02/2015
24. Jahrgang, April 2015

BDB REPORT

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

Martin Staats neuer Präsident des BDB!

Gehörte zu den ersten Gratulanten in Berlin: Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt am 25. März 2015 im Gespräch mit BDB-Präsident Martin Staats (links)

EDITORIAL

Die Mitglieder können zufrieden sein, denn die Bilanz der geleisteten Arbeit kann sich sehen lassen: Im Rahmen der Mitgliederversammlung berichteten die BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen und Jörg Rusche über die Verbandsaktivitäten in den vergangenen 12 Monaten. In den Themenfeldern Nautik, Technik, Verkehrs- und Gewerbepolitik, Arbeit und Soziales, Öffentlichkeitsarbeit und interne Reorganisation konnten wichtige Erfolge erzielt werden. Das gilt auch für das Lobbying und die Vernetzung dieses Verkehrsträgers in Berlin: Über 130 Vertreter aus Politik, Verwaltung, Binnenschifffahrtsgewerbe und verladender Wirtschaft waren der Einladung des BDB gefolgt, um das erfolgreiche Wirken des scheidenden Präsidenten Georg Hötte zu würdigen und dem neuen Präsidenten Martin Staats bei seiner öffentlichen Amtsantrittsrede in der bayerischen Landesvertretung in Berlin die Ehre zu erweisen. Und es war kein geringerer als Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt, der das zweite Mal in Folge die Einladung des BDB gerne angenommen hat und den Gästen quasi aus erster Hand die Verkehrs- und Gewerbepolitik des Bundes erläuterte. Statt Politik-Sprechblasen redete der Minister Klartext, statt üblicher Vertröstungen gab es handfeste Zusagen! Das ist gut und notwendig, denn bei so wichtigen Themen wie der zukünftigen Festsetzung von Abgasgrenzwerten in Europa, der Neugestaltung des Motorenförderprogramms oder dem Erhalt des Ausbildungsstandortes Duisburg sind das Binnenschifffahrtsgewerbe und der BDB auf die Unterstützung durch Minister Dobrindt angewiesen. Mehr hierzu, zur Binnenschifffahrtspolitik in Brüssel, zur Kritik des europäischen Rechnungshofes und zum zukünftigen Umgang mit RIS-Daten lesen Sie in diesem Heft!

Jens Schwanen

02 I BDB-GREMIEN TAGEN IN BERLIN
Martin Staats zum neuen Präsidenten gewählt

04 I MINISTER BEIM PARLAMENTARISCHEN ABEND
Dobrindt will das Schulschiff weiter unterstützen

07 I BERICHT DES BAG ZUM RHEINGEBIET
Starke Binnenschifffahrt im Westen

09 I AKTUELLE KENNZAHLEN AUSGEWERTET
Das Gewerbe ist auf einem guten Weg

10 I EUROPÄISCHER RECHNUNGSHOF
Bericht kritisiert die Bundesregierung

11 I UMGANG MIT RIS-DATEN
BMVI kündigt Neuregelung an

13 I EBU-SEMINAR IN BRÜSSEL
EU-Kommissarin Bulc zur Binnenschifffahrt

15 I GUTE VORBEREITUNG AUF DEM SCHULSCHIFF
33 Azubis bestehen IHK-Prüfung

16 I KURZ GEMELDET

Martin Staats zum neuen Präsidenten des BDB gewählt!

Martin Staats, Vorstand der MSG eG mit Sitz in Würzburg, ist neuer Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB). Im Zuge der diesjährigen Gremiensitzungen des BDB wurde Martin Staats am 25. März 2015 in Berlin einstimmig in das Spitzenamt des Verbandes gewählt.

Georg Hötte (Rhenus PartnerShip) nach dem Amtswechsel mit BDB-Präsident Martin Staats (MSG)

Staats löst damit Georg Hötte (Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG, Duisburg) ab, der den Verbandsmitgliedern bereits bei seiner Wiederwahl im Januar 2012 erklärt hatte, das Amt des BDB-Präsidenten nur bis zum altersbedingten Ausscheiden aus seinem Unternehmen Ende März 2015 auszuüben.

Georg Hötte gratulierte Martin Staats zu der erfolgreichen Wahl: „Heute hat sich gezeigt, dass Martin Staats das uneingeschränkte Vertrauen der Kollegen und Mitglieder genießt. Ich bin mir daher sicher, dass Martin Staats die erfolgreiche Arbeit des BDB fortsetzen und seinen Kurs entscheidend prägen wird. Ich wünsche ihm für seine Aufgabe viel Erfolg und das dazu sicher auch notwendige Quäntchen Glück."

Martin Staats dankte seinem Vorgänger für das drei Jahrzehnte währende, außerordentliche Engagement für die Binnenschifffahrt und für den Verband in verschiedenen Positionen. „Georg Hötte hat die Rahmenbedingungen der Branche mit seinem unermüdlichen Wirken in besonderer Weise geprägt und wesentlich dazu beigetragen, dass der BDB sich als das maßgebliche Sprachrohr für das Binnenschifffahrtsgewerbe etabliert hat. Die Stimme des BDB wird gehört und seine Arbeit geschätzt. Diesen Kurs gilt es fortzusetzen, damit die Binnenschifffahrt auch zukünftig den Stellenwert genießt, der ihr gebührt. Hierfür setze ich mich als Präsident des BDB ein!"

Martin Staats (44) hat als Speditionskaufmann und Betriebswirt das Geschäft von der Pike auf gelernt. Vor seiner Berufung in den Vorstand der MSG im Juni 2010 war er bei der CCS Combined Container Service GmbH & Co. KG in Rotterdam und im Anschluss rund zehn Jahre bei dem finnischen Papier- und Holzproduktehersteller UPM (United Paper Mills) in Hamburg tätig. Bereits seit Mitte 2010 arbeitet Martin Staats im Vorstand und im Präsidium des BDB mit. Er ist in zahlreichen weiteren Positionen und Ehrenämtern in der Binnenschifffahrt aktiv, unter anderem in der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft sowie im Europäischen Dachverband für die Binnenschifffahrt EBU. Staats ist zudem Mitglied im Aufsichtsrat der RMD (Rhein-Main-Donau) Wasserstraßen GmbH sowie Beiratsmitglied verschiedener MSG-Beteiligungsunternehmen.

Im Rahmen der BDB-Gremiensitzungen fanden am 25. März 2015 drei weitere wichtige Wahlen statt:

Dirk Gemmer, Mitglied der Geschäftsführung der Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG (Duisburg), wurde in den Vorstand und das Präsidium des BDB gewählt.

Die B. Dettmer Reederei GmbH & Co. KG (Bremen) ist mit Albert Kohlmann, Mitglied der Geschäftsführung, nun ebenfalls wieder im BDB-Vorstand vertreten. Kohlmann gehörte dem BDB-Vorstand bereits von 1998 bis 2012 an.

Für die Köln-Düsseldorfer Deut-

Der neue Vorstand und die Geschäftsführung: Josef Wolfstetter (Blandina Tankschifffahrt GmbH & Co. KG), BDB-Geschäftsführer Jörg Rusche, Friedrich Weigert (Kühne + Nagel Euroshipping GmbH), Marcus Schneidler (Marcus Schneidler Binnenschiffahrt), Albrecht Scheubner (MS Jenny), Dr. Achim Schloemer (Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG), Anton Nauheimer (Frankfurter Personenschiffahrt Anton Nauheimer GmbH), Ralf Tietze (Haeger & Schmidt International GmbH), Andreas Dicke (Bavaria Schiffahrts- und Speditions-AG), Kai Nandelstaedt (Reederei Schwaben GmbH), BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen, Albert Kohlmann (B. Dettmer Reederei GmbH & Co. KG), Dirk Gemmer (Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG), Dr. Wolfgang Hönemann (Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG), Volker Seefeldt (HTAG Häfen und Transport AG), Martin Staats (MSG eG), Roberto Spranzi (DTG Deutsche Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt eG). Es fehlen: Jakob Götz (Ludwig & Jakob Götz GmbH & Co. KG), Dr. Gunther Jaegers (Reederei Jaegers GmbH) und Volker Müßig (Müßig Tankschiffahrt).

sche Rheinschiffahrt AG (Köln) wurde Dr. Achim Schloemer in den Verbandsvorstand gewählt. Er folgt auf Norbert Schmitz, der Anfang 2015 in den wohlverdienten Ruhestand gegangen ist.

Damit sind diese drei großen und bedeutenden Unternehmen der Güter- und der Fahrgastschifffahrt auch zukünftig in den Spitzengremien des BDB vertreten.

45. BDB-MITGLIEDERVERSAMMLUNG

BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen ging im Rahmen seines Rechenschaftsberichts in der gut besuchten Mitgliederversammlung des Verbandes unter anderem auf die aktuelle Entwicklung in der Binnenschifffahrt ein. Vom Gesamttransportaufkommen von 4,5 Mrd. t (und damit 0,4 % mehr als im Spitzenjahr 2008) beförderte die Binnenschifffahrt im Jahr 2014 knapp 229 Mio. t. Obwohl die Werte seit Jahren langsam, aber konstant ansteigen, sind die Frachtraten weiterhin niedrig; die wirtschaftliche Gesamtlage des Gewerbes bleibt also angespannt. Erfreulich hat sich im Jahr 2014 der Containerverkehr entwickelt (+ 7,9 % im Vergleich zu 2013, insgesamt 2,4 Mio. TEU). Bemerkenswert dabei ist, dass der seit mittlerweile fast 20 Jahren andauernde Aufschwung in diesem Bereich fast komplett durch die positive Entwicklung der Containerverkehre auf dem Rhein getragen wird. Die Bilanz des BDB im Jahr 2014 kann sich sehen lassen: So wurde der Etat für Wasserstraßen aufgestockt, die Überjährigkeit der Mittel vereinbart und das Planungspersonal aufgestockt. All diese Faktoren sind wichtige Säulen für eine verbesserte Infrastrukturpolitik. Erfreulich ist auch die Anhebung der Mittel für das Motorenförderprogramm von 1,5 auf 1,75 Mio. Euro und die Ankündigung des BMVI, das Programm attraktiver auszugestalten. Im Bereich Mindestlohn konnte der BDB gemeinsam mit anderen Verbänden zu einer Erleichterung bei der Anwendung des Gesetzes durch Stellungnahmen zu den Entwürfen der entsprechenden Rechtsverordnungen beitragen. Positiv zu erwähnen ist auch, dass der Bundesrat in seiner Stellungnahme zu den vorgeschlagenen EU-Abgasgrenzwerten die Bedenken des Verbandes teilt. Auch im Jahr 2014 war der Verband der Meinungsführer für das Gewerbe und das gesamte System Wasserstraße. Mit der jetzt schon äußerst informativen Internetpräsenz, die in Kürze komplett überarbeitet wird, dem dort verankerten tagesaktuellen Blog, der vierteljährlichen Auflage der Zeitschrift **Report**, die seit Ende 2014 in neuem Layout vorliegt und über 20 veröffentlichten Pressemitteilungen war die Medienbilanz wieder einmal sehr stark. Zur weiteren positiven Entwicklung des Schulschiffs, das sich starker Nachfrage sowohl im Bereich Ausbildung als auch im Bereich der Fort- und Weiterbildung erfreut, trägt die staatliche Bezuschussung der Modernisierungsmaßnahmen in 2014 und 2015 mit insgesamt 1,4 Mio. Euro bei. Die umfangreichen Baumaßnahmen werden zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung des Schulschiffs beitragen. Im Jahr 2015 sollen die Vorderschiffsektion im Unterdeck und der Seminarraum auf einen modernen Stand gebracht werden. Durch neu eingeführte Preisnachlässe beim Fort- und Weiterbildungangebot auf dem Schulschiff hat der BDB außerdem einen Mehrwert für seine Mitglieder geschaffen.

Die Mitglieder entlasteten Präsidium, Vorstand und Geschäftsführung für das Jahr 2014 und stimmten dem Haushaltsplan des Verbandes für 2016 einstimmig zu.

Das Präsidium des BDB setzt sich aktuell wie folgt zusammen:

- Martin Staats – Präsident
  MSG eG (Würzburg)
- Dirk Gemmer – Vizepräsident
  Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG (Duisburg)
- Dr. Gunther Jaegers – Vizepräsident
  Reederei Jaegers GmbH (Duisburg)
- Volker Seefeldt – Vizepräsident
  HTAG Häfen und Transport AG (Duisburg)
- Roberto Spranzi – Vizepräsident
  DTG Deutsche Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt eG (Duisburg)

Parlamentarischer Abend mit Minister Dobrindt

Minister sagt schnellere Umsetzung von Baumaßnahmen zu

Die Freude war groß, als Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt dem BDB beim Parlamentarischen Abend in Berlin am 25. März 2015 für das Jahr 2016 weitere Fördermittel für die Modernisierung des Schulschiffs „Rhein“ in Aussicht stellte.

Die mit rund 130 Teilnehmern aus Politik, Verwaltung, Binnenschifffahrt und der verladenden Wirtschaft äußerst gut besuchte Abendveranstaltung, auf der auch zahlreiche Bundestagsabgeordnete verschiedener Fraktionen und Fraktionsmitarbeiter anwesend waren, war gleichzeitig die erste, auf der Martin Staats (MSG) als neuer Präsident des Verbandes auf das Rednerpult trat. Ein gelungener Rahmen also für die erste offizielle Amtshandlung. Martin Staats dankte zunächst seinem Vorgänger Georg Hötte, der das Amt wenige Stunden zuvor niedergelegt hatte, um in den Ruhestand zu gehen: „Die Arbeit von Georg Hötte verdient Würdigung, denn es

MdB Dr. Valerie Wilms (Bündnis 90/Die Grünen) und Georg Hötte (Rhenus PartnerShip)

BDB-Vizepräsident Roberto Spranzi (DTG) mit Katharina und Christian Hötte

MdB Matthias Lietz (CDU) und seine Mitarbeiterin Monique Tiedemann

BDB-Vorstandsmitglied Albrecht Scheubner (MS Jenny) im Gespräch

Thomas Kunz (RMD) und BDB-Präsident Martin Staats

Iris Hegemann (DTV), BDB-Vorstandsmitglied Dr. Achim Schloemer (KD) und Dirk Dunkelberg (DTV)

Andrea Vollebregt-Terpstra (Hafen Rotterdam) und Ingo Egloff (Hafen Hamburg Marketing)

Thomas Kunz (RMD), BDB-Vorstandsmitglied Friedrich Weigert (Kühne + Nagel) und Dr. Markus Schmautz (RMD)

Lutz Lauenroth (DVZ) mit Gerd Deimel (Lanxess/BDI)

EBU-Generalsekretärin Theresia Hacksteiner im Gespräch

BDB-Vizepräsident Dirk Gemmer (Rhenus PartnerShip) und Thomas Knufmann (BMVI)

MdB Gustav Herzog (SPD) und seine Mitarbeiterin Ann-Christin Wehmeyer

Matthias Bunger (DTG) und Nils Funger (BfS)

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt, Hilde Kammerer (BMVI) und Hartmut Spickermann (BMVI)

MdB Gustav Herzog (SPD), MdB Karl Holmeier (CSU) und MdB Ulrich Lange (CSU)

waren bewegte Jahre in der Schifffahrt, während derer er mitgewirkt hat". Als besondere Erfolge von Georg Hötte während seiner Amtszeit als BDB-Präsident hob Martin Staats die gelungene und folgerichtige Fusion des BDB mit dem Arbeitgeberverband (AdB) im Jahr 2013 sowie die durch staatliche Fördergelder unterstützte aufwendige Modernisierung des Schulschiffes „Rhein" hervor. Der neue BDB-Präsident bedankte sich im Namen des gesamten Verbandes nicht nur bei seinem Vorgänger selbst für das über 30 Jahre währende Engagement in der deutschen und internationalen Binnenschifffahrt, sondern auch bei dessen Ehefrau Katharina Hötte.

HÖTTE: VERBAND IST SCHLAGKRÄFTIGER GEWORDEN

„Die drei Jahre als Präsident waren für mich und das Binnenschifffahrtsgewerbe nicht einfach", erklärte Georg Hötte im Rahmen seiner Abschiedsrede. Er prognostizierte, dass es trotz steigender Transportmengen, gerade im Containerverkehr, noch Jahre dauere, um wieder an die „Boom-Jahre" 2007/2008 anknüpfen zu können. In dieser Zeit habe hocheffizienter Schiffsraum zur Verfügung gestanden, während der Markt seit der Krise unter Überkapazitäten leide. „Der BDB kann die Rahmenbedingungen gestalten und verbessern. Die Unternehmer in der Binnenschifffahrt behaupten sich im Markt, auch durch Zusatzleistungen in der Logistikkette", so Hötte, der betonte, dass der Verband nach der Fusion mit dem AdB 2013 noch schlagkräftiger geworden sei. Der verstetigte Etat für „Um-, Aus- und Neubaumaßnahmen an Wasserstraßen" (für 2015 ist ein Soll-Wert von 634 Mio. Euro vorgesehen) sei in Verbindung mit der Überjährigkeit ein Erfolg: „Damit ließe sich schon etwas anfangen, wenn genug Personal vorhanden wäre", so Hötte.

MARTIN STAATS FORDERT PRAGMATISCHE LÖSUNGEN

„Die Anwesenheit zeigt das wachsende Interesse an der Binnenschifffahrt und die große Wahrnehmung des Verbandes", so Martin Staats während seiner Antrittsrede mit Blick auf die gut besuchte Veranstaltung. Er stellte in Aussicht, „Dinge in den nächsten Jahren pragmatisch anzugehen" und viel Sacharbeit zu leisten. Zu den zahlreichen Themen, die in den kommenden Jahren auf der Agenda stehen werden, zählte der BDB-Präsident den Umgang mit dem viel zu bürokratischen Mindestlohngesetz, die vernachlässigte Wasserstraßeninfrastruktur sowie die kritische Auseinandersetzung mit der sog. verdeckten Fahrgastschifffahrt mit Sportbooten. Der BDB-Präsident äußerte sich außerdem zum Donauausbau: „Wir müssen aufpassen, dass der Ausbau in der beschlossenen Variante umgesetzt wird und nicht aus Umweltschutzgründen eine Umkehr erfolgt".

DOBRINDT SAGT DEM GEWERBE UNTERSTÜTZUNG ZU

Auch der Bundesverkehrsminister lobte die Leistung von Georg Hötte. Er habe „über Jahrzehnte die Binnenschifffahrt mitgestaltet und gegenüber der Politik vertreten", so Dobrindt. Der Hinweis des BDB auf den personellen Mangel innerhalb der WSV sei sehr wichtig gewesen, betonte er. „Darauf basierend haben wir die WSV-Reform mit dem 6. Bericht in eine andere Richtung gebracht. Das ist die Grundlage für eine Stärkung der Binnenschifffahrt", sagte Dobrindt, der auch zu einzelnen Infrastrukturprojekten im deutschen Wasserstraßensystem Stellung bezog. So sei die derzeit geplante Fertigstellung der Moselschleusen bis zum Jahr 2036 nur „schwer vermittelbar". Der Minister stellte finanzielle Mittel in Aussicht, um das Personal an der Mosel aufzustocken und so einen schnelleren Bau der dringend benötigten zweiten Schleusenkammern erreichen zu können. Sein Ministerium erarbeite derzeit ein Konzept, das bundesweit weitere Planungskapazitäten schafft – neben der WSV. Außerdem kündigte Alexander Dobrindt an, die Investitionen in die gesamte Verkehrsinfrastruktur bis zum Jahr 2018 um 40 % auf 14,4 Mrd. Euro zu erhöhen. Dabei spielten auch die Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe, die jüngst vom Bundestag beschlossen wurde, eine Rolle. „Das Geld ist besonders gut im nassen Bereich investiert",

BDB-Präsident Martin Staats (MSG) überreicht Blumen an Katharina Hötte

Hans Gerd Heidenstecker (ERSTU ESB), Marcus Schneidler (MS Calypso) und Josef Wolfstetter (Blandina Tankschifffahrt)

so der Minister, da die Wasserstraße angesichts zu erwartender stark ansteigender Gütermengen in den nächsten Jahren noch über freie Kapazitäten verfüge, betonte er im Rahmen der Diskussionsrunde mit BDB-Präsident Martin Staats und Gerd Deimel (Lanxess/BDI) als Vertreter der verladenden Wirtschaft. Deimel betonte die Bedeutung des Verkehrsträgers, besonders im Westen Deutschlands: „Die Binnenschifffahrt hat den Vorteil, dass sie direkt bei uns an den Firmen liegt. Überall links und rechts des Rheins ist Industrie“, sagte er, forderte aber von der Politik die schnelle Vorlage des Wasserstraßennetzzustandsberichts, damit bedarfsgerechte Investitionen auf einer Grundlage erfolgen können.

WEITERE FÖRDERGELDER FÜR DAS SCHULSCHIFF

Unter großem Applaus der Besucher kündigte Alexander Dobrindt an, dass sein Ministerium prüfen werde, ob für die Modernisierungsmaßnahmen auf dem Schulschiff im Jahr 2016 erneut Mittel in der Größenordnung wie 2015 (600.000 Euro) bereitgestellt werden können. „Das Schulschiff hat stark zur Steigerung der Attraktivität der Ausbildung in der Binnenschifffahrt beigetragen. Das Engagement verdient Lob und Anerkennung“, erklärte der Minister und kündigte an, dem Schulschiff in Duisburg einen Besuch abstatten zu wollen, um sich selbst ein Bild von der dort geleisteten Arbeit und der Modernisierung zu machen.

MINISTER ZU EU-ABGASGRENZWERTEN

Der Bundesverkehrsminister bezog außerdem Stellung zu den von der EU-Kommission vorgeschlagenen Abgasgrenzwerten für neue (Binnenschiffs-) Motoren. „Wir haben natürlich Sympathie für weniger Abgase, aber es muss funktionsfähig sein und darf nicht zu einer Reduzierung der Binnenschifffahrt führen“, gab er zu bedenken. Sein Ministerium prüfe derzeit in Abstimmung mit den anderen Ressorts, ob die Bundesregierung die Haltung des BDB sowie des internationalen Dachverbandes EBU, dass Grenzwerte angelehnt an den US-Standard sinnvoller sind, unterstützen wird. „Fortschritt ist wichtig, muss aber mit Augenmaß erfolgen“, so Dobrindt.

DOBRINDT ALS PRAKTIKANT AUF EINEM BINNENSCHIFF

Außerdem äußerte er gegenüber Martin Staats den Wunsch, ein Praktikum auf einem Binnenschiff zu absolvieren, um mehr über die Branche zu lernen. Der BDB-Präsident griff diesen Gedanken spontan auf und sicherte dem Minister zu, der im Rahmen seines angekündigten Besuches in Duisburg auch Erfahrung bei der Navigation eines Binnenschiffs im Flachwasserfahrsimulator SANDRA sammeln wird, schon in Kürze an Bord eines Schiffes mitfahren zu können.

Gerd Deimel (Lanxess/BDI), Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt, BDB-Präsident Martin Staats (MSG) und Lutz Lauenroth (DVZ)

Alle Fotos (Titelbild, S. 4 - 6): © Peter-Paul Weiler, berlin-event-foto.de

BAG-Untersuchung zum Rheinstromgebiet

Binnenschiff ist wichtige Triebfeder für den Wirtschaftsstandort West

Die Binnenschifffahrt ist im Westen besonders stark! Das zeigt eine aktuelle Untersuchung des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) im Rahmen der Marktbeobachtung, die sich mit dem Gütertransport im Rheinkorridor beschäftigt und dabei speziell die Binnenschifffahrt in den Fokus rückt.

Analysiert wurde unter anderem die Entwicklung des Modal Splits der Güterverkehrsträger in diesem Gebiet. Auf die Binnenschifffahrt entfielen dabei in den vergangenen Jahren konstant starke 16 bis 18 % und damit deutlich mehr als im bundesweiten Vergleich der Landverkehrsträger (12 % in 2013). Damit ist die Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung, mit der deutlich mehr Güter über das „nasse System" abgewickelt werden sollen (für 2015 wurden 14 % im Modal Split als Ziel ausgegeben) im Rheinstromgebiet bereits Realität – ein Beleg dafür, dass eine wirksame Güterverlagerung in Stromgebieten mit solider Infrastruktur möglich ist.

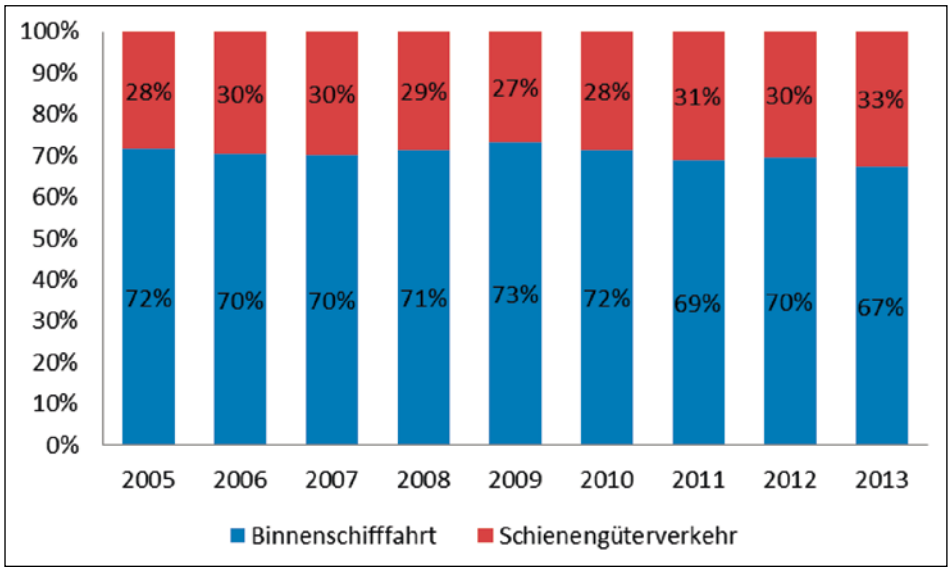
VIELE GÜTERARTEN FAST AUSSCHLIESSLICH AUF DEM WASSER UNTERWEGS

Ein Blick auf die einzelnen Güterarten untermauert diese Feststellung. In neun der zehn Güterabteilungen wurde nämlich der überwiegende Teil der Beförderungsmenge über das Wasser abgewickelt, in den aufkommensstarken Gütersparten „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas", „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" und „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse" erfolgte der Transport auf vielen Relationen fast ausschließlich mit dem Binnenschiff! Auch im Direktvergleich mit dem Schienengüterverkehr hatte die Binnenschifffahrt mit einem Modal Split von 72 % im gesamten Güterverkehr sowie mit 52 % bei den Containertransporten die Nase vorn.

GROSSE BEDEUTUNG FÜR DEN HINTERLANDVERKEHR

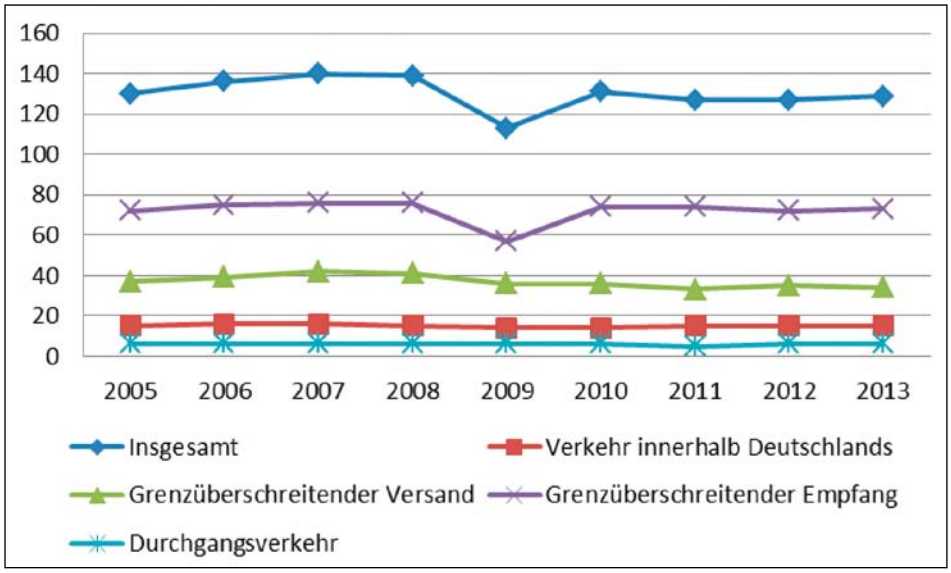
Unter den zehn aufkommensstärksten Relationen im Rheinkorridor befinden

Entwicklung des Modal Split zwischen Binnenschifffahrt und Schienengüterverkehr im Rheinkorridor im Zeitraum von 2005 bis 2013 (Basis: t)



Quelle: Statistisches Bundesamt.

Entwicklung der Beförderungsmenge in der Binnenschifffahrt im Rheinkorridor nach Hauptverkehrsbeziehungen im Zeitraum von 2005 bis 2013 in Mio. t



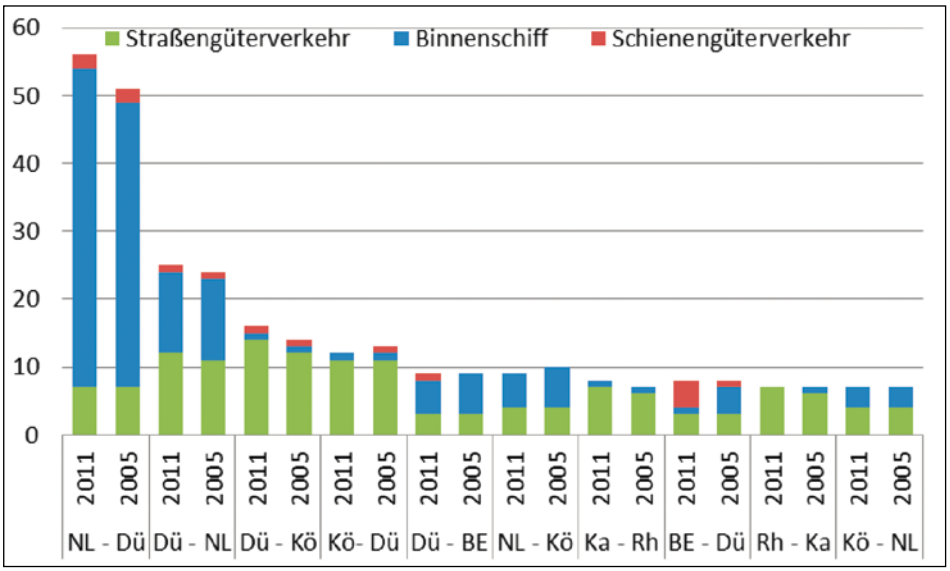
Quelle: Statistisches Bundesamt.

sich, wie die Untersuchung zeigt, insgesamt sechs Wechselverkehre zwischen den deutschen NUTS 2-Regionen Düsseldorf und Köln und den Staaten Belgien und Niederlande, wobei die Niederlande für beinahe alle NUTS 2-Regionen hinsichtlich des Beförderungsaufkommens sowohl die bedeutendste Empfangs- als auch Versandregion darstellt. Auf all diesen Strecken wurde der größte Anteil des Güteraufkommens mit dem Binnenschiff befördert. Das verdeutlicht die große Bedeutung des Verkehrsträgers im Hinterlandverkehr der großen ZARA-Seehäfen.

DER RHEIN GEHÖRT BEVORZUGT IN DEN BVWP 2015

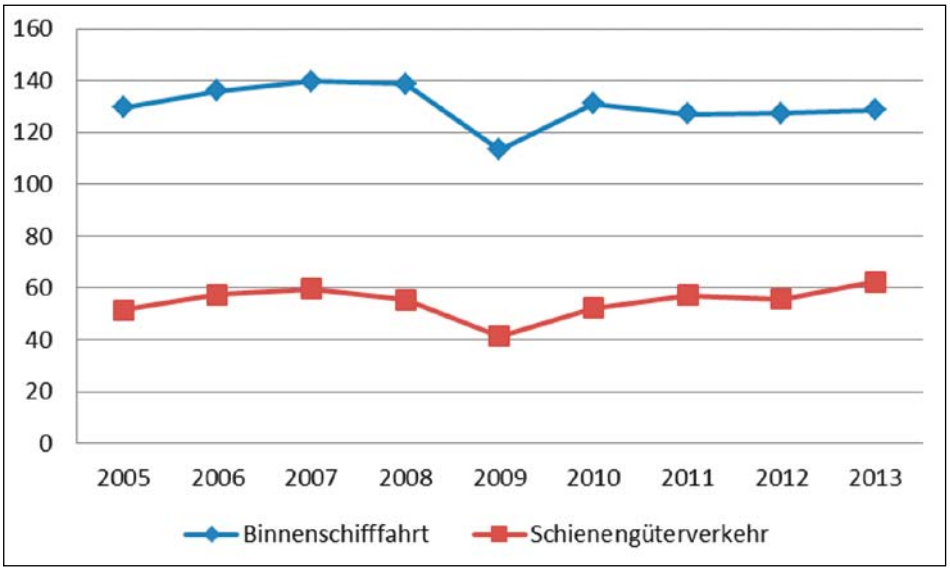
Diese Ergebnisse sind für das Binnenschifffahrtsgewerbe, die verladende Wirtschaft und die Häfen höchst erfreulich. Sie zeigen zudem, dass Infrastrukturmaßnahmen am Rhein im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015, der derzeit erstellt wird, priorisiert behandelt werden müssen. Damit könnten die Potenziale des Verkehrsträgers Binnenschiff künftig noch besser ausgeschöpft werden und der Wirtschaftsstandort West in einem noch höheren Maße von der Zuverlässigkeit und Effizienz des Binnenschiffs profitieren. Der BDB fordert im Schulterschluss mit der verladenden Industrie insbesondere eine Angleichung der derzeit oberhalb von Duisburg bestehenden Fahrrinnentiefe von 2,50 m (Werte jeweils bezogen auf den GlW) an die von der niederländischen Grenze bis nach Duisburg bestehende Fahrrinnentiefe von 2,80 m. Außerdem sollte eine Optimierung der Fahrrinne von 1,90 m auf 2,10 m am Mittelrhein zwischen St. Goar und Wiesbaden erfolgen. Damit kann eine leistungsfähige Rheinschifffahrt auch bei Niedrigwasser garantiert werden. Gleichzeitig dient die punktuelle Beseitigung von Tiefenengstellen auch dem Hochwasser- und Umweltschutz.

Aufkommenstärkste Relationen und die jeweiligen Modal Split Anteile im Rheinkorridor im Jahr 2011 in Mio. t und Veränderungen gegenüber 2005



Anmerkungen: BE=Belgien, Dü=Düsseldorf, Ka=Karlsruhe, Kö=Köln, NL=Niederlande, Rh=Rheinhessen-Pfalz
Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Statistisches Bundesamt.

Entwicklung der Beförderungsmenge im Rheinkorridor in der Binnenschifffahrt und im Schienengüterverkehr im Zeitraum von 2005 bis 2013 in Mio. t



Quelle: Statistisches Bundesamt.

Aktuelle Kennzahlen und Statistiken belegen

Die Binnenschifffahrt ist auf dem richtigen Weg

Der BDB hat den diesjährigen „Tag der Logistik“ am 16. April zum Anlass genommen, die aktuellen Statistiken und Kennzahlen zur Binnenschifffahrt als unverzichtbaren Logistikpartner auszuwerten. Das Bild ist eindeutig: Das Gewerbe entwickelt sich positiv!

BOOM IM CONTAINERVERKEHR

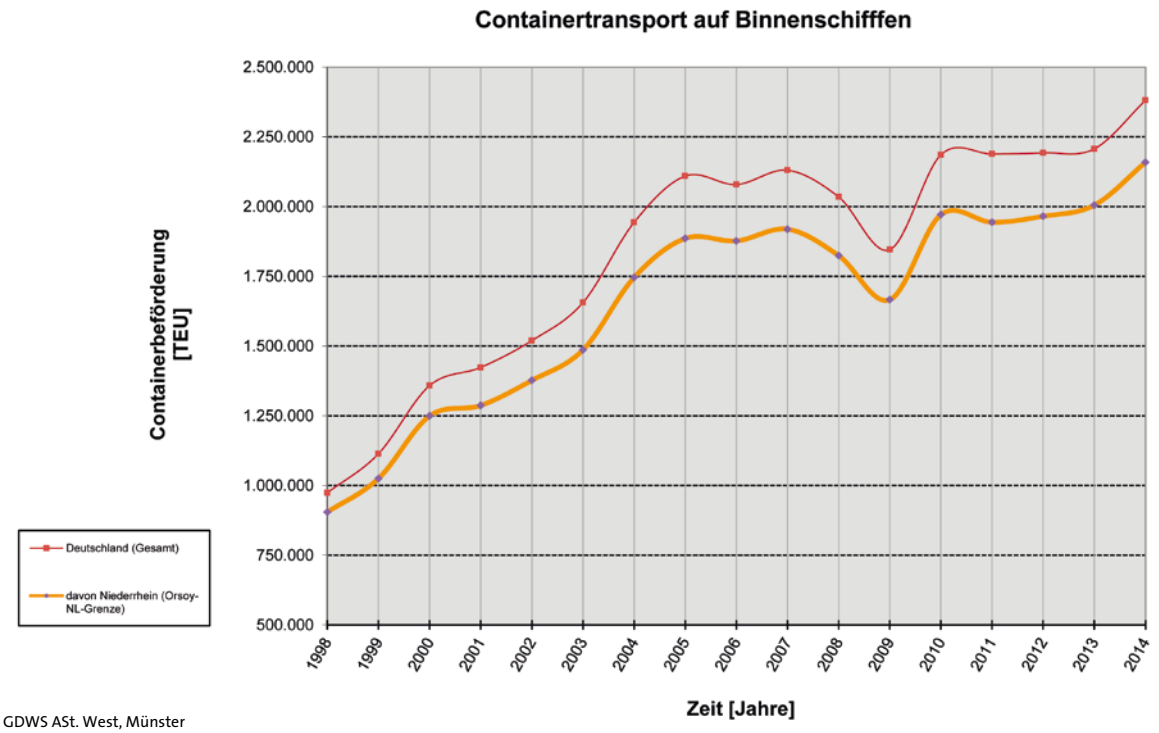
Nicht nur im Westen (siehe den Bericht hierzu in diesem Heft), sondern auch bundesweit konnte das Gewerbe zulegen. Besonders erfreulich verlief die Entwicklung dabei im Containerverkehr, der mit 2,4 Mio. TEU in 2014 ein sattes Plus von 7,9 % gegenüber dem Vorjahr verzeichnen konnte. Damit ist der Gütertransport in Containern auf den Binnenwasserstraßen seit 1998 um mehr als das 2,5 fache gestiegen!

Mit 50,6 Mio. t (+ 5,7 %) hat auch der Versand in das Ausland wieder an Bedeutung gewonnen. Hinsichtlich der insgesamt transportierten Gütermengen steht mit 228,5 Mio. t immerhin ein Zuwachs von 0,7 % zu Buche, der den Trend des langsamen, aber stetigen Wachstums bestätigt. Zum Vergleich: Die Güterbahn hat 2014 im Vergleich zum Vorjahr 2,4 % an Tonnage verloren.

DAS BINNENSCHIFF WIRD IMMER SICHERER

Eine weitere erfreuliche Entwicklung: Die Binnenschifffahrt ist noch sicherer geworden. Im Jahr 2013 gab es bundesweit nur noch 653 Unfälle auf deutschen Flüssen und Kanälen – ein Rückgang um 11,4 % im Vergleich zum Jahr 2012 mit 737 Unfällen. In einem kürzlich in der FAZ erschienenen Artikel wird von angeblichen Sicherheitsproblemen auf dem Rhein berichtet. Diese seien darauf zurückzuführen, dass viele osteuropäische Matrosen und Kapitäne die offiziellen Rheinsprachen Französisch, Deutsch oder Niederländisch unzureichend beherrschen. Diese Aussagen stehen jedoch im Widerspruch zu den seit mehr als 20 Jahren konstant sinkenden Unfallzahlen auf dem Rhein und den Bundeswasserstraßen – obwohl der Anteil ausländischer Besatzungen seit Jahren bei rund 20 % liegt. Immer weniger Unfälle gibt es auch in NRW als für die Binnenschifffahrt wichtigstem Bundesland, wie ein Bericht der Wasserschutzpolizei NRW belegt. Danach liegen die 149 Unfälle auf den Flüssen und Kanälen des Landes 2014 rund 26 % unter dem Unfalldurchschnitt der letzten 10 Jahre.

Dieser Gewinn im Bereich der Sicherheit ist auch auf immer besser geschulte Besatzungen zurückzuführen. Dazu trägt der BDB mit seinem Schulschiff „Rhein“ maßgeblich bei. Im April startete ein mit rund 100 Schiffsjungen und Schiffsmädchen erneut sehr gut besuchter Ausbildungskurs. Der BDB leistet damit – und mit seinem umfangreichen Lehrgangsprogramm – einen entscheidenden Beitrag zu einem qualitativ hohen Ausbildungs- und Qualifikationsstandard.



Quelle: GDWS ASt. West, Münster

Geringe Fortschritte bei Verkehrsverlagerung in den letzten 15 Jahren

Dem BDB ist Anfang März 2015 ein vom Europäischen Rechnungshof (EuRH) veröffentlichter Bericht zugegangen, aus dem hervorgeht, dass die von der Europäischen Union geförderten Maßnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs in Europa von der Straße auf das Wasser nur geringe Fortschritte bewirkt haben – und das über einen Zeitraum von mehr als 15 Jahren!

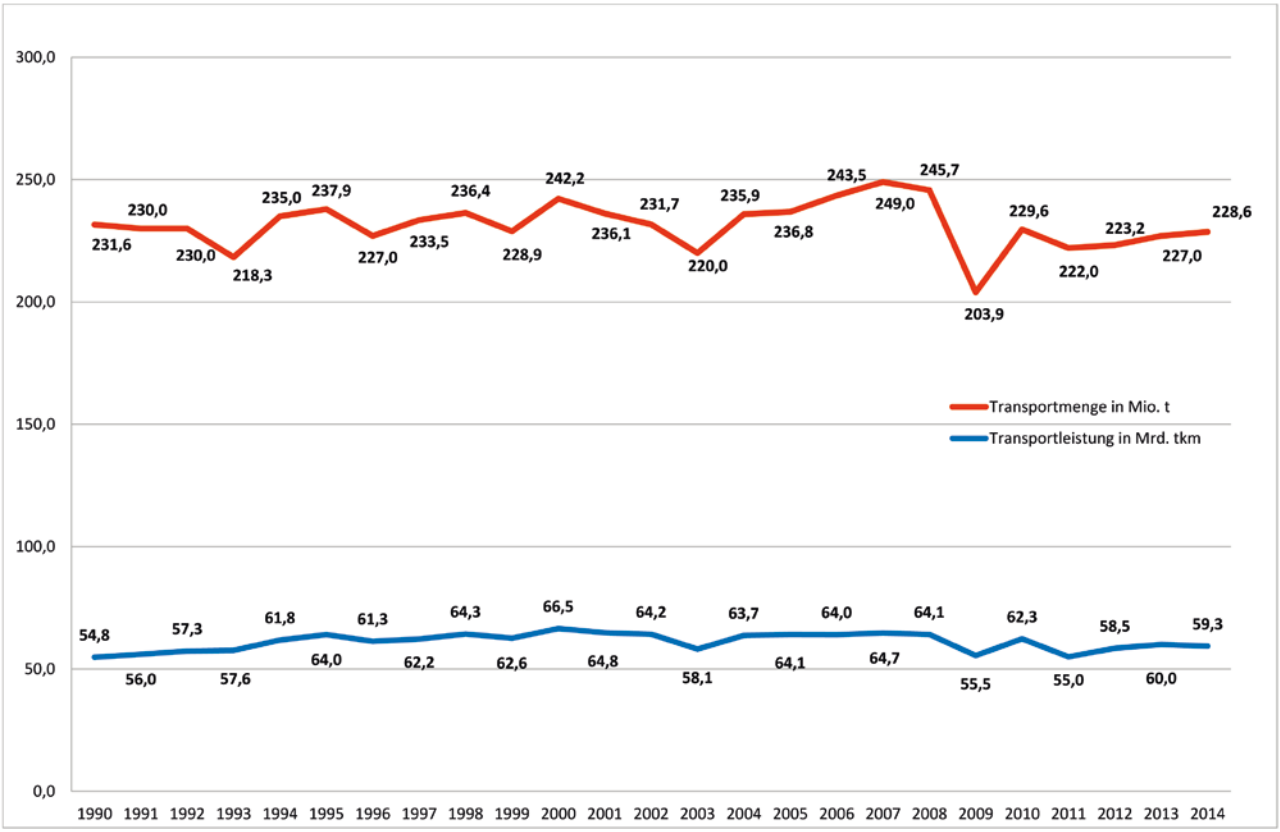
PROJEKTE WURDEN NICHT WIRKSAM UMGESETZT

Die für den Bericht herangezogenen Prüfer der EU kommen in der Analyse der Ursachen für diesen Umstand zu dem Schluss, dass die von der EU kofinanzierten Projekte mit dem Ziel der verstärkten Nutzung der Binnenwasserstraßen nicht wirksam umgesetzt wurden und stellen fest, dass sich die Binnenschifffahrt weder als Alternative zum Güterverkehr auf der Straße noch zum Schienengüterverkehr durchsetzen konnte. Außerdem konnte nach Ansicht der Prüfer auch die Schiffbarkeit nicht verbessert werden. Iliana Ivanova, die für den Bericht zuständige EuRH-Vertreterin, fasst das Ergebnis folgendermaßen zusammen: „Ein einziges Frachtschiff auf einem Fluss kann Hunderte von Lastwagen auf der Straße ersetzen und damit EU-weit die Straßenverkehrsbelastung, die Umweltverschmutzung und die Unfallrate reduzieren. Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf das Netz von Flüssen und Kanälen kann für alle EU-Bürger Vorteile bringen“. Damit bestätigt Ivanova die Positionen, die der BDB seit Jahren vertritt und kritisiert, dass der Verkehrsträger seit mehr als 10 Jahren, nachdem die EU ihn zur Priorität erklärt hat, dem Straßen- und Schienenverkehr in der Entwicklung hinterher hinkt.

KRITIK AN „A-VARIANTE“ BEIM DONAUAUSBAU

Bemerkenswert aus unserer Sicht ist sicherlich die Auseinandersetzung mit der sog. variantenunabhängigen Untersuchung zum Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen: Es ist dem Rechnungshof nicht verborgen geblieben, dass das Ergebnis der Unter-

Menge und Transportleistungen der Binnenschifffahrt 1990 - 2014



Quelle: BDB

suchungen, an denen auch BDB-Vizepräsident Dr. Gunther Jaegers beteiligt war, den Ausbau in der Variante C 2.80 empfahl, die Bundesregierung aber gleichwohl den Ausbau in der Variante „A“ beschlossen hat. Der Bericht kommt zu dem Ergebnis, dass diese Variante nicht die nötigen Schiffbarkeitsbedingungen für einen nachhaltigen Ausbau der Binnenschifffahrt in Europa schaffen wird.

SCHLECHTES ZEUGNIS AUCH FÜR MOSELAUSBAU

Ein schlechtes Zeugnis bekommt die Bundesregierung auch bei den Ausbaumaßnahmen an der Mosel ausgestellt. Der Bericht greift den Umstand auf, dass die Bauarbeiten an der „Schleuse Fankel“, obwohl 1992 als Projekt mit hoher Priorität in die deutsche Verkehrsstrategie aufgenommen, erst 14 Jahre später in Angriff genommen wurde. „Die Projektumsetzung, die 2006 begann, sollte den Plänen zufolge bis 2011 abgeschlossen sein, wurde aber erst 2014 abgeschlossen. Die Verzögerungen gingen hauptsächlich auf Streitigkeiten im Zusammenhang mit Verfahren zur öffentlichen Auftragsvergabe und auf Änderungen der Projektgestaltung nach Beginn der Umsetzung zurück“, heißt es weiter in dem Gutachten.

STAGNATION SEIT MEHR ALS 20 JAHREN

Der BDB hat die Entwicklung der Tonnage und Verkehrsleistung seit 1990 analysiert. Es ist festzustellen, dass der Verkehrsträger auf annähernd gleichem Niveau verharrt, von größeren Schwankungen im Jahr 2007/2008 und den sich anschließenden Einbrüchen aufgrund der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise abgesehen. Eine effektive Verlagerung von Gütern auf das Wasser ist demnach noch nicht in Sicht.

EU-MITTEL ZUR ENGPASSBESEITIGUNG ZU GERING

Trotz der Ankündigung, den Güterverkehr von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsträger umzuschichten, haben die Mitgliedstaaten den Binnenwasserstraßen wenig Beachtung geschenkt, heißt es in dem Bericht. Insbesondere überstiegen die Kosten zur Beseitigung sämtlicher Engpässe innerhalb des transeuropäischen Netzes (ineffiziente Schleusen, zu niedrige Brücken und Wasserabschnitte, deren Breite ein größeres Verkehrsaufkommen nicht zulässt) bei Weitem die im EU-Haushalt verfügbaren Mittel. Um diese Lücken zu schließen seien daher zusätzliche Mittel öffentlicher und/oder privater Quellen nötig, so die Prüfer. Diese Forderung unterstützt der BDB uneingeschränkt. Schon mehrfach, unter anderem im Rahmen des Parlamentarischen Abends Ende November 2014 in Berlin, hatte der Verband angeregt, die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes mit ihren begrenzten Personalkapazitäten durch private Auftragsvergaben bei der Planung und Durchführung wichtiger Wasserstraßeninfrastrukturprojekte zu entlasten und so die Durchgängigkeit der Schifffahrt zu verbessern.

STRATEGIE ZUR EFFEKTIVEREN VERKEHRSVERLAGERUNG

Die Prüfer des EuRH regen in dem Bericht zur Verbesserung der Wirksamkeit der EU-Finanzierung der Binnenschifffahrt insbesondere an, dass

- die Mitgliedstaaten denjenigen Binnenschifffahrtsprojekten Priorität einräumen, welche den größten und unmittelbarsten Nutzen mit sich bringen und
- die EU-Kommission ihre Mittel auf jene Projekte konzentriert, bei denen fortgeschrittene Pläne für die Beseitigung von Engpässen vorliegen.

River Information Services:

BMVI will Datenschutz im Umgang mit RIS-Daten regeln

Als erstes Land in Europa soll Deutschland eine gesetzliche Regelung über den Datenschutz bei der Benutzung von River Information Services (RIS) und bei der Aufzeichnung von Bildern an fernbedienten Schleusen erhalten.

Dazu hat das BMVI einen Entwurf zur Änderung des § 8 Binnenschifffahrtsaufgabengesetzes vorgelegt, der spätestens seit der Einführung der AIS-Pflicht auf dem Rhein am 1. Dezember 2014 auch dringend erforderlich ist. Aus Sicht des BDB sollte der Normentwurf um eine Bestimmung ergänzt werden, die den Gebrauch von Daten aus den River Information Services zur Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten und Straftaten – in Anlehnung an den Gebrauch der Daten aus der LKW-Maut zu diesem Zweck – regelt.

BDB: DEUTSCHLAND SOLL WIEDER DATEN AN IVR LIEFERN KÖNNEN

Der Verband fordert außerdem die Schaffung einer Ermächtigungsgrundlage, damit die WSV wieder Daten der deutschen Flotte an die IVR liefern kann. Die Arbeit der IVR als internationaler Zusammenschluss der Unternehmer in der Binnenschifffahrt und der Unternehmer in der Versicherungswirtschaft widmet sich schwerpunktmäßig den Bereichen Statistik, Schadensverhütung sowie dem Erarbeiten von Rechtstexten. Der BDB ist Partner in der IVR für

die deutsche Seite. Wie wichtig eine Datenweitergabe ist, zeigt sich schließlich derzeit in der Diskussion um die Emissionen von Binnenschiffsmotoren und die Vorschläge der EU-Kommission zur Neuregelung der Abgasgrenzwerte für neue Motoren (NRMM). Im Vorfeld des Vorschlags konnte die Kommission nämlich nicht auf eine vollständige und aktuelle Datengrundlage über die Zusammensetzung und Ausrüstung der europäischen Binnenschifffahrtsflotte zurückgreifen. Wäre ein solcher Datenfundus vorhanden gewesen, hätte es derart überambitionierte Vorschläge, wie sie derzeit diskutiert werden, vermutlich nicht gegeben. Deutschland liefert seit einigen Jahren als einziges Land – entgegen den Beschlüssen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) aus den Jahren 1947 und 1978 – aus Datenschutzgründen keine Flottendaten mehr an die IVR. Immerhin pflegt die WSV seit mittlerweile drei Jahren einen umfangreichen von der ZSUK erhobenen Datensatz auf dem Internetportal www.elwis.de, der allerdings nicht so viele Details abbildet wie die neue Datenbank der IVR.

UMFASSENDER DATENSATZ WICHTIG FÜR DIE NORMSETZUNG

Die Erfahrungen der letzten Jahre haben gezeigt, dass die IVR als Institution gut geeignet ist, die Daten zu Schiffsgröße und weiteren RIS-relevanten Merkmalen mit anderen von der Flotte selbst freiwillig übermittelten Daten zu Ausrüstungsmerkmalen der Schiffe zu verbinden. Aus diesem Grund kann die IVR ein Gesamtbild des ökologischen und schiffbaulichen Zustandes nur liefern, wenn auch Deutschland wieder Daten an diese nicht-kommerziell arbeitende Vereinigung, die vom Gewerbe und der Versicherungswirtschaft getragen wird, übermittelt. Zu einer sinnvollen Normsetzung notwendige Datenabfragen wird es auch künftig mit Sicherheit immer wieder geben. Nicht zuletzt deshalb sollte die unter Schirmherrschaft der ZKR stehende IVR von Deutschland als Unterstützung bei der Weiterentwicklung technischer Regeln privilegiert werden.

DATENWEITERGABE SOLL NACH ZUSTIMMUNG MÖGLICH SEIN

Der BDB regt außerdem an, in dem Gesetzentwurf zu verankern, dass die Weitergabe von im Rahmen von RIS erhobenen Daten an Ladungsbeteiligte mit vorheriger Zustimmung des Inhabers der Daten, des Schiffseigners, möglich wird. Durch diese äußerst transparente Praxis wird der Datenschutz gewahrt und außerdem möglichem Datenmissbrauch vorgebeugt. Die Weitergabe von RIS-Daten nach vorheriger Zustimmung des Inhabers der Daten kann zudem einen Beitrag dazu leisten, dass unseriöse Portale zur Schiffsverfolgung nicht mehr genutzt werden.

EBU-Seminar in Brüssel

EU-Verkehrskommissarin Bulc betont Wichtigkeit der Binnenschifffahrt

Verkehrskommissarin Violeta Bulc sprach am 3. März 2015 im Rahmen des EBU-Events in Brüssel vor zahlreichen Gästen aus Politik, Wirtschaft und Schifffahrt.

EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc im Gespräch mit EBU- und BDB-Vizepräsident Dr. Gunther Jaegers

Damit ist es der EBU als internationaler Dachorganisation für die Binnenschifffahrt gelungen, die EU-Verkehrskommissarin bereits kurz nach ihrer Amtseinführung als Gastrednerin im Rahmen der jährlichen Veranstaltung zu gewinnen – ein Beleg dafür, wie gut etabliert die vom BDB mitgegründete Organisation in Brüssel ist. Dabei hob sie in ihrer Grundsatzrede die wichtige Rolle des Verkehrsträgers Binnenschiff im Gesamttransportsystem zur Verwirklichung der EU-politischen Ziele hervor.

BULC BITTET BRANCHE UM EINSCHÄTZUNG

Die Verkehrskommissarin betonte dabei, dass sowohl die Fokussierung auf die Bereiche Innovation und Nachhaltigkeit als auch die bessere Einbindung in Transportketten nötig seien, um die Potenziale und Vorzüge der Binnenschifffahrt voll ausschöpfen zu können. Violeta Bulc rief die anwesenden Vertreter des Gewerbes dazu auf, über die EBU die Bedürfnisse der Branche an sie heranzutragen, um Fortschritte im Innovationsbereich und somit langfristig eine Modernisierung der Flotten unterstützen zu können.

DONAU VON EUROPÄISCHEN ZIELEN WEIT ENTFERNT

„Die Binnenschifffahrt wird immer sauberer, stärker und organisierter. Wir sollten zusammenarbeiten. Nur so kommen wir voran“, sagte die Verkehrskommissarin und kündigte an, dass die EU-Kommission und die Mitgliedstaaten mit dem TEN-Infrastrukturprogramm sowie der Connecting Europe Facility (CEF) zur TEN-Finanzierung zunächst das Kernnetz von Transportwegen fertigbauen wird. Dabei sollen auch Wasserstraßenprojekte mit hohem Mehrwert unterstützt werden. Violeta Bulc rief die Gewerbevertreter dazu auf, in den Donauländern den Druck auf die Politik hochzuhalten. Schließlich würde an der Donau – genau wie an der Elbe – entgegen der europäischen Ziele von Transportverlagerungen auf Wasser und Schiene zunehmend mehr Ladung über die Straße abgewickelt.

INNOVATION UND INFRASTRUKTUR

EBU-Präsident Didier Leandri betonte, dass im Gewerbe trotz der schwierigen

wirtschaftlichen Situation die Bereitschaft vorherrscht, Innovationen voranzutreiben. Dass die Binnenschifffahrt von fortschrittlichem Unternehmertum geprägt ist, verdeutliche auch die Tatsache, dass im vergangenen Jahr wieder einige Schiffe mit LNG-Antrieb gebaut worden seien und mittlerweile auf europäischen Wasserstraßen unterwegs sind, so Leandri. Um einen breiten Einsatz von innovativen und nachhaltigen Konzepten in der Binnenschifffahrt zu erreichen, forderte der EBU-Präsident die Zurverfügungstellung ausreichender finanzieller Mittel für Forschung und Entwicklung im Rahmen der Diskussion und Vorbereitung der Arbeitsprogramme Horizon 2020 und CEF.

Didier Leandri rief in Erinnerung, dass eine funktionierende Infrastruktur die absolute Grundvoraussetzung für die Weiterentwicklung des Transports auf dem Wasser ist und kritisierte in diesem Zusammenhang, dass in der EU zunehmend weniger Geld für Erhalt und Ausbau bereitgestellt wird. Während in wirtschaftsstarken EU-Ländern die für Infrastruktur vorgesehene Investitionssumme traditionell rund 1 % des Bruttoinlandprodukts (BIP) betrage, sei der Wert laut OECD-Studien im Jahr 2011 im Durschnitt auf 0,7 % des BIP herabgesunken, was zu einer langfristigen Unterfinanzierung führe. Diese Fehlentwicklung habe bereits negative Auswirkungen auf das System Wasserstraße, denn die Engpässe im Netz führten dazu, dass die Unternehmer im Gewerbe ihre Fracht weniger zuverlässig transportieren könnten – mit der Konsequenz, dass Kunden verloren gingen. Als Beispiele führte Leandri die ineffizienten Schifffahrtsbedingungen an Donau und Elbe an, die – entgegen der Ziele der EU-Politik – nämlich die Verschiebung des Modal Split zugunsten anderer Verkehrsträger, insbesondere des Straßengüterverkehrs, zur Folge haben. Der EBU-Präsident rief die EU-Kommission deshalb dazu auf, sicherzustellen, dass Binnenwasserstraßen konsequent in das neue, multimodale Korridor-Konzept eingebunden und die relevanten Projekte zu vollen 40 % aus dem CEF-Programm kofinanziert werden. EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc warnte davor, dass die Entwicklung des europäischen Netzes zu abhängig von europäischen Subventionen werden könnte. Es sei entscheidend, dass mehr Privatkapital gefunden wird. Profitieren könne die Binnenschifffahrt z.B. auch vom Europäischen Fonds für Strategische Investitionen (EFSI), der neben den (noch nicht gefundenen) Privatinvestoren und der Europäischen Investitionsbank (EIB) aus anderen europäischen Fonds gespeist werden soll. EFSI ist allerdings nicht an die Transportinfrastruktur gebunden und könnte somit auch in ganz andere Projekte investiert werden. Deshalb sei es laut Violeta Bulc wichtig, dass das Gewerbe gute Projektvorschläge einreicht.

EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc

ÜBERPRÜFUNG DES WEISSBUCHES

Im Hinblick auf die künftige Entwicklung lieferte Didier Leandri Wim van de Camp, Abgeordneter im Europäischen Parlament, der derzeit das Weißbuch überprüft, konkreten Input. Anhand einiger gelungener Beispiele betonte er, dass eine Verkehrsverlagerung auf die nachhaltige Binnenschifffahrt nicht nur auf den traditionellen, langen Relationen interessant sei, sondern auch große Verlagerungspotenziale in den Bereichen des alternativen Gütertransports sowie beim Transport von Personen lägen. Von der Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Kommission und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) wird erwartet, dass die richtigen Rahmenbedingungen gesetzt werden, um das im Weißbuch verankerte Ziel, einen höheren Anteil der Binnenschifffahrt am gesamten europäischen Transportaufkommen zu generieren, erreichen zu können.

LEANDRI FORDERT ABGASGRENZWERTE MIT AUGENMASS

Der EBU-Präsident appellierte im Rahmen seiner Rede im Hinblick auf die von der Kommission vorgeschlagenen Abgasgrenzwerte für neue Motoren, an die politischen Entscheidungsträger im Europäischen Parlament sowie in den einzelnen Mitgliedstaaten, die Vertreter der europäischen Binnenschifffahrt dabei zu unterstützen, die Festlegung machbarer Grenzwerte zu erreichen. Konkret forderte Leandri eine Orientierung an den maritimen US-Standards (US EPA Tier 4). Mit der gleichen Forderung hat sich der BDB bereits an die zuständigen Bundesministerien gewandt (siehe **Report** 4/2014 und 1/2015).

Exzellente Prüfungsvorbereitung auf dem Schulschiff

33 Azubis bestehen Abschlussprüfung zum Binnenschiffer

Im April wurde es für insgesamt 33 Auszubildende in der Binnenschifffahrt (darunter sechs aus der Schweiz), die zuvor während des 90-tägigen Blockunterrichts am Schiffer-Berufskolleg auf dem Schulschiff wohnten und lebten, ernst: Sie mussten vor der Industrie- und Handelskammer Duisburg nachweisen, dass sie das Zeug zum Binnenschiffer haben und stellten sich der achttägigen Abschlussprüfung, die sich in einen theoretischen und einen praktischen Teil gliedert.

THEORIE: BREITES WISSEN GEFRAGT

Angehende Binnenschiffer müssen solide geographische Kenntnisse haben und besonders gut über den grundsätzlichen Aufbau eines Binnenschiffes sowie dessen Motoren und Maschinen Bescheid wissen. Diese Kenntnisse wiesen die Prüflinge im theoretischen Teil in den Fächern „Nautik", „Schiffsbetriebslehre" und „Maschinen- und Motorenkunde" nach. Dass auch ein Fach wie „Wirtschafts- und Sozialkunde" im Prüfungsplan steht, zeigt, dass mittlerweile von den Azubis ein breites Wissen, bis hin zum gesellschaftlichen Zusammenleben in Europa, verlangt wird. Zu allen Themenbereichen bekamen die Prüflinge über einen Zeitraum von vier Tagen von der zuständigen IHK-Prüfungskommission komplexe Fragen gestellt.

ARBEITSGEMEINSCHAFTEN BEREITEN GUT VOR

In ebenfalls vier Prüfungstagen mussten die angehenden Binnenschiffer ihre praktischen Kenntnisse und Fertigkeiten nachweisen – in den Prüfungsstationen „Elektrische Stromversorgung auf einem Binnenschiff", „Ruderanlage", „MTU-Motor", „Retten und Bergen mit dem Dreibaum", „Knoten und Spleißen", „Beibootfahren", „Havariepumpe" und „An- bzw. Ablegen mit einem Binnenschiff". Dass alle Auszubildenden die Stationen meisterten, ist sicher nicht nur auf die gute Ausbildung ihrer Lehrbetriebe und die Stoffvermittlung am Schiffer-Berufskolleg, sondern auch auf das Angebot auf dem Schulschiff zurückzuführen. Denn die an Bord regelmäßig durchgeführten Arbeitsgemeinschaften, durch die Azubis beispielsweise intensiv im Knoten und Spleißen sowie im Nachenfahren geschult werden, bereiten auf viele der in der Abschlussprüfung abgefragten Aufgaben vor – vermittelt vom nautischen Personal des BDB.

FÜR EINIGE HIESS ES: NOCH EINMAL ZITTERN

Eine kleine Anzahl der Prüflinge musste sich am letzten Tag der Prüfungswoche durch die mündliche Prüfung zittern, doch auch sie wurden erlöst, als die IHK unter großem Jubel der 33 Absolventen verkünden konnte, dass alle bestanden haben und ab sofort offiziell als Binnenschiffer bzw. Binnenschifferin – unter den Prüflingen waren auch sechs Schiffsmädchen – auf den jeweiligen Schiffen unterwegs sein werden. Durch Fahrtzeiten und den Erwerb von Patenten können sich die Bootsmänner/-frauen in den kommenden Jahren bis zum/zur Schiffsführer/-in hocharbeiten und damit volle Verantwortung für ein Binnenschiff übernehmen. Schulschiff-Kapitän Klaus Ridderskamp und Schulleiter Manfred Wieck gratulierten den Absolventen, von denen einige bereits am nächsten Tag ihren Dienst antraten. Übrigens: Alle 33 frisch gebackenen Binnenschiffer hatten – wie in der Branche üblich – sofort einen Arbeitsvertrag in der Tasche und werden schon in Kürze auf den Wasserstraßen unterwegs sein.

Gut vorbereitet dank der AGs auf dem Schulschiff

SCHIFFERBÖRSE BRINGT AZUBIS DIE BINNENSCHIFFFAHRT NÄHER

Unter dem Namen „Quinwalo“ (Qualification Inland Waterway Logistics) bietet die Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort jetzt jungen Menschen die Möglichkeit, während ihrer Berufsausbildung eine zusätzliche Qualifikation im Bereich Binnenschifffahrt mit Abschlusszertifikat zu erwerben. Die Zielgruppe sind Auszubildende für Spedition- und Logistikdienstleistungen, insbesondere während des zweiten Lehrjahres, die mehr über die Binnenschifffahrt erfahren möchten. Den Teilnehmern wird im Rahmen dreier Module Grundlagenwissen über das System Wasserstraßen vermittelt und die Bedeutung des Verkehrsträgers für Transport und Logistik aufgezeigt. Neben der theoretischen Stoffvermittlung durch Dozenten aus der Praxis ist eine Exkursion zum DST geplant. Das Programm findet zwischen 14. April 2015 und 19. Mai 2015 in der IHK Duisburg statt.

NEUE REGELN FÜR DEN MITTELRHEIN

Deutschland hat bei der ZKR eine Änderung des § 11.01 Rheinschifffahrtspolizeiverordnung vorgeschlagen. Danach könnte die bisherige Notwendigkeit von Sondererlaubnissen für die Talfahrt von Fahrzeugen mit einer Länge über 110 m bei bestimmten Wasserständen am Pegel Kaub entfallen. Zudem soll neben der allgemeinen Höchstlänge von 135 m und der zulässigen Breite von 22,80 m in der Strecke zwischen Bingen und St. Goar eine neue Höchstbreite von 17,70 m eingeführt werden, die nur mit Sondererlaubnis überschritten werden darf. Die neuen Regeln wurden am 11. März 2015 zwischen der örtlichen Verwaltung und dem BDB besprochen.

NECKAR: JAHRESBILANZ MIT LICHT UND SCHATTEN

Das WSA Heidelberg teilte mit, dass die Containertransporte auf dem Neckar im Jahr 2014 einen regelrechten Boom erlebt haben. Insgesamt beförderten 491 Binnenschiffe rund 34.000 TEU. Dies bedeutet einer Zunahme von ganzen 27 % im Vergleich zum Jahr 2013 und ein Übertreffen des Rekordergebnisses von 2008. Wie das Amt mitteilte, sei die Transportbilanz des Neckars 2014 an der Zählstelle in Mannheim-Feudenheim jedoch „doppeldeutig“. Denn dem starken Containertransport steht ein Rückgang der Massengüter um 15 % gegenüber. Dies sei insbesondere auf den Rückgang von Kohletransporten zurückzuführen.

PLANUNG FÜR HAFEN KÖLN-GODORF RECHTSWIDRIG

Das Bundesverwaltungsgericht hat die Pläne für eine Erweiterung des Rheinhafens in Köln-Godorf gekippt. Die Leipziger Richter bestätigten damit am 19. Februar 2015 ein Urteil des OVG Münster, das den Planfeststellungsbeschluss nach einer Klage von Anwohnern aufgehoben hatte. Im Vorfeld hatte die Kölner Bezirksregierung eine sog. wasserrechtliche Planfeststellung für den Bau eines Hafenbeckens sowie verschiedener Straßen und Eisenbahnanlagen auf dem Gelände erteilt, da der Hafen dem trimodalen Umschlag dienen sollte. Das sei jedoch nicht zulässig, urteilte das Bundesverwaltungsgericht. Für die Straßen und Schienen hätte es anderer, eigener Planungen bedurft.

HAMBURGER HAFEN MIT REKORD-ERGEBNIS

Mit 145,7 Mio. t Gesamtumschlag erreichte der Hamburger Hafen im Jahr 2014 das beste Ergebnis seiner Geschichte. Das Wachstum gegenüber dem Vorjahr betrug 4,8 %. Besonders gut entwickelte sich dabei mit 102,7 Mio. t (+ 6,1 %) der Stückgutumschlag. Auch der Massengutumschlag trug mit 43 Mio. t (+ 1,7 %), der Containerumschlag mit 9,7 Mio. TEU zu dem Rekord-Ergebnis bei. Im Containerbereich plant der Hamburger Hafen für das Jahr 2015 das Überschreiten der 10 Mio. TEU-Marke an. Trotz dieses enormen Wachstums ist der Modal Split der Binnenschifffahrt in Hamburg mit 7,8 % im Vergleich mit anderen Seehäfen wie Rotterdam (45,5 %) und Antwerpen (49,4 %) gering.

DOBRINDT ZU ABGASGRENZWERTEN

Bundesverkehrsminister Dobrindt hat Ende Februar 2015 das Schreiben vom damaligen BDB-Präsident Georg Hötte zu dem Vorschlag der EU-Kommission zu den Abgasgrenzwerten, von denen auch Binnenschiffsmotoren betroffen sind (siehe **Report** 4/2014) beantwortet. Hötte hatte in dem Schreiben auf die Gefahr aufmerksam gemacht, dass das Gewerbe durch derart überambitionierte Grenzwerte überfordert wird. Dobrindt schreibt, dass sich seine Mitarbeiter in allen zuständigen Gremien dafür eingesetzt hätten, dass im Rahmen der Überarbeitung der Abgasbestimmungen zwar anspruchsvolle, aber auch umsetzbare Grenzwerte für alle nichtstraßengebundenen Anwendungen festgelegt werden. Dies gelte insbesondere für die Binnenschifffahrt. Man werde, so Dobrindt weiter, diesen Ansatz während der derzeit laufenden Abstimmungen in den Bundesressorts konsequent verfolgen, um dann bei den in Brüssel anstehenden Gesprächen zu einer Regelung zu gelangen, die „sowohl dem Umweltschutz als auch den berechtigten Interessen einer schon heute als ökologisch vorteilhaft geltenden Binnenschifffahrt gerecht wird“.

VCI-VORRANGLISTE ZU INFRASTRUKTURENGPÄSSEN

Die „Initiative Infrastruktur“ des Verbandes der Chemischen Industrie e.V. (VCI) hat eine Liste mit für die Chemieindustrie bedeutenden Verkehrsinfrastrukturprojekten herausgegeben. Für die Binnenschifffahrt fordert der VCI in NRW am Rhein eine Vertiefung der Fahrrinne zwischen Neuss und Koblenz auf 2,80 m, eine Erneuerung der Schleusentore sowie eine Erhöhung der Brückendurchfahrten im Kanalnetz, eine Personalaufstockung für die Binnenschifffahrt, insbesondere bei Schleusenwärtern und eine rheinseitige Zufahrt zum Wesel-Datteln-Kanal durch Absenkung der Kanalsohle in der Kanaleinfahrt. Die Liste wurde vom VCI bereits Ende Januar an den Parlamentarischen Staatssekretär Enak Ferlemann übergeben.

NORBERT BARTHLE FOLGT AUF KATHERINA REICHE

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt hat am 11. Februar 2015 Norbert Barthle (CDU) zum neuen Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundes-

MdB Norbert Barthle (CDU)

minister für Verkehr und digitale Infrastruktur ernannt. Barthle betreut unter anderem die Themenbereiche Haushalt und Luftfahrt sowie die Bundesländer Baden-Württemberg und Hessen. Der 63-jährige Bundestagsabgeordnete aus dem Wahlkreis Backnang/Schwäbisch Gmünd (Baden-Württemberg) folgt Katherina Reiche (CDU).

REHBERG VORSITZENDER DER ARBEITSGRUPPE HAUSHALT

Mit knapp 96 % der Stimmen hat die CDU/CSU-Bundestagsfraktion in ihrer Sitzung Ende Februar 2015 ihren bisherigen Obmann Eckhardt Rehberg zum neuen Vorsitzenden der Arbeitsgruppe Haushalt gewählt. Rehberg, seit 2005 Mitglied des Deutschen Bundestages und seit 2013 Sprecher aller CDU-Landesgruppen, folgt auf Norbert Barthle, der neuer Parlamentarischer Staatssekretär im BMVI geworden ist.

MdB Eckhardt Rehberg (CDU)

NORBERT BRACKMANN IST NEUER OBMANN IM HAUSHALTSAUSSCHUSS

Norbert Brackmann ist am 3. März 2015 zum neuen Obmann der CDU/CSU-Fraktion im Haushaltsausschuss des Bundestages gewählt worden. In dieser Funktion ist der 60-Jährige gleichzeitig stellvertretender haushaltspolitischer Sprecher der Unionsfraktion. Brackmann folgt auf Eckhardt Rehberg, der im Februar 2015 zum Vorsitzenden der Arbeitsgruppe Haushalt gewählt worden war.

RÜDIGER KRUSE FOLGT AUF ECKHARDT REHBERG

Rüdiger Kruse ist neuer Beauftragter der CDU/CSU-Bundestagsfraktion für die maritime Wirtschaft. Unionsfraktionschef Volker Kauder ernannte den

MdB Rüdiger Kruse (CDU)

Abgeordneten aus Hamburg Ende März 2015 zum Nachfolger von Eckhardt Rehberg, der kürzlich den Vorsitz der Arbeitsgruppe Haushalt übernommen hatte. Kruse ist seit 2009 Mitglied des Bundestages für den Wahlkreis Hamburg-Eimsbüttel. 2011 übernahm er den Posten des stellvertretenden Landesvorsitzenden der CDU Hamburg.

AUSLÄNDISCHE ABSCHLÜSSE ANERKANNT

Im Dezember 2014 wurden erstmals die durch schulische Ausbildungen vermittelten Qualifikationen von Matrosen zwischen den ZKR-Staaten und Tschechien bzw. Rumänien gegenseitig anerkannt. Konkret erkennt die ZKR auf dem Rhein die Gültigkeit der Befähigung zu Matrosen, erworben durch die erfolgreich abgeschlossene Berufsausbildung an der Mittelschule für Schifffahrt und technisches Handwerk (Děčín VI), bescheinigt durch das Abschlussprüfungszeugnis und den Lehrbrief, an. Außerdem anerkannt durch die ZKR auf dem Rhein ist die Gültigkeit der Befähigung zum Matrosen, die durch die erfolgreich abgeschlossene Berufsausbildung am Rumänischen Maritimen Schulungszentrum („CERONAV") bescheinigt und durch das Abschlusszeugnis und den Befähigungsnachweis erworben wurde. Die Vereinbarung tritt voraussichtlich ab 1. Dezember 2015 in Kraft.

SCHLEUSE KLEINMACHNOW WIRD NICHT NEU GEBAUT

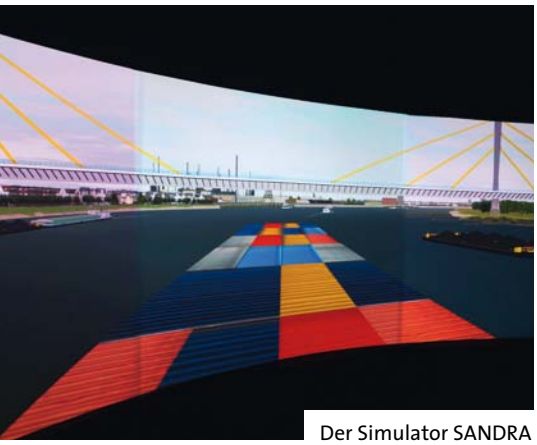
Über das Klageverfahren des Landes Brandenburg gegen den Teilaufhebungsbeschluss der ehemaligen WSD Ost vom 6. Oktober 2010 zum Neubau der Schleuse Kleinmachnow am Teltowkanal ist nach langjährigem Rechtsstreit abschließend entschieden worden. Die Klagen wurden vom Verwaltungsgericht abgewiesen und die Berufungszulassungsverfahren eingestellt. Die Teilaufhebung des Planfeststellungsbeschlusses ist damit rechtskräftig. Im Zusammenhang mit dem VDE 17 war geplant, den Teltowkanal für den Verkehr von Großmotorgüterschiffen und Schubverbänden bis zu 185 m Länge auszubauen, was eine Vergrößerung der Nordschleuse auf die nutzbaren Abmessungen von 190 m mal 12,5 m mal 4 m erfordert hätte. Nach einer Neubewertung des Projekts wurden die Ausbaupläne des Teltowkanals über die Wasserstraßenklasse IV hinaus jedoch verworfen.

AUSBAU DER DEK-NORDSTRECKE

Dem BDB ist Ende Februar 2015 der erste Planfeststellungsbeschluss der GDWS Ast. West für den Ausbau der Nordstrecke des Dortmund-Ems-Kanals zwischen Emden und Rheine zugestellt worden. Genehmigt werden darin der Ersatz der Großen Schleusen Venhaus, Hesselte und Gleesen samt Anpassung der Vorhäfen und Liegestellen. Aufgestellt wurden die Maßnahmen durch einen Plan des WNA Datteln vom 20. September 2012. Durch die Ersatzneubauten erhalten die neuen Schleusen Kammern mit 140 m Nutzlänge und 12,50 m Breite, wodurch künftig Großmotorgüterschiffe mit einer Breite von 11,45 m die Schleusen passieren können. Die Baumaßnahmen sollen dem Vernehmen nach bis Ende 2025 abgeschlossen sein.

PARLAMENTARISCHER ABEND MOSEL

Etwa 100 Vertreter aus Politik, Wirtschaft, Verwaltung und Verbänden nahmen Anfang März 2015 an einem vom rheinland-pfälzischen Innenministerium veranstalteten Parlamentarischen Abend in Berlin teil. Zu den Rednern und Diskutanten gehörten unter anderem der rheinland-pfälzische Innenminister Roger Lewentz, BMVI-Staatssekretär Enak Ferlemann und die saarländische Wirtschaftsministerin Anke Rehlinger. Thematisch stand die Moselschifffahrt und die zügige Ausstattung der Moselschleusen mit den dringend benötigten zweiten Kammern im Mittelpunkt. Konkret gefordert wurde eine oberste Priorisierung dieser Projekte im Bundesverkehrswegeplan 2015.



Der Simulator SANDRA

Anton Nauheimer (6.v.r.) ist weiterhin Vorsitzender des FA Personenschifffahrt

ZKR-STAATEN DISKUTIEREN EINSATZ VON FAHRSIMULATOREN

Bisher werden Rheinpatente ausschließlich nach einer theoretischen Prüfung erworben, die nach der erforderlichen Fahrzeit und der erforderlichen Anzahl von Streckenfahrten abgelegt wird. Jetzt diskutieren die Mitgliedstaaten der ZKR, ob eine freiwillige praktische Prüfung an einem Fahrsimulator die erforderliche Anzahl von Fahrtagen senken kann und wie das Programm für eine solche Prüfung aussehen sollte. Außerdem wird diskutiert, ob ein Kandidat, der die Simulatorprüfung besteht, die Befähigung zum Steuermann erhalten könnte. Für den BDB ist wichtig, dass zunächst ausreichende technische Standards für Simulatoren definiert werden (womit im Forschungsprogramm Platina II Ende 2015 gerechnet wird) und dass eine ausführliche Diskussion des Prüfungsprogramms erfolgt, bevor neue Regeln über irgendwelche Abstriche bei der praktischen Erfahrung vereinbart werden.

BINNENSCHIFFFAHRT IN DER BG

Der Präventionsausschuss des Vorstands und der Vertreterversammlung der BG Verkehr, an dem auch der BDB teilgenommen hat, nahm im März 2015 die vielfältige Tätigkeit des Unterausschusses für die Binnenschifffahrt zur Kenntnis. Dabei zeigte sich erneut die ganze Bandbreite der berufsgenossenschaftlichen Tätigkeit zur Unfallvermeidung. Gegenstand der Arbeiten der BG in nächster Zeit werden unter anderem die Messung von Benzolbelastungen auf Tankschiffen, die Einführung einer „job exposure“ Matrix bezüglich des Umgangs mit Gefahrstoffen zur beschleunigten Bearbeitung von Berufskrankheiten und die Frage eines Warngeräts zur Vermeidung von Brückenanfahrungen sein. Vertreter der Versicherten und der Arbeitgeber wiederholten zudem ihre Kritik an geplanten Lockerungen bei der gewerblichen Beförderung von Fahrgästen mit Sportbooten, für die ab 12 Fahrgästen im See- und Binnenbereich ein mit Fahrgastschiffen vergleichbares Sicherheitsniveau gelten sollte.

FA PERSONENSCHIFFFAHRT: NAUHEIMER WEITER VORSITZENDER

BDB-Vorstandsmitglied Anton Nauheimer ist für drei weitere Jahre Vorsitzender des Fachausschusses für die Personenschifffahrt im Verband. Der Ausschuss, der im März 2015, im „Haus Rhein“ tagte, sprach dem Frankfurter Reeder damit erneut sein Vertrauen aus. Schon in den vergangenen drei Jahren bekleidete Nauheimer das Amt. **Report** gratuliert recht herzlich und wünscht viel Erfolg bei der Arbeit in diesem wichtigen Fachausschuss.

ELBE I: BINNENSCHIFF SOLL STÄRKER WAHRGENOMMEN WERDEN

Im Rahmen eines gemeinsamen Informationsabends der Brunsbüttel Ports GmbH und des Hafen Hamburg Marketing e.V. Ende März 2015 im Elbehafen Brunsbüttel betonten Vertreter der norddeutschen Wirtschaft, dass das Binnenschiff besonders im Hinterlandverkehr für Transporte von Massen- und Stückgut große Entwicklungspotenziale habe. Damit sei der Verkehrsträger neben der Bahn eine Alternative und Ergänzung zu den überlasteten Straßentransporten. Stefan Kunze, Vorsitzender der Elbe Allianz e.V., erneuerte die Forderung nach einer besseren Schiffbarkeit der Elbe, konkret „eine stabile und durchgängige Fahrrinnentiefe der gesamten Elbe für Binnenschiffe durch entsprechenden Unterhaltungsaufwand und umweltverträgliche sowie kosteneffiziente Ausbaumaßnahmen“, so Kunze.

ELBE II: 1,60 M FAHRRINNENTIEFE ODER NICHT?

Aus Kreisen des Bundesverkehrsministeriums ist zu vernehmen, dass eine durchgängige Fahrrinnentiefe aufgrund von Wassertiefen, die niedriger seien als bisher angenommen, nicht zu realisieren ist. Aus diesem Grund soll bis Mitte 2015 ein neues Unterhaltungsziel festgesetzt werden. Dem Vernehmen nach könnte diese neue Marke bei 1,40 m liegen. Im Übrigen ist durchgedrungen, dass das Schiffshebewerk Scharnebeck faktisch durch den sog. „Quick Scan“ zum BVWP 2015 gefallen ist. Grund dafür seien Verkehrsprojektionen und fehlende Ladungsmengen aus Hamburg. Die komplette Bewertung des Bauwerks soll trotzdem durchgeführt werden. Die Kammerunion Elbe/Oder (KEO) hielt in ihrer jüngsten Generalversammlung am 15. April 2015 an ihrer Forderung, die Schiffbarkeit an Mittel- und Oberelbe mit einer Fahrrinne von 1,60 m an mindestens 345 Tagen pro Jahr zu gewährleisten, fest.

ELBE III: ELBE-GRUPPE IM BUNDESTAG GEGRÜNDET

In der SPD-Fraktion hat sich im März 2015 die Elbe-Gruppe gegründet. Ziel sind die Sicherung der Schiffbarkeit der

MdB Dagmar Ziegler (SPD)

Elbe sowie die Verankerung des Flusses im Bundesverkehrswegeplan und Anerkennung als Teil der Transeuropäischen Netze. Die Mitglieder der Gruppe wollen eng mit der Arge Elbe der CDU-Fraktion und den Landesregierungen der Elbanrainer zusammenarbeiten. „Die Elbe ist für die ostdeutsche Wirtschaft von zentraler Bedeutung“, so die SPD-Bundestagsabgeordnete Dagmar Ziegler, Sprecherin der Elbe-Gruppe.

DR. HERMANN BLANKMANN VERSTORBEN

Der Fachjournalist und Medienberater Dr. Hermann Blankmann ist am 12. März 2015 nach schwerer Krankheit gestorben. Dr. Hermann Blankmann, der von 1983 bis 1985 als Referent für Öffentlichkeitsarbeit beim BDB gearbeitet hat, erhielt 1986 den Publizistikpreis der Landeshauptstadt Düsseldorf für die „wissenschaftliche und journalistische Aufarbeitung des Containerverkehrs über Binnenwasserstraßen“. 1992 bis 1993 war Blankmann Geschäftsführer des BDS.

MOTORENFÖRDERUNG WIRD ÜBERARBEITET

Dem BDB liegt ein Entwurf des BMVI für die Neufassung der Richtlinie für die Motorenförderung vor. Er soll ein erster Schritt sein, um die Förderung – wie es im Koalitionsvertrag niedergelegt ist – zu verbessern. Durch den Wegfall des Bezugs auf die „De-Minimis“-Förderung wird denkbar, dass für einzelne Vorhaben künftig mehr als 200.000 Euro ausgezahlt werden. Dieser Punkt war dem BDB besonders wichtig (siehe **Report** 1/2015). Der Entwurf sieht einen neuen Förderrahmen nach der Gruppenfreistellungsverordnung vor. Damit wird die vom BDB ebenfalls geforderte Erhöhung der Förderquoten jedenfalls bei emissions- und lärmmindernden Technologien möglich. Im Übrigen soll der Entwurf ermöglichen, den Austausch von Motoren zu fördern, die schon einmal nach dem seit 2007 geltenden Förderprogramm für abgasärmere Motoren gefördert worden sind.

MS WISSENSCHAFT STARTET TOUR 2015

Das Ausstellungsschiff MS Wissenschaft von Karin und Albrecht Scheubner, Mitglied im BDB-Vorstand, geht auch 2015 wieder im Auftrag des BMBF auf Reisen. Im Mittelpunkt der diesjährigen Ausstellung an Bord des 105 m langen Binnenschiffs steht die „Stadt der Zukunft“. 40 Städte in Deutschland und Österreich läuft Familie Scheubner im Rahmen der Tour an. Die Mitarbeiter des BDB freuen sich auf einen Besuch an Bord, wenn das Schiff in Duisburg anlegt. Bis dahin heißt es noch etwas Geduld: Nordrhein-Westfalen steht erst kurz vor dem Beginn der dortigen Schulferien auf dem Fahrplan des Ausstellungsschiffs.

MS „Jenny“ als MS „Wissenschaft“ des BDB-Vorstandsmitglieds Albrecht Scheubner

GESETZ FÜR WENIGER BÜROKRATIE SOLL WIRTSCHAFT ENTLASTEN

Der Ende Februar 2015 von der Bundesregierung vorgelegte Entwurf eines Bürokratieentlastungsgesetzes soll den administrativen Aufwand in Unternehmen reduzieren. Geplant sind jährliche Entlastungen für Einzelunternehmen in Höhe von 744 Millionen Euro. Kern des Regelwerks bilden Änderungen im Handelsgesetzbuch und im Einkommenssteuergesetz sowie eine Reduzierung des Meldeumfanges in mehreren Gesetzen. Das Bundeskabinett hat den Entwurf Ende März 2015 beschlossen. Nachdem Bundestag und Bundesrat Beschluss gefasst haben, soll das Gesetz am 1. Januar 2016 in Kraft treten.

BMVI VERÖFFENTLICHT KLIWAS-STUDIE

Das BMVI hat kürzlich den Abschlussbericht des Klimafolgenforschungsprogramms KLIWAS veröffentlicht. Für den Rhein gelangte die Studie zu dem Ergebnis, dass die benötigten Transportleistungen mit der Berücksichtigung und Weiterentwicklung der Erkenntnisse aus KLIWAS auch in Zukunft zuverlässig erbracht werden können. An der Donau werden etwa bis Mitte des Jahrhunderts keine Nutzbarkeitseinschränkungen für die Binnenschifffahrt durch den Klimawandel erwartet. An der Elbe erschwerten die Einflüsse der Talsperrensteuerung sowie der Wasserbewirtschaftung im Braunkohletagebau auf die Abflussmengen die Analyse klimabedingter Veränderungen, heißt es in dem Bericht. Die Studie habe aber zur Analyse und Modellierung des Wasserhaushalts im Elbeeinzugsgebiet wichtige Grundlagen geschaffen und neue Erkenntnisse erarbeitet. Insgesamt betrachtet löse der Klimawandel im deutschen Wasserstraßensystem unmittelbar noch keine größeren Investitionsentscheidungen aus. Der BDB hatte das Forschungsprogramm ständig unterstützt. Der komplette Abschlussbericht ist auf www.bmvi.de in der Rubrik „Klima- und Umweltschutz“ abrufbar. Einen Direktlink finden Sie in unserem Blog unter www.binnenschiff.de.

KURZSTUDIE ZU BIOMASSE-POTENZIALEN

Der BDB hat wie berichtet am 4. November 2014 in Berlin am „Workshop Biomasse“ des BMVI teilgenommen, um die wissenschaftliche Untersuchung der Chancen und Hindernisse für Biomasse auf Wasserstraßen zu unterstützen. Das Gutachten mit den Ergebnissen liegt mittlerweile vor. Die Kurzstudie steht auf www.bmvi.de in der Rubrik „Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie“ zum Download bereit; einen direkten Link finden Sie in unserem Blog unter www.binnenschiff.de.

BDB BEI FACHGESPRÄCH ZUM MILOG

Der BDB hat Mitte April an einem Fachgespräch mit Staatssekretär Thorben Albrecht aus dem BMAS zum Mindestlohngesetz (MiLoG) in Berlin teilgenommen, zu dem zahlreiche weitere Verbände und Gewerkschafter erschienen waren. Der BDB hat deutlich gemacht, dass die Verdienstgrenze von monatlich mindestens 2.958 Euro brutto (vorgesehen waren ursprünglich 4.500 Euro) weiter gesenkt werden muss. Für die

Binnenschifffahrt ergibt sich die Forderung aus der Tatsache, dass der monatliche Grundverdienst eines Matrosen ab dem 1. Juli 2015 bereits 2.021 Euro betragen wird, ohne zusätzliche, auf den Mindestlohn anrechenbare Vergütungen. Im Rahmen des Gespräches wurden außerdem die Errechnung der jetzigen Verdienstgrenze, das Verhältnis des MiLoG zum Arbeitszeitgesetz und die Haftung des Auftraggebers thematisiert. Über die für die Binnenschifffahrt relevanten Informationen wird der BDB im Kreise seiner Mitglieder berichten.

KANALPROJEKTE SCHEITERN AM „QUICK SCAN“

Das BMVI hat kürzlich die Ergebnisse der im Vorfeld der abschließenden Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführten Vorbewertung („Quick Scan“) zum BVWP veröffentlicht. Mehrere vom BDB angemeldete Projekte wurden mit dem Hinweis, die volkswirtschaftliche Rentabilität sei nicht erreicht, abgelehnt. Betroffen sind die Erhöhungen der Brückendurchfahrtshöhen für den zweilagigen Containerverkehr auf den Relationen Duisburg-Dortmund, Wesel-Minden-Hannover, Wesel-Hamm, Wesel-Dortmund sowie auf dem Rhein-Herne-Kanal, Wesel-Datteln-Kanal, Dortmund-Ems-Kanal und Datteln-Hamm-Kanal. Eine Erhöhung der Brücken hätte Potenzial für rentableren mehrlagigen Containerverkehr geboten. Von den 2,2 Mio. TEU im Containerverkehr, die 2013 bundesweit per Binnenschiff abgewickelt wurden, entfielen 80.750 TEU auf das westdeutsche Kanalgebiet. Zum Vergleich: am Mittellandkanal waren es 68.907 TEU.

Adressfeld

Seltenes Bild: Zahlreiche Bäume auf einem Binnenschiff

MIT DEM SCHIFF ZUR BUGA 2015

26 Platanen, die schon bei der Bundesgartenschau in Koblenz auf der Festung Ehrenbreitstein Schatten spendeten, wurden kürzlich per Binnenschiff befördert. Seit dem 18. April 2015 können die zuvor am Rhein verwurzelten Bäume in der Hansestadt Havelberg besucht werden. Im Auftrag der Stadt brachte sie ein Motorschiff, das passenderweise das Wort „Wald“ im Namen führt, mit einem auf 4,20 m gebrachten Fixpunkt in fünf Tagen vom Rhein an die Havel. Laden und Entladen der aufrecht stehend transportierten Bäume nahmen jeweils einen Tag in Anspruch.

PROGNOSE: BINNENSCHIFFFAHRT WÄCHST WEITER

In den kommenden Tagen wird die im Auftrag des BMVI erstellte „Mittelfristprognose Winter 2014/2015“ vorgestellt. Dem BDB liegt die Unterlage bereits vor. Für die Binnenschifffahrt wird im Jahr 2015 vor allem auf Grund von kräftig steigenden Steinkohleeinfuhren ein Zuwachs von 1,2 % prognostiziert (Aufkommen und Leistung). In dem Bericht wird auch in den Jahren 2016 bis 2018 von einem moderaten Wachstum der Branche ausgegangen.

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.