

Stellungnahme

zur „Verordnung über die Lade- und Löschzeiten sowie das Liegegeld in der Binnenschifffahrt (Lade- und Löschzeitenverordnung - BinSchLV)“

DSLVB Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24
10117 Berlin

Telefon: +49 30 4050228-0

E-Mail: info@dslv.spediteure.de

www.dslv.org | de.linkedin.com/company/spediteure

Lobbyregister beim Deutschen Bundestag | Registernummer: R000415

Transparenz-Register der EU | Identifikationsnummer: 7455137131-52

Stand: 13. Februar 2025

Zur „Verordnung über die Lade- und Löschzeiten sowie das Liegegeld in der Binnenschiffahrt (Lade- und Löschzeitenverordnung - BinSchLV)“ nimmt der DSLV wie folgt Stellung:

Allgemein:

- Welche Bedeutung hat die BinSchLV nach der Erfahrung in der Praxis? Werden in der Regel abweichende Vereinbarungen getroffen und inwieweit spielt die BinSchLV für diese eine Rolle?

Die BinSchLV spielt in der Praxis nach wie vor eine wichtige Rolle. Abweichende Vereinbarungen werden meist in Bezug auf die Lade- und Löschzeiten getroffen. Aber auch im Fall abweichender Vereinbarungen bleibt die BinSchLV eine wichtige Orientierung und dient als Mindeststandard. Sie fungiert damit als Grundlage für die wirtschaftliche Abwicklung von Transporten auf Binnengewässern.

- Ist die Unterscheidung nach Trocken- und Tankschiffahrt nach wie vor praxisgerecht? Sollte sie aufgegeben werden oder sind im Gegenteil weitere Differenzierungen notwendig?

Die Unterscheidung zwischen Trocken- und Tankschiffahrt ist nach wie vor praxisgerecht und sinnvoll. Beide Transportarten unterscheiden sich erheblich in Bezug auf Ladung, Sicherheitsanforderungen, Betriebsvorschriften und technische Ausstattung. Bestehende Vorschriften, wie z. B. die BinSchUO, das ADN oder die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, sind auf die spezifischen Anforderungen der jeweiligen Schiffstypen zugeschnitten. Eine Aufhebung dieser Differenzierung könnte zu unklaren Regelungen und Sicherheitsrisiken führen.

Dauer der Lade- und Löschzeit:

- Wie schätzen Sie die Bemessung der Dauer der Lade- und Löschzeit für die Trockenschiffahrt (§ 2 Absatz 1 BinSchLV) und die Tankschiffahrt (§ 6 Absatz 1 BinSchLV) ein? Ist ein Ver- und Entladen heute schneller möglich und üblich? Sind die Schwellenwerte für die Tankschiffahrt noch sachgerecht?

Die Lade- und Löschzeiten in der Binnenschiffahrt sind zwar teilweise schneller geworden. Besonders der Einsatz moderner Schiffe und Technologien sowie eine verbesserte Logistik haben zur Effizienzsteigerung beigetragen.

In der Gesamtwertung sollten jedoch auch Einflussfaktoren, die zu längeren Be- und Entladezeiten führen können, berücksichtigt werden. Dazu gehören die Art und Beschaffenheit des Ladegutes: Im Fall nässeempfindlicher oder oxidierender Güter, wie z. B. Salz, Düngemittel, Getreide oder unbehandelter Blankstahl, können sich Lade- und Löschzeiten aufgrund ungeeigneter Wetterbedingungen verlängern.

Zusätzlich sollten die am Lade- und Empfangshafen geltenden Umweltauflagen, insbesondere hinsichtlich der Lärm- und Staubentwicklung, in die Bewertung einfließen, weil diese an einigen Hafenstandorten zu Zeit- und Mengenbeschränkungen beim Umschlag bestimmter Güter, wie z. B. Schredder-Schrott, führen.

In der Trockenschiffahrt sollte auch die Beschaffenheit des Laderaums berücksichtigt werden: Holzstrau oder Stahlstrau, glatte Stahlwände oder Spanten sowie vor allem die Zahl der Laderäume haben Einfluss auf die Dauer der Löschzeit. Bei Abfalltransporten mit Schiffen alter Bauart (Holzstrau, Spanten, mehrere Laderäume) verlängern insbesondere die Vorgaben des Abfallübereinkommens in der Rhein- und Binnenschiffahrt (CDNI) die Löschzeit erheblich.

- Ist die Berücksichtigung der Pumpenkapazität (§ 6 Absatz 2 BinSchLV) weiterhin sinnvoll und gerechtfertigt und, wenn ja, ist der Schwellenwert von 200 Kubikmetern pro Stunde weiterhin sachgerecht?

Die Berücksichtigung der Pumpenkapazität ist nach wie vor sinnvoll. Diese Regelung trägt zu einem sicheren und effizienten Ver- und Entladeprozess bei. Der Schwellenwert von 200 Kubikmetern pro Stunde sollte unter Berücksichtigung moderner Technologien neu bewertet werden.

- Ist eine Differenzierung nach der Bauweise des Schiffs (Einfach- oder Doppelhülle) für die Bemessung der Dauer der Lade- und Löschzeit (vgl. § 6 Absatz 1 BinSchLV) weiterhin sinnvoll und gerechtfertigt?

Die bauliche Differenzierung bei der Bemessung der Dauer der Lade- und Löschzeiten ist weiterhin sinnvoll, da beim Be- und Entladen von Doppelhüllenschiffen erhöhte Sicherheitsmaßnahmen getroffen werden müssen, die zu längeren Be- und Entladezeiten führen können.

Höhe des Liegegelds:

- Wie schätzen Sie den Bedarf ein, die Liegegelder für die Trocken- und die Tankschiffahrt (§§ 4 und 7 BinSchLV) an die Inflation anzupassen?

Die Anpassung der Liegegelder für die Trocken- und Tankschiffahrt an die Inflation halten wir grundsätzlich für gerechtfertigt. Eine Anpassung würde den aktuellen wirtschaftlichen Verhältnissen entsprechen und die gestiegenen Kosten widerspiegeln. Allerdings sollte eine Anpassung moderat erfolgen, um die Wettbewerbssituation des Verkehrsträgers Binnenschiff nicht zu gefährden.

- Ist die Differenzierung nach der Tragfähigkeit des Schiffs für die Bemessung des Liegegelds (§ 4 Absatz 1, § 7 Absatz 1 und 2 BinSchLV) nach wie vor sachgerecht? Sollten die jeweils geltenden Schwellenwerte angesichts der technischen Entwicklung geändert werden?

Die Differenzierung nach der Tragfähigkeit halten wir für sachgerecht. Aufgrund der technischen Entwicklung im Schiffbau könnten die derzeitigen Schwellenwerte überprüft und gegebenenfalls angepasst werden, um die Effizienzgewinne durch größere Schiffe besser widerzuspiegeln. Allerdings sollten die Liegegelder pro Tag im Verhältnis zum Transportentgelt pro Tag nicht höher liegen.

- Ist die Differenzierung der Höhe des Liegegelds in der Tankschiffahrt nach der Bauweise des Schiffs (Einfach- oder Doppelhülle) weiterhin sinnvoll und gerechtfertigt (vgl. § 7 Absatz 1 und 2 BinSchLV)?

Solange Tankschiffe unterschiedlicher Bauweise im Einsatz sind, sehen wir eine Differenzierung weiterhin als sinnvoll und gerechtfertigt an.



Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLV durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetriebe, die mit insgesamt 600.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 131 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: Juli 2024).

Die Mitgliederstruktur des DSLV reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten.

Speditionen fördern und stärken die funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger. Die Verbandspolitik des DSLV wird deshalb maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Der DSLV ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind.

Gemeinsam mit seinen Landesverbänden ist der DSLV Berater und Dienstleister für die Unternehmen seiner Branche. Als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner vertreten die DSLV-Landesverbände die Branche in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLV ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zolldienstleistung (CLECAT), Brüssel, der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), Genf, sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (IRU), Genf. In diesen internationalen Netzwerken nimmt der DSLV auch Einfluss auf die Entwicklung des EU-Rechts in Brüssel und Straßburg und auf internationale Übereinkommen der UN, der WTO, der WCO, u. a.

Die Mitgliedsunternehmen des DSLV fühlen sich den Zielen der Sozialen Marktwirtschaft und der Europäischen Union verpflichtet.