01/2017
26. Jahrgang, März 2017

BDB REPORT

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

Leben und Arbeiten an Bord

EDITORIAL

Internationale Mindestlohnregelungen, neue Arbeitszeitbestimmungen, Sozialversicherungsfragen oder die europaweite Neuordnung der Aus- und Weiterbildungsinhalte: Dies sind nur ein paar aktuelle Beispiele, die zeigen, dass die Themenfelder „Arbeit und Soziales“ nicht nur für die Unternehmen, sondern auch für die Branchenverbände zunehmende Bedeutung gewinnen. Der BDB, der auch Tarifvertragspartner der Gewerkschaft Verdi für das fahrende Personal ist, reagiert auf diese Herausforderung. Er hat eine neue Kommission ins Leben gerufen, die sich mit diesen für die Unternehmer in der Güter- und Fahrgastschifffahrt unmittelbar relevanten Themenfeldern befasst. Aufgabe der neuen Kommission ist es, über aktuelle Entwicklungen zu informieren, den Meinungsaustausch im Gewerbe zu fördern, Chancen und Risiken aktueller Gesetz- und Verordnungsentwürfe der Bundesregierung und der europäischen Institutionen zu diskutieren und gegenüber den Entscheidern in Politik und Verwaltung Stellung zu beziehen. Dokumentations- und Mitteilungspflichten, internationale Bescheinigungen, neue Arbeitszeitmodelle: Hier geht schnell der Überblick verloren, und in der Anwendung des neuen Rechts können Fehler passieren, die unter Umständen auch strafbewehrt sind. Mit der Kommission will der BDB seine Mitglieder auf Veränderungen hinweisen, deren Praxiseinschätzung aufnehmen und auf die neuen Regelwerke Einfluss nehmen. Insofern ist es nur konsequent, dass die Arbeits- und Sozialthemen auch in diesem Heft einen Schwerpunkt bilden. Viel Spaß bei der Lektüre. **Jens Schwanen**

INHALT

02 I LOTSEN UND ABLÖSER
BDB erzielt Einigung mit DRV

04 I BERICHTE VON ZKR UND BAG
Aktuelle Kennzahlen zur Branche

06 I „SMART QU@LIFICATION“
Beitrag zu innovativem Lernen

08 I GESAMTKONZEPT ELBE
Hoffnung auf Stärkung der Wirtschaft

09 I AKTUELLES VOM SCHULSCHIFF

11 I KURZ GEMELDET

BDB und DRV haben intensive Gespräche zur Einordnung von Lotsen, Ablösern und Hilfsschiffsführern geführt

Einigung mit der Rentenversicherung

BDB erreicht rechtssicheren Umgang mit Lotsen und Ablösern

Die sozialversicherungsrechtliche Einordnung von Lotsen, Ablösern und Hilfsschiffsführern war lange Zeit nicht eindeutig geregelt und im Detail umstritten. Dies führte bei so mancher Betriebsprüfung zu überraschenden Problemen.

Der BDB hat diese unbefriedigende Situation zum Anlass genommen, im Jahr 2016 mit der Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See (DRV) umfangreiche Verhandlungen zum Thema der sozialversicherungsrechtlichen Beurteilung von diesen Berufsgruppen zu führen – mit überzeugenden Ergebnissen, die der gesamten Binnenschifffahrtsbranche ein deutliches Plus an Rechtssicherheit bringen werden.

Die DRV stufte Ablöser bisher recht häufig als abhängig beschäftigte Arbeitnehmer ein und forderte teilweise sehr hohe Rentenversicherungsbeiträge zzgl. Versäumniszuschläge nach. Ziel der Verhandlungen mit der DRV war es, gemeinsam Regeln festzulegen, unter welchen Voraussetzungen es sich bei den genannten Berufsgruppen aus sozialversicherungsrechtlicher Sicht um eine selbstständige Tätigkeit handelt, um der Branche der Binnenschifffahrt Rechtssicherheit zu geben. Der BDB hat folgende Ergebnisse erzielen können:

EINORDNUNG VON LOTSEN UND HILFSSCHIFFSFÜHRERN

Der Lotse übernimmt infolge seiner Tätigkeit auf Bundeswasserstraßen hoheitliche Aufgaben mit der Folge, dass dieser zusätzlich an Bord des Binnenschiffs selbständig tätig ist und regelmäßig kein Beschäftigter des Binnenschifffahrtsunternehmens sein kann. Es ist allerdings darauf zu achten, dass die DRV den Lotsenbegriff enger auslegt als in der Branche üblich ist. Nach der sozialversicherungsrechtli-

chen Terminologie der DRV übernimmt eine Person nur für die Streckenabschnitte eine hoheitliche Lotsentätigkeit, für die eine gesetzliche Lotsenpflicht gemäß einer entsprechenden Verordnung besteht, wie z.B. gemäß der Verordnung über die Entgelte für die Leistungen der Binnenlotsen auf der Bundeswasserstraße Rhein zwischen Iffezheim und Mannheim. Besteht keine gesetzliche Lotsenpflicht handele es sich bei der Aufnahme zusätzlicher Personen zur nautischen Führung des Schiffes nicht um Lotsen sondern um Hilfsschiffsführer oder Ablöser.

Der eingesetzte Hilfsschiffsführer, der zusätzlich zum Schiffsführer vorübergehend an Bord lediglich die nautische Führung des Schiffes übernimmt, ist als eine sonstige Person an Bord anzusehen. Er ist nur Verantwortlicher im Sinne des Ordnungswidrigkeitenrechts und wird nicht automatisch zum Schiffsführer. Diese Personengruppe ist als selbständig Tätige anzusehen, wenn die vorübergehende Tätigkeit an Bord zusätzlich zum Schiffsführer anhand der Besatzungsliste nachgewiesen werden kann.

Vorübergehend tätig in diesem Sinne sind die zusätzlich an Bord des Binnenschiffs eingesetzten Hilfsschiffsführer dann, wenn diese als Patentinhaber gezielt für einen bestimmten zu befahrenden Streckenabschnitt eingesetzt werden, weil der eigentliche Schiffsführer selbst dieses Patent nicht besitzt oder aus nautischen Gründen Unterstützung für eine bestimmte Fahrstrecke benötigt, die besondere Anforderungen an die Schiffsleitung stellt.

LANGWIERIGE VERHANDLUNGEN BEI DEN ABLÖSERN

Schwierig gestalteten sich die Verhandlungen, eine rechtssichere Lösung mit der DRV zu den Ablösern zu vereinbaren. Zunächst ist festzustellen, dass der Ablöser den Schiffsführer in Abwesenheitszeiten (Krankheit, Urlaub etc.) ersetzt und es sich bei diesem Personenkreis nach Meinung der DRV grundsätzlich um abhängig beschäftigte Arbeitnehmer handelt.

Der o.g. Mustervertrag dient als Grundlage der rechtssichereren Beurteilung der Lotsen. Er ist als ein Rahmen-Vertrag auf unbestimmte Zeit vorgesehen, damit nicht für jeden einzelnen Auftrag ein neuer, separater Vertrag mit dem jeweiligen Ablöser vereinbart werden muss. BDB-Mitglieder können den Vertrag über die Geschäftsstelle beziehen oder im Mitgliederbereich der Webseite www.binnenschiff.de direkt herunterladen. Informationen gibt es auch bei der Geschäftsstelle des BDB.

Eine Einstufung als selbständig tätige Person kann unter Beachtung folgender Voraussetzungen erfolgen:

1. **Inländische Ablöser: Selbständigkeit durch einen Dienstleistungsvertrag**

   Die DRV bejaht die Selbständigkeit eines inländischen Ablösers, wenn ein Dienstleistungsvertrag über die freie Mitarbeit zwischen dem Schiffseigner/Ausrüster und Ablöser abgeschlossen wird. BDB und DRV haben einen Muster-Dienstleistungsvertrag erarbeitet. Dieser dokumentiert die Selbständigkeit des Ablösers anhand von bestimmten Kriterien. Es ist darauf zu achten, dass die im Muster aufgeführten Mindestanforderungen eingehalten werden.

2. **Ausländische Ablöser: Grundsätzlich A1-Bescheinigung, ausnahmsweise Dienstleistungsvertrag**

   Soweit es sich um einen ausländischen Ablöser handelt, der seine Sozialversicherung als Selbständiger in einem anderen Staat abwickelt, ist grundsätzlich eine entsprechende A1-Bescheinigung durch den Schiffseigner/Ausrüster vorzulegen. Die A1-Bescheinigung bestätigt, dass für den ausländischen Ablöser die sozialversicherungsrechtlichen Vorschriften des Ausstellerstaates gelten und er nicht verpflichtet ist, in Deutschland Sozialversicherungsbeiträge abzuführen. Bei Vorlage einer derartigen ausländischen A1 stellt die DRV nach eigenem Bekunden grundsätzlich die Prüfung zur Klärung des sozialversicherungsrechtlichen Status ein. Die jeweilige Bescheinigung ist vom Schiffseigner/Ausrüster zu den Unterlagen zu nehmen.

   Kontrovers wurden die Fälle diskutiert, in denen eine A1-Bescheinigung nicht beigebracht werden kann. In einigen EU-Staaten gibt es immer wieder Probleme und Verzögerungen bei der Ausstellung von A1-Bescheinigungen. Zudem werden teilweise auch Ablöser aus Nicht-EU-Staaten (z.B. Ukraine) eingesetzt, die Regelungen über A1-Bescheinigungen gar nicht besitzen. Der BDB und die DRV einigten sich für diese Problembereiche auf folgende Lösung:

   Soweit im Einzelfall eine A1-Bescheinigung nicht vorgelegt werden kann, gilt deutsches Sozialversicherungsrecht, das heißt in diesen Fällen muss stattdessen der ausländische Ablöser den Muster-Dienstleistungsvertrag unterzeichnen. Liegt in diesen Fällen ein Dienstleistungsvertrag vor, der die im Muster aufgeführten Mindestanforderungen erfüllt, erfolgt die versicherungsrechtliche Beurteilung des Ablösers als Selbständiger. Es ist jedoch darauf zu achten, dass im Grundsatz die DRV vom Vorliegen einer A1-Bescheinigung ausgeht und nur in Ausnahmefällen hiervon absieht: „Es solle sich das Binnenschifffahrtsunternehmen bemüht haben, eine A1-Bescheinigung vom ausländischen Ablöser zu erhalten“.

3. **Zusammenfassung**

   Für die Binnenschifffahrt ergeben sich demnach zwei Möglichkeiten, die Tätigkeit eines Ablösers als selbständig zu konkretisieren:

   - Beibringung einer A1-Bescheinigung (bei ausländischen Ablösern),
   - Abschluss des Muster-Dienstleistungsvertrags (bei inländischen Ablösern; bei ausländischen Ablösern, wenn die A1 nicht vorliegt).

Aktuelle Kennzahlen der deutschen und europäischen Binnenschifffahrt

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) und das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) haben jeweils in aktuellen statistischen Berichten die Lage der Binnenschifffahrt im Jahresvergleich 2015 - 2016 ausgewertet. Dabei wurden auch äußere Faktoren wie Niedrigwassersituationen in den Fokus genommen.

LAGE DER EUROPÄISCHEN BINNENSCHIFFFAHRT

Die ZKR hat gemeinsam mit der EU-Kommission den Quartalsbericht über die europäische Binnenschifffahrt „Market Insight Winter 2016/2017“ vorgelegt. Der Bericht befasst sich mit dem Transportgeschehen im zweiten Quartal 2016 und analysiert insbesondere die Folgen der Niedrigwasserperiode, die Ende 2015 zu Transportrückgängen geführt hat. Beleuchtet wird außerdem die Erholung der Beförderungstätigkeit Anfang 2016.

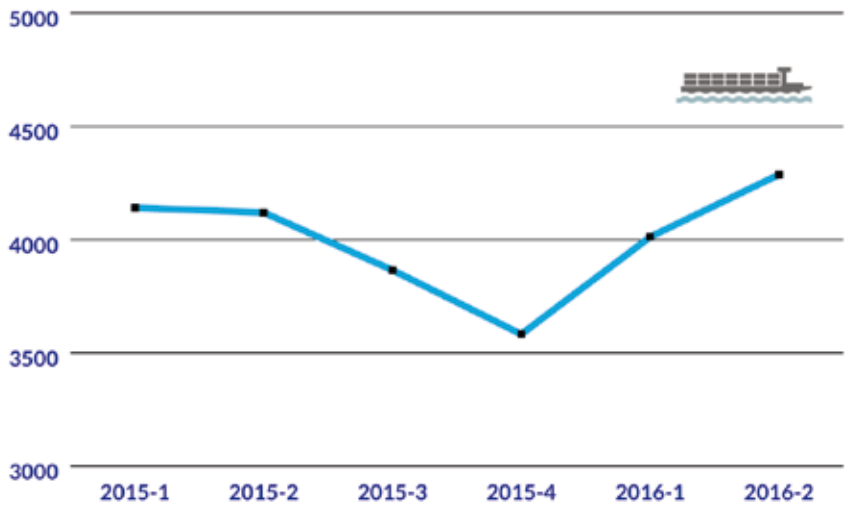
PROGNOSEN DER ZKR FÜR 2017

In dem Bericht werden Prognosen hinsichtlich der Trends für die Beförderungsnachfrage 2017 gegeben. Dabei gehen ZKR und EU-Kommission lediglich in den Sparten „Chemikalien“ und „Container“ von einem Anstieg aus. Für die Bereiche „Eisenerze“, „Metalle“, „Sande, Erden und Baustoffe“ und „Mineralölprodukte“ werden Stagnation, für die Güterarten „Landwirtschaftliche Erzeugnisse“ und „Kohle“ Rückgänge prognostiziert.

BAG-BERICHT ZUR ENTWICKLUNG DER DEUTSCHEN BINNENSCHIFFFAHRT

Das BAG hat in seiner „Marktbeobachtung Herbst 2016“ die für das Gewerbe relevanten Kennzahlen im ersten Halbjahr 2015 und ersten Halbjahr 2016 gegenübergestellt. Der Bericht kommt zu dem Ergebnis, nachdem die verkehrswirtschaftliche Entwicklung der Branche im zweiten Halbjahr 2015 durch anhaltendes Niedrigwasser geprägt war, dass die Binnenschifffahrt in der ersten Jahreshälfte 2016 (abgesehen von kurzzeitigen Hochwassern an Ober- und Mittelrhein) von äußeren Einflüssen weitgehend verschont blieb. Im Vergleich zum ersten

Verkehrsleistung der Containerschifffahrt in Europa (Quartalsdaten - Mio. tkm)



Quelle: Nationale Statistikämter, ZKR

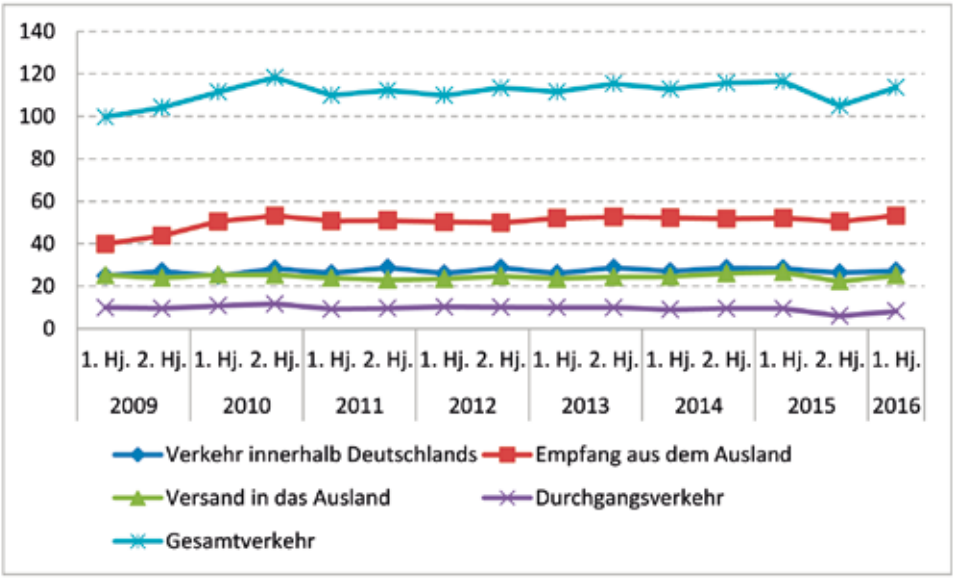
Hier die Kernaussagen zur Lage der europäischen Binnenschifffahrt:

- In Europa entfallen 84 % der Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen auf die Rheinstaaten; der Anteil der Donaustaaten liegt demgegenüber bei 15 %;
- im ersten Halbjahr 2016 (Quartale 1 und 2) wurden 96,1 Mio. t Güter auf dem traditionellen Rhein befördert. Dies entspricht einem Zuwachs von 2,1 % im Vergleich zum gleichen Zeitraum 2015;
- der Rheinverkehr hat sich von der Niedrigwasserperiode und dem damit verbundenen Rückgang des Verkehrsaufkommens Ende 2015 noch nicht vollständig erholt. Dabei fiel im Vergleich mit dem ersten Quartal 2015 der Rückgang (- 3,2 %) stärker aus als im Vergleich mit dem zweiten Quartal 2015 (- 1,1 %), womit sich der Binnenschiffsverkehr wieder dem Niveau des Jahres 2015 annäherte;
- der Verkehr auf der Donau ging im ersten Halbjahr 2016 im Vergleich mit dem Vorjahreszeitraum deutlich zurück, wobei der Rückgang (- 31 %) auf der mittleren Donau besonders stark war. Als Begründung wird die deutlich rückläufige Beförderung von Getreide aufgrund der schlechten Ernten 2015 angeführt;
- die Segmente Trockengüterschifffahrt, Tankschifffahrt und Containerschifffahrt in Europa verbesserten ihre Verkehrsleistung zusammengenommen im zweiten Quartal 2016 gegenüber dem ersten Quartal 2016 um 2,3 %, verschlechterten sich aber gegenüber dem zweiten Quartal 2015 um 2,9 %;
- die Containerbeförderung per Binnenschiff hat im zweiten Quartal 2016 mit knapp 4,3 Mrd. tkm europäisches Rekordniveau erreicht, was sich in einer Steigerung von 7 % gegenüber dem ersten Quartal 2016 und einem Plus von 4,3 % gegenüber dem zweiten Quartal 2015 ausdrückt.

Halbjahr 2016 habe sich allerdings im Vergleich zum Vorjahreshalbjahr – im Übrigen der besten Jahreshälfte seit 2008 – die Beförderungsmenge auf deutschen Wasserstraßen um rund 2,8 Mio. t (- 2,4 %) auf rund 113,6 Mio. t verringert. Diese Rückgänge zeigten sich in unterschiedlichem Ausmaß über beinahe alle Gütergruppen hinweg. Lediglich chemische Erzeugnisse und nicht identifizierbare Güter verzeichneten leichte Verkehrszuwächse, heißt es in dem Bericht. Mit 19,3 % bzw. einem Minus von 0,7 Mrd. tkm wies der Transport landwirtschaftlicher Erzeugnisse die höchsten Rückgänge auf. Als Ursachen werden zum einen schlechtere Ernteerträge, aber auch gesunkene Weltmarktpreise für verschiedene Agrarerzeugnisse genannt. Bei den flüssigen Massengütern war im Vergleichszeitraum hingegen ein moderates Verkehrsleistungswachstum von 0,1 Mrd. tkm bzw. 1,4 % zu beobachten.

Betrachtet man die einzelnen Wasserstraßengebiete, fällt auf, dass beinahe alle Flüsse und Kanäle von den Mengen- und Leistungsrückgängen im ersten Halbjahr 2016 betroffen waren. Eine positive Umschlagentwicklung verzeichneten aber das Wesergebiet (+ 6,8 %) und das westdeutsche Kanalgebiet (+ 0,7 %).

Halbjährliche Entwicklung der Beförderungsmenge in der Binnenschifffahrt im Zeitraum von 2009 bis 2016 nach Hauptverkehrsbeziehungen in Mio. t



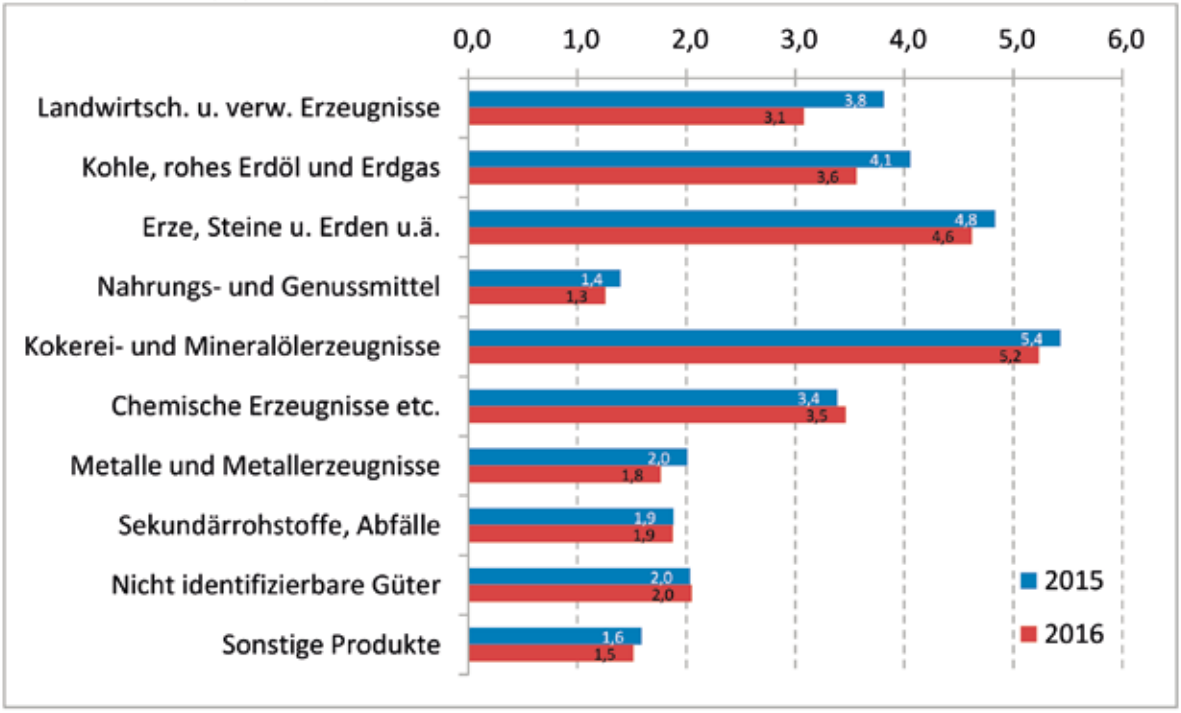
Quelle: BAG-Marktbeobachtung Herbst 2016

MENGEN IN TROCKENGÜTER- UND TANKSCHIFFFAHRT

Insbesondere aufgrund von Aufkommensrückgängen im Schüttgutsegment verringerte sich die Beförderungsmenge in der Trockengüterschifffahrt in der ersten Hälfte 2016 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um rund 3,4 Mio. t bzw. 3,7 % auf insgesamt rund 87,7 Mio. t. Die Verkehrsleistung ging um rund 2,1 Mrd. tkm bzw. 8,5 % auf rund 22,4 Mrd. tkm zurück. In der Containerbinnenschifffahrt erhöhte sich die beförderte Tonnage leicht um 0,1 % auf 11,5 Mio. t.

Positiver stellte sich die Lage in der Tankschifffahrt im gleichen Vergleichszeitraum dar. Laut BAG wurden insgesamt rund 25,9 Mio. t transportiert, was einem Anstieg um 0,6 Mio. t bzw. 2,2 % entspricht. Auch die Verkehrsleistung stieg um 1,4 % auf 6,0 Mrd. tkm.

Verkehrsleistung nach Güterabteilungen im 1. Halbjahr 2015 und im 1. Halbjahr 2016 in Mrd. tkm



Quelle: BAG-Marktbeobachtung Herbst 2016

Projekt „Smart Qu@lification“

Wichtiger Beitrag zur Förderung innovativen Lernens

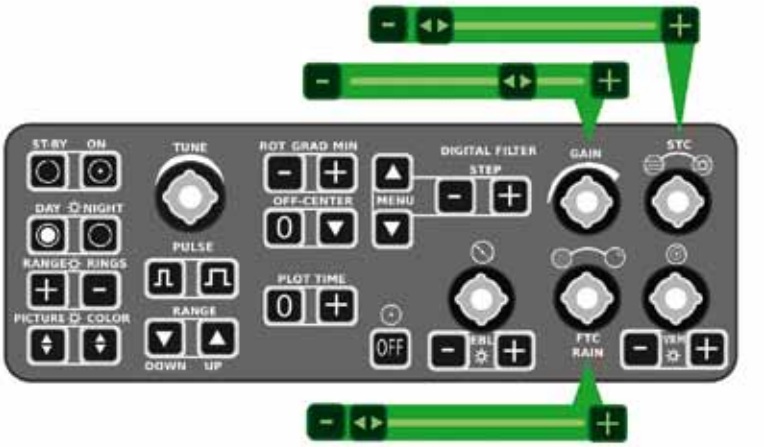
Lebenslanges Lernen durch regelmäßige Fort- und Weiterbildung spielt branchenübergreifend – und damit auch in der Binnenschifffahrt – eine wichtige Rolle. Gerade in mobilen Berufen wie dem des Binnenschiffers stellt die Teilnahme an Weiterbildungskursen an festen Standorten wie z.B. dem Schulschiff „Rhein“ jedoch stets eine zeitliche Herausforderung dar.

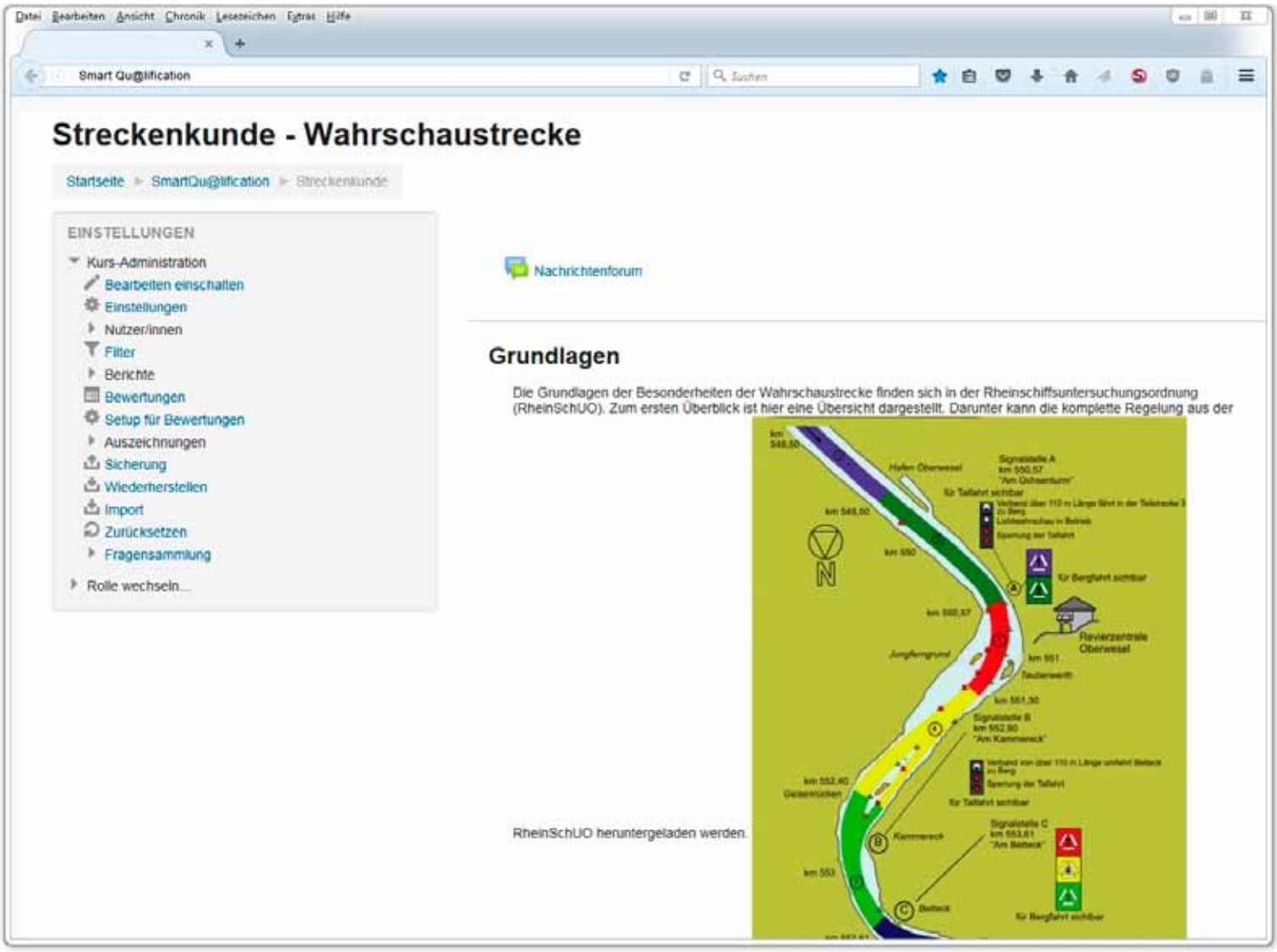
Hier setzt das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) geförderte Projekt „Smart Qu@lification“ an, indem seit Anfang 2015 gemeinsam mit mehreren Partnern interaktive E-Learning-Module – nutzbar auf Computer und Tablet – entwickelt werden, die ortsunabhängiges Lernen mit attraktiv aufbereiteten Medien ermöglichen.

Der BDB ist seit Projektbeginn als einer der Hauptpartner neben dem Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V. (DST) und der Uni Duisburg-Essen sowie weiteren assoziierten Partnern (Schiffer-Berufskolleg RHEIN, BDS und DIALOGistik) an den entstehenden Arbeiten beteiligt. Ein knappes Jahr vor dem Ende der Projektlaufzeit Ende 2017 kann sich die geleistete Arbeit durchaus sehen lassen. In einem bislang nur teilweise öffentlich einsehbaren Kursraum auf der beliebten Lernplattform „Moodle“ sind in den vergangenen Monaten sukzessive innovative Online-Kurse entstanden, die unter Einbeziehung von Filmen, Grafiken, Animationen und Simulationen ein zeitgemäßes Lernerlebnis versprechen und durchaus als Prototypen in einer Branche, in der größtenteils noch reiner Präsenzunterricht verbreitet ist, betrachtet werden können.

MODULE FÜR AUS- UND FORTBILDUNG

Die entstandenen Lerneinheiten widmen sich u.a. den Themen Radar, Binnenschifffahrtsfunk, Streckenkunde, Recht in der Binnenschifffahrt und energieeffizientem Fahren und werden im letzten halben Projektjahr nun vom Lehrstuhl für berufliche Fort- und Weiterbildung an der Uni Duisburg-Essen auf ihre Praxistauglichkeit evaluiert. Das Feedback der Anwender bildet dann die Messlatte dafür, wie Online-Kurse nach Projektabschluss weiter gepflegt, fortentwickelt und in bestehende Kursangebote integriert werden können. Der BDB hat für das Modul Streckenkunde mit Schwerpunkt auf der Lichtwahrschau in der Gebirgsstrecke zwischen Oberwesel und St. Goar wertvolle Unterstützung von Vorstandsmitglied Marcus Schneidler (Schneidler Binnenschiffahrt) bekommen, der die kurvige Strecke von seinem „MS Calypso“ aus zu Berg und zu Tal filmte und die während der Durchfahrten aufgezeichneten Radarbilder speicherte und dem Projekt zur Verfügung stellte. Diese Mitschnitte bereichern nun das entstandene Modul und sorgen für einen verstärkten Bezug zur Praxis.





Auf der Lernplattform „Moodle“ entstehen derzeit interaktive Kursräume

NEUER IHK-MEISTER ENTSTANDEN

Im Zuge von „Smart Qu@lification“ entstand auch im September 2016 der neue IHK-Abschluss „Geprüfter Binnenschiffermeister/Geprüfte Binnenschiffermeisterin“, der in das neue Lehrgangsprogramm des Schulschiffes aufgenommen wurde. Im Rahmen einer mit über 50 Teilnehmern sehr gut besuchten Informationsveranstaltung für das Gewerbe im Januar 2017 in Duisburg wurden die Grundzüge der neuen Qualifikation erläutert. Der Termin war sinnvoll, auch weil mit vielen Missverständnissen aufgeräumt werden konnte. Hierbei ist es besonders wichtig zu betonen, dass der Meister in der Binnenschifffahrt keine Auswirkungen auf die Besatzung hat, die auf einem Schiff eingesetzt werden muss. Hier gelten weiterhin die einschlägigen Vorschriften unverändert fort – unbeschadet der derzeit angestrebten EU-weiten Veränderungen der Qualifikationen und Besatzungsvorschriften.

Das heißt im Klartext: Die Meisterqualifikation ist völlig losgelöst von der nötigen Bemannung der Schiffe zu betrachten. Vielmehr soll der Abschluss das Berufsbild aufwerten, indem neben der Ausbildung, deren Abschluss mit einer Gesellenprüfung gleichgesetzt werden kann und später erworbenen Patenten, die am ehesten mit einem Führerschein vergleichbar sind (und demgemäß unter gewissen Umständen nachträglich wegfallen können), wie in vielen anderen Berufen üblich die höhere Stufe des Meisters eingezogen wird. Diese Stufe verschafft dem Binnenschiffer neben einer Vielzahl weitergehender Kenntnisse in Betriebswirtschaft, Recht und Personalführung somit eine zusätzliche Absicherung. Entfällt z.B. krankheitsbedingt die Befähigung, ein Schiff zu fahren, ist mit dem Meisterbrief der Weg in andere Berufe an Land (beispielsweise in Unternehmen oder Verwaltung) sowie zu Hochschulen eröffnet. Anmeldungen werden bereits vom Schulschiff entgegengenommen. Während der erste Teil der Meisterprüfung, die sog. „Grundlegenden Qualifikationen“, die denen des Logistikmeisters entsprechen, bei einem Drittanbieter absolviert wird, fällt die Vermittlung der „Handlungsspezifischen Qualifikationen“ in die Zuständigkeit der Weiterbildungsanbieter in der Binnenschifffahrt.

Hoffnung auf Beendigung des Stillstands an der Elbe

Nach mehr als einem Jahrzehnt des Stillstandes an der Elbe hat die Bund-Länder-Runde am 17. Januar 2017 das Gesamtkonzept Elbe beschlossen.

Die durch das Beratergremium beteiligten Wirtschaftsverbände Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB), Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB), Elbe Allianz (EA), Kammerunion Elbe-Oder (KEO) und der Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) begrüßen die Einigung mit großer Erleichterung. Die Wirtschaftsverbände würdigen die gemeinsame Arbeit mit Vertretern der Verwaltung von Bund und Länder sowie der Umweltverbände, Kirchen und der Tschechischen Republik im Beratergremium.

TRANSPORT UND LOGISTIK SICHERN WOHLSTAND

In einer Volkswirtschaft wie der deutschen, die vom Handel und Wandel aber auch ganz besonders vom Export lebt, ist Transport und Logistik ein wichtiger Faktor zur Wohlstandsbewahrung und Zukunftssicherung. „Dabei spielt der Verkehrsträger ‚System Wasserstraße', das heißt Binnenschifffahrt und Binnenhäfen, eine erhebliche Rolle und gehört außerdem zu den umweltfreundlichsten Verkehrsträgern.", so der Magdeburger Hafenchef Karl-Heinz Ehrhardt, der die wirtschaftlichen Interessen des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) im Beratergremium vertritt. „Aus diesem Grund ist ein Gesamtkonzept Elbe, das in ausgewogener Form wirtschaftlichen Güterverkehr auf diesem Fluss zulässt und ermöglicht, ohne einen realistischen und machbaren Schutz der Umwelt zu vernachlässigen, zu begrüßen. Dabei darf nicht vergessen werden, welch aufstrebender Wirtschaftsraum entlang der Mittel- und Oberelbe sich in den vergangenen 25 Jahren bereits entwickelt hat und noch entwickeln kann und muss", ergänzt Ehrhardt.

Die Vertreter der Wirtschaft freuen sich über die erklärte Unterstützung der Elbe-Arbeitsgemeinschaften der CDU- und SPD-Bundestagsfraktionen und begrüßen das Vorhaben, mit einem Entschließungsantrag die Umsetzungsschritte des Gesamtkonzepts Elbe festzuschreiben. Sie würden sich freuen, wenn ganz im Sinne des gefundenen Konsenses alle Fraktionen des Deutschen Bundestages einen solchen Beschluss mittragen.

Die Inhalte des Konzeptes sowie die nächsten Schritte zur Weiterentwicklung und Umsetzung sollen nun im Rahmen der 2. Regionalkonferenz zum Gesamtkonzept Elbe am 27. März 2017 in Magdeburg vorgestellt werden.

BDB-Vorstandsmitglied Karl-Heinz Ehrhardt zum Gesamtkonzept Elbe:

- Es muss akzeptiert werden, dass der Gleichwertige Wasserstand (GlW) wie an allen deutschen Wasserstraßen in regelmäßigen Abständen überprüft wird. Als statistisch ermittelter Bezugswasserstand hat er Bedeutung für den Wasserbau hinsichtlich der Definition und Herstellung eines Unterhaltungs- bzw. Ausbauzieles. Mit der Ermittlung des GlW 2010 wurde das Verfahren auf bundesdeutsch geltende Regeln umgestellt, nunmehr ist die Durchfluss-Unterschreitungsdauer von 20 eisfreien Tagen für die Jahresreihe 1991 bis 2010 die Basis. Damit ist der GlW 2010 nicht direkt mit dem bisher geltenden GlW 89 vergleichbar.
- Die Festlegung der nutzbaren Fahrrinnentiefe erfolgt täglich durch die Beamten des Außenbezirkes der WSV nach Überprüfung (z.T. durch Peilung) neuralgischer Punkte. Die Formel zur Ermittlung bezieht sich auf die Fahrrinnentiefe, nicht auf das Unterhaltungsziel.
- Es wird als Unterhaltungsziel 1,40 m unter GlW 2010 festgelegt. Eine direkte Vergleichbarkeit zum alten Unterhaltungsziel ist aus vorgenannten Gründen nicht möglich. Jedoch entspricht die angestrebte Flusssohle der nach dem alten Unterhaltungsziel geplanten Sohle. 1,60 m unter GlW 2010 würde infolge dessen bedeuten, dass die Flusssohle vertieft, d.h. die Erosion in bestimmten Bereichen erhöht, würde. Dieses wäre gesellschaftlich nicht vermittelbar und widerspräche den Festlegungen diverser Umweltverordnungen.
- Nach Einschätzung der Experten können mit der Umsetzung der Vorhaben des GKE für die Schifffahrt eine höhere Zuverlässigkeit (345 Tage/Jahr), bis zu 20 cm mehr durchschnittlich nutzbare Wassertiefe sowie bessere (digitale) Informationen zur Wasserstraße, z.B. durch AIS/ECDIS, ermöglicht werden.
- Neben der Erosionsstrecke wird auch für die Reststrecke eine Lösung erarbeitet. Obwohl hier eine Vertiefung der Fahrrinne erforderlich wird, kann durch die Erfahrungen der Abschnitte ober- und unterhalb eine Verschlechterung der Erosion in diesem Bereich ausgeschlossen werden.
- Das Mittelwasserregulierungssystem wird beibehalten, die Geschiebezugabe zur Stabilisierung der Flusssohle erfolgt bei Beibehaltung der Schifffahrtsbedingungen.
- Im Themenfeld Z (Zukunftsbetrachtung) sind auch Untersuchungen für die Verbesserung der Schiffstechnik und deren Förderung aufgeführt.

VOLKER MÜSSIG WIRD NEUER SCHULSCHIFF-LEITER

Volker Müßig, langjähriges Mitglied im BDB-Vorstand, wird ab dem 1. April 2017 die Leitung des Schulschiffs „Rhein“ übernehmen. Müßig ist gelernter Binnenschiffer und Speditionskaufmann. Nach beruflichen Tätigkeiten, u.a. als Abteilungsleiter Tankschifffahrt und stellvertretender Leiter Schifffahrt bei der Deutschen Binnenreederei, machte er sich 1998 mit seinem Unternehmen „Müßig Tankschiffahrt“ selbständig. Als Mitglied der Schulschiff-Kommission im BDB ist er stark in der Aus- und Fortbildung im Gewerbe engagiert. Volker Müßig folgt auf Klaus Ridderskamp, der die Aus-, Fort- und Weiterbildungseinrichtung seit 2015 geleitet hat und dessen Tätigkeit für den Verband zum 31. März 2017 endet. Der BDB und das Schulschiff danken Herrn Ridderskamp für seine hervorragenden Verdienste für die Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt.

Volker Müßig wird neuer Schulschiff-Leiter

16 Azubis nahmen ihre Urkunden entgegen

STIMMUNGSVOLLE WEIHNACHTSFEIER AN BORD

Das Schulschiff-Team organisierte am Abend des 7. Dezember 2016 wieder eine besinnliche und stimmungsvolle Weihnachtsfeier für die rund 70 Auszubildenden an Bord. Nach dem Weihnachtsessen – auf Wunsch der angehenden Binnenschiffer bereitete das Küchenteam Rouladen, Knödel und Rotkohl zu – begann der eigentliche Teil der Feier, in dem Pfarrer Frank Wessel vom Evangelischen Binnenschifferdienst eine Lesung mit dem Titel „Aus Dunkel wird Licht“ hielt. Am Ende erhielten alle Gäste eine Geschenke-Tüte. Das Schulschiff-Team und der BDB danken den beteiligten Reedereien für die zahlreichen Sachspenden!

LOSSPRECHUNG VON 16 AZUBIS

Der Lehrgang 257 ging am 16. Dezember 2016 mit der Lossprechung der Auszubildenden zu Ende. In der Messe des Schulschiffs nahmen die 16 erleichterten und glücklichen Binnenschiffer ihr Zeugnis und ihre Urkunde entgegen. Ihnen winkt nun eine viel versprechende Zukunft in der Binnenschifffahrt mit besten Chancen, sofort einen Job zu finden und aufzusteigen. Schulschiff und BDB gratulieren herzlich!

Lesung von Pastor Wessel bei der Weihnachtsfeier

258. LEHRGANG AN BORD

Der 258. Lehrgang auf dem Schulschiff ist am 9. Januar 2017 gestartet. Mit 113 angemeldeten Auszubildenden, darunter 7 Schiffsmädchen, befindet sich damit wieder einmal ein sehr großer Kurs an Bord. Der aktuelle Berufsschulkurs läuft bis zum 7. April 2017.

Im Zuge der Modernisierung werden Küche und Messe neu gestaltet

Dabei wird die Küche mit modernen, energieeffizienteren Geräten bestückt

Außerdem wird das Foyer optisch aufgewertet

NEUES LEHRGANGSPROGRAMM 2017

Der BDB freut sich, das neue Lehrgangsprogramm 2017 für das Schulschiff „Rhein" präsentieren zu können. Es beinhaltet wieder das gesamte, für die Branche relevante Schulungsangebot. Das beginnt bei der Unterbringung, Verpflegung und Betreuung der Schiffsjungen und Schiffsmädchen in der Erstausbildung, geht über die Weiterbildung zur Ausübung des Berufs und exklusive Trainingseinheiten auf dem Flachwasserfahrsimulator SANDRA und endet bei maßgeschneiderten Firmenseminaren. BDB-Mitgliedern werden auch in 2017 wieder attraktive Ermäßigungen gewährt. Das komplette Programm steht unter www.schulschiff-rhein.de zum Download bereit.

UMBAUMASSNAHMEN IN 2017

Das Schulschiff wird auch im Jahr 2017 weiterhin umfassend modernisiert, um die Einrichtung, die bereits in den Jahren 2013 - 2015 u.a. komplette neue, helle Kabinen und einen Seminarraum mit zeitgemäßer Vortragstechnik bekommen hat, fit für die Zukunft zu machen. Im Zuge dieser Umbaumaßnahme werden die Küche und die Messe grundlegend umgestaltet. Dabei wird der Küchenbereich komplett saniert und mit modernen Geräten bestückt. Außerdem werden zwei neue Aufenthaltsräume für die Auszubildenden geschaffen. Im Zuge der diesjährigen Umbauarbeiten wandert das Schulschiffsekretariat wieder von der BDB-Geschäftsstelle zurück an Bord, um einen engeren Kontakt zur Schulschiff-Leitung und den Aus- und Fortbildungsteilnehmern an Bord pflegen zu können. Das Foyer wird durch ein neues Beleuchtungskonzept und eine behutsame Neugestaltung aufgewertet. Die Arbeiten werden größtenteils während der Ferienzeiten durchgeführt. Eventuelle Lärmbelästigungen während des laufenden Betriebes können leider dennoch nicht vollständig ausgeschlossen werden.

PASTOR WERNER PAQUET VERSTORBEN

Schifferpastor Werner Paquet ist am 7. Dezember 2016 nach langer Krankheit verstorben. Werner Paquet, Pastor, Priester des Bistums Essen und Kaplan in der Pfarre St. Maximilian in Duisburg-Ruhrort, übte gleichzeitig die Tätigkeit des Seelsorgers und Schifferpastors im Duisburger Hafenbereich aus und unterrichtete nebenbei rund 35 Jahre im Fach katholische Religionslehre am Schiffer-Berufskolleg RHEIN. Paquet hat sich über viele Jahre in vorbildlicher Weise unter anderem in der Jugendarbeit engagiert und war dabei zugleich eine wertvolle Unterstützung für die Arbeit an Bord des Schulschiffes. Der BDB wird Werner Paquet, der sich gesundheitsbedingt bereits vor einigen Jahren aus der aktiven Gemeindearbeit zurückgezogen hatte, stets ein ehrendes Andenken bewahren.

BDB GRÜNDET KOMMISSION „ARBEIT UND SOZIALES“

Internationale Mindestlohnregelungen, neue Arbeitszeitbestimmungen, Sozialversicherungsfragen oder die europaweite Neuordnung der Aus- und Weiterbildungsinhalte: Dies sind nur ein paar aktuelle Beispiele, die zeigen, dass die Themenfelder „Arbeit und Soziales“ nicht nur für die Unternehmen, sondern auch für die Branchenverbände zunehmende Bedeutung gewinnen. Der BDB reagiert auf diese Herausforderung. Er hat eine neue Kommission ins Leben gerufen, die sich mit diesen, auch für die Unternehmer in der Güter- und Fahrgastschifffahrt unmittelbar relevanten Themenfeldern befasst. Die konstituierende Sitzung fand am 2. März 2017 an Bord des Schulschiffes „Rhein“ in Duisburg-Homberg statt. Die Kommission wird von Volker Schuhmacher (B. Dettmer Reederei, Bremen), der zugleich auch den Vorsitz der Tarifkommission im BDB inne hat, geleitet und in der Verbandsgeschäftsstelle von Andreas Stommel betreut. Aufgabe und Ziel der neuen Kommission ist es, über aktuelle Entwicklungen zu informieren, den Meinungsaustausch im Gewerbe zu fördern, Chancen und Risiken aktueller Gesetz- und Verordnungsentwürfe der Bundesregierung und der europäischen Institutionen zu diskutieren und gegenüber den Entscheidern in Politik und Verwaltung Stellung zu beziehen.

BDB BETREUT TARIFVERHANDLUNGEN FÜR DAS LANDPERSONAL

Der BDB betreut als Geschäftsstelle die Tarifverhandlungen der Umschlagsfirmen und Schifffahrtsunternehmen in den Duisburger Häfen mit der Gewerkschaft Verdi. Der Tarifvertrag, der eine Laufzeit von 12 Monaten hatte, wurde seitens Verdi Ende Februar 2017 gekündigt. Die Verhandlungen sollen im März beginnen.

BDB FÜHRT TARIFVERHANDLUNGEN FÜR DAS FAHRENDE PERSONAL

Der Lohn- und Gehaltstarifvertrag für das fahrende Personal in der Binnenschifffahrt wurde zwischen BDB und Verdi erfolgreich abgeschlossen und hat eine Laufzeit bis 31.12.2017. Er sieht eine zweistufige Entgelterhöhung vor. In diesem Lohntarifvertrag haben sich die Vertragspartner gleichzeitig zum Abschluss eines neuen Rahmentarifvertrags unter besonderer Beachtung der EU-Arbeitszeitrichtlinie verpflichtet, die nach Auffassung von BDB und Verdi zu keiner finanziellen Mehrbelastung der Arbeitgeber führen soll. Die Verhandlungen wurden im Herbst 2016 aufgenommen und sollen im Laufe des Jahres 2017 zum Abschluss gebracht werden.

VERBÄNDEGESPRÄCH BEI DER VERKEHRSRUNDSCHAU

„Mehr miteinander als übereinander reden“, war das Motto eines Gesprächskreises, zu dem der Chefredakteur der Fachzeitschrift „VerkehrsRundschau“, Gerhard Grünig, Anfang Februar in München eingeladen hat. BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen bezog in dem Gespräch für die Binnenschifffahrt Stellung. Zum Streit mit den Vertretern von Straße und Schiene kam es dabei aber nicht. Dafür waren die Gemeinsamkeiten dann doch zu groß. Es herrschte z.B. Konsens darüber, dass die Politik die maßgeblichen Weichen für eine Entfaltung der Verkehrsträger stellt – und sehr oft den Ankündigungen und hehren Worten der politischen Entscheider dann leider keine Taten folgen. Das Interview kann in den Ausgaben 9 und 10 der VR nachgelesen werden.

44-TONNEN-FREIGABE HILFT BINNENSCHIFF

Das SPC macht sich für eine Ausweitung der 44-Tonnen-Ausnahmegenehmigung für Lkw im Vor- und Nachlauf Kombinierter Verkehre stark. Es greift damit eine langjährige Forderung des BDB auf, der sich gegenüber Politik und Verwaltung dafür einsetzt, das zulässige Gesamtgewicht des Lkw auf Antrag ausnahmsweise auf 44 Tonnen anzuheben, wenn dieser im gebrochenen Verkehr unter Beteiligung des Binnenschiffes eingesetzt wird, sich im Vor- oder Nachlauf eines Hafens oder Umschlagplatzes befindet, sich im Radius von 40 - 50 Kilometern bewegt, und Massengut geladen hat. Massenprodukte wie etwa Aluminiumhydroxid, Hüttensand, Rohgips, Düngemittel oder Holz wären entsprechende Güter, für die im Vor- und Nachlauf entsprechender Handlungsbedarf seitens der Binnenschifffahrt besteht.

UBA: NEUER VERGLEICH DER VERKEHRSTRÄGER

Das Umweltbundesamt erarbeitet zurzeit in einem Forschungsvorhaben einen ökonomischen Vergleich der Verkehrsträger. Der BDB begrüßt dieses Vorhaben und die Arbeit des Begleitkreises, in dem die Teilabschnitte der Untersuchungen präsentiert werden. Der letzte umfassende ökonomische und ökologische Vergleich der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße wurde im Jahr 2007 von Planco erstellt und hat die besondere Umweltverträglichkeit der Binnenschifffahrt eindrucksvoll belegt.

IT-SICHERHEIT: BINNENSCHIFF IST „SYSTEMRELEVANT“

Während mancher noch der Philosophie vom „vergessenen Verkehrsträger“ nachhängt, kommt das Bundesinnenministerium bei der Betrachtung der Binnenschifffahrt zu einer gänzlich anderen Einschätzung. Für die Versorgung der Bevölkerung erbringe dieser Verkehrsträger eine sog. kritische Dienstleistung, die vor Cyberkriminalität geschützt werden muss und deshalb der besonderen Fürsorge bedarf. Erhöhte IT-Sicherheit sei bei der Schifffahrt deshalb von Nöten. Neben einigen terminologischen Ungereimtheiten in dem vorliegenden Verordnungsentwurf bereitet dem BDB vor allem der vorgesehene Schwellenwert von 430.000 Tonnen p.a. Kopfzerbrechen. Nach dieser Maßgabe würde jedes größere Partikulierschifffahrtsunternehmen bereits „kritische Dienstleistungen“ erbringen. Das wäre aus Sicht des Verbandes – bei aller Bedeutung, die die Binnenschifffahrt im Logistiksektor ohne Zweifel hat – dann doch zu viel der Ehre. Der BDB wird zum Entwurf Stellung beziehen.

WSV VERÖFFENTLICHT VERKEHRSBERICHT

Die WSV hat ihren Verkehrsbericht für die Jahre 2014 und 2015 veröffentlicht. Im Abschnitt „Bundeswasserstraßen“ finden sich statistische Daten zu der Gesamtanzahl der Schiffe nach Fahrzeugart und Größenklasse, den Anteilen der Flaggen der Schiffe, der beförderten Gütermenge, dem Containertransport sowie dem Güterumschlag in einzelnen ausgewählten Häfen in den jeweiligen Wasserstraßengebieten. Informationen zum Fahrgastschifffahrtsaufkommen in den einzelnen Revieren gibt es im Kapitel „Fahrgast- und Sportbootschifffahrt auf Bundeswasserstraßen“. Der Bericht kann im Internetangebot der WSV heruntergeladen werden.

WSV VERÖFFENTLICHT NEUE BROSCHÜRE

Die WSV hat ihre neue Broschüre „Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsver-

waltung 2016“ veröffentlicht. Auf insgesamt 124 Seiten werden aktuelle Aufgaben, Projekte und Entwicklungen in den verschiedenen Wasserstraßengebieten beleuchtet. Die Broschüre steht im Internetangebot der WSV zum Download bereit.

ERGEBNISSE DER CDNI-BEFRAGUNG

Die Ergebnisse der Befragung zu Teil B des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI), an der zwischen dem 20. September 2015 und 5. Januar 2016 auf www.cdni-iwt.org eine Teilnahme möglich war, liegen vor. Teilgenommen haben 351 Personen, darunter 251 Schifffahrtstreibende, 55 Einrichtungen an Land sowie 45 andere (Häfen, Verwaltungen etc.). Eingeholt wurden die Erfahrungen der am Transport von Gütern beteiligten Parteien in den sechs Vertragsstaaten zu ihren Erfahrungen mit der Umsetzung von Teil B. Die Ergebnisse stehen im Mitgliederbereich unter www.binnenschiff.de zum Download bereit.

TAUFE DES PEILSCHIFFS „SPREEGRUND“

Das WSA Berlin verfügt seit Ende 2016 über ein neues Wasserfahrzeug. Das Peilschiff „Spreegrund“ lief im Dezember 2016 auf der Schiffswerft Hermann Barthel in Derben vom Stapel und wird künftig Verkehrspeilungen auf den Seen und Flüssen der Ämter Berlin, Brandenburg, Eberswalde und Lauenburg durchführen. Auf dem 29,31 m langen und 7,74 m breiten, in Katamaranbauweise konstruierten Schiff befinden sich drei Flächenecholote, die quer zur Schiffsachse eine Vielzahl von Messstrahlen gleichzeitig aussenden. Dadurch werden bis zu 25.000 Messpunkte pro Sekunde erfasst, was im Vergleich mit herkömmlichen Echolotschwingern zu einer höheren Messdichte führt. Die „Spreegrund“ ersetzt die alten Peilschiffe „Kugelbake“ und „Waschbär“.

STUDIE ZU GÜTERN AUF LANG-LKW

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (bast) hat den Abschlussbericht eines von 2012 bis 2016 durchgeführten Feldversuchs mit Lang-Lkw vorgelegt. Untersucht wurde dabei auch, ob eine Abwanderung von Gütern von Binnenschifffahrt und Bahn auf überlange Lkw zu erwarten ist. Der Bericht gelangt dabei zu dem Ergebnis, dass intermodale Verlagerungen von Bahn und Binnenschiff auf den Lang-Lkw sich bei den empirischen Beobachtungen nicht gezeigt haben und aufgrund der logistischen Güterstrukturen beim Einsatz von Lang-Lkw auch als unwahrscheinlich anzusehen sind. Diese Einschätzung werde durch die Untersuchungen zur Verkehrsnachfrageentwicklung untermauert. Im Rahmen dieses Feldversuches nicht betrachtet wurden Effekte des Einsatzes von Lang-Lkw im Vor- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs Straße-Schiene bzw. Straße-Wasserstraße. Der Bericht gibt die Empfehlung, derartige Auswirkungen bei einer Fortsetzung des Einsatzes von Lang-Lkw zu beobachten und wissenschaftlich zu untersuchen.

„QUINWALO 2017“: START IM MÄRZ

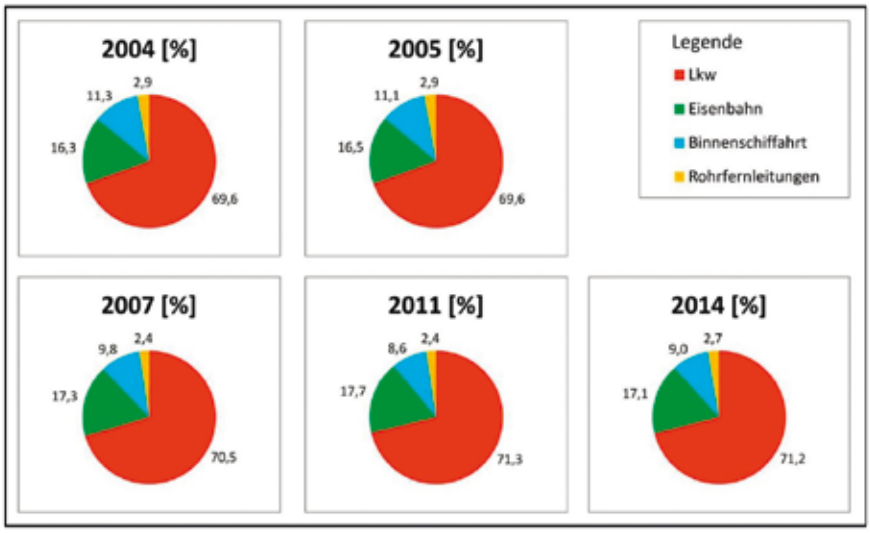
Die Niederrheinische IHK Duisburg-Wesel-Kleve bietet in Kooperation mit dem Verein Schifferbörse zu Duisburg Ruhrort e.V. auch in 2017 wieder die

in den vergangenen Jahren sehr gut nachgefragte Lehrgangsreihe „Quinwalo“ (Qualification Inland Waterway Logistics) an. Das freiwillige, ausbildungsbegleitende Programm wird von erfahrenen und aktiven Vertretern der Binnenschifffahrt als Dozenten begleitet und umfasst drei Module zur Vermittlung von weiterführenden Fachkenntnissen über das System Wasserstraße und die Binnenschifffahrt. Der Lehrgang findet zwischen 7. März und 16. Mai 2017 statt. Weitere Informationen gibt es unter www.schifferboerse.org/quinwalo.

KEINE VERLAGERUNG DURCH LKW-MAUT

Die Einführung der Lkw-Maut hat keine Verkehrsverlagerungseffekte auf die alternativen Verkehrsträger Schiene und

Modal Split-Anteile der Landverkehrsträger nach der Verkehrsleistung



Quellen: „Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr“ Winter 2006/07 bis Winter 2013/14 im Auftrag des BMVI

Wasserstraße bewirkt. Dies geht aus einer Unterrichtung durch die Bundesregierung hervor. Vielmehr habe sich auf Grundlage bisheriger Untersuchungen des Modal Split im Güterverkehr gezeigt, dass sowohl die Straße als auch die Schiene seit Einführung der Maut für Lkw Verkehrsanteile gewonnen haben. Die Lkw-Maut habe aber weder bei ihrer Einführung noch bei der Mauterhöhung nennenswerte Verlagerungen des Güterverkehrs auf Binnenschiff oder Güterbahn bewirkt, heißt es in der Unterlage.

SONDERBRIEFMARKE ZU DAMPFSCHIFF

Das Dampfschiff „Die Weser" wurde vor 200 Jahren, am 30. Dezember 1816, vom Stapel gelassen. Aus diesem Anlass hat die Post eine Sondermarke von 70 Cent herausgegeben, die seit 8. Dezember 2016 erhältlich ist. Das teilte der Wirtschaftsverband Weser mit. Das Dampfschiff „Die Weser" steht für den Siegeszug der Dampfschiffe in Deutschland und war damals einer der ersten Vertreter seiner Art. Ein 2008 fertiggestellter Nachbau des Schiffes kann übrigens in Bremen im Weserhafen Schlachte besichtigt werden.

BDB BETONT WICHTIGKEIT DES RUHEHAFENS OSSENBERG

Nach einem Termin im WSA Duisburg-Rhein zur Vorstellung der sog. „Vorzugsvariante" zum Bau des Ruhehafens Ossenberg hat der BDB im Nachgang in einem Schreiben an die Verwaltung die Wichtigkeit der Realisierung des Ruhehafens bei Rhein-km 807,3 in Rheinberg betont. Der Verband hat außerdem einige Verbesserungen angeregt, damit der Ruhehafen nach seiner Fertigstellung die Ansprüche an eine moderne Binnenschifffahrt erfüllen kann. Dazu gehört insbesondere ein ausreichendes Angebot an Parkplätzen. Das Vorhandensein von Übernachtungshäfen in regelmäßigen Abständen – nach dem Vorbild der niederländischen Häfen Lobith, Ijzendoorn und Haaften – ermöglicht ein gefahrloses Liegen zur Einhaltung der Fahrt- und Ruhezeiten.

AIS-PFLICHT AUF DEN BUNDESWASSERSTRASSEN

Die Dritte Verordnung zur Änderung der Binnenschiffsuntersuchungsordnung und sonstiger schifffahrtsrechtlicher Vorschriften ist nach Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt im Dezember 2016 in Kraft getreten. Grundsätzlich ist darin hinsichtlich der auf den Wasserstraßen im Geltungsbereich der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung und auf der Donau eingeführten Ausrüstungs- und Nutzungsverpflichtung mit Inland AIS und Inland ECDIS keine Übergangsvorschrift vorgesehen. Ungeachtet dessen hat das zuständige Fachreferat im BMVI die GDWS angewiesen, Ordnungswidrigkeiten im Zusammenhang mit einer Nichtausrüstung von Fahrzeugen mit o.g. Geräten auf den betroffenen Wasserstraßen übergangsweise bis 30. April 2017 nicht zu verfolgen.

DATENSCHUTZ BEI DER WEITERGABE VON AIS-DATEN

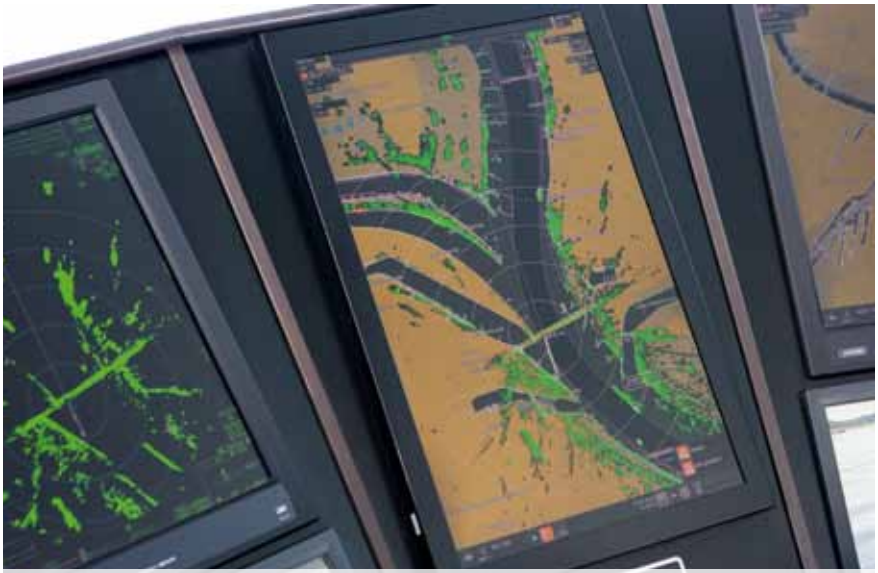
Der BDB hat Ende 2016 Stellung zum „Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Binnenschifffahrtsaufgabengesetzes" genommen. Das Gesetz regelt die Weitergabe von AIS-Daten der Schiffe an die Wasserschutzpolizei und die Akteure innerhalb der Transportkette untereinander. Dabei hatte der Verband darauf hingewiesen, dass die von der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung an die Polizeidienststellen der Länder übermittelten Daten der Schiffe nicht zur Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten, sondern lediglich zur Verfolgung von bestimmten Straftaten genutzt werden dürfen. Außerdem konnte erreicht werden, dass ganz besonders sensible Daten wie geladene Güterart, Lade- und Bestimmungshafen, HS Code etc. nicht innerhalb der Warenkette – wie im Erstentwurf beabsichtigt – weitergegeben werden dürfen. Das Gesetz, das mittlerweile im Bundestag behandelt wurde, schreibt vor, dass die erhobenen Daten nach Abschluss des Warentransportes zu löschen sind.

SCHLEUSENPROJEKT AN DER DONAU

Im Zuge des Pilotprojektes „Schleusenmanagement an der Donau", das nun soweit fortgeschritten ist, dass in einer Pilotphase mit einem technischen Betrieb begonnen werden kann, entstehen für die Schifffahrt vorübergehend bestimmte Meldepflichten bei Einfahrt in die Bundeswasserstraße Donau. Das teilte die GDWS Ast. Süd in einer entsprechenden Anordnung mit. Das Gewerbe wird um Mitwirkung gebeten, damit das Projekt, durch das u.a. Wartezeiten an den Schleusen reduziert werden sollen, erfolgreich vorangetrieben werden kann. Weitere Informationen gibt es im Blog des BDB unter www.binnenschiff.de/blog.

NEUE KV-FÖRDERRICHTLINIE

Das Bundesverkehrsministerium hat rückwirkend zum 1. Januar 2017 die neue Förderrichtlinie von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs veröffentlicht. Der BDB war in die Erarbeitung der Richtlinie eingebunden, wurde hierzu angehört und hat umfassend Stellung genommen. Erfreulich ist, dass den Anträgen und Wünschen des Verbandes in weiten Teilen Rechnung getragen wurde. So kann u.a. eine erstrangige Grundschuld anstelle einer teureren Bankbürgschaft zur Absicherung möglicher Rückzahlungsverpflichtungen eingesetzt werden. Außerdem wurden der Förderkatalog erweitert und die Antragsbedingungen vereinfacht. BDB-Vorstandsmitglied Heinrich Kerstgens (Contargo) hatte die Position



Die AIS-Pflicht wurde per Verordnung ausgeweitet

Bessere Förderung des KV durch neue Richtlinie

des BDB in die Stellungnahmen zum Entwurf der Richtlinie für den Verband eingebracht. Über die Details hat der BDB seine Mitglieder informiert. Die neue KV-Förderrichtlinie gilt bis zum 31. Dezember 2021.

NEUE WENDESTELLE: SPUNDWÄNDE WERDEN GESETZT

Im Rahmen der Arbeiten an der neuen Wendestelle in Oldenburg hat Mitte Januar 2017 nach dem Abtragen und Abfahren der oberen Bodenschichten mit dem Einbau der Stahlspundwände für die Ufereinfassung die nächste Phase im Bauablauf begonnen, wie das WSA Bremen mitteilte. Dafür ist ein Großgerät zur Baustelle an der Hunte gebracht worden. Derzeit werden die bis zu 20 m langen Spundbohlen mit einem Gewicht von je drei Tonnen durch konventionelle Rammung eingebracht. Insgesamt werden 1.000 t Spundwände entlang der insgesamt 300 m langen Trasse verbaut.

Die Bauarbeiten für die neue Wendestelle an der Hunte laufen derzeit

HOHE BETEILIGUNG AN AIS-UMFRAGE

Die ZKR teilte mit, dass auf die durchgeführte Umfrage zur Ausrüstungsverpflichtung mit Inland AIS- und Inland ECDIS-Geräten bzw. vergleichbaren Kartenanzeigegeräten in einem Zeitraum von zwei Monaten über 1.000 vollständig ausgefüllte Fragebögen eingegangen sind. Hinzu kamen 400 nur teilweise ausgefüllte, aber durchaus verwertbare Rückläufer. Mehr als 90 % der Antworten kamen dabei von Schiffsführern. Die ZKR beginnt nun mit der Auswertung und Analyse der Antworten und wird eine Zusammenfassung voraussichtlich im Laufe des letzten Quartals 2017 veröffentlichen.

MEHR CONTAINER AUF DEM ESK

Über den Elbe-Seitenkanal (ESK) wurden im Jahr 2016 insgesamt 112.000 Standardcontainer und damit 12 % mehr als im Vorjahr transportiert. Das teilte die Sachbereichsleitung Schifffahrt des WSA Uelzen mit. Besonders starke Zuwächse seien vor allem beim Transport von Containern von und nach Hamburg zu verzeichnen. Damit trage der ESK entscheidend zur Verlagerung von Containern von der Straße auf die Wasserstraße bei – ein wichtiger ökologischer Aspekt, so das WSA Uelzen. Insgesamt betrachtet gab es bei den transportierten Ladungstonnen auf dem ESK 2016 einen leichten Rückgang gegenüber dem Vorjahr (rund 10 Mio. t, - 9%).

BMVI LEGT MASTERPLAN BAUEN 4.0 VOR

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt hat einen Masterplan Bauen 4.0 vorgelegt, um den Einsatz der digitalen Planungsmethode „Building Information Modeling“ (BIM) voranzutreiben. Dadurch sollen sich Dauer, Kosten und Risiken großer Bauprojekte in erheblichem Umfang reduzieren lassen. Es solle der Grundsatz gelten: „Erst digital, dann real bauen“. Im Rahmen des Masterplans soll BIM u.a. auf allen Verkehrsträgern erprobt werden. Das BMVI hat angekündigt, in diesem Zusammenhang 20 weitere BIM-Projekte auf Schiene, Straße und Wasserstraße zu starten und dafür insgesamt 30 Mio. Euro zu investieren.

NATIONALE KONFERENZ GÜTERVERKEHR UND LOGISTIK

Die nächste Nationale Konferenz Güterverkehr und Logistik, zu der Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt auch in diesem Jahr einlädt, findet am 23. Mai 2017 in München statt. Hochrangige Vertreter aus Politik, Wissenschaft und Verkehrswirtschaft werden auf diversen Podien zentrale Themen der Verkehrspolitik behandeln. Bereits am Vorabend wird Minister Dobrindt den Hochschulpreis Güterverkehr und Logistik verleihen, der dieses Mal zum Thema „Internationalisierung und globale Netzwerke“ ausgeschrieben wurde.

BG VERKEHR: ENTLASTUNGEN FÜR DIE BRANCHE

Am 24. November 2016 hat die Vertreterversammlung der BG Verkehr den 25. Gefahrtarif beschlossen. Dieser Gefahrtarif ist gültig für die Berechnung der Beiträge ab 1. Januar 2017. Insgesamt konnten für die Binnenschifffahrt erhebliche Entlastungen erreicht werden. Zunächst ist festzustellen, dass es für die Binnenschifffahrt eine neue Gefahrtarifstelle gibt: Die bisherigen Gefahrtarifstellen 820 (Personenschifffahrt, Schiffsbefestigung) sowie 830 (Güterschifffahrt, Taucher- und Bergungsunternehmen) wurden zur neuen Gefahrstelle 860 zusammengefasst. Die Gefahrstelle 800 (Fähren, Bordwirtschaft, Wassersportschulen) bleibt bestehen. Die Entlastungen, die auch durch die Mitarbeit der seitens des BDB in die BG-Ausschüsse entsandten Mitglieder erreicht werden konnten, belaufen sich auf 43 bzw. 47 %.

GEPLANTE ÄNDERUNGEN IN KOSTENVERORDNUNG

Das BMVI plant, Änderungen in der Binnenschifffahrtskostenverordnung (BinSchKostV) vorzunehmen. In ihr werden die Gebühren und Auslagen für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen durch die WSV auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt, insbesondere bei der Schiffsuntersuchung und Schiffseichung von Fahrzeugen, ausgewiesen. In dem Referentenentwurf ist u.a. vorgesehen, die Gebührenhöhe wird durch Anhebung des Stundensatzes von 25 bzw. 35 Euro pro Stunde auf 50 Euro pro Stunde und damit auf den niedrigen Kostendeckungsgrad zu reagieren. Der BDB hat gegenüber dem BMVI gefordert, bei Gebührenanpassungen in der Binnenschifffahrtskostenverordnung künftig jährlich realistische Werte von 1,5 % bis max. 2 % zu applizieren und anzuwenden, damit das Binnenschifffahrtsgewerbe nicht unverhältnismäßig belastet wird.

IVR-KONGRESS IN WÜRZBURG

Am 1. und 2. Juni 2017 richtet die IVR ihren jährlichen Kongress in Würzburg aus. Die IVR vertritt als internationale Vereinigung die Interessen der Vertreter der Versicherungsbranche, die Schifffahrt, Experten und damit verwandter Sektoren aus den europäischen Staaten. Der BDB vertritt dort als Mitglied dieser Organisation – gemeinsam mit dem Gesamtverband des Deutschen Versicherungsgewerbes GDV – die Interessen des deutschen Binnenschifffahrtsgewerbes. Details zu dem englischsprachigen Kongress gibt es unter www.ivr.nl.

SONDERAUSSTELLUNG ZU DEN MINDENER HÄFEN

Das Mindener Museum zeigt seit dem 18. Februar 2017 (bis zum 9. Juli 2017) die Sonderausstellung „Menschen, Schiffe und Maloche. Lebenswelt - Arbeitswelt: Geschichte der Mindener Häfen". Anlässlich des 100-jährigen Bestehens der Mindener Kanalhäfen beleuchtet die Ausstellung die Geschichte der Häfen, angefangen vom Auftauchen erster Planungen des Mittellandkanals um das Jahr 1850 über den Bau der Hafenanlagen Anfang des 20. Jahrhunderts bis hin zur Betrachtung der damaligen Rahmenbedingungen und den Lehren dieses Beispiels für heutige Projekte. Das Gesamtbild der Geschichte der Mindener Häfen wird anhand von Exponaten, Filmaufnahmen, Fotos und Plänen skizziert. Weitere Infos unter www.minden.de.

WENIGER SEESCHIFFE UNTER DEUTSCHER FLAGGE

Die Zahl der unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe ist zurückgegangen, wie aus einer Unterrichtung der Bundesregierung hervorgeht. Demnach fahren noch 339 Schiffe unter deutscher Flagge. Im Vorjahr waren es noch 350. Insgesamt betrieben die rund 360 Reedereien in Deutschland rund 2.700 Seeschiffe. Nach der Nationalität der Eigner gehöre Deutschland mit seiner Handelsflotte zu den größten Schifffahrtsnationen nach Griechenland, Japan und China. Allerdings führte der starke Wettbewerbsdruck durch das Überangebot an Schiffsraum dazu, dass die deutsche Handelsflotte im vergangenen Jahr um rund 200 Schiffe schrumpfte.

BAYERISCHER VERLADERTAG DER BINNENSCHIFFFAHRT

Der Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. (DWSV) veranstaltet am 9. März 2017 erstmals in Kooperation mit der IHK Niederbayern in Passau den „Bayerischen Verladertag Binnenschifffahrt". Im Rahmen der Veranstaltung sollen im Dialog zwischen Binnenschifffahrt, verladender Industrie, Häfen und Infrastrukturdienstleister Bestandsaufnahme und Perspektiven des Gütertransports auf Binnenwasserstraßen erarbeitet werden. Außerdem geht es um die Erwartungen der Verlader an den Gütertransport über das Wasser. BDB-Präsident Martin Staats (MSG) ist einer der Teilnehmer der Podiumsdiskussion.

PROGRAMM „BLAUES BAND" BESCHLOSSEN

Das Bundeskabinett hat Anfang Februar 2017 das Programm „Blaues Band" beschlossen, das den Umgang mit den sog. Nebenwasserstraßen in Deutschland regelt. Dazu zählen solche Flüsse, auf denen der Gütertransport keine Rolle (mehr) spielt und die aus diesem Grund in zunehmendem Maße renaturiert werden sollen. Die Maßnahme ist auch im Zusammenhang mit der neuen Kategorisierung der Bundeswasserstraßen zu sehen. Das BMVI hat dem BDB auf Nachfrage zugesichert, dass die Interessenlage der Verbandsmitglieder durch die Maßnahme nicht beeinträchtigt wird.

URTEIL ZUR ELBVERTIEFUNG

Das Bundesverwaltungsgericht hat am 9. Februar 2017 sein Urteil im Klageverfahren der Naturschutzverbände gegen die Planfeststellungsbeschlüsse des Bundes und der Freien und Hansestadt Hamburg für den Ausbau der Unter- und Außenelbe bekannt gegeben. Dazu erklärt Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt: „Das heutige Urteil hat bestätigt: Die Elbvertiefung wird kommen. Wir werden nun die Urteilsbegründung genau analysieren und die Planungen schnellstmöglich anpassen. Die Elbvertiefung ist hochwirtschaftlich und unverzichtbar, um modernen Frachtschiffen den sicheren Zugang zum Hamburger Hafen zu ermöglichen. Für Deutschland als Export- und Logistikweltmeister ist ein moderner, leistungsfähiger Containerverkehr von enormer Bedeutung."

EU-PROJEKT CLINSH

Das europäische Demonstrationsprojekt CLINSH (CLean INland SHipping) investiert in nachhaltigen Transport auf dem Wasser. Im Februar 2017 begann eine Ausschreibung für Unternehmen, die in die nachhaltige Umgestaltung ihres Schiffs investieren möchten und zu den Kenntnissen über emissionsreduzierende Techniken für die Binnenschifffahrt beitragen möchten. Für den Kauf und Installation der Technologie können die Schiffer nach Auskunft des Projektträgers bis zu 50 % der Ist-Kosten und eine Kostenerstattung von max. 10.000 Euro pro Schiff erhalten. Jene Schiffer, die bereits mit emissionsreduzierender Technologie oder alternativen Treibstoffen fahren, können eine Kostenerstattung von max. 10.000 Euro pro Schiff erhalten. Informationen gibt es unter www.clinsh.eu.

BDB UNTERSTÜTZT BRANDBRIEF ZUM EU-BEIHILFERECHT

Der BDB hat gemeinsam mit sieben weiteren Verbänden (darunter VDR, ZDS, BÖB und ZVDS) und der IHK Nord einen Brandbrief an mehrere Bundesminister und Vertreter der EU-Kommission betreffend Vorschläge der Anwendung des EU-Beihilfenrechts auf die Verkehrsinfrastruktur unterstützt. Kern der Kritik ist eine besonders extensive Auslegung des Beihilfenbegriffs mit der Folge, dass Investitionen der Mitgliedstaaten, die der Leistungsfähigkeit der allgemeinen Verkehrsinfrastruktur dienen, gegenüber der EU-Kommission gerechtfertigt werden müssen. Dies könnte zur Folge haben, dass wichtige

Infrastrukturprojekte zusätzlich verzögert oder gar verhindert werden. In einem Antwortschreiben kündigten das Bundesverkehrsministerium und das Bundeswirtschaftsministerium an, die zur Verfügung stehenden Möglichkeiten auszuschöpfen, um die gemeinsamen Interessen im Zusammenhang mit der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) bei der Kommission zu vertreten und sich für eine Berücksichtigung der Belange der Hafenbetriebe einzusetzen.

POSITIONSPAPIER ZUR MITTELWESERANPASSUNG

Der BDB hat sich einem Positionspapier des Wirtschaftsverbandes Weser e.V. zur Anpassung der Mittelweser angeschlossen. Damit unterstützt der Verband, dass die noch ausstehenden Baumaßnahmen zügig realisiert und bestehende Engpässe in den südlichen Abschnitten der Mittelweser zeitnah beseitigt werden. Das Positionspapier ist eine Reaktion auf die Absicht des BMVI, die Anpassung nicht gemäß der Planfeststellung durchzuführen und stattdessen auf die Realisierung von neun Uferrückverlegungen in Fahrwasserkurven zu verzichten. Dadurch würden neue Begegnungsverbote bzw. Einbahnstrecken verursacht.

Adressfeld

Diskutieren mit Martin Staats in Berlin: (v.l.n.r.) Herbert Behrens (Die Linke), Gustav Herzog (SPD), Hans-Werner Kammer (CDU/CSU), Dr. Valerie Wilms (Bündnis 90/Die Grünen), die Sprecher der PGBi im Bundestag

BDB-Präsident Martin Staats lädt die Mitglieder zur Versammlung in Berlin ein

TERMINE

MITGLIEDERVERSAMMLUNG DES BDB IN BERLIN

Der BDB wird seine diesjährige ordentliche Mitgliederversammlung am **29. März 2017** in der Belgischen Botschaft in Berlin ausrichten. Neben dem Rechenschaftsbericht über die 2016/2017 geleistete Verbandsarbeit steht u.a. die Neuwahl der Tarifkommission auf der Tagesordnung. Der BDB ist Tarifpartner von Verdi für das fahrende Personal.

PARLAMENTARISCHER ABEND DER PGBI

Ebenfalls am **29. März 2017** findet im Anschluss an die Gremiensitzungen des BDB der Parlamentarische Abend der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt (PGBi) – unterstützt durch BDB und BÖB – in der Niedersächsischen Landesvertretung in Berlin statt. Dabei wird die Gruppe Bilanz ziehen und gleichzeitig auch einen Ausblick auf die Binnenschifffahrtspolitik der Bundesregierung geben. BDB-Präsident Martin Staats (MSG) wird gemeinsam mit BÖB-Präsident Rainer Schäfer (Neuss-Düsseldorfer-Häfen) auf dem Podium mit den Sprechern der PGBi, MdB Gustav Herzog (SPD), MdB Hans-Werner Kammer (CDU/CSU), Dr. Valerie Wilms (Bündnis 90/Die Grünen) und Herbert Behrens (Die Linke) diskutieren.

EBU-SEMINAR IN BRÜSSEL

Das diesjährige Event der EBU findet am **9. März 2017** in Brüssel statt. EBU-Präsident und BDB-Vizepräsident Dr. Gunther Jaegers wird dabei eine Grundsatzrede halten und im Panel mit Henrik Hololei, Chef der EU-Generaldirektion Verkehr, Gesine Meissner, Angeordnete im Europaparlament, dem niederländischen Verkehrs- und Infrastrukturminister Mark Frequin und Richard Payne vom europäischen Verband der Motorenhersteller EUROMOT über die Herausforderungen im Hinblick auf Innovationen im Binnenschifffahrtssektor diskutieren. Informationen zur Anmeldung und das vollständige Programm gibt es unter www.ebu-uenf.org/events/ebu-event-2017/.

IMPRESSUM

Herausgeber: Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. (BDB). Präsident: Martin Staats. Redaktion und verantwortlich für den Inhalt: Geschäftsführer Jens Schwanen

Anschrift:
Dammstraße 15 - 17
47119 Duisburg
Telefon 0203 80006-50
Telefax 0203 80006-21
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.