss ich Herrn Bochmann Recht geben, im Pkw- oder Lastwagenbereich ist eine Haftpflicht auch zwingend. Wie es bei der Bahn aussieht, kann ich Ihnen nicht sagen. Es wäre eine notwendige Maßnahme, um die man sich kümmern müsste.

Und jetzt kommen wir noch zu Lotsenpflicht und Fahrwasser. Die Fahrwasser müssen ausgebaut werden. Wir haben gerade auch im Mittelrhein gewisse Untiefen, die beseitigt werden müssen. Und da muss man sich nicht immer um das Klein-Klein streiten, sondern man muss einfach sagen, es ist notwendig und sollte erledigt werden. Wenn die Bahn bauen will, dann baut sie und sagt, das Gleis muss ausgewechselt werden. Warum verfährt man nicht so in der Binnenschifffahrt? Dann kommen wir noch zur Lotsenpflicht. Das ist eine unsägliche Sache. Wenn ich mir da Holland angucke: In Holland können sie ohne Lotsen fahren, es sei denn, sie können nicht die nötige Fremdsprache, also Holländisch oder Englisch. Aber in Deutschland, wenn sie zum Beispiel durch den NOK fahren

müssen oder schon allein in die Schleuse, sind sie verpflichtet, einen Lotsen zu nehmen. Wenn sie einen Freifahrer erreichen wollen, das heißt, dass sie selbstständig durch den NOK fahren, dann müssen sie zehn Fahrten nachweisen. Und nach einem Jahr verfällt der Freifahrer, wenn sie da nicht wieder gefahren sind. Irgendwo muss sich Deutschland mal langsam den europäischen Gepflogenheiten in der Binnenschifffahrt anpassen und auch diese Zonen beseitigen, die es zum Beispiel in Belgien und Holland nicht gibt. Wir fahren mit den deutschen Schiffen in der Schelde bis runter an die offene See. Und in Deutschland brauchen sie einen Lotsen, eine besondere Zulassung usw. Dann sollen Sie aber Sachen befördern, ich sage mal, aus dem westdeutschen Kanalnetz heraus rüber nach Kiel. Da können sie nicht allein fahren. Dementsprechend haben aber auch die Lotsen Nachwuchsprobleme und können nicht genügend Personal stellen, also müssen sie wiederum warten. Irgendwo steht hier in Deutschland von der Reglementierung alles so auf dem Kopf. Wie Herr Groß oder Herr Bauer auch gesagt haben, wir sind überreglementiert, vor allem seit den letzten paar Jahren, aus meiner Erkenntnis heraus. Seitdem wir mehr europäisch sind, haben wir mehr Regeln statt weniger. Danke!

Stellv. Vorsitzende: Danke! Als nächste Frau von Einem, Sie haben vier Minuten Zeit.

Stefanie von Einem (IWSV): Danke! Ich bin zu mehr Pragmatismus gefragt worden. Herr Groß hatte das schon angesprochen mit der Charta für die Zusammenarbeit auf Baustellen. Natürlich ist es wichtig, dass wir uns Verfahren zur Beschleunigung von Bauvorhaben geben und dass die aber auch angewendet werden. Zum Beispiel gibt es auch noch die gesamtheitlichen Vergabeformen, wie zum Beispiel das PBB, Planen, Bauen und Betreiben, was auch schon an einigen Stellen Einzug gehalten hat. Das hat keinen gesetzlichen oder rechtlichen Charakter, aber es dient der Verbindlichkeit zwischen Bauherren und der Industrie, damit dort einvernehmlicher gearbeitet wird. Es wäre sehr gut, wenn das noch mehr Einzug halten würde. Grundsätzlich wäre aber auch an der Stelle – das habe ich schon gesagt –, dass die Digitalisierung gesteigert werden muss. Das kommt in der WSV zum Beispiel beim Einsatz von BIM, also dem Building Information Modeling, auch schon zum Tragen und kann sicherlich, wenn es dann ausgeweitet wird, auch dazu führen, dass man wirklich



schneller und einfach zielgerechter vorankommt. Was mir aber auch wichtig wäre, ist, – das ist heute auch schon mehrfach angesprochen worden – eben nicht nur die Investitionen in die Maßnahmen zu steigern, sondern – darauf wird Frau Herzig sicherlich auch noch mal eingehen –, wirklich in das Personal zu investieren. Es ist nach der Reform, die wir hatten, festgehalten worden, dass der Ist-Zustand als Soll-Personalkörper einfach angesetzt wurde. Der war aber damals schon zu niedrig. Dann wurde weiter reduziert und jetzt sagt man, damit soll man auskommen. Da müsste unbedingt investiert werden und das aber auch ganz pragmatisch. Dass wirklich einfache Verfahren genommen werden und da moderner und schneller vorgegangen wird. Frau Herzig hat schon beschrieben, wie das in der WSV funktioniert. Es ist wirklich sehr sperrig und unmodern. Was mir auch noch wichtig wäre, ist, wenn ich auch wieder über Pragmatismus nachdenke, dass wir wirklich kürzere Entscheidungswege bekommen. Man hatte damals bei der Reform auch ganz stark dafür plädiert, dass Verantwortungen in die Ämter, auf die Ortsebene, abgeschichtet werden, damit man nicht mehr so viele Schleifen drehen muss. Und es wäre sehr gut, wenn da nochmal angeknüpft würde und diese Verantwortung auf der Ortsebene noch mehr gestärkt würde. Das ist in Ansätzen schon zu erkennen, aber eben bei Weitem noch ausbaufähig. Und von daher könnte ich mir vorstellen, dass man dadurch auch sehr viel zur Beschleunigung beitragen könnte. Danke!

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank! Als nächstes Herr Groß, Sie haben acht Minuten Zeit.

Thomas Groß (Fa. Hülskens): Danke! Herr Rehbaum, Sie haben nach der Bedeutung der Schifffahrt und des Systems Wasserstraße gefragt. Die ist gigantisch hoch, genauso wie Herr Schwanen auch schon ausgeführt hat. Für manche Industriezweige in Deutschland ist die Schifffahrt eigentlich unersetzbar, um das Wort zu wiederholen: alternativlos. Denke man an große Firmen wie BASF, Bayer, Evonik, Hüttenwerke Krupp Mannesmann, Thyssenkrupp, Dillinger Hütte usw. Das sind jetzt die ganz großen. Es gibt auch kleinere. Es gibt Firmen, wenn die Wasserstraße weg ist, können sie dort die Lampen ausmachen. Dann passiert definitiv nichts mehr. Insofern ist die Wasserstraße sehr wichtig. Ich bin sogar der Meinung, die Wasserstraße könnte noch wichtiger werden. Denn man muss einfach

umdenken und mehr Güter auf die Wasserstraße bringen, die im Moment immer noch über Bahn und Straße abgewickelt werden, insbesondere Schwerlastgüter. Das ist auch schon angesprochen worden. Und es gibt sicherlich noch zahlreiche andere Güter, die dafür geeignet sind. Die Wasserstraße ist im Moment trotz alledem, über das wir uns hier echauffieren, ein sehr zuverlässiger Verkehrsträger. Schiffe kommen in der Regel mehr oder weniger pünktlich an, die haben selten Stau, die bleiben selten irgendwo liegen.

Das kann noch besser sein bzw. das muss erhalten werden. Und damit überleitend zur zweiten Frage: Welche Bauwerke sind besonders wichtig oder welche Stellen an der Wasserstraße müssen ertüchtigt werden? Sie haben ein paar Stellen aufgeführt, die alle sehr wichtig sind. Der Wesel-Datteln-Kanal fehlte in der Tat, weil das die meistbefahrene Binnenwasserstraße im Moment ist. Es sind alle sehr wichtig, aber auch da muss man vielleicht nochmal ein bisschen anders denken. Da ist zum Beispiel die Oberelbe. Die fällt ziemlich weit hinten rüber, denn dort gibt es nicht viel Schifffahrt. Aber das ist wie mit der Henne und dem Ei. Was war zuerst da? An der Oberelbe könnte viel, viel mehr Schifffahrt sein, wenn dort auch Maßnahmen stattfinden würden, die den Wasserspiegel schützen, sodass man an der Elbe eben fahren kann. Jedes Mal, wenn der nötige Wasserstand an der Elbe vorhanden ist, geht eigentlich auch der Run der Schiffe Richtung Tschechien sofort los.

Die letzte Frage, die Sie gestellt hatten: Was kann man anders machen? Wie kann man beschleunigen? Wir reden in ganz Deutschland immer von Bürokratieabbau. Wir reden insbesondere auch von Bürokratieabbau im Bauwesen. Im Wohnungsbau wird das im Moment diskutiert. Man könnte mit der Hälfte der Normen auskommen. Und das ist, glaube ich, bei der Wasserstraße auch so. Wir haben eigentlich in Deutschland ein gutes Regelwerk für Bauwerke, für Beton, für Stahl, für was weiß ich nicht. Das ist keine Kritik an den Mitarbeitern der WSV, Herr Stein, aber es ist so, dass die WSV über Jahrzehnte hinweg Vorschriften angehäuft hat und die Vorschriften werden immer komplizierter und immer ausführlicher. Wie das entstanden ist, wie sich das vielleicht hochgeschaukelt hat, kann ich gar nicht nachvollziehen. Aber es gibt technische Regelwerke über Betone, wo man nach langer Diskussion mit der Bundesanstalt für Wasserbau über-



einkommt, dass dieser Beton eigentlich gar nicht herstellbar ist. Das ist kein Joke! Das war wirklich eine harte Erfahrung auf einer Baustelle, wo man nach Monaten gesagt hat, ja gut, dann machen wir bei den Anforderungen mal ein paar Abstriche. Das ist einmal die technische Seite. Dieses ganze technische Regelwerk ist enorm kompliziert und muss dringend reduziert und überarbeitet werden. Und da wäre es, glaube ich, ganz wichtig, wenn die WSV vielleicht die Hilfe der Bauindustrie annehmen würde, bei diesen Regelwerken mitzuwirken. Das wird bis jetzt kategorisch abgelehnt. Wir wollen diese Regelwerke nicht bestimmen, aber man kann vielleicht mal ein paar Praxisaspekte einfließen lassen und sagen: „Liebe Kollegen, das, was ihr da jetzt plant, das geht in der Natur aus diesen und anderen Gründen gar nicht.“ Nur beratende Stimme! Eine beratende Stimme würde ja schon reichen, aber das ist im Moment eben nicht der Fall. Neben dem technischen Bereich gibt es dann noch den Verwaltungsbereich. Das hat auch Frau von Einem vorhin angesprochen. Ich höre sehr oft: „Wenn die GDWS uns mal machen ließe, dann wären wir mit unserer Arbeit hier auch sehr viel schneller.“ Und das ist auch für die untere Ebene, für die Ebene der Ämter, glaube ich, teilweise sehr demotivierend, dass man Entwürfe macht, schickt die zur GDWS, dann kommen sie mit Kleinigkeiten zurück. Dann werden die Kleinigkeiten korrigiert. Dann schickt man sie wieder hin und die kommen mit anderen Kleinigkeiten wieder zurück. Es wird noch nicht mal das gesamte Konzept durchgeprüft, sondern es wird etwas moniert und zurückgeschickt. Ich sage dazu immer Genehmigungsspingpong. Das findet nach meinen Erfahrungen, nach dem, was man so hört, zwischen der GDWS und der WSV, den Ämtern, als auch zwischen dem BMDV und der GDWS vielfach statt. Und da muss man unbedingt Regeln einziehen, die das ganz stark minimieren. Vielen Dank!

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank! Als nächstes Frau Herzig, Sie haben das Wort für vier Minuten.

Lea Herzig (ver.di): Herzlichen Dank für die Rückfrage zu Qualifizierungsmöglichkeiten für die Beschäftigten in der WSV, Herr Stein. Da braucht es im Grunde genommen klarere, leichtere und zugänglichere Möglichkeiten. Die WSV bietet bereits eigene Studiengänge an. Es gibt Stipendien, aber die sind zum Teil für die eigenen Beschäftigten schwer zugänglich. Der ganze Prozess müsste ver-

schlankt werden. Mir ist auch sofort der Fall eines Wasserbauers in den Kopf gekommen, der den Wunsch hatte, sich zum Nautiker weiter ausbilden zu lassen, weil die Stelle in seinem WSA frei wurde. Er musste sich dann privat weiterqualifizieren, privat studieren und hat am Ende 13 Bewerbungsschreiben an die GDWS geschrieben. Das kann nicht sein! Das sind Dinge, wo innerbehördlich, glaube ich, viel passieren kann. Ob mehr Qualifizierungsmöglichkeiten tarifiert werden sollten, ist natürlich eine schwierige Frage. Der TVöD mit seinem besonderen Teil für das BMDV bietet allerlei Möglichkeiten, hier neue Regelungen einzuführen. Da sind wir als Tarifpartei auch gerne zu Gesprächen bereit. Aber es gibt Dinge, bei denen wir auch bereits dem Innenministerium mitgeteilt haben, dass es da Probleme gibt. Ich denke zum Beispiel an die Mehrzweckschiffe auf Nord- und Ostsee. Wenn dort neue Schiffe eingesetzt werden, die auch Hubschrauberlandeplätze haben, gibt es dort die Verpflichtung, dass RettungsanitäterInnen auf den Schiffen eingesetzt werden. Aktuell ist es so, dass die KollegInnen, die eine Fortbildung als RettungsanitäterInnen gemacht haben, diese Zeiten, um diesen Titel weitertragen zu können, privat in ihrer Freizeit in Rettungsstellen erbringen müssen. Und gleichzeitig gibt es dort noch keine vernünftige Zulage. Wir haben bereits mehrfach angemerkt, dass es hier zu Verhandlungen kommen muss. Ich denke, da ist das BMI bzw. der Arbeitgeber Bund durchaus angehalten, den Bereich der WSV attraktiver zu machen.

Ich möchte auf einen Punkt noch kurz eingehen, den sowohl Frau von Einem als auch Herr Bauer genannt haben. Natürlich, die WSV ist nur attraktiv, wenn dort ordentlich ins Personal investiert wird. Was Sie gerade gemeint haben, dass dort die Beschäftigten sehen müssen, dass dem Bund diese Behörde und das System Wasserstraße wichtig sind. Das muss auch in Investitionen ins Personal wieder ankommen. Danke!

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank! Als nächstes hat Herr Scheer für bis zu acht Minuten das Wort.

André Scheer (ver.di): Vielen Dank! Danke für die Einladung und für die Frage. Ich finde die Diskussion hier und heute auch sehr wichtig und interessant. Binnenschifffahrt stärken als Intention, als Überschrift des Antrags der Unionsfraktion, ist, glaube ich, eine Forderung, die wir alle im Saal unterschreiben könnten. Ich unterschreibe das, was



Kollegin Herzig gerade gesagt hat. Wir haben hier in der bisherigen Diskussion so ein bisschen eine Schiefelage, was Infrastrukturfragen anging, was die WSV anging – so wichtig sie ist, eine völlig klare Sache, ohne Wenn und Aber. Aber Binnenschiffahrt als solche ist ein viel breiterer Bereich. Wir reden von der Güterbinnenschiffahrt. Wir reden von der Personenschiffahrt, der ganze Bereich Flusskreuzfahrten zum Beispiel, und an Bord arbeiten Menschen. Wir können über die Infrastruktur, über Modernisierung sprechen – es ist auch richtig, dass wir das tun –, aber egal wie viel Automatisierung im Raum steht, es werden immer Menschen an Bord gebraucht. Es werden Menschen zum Steuern gebraucht. Ich mag diese Begriffe „Fachkräfte“ und „Fachkräftemangel“ nicht – ich nutze sie auch an der Stelle, klar –, denn das klingt so ein bisschen nach einer Maschine. Auch das sind Kolleginnen und Kollegen. Das sind Menschen, die ihren Beruf gelernt haben, die in ihrem Beruf arbeiten, die ihren Beruf lieben, ob es Partikuliere sind, ob sie in Reedereien arbeiten. Und darin sind wir uns, glaube ich, auch alle einig, davon brauchen wir mehr. Nur ein Fachkräftemangel ist nicht vom Himmel gefallen, sondern das ist eine Frage, die wir seit Jahren, Jahrzehnten haben. Aber es war klar, dass es in unserem Land eine Entwicklung gibt, dass viele ältere Menschen aus dem Berufsleben ausscheiden und weniger jüngere nachkommen. Die Frage ist, mit welchen Maßnahmen man darauf reagiert. Das heißt, es gibt einen Wettstreit um Arbeitsplätze. Es gibt einen Wettstreit um Angebote. Und da haben natürlich diejenigen die Nase vorn, die attraktive Angebote machen, die attraktive Arbeitsbedingungen und Arbeitsplätze bieten, die sichere Einkommen, gute Einkommen, bieten. Und wir müssen auch ehrlich sein, da konkurriert natürlich die Binnenschiffahrt – genauso wie die Seeschiffahrt, die noch mehr – mit Arbeitsplätzen, wo man von 8 bis 16 Uhr im Büro und abends zu Hause ist. Das haben wir leider nicht. Das ist auch völlig klar. Das kann in bestimmten Situationen auch ein Vorteil sein. Wir müssen aber jüngere Menschen dafür gewinnen, sich für einen Beruf zu interessieren, der abseits der Küsten und außerhalb des Einzugsgebiets der Wasserstraßen kaum Aufmerksamkeit bekommt. Wenn wir uns hier in Berlin umgucken – wir haben zwar hier die Spree –, aber wie viel wird von diesem Beruf als Möglichkeit gesprochen? Das gleiche gilt auch für Bayern oder wo auch immer. Wir brauchen da mehr

Werbung für die Berufe. Darüber sind wir uns, glaube ich, auch einig. Das wird aber nicht reichen.

Es stellt sich natürlich auch die Frage, mit welchem Zugang man die Ausbildung ermöglicht. Und darauf bezog sich auch unsere Stellungnahme. Natürlich ist weitgehend Englisch die Sprache an Bord. Aber wenn ich von einem 16- oder 17-Jährigen, der von der Schule abgeht und sich dafür interessiert, diese Laufbahn einzuschlagen, verlange, dass er die gesamten Fachbegriffe und alles andere auf Englisch kann, werde ich ihn nicht kriegen. Das ist die Frage. Dazu gehört auch, welche Arbeitsbedingungen, welche Lebensbedingungen wir haben. Und da ist für uns als Gewerkschaft natürlich entscheidend, dass es tarifvertraglich abgesicherte Bedingungen sind. In der Güterbinnenschiffahrt haben wir mit dem BDB einen entsprechenden Tarifvertrag abgeschlossen und ihn auch immer wieder verhandelt. Aber gleichzeitig entziehen sich viele Unternehmen dieser Tarifbindung. Das sind Unternehmen, die ihren Sitz nach Luxemburg verlagern oder unter einer anderen Flagge fahren. Und da kommen wir tatsächlich sehr schnell in eine Breddouille, wo dann der Wettbewerb zwischen größeren und kleineren Unternehmen schnell unfair wird. Daher die ganze Frage der Flaggen. Die kann ich jetzt nicht anschneiden, weil das zu weit führt. Aber ich finde trotzdem in dem Kontext das Signal wichtig, das von den Kollegen im Haushaltsausschuss hier im Bundestag im letzten Jahr ausging, nämlich den Schleppern auf den Bundeswasserstraßen das Führen der deutschen Flagge, der Bundesflagge, vorzuschreiben. Leider ist dieser Beschluss bisher nicht in ein Gesetz gefasst worden. Da bestehen bei den Kollegen im Verkehrsministerium wohl andere Prioritäten, um es mal sehr vorsichtig zu sagen. Ich würde mich sehr freuen, wenn es da sehr schnell auch zu einer Umsetzung kommt. Zumal es an der Stelle wirklich keine Distanz zwischen den Arbeitgebern im Schleppbetrieb und ver.di gibt, sondern der Wunsch besteht, dass wir das gemeinsam schnell umgesetzt kriegen.

Noch ein Wort zur Frage des Personenverkehrs und da speziell auch der Flusskreuzfahrten. Denn auch da stellt sich genau diese Frage tariflicher Absicherung. Uns liegen Berichte von Kolleginnen und Kollegen vor, die auf diesen Schiffen arbeiten, vor allen Dingen im Catering, wo Verträge über Achtstundentage mit mehreren Schichten ausgehandelt wurden. Klar, die bleiben an Bord. Aber wenn



dann aus diesen acht Stunden zehn, zwölf Stunden werden, dann funktioniert das nicht. Und wenn ich mir dann die Gehälter angucke. Wenn ich mir angucke, dass in der Personenschifffahrt die durchschnittlichen Personalkosten pro Jahr und Person 24.000 Euro betragen, also 2.000 Euro pro Monat und Person, und es dann solche Arbeitszeiten gibt, dann frage ich mich doch, wie das mit dem Mindestlohn in Übereinstimmung gebracht wird. Ich denke, da muss auch die Kontrolle an der Stelle greifen. Es gibt sicherlich in vielen Bereichen Kontrollen oder Auflagen, wo man die Frage stellen kann, ob das notwendig ist. Aber, wo es tatsächlich um die Lebens- und Arbeitsbedingungen geht, ist das meines Erachtens noch ausbaufähig. Ich finde es gut – das zum Schluss –, dass es im März in Bezug auf die Flusskreuzfahrten gelungen ist, ein Rahmenabkommen über die Arbeitsbedingungen zwischen der Europäischen Transportarbeiter-Föderation und den Arbeitgeberverbänden auf europäischer Ebene zu schließen, in dem einige Grundlagen festgehalten wurden, wo ich zum größten Teil sagen würde, das sind eigentlich Selbstverständlichkeiten. Schlimm, dass man so etwas aufschreiben muss. Aber ich hoffe, dass wir das auch relativ zügig in nationale Regelungen umgesetzt kriegen. Herzlichen Dank!

Stellv. Vorsitzende: Danke! Herr Schwanen, Sie haben jetzt bis zu vier Minuten.

Jens Schwanen (BDB): Vielen Dank! Herr Bochmann, Sie hatten danach gefragt, wie man auf den schwindenden deutschen Schiffsraum reagieren könnte, wie man das attraktiver gestalten könnte. Sie hatten das mit dem Fokus Elbe gefragt. Den wesentlichen Teil der Antwort muss ich aber nicht auf die Elbe reduzieren. Es hat nach meiner Überzeugung etwas damit zu tun, welchen Eindruck man diesem Berufsstand auch in der Politik vermittelt, was die Relevanz und die Zukunftsfähigkeit angeht. Das ist vorhin in verschiedenen Antworten auch bereits zum Ausdruck gekommen. Denn am Ende des Tages reden wir über funktionierenden Mittelstand. Das sind kleine mittelständische Betriebe. Und ich habe in den letzten Jahren – ich verfolge die Geschicke dieser Branche schon etwas länger –, mit vielen Fahrensleuten gesprochen. Das waren alles Überzeugungstäter. Wer Binnenschifffahrt ausübt, übt das mit Herzblut aus. Und es muss schon relativ viel passieren, wenn Unternehmer irgendwann an den Punkt kommen und sagen: „Ich

möchte das nicht mehr fortsetzen! Ich suche auch keinen Nachfolger mehr.“ Ich habe auch mit Unternehmern gesprochen, Eigentümer eines Schiffes, die gesagt haben: „Ich bereue es, dass ich es überhaupt gemacht habe.“ Ich finde das bedenklich. Denn ich habe vorhin in meinem ersten Statement gesagt, welche Relevanz die Güterschifffahrt für diesen Industriestandort hat, nicht nur für die Industrie, sondern auch die verladende Wirtschaft im Bereich Agrargetreide, Baustoffe. Das ist nicht immer nur alles Großindustrie. Ich meine, es darf einem Staat nicht egal sein, mit welchen Schiffen die Dinge transportiert werden. Es ist ein funktionierender Mittelstand, der Aufmerksamkeit verdient. Und das, glaube ich, lese ich auch aus Ihrem Antrag heraus. Es ist als nationale Aufgabe zu begreifen: „Binnenschifffahrt stärken“. Das heißt nicht, dass die gesamte Binnenschifffahrt ein Subventionsfall wird, in den man unendlich viele Steuergelder reinschütten muss. Aber das Gefühl zu vermitteln, dass man gebraucht und gehört wird, und dass man versucht, gewerbliche Rahmenbedingungen zu gestalten, zum Beispiel bei der Transformation zu einem klimaresilienteren Binnenschiff, das halte ich für essenziell wichtig. Und wir haben ein großes Nachwuchsproblem in der Binnenschifffahrt. Darauf reagiert die Branche durch Ausbildung zum Glück auch selbst. Und an der Stelle darf man nicht nachlassen. Ich gebe Ihnen Recht, Fachkräftemangel ist ein komischer Begriff. Der stimmt auch mittlerweile so eigentlich nicht mehr. Es fehlen nicht nur Fachkräfte. Es fehlen überall Arbeitskräfte, egal wie hoch- oder schwachqualifiziert die sind. Das ist bei uns in der Branche genauso. Und da müsste eine andere Wertschätzung vermittelt werden. Das halte ich für wichtig.

Konkret bezogen auf Ihre Frage nach der Elbe, da haben wir allerdings ein Sonderproblem. Das Sonderproblem besteht darin, dass die Elbe ein sehr spezielles Gewässer ist, wo fast die Hälfte des Jahres Binnenschifffahrt nicht stattfinden kann. Das hat etwas mit der Frage zu tun, welches Wasser speist diesen Fluss. Das kann die Politik selbstverständlich nicht ändern. Und richtig ist auch der Spruch, dass man Wasser auch nicht herbeibauen kann. Das kann man am Rhein nicht, das kann man an der Elbe nicht. Es sei denn, wir würden jetzt über Flussgebietsmaßnahmen sprechen, was dann im Prinzip auf staugeregelte Flüsse hinausläuft. Das ist an der Elbe ein schwieriges Thema. Was mich allerdings tatsächlich bei der Elbe sehr erschüttert,



ist, dass ich überhaupt keine Entwicklung feststellen kann, infrastrukturell an der Elbe wirklich ernsthaft beherzt zur Tat zu schreiten. Ich habe das Gesamtkonzept Elbe von Beginn an begleitet. Ich habe es selbst mit aus der Taufe gehoben. Das war ein Prozess von über 18 Jahren. Ich kann nicht erkennen, dass an der Elbe etwas passiert. Wir reden über Reststreckenproblematik, Dömitz, Hitzacker. Es ist völlig richtig, was Sie sagen, Herr Groß, wenn das Wasser da ist, sind die Schiffe da, was ein sicheres Indiz dafür ist, dass es offenbar auch eine Transportnachfrage gibt. Aber wie will man einem Unternehmer, der im Elbgebiet Schifffahrt betreiben möchte, eine Zukunftsperspektive aufzeigen, wenn man ihm gleichzeitig das Gefühl vermittelt, den Job kann er aber eigentlich nur sechs Monate im Jahr machen. Da ist die Politik in der Pflicht, so etwas wie das Gesamtkonzept Elbe, jetzt wirklich auch mal in die schnelle Umsetzung zu bringen. Danke!

Stellv. Vorsitzende: Danke. Herr Vinke, Sie haben nun die Ehre, die abschließenden Worte zu sprechen. Vier Minuten haben Sie dafür.

Cok Vinke (Contargo): Es ist schon schwierig, noch etwas zu sagen, was nicht bereits gesagt worden ist. Ich kann mich sehr vielem anschließen. Eins kann ich hinzufügen und ich sage das schon lange: Ich glaube, die Binnenschifffahrt hat ein Imageproblem. Warum hat sie ein Imageproblem? Lkw kennen wir alle. Die sehen wir jeden Tag auf der

Straße. Bahnfahren kennen wir auch alle. Wir sind alle mal mit der Bahn gefahren. Aber bei der Binnenschifffahrt weiß eigentlich keiner genau, was das ist, wenn man nicht gerade an einem Fluss wohnt. Ich glaube, das ist eine der Ursachen der aktuellen Probleme. Ich habe auch gehört, einem 17-Jährigen kann man nicht zumuten, Englisch zu sprechen. In Deutschland vielleicht nicht. Bei uns geht das. Ich weiß auch nicht, warum. Aber die Bedienung hier in der Gastronomie ist zum Teil auch nur englischsprachig, weil es auch hier einen Fachkräfte- oder Personalmangel gibt. Das ist so. Was soll ich zusätzlich noch sagen? Eins muss ich sagen, und ich bin froh, dass mir die Politik die Gelegenheit gibt, mit der Binnenschifffahrt zu reden und nicht nur über die Binnenschifffahrt. Ich finde, das ist ein wichtiges Thema. Ansonsten glaube ich nicht, dass ich noch viel hinzufügen kann, was nicht bereits schon von anderen Teilnehmern gesagt worden ist.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Vinke! Liebe Kolleginnen und Kollegen, liebe Sachverständige, danke dass Sie mit uns gemeinsam noch so auf die Zeit geschaut haben. Vielen Dank auch für Ihre schriftlichen Stellungnahmen, die bei uns allen eingegangen sind, und für Ihre Ausführungen heute. Ich wünsche Ihnen noch einen schönen Nachmittag.

Schluss der Sitzung: 14:31 Uhr

Nyke Slawik, MdB
Stellvertretende Vorsitzende