03/2015
24. Jahrgang, September 2015

BDB REPORT

Informationen des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB)

Bessere Förderung für die deutsche Binnenflotte!

02 I ÜBERARBEITETER AUSSENAUFTRITT DES BDB
Noch stärkere Konzentration auf Mitgliederinteressen

05 I EINSATZ DES BDB ERFOLGREICH
Verbesserte Förderung der deutschen Binnenflotte

06 I MITTELFRISTPROGNOSE 2015 – 2017
Binnenschifffahrt gewinnt an Bedeutung

07 I FAHRGASTSCHIFFFAHRT
Fahrgäste haben Recht auf hohe Sicherheitsstandards

08 I BESTAND DER DEUTSCHEN BINNENFLOTTE
Uneinheitliche Entwicklung feststellbar

09 I GRÜNDUNG IN DER SCHIFFERBÖRSE
Erstes Schiedsgericht für die Binnenschifffahrt

10 I NEUES ZUM MINDESTLOHN
Verdienstgrenze weiter abgesenkt

11 I JadeWeserPort
Forschungsprojekt soll fehlenden Kanalanschluss ersetzen

12 I LAGE IN DER TANKSCHIFFFAHRT
Zweite ADN-Stufe läuft Ende 2015 aus

13 I ZUKUNFT DER ELBE
BMVI stellt Unterhaltungsziel in Frage

14 I FÜR EINHEITLICHE STANDARDS
ZKR gründet „CESNI"-Ausschuss

15 I NACH ABLEHNUNG IM „QUICK SCAN"
Containerverkehr im Kanalgebiet bleibt eingeschränkt

16 I KURZ GEMELDET

EDITORIAL

Es ist Halbzeit in der 18. Legislaturperiode! Das gibt Gelegenheit für ein kleines Resümee: Was wurde der Binnenschifffahrt von der Bundesregierung im Oktober 2013 alles versprochen, was wurde umgesetzt? Im Bereich der Gewerbeförderung dürfen dem Bundesverkehrsministerium und den Abgeordneten im Bundestag durchweg gute Zeugnisse ausgestellt werden: Ankündigungsgemäß wurde das Programm zur Modernisierung der Flotte fortgeschrieben und mit mehr Fördermitteln versehen. Verbessert wurden – ohne Regierungsankündigung – auch die Ausbildungsförderung und die Unterstützung zur Modernisierung des Schulschiffes, so dass die Branche auch in Zukunft auf gut ausgebildeten Binnenschiffernachwuchs bauen darf. Etwas holprig läuft es dagegen bei der Infrastruktur: Der Netzzustandsbericht lässt immer noch auf sich warten. Die Ergebnisse der Voruntersuchungen zum neuen BVWP bereiten Sorge, und trotz vereinbarter Überjährigkeit der Haushaltsmittel und Anhebung des Etats schafft die Regierung es wegen eklatanten Personalmangels in der WSV zurzeit nicht, den Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle in vertretbaren Zeiträumen zu realisieren. Immerhin, ein Anfang ist gemacht: Für die Jahre 2014 und 2015 wurden 85 zusätzliche Planungsstellen bewilligt, für 2016 sind weitere 40 Stellen beantragt. Bei einem Bedarf von rund 500 zusätzlichen Ingenieuren und Juristen gibt es in diesem Bereich aber durchaus noch „Luft nach oben"! Die gab es auch bei der Außendarstellung des BDB, weshalb wir im vergangenen Monat unsere Ziele und Leistungen präzisiert und den Auftritt im Internet entsprechend überarbeitet haben. Auch hierzu lesen Sie mehr in diesem Heft!

Jens Schwanen

BDB überarbeitet Außenauftritt des Verbandes

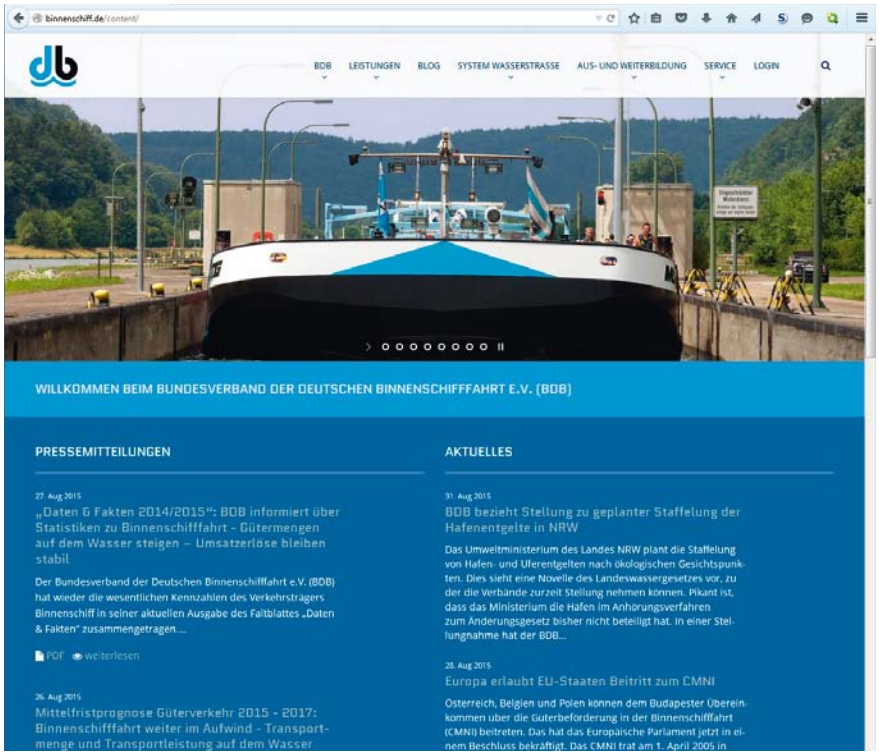
Noch stärkere Konzentration auf Mitgliederinteressen

Unter der bekannten Adresse www.binnenschiff.de hat der BDB seinen Internetauftritt inhaltlich und strukturell komplett überarbeitet. Die Website ist in zeitgemäßem Design gestaltet und für mobile Endgeräte optimiert.

Technisch und optisch umgesetzt wurde der Relaunch durch den Overather Diplom-Designer Christian Knauer (www.knauerdesign.de), mit dem der BDB schon seit vielen Jahren zusammen arbeitet und der auch für die Printpublikationen des Verbandes verantwortlich zeichnet. Dadurch wurde auch diesmal das einheitliche Bild bzw. corporate design des BDB sichergestellt. „Nichts gegen selbstgebaute Websites, die am Wochenende in Eigenleistung erstellt werden können. Da wird von Internet-Dienstleistern ja bereits einiges an Tools für den Hausgebrauch angeboten. Websites aus der ‚Bastelbude' mit einem entsprechenden Aussehen und Fehlfunktionen entsprechen allerdings nicht unserem Anspruch und dem Anspruch unserer Mitglieder", erklärt Geschäftsführer Jens Schwanen das Vorgehen des BDB.

Schwerpunkt des Relaunches ist auch weiterhin die qualifizierte und tagesaktuelle Versorgung mit relevanten Branchenmeldungen, z.B. im Blog. Hier finden sich – neben den Pressemitteilungen, die der BDB zu schifffahrtsrelevanten Themen veröffentlicht – Einträge zur Verkehrs- und Gewerbepolitik, zu Statistiken und Prognosen und zu parlamentarischen Vorgängen, z.B. zur Wirtschaftsförderung, zur zukünftigen Finanzierung der Infrastruktur oder zu Ausbauvorhaben an Flüssen und Kanälen.

„Ein weiteres Ziel war für uns, den BDB mit seinen Aufgaben und Zielen und seinen handelnden Personen noch transparenter zu machen. Wer wissen will, wer der BDB ist, wer für ihn arbeitet und wofür dieser Verband steht, kann das nun im Internet nachlesen", so Jens Schwanen. Kurz und prägnant informiert der BDB in bewährter Manier über die Fakten zur Binnenschifffahrt und gibt die Positionen des BDB zum Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle wieder. „Hier konnte im Vergleich zu unserer früheren Website einiges gestrafft werden, denn die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) hat hier mächtig aufgeholt und leistet mit ihren Online-Informationen bereits eine wirklich gute Öffentlichkeitsarbeit", so Schwanen weiter.



BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen

EXKLUSIV-INFOS FÜR MITGLIEDER

Neu ist der passwortgeschützte Log-In-Bereich, in dem der BDB Informationen exklusiv für seine Mitglieder vorhält. „Leider mussten wir die Erfahrung machen, dass einige Unternehmer in der Binnenschifffahrt auf eine Mitgliedschaft im BDB verzichtet haben, weil die markt- und branchenrelevanten Informationen bisher kostenlos verfügbar waren. Der BDB wird auch zukünftig das Sprachrohr für das Binnenschifffahrtsgewerbe bleiben. Bestimmte Infos und Unterlagen, z.B. Förderprogramme, Entwürfe der Regierung oder Verwaltung zu neuen Regularien in der Binnen-

schifffahrt – seien es Besatzungsvorschriften, Sicherheitsbestimmungen oder nautisch-technische Regelwerke – werden wir von nun an aber für unsere Mitglieder exklusiv vorhalten“, erklärt BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen. „Hierzu gehören auch Marktprognosen, Statistiken und Regierungsdrucksachen, die Auskunft über die zukünftige Entwicklung der Branche geben. Es gibt keinen Grund, diese Informationen oder gar Beratungsleistungen in solchen Angelegenheiten außerhalb des Mitgliederkreises anzubieten“, ergänzt Schwanen. Aktuelle Entwicklungen wie das Mindestlohngesetz, die Änderungen im Sozialversicherungsrecht, die Neufestsetzung von Emissionsgrenzwerten in der Binnenschifffahrt oder die beschlossene Änderung von Übergangsbestimmungen in Europa hätten gezeigt, dass der Informations- und Beratungsbedarf in der Binnenschifffahrt hoch ist, wenn man nicht in die berühmte Bußgeldfalle tappen will. „Das ist nicht zum Null-Tarif zu haben“, sagt Geschäftsführer Schwanen, der daran erinnert, dass die Mitgliedschaft im BDB je nach Unternehmensgröße und Einzelfall schon ab einem Jahresbeitrag von 2.500 Euro möglich ist.

PARTNERBÖRSE: BDB VERMITTELT TRANSPORTAUFTRÄGE

Neu im Webauftritt des BDB ist schließlich auch die sog. Partnerbörse: Hier können Verlader und Spediteure ihre Transportaufträge an das Binnenschifffahrtsgewerbe adressieren. Immer wieder erreichen den BDB Anfragen von Spediteuren und aus der Wirtschaft für konkrete Transporte per Binnenschiff. Der BDB hat Anfang August hierauf reagiert und im Rahmen seines neuen Webauftritts eine sog. Partnerbörse eingerichtet: Dort können Verlader und Spediteure ihre Transportanfragen an den BDB richten, die dann von der Geschäftsstelle unmittelbar und exklusiv an die Mitglieder weitergeleitet werden. „Wir halten es für angemessen, solche Anfragen nicht einfach an Dritte weiterzugeben, sondern zunächst unsere Mitglieder zu informieren. Auch dies ist ein neuer unmittelbarer Mehrwert einer Mitgliedschaft im BDB, der sich bei erfolgreichem Geschäftsabschluss dann sogar finanziell messen lässt“, erklärt Geschäftsführer Jens Schwanen. Erste Anfragen bezogen sich unter anderem auf Gütertransporte auf dem Rhein und auf Projektladung im nordostdeutschen Wasserstraßengebiet, aber auch auf Unternehmens- und Schiffsverkäufe. „Es freut uns, dass dieses Tool auf unserer neuen Website so gut angenommen wird und wir innerhalb kürzester Zeit bereits einige sehr konkrete Anfragen an unsere Mitglieder weiterleiten konnten!“ Da der BDB die Mitgliedschaft im SPC zum Jahresende gekündigt hat, macht diese Dienstleistung für die BDB-Mitglieder in besonderer Weise Sinn.

LEISTUNGEN DES BDB – MEHRWERTE FÜR DIE MITGLIEDER

Die Frage „Was bringt mir eine Mitgliedschaft im BDB?“ findet ihre Antwort nun in der konkreten Leistungsbeschreibung des Verbandes unter www.binnenschiff.de. BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen: „Das Spektrum der Verbandsarbeit lässt sich wie folgt zusammenfassen: Lobbying und Networking, Information und Beratung, Mitarbeit und Kooperation, Einflussnahme und Mitgestaltung.“

Vor mittlerweile elf Jahren schloss der BDB eine wichtige Lücke, indem er eine eigene Lobby-Repräsentanz in Berlin-Mitte gründete. Seither ist Geschäftsführer Jens Schwanen dort für die Branche tätig, berät Abgeordnete und Regierungsvertreter in sämtlichen Fragen rund um die Binnenschifffahrt und nimmt auf Regelwerke zum Wohle der Branche Einfluss. Er ist der einzige Lobbyist für das Binnenschifffahrtsgewerbe in Berlin. Der Verband konnte seitdem in Kooperation mit seinen Partnerverbänden, z.B. aus dem Hafen- und Schiffbaugewerbe, wichtige Impulse für die weitere Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und für den weiteren Erhalt und Ausbau der Wasserstraßeninfrastruktur geben. Die Mitarbeit in den Fach- und Bezirksausschüssen ermöglicht den Binnenschiffern die direkte Gestaltung der eigenen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Hierzu zählt auch die Kooperation mit der Dienstleistungsgewerkschaft Verdi, deren Tarifpartner der BDB für das fah-

rende Personal ist. High-Level-Veranstaltungen, z.B. in Berlin, geben Gelegenheit zum Gedankenaustausch mit Marktteilnehmern sowie Entscheidern aus Politik und Verwaltung. Mit speziell auf die Branche zugeschnittenen Rundschreiben bleiben die Binnenschiffer „up-to-date“ und erhalten die erforderliche Rechtssicherheit. Und: die attraktiven Sonderkonditionen für BDB-Mitglieder bei qualitativ hochwertigen Fort- und Weiterbildungsveranstaltungen runden nicht nur das Portfolio des Verbandes ab, sondern lassen den Wert der Mitgliedschaft sogar in Euro erkennen.

„Wir sind nicht nur ‚Denkfabrik‘ oder ‚Ideenschmiede‘ für die Binnenschifffahrtsbranche in Deutschland und Europa. Wir arbeiten ganz nah an den tatsächlich branchenrelevanten Themen und liefern auch konkrete Umsetzungen und messbare Mehrwerte für die Unternehmer!“, erklärt BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen.

WEITERBILDUNGSANGEBOT DES BDB NUN AUCH ONLINE

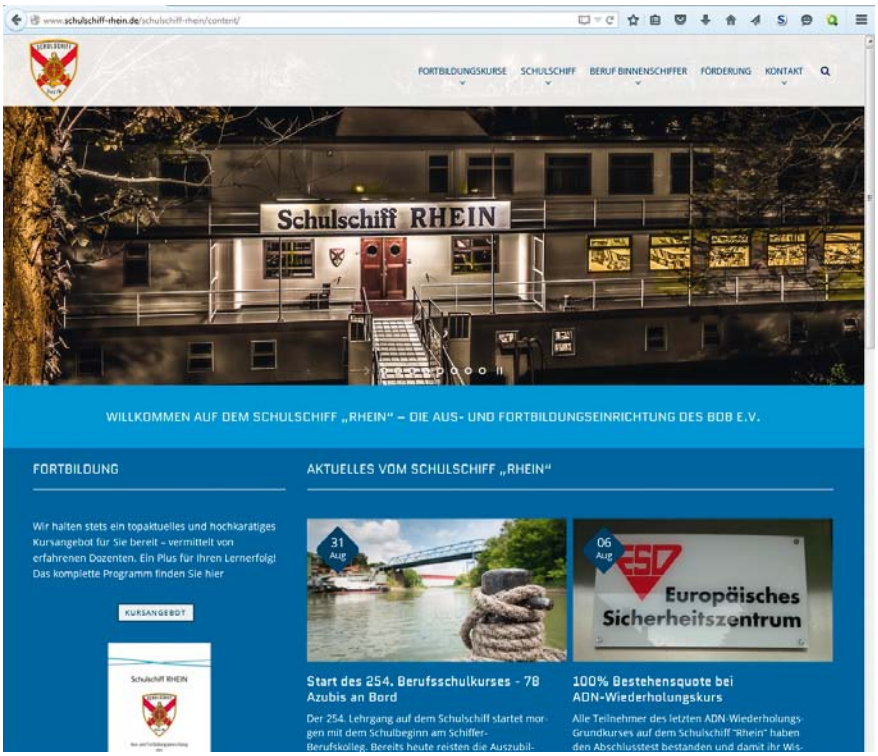
Der BDB bietet der Binnenschifffahrtsbranche ein breites Spektrum an Fort- und Weiterbildungsveranstaltungen an. Neben freiwilligen Kursen und Unternehmensseminaren zählen insbesondere die Pflichtschulungen zur Ausübung des Berufs zum Kursangebot des BDB. Hierüber informiert „traditionell“ das gedruckte Seminarprogramm des BDB, das in den kommenden Tagen auch für das Jahr 2016 wieder erscheinen wird. Neu ist hingegen das Lehrgangsangebot im Internet: Unter www.schulschiff-rhein.de ist das aktuelle Programm mit dem umfangreichen Fort- und Weiterbildungsangebot des BDB nebst übersichtlichem Seminarkalender eingestellt. Kursbuchungen sind direkt über diese Website möglich.

Die Seminare und Schulungen finden an Bord des Schulschiffes „Rhein“ in Duisburg-Homberg statt, das zurzeit im Seminarbereich komplett neu errichtet wird und zukünftig mit moderner Schulungstechnik ein zeitgemäßes und ungestörtes Lernen und Arbeiten an Bord ermöglicht – inklusive Verpflegung über die Bordkantine. Bei Verfügbarkeit ist sogar die Übernachtung der Seminarteilnehmer direkt an Bord möglich. Was den BDB als Kursanbieter so besonders macht und was von anderen „Jung-Unternehmern“ im Bereich der Weiterbildung gerne verschwiegen wird: Der BDB hat ein Exklusivnutzungsrecht an dem Duisburger Flachwasserfahrsimulator

SANDRA – Schulungen und Kurse zu Trainingszwecken auf diesem Simulator werden allein vom BDB angeboten. Mitglieder erhalten das gesamte Kursangebot zu Vorzugspreisen.

SCHULSCHIFF PRÄSENTIERT SICH IM INTERNET

Das Schulschiff „Rhein“ – die in Europa einzigartige Aus- und Weiterbildungseinrichtung für die Binnenschifffahrt in Europa – steht seit Anfang des Jahres unter der Leitung von Klaus Ridderskamp und ist nun auch wieder mit einem eigenen Webauftritt im Internet präsent. Unter www.schulschiff-rhein.de gibt es aktuelle Infos rund um das Schulschiff und das Leben und Arbeiten an Bord. Optisch orientiert sich der Webauftritt am Design der neuen Website des BDB, in dessen Trägerschaft sich das Schulschiff seit 2013 befindet. Interessierte finden hier das aktuelle Lehrgangsprogramm mit dem umfangreichen Fort- und Weiterbildungsangebot sowie Informationen zur Ausbildung und zum Berufsbild des Binnenschiffers. Für rund 90 Tage pro Ausbildungsjahr leben die Schiffsjungen und Schiffsmädchen während ihrer Ausbildung im Rahmen des Blockunterrichts an Bord. Hier werden sie unter Aufsicht des Landesjugendamtes verpflegt, betreut und in praktischen Arbeitsgemeinschaften auf die Prüfungen und das spätere Leben an Bord vorbereitet. Der Blog mit seinen tagesaktuellen Meldungen, die zahlreichen Fotos mit Impressionen vom Leben an Bord und die Portraits der Mitarbeiter an Bord öffnen das Schulschiff für Außenstehende und nehmen dem Azubi die Schwellenangst. „Auch hier folgten wir dem Grundsatz: Übersichtlichkeit, Transparenz und informatorischer Mehrwert“, erläutert BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen den neuen Webauftritt des Schulschiffes. Unter www.schulschiff-rhein.de sind auch Informationen über die finanzielle Förderung der Ausbildung und über das jüngst aktualisierte Förderprogramm des Bundes für Fort- und Weiterbildungsveranstaltungen zu finden.



BMVI verbessert Förderung der deutschen Binnenflotte!

Die neue Richtlinie über das Förderprogramm nachhaltiger Modernisierung von Binnenschiffen ist rückwirkend zum 21. Juli 2015 in Kraft getreten. Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) hat sich jahrelang dafür stark gemacht, dass die Förderung besser ausgestattet wird und mehr Investitionsanreize für die Unternehmen bietet – mit Erfolg!

FÖRDERQUOTE UM 10 % ANGEHOBEN

Wurden emissionsärmere Motoren, Maßnahmen zur Schadstoffminderung und solche zur Reduzierung der Lärmemissionen bisher pauschal mit 30 % auf die förderfähigen Ausgaben bezuschusst, wurde diese Pauschale jetzt vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) auf 40 % angehoben. Maßnahmen, die die Energieeffizienz verbessern, werden mit 30 % gefördert. Außerdem kann die Zuwendung ab sofort auch über die bisherige Höchstsumme von 200.000 Euro pro Unternehmen in einem Zeitraum von drei Jahren hinaus ausgezahlt werden. Damit wurde ein wichtiger Schritt in Richtung einer effektiven und wirtschaftlich machbaren Flottenmodernisierung, die zu einer weiteren Verbesserung der jetzt schon guten Umweltbilanz der Binnenschifffahrt beiträgt, gemacht. Hintergrund ist, dass das neue Förderprogramm von den europäischen und gedeckelten „De-minimis"-Beihilfen abgekoppelt worden ist, was eine Kernforderung des Verbandes darstellt. Stattdessen richtet sich die Förderung jetzt nach der neuen Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung.

BESONDERS HOHE FÖRDERUNG FÜR KLEINE UND MITTLERE UNTERNEHMEN

Die neue Motorenförderung erhält weitere Anreize. So kommen kleine und mittlere Unternehmen (KMU) in den Genuss zusätzlich erhöhter Förderquoten. Erfreulich ist besonders, dass auch weiterhin die bewährte Antriebstechnik gefördert werden kann, was im kleinen Markt der Binnenschiffsmotoren besonders wichtig ist. Außerdem werden Maßnahmen an Binnenschiffen, die in einem Fördergebiet der jeweils aktuellen Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung in Verbindung mit der jeweils aktuellen Fördergebietskarte registriert sind, mit 5 % (alte Bundesländer) bzw. 10 % (neue Bundesländer) mehr bezuschusst. Auch dies ist durch die Anwendung der neuen Gruppenfreistellungsverordnung der EU möglich.

ERFOLGREICHER EINSATZ FÜR BESSERE FINANZIELLE AUSSTATTUNG

Hinsichtlich der finanziellen Ausstattung des Programms hat sich der kontinuierliche Einsatz des BDB im Schulterschluss mit anderen Verbänden wie etwa dem Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V. (VSM) ebenfalls gelohnt. Konnte von 2014 auf 2015 schon eine Aufstockung der bereitgestellten Summe von 1,5 Mio. auf 1,75 Mio. Euro erwirkt werden, sind im kürzlich vom Bundeskabinett verabschiedeten Haushaltsentwurf 2016 nun immerhin schon 3 Mio. Euro für die Förderung notiert.

BEDARF VORAUSSICHTLICH STEIGEND

Die vom BMVI bereitgestellten Mittel zur Modernisierung von Binnenschiffen werden vom Gewerbe abgerufen. Es werden keine Mittel verfallen, auch wenn in 2014 nur 972.000 der bereitgestellten 1,5 Millionen Euro ausgezahlt wurden. Dass die Summe nicht voll ausgeschöpft wurde liegt am Haushaltsrecht, namentlich an der nicht möglichen Übertragung in das Folgejahr. Tatsächlich aber wurden 116 Maßnahmen an 57 Schiffen beantragt, von denen bisher 80 genehmigt wurden. Weitere Anträge zielen auf Projekte, die erst 2015 umgesetzt werden und daher aus den diesjährigen Mitteln unterstützt werden. Durch das besser ausgestattete Programm dürfte der Bedarf an Fördermitteln steigen.

Mittelfristprognose Güterverkehr 2015 – 2017:

Transportmenge & Transportleistung auf dem Wasser steigen weiter an!

Das Binnenschiff gewinnt beim Gütertransport weiter an Bedeutung. Dies ist das Ergebnis der sog. Gleitenden Mittelfristprognose für den Güterverkehr, die im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellt und am 26. August 2015 veröffentlicht wurde. Für die Binnenschifffahrt wird im Prognosezeitraum bis 2017 erwartet, dass dieser Transportträger seine Marktposition behalten und sogar etwas ausbauen kann.

Die Tonnage wird demnach von 228,7 Mio. t Transportvolumen im Jahr 2014 auf 231,2 Mio. t im Jahr 2017 steigen, was insgesamt einem Zuwachs von 1,1 % entspricht. Im gleichen Zeitraum steigt die Transportleistung von 59,5 Mrd. Tonnenkilometern im Jahr 2014 auf 61,1 Mrd. Tonnenkilometer im Jahr 2017 (+ 2,7 %). Erwartet wird, dass die Bahn im sog. Modal-Split Gütermengen an das Binnenschiff und den Lkw abgeben muss. Der Verlust werde beim Transportaufkommen deutlicher ausfallen als bei der Transportleistung, so die Prognostiker der TCI Röhling Transport Consulting GmbH.

KOMBINIERTER VERKEHR ALS WICHTIGE TRIEBFEDER

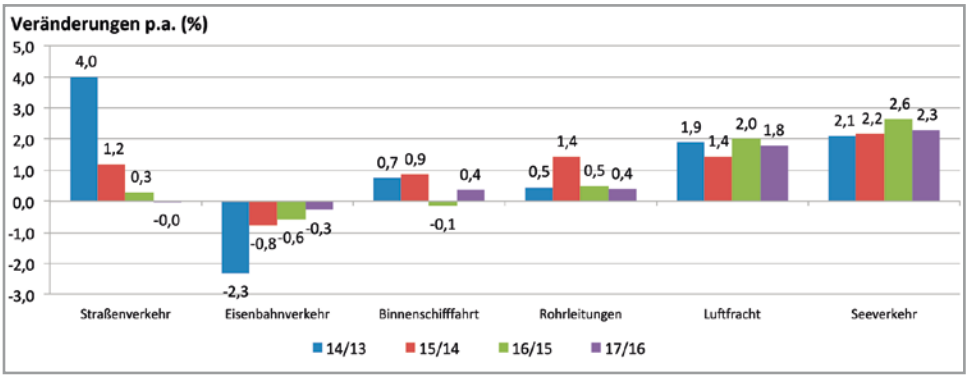
Ein wichtiger Treiber auch für die Binnenschifffahrt sind die Kombinierten Verkehre. In diesem Segment wird mit einem überdurchschnittlichen Wachstum von + 2 % p.a. in der Tonnage und + 2,2 % p.a. in der Verkehrsleistung gerechnet. Erwartet wird, dass sich diese Zuwächse bei den höherwertigen Gütern und deren Vorprodukten, u.a. Konsumgüter, Metalle und Maschinen, über den gesamten Prognosezeitraum fortsetzen.

ZUWÄCHSE IM HINTERLANDVERKEHR ZU ERWARTEN

Ursächlich für diese aus Sicht der Binnenschifffahrt erfreuliche Entwicklung sind insbesondere die deutlichen Zuwächse im Hinterlandtransport der Seehäfen, die an das deutsche Fluss- und Kanalsystem angebunden sind. Eine besondere Rolle spielen dabei die ZARA-Häfen (Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam). Der Seehafen Rotterdam hat seine Terminalkapazitäten im Hafen mit der Inbetriebnahme des Hafenabschnittes „Maasvlakte 2“ im Jahr 2014 deutlich vergrößert. Die Umschlagskapazitäten dort werden kontinuierlich in den nächsten Jahren erhöht. Diese Verkehre sind insbesondere für die Rheinschifffahrt ausschlaggebend. Steigende Massengutverkehre sowie günstige Treibstoffkosten werden von den Gutachtern als weitere Faktoren für die vergleichsweise positive Entwicklung der Binnenschifffahrt genannt.

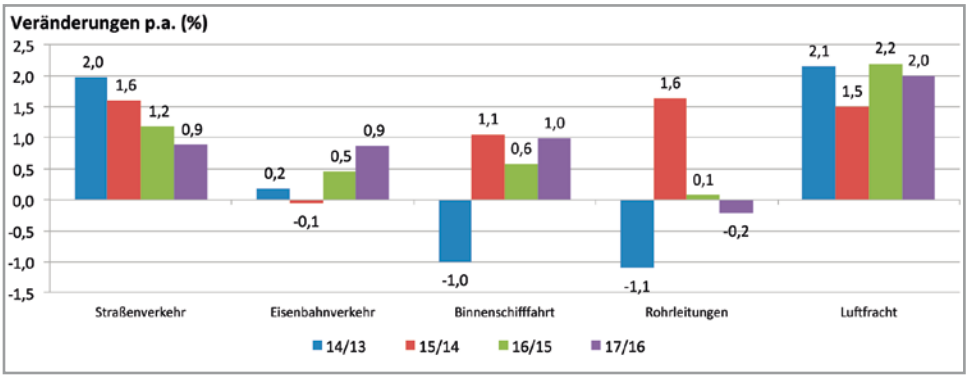
AKTUELLE STATISTIKEN IM BDB-FALTBLATT „DATEN UND FAKTEN“

Der BDB hat in der jüngsten Auflage seines statistischen Faltblattes „Daten und Fakten 2014/2015“ wieder die aktuellen Kennzahlen des Gewerbes zusammengetragen. Erfasst werden u.a. Transportmenge und Transportleistung, Anteil der einzelnen Güterarten am Gesamtverkehr, die Gütermenge in den einzelnen Wasserstraßengebieten, Anzahl der Beschäftigten sowie die Größe der deutschen Binnenflotte in den Jahren 2013 und 2014. Das Faltblatt steht online auf der BDB-Webseite www.binnenschiff.de in der Rubrik „Service“ zum Download bereit. Die gedruckte Version kann über die Geschäftsstelle des Verbandes bezogen werden. Die Daten basieren auf Angaben des Statistischen Bundesamtes und der Zentralen Binnenschiffsbestandsdatei der WSV.



Entwicklung des Transportaufkommens nach Verkehrsträgern

© BMVI / TCI Röhling



Entwicklung der Transportleistung nach Verkehrsträgern

© BMVI / TCI Röhling

Fahrgäste haben das Recht auf gleich hohe Sicherheitsstandards!

Zum Saisonstart in der Fahrgastschifffahrt hat der BDB potenzielle Passagiere davor gewarnt, dass einige Anbieter – insbesondere im Berliner Raum – die ansonsten von der „Weißen Flotte“ gewohnten hohen Sicherheitsstandards aufgrund einer Übergangsbestimmung unterschreiten.

Bereits im letzten Heft (siehe **Report** 2/2015) hatte der BDB kurz über die Thematik der „Verdeckten Fahrgastschifffahrt“ berichtet und ist vom für die in diesem Bereich verkehrenden Anbieter zuständigen Verband für die Darstellung kritisiert worden. Grund genug, der Thematik noch einmal Raum einzuräumen und die Bedenken des BDB hinsichtlich dieser Art der Personenbeförderung im Detail zu erläutern.

GEFAHR FÜR DAS IMAGE DER „WEISSEN FLOTTE“

Für alle Unternehmen, die auf dem Wasser Personen befördern, müssen die zu Recht eingeführten, hohen Sicherheitsstandards gelten! Leider sind das konstant hohe Sicherheitsniveau und der Einsatz erfahrenen und für den Personentransport geschulten Personals derzeit nicht für alle Anbieter so selbstverständlich wie für die „Weiße Flotte“ und ihre Kunden. Insbesondere im Berliner Raum sind in den vergangenen Jahren neue Angebote von gewerblich genutzten Sportbooten entstanden, mit denen Charter- oder Gruppenfahrten mit bis zu 60 Fahrgästen veranstaltet werden. Dort werden Passagiere auf Booten mit gestelltem Schiffsführer oder auf so genannten Partyflößen mit Holzaufbauten befördert. Durch die Übergangsbestimmung unterliegen diese Boote Sicherheitsstandards, die unterhalb derer liegen, die bei der „Weißen Flotte“ sonst üblich sind. Dies betrifft etwa üblicherweise vorgeschriebene Rettungsmittel, Feuerlöscher, Fluchtpläne oder Sprechfunkgeräte. Die arglosen Fahrgäste wissen von diesen Zuständen, die im Gefahrfall der gesamten Fahrgastschifffahrtsbranche schaden können, meist nichts.

Hohe Sicherheitsstandards auf dem Wasser müssen für alle gelten

EIN BRANDGEFÄHRLICHER MIX AUF DEM WASSER

Der BDB setzt sich deshalb für eine Neuregelung der gewerblichen Personenbeförderung mit Sportbooten ein, die sich an den heute gegebenen Regelwerken orientieren. Die Sicherheit der Gäste auf dem Wasser ist das höchste Gut. Und für alle, die auf dem Wasser Personen befördern, müssen die gleichen Standards und Regeln gelten! Bedenklich an der gewerblichen Personenbeförderung mit Sportbooten ist außerdem die Tatsache, dass diese Fahrzeuge teilweise mit Benzin betrieben werden. So mancher Anbieter lockt gar mit gemeinsamem Grillen während der Ausflüge. In Kombination mit der Holzbauweise entsteht so eine im wahrsten Sinne des Wortes brandgefährliche Mischung, und eine Gefährdung für Leib und Leben der Passagiere kann nicht ausgeschlossen werden.

BDB INTERVENIERT IN BERLIN

„Es wird höchste Zeit, dass diesem brandgefährlichen Unwesen auf dem Wasser endlich ein Ende bereitet wird!“, fordert deshalb BDB-Präsident Martin Staats. Nicht auszudenken, wenn ein so ausgestattetes Sportboot oder Partyfloß, auf dem gerade Touristengruppen, Freunde oder Familien die Stadt vom Wasser aus entdecken möchten, Feuer fängt oder havariert. Denn auch für Notfälle sind die Boote häufig nicht in ausreichendem Maße ausgerüstet.

Der BDB hat auch auf politischer Ebene auf die dringende Notwendigkeit der Neuregelung dieser rechtlichen Grauzone aufmerksam gemacht, damit in der gesamten deutschen Personenschifffahrt endlich wieder ein einheitliches Sicherheitsniveau herrscht.

Uneinheitliche Entwicklung der deutschen Binnenschiffsflotte im Jahr 2014

Tankschifffahrt verjüngt sich – Trockengutschifffahrt schrumpft

Zum 31. Dezember 2014 zählte die deutsche Binnenschiffsflotte – also die Gesamtheit der Fracht- und Fahrgastschiffe, die im deutschen Binnenschiffsregister eingetragen sind – 4.573 Fahrzeuge. Das sind bei 65 Zugängen und 122 Abgängen in Summe 57 Einheiten weniger als noch im Vorjahr.

Von einem einheitlichen Trend in der Branche kann aus Sicht des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) dennoch nicht die Rede sein. Die Entwicklungen in den einzelnen Sparten zeichnen ein recht unterschiedliches Bild.

WENIGER SCHIFFE – MEHR TRAGFÄHIGKEIT

Die Tankschifffahrt zählte im Jahr 2014 bei 14 Zugängen (davon sechs Neubauten) und 20 Abgängen in Summe 406 Einheiten (Motorschiffe, Schleppkähne, Schubleichter). Sie liefert ein anschauliches Beispiel dafür, dass weniger Einheiten keinen Verlust an Ladevolumen bedeuten müssen: Trotz des Rückgangs um sechs Einheiten verzeichnet die Statistik einen leichten Zuwachs bei der Tragfähigkeit in 2014 (727.693 t; 2013: 725.049 t).

Durch die Neubauten in den vergangenen Jahren sinkt das Alter der Tankschifffahrtsflotte seit 2007 kontinuierlich und lag bei den Tankmotorschiffen (362 Einheiten) zuletzt bei durchschnittlich 25,2 Jahren. Seit dem Jahr 2013 gibt es im deutschen Register mehr Tankschiffe in Doppelhüllenbauweise als solche mit Einhülle.

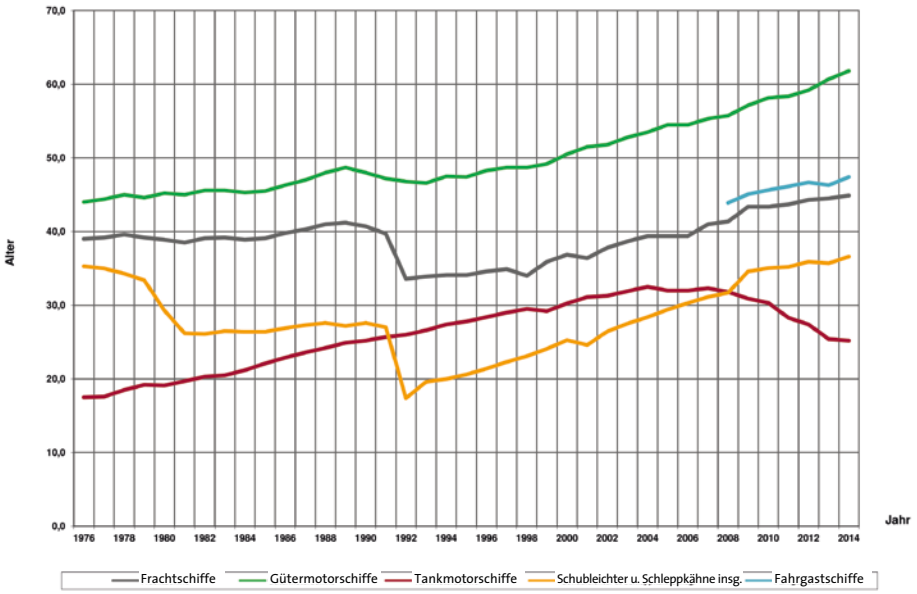
STEIGENDES DURCHSCHNITTSALTER DER GÜTERMOTORSCHIFFE

Weniger erfreulich stellt sich die Lage in der Trockengüterschifffahrt dar. Hier hatte der Rückgang der Güterschiffe (Motorschiffe, Schleppkähne, Leichter) von 1.709 auf 1.665 (44 Einheiten, davon 13 Zugänge, 57 Abgänge) einen Verlust der Tragfähigkeit um 48.603 Tonnen zur Folge (2014: 1.92 Mio. t). Über 40.000 Tonnen Verlust an Tragfähigkeit entfiel dabei allein auf das Motorgüterschiff, dessen Anzahl von 883 auf 842 im Jahr 2014 sank. Das Durchschnittsalter der Gütermotorschiffe stieg im vergangenen Jahr auf 61,8 Jahre. 10 Jahre zuvor hatte das Durchschnittsalter noch 53,5 Jahre betragen. Allerdings sagt das Baujahr eines Schiffes, das in seiner Wertbeständigkeit durchaus mit einer Immobilie vergleichbar ist, nichts über den Stand der Technik aufgrund permanent vorgenommener Investitionen, z.B. in Motor, Antrieb und technische Systeme, aus. Diese Modernisierungen werden von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) – Zentrale Binnenschiffsbestandsdatei – auch in ihrer aktuellen Auswertung statistisch leider nicht erfasst.

Erneut positiv war die Entwicklung der Fahrgastschifffahrt: Die sog. „Weiße Flotte“ zählte im Jahr 2014 1.508 Einheiten (Fahrgastschiffe, Barkassen, Fähren), was einem Zuwachs um drei Einheiten entspricht. 2014 waren insgesamt 943 Tagesausflugsschiffe auf den deutschen Wasserstraßen und Seen unterwegs. Der Wachstumstrend setzt sich hier damit das fünfte Jahr in Folge fort. Die Fahrgastkabinenschifffahrt präsentierte sich im Vergleich zum Jahr 2013 unverändert stark mit 61 Schiffen und 8.704 Betten.

Anmerkung: Der BDB erhebt keine eigenen Statistiken. Die o.g. Zahlen entstammen der aktuellen Veröffentlichung „Veränderungen des Schiffsbestandes der deutschen Binnenflotte im Jahr 2014“ der GDWS.

ALTERSSTRUKTUR DER DEUTSCHEN BINNENFLOTTE



Stand: 31.12.2014 © Zentrale Binnenschiffsbestandsdatei bei der GDWS – Außenstelle Südwest, Mainz

Mit Ausnahme der Tankschifffahrt steigt das Durchschnittsalter in der Binnenschifffahrt. Allerdings bildet diese Statistik zur Altersstruktur nicht die fortlaufenden Modernisierungen und Sanierungen ab, die an Bord von Schiffen selbstverständlich sind. Das Durchschnittsalter lässt deshalb keinen Rückschluss auf den Zustand der Flotte zu!

Für schnellere Rechtssicherheit

Schiedsgericht für die Binnenschifffahrt in Duisburg eingerichtet

Mit einer Feierstunde bei der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer (IHK) Duisburg-Wesel-Kleve wurde am 17. Juni 2015 die offizielle Einrichtung des ersten Schiedsgerichts für die Binnenschifffahrt verkündet.

Basis für den neuen Spruchkörper ist eine zuvor vom Börsenvorstand der Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort e.V., dem auch BDB-Präsident Martin Staats (MSG) und die BDB-Vizepräsidenten Dr. Gunther Jaegers (Reederei Jaegers), Volker Seefeldt (HTAG) und Roberto Spranzi (DTG) angehören, verabschiedete Schiedsgerichtsordnung.

ENTLASTUNG DER ORDENTLICHEN GERICHTE

Der BDB begrüßt die Einrichtung des Schiedsgerichts, das dem Binnenschifffahrtgewerbe nun erlaubt, Streitigkeiten eigenständig und schneller zu lösen, ohne die ohnehin schon überlasteten ordentlichen Gerichte anzurufen. Die Schiedsgerichtsbarkeit wird zwischen den Parteien (z.B. in geschäftlichen Verträgen) vereinbart. Bis zu einem Streitwert von 25.000 Euro wird in der Regel durch einen Einzelrichter entschieden. Als Richter berufen werden können ausschließlich Fachleute, jedoch nicht nur Juristen, sondern beispielweise auch Spezialisten für bestimmte nautische Themen wie Beladung oder Motorentechnik. Im Streitfall können die Parteien je einen Richter benennen. Eine weitere Verfahrensbeschleunigung entsteht dadurch, dass Sprüche des Schiedsgerichts rechtskräftig sind. Das Einlegen von Rechtsmitteln zu einer höheren Instanz ist nicht vorgesehen, was zu schnellerer Rechtssicherheit führt.

VERZICHT AUF ENGE FACHLICHE UND RÄUMLICHE ABGRENZUNG

Der verkündete Schiedsspruch entfaltet zwischen den streitenden Parteien die Wirkungen eines gerichtlichen Urteils. Verhandelt werden – nichtöffentlich – alle Fälle, die im Zusammenhang mit der Binnenschifffahrt stehen. Die Abwicklung der Verfahren für die Schifferbörse wird die IHK übernehmen. Auf eine enge fachliche oder räumliche Abgrenzung wurde bewusst verzichtet. So kann eine Streitigkeit aufgrund einer Kollision im Hafen Rotterdam ebenso Anlass geben, das Schiedsgericht der Schifferbörse anzurufen, wie beispielsweise die fehlerhafte Beladung eines Schiffes in Mannheim oder Duisburg.

WITTIG: „HISTORISCHER TAG“

IHK-Vizepräsident Frank Wittig bezeichnete die Einrichtung des Schiedsgerichts als „historischen Tag in der Geschichte der Schifferbörse“. Es bestehe ein hohes Interesse, Rechtsstreitigkeiten zwischen Binnenschifffahrttreibenden schnell, kostengünstig und kompetent beizulegen. „Unsere Gespräche haben gezeigt, dass Schiedsgerichte ein modernes Instrument der Streitbeilegung sind, das hohe Akzeptanz findet“, so der Vorsitzende der Schifferbörse weiter. Die IHK kann derzeit noch nicht abschätzen, wie oft das neue Schiedsgericht tätig werden muss. Sicher ist nur, dass es wann immer möglich auf eine Einigung zwischen den Parteien hinwirken wird. Dieser Grundgedanke ist auch in der Schiedsgerichtsordnung erhalten. Wann das Schiedsgericht erstmals dem ordentlichen Rechtsweg vorgezogen wird, liegt nun an den Unternehmern.

Feierliche Gründung des Schiedsgerichts in der Schifferbörse

EU-Vertragsverletzungsverfahren und Absenken der Verdienstgrenze

Das Thema Mindestlohn hat in den vergangenen Monaten wieder hohe Wellen geschlagen. Der BDB unterstützt die Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens der EU-Kommission bezüglich der Anwendung des deutschen Mindestlohngesetzes (MiLoG) im Verkehrssektor gegen Deutschland.

Dieser Schritt ist folgerichtig und begrüßenswert, denn trotz der Interventionen des BDB und zahlreicher weiterer Interessenvertretungen der deutschen Wirtschaft ist eine Erleichterung des administrativen Aufwandes auf ein für die Unternehmen akzeptables Niveau nicht in Sicht. Die mit dem MiLoG verbundenen umfassenden Dokumentations- und Meldepflichten stellen auch für die Unternehmer in der Binnenschifffahrt einen unverhältnismäßig hohen bürokratischen Aufwand dar, der eine massive Einschränkung der Dienstleistungsfreiheit und des freien Warenverkehrs zur Folge hat. Die EU-Kommission weist außerdem zu Recht darauf hin, dass der mit dem Gesetz geschaffene Bürokratieapparat ein reibungsloses Funktionieren des Binnenmarktes behindert.

MARTIN STAATS: „DAS GESETZ MUSS SCHNELLSTMÖGLICH VERBESSERT WERDEN!“

„Wir haben mehrfach deutlich darauf aufmerksam gemacht, dass das Mindestlohngesetz in seiner jetzigen Form vollkommen praxisfern ist und die Waren- und Dienstleistungsfreiheit empfindlich einschränkt. Die Bundesregierung muss die Handhabung dieses unausgegorenen Gesetzes nun schnellstmöglich verbessern“, so BDB-Präsident Martin Staats. Der BDB hatte neben dem hohen Verwaltungsaufwand auch stets die uferlose und unüberschaubare Durchgriffshaftung kritisiert und eine Absenkung der Verdienstgrenze gefordert.

KLAGE VOR DEM BUNDESVERFASSUNGSGERICHT GESCHEITERT

Unterdessen hat das Bundesverfassungsgericht die Klagen von 14 ausländischen Transportunternehmen gegen den deutschen Mindestlohn aus formalen Gründen abgewiesen. Die Klagen seien unzulässig, da die Spediteure erst die Fachgerichte anrufen müssten, so das Gericht. Die Richter machten aber zugleich deutlich, dass sie Schwachstellen im MiLoG sehen. Es sei nicht klar, was das Gesetz unter „einer Beschäftigung im Inland“ verstehe und ob die Mindestlohnpflicht für ausländische Spediteure mit dem Europarecht vereinbar sei. Für Auslegung und Anwendung der Normen seien aber die Fachgerichte zuständig.

VERORDNUNG FÜR WEITERE VEREINFACHUNG

Bundesarbeitsministerin Andrea Nahles hat Ende Juni angekündigt, eine Vereinfachung bei den Dokumentationspflichten umzusetzen. Die entsprechende Verordnung ist Ende Juli erlassen worden. Danach müssen Arbeitgeber seit August 2015 Beginn, Dauer und Arbeitszeit dann nicht mehr aufzeichnen, wenn der regelmäßige Monatslohn 2.000 Euro brutto übersteigt und dieser in den vergangenen 12 Monaten nachweislich bezahlt wurde. Damit wurde die Verdienstgrenze, die bisher bei 2.958 Euro lag, deutlich abgesenkt. Mit der Absenkung auf 2.000 Euro kam Nahles auch der Forderung des BDB mit Hinweis auf die Gehälter in der Binnenschifffahrt entgegen, die Grenze ab der die Dokumentationspflichten entfallen, anzupassen. Hinsichtlich der unübersichtlichen Durchgriffshaftung sicherte die Ministerin zudem eine gemeinsame Klarstellung von Bundesarbeitsministerium und Bundesfinanzministerium zu.

Bund unterstützt Binnenschifffahrt im Rahmen der maritimen Wirtschaftsförderung

Forschungsvorhaben soll Kanalanbindung am JadeWeserPort ersetzen

Im Rahmen der maritimen Wirtschaftsförderung wird der Bund auch Maßnahmen zur Förderung der Binnenschifffahrt ergreifen. Das geht aus dem vierten Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung und Zukunftsperspektiven der maritimen Wirtschaft in Deutschland hervor, der nun im Vorfeld der Nationalen Maritimen Konferenz in Bremerhaven vorgestellt wurde.

Damit die See- und Binnenhäfen ihre herausragende Funktion für die deutsche Volkswirtschaft weiterhin erfüllen und ausbauen können, sind die Engpässe bei den seewärtigen Zufahrten, Binnenwasserstraßen und der landseitigen Anbindung deutscher See- und Binnenhäfen mit nationaler und internationaler Bedeutung vordringlich zu beseitigen, heißt es in dem Bericht. Erfreulich ist, dass auch die Regierung hier anerkennt, dass notwendiger Infrastrukturausbau sich nicht durch verbessertes Fahrverhalten oder „logistische Optimierungen" ersetzen lässt. Welche Binnenwasserstraßen konkret in den Genuss der vordringlichen Engpassbeseitigung kommen sollen, teilen die Verfasser jedoch nicht mit.

JADEWESERPORT: INFRASTRUKTURELLE FEHLENTSCHEIDUNG

Auf die größte infrastrukturelle Fehlentscheidung, nämlich auf einen Binnenwasserstraßenanschluss des „neuen" Tiefseehafens JadeWeserPort in Wilhelmshaven zu verzichten, geht die Bundesregierung an dieser Stelle nicht ein. Während Straße und Schiene mit einer ganzjährig nutzbaren Infrastruktur an diesen Seehafen in Niedersachsen angebunden wurden, hat der Bund auf eine direkte Wasserstraßenanbindung (Kanal) verzichtet. Das ist ärgerlich, denn die eigens gegründete Projektgruppe Jade-Weser-Kanal stellte als Ergebnis ihrer Untersuchungen bereits vor 15 Jahren fest: „Der Nutzen-Kosten-Vorteil für eine Kanalanbindung wird je nach Variante mit 3 bis 6 abgeschätzt. Es erscheint sinnvoll, die Machbarkeit eines Wasserstraßenanschlusses weiterzuverfolgen."

Dass es anders und besser geht, zeigen die Verkehrsentwicklungen in den westlichen Nachbarländern Niederlande und Belgien, die traditionell auf die besonders umweltfreundliche Binnenschifffahrt setzen und wo solche Infrastrukturentscheidungen wie in Wilhelmshaven undenkbar wären: In Antwerpen beträgt der Verkehrsträgeranteil der Binnenschifffahrt (Modal Split) im Seehafenhinterlandverkehr über 30 %, in Rotterdam sogar über 40 %. Tendenz: Steigend.

Um an dem prognostizierten Umschlagsmengen von rund 70 Mio. Tonnen p.a. in Wilhelmshaven teilhaben zu können, wird stattdessen nun von der Binnenschifffahrt erwartet, zukünftig über das Meer kurvend in Richtung Weser zu fahren. Das ist nicht unproblematisch, denn Binnenschiffe sind nicht typischerweise seegängig, schon gar nicht bei schlechtem Wetter. Deshalb legt die Bundesregierung einen „Förderschwerpunkt Schifffahrt" auf. Ziel sei, so die Regierung, die Untersuchung „innovativer technischer Möglichkeiten eines Binnenschiffstransports vom Tiefwasserhafen in das Hinterland für alle Güterarten". Hierbei gehe es auch um den Beitrag der Binnenschifffahrt zur Reduzierung des CO_2-Ausstoßes und damit der Erfüllung der Klimaschutzziele der Bundesregierung, heißt es in dem Bericht weiter. Bereits vor über vier Jahren arbeitete das Land Niedersachsen an diesen Untersuchungen, die im Ergebnis nur einen halbherzigen Ersatz für die fehlende Wasserstraßeninfrastruktur darstellen können. Ob die speziell für die Seefahrt umzubauenden Schiffe am Ende betriebswirtschaftlich sinnvoll eingesetzt werden können, ist derzeit noch offen.

Die Weiterentwicklung alternativer Treibstoffe wird von der Bundesregierung ebenfalls im Hinblick auf die Binnenwasserstraßen vorangetrieben. Im sog. Schwerpunkt Binnenschifffahrt werden Forschungsvorhaben gefördert, die Schiffe und Technologien zum Transport von Flüssigerdgas, also LNG, von Seeterminals zu Abnehmern an Binnenwasserstraßen zum Gegenstand haben.

Nicht optimal an das Hinterland angebunden: JadeWeserPort in Wilhelmshaven

Zweite Stufe des ADN läuft 2015 aus

Nach den Buchstaben des ADN endet die zweite Stufe des Umstellungsprozesses von Einhüllentankschiffen zu Doppelhüllentankschiffen am 31. Dezember 2015. Von diesem Zeitpunkt an dürfen Benzin (UN 1203), Erdöldestillate (z.B. UN 1268) und ähnliche Produkte nicht mehr in Einhüllentankschiffen befördert werden (Ausnahme: „kleine Schiffe“).

Tatsächlich ist diese Umstellung in weiten Bereichen des Tankschifffahrtsmarktes bereits vollzogen. Viele Großverlader haben sich lange vor diesem Termin entschieden, nur noch Doppelhüllentankschiffe einzusetzen. Schwer abzuschätzen ist, für welchen prozentualen Anteil an dieser 10 bis 15 Mio. t umfassenden Gütergruppe überhaupt noch eine Umstellung erforderlich ist.

Nach dem 31.12.2015 steht nur noch eine Stufe des 2009 in Kraft getretenen dreistufigen Umstellungsprozesses an: Vom 31.12.2018 an dürfen Diesel und Heizöl (UN 1202) sowie Düsenkraftstoff (UN 1863), Kerosin (UN 1223) und Terpentinölersatz (UN 1300) nicht mehr in Einhüllentankschiffen transportiert werden. Dies dürfte etwa 20 Mio. t Güter betreffen, von denen große Teile auch heute schon in Doppelhüllentankschiffen gefahren werden.

Danach – also ab 2019 – gibt es dann nur noch eine Gruppe von etwa 30 Ladegütern in immerhin kleiner siebenstelliger Größenordnung, die nach den Bestimmungen des ADN in Einhüllentankschiffen transportiert werden dürfen (darunter z.B. Aceton [UN1090], Ethanol [UN 1170] oder Toluen [UN1294]). Da diese Güter die Kriterien für einen Transport in Doppelhüllentankschiffen nicht erfüllen, besteht rein rechtlich kein Erfordernis, diese Güter in solchen Schiffen zu befördern – es sei denn, der Auftraggeber wünscht es so.

Der 31.12.2018 ist für Einhüllentankschiffe unter 1.000 t Tragfähigeit ein wichtiges Datum: Dann läuft für diese Schiffe die allgemeine Übergangsfrist (siehe ADN 1.6.7.4.1) ab, die es ihnen erlaubt, alle Güter, die in ihrer Stoffliste gem. 1.16.1.2.5 aufgeführt sind, zu transportieren – unabhängig von dem ansonsten gültigen, nach Gütern ausgerichteten Stufenplan. Rein rechtlich darf z.B. Benzin also „in kleinen Schiffen“ noch bis zum 31.12.2018 in Einhüllenschiffen transportiert werden – wenn UN 1203 in der Stoffliste des betreffenden Schiffes aufgeführt ist.

Längst Geschichte ist der erste Schritt des Umstellungsprozesses, der auf den 31.12.2012 fiel. Seit diesem Zeitpunkt müssen etwas mehr als 10 Mio. t an Ladegütern, die man der Einfachheit halber unter dem Sammelbegriff „Chemikalien“ bezeichnen kann, in Doppelhüllentankschiffen transportiert werden. Keine Änderung ergibt sich für den Transport von Natur- und Raffineriegasen, die bei einer Gesamtmenge von etwas über 2 Mio. t in einem eigenen Schiffstyp G – quasi mit drei Hüllen – transportiert werden.

Im Laufe der letzten 15 Jahre ist der Bestand an Einhüllentankschiffen drastisch gesunken. Vor etwa 15 Jahren waren noch mehr als 1.000 Einhüllentankschiffe auf westeuropäischen Wasserstraßen im Einsatz. Heute sind es nach den Zahlen des European Barge Inspection Scheme (EBIS) noch rund 300 – Tendenz sinkend.

Interessant ist die Frage, ob nach zu erwartenden weiteren Marktaustritten von Einhüllentankschiffen ab 2019 die dann bestehende Zahl der Doppelhüllentankschiffe ausreicht, um die Transportnachfrage zu decken. Die Antwort dürfte ganz überwiegend positiv ausfallen. Denn die Zahl der Doppelhüllentankschiffe wird künftig auch noch weiter wachsen. Im Jahr 2014 ist beispielsweise die Zahl der Neubauten noch einmal um 25 Typ C-Neubauten angestiegen (über 100 waren es in den „Boomjahren“). Ältere Doppelhüllentankschiffe werden nur in Einzelfällen aus dem Markt austreten.

Eine wichtige Frage ist in diesem Zusammenhang, wie sich die Transportnachfrage entwickelt. Ein Rückblick über die letzten vier Jahre zeigt eine solide Mengenentwicklung. Von 2011 auf 2012 und auch von 2012 auf 2013 hat sich das Transportvolumen deutlich erhöht. Seit 2013 liegt das Transportaufkommen auf Bundeswasserstraßen bei rund 50 Mio. t flüssigen Gütern, und zwar ohne den Durchgangsverkehr.

Erst im Juni 2015 getauft worden: TMS „Hedy Jaegers“

Wohin steuert die Schifffahrt auf der Elbe?

BMVI stellt bisheriges Unterhaltungsziel an der Elbe in Frage

Über 10 Jahre galt die zwischen Bundesverkehrs- und Bundesumweltministerium verabredete Absichtserklärung: „Für die Fahrrinne der Binnenelbe wird bei Niedrigwasser unterhalb von Dresden eine Tiefe von 1,60 Meter unter GlW* an 345 Tagen im Jahr angestrebt, oberhalb von Dresden soll die Fahrrinne 1,50 Meter* tief sein."

Doch davon will das Bundesverkehrsministerium nun nichts mehr wissen – und stößt dem Binnenschifffahrts- und Hafengewerbe in dieser Region vor den Kopf. „Vorfestlegungen, insbesondere zu den zukünftigen Fahrrinnentiefen an der Elbe, sind kontraproduktiv", heißt es in einem Schreiben von Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt, an zwei Bundestagsabgeordnete, das dem BDB vorliegt.

Ferlemann fegt mit dieser Aussage vom Tisch, was bereits seit 2002 beschlossene Sache war und zuletzt noch im Jahr 2011 im gemeinsamen Eckpunktepapier des Bundesverkehrs- und des Bundesumweltministeriums für ein Gesamtkonzept Elbe als Unterhaltungsziel bestätigt wurde. Dieses Unterhaltungsziel stellt für das Schifffahrtsgewerbe eine absolute Mindestanforderung an die Fahrwasserverhältnisse an der Elbe dar: Über weniger als 1,60 Meter* Fahrrinnentiefe kann die Bundesregierung mit dem Binnenschifffahrtsgewerbe nicht ernsthaft diskutieren, denn selbst dies stellt einen äußerst schmerzhaften Kompromiss dar: Ursprünglich war im BVWP 1992 eine Fahrrinnentiefe von 2,50 Meter* an etwa der Hälfte des Jahres vorgesehen.

Inwiefern diese seit 13 Jahren ressortübergreifend gültige Verabredung nun eine „kontraproduktive Vorfestlegung" sein soll, erklärt der Staatssekretär nicht. Als „kontraproduktive Vorfestlegung" muss wohl eher der Umstand bezeichnet werden, dass in den vergangenen 13 Jahren seitens der Bundesregierung so gut wie nichts unternommen wurde, um die Schifffahrtsverhältnisse auf der Elbe spürbar zu verbessern. Statt zu handeln, wurden Grundsatzpapiere entworfen, Debatten und Runde Tische abgehalten und Spielchen auf Zeit veranstaltet. Wenn man sich anschaut, in welcher Geschwindigkeit weitaus strittigere Projekte in Windeseile umgesetzt wurden (Stichwort: Mindestlohngesetz), muss nach 13 fruchtlosen Jahren Elbe-Diskussion festgestellt werden: „Die wollen nicht!". Die Planbarkeit und Verlässlichkeit des Schiffsverkehrs hat unter diesem Zögern und Zaudern massiv gelitten. Das trifft besonders die Bereiche, die auf die Elbe als Verkehrsweg angewiesen sind, z.B. den Schwerguttransport.

Die Sorge ist, dass die Regierung sich in einer Art „Salami-Taktik" Stück für Stück von der Nutzung der Elbe für die gewerbliche Schifffahrt verabschiedet. In der Rückschau stellt sich die Frage, ob die Kompromissbereitschaft der Binnenschifffahrt gegenüber den ökologischen Forderungen nicht ein Fehler war.

HINTERGRUND

Die Elbe zwischen der deutsch-tschechischen Grenze und Hamburg verbindet die Wirtschaftszentren Tschechiens, Sachsens, Sachsen-Anhalts, Niedersachsens, Brandenburgs und Berlins mit dem Hafen Hamburg bzw. mit dem westdeutschen Binnenwasserstraßennetz. Unter dem Eindruck der Hochwasserereignisse an der Elbe wurde im Jahr 2002 beschlossen, an der Elbe trotz der wissenschaftlich nachgewiesenen hohen Wirtschaftlichkeit auf weitere Ausbaumaßnahmen zu verzichten und an der Elbe lediglich den Zustand vor dem Hochwasser wieder herzustellen. Im Vergleich zum Verkehrskonzept des BVWP 1992 wurde somit unterhalb Dresdens das Minimalziel von 1,60 Meter* Fahrrinnentiefe an 345 Tagen aufrechterhalten. Das für die Wirtschaftlichkeit der Schifffahrt mindestens gleich bedeutsame Ziel einer mindestens 2,50 Meter* tiefen Fahrrinne in der Hälfte des Jahres wurde im Unterhaltungskonzept jedoch aufgegeben. Oberhalb Dresdens wurde die Zielgröße auf 1,50 Meter* verringert, was grenzüberschreitende Verkehre mit Tschechien einschränkt. Diese Unterhaltungsziele waren bereits Bestandteil der „Grundsätze für das Fachkonzept der Unterhaltung der Elbe zwischen Tschechien und Geesthacht". Derzeit entsprechen die Fahrrinnentiefenverhältnisse immer noch nicht dem angestrebten Ziel.

* Werte jeweils bezogen auf Gleichwertigen Wasserstand (GlW)

Für einheitliche europäische Standards:

ZKR gründet neuen Ausschuss „CESNI“

Im Rahmen ihrer jüngsten Plenarsitzung am 3. Juni 2015 hat die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) einen europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) eingerichtet.

In dem Gremium, das sich am 17. Juni 2015 zu seiner ersten Sitzung traf, sind neben den Mitgliedstaaten der ZKR auch die Mitgliedstaaten der Europäischen Union vertreten.

ZIEL: EINHEITLICHE AUSLEGUNG & ANWENDUNG VON STANDARDS

Der CESNI-Ausschuss soll in den Bereichen Schiffbau, Ausrüstung, Besatzung und Informationstechnologie Standards festlegen, auf welche die entsprechenden Regelwerke der EU, der ZKR oder anderer internationaler Gremien verweisen können. Ziel ist außerdem die Sicherstellung einer einheitlichen Auslegung und Anwendung dieser Standards. CESNI soll als konstruktive Plattform zum Informationsaustausch zwischen den Staaten dienen, eine Beratung über Abweichungen und Gleichwertigkeit in Bezug auf technische Vorschriften für bestimmte Fahrzeuge ermöglichen und insgesamt Anstoß zur Diskussion wichtiger Themen der Sicherheit der Schifffahrt, des Umweltschutzes sowie anderer Bereiche des Gewerbes geben.

ORGANISATION UND BESCHLUSSFASSUNG

Jeder Staat verfügt in dem neuen Ausschuss über eine Stimme. Die EU-Kommission kann an den Sitzungen ohne Stimmrecht teilnehmen. Die europäischen Verbände der internationalen Binnenschifffahrt, EBU und ESO, können – sobald die formelle Anerkennung beider Organisationen durch CESNI erfolgt ist – ebenfalls Vertreter zu den Sitzungen entsenden. Eine Zusammenkunft findet mindestens einmal jährlich statt, wobei in den Sprachen Deutsch, Englisch, Französisch und Niederländisch beraten wird. Das Beschlussverfahren mutet kompliziert an: Der Ausschuss nimmt die Standards, die beispielsweise eine Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung herbeiführen sollen, durch einstimmigen Beschluss der in der Sitzung anwesenden Mitglieder an und bemüht sich, Entscheidungen darüber, ob Standardentwürfe zur Annahme auf die Tagesordnung gesetzt werden sollen, im Konsens zu treffen. Kommt ein solcher nicht zustande, wird im Gremium in dieser Angelegenheit mit einer Zweidrittelmehrheit der Stimmen der anwesenden Mitglieder entschieden. Gefasste Beschlüsse sind nicht unbedingt bindend und werden auf einer gesonderten, eigens eingerichteten Internetseite veröffentlicht.

DEUTSCHLAND ENTHIELT SICH BEI DER GRÜNDUNG

Die Bundesrepublik Deutschland hat sich seinerzeit bei der Abstimmung über die Einrichtung des CESNI-Ausschusses der Stimme enthalten. Das Bundesverkehrsministerium begründete diese Entscheidung damit, dass neben den EU-Mitgliedstaaten nur noch die Schweiz als einziges Nicht-EU-Mitglied stimmberechtigt ist. Aus diesem Gesichtspunkt sei die Festlegung eines endgültigen EU-Standards vor oder während noch laufender Entscheidungsprozesse nicht angezeigt. Deutschland hielt es in seiner Begründung zudem für unangemessen, dass alle EU-Staaten im Wege der EU-Koordinierung über das Abstimmungsverhalten von vier EU-Mitgliedern in der ZKR entscheiden, obwohl z.B. einzelne (technische) Richtlinien in ihrem Hoheitsgebiet gar nicht anwendbar sind. Trotz dieser Bedenken hat Deutschland die Einrichtung des Ausschusses jedoch nicht blockiert, um einen Stillstand in der Rechtsfindung zu verhindern.

Der BDB, der für EBU und ESO das gemeinsame Sekretariat für die Nautisch-Technische-Kommission führt, freut sich auf die Zusammenarbeit mit dem neuen Ausschuss.

Nach Ablehnung im BVWP-„Quick Scan“:

Zweilagiger Containerverkehr auf NRW-Kanälen bleibt Zukunftsprojekt

Die frühzeitige Verbesserung der Brückendurchfahrtshöhen für einen zweilagigen Containerverkehr im westdeutschen Kanalgebiet wird im nächsten Bundesverkehrswegeplan keine Berücksichtigung finden. Dies ist das Ergebnis einer Vorbewertung („Quick Scan“), die das Bundesverkehrsministerium unter Beteiligung eines Fachgutachters durchgeführt hat.

Der BDB wertet dieses Untersuchungsergebnis als Rückschlag für die Bemühungen in Nordrhein-Westfalen, so schnell wie möglich noch mehr Güter auf das Wasser zu verlagern.

Die Untersuchung bezieht sich auf die Relationen Duisburg-Dortmund, Wesel-Minden-Hannover, Wesel-Hamm, Wesel-Dortmund sowie Abschnitte des Rhein-Herne-Kanals, Wesel-Datteln-Kanals, Dortmund-Ems-Kanals und des Datteln-Hamm-Kanals. Diese Wasserstraßen hatte der BDB – gemeinsam mit einer Anzahl weiterer Ausbaumaßnahmen an Flüssen und Kanälen im Bundesgebiet – als Projektvorschläge beim Bundesverkehrsministerium eingereicht.

ANHEBUNG IM ZUGE DER SANIERUNG?

Bei keinem der Kanalprojekte konnte das erforderliche Nutzen-Kosten-Verhältnis ermittelt werden, das eine volkswirtschaftliche Rentabilität erkennen lässt, heißt es in einem Schreiben des Ministeriums an den BDB. „Die Möglichkeit, bei detaillierter Bewertung die Rentabilitätsschwelle doch noch zu erreichen, ist bei diesen Vorhaben ausgeschlossen. Sie werden aus dem weiteren Bewertungs- und Priorisierungsprozess des BVWP 2015 ausscheiden“, teilt das Ministerium mit. Damit wird zunächst allein einer vorgezogenen Brückenanhebung eine Absage erteilt. Offen bleibt, ob bei der Vielzahl der baufälligen Brücken im Kanalgebiet, die demnächst sowieso saniert bzw. erneuert werden müssen, dann die notwendige Anhebung gleich mit umgesetzt wird.

Gründe für das extrem schlechte Abschneiden der untersuchten Projekte nennt das Ministerium nicht. „Wir wissen nicht, welche Annahmen der Gutachter und das Bundesverkehrsministerium für ihre Bewertung zu Grunde gelegt haben. Das Ergebnis überrascht und enttäuscht uns außerordentlich!“, erklärt BDB-Präsident Martin Staats. Ein wenigstens zweilagiger Containerverkehr muss im Kanalgebiet gegeben sein, um einen kosteneffizienten Containertransport per Binnenschiff zu ermöglichen.

Zweilagiger Containerverkehr wohl auch in Zukunft nicht möglich

BDB: NETZZUSTANDSBERICHT MUSS VORGELEGT WERDEN

„Wir sind – ebenso wie etwa die chemische Industrie – davon überzeugt, dass bei entsprechenden Anhebungen der Brücken im Kanalgebiet noch deutlich mehr Güter auf das Wasser verlagert werden können. Bereits heute entfallen im Containerverkehr auf das westdeutsche Kanalgebiet rund 81.000 TEU pro Jahr. Das sind rund 12.000 TEU mehr als etwa auf dem Mittellandkanal“, so Martin Staats weiter. „Wir erwarten, dass die Bewertungsgrundlagen alsbald öffentlich gemacht werden, um die Ergebnisse bewerten zu können. Im Übrigen brauchen wir dringend den nun schon mehrfach vom Bundesverkehrsministerium zugesagten Netzzustandsbericht, der uns Auskunft darüber gibt, wie marode die Wasserstraßeninfrastruktur tatsächlich ist. Was nützen uns angehobene Brücken im Kanalgebiet, wenn dort die altersschwachen Schleusentore demnächst zusammen brechen?“, so BDB-Präsident Martin Staats.

PROGNOSE: SCHIENENGÜTERVERKEHR WIRD TEURER

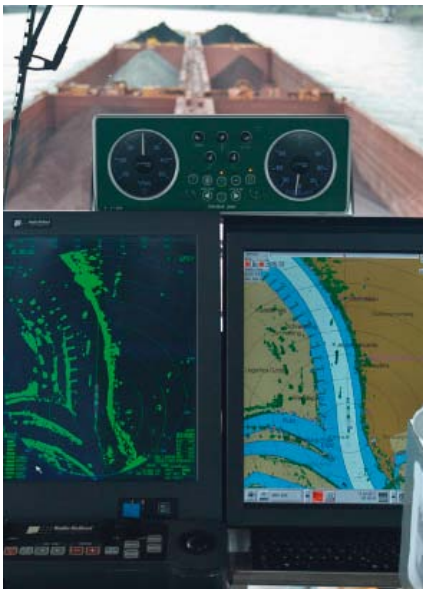
Eine aktuelle Untersuchung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmer (VDV) kommt zu dem Ergebnis, dass die Kosten im deutschen Schienengüterverkehr bis zum Jahr 2020 um knapp 20 % steigen. Grund dafür seien regulatorische Eingriffe der EU-Kommission und ordnungspolitische Maßnahmen des Bundes. Insbesondere Energiekosten, Entgelte für Infrastrukturnutzung, die im nationalen und europäischen Recht verankerten Regelungen zur technischen und betrieblichen Harmonisierung sowie die Lärmminderung der Güterwagenflotte (die bis 2020 allein knapp 1 Mrd. Euro kostet) wurden im Rahmen der Untersuchung als die kostentreibenden Faktoren ausgemacht. Zur Ermittlung der Kostenentwicklung im Schienengüterverkehr wurden die tatsächlichen Kosten 2010 bis 2014 und die Kostenrisiken bis 2020 anhand eines Mustergüterzuges im Kombinierten Verkehr kalkuliert.

SCHLEUSE GEESTHACHT MIT REKORD-ERGEBNIS

Ebenso wie der Elbe-Seitenkanal mit dem Schiffshebewerk Scharnebeck hat die Schleuse Geesthacht an der Elbe einen neuen Rekord zu verzeichnen: Mit einem satten Plus von knapp 12 % stieg die Ladungsmenge auf über 10,9 Mio. t – Rekordergebnis an der Schleuse! Im Vorjahr waren es noch 9,8 Mio. t, 2012 sogar nur 9,2 Mio. t. Nach Einschätzung des WSA Lauenburg steht einem weiteren Wachstum nichts entgegen. Die Schifffahrt biete vielmehr noch Kapazitäten, um weitere Ladung aufzunehmen. Der BDB begrüßt, dass die 2007 begonnenen Bauarbeiten an der Schleuse Geesthacht, dank derer im Bedarfsfall nun erstmals seit zehn Jahren wieder zwei Kammern zur Verfügung stehen, abgeschlossen sind.

AIS-PFLICHT AUF DER MOSEL AB 2016

Ab 1. Januar 2016 wird auf der Mosel die Ausrüstung und Nutzung von Inland AIS und Inland ECDIS verpflichtend eingeführt. In der letzten Plenarsitzung der Moselkommission haben die Delegationen die Frage der Nutzung vergleichbarer Kartenanzeigegeräte geregelt. Diese können noch während einer Übergangsfrist bis 31. Dezember 2020 genutzt werden. Danach sind nur noch ECDIS-Geräte zugelassen. Der BDB hatte sich hierfür genau wie für die Beibehaltung der Höhe der Schifffahrtsabgabentarife auf der Mosel erfolgreich beim BMVI eingesetzt.



EU: MILLIARDENINVESTITIONEN IN INFRASTRUKTUR ANGEKÜNDIGT

Die EU-Kommission hat vorgeschlagen, EU-Mittel in Höhe von 13,1 Mrd. Euro für 276 Verkehrsprojekte bereitzustellen, die im Rahmen der Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für „Connecting Europe Facility“ (CEF) ausgewählt wurden. Durch diese Investitionen sollen weitere öffentliche und private Mittel mobilisiert werden, so dass ein Gesamtbetrag von 28,8 Mrd. Euro zur Verfügung steht. Die ausgewählten Projekte befinden sich hauptsächlich im Kernbereich des TEN-Netzes. Gefördert wird u.a. auch das Vorhaben zur Verbesserung der Schiffbarkeit der Donau. EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc bezeichnete das Vorhaben als „größten Investitionsplan, den die EU jemals im Verkehrsbereich erstellt hat“. Durch die Realisierung des TEN-Netzes sollen bis 2030 bis zu 10 Mio. Arbeitsplätze geschaffen und das europäische BIP um 1,8 % gesteigert werden. Wie das BMVI mitteilte, stellt die EU-Kommission rund 1,7 Mrd. Euro speziell für Infrastrukturvorhaben in Deutschland zur Verfügung. Die Förderung, die Deutschland im Frühjahr 2015 beantragt hat, wurde mit den entsprechenden eingereichten Vorschlägen von der EU gebilligt. Gefördert werden neben zehn Schienenprojekten auch fünf Wasserstraßenprojekte am Mittellandkanal (Ausbau), Dortmund-Ems-Kanal (Brücken und Düker), im westdeutschen Kanalnetz (Engpassbeseitigung an Brücken), am Elbe-Havel-Kanal (Neubau 2. Schleuse Zerben) und Sacrow-Paretzer-Kanal (Ausbau der Einmündung zum Havelkanal). Die Mittel für die Förderperiode 2014 - 2020 stammen aus dem CEF-Programm.

SCHÜLERINNEN-GRUPPE SCHNUPPERT IN DIE BINNENSCHIFFFAHRT

Eine Gruppe von über 30 Schülerinnen im Alter zwischen 16 und 18 Jahren war im Mai 2015 zu Gast auf dem Schulschiff „Rhein“. Vermittelt wurde der Besuch von der Schülerpersonalagentur/Forum Lohberg in Dinslaken, einer Einrichtung in Trägerschaft des Deutschen Kinderschutzbundes. Bei einer Führung über das Schiff und einem gemeinsamen Mittagessen bekamen die jungen Frauen einen Einblick in das Leben an Bord. Schulschiff-Kapitän Klaus Ridderskamp stand den Schülerinnen Rede und Antwort und zeigte Chancen und Perspektiven des Berufsbildes – auch speziell für Frauen – auf. Viele Hintergrundinformationen gab es außerdem in einem 20-minütigen Film, der das Binnenschifffahrtsgewerbe im Wandel der Zeit thematisierte. Für zwei Teilnehmerinnen hat sich die Exkursion schon ausgezahlt: sie haben nämlich noch an Ort und Stelle Interesse bekundet, eine Ausbildung zur Binnenschifferin in Betracht zu ziehen.

NIEDERSACHSEN: KEINE FAHRVERBOTE FÜR BINNENSCHIFFE!

Der niedersächsische Umweltminister Stefan Wenzel hat auf eine Anfrage ausgeschlossen, dass der Binnenschifffahrt Einschränkungen oder gar Fahrverbote in den niedersächsischen Umweltzonen drohen. In einer Vorbemerkung verwies die Landesregierung auf ein für das Jahr 2015 erstelltes Emissionskataster. Diese auf das Stadtgebiet Hannover bezogene Untersuchung gelangte zu dem Ergebnis, dass der Anteil der Schifffahrt am gesamten Stickstoffoxid-Ausstoß lediglich 3 % beträgt. Die Belastungsschwerpunkte in Hannover lägen vielmehr im Bereich der Hauptverkehrsstraßen. Auch bei den NOx-Emissionen spielt die Schifffahrt mit einem Anteil von unter 1 % eine untergeordnete Rolle. Deshalb würde ein Fahrverbot für Binnenschiffe zu keiner messbaren Minderung führen, so das Landesumweltministerium. Der Minister nahm auch Bezug auf die Vorschläge der EU zur Neuregelung der Abgasgrenzwerte für neue Motoren und führte aus, dass die Forderungen von BDB und EBU, die neuen Grenzwerte an den geltenden US-Standards und nicht an der Euro-VI-Norm zu orientie-

ren, im Einklang mit der Stellungnahme des Bundesrates von November 2014 stünden.

KV: FÖRDERUNG WOHL AUCH NACH 2016 MÖGLICH

Aus dem BMVI gibt es positive Signale, dass die Förderung des Kombinierten Verkehrs (KV) auch ab 2016 fortgeführt wird. Der BDB hat interessierte Mitglieder über die jüngste Entwicklung informiert.

BDB FORDERT MEHR W-LAN AUF DEM WASSER

Der BDB arbeitet derzeit wie berichtet im vom BMBF geförderten Forschungsprojekt „Smart Qu@lification“ mit, in dessen Rahmen E-Learning-Angebote für die Binnenschifffahrt entwickelt werden sollen. Der Verband fordert deshalb eine erhöhte Verfügbarkeit von W-LAN auf dem Wasser, denn die mobile Abrufbarkeit der Angebote über Computer und Tablet ist eine Grundvoraussetzung für einen späteren erfolgreichen Einsatz in der Praxis. Die Mitglieder des BDB haben aus dem benachbarten Ausland von den positiven Erfahrungen berichtet, die sie mit drahtlosem Internet an Schleusen und im Hafenbereich gemacht haben. Anders als zunächst befürchtet, verminderte sich die Aufmerksamkeit bei der Passage von Abstiegsbauwerken oder beim Umschlag nicht. Im Gegenteil: Nautische Informationen und soziale Kontakte können empfangen werden, was einen Gewinn für die Sicherheit der Schifffahrt darstellt und die Attraktivität des Berufes erhöht. Der BDB hat die GDWS vor diesem Hintergrund gebeten, Punkte der Verfügbarkeit von W-LAN auch in Deutschland einzurichten.

WESER-VERTIEFUNG: WIRTSCHAFTSVERBAND REAGIERT

Der Wirtschaftsverband Weser hat auf das EuGH-Urteil vom 1. Juli 2015, nach dem das in der Wasserrahmenrichtlinie enthaltene „Verschlechterungsverbot“ streng auszulegen ist, reagiert. Der Vorsitzende des Verbandes der maritimen Unternehmen in der Region, Klaus Wedemeier, teilt mit, dass der EuGH mit dem Urteil den Weg für die dringend notwendigen Anpassungsmaßnahmen aufgezeigt habe. „Da die Maßnahmen unter wirtschaftlichen und verkehrspolitischen als auch unter ökologischen Gründen zur Entlastung der Transitverkehre auf der Straße erforderlich sind, liegen zwingende Gründe des öffentlichen Interesses vor, die eine Genehmigung ermöglichen“, so Wedemeier, der die WSV auffordert, das noch ausstehende Plan- und Genehmigungsverfahren schnellstmöglich durchzuführen.

SCHULSCHIFF I: SCHULSCHIFF-TEAM SIEGT IM DRACHENBOOT

Einen Tag mit bestem Wetter und toller Stimmung erlebte die Mannschaft „Rheinpiraten“ des Schulschiffes bei der diesjährigen Drachenboot Fun Regatta am 14. Juni 2015 im Duisburger Innenhafen. Kräftig von Freunden und anderen Azubis angefeuert, überzeugte das eigens für das Event gegründete Team, das zuvor mit der Duisburger „Wanheimer Kanugilde“ trainierte, auf der ganzen Linie im 10er Drachenboot auf einer Distanz von zunächst drei mal 250 m und später 500 m. Während die „Rheinpiraten“ die Vorläufe ganz souverän für sich entscheiden konnten, wurde es am Ende noch einmal richtig eng. Mit drei Hundertstel Sekunden Vorsprung setzten sich die angehenden Binnenschiffer – unter ihnen auch zwei Schiffsmädchen – im entscheidenden Finallauf knapp aber verdient durch, um danach ausgiebig den Sieg zu feiern. Für den Mannschaftsdress sorgte das Unternehmen Haeger & Schmidt International GmbH, das auch im Vorstand des BDB vertreten ist. Der BDB gratuliert den „Rheinpiraten“ herzlich zu diesem sportlichen Erfolg!

Erfolgreich im Drachenboot: die „Rheinpiraten“

SCHULSCHIFF II: MODERNISIERUNG 2015 GESTARTET

Nach Durchführung eines europaweiten Vergabeverfahrens wurde am 20. Juli 2015 pünktlich zum Beginn der Sommerferien am Schiffer-Berufskolleg, mit der dritten vom Bund geförderten Modernisierungsphase des Schulschiffs begonnen. Bis zum Jahresende werden die 16 Kabinen in der Sektion Vorschiff/Unterdeck nach einem Rückbau bis auf die Bilge komplett erneuert. Durch kleinere Umstrukturierungen wird nach Abschluss der Arbeiten ein Bett mehr für die Unterbringung an Bord zur Verfügung stehen. Die erforderliche Sanierung vor dem Stahl- und Innenausbauarbeiten ist bereits erfolgreich abgeschlossen worden. Komplett modernisiert wird auch der große Seminarraum samt Flur. Damit stehen ab 2016 auf dem Schulschiff rundum erneuerte Kabinen und ein moderner Seminarraum mit angenehmer Lernatmosphäre und modernster Vortragstechnik zur Verfügung. Außerdem wird die komplette Außenbeleuchtung des Schulschiffs erneuert.

NEUE AUS- UND WEITERBILDUNGSFÖRDERUNG

Rückwirkend zum 1. Mai 2015 sind neue, verbesserte Regeln zur Aus- und Weiterbildungsförderung in Kraft getreten. Der Vorschlag des BDB, die seit 1999 nicht mehr angepasste Höchstförderung um rund 5.000 Euro auf 30.000 Euro pro Ausbildungsplatz für die Dauer der 36-monatigen Ausbildungszeit zu erhöhen, wird mit der neuen Förderung umgesetzt. Die Zuwendung beträgt jetzt grundsätzlich 50 % für den einzelnen Auszubildenden zum Binnenschiffer oder Hafenlogistiker. Durch neue europäische Förderbestimmungen beträgt die Förderung jedoch 60 % bei mittleren und 70 % bei kleinen Unternehmen. Für Weiterbildungsmaßnahmen werden weiterhin je Teilnehmer maximal 2.000 Euro innerhalb

eines Zeitraums von 12 Monaten gewährt, wobei die Ausgaben für die Weiterbildung 300 Euro nicht unterschreiten dürfen, um eine Förderung erhalten zu können.

FORDERUNG NACH AUSBAU DES ELBE-LÜBECK-KANALS

Die IHK Lübeck setzt sich gemeinsam mit dem Hamburger BDB-Mitgliedsunternehmen Fluss-Schiffahrts-Kontor GmbH dafür ein, auf dem Elbe-Lübeck-Kanal langfristig die nötigen Voraussetzungen für eine moderne Binnenschifffahrt zu schaffen. Mit einem „Letter of Intent“ werben die IHK und Fluss-Schiffahrts-Kontor für die Unterstützung durch weitere Unternehmen. Ziele der Initiative sind unter anderem die Verlängerung von sechs Schleusen auf 115 m Länge, die Vertiefung des Kanalbettes auf 2,80 m Tauchtiefe und die Anhebung einiger Brücken auf eine Durchfahrtshöhe von 5,25 m. Ein Fachgutachten attestiert dem Kanal ein Potenzial von 3 bis 5 Mio. t Güter, sofern der Ausbau vorangetrieben wird.

BAG: WACHSENDER GÜTERVERKEHR 2014

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) hat die Erkenntnisse der verkehrsträgerübergreifenden Marktbeobachtung zusammengefasst. Die beförderte Gütermenge erhöhte sich insgesamt um 2,5 % auf 3,6 Mrd. t im Vergleich zum Vorjahr. In der Binnenschifffahrt gab es Mengenzuwächse durch erhöhte Nachfrage, u.a. aus dem Bau- und Containerbereich. Allerdings drückten u.a. rückläufige Transitbeförderungen die Verkehrsleistung ins Minus. Die anhaltenden Laderaumüberhänge sorgen laut dem Bericht dafür, dass der Wettbewerbs- und Preisdruck im Gewerbe hoch bleibt. Eine in der Tendenz leicht positive Entwicklung wurde bei den Frachtraten registriert. Der komplette Bericht ist online unter www.bag.bund.de abrufbar.

NRMM: GABRIEL BESTÄTIGT ARGUMENTATION DES BDB

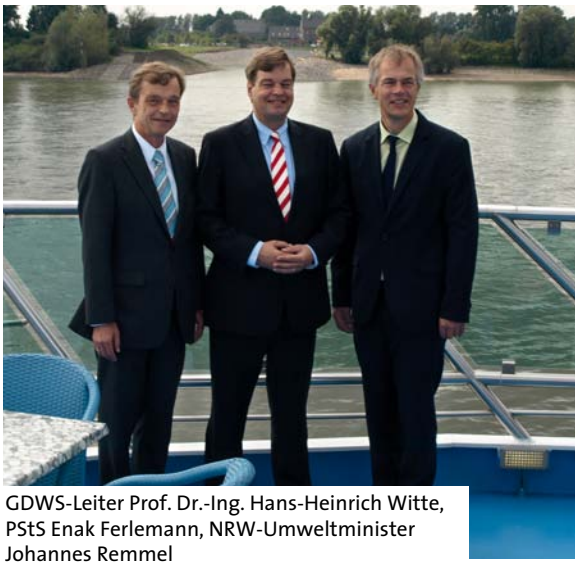
Bundeswirtschaftsminister Sigmar Gabriel äußerte sich in einem Schreiben an den Sprecher der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt im Bundestag, MdB Gustav Herzog, zum EU-Verordnungsvorschlag zur Neuregelung der Emissionsgrenzwerte für nicht mobile Motoren (NRMM). Er bestätigte, dass die anzustrebenden Grenzwerte neben dem technisch Machbaren auch die zu leistenden Aufwendungen der Industrie berücksichtigt werden muss. Es gelte, eine Regelung zu entwickeln die die Situation der Motorenhersteller nicht gefährdet und es ihnen ermöglicht, weiterhin Motoren zu vertretbaren Preisen anbieten zu können. Die Bundesregierung befürwortet eine Zwei-Stufen-Lösung mit den US-Werten EPA TIER 4 ab 2017 und einen zusätzlichen Feinstaubpartikel-Grenzwert ab 2023. Langfristig solle eine Harmonisierung der europäischen Grenzwerte mit den in den USA geltenden Regularien erreicht werden, teilte der Minister mit.

VERKEHRSINVESTITIONEN SOLLEN AUF 13,4 MRD. EURO STEIGEN

Das Bundeskabinett hat am 1. Juli 2015 den Haushaltsentwurf 2016 beschlossen. Zum Einzelplan für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie zum Nachtragshaushalt erklärte die CDU/CSU-Bundestagsfraktion, dass mit dem Etatentwurf für Investitionen in Schienen, Straßen und Wasserstraßen ein klares Zeichen für die Modernisierung der Infrastruktur gesetzt worden sei. Danach sollen die Verkehrsinvestitionen bis 2018 auf ein Rekordniveau von 13,4 Mrd. Euro steigen. Unter Einbeziehung des Zukunftsinvestitionsprogramms sollen bis 2018 für Investitionen in Bau und Erhalt der Bundesfernstraßen 6,4 Mrd. Euro, für die Schienen 5,2 Mrd. Euro und die Wasserstraßen auf 1 Mrd. Euro jährlich belaufen.

FLUTMULDE REES FEIERLICH EINGEWEIHT

Die Bauarbeiten an der Flutmulde Rees wurden Ende August 2015 abgeschlossen. Parlamentarischer Staatssekretär



GDWS-Leiter Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte, PStS Enak Ferlemann, NRW-Umweltminister Johannes Remmel

Enak Ferlemann, der die feierliche Eröffnung der Flutmulde vornahm, lobte das Projekt als „positives Beispiel für eine behörden- und institutionsübergreifende Zusammenarbeit zwischen Bund und Land – eine klassische Win-Win-Situation“. Für den BDB nahm Geschäftsführer Jörg Rusche an der Eröffnung teil. Von Schiffen wird der neue Nebenarm nicht befahren. Zweck der „Flutmulde Rees“ ist, den Rhein in seiner Funktion als bedeutendste Wasserstraße Deutschlands langfristig zu sichern. Die Flutmulde wird als „Bypass“ zum Hauptquerschnitt bei höheren Wasserständen einen Teil des zu Tal fließenden Wassers mit sich führen – damit die Strömungsgeschwindigkeiten und langfristig auch die Sohlerosion im Rhein minimiert werden. Darüber hinaus soll die Flutmulde Rees Schutz für Flora und Fauna bieten. Ferlemann kündigte im Rahmen seiner Rede an, künftig mehr Ingenieure am Rhein einzusetzen. Erfreulicherweise sind jetzt schon in den Ämtern Duisburg und Freiburg erste neue Stellen geschaffen worden. Das Projekt ist Teil des Programms zur Sohlstabilisierung zwischen Duisburg und Emmerich. Ferlemann hob die Flutmulde außerdem als gutes Beispiel für ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis an Mittel- und Niederrhein im Hinblick auf den BVWP 2015 hervor.

START INS BERUFSLEBEN: 62 AZUBIS HABEN DIE PRÜFUNG BESTANDEN

Große Freude herrschte am 15. Juli 2015 auf dem Achterdeck des Schulschiffs „Rhein“: 62 Oberstufenschüler, darunter der Großteil aus dem laufenden Berufsschulkurs, der in den vergangenen Monaten auf dem Schulschiff gelebt hat, konnten ihre IHK-Urkunden und ihr Schulzeugnis entgegen nehmen.

Geschafft: Azubis feiern bestandene Prüfung

Damit haben erfreuliche 95 % der Prüflinge die Abschlussprüfung bestanden und werden schon in Kürze in das Berufsleben starten. Das Schulschiff-Team und der BDB gratulieren herzlich!

NEUE HOFFNUNG FÜR DIE ELBE?

In der Sitzung des letzten Runden Tisches am 7. Juli 2015 in Berlin hat das BMVI einen Verfahrensvorschlag zur weiteren Erarbeitung des stockenden Gesamtkonzeptes Elbe vorgelegt. Statt in der großen Runde soll die fachlich-inhaltliche Arbeit nun von einer Arbeitsgruppe grundsätzlich verwaltungsintern erledigt werden. Geplant sind die Arbeitsgruppen/Unterpakete Wasserwirtschaft, Naturschutz, Stromregelung und Verkehr. Die Leitung der Arbeitsgruppe übernimmt eine neu einzurichtende Geschäftsstelle bei der GDWS. Der Arbeitsgruppe gegenübergestellt wird ein Beratergremium, in dem auch Interessenverbände vertreten sind. Der BDB arbeitet als einer von vier Verbänden im Unterpaket „Wirtschaft/Verkehr“ mit. Derzeit ist noch völlig offen, ob an dem Unterhaltungsziel der Elbe – 1,60 Meter Fahrrinnentiefe an 345 Tagen im Jahr – festgehalten werden soll. Für den BDB ist diese Mindestforderung die Grundlage für eine Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse. Der neue, straffere Verfahrensvorschlag sieht vor, das Gesamtkonzept bis November 2016 fertigzustellen.

AUSSCHREIBUNG: VERLAGERUNGSPOTENZIALE AUF DAS SCHIFF

Nach sorgfältiger Vorbereitungszeit hat das BMVI (Fachreferat WS 21) eine Ausschreibung „Verlagerungspotenziale auf das Binnenschiff“ veröffentlicht. Die Bewerberfrist ist mittlerweile abgelaufen. Im Rahmen der Studie soll ermittelt und dargestellt werden, wo und in welchen Mengen Güter, die bisher mit anderen Verkehrsträgern befördert worden sind, auf das Binnenschiff verlagert werden können. Die Erarbeitung soll ca. 12 Monate dauern.

26. GEFAHRGUTTAGE IN BREMEN

Die 26. Internationalen Binnenschifffahrts-Gefahrgut-Tage finden vom 13. bis 14. Oktober 2015 in Bremen statt. Die Veranstaltung trägt seit 25 Jahren dazu bei, dass alle Akteure, die sich mit dem Transport gefährlicher Güter beschäftigen, zusammenkommen und gemeinsam anstehende Sicherheitsfragen diskutieren. Um Anmeldung bis 22. September 2015 wird gebeten. BDB-Mitglieder erhalten einen Nachlass von 10 %. Einen Link zur Online-Anmeldung finden Sie in unserem Blog unter www.binnenschiff.de.

LNG-SYMPOSIUM DER ZKR IN STRASSBURG

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) führt am 8. Oktober 2015 gemeinsam mit Vertretern aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft ein „LNG-Strategiesymposium Binnenschifffahrt und Häfen“ zur Bewertung von Flüssigerdgas (LNG) als Treibstoff und Cargo in Straßburg durch. Interaktive Podiumsdiskussionen sollen die nächsten Schritte hinsichtlich der Aktivitäten des Gewerbes und des politischen Rahmens ermitteln und der Einführung von LNG neue Impulse verleihen. Einen Link zur Online-Anmeldung finden Sie in unserem Blog unter www.binnenschiff.de.

MDB ANDREAS RIMKUS ZU BESUCH IN DUISBURG

Am 23. Juli 2015 hat der stellvertretende verkehrspolitische Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion, MdB Andreas Rimkus (Düsseldorf), das DST in Duisburg besucht und sich von Herrn Prof. El-Moctar und Joachim Zöllner die jüngsten Forschungen des Instituts und Trends im Schiffbau und in der Antriebstechnik darstellen lassen. Andreas Rimkus informierte sich in den Fachdiskussionen ausführlich über die vom BDB in Kooperation mit dem DST angebotenen Schulungen zum kraftstoffsparenden Fahren, neue Materialien im Schiffbau, der Möglichkeit des Einsatzes von LNG bei neuen Motoren und der Kraftstoff-Wasseremulsion bei bestehenden Motoren.

MdB Rimkus saß schon 2014 am Steuer von SANDRA

BERUF DES BINNENSCHIFFERS IN ALLER MUNDE

Der Beruf des Binnenschiffers hat im Jahr 2015 erfreulicherweise wieder viel Aufmerksamkeit erfahren. In seiner jüngsten Ausgabe widmete sich das vom BMBF herausgegebene Magazin „Jobstarter Regional“ (Online-Ausgabe unter der Adresse: www.jobstarter.de) Auszubildenden in mobilen Berufen. Im Rahmen der Recherche war ein Reporter der Zeitschrift Anfang des Jahres zu Besuch auf dem Schulschiff. Begleitet wurde die 23-jährige Claudia Busse, die sich nach einem abgebrochenen Ingenieurstudium für eine Ausbildung in der Binnenschifffahrt entschieden hat, um ihren Traumberuf zu ergreifen. Im Heft berichtete sie ausführlich über ihre Faszination für die Binnenschifffahrt, das Leben an Bord des Schulschiffes und die große räumliche Entfernung zwischen ihrer Familie und ihrem Ausbildungsort. Zahlreiche Bilder des Schulschiffes zierten die Ausgabe, auch das Cover. Der Cornelsen Schulverlag

nutzt für seine Medien „Das Deutschbuch – Fachhochschulreife“ (Allgemeine Ausgabe) sowie für die Ausgaben für Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz künftig ein Poster mit dem Titel „Wenn Freiheit für dich das Wichtigste ist“ aus der „Be your own captain“-Toolbox für die Personalwerbung in der Binnenschifffahrt. Mit der Zustimmung zu der Nutzung hat der BDB dazu beigetragen, dass die Binnenschifffahrt mit ihren attraktiven Perspektiven für das Berufsleben in von zahlreichen Schülern genutzten Lernmaterialien präsent ist.

45-JÄHRIGES DIENSTJUBILÄUM IM „HAUS RHEIN“

Ein 45-jähriges Dienstjubiläum ist ein Anlass, den es nicht so häufig zu feiern gibt. Für Wolfgang Jägersküpper, Jahrgang 1953, war es Anfang September 2015 soweit. Seit 1970 ist der gelernte Chemiejungwerker schon durchgängig im „Haus Rhein“, dem Sitz der Schifffahrtsverbände BDB und VBW sowie dem BEV, beschäftigt. Zunächst war er als Bürokraft beim „Verein zur Wahrung der Rheinschifffahrtsinteressen“, einem Vorläufer des VBW, angestellt, bevor er ab 1975 in Diensten des damals gerade gegründeten BDB stand. Mit den Jahren wurde das Aufgabenfeld von Wolfgang Jägersküpper in der Geschäftsstelle des Verbandes immer vielfältiger. Zu der reinen Bürotätigkeit kamen Post- und Botendienste sowie die Durchführung des Veranstaltungsservice. Zu großer Bekanntheit gelangten die Kochkünste von Jägersküpper. Seine bei Gremiensitzungen traditionell gereichte Erbsensuppe genießt bei den Besuchern im „Haus Rhein“ einen äußerst guten Ruf. „Ich habe immer gern hier gearbeitet und mit den Leuten zu tun gehabt“, so die „gute Seele“ im Verbändehaus.

Wolfgang Jägersküpper

Adressfeld

„Wasser marsch!“: Flutung des oberen Vorhafens in Niederfinow läuft seit Ende August 2015

NIEDERFINOW: FLUTUNG DES OBEREN VORHAFENS

Seit dem Baubeginn im Jahr 2008 errichtet die WSV einen planmäßigen Ersatzneubau für das alte Schiffshebewerk Niederfinow aus dem Jahr 1934. Anfang dieser Woche wurde auf der Baustelle mit der „Flutung“ des neuen oberen Vorhafens begonnen. Dabei werden über einen Zeitraum von drei Wochen rund 145.000 Kubikmeter Wasser aus dem Oder-Havel-Kanal übergeleitet und der Vorhafen bis auf eine Wassertiefe von vier Metern gefüllt. Das neue Schiffshebewerk Niederfinow kann künftig von Fahrzeugen mit bis zu 110 m Länge und 11,40 m Breite passiert werden. Der Europäische Rechnungshof hat jüngst in einem Bericht bezweifelt, dass das neue Hebewerk – aufgrund nicht zu erwartender weiterer Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrt im Umkreis – zu einer signifikanten Erhöhung der Transportmenge führen wird.

PARLAMENTARISCHER ABEND ZUR BINNENSCHIFFFAHRT IN BERLIN

Einer guten Tradition folgend organisiert der BDB gemeinsam mit dem BÖB am 24. November 2015 erneut einen Parlamentarischen Abend der PGBi in Berlin. Für Spannung dürfte bei diesem Stelldichein der Politik und der wichtigsten Branchenvertreter gesorgt sein: Thematisiert werden der Bundesverkehrswegeplan 2015 und die Fördermaßnahmen für das System Wasserstraße. BDB-Präsident Martin Staats (MSG) diskutiert dabei mit Bundestagsabgeordneten und BMVI-Abteilungsleiter Reinhard Klingen über den notwendigen Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle sowie über die denkbaren Formen der zukünftigen Finanzierung der Infrastruktur.

IMPRESSUM

Herausgeber: Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. (BDB). Präsident: Martin Staats.
Redaktion und verantwortlich für den Inhalt: Rechtsanwalt Jens Schwanen, Geschäftsführer und Sprecher der Geschäftsführung.
Anschrift:
Dammstraße 15-17
47119 Duisburg
Telefon 02 03 / 8 00 06 50
Telefax 02 03 / 8 00 06 21
InfoBDB@Binnenschiff.de
http://www.binnenschiff.de
Layout und Satz: knauerdesign, Overath, www.knauerdesign.de.
Druck: Baecker + Häbel Satz und Druck GmbH, Willich.
Der Report ist zum Postzeitungsdienst zugelassen und hat das Vertriebskennzeichen K 122 88. Der Bezug ist kostenlos. Nachdruck ist gegen Belegexemplar erlaubt.