02/2016
25. Jahrgang, Juli 2016

BDB REPORT

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

Branche diskutiert über Binnenschifffahrtspolitik des Bundes

EDITORIAL

Viele der vom BDB angemeldeten Wasserstraßenprojekte wurden im Entwurf des BVWP aufgenommen. Das BMVI vollzieht an den Flüssen dabei in Teilen eine Wende hin zur Schaffung einer Angebotsinfrastruktur, was vom BDB begrüßt wird. Ungetrübte Freude will sich aber gleichwohl noch nicht einstellen: Betrachtet man die finanzielle und personelle Situation in der für Infrastrukturmaßnahmen allein zuständigen WSV des Bundes, müssen Zweifel gestattet sein, ob die beabsichtigten Maßnahmen in den kommenden 14 Jahren auch nur annähernd realisiert werden können. Wie hoch der Handlungsdruck mittlerweile ist, zeigen erste Entwürfe des Netzzustandsberichts: Fast 85 % der Schleusenanlagen – insbesondere an Main, Main-Donau-Kanal und Neckar, – und mehr als 70 % der untersuchten Wehranlagen sind aktuell in einem nicht ausreichenden bzw. ungenügenden Zustand, der einen kurzfristigen Handlungsbedarf auslöst, oder in einem noch ausreichenden Zustand, für den innerhalb der nächsten zehn Jahre ein Handlungsbedarf eintreten wird. Hinzu, kommt, dass die WSV rund 600 zusätzliche Ingenieure benötigt, um die angekündigten Maßnahmen in Angriff zu nehmen. Eine noch stärkere Fremdvergabe und Beteiligung privater Ingenieure scheint da unausweichlich. Hier ist die Politik gefordert. Dies hat der BDB kürzlich in seinem Parlamentarischen Abend in Berlin deutlich gemacht. Handlungsdruck entsteht auch durch europäische Vorgaben, z.B. im Bereich der Qualifikationen oder der Abgasemissionen. Übertrainierte Bürokraten in Brüssel, die ihre Taten auch noch als Förderung der Binnenschifffahrt deklarieren, stellen die Branche mit immer neuen Regelungen zunehmend vor existenzielle Probleme. Mehr hierzu lesen Sie in diesem Heft.

Jens Schwanen

INHALT

02 I GREMIENSITZUNGEN DES BDB IN DUISBURG
BDB-Präsident Martin Staats im Amt bestätigt

04 I PARLAMENTARISCHER ABEND DES BDB IN BERLIN
Zukunft der Infrastruktur und Brüsseler Bürokratie im Fokus

07 I BDB BEGRÜSST NEUE FÖRDERMITGLIEDER
Hafen Antwerpen und VDKi neu beigetreten

08 I EU-ARBEITSZEITRICHTLINIE
Umsetzungsverordnung bedarf der Nachbesserung

09 I INNOVATIONSFORUM PERSONEN- UND GÜTERVERKEHR
BDB skizziert Innovationspotenziale des Gewerbes

11 I AKTUELLES VOM SCHULSCHIFF

13 I KURZ GEMELDET

Das neu gewählte BDB-Präsidium (v.l.n.r.): Dirk Gemmer (Rhenus PartnerShip), Roberto Spranzi (DTG), Volker Seefeldt (HTAG) , Präsident Martin Staats (MSG), Dr. Gunther Jaegers (Reederei Jaegers), Friedrich Weigert (Kühne + Nagel), Dr. Achim Schloemer (KD)

Gremiensitzungen und Wahlen im BDB

BDB-Präsident Martin Staats (MSG eG) einstimmig im Amt bestätigt!

Der BDB führte seine diesjährige Mitgliederversammlung sowie die Vorstandssitzung am 27. April 2016 auf dem verbandseigenen Schulschiff „Rhein“ durch.

Im Rahmen der turnusgemäßen Wahlen ist BDB-Präsident Martin Staats (MSG eG, Würzburg) einstimmig in diesem Spitzenamt bestätigt worden. Er wird somit für weitere drei Jahre die Geschicke des Verbandes leiten und die Interessen der Güter- und Fahrgastschifffahrt in Deutschland vertreten.

„Ich freue mich über dieses eindeutige Votum. Gemeinsam mit meinen Kollegen werde ich mich auch in der kommenden Amtszeit mit viel Freude und Leidenschaft für den Verband und die Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Binnenschifffahrt einsetzen. Unser Ansatz ist es, die Probleme des Gewerbes pragmatisch anzupacken und im Verbund mit unseren Partnern praxisgerechte Lösungen zu entwickeln. Den Kurs des kritischen, aber stets konstruktiven Dialogs mit Politik und Verwaltung werden wir dabei fortführen“, erklärte Staats.

VIEL GEHÖR IN BERLIN GEFUNDEN

In seinem Rechenschaftsbericht stellte BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen im Rahmen der jährlichen Mitgliederversammlung die wesentlichen verkehrs- und gewerbepolitischen Entwicklungen vor und blickte auf die geleistete Verbandsarbeit zurück. Es ist dem BDB wieder einmal gelungen, mit seinen Positionen sowohl bei den Angeordneten des Bundestages als auch in der Verwaltung und bei anderen Verbänden hohe Aufmerksamkeit zu erzielen. Davon zeugen nicht zuletzt zwei sehr erfolgreiche Parlamentarische Abende im Jahr 2015 mit je knapp 150 Besuchern. Auf einer der Veranstaltungen konnte auch Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt als Gast begrüßt werden.

Viel Augenmerk legte der BDB außerdem auf seinen Außenauftritt. So erhielt das Schulschiff „Rhein“ wieder eine eigene Internetpräsenz, **Report** ein neues, frisches Layout und der Internetauftritt des Verbandes wurde grundlegend überarbeitet und modernisiert und stellt nun einen weiteren Mehrwert für die Mitglieder dar.

Erfolgreich zum Abschluss gebracht wurde Ende 2015 auch der dritte Abschnitt der umfassenden Modernisierung des Schulschiffs, wobei die Kabinen in der Sektion Unterdeck/Vorderschiff sowie der große Seminarraum komplett saniert wurden. Damit wird der Aufenthalt an Bord sowohl für die Auszubildenden als auch für die Fortbildungsteilnehmer noch angenehmer.

Die Mitglieder entlasteten das Präsidium, den Vorstand und die Geschäftsführung und genehmigten den neuen Haushaltsplan einstimmig.

NEUE MITGLIEDER IN PRÄSIDIUM UND VORSTAND

Das Präsidium des Verbandes wurde am 27. April 2016 um zwei Mitglieder auf insgesamt sieben Personen erwei-

tert: Friedrich Weigert (Kühne + Nagel Euroshipping GmbH, Regensburg) und Dr. Achim Schloemer (Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG, Köln) wurden einstimmig als neue Vizepräsidenten in dieses Gremium gewählt. Mit Dr. Achim Schloemer ist nun erstmals ein Vertreter der Personenschifffahrt im Präsidium vertreten. Damit wird die Bedeutung der Fahrgastschifffahrt in der deutschen Binnenschifffahrt als seit Jahren größte „Weiße Flotte" Europas unterstrichen.

Die Vizepräsidenten Dirk Gemmer (Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG, Duisburg), Dr. Gunther Jaegers (Reederei Jaegers GmbH, Duisburg), Volker Seefeldt (HTAG Häfen und Transport AG, Duisburg) und Roberto Spranzi (DTG Deutsche Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt eG, Duisburg) wurden ebenfalls einstimmig in ihren Ämtern bestätigt.

Der BDB-Vorstand besteht nach den Wahlen in der Mitgliederversammlung aus 17 Mitgliedern, wobei es mit Heinrich Kerstgens (Contargo GmbH & Co. KG, Mannheim) und Karl-Heinz Ehrhardt (Transportwerk Magdeburger Hafen GmbH, Magdeburg) zwei Neuzugänge gab. Mit Karl-Heinz Ehrhardt ist erstmals der Vertreter eines Hafens Teil dieses Gremiums.

In die Tarifkommission des BDB wurde Thomas Günther (Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG, Köln) für den in den Ruhestand gehenden Klaus Hadeler, der bisher für die KD in der Kommission vertreten war, nachgewählt. Der BDB ist Tarifvertragspartner von Verdi für das fahrende Personal.

DANK AN DR. WOLFGANG HÖNEMANN

Das langjährige BDB-Vorstandsmitglied Dr. Wolfgang Hönemann (Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG) hat nicht erneut kandidiert, da er in diesem Jahr in den wohlverdienten Ruhestand treten wird. Dr. Hönemann begann seine berufliche Karriere in den Jahren 1982 bis 1989 in der Geschäftsstelle des BDB – zunächst als Referent, dann als Geschäftsführer. Auch in den Folgejahren blieb er dem Verband stets eng verbunden. Seit 1994 engagierte er sich ehrenamtlich im Vorstand; von 1996 bis 2007 bekleidete er das Amt des Vizepräsidenten. Dr. Hönemann war von 1994 bis 2007 Präsident des Arbeitgeberverbandes der deutschen Binnenschiffahrt (AdB), der 2013 mit dem BDB fusionierte.

BDB-Präsident Martin Staats dankte Dr. Wolfgang Hönemann, der zugleich als Kommissar für die Rheinschifffahrt bei der ZKR in Straßburg tätig ist, für sein ganz außerordentliches, langjähriges und erfolgreiches Engagement im BDB und würdigte seine Erfolge im Einsatz für die Binnenschifffahrtsbranche.

BDB-Präsident Martin Staats dankt Dr. Wolfgang Hönemann

Der neu gewählte BDB-Vorstand

AKTUELLE ZUSAMMENSETZUNG DER VERBANDSGREMIEN

Der Vorstand und das Präsidium des BDB setzen sich wie folgt zusammen (Stand April 2016):

PRÄSIDIUM:

Präsident:

Martin Staats
MSG eG, Würzburg

Vizepräsidenten:

Dirk Gemmer
Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG, Duisburg

Dr. Gunther Jaegers
Reederei Jaegers GmbH, Duisburg

Dr. Achim Schloemer
Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG, Köln

Volker Seefeldt
HTAG Häfen und Transport AG, Duisburg

Roberto Spranzi
DTG Deutsche Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt eG, Duisburg

Friedrich Weigert
Kühne + Nagel Euroshipping GmbH, Regensburg

VORSTAND:

Andreas Dicke
Bavaria Schiffahrts- und Speditions-AG Aschaffenburg

Karl-Heinz Ehrhardt
Transportwerk Magdeburg Hafen GmbH, Magdeburg

Dirk Gemmer
Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG, Duisburg

Dr. Gunther Jaegers
Reederei Jaegers GmbH, Duisburg

Heinrich Kerstgens
Contargo GmbH & Co. KG, Mannheim

Albert Kohlmann
B. Dettmer Reederei GmbH & Co. KG, Bremen

Volker Müßig (ERSTU-SDB)
Müßig Tankschiffahrt, Bremen

Kai Nandelstaedt
Reederei Schwaben GmbH, Heilbronn

Anton Nauheimer
Frankfurter Personenschiffahrt
Anton Nauheimer GmbH, Frankfurt a.M.

Dr. Achim Schloemer
Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG, Köln

Marcus Schneidler
Marcus Schneidler Binnenschiffahrt, Gernsheim

Volker Seefeldt
HTAG Häfen und Transport AG, Duisburg

Roberto Spranzi
DTG Deutsche Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt eG, Duisburg

Martin Staats
MSG eG, Würzburg

Ralf Tietze
Haeger & Schmidt International GmbH, Duisburg

Friedrich Weigert
Kühne + Nagel Euroshipping GmbH, Regensburg

Josef Wolfstetter
Blandina Tankschifffahrt GmbH & Co. KG, Collenberg

Parlamentarischer Abend des BDB in Berlin

Marode Infrastruktur und Brüsseler Bürokraten machen Schifffahrt Sorgen

Mit über 150 Anmeldungen war der Parlamentarische Abend des BDB am 12. Mai 2016 in der Vertretung des Landes Bayern in Berlin wieder einmal ein Beleg dafür, dass der Verkehrsträger Binnenschiff zunehmend wahrgenommen wird und die Positionen des Verbandes Gehör finden. Wie schon in den vergangenen Auflagen der Veranstaltung trafen sich Vertreter aus Politik, Verwaltung, und Wirtschaft – darunter Binnenschifffahrtstreibende, Vertreter der Häfen sowie Verlader – zum gemeinsamen Austausch.

BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen, MD Reinhard Klingen (BMVI), Lutz Lauenroth (DVZ), BDB-Präsident Martin Staats (MSG), BDB-Vorstandsmitglied Karl-Heinz Ehrhardt (Transportwerk Magdeburger Hafen) und Gerd Deimel (VCI/Lanxess)

Das den Abend bestimmende Thema war dabei durchaus ernst: Nicht nur im Straßenbereich hat Deutschland mit einer zunehmend maroden Infrastruktur zu kämpfen, die sich in Form von bröckelnden Autobahnbrücken und Streckensperrungen bemerkbar macht. Auch die Infrastruktur längs der Flüsse und Kanäle befindet sich in einem zunehmend besorgniserregenden Zustand. Die überwiegende Zahl der Schleusen in Deutschland ist überaltert und baufällig. Doch weder Geld noch Personal sind in ausreichendem Maße vorhanden, um hier gegenzusteuern. Der Verfall wird von der breiten Bevölkerung nicht registriert, denn sie ist – mit Ausnahme der Tagesausflugs- und Kabinenschifffahrt – nicht unmittelbarer Nutzer dieser Infrastruktur.

BDB-Vizepräsident Roberto Spranzi (DTG) und Michael Wilms (Hülskens Wasserbau)

Gerd Deimel (VCI/Lanxess) und BEV-Vorsteher Georg Hötte

MdB Gustav Herzog (SPD) und BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen

BDB-Vizepräsident Friedrich Weigert (Kühne + Nagel) und die BDB-Vorstandsmitglieder Marcus Schneidler (Marcus Schneidler Binnenschiffahrt) und Josef Wolfstetter (Blandina Tankschifffahrt)

Andrea Vollebregt-Terpstra und Sanne Maris (beide Hafen Rotterdam)

„FAHREN AUF VERSCHLEISS“ ENDLICH EIN ENDE SETZEN

Auf diese Missstände machte der BDB-Präsident Martin Staats in Berlin aufmerksam. Was der Ausfall auch nur einer baufälligen Schleuse für gravierende Folgen für die Wirtschaft und die verladende Industrie haben kann, verdeutlichte der Vorstand der MSG anhand eigener Erfahrungen in seinem Unternehmen am Beispiel der Schleusen Erlangen und Kriegenbrunn am Main-Donau-Kanal. Er wies weiter darauf hin, dass die fehlenden Ausbaumaßnahmen, etwa an der Donau, den Unternehmern in der Binnenschifffahrt im vergangenen Sommer wegen des lang anhaltenden Niedrigwassers sehr viel Geld gekostet haben.

Staats forderte von der Politik deshalb ein schnelles und energisches Handeln: „Das ‚Fahren auf Verschleiß‘ muss ein Ende haben: Mehr Geld für die Infrastruktur reicht nicht aus – die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung braucht auch mehr qualifiziertes Planungspersonal, um den Sanierungsstau aufzulösen und den Schiffsbetrieb aufrecht zu erhalten. Der Erhalt des Vorhandenen muss dabei Priorität vor vorgesehenen Ausbaumaßnahmen haben!“ Dem stimmten die Mitdiskutanten an diesem Parlamentarischen Abend, Karl-Heinz Ehrhardt (Hafen Magdeburg), Gerd Deimel (LANXESS), BMVI-Abteilungsleiter Reinhard Klingen und MdB Gustav Herzog (SPD), uneingeschränkt zu. Durch Neuanstellungen in der

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

»Mittelverfügbarkeit und Mittelnotwendigkeit klaffen eklatant auseinander«

BDB-Präsident Martin Staats

Verwaltung, gezielter Nachwuchswerbung und durch eine steigende Investitionslinie in der Infrastruktur soll nun ein Kurswechsel erfolgen.

NETZZUSTANDSBERICHT ALS „HANDWERKSZEUG“

Der aktuelle Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes und der nun vorgelegte Netzzustandsbericht, der Auskunft über den Erhaltungszustand und die Investitionsnotwendigkeiten gibt, zeigen ein deutliches Bild: Das Land steht vor einer „Herkulesaufgabe“, den schleichenden Verfall zu beenden und dringend notwendige Ausbaumaßnahmen an heute schon hoch belasteten Strecken an Rhein, Main, Main-Donau-Kanal, Donau, Mosel oder Neckar durchzuführen. „Die vom Bundesverkehrsministerium vorgesehenen Ausbauprojekte sind in Summe betrachtet korrekt. Mittelverfügbarkeit und Mittelnotwendigkeit klaffen zurzeit allerdings eklatant auseinander“, kommentierte Martin Staats die Unterlagen und verdeutlichte, wie wichtig Infrastrukturinvestitionen an den Wasserstraßen im Hinblick auf die im Koalitionsvertrag der aktuellen Bundesregierung verankerte Verkehrsverlagerung auf das Binnenschiff sind: „Tonnage folgt dem Ausbau der Infrastruktur“, so der BDB-Präsident.

„Die Politik hat die Notwendigkeit erkannt“, so Reinhard Klingen, der ankündigte, sich mit dem Thema Brückenanhebungen im westdeutschen Kanalgebiet – gescheitert am sog. Quick-Scan bei der Projektbewertung zum BVWP – „außerhalb des Bundesverkehrswegeplans“ beschäftigen zu wollen. Gerd Deimel wies darauf hin, dass es im Kanalgebiet insgesamt genügend Kapazitäten gibt und man bei den Schleusen eine Engpassbeseitigung betreiben müsse, um Transporte zu verlagern. Gustav Herzog erklärte, der endlich vorgelegte Netzzustandsbericht bestätige das, was die Verbände schon lange gesagt haben. Der Bericht sei ein „gutes Handwerkszeug“, um Investitionsbedarfe erkennen zu können.

Im Hinblick auf die dringend benötigten zusätzlichen Stellen in der WSV stellte Reinhard Klingen außerdem in Aussicht, die Zusammenarbeit mit der DEGES, gerade bei den Brücken, zu intensivieren und sich auch private Planungskapazitäten, z.B. bei der RMD zu Nutze machen zu wollen. Außerdem sei es ein möglicher Ansatz, Ingenieuren ein Studium zu finanzieren, um ihnen eine Tätigkeit bei der WSV „schmackhaft“ zu machen.

NRMM UND NEUREGELUNG DER BEFÄHIGUNG BEREITEN SORGE

Ungemach droht dem europäischen Schifffahrtsgewerbe zudem aus Brüssel: „Die Neufestsetzung der Abgasgrenzwerte bei Neumotorisierungen hilft weder der Schifffahrt, noch der Umwelt: Zu ihrer Einhaltung bedarf es Partikelfilter, die es entweder noch gar nicht gibt, die exorbitant teuer sind oder deren Praxistauglichkeit erst noch belegt werden muss. So wird eine frühzeitige Umstellung auf besonders schadstoffarme Motoren und Filter nicht stattfinden können. Vorhandene Motoren werden vielmehr so lange wie möglich im Einsatz gehalten. „Wir erwarten von der Politik ein Vorgehen mit Augenmaß!“, erklärte Martin Staats und stellte klar, dass es erheblicher Fördermittel bedürfe, um die Grenzwerte erfüllen zu können und eine „Kubanisierung“ in der Branche zu verhindern.

Wenig hilfreich seien zudem die derzeitigen Absichten der Brüsseler Bürokraten, die Standards für die Befähigungen in der Binnenschifffahrt abzusenken. „Die bis heute gegebene Sicherheit der Binnenschifffahrt sollte nicht leichtfertig auf’s Spiel gesetzt werden“, so der BDB-Präsident.

Die Gäste des Parlamentarischen Abends des BDB nahmen erfreut zur Kenntnis, dass die Vertreter aus Politik

»Wer nicht einmal die Absicht hat, etwas zu tun, wird gar nichts ändern«

Reinhard Klingen auf die Anmerkung von Martin Staats, der BVWP sei nur eine Absichtserklärung

und Verwaltung die Probleme des Gewerbes nicht nur erkannt haben, sondern auch aktiv gegensteuern wollen, indem nun Maßnahmen zur Förderung des Gewerbes und zur Verbesserung der Infrastruktur eingeleitet werden sollen. Unterstützung wurde auch signalisiert bei der Abwehr realitätsferner Verordnungen und Richtlinien, die zurzeit bei der Europäischen Union ausgearbeitet werden.

»Alles, was man über den BVWP wissen muss, steht hier drin«

Gustav Herzog mit dem **Report**

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

Zwei neue Fördermitglieder:

Hafen Antwerpen und Verein der Kohlenimporteure neu im Verband

Der Seehafen Antwerpen (Port of Antwerp) ist seit dem 27. April 2016 Mitglied im BDB. Im Rahmen der Gremiensitzungen des Verbandes in Duisburg wurde der Aufnahmeantrag des Hafens einstimmig angenommen.

TRÄGT BEDEUTUNG DER ARA-HÄFEN RECHNUNG

Nach der Aufnahme des Hafens Rotterdam im vergangenen Jahr ist damit bereits der zweite der großen Westhäfen dem Verband als Fördermitglied beigetreten. Mit einer Ein- und Ausfuhr von mehr als 200 Mio. t Gütern im Jahr ist Antwerpen einer der drei führenden Seehäfen und damit ein wesentlicher Motor für das Wirtschaftswachstum in der EU. Durch seine Lage im großen Rhein-Maas-Schelde-Delta ist der Hafen exzellent an das europäische Wasserstraßennetz angebunden.

„Die Aufnahme des Hafens Antwerpen trägt der herausragenden Bedeutung der ARA-Häfen für die deutsche Binnenschifffahrt Rechnung. Das Binnenschiff bewältigt schon heute große Gütermengen im Zu- und Ablauf Antwerpens. Die Mitgliedschaft im BDB unterstreicht diese wichtige Verbindung und die erfolgreiche Zusammenarbeit mit unserer Branche – gerade auch vor dem Hintergrund weiterer Potenziale, die sich künftig für die Binnenschifffahrt als Verkehrsträger im Wechselverkehr mit Antwerpen ergeben können“, so BDB-Präsident Martin Staats.

ZIEL: 915 BINNENSCHIFFE TÄGLICH

„Die Mitgliedschaft im BDB gibt dem Hafen Antwerpen die Möglichkeit, Standpunkte mit einem Partner mit einer bedeutsamen Position in verkehrs- und gewerbepolitischen Fragen in Deutschland auszutauschen. Außerdem gewährleistet sie eine enge Zusammenarbeit mit anderen Teilnehmern des Systems Wasserstraße zu einer Vielzahl von Themen wie Infrastruktur, Regulierungen, operationelle Fragen und umweltpolitische Aspekte. Aus diesem Grund ist die Mitgliedschaft für beide von großem Wert“, betont Marjan Beelen, Consultant des Hafens Antwerpen für die Bereiche Intermodality & Hinterland – Binnenschifffahrt.

Ein Blick auf die relevanten Kennzahlen belegt diese wichtige Rolle der Binnenschifffahrt für den Seehafen Antwerpen. So laufen wöchentlich derzeit 915 Binnenschiffe den Hafen an, um Projektladungen, Container sowie trockene und flüssige Massengüter in die Niederlande, Deutschland, die Schweiz, Österreich oder Nordfrankreich bzw. von dort nach Antwerpen zu befördern. Lag der Modal Split der Wasserstraße im Jahr 2014 bereits bei 36 %, soll dieser Wert bis zum Jahr 2030 auf 42 % erhöht werden, wodurch sich günstige Wachstumsprognosen für die Güterbinnenschifffahrt ableiten lassen. Insgesamt strebt der Hafen bis 2030 einen Anteil der alternativen Verkehrsträger Binnenschiff und Bahn von 57 % an – bei gleichzeitiger kontinuierlicher Reduzierung des Lkw-Verkehrs. Damit setzt Antwerpen ein wichtiges Bekenntnis zu nachhaltigem Warentransport und stellt sicher, dass ein Großteil der Güter zügig, zuverlässig und umweltverträglich die rund 600 Mio. Kunden im Hinterland erreicht.

BINNENSCHIFFFAHRT UND KOHLE GEHÖREN ZUSAMMEN

Ebenfalls seit dem 27. April 2016 ist der in Hamburg beheimatete Verein der Kohlenimporteure e.V. (VDKi) Mitglied beim BDB. Der BDB-Vorstand hatte auch diesen entsprechenden Aufnahmeantrag des VDKi einstimmig angenommen. Damit wird die erfolgreiche Zusammenarbeit der beiden Organisationen zukünftig noch weiter intensiviert.

KONSTRUKTIVE ZUSAMMENARBEIT ALS GRUNDLAGE

„Der VDKi arbeitet seit vielen Jahren sehr eng und konstruktiv mit dem BDB zusammen. Die Nutzung der besonders umweltfreundlichen Binnenschifffahrt liegt uns am Herzen und sollte weiter ausgebaut werden. Daher war es für uns naheliegend, diese Kooperation

durch eine entsprechende fördernde Mitgliedschaft zu unterstreichen“, erklärt Prof. Dr. Franz-Josef Wodopia, Geschäftsführer des VDKi.

MITGLIEDSCHAFT MIT GROSSEM NUTZEN

„Der BDB freut sich über diesen wirtschaftsstarken Partner an seiner Seite. Die Mitgliedschaft des VDKi im BDB wird von gegenseitigem großen Nutzen sein: Aktuelle Themen wie etwa die Behandlung von Kohle als Gefahrgut zeigen, dass BDB und VDKi im Verbund praxisgerechte Lösungen entwickeln können und diese gemeinsam mit Politik und Verwaltung umsetzen. Gemeinsam werden wir auch das Thema ‚Reform der Schifffahrtsgebühren‘ begleiten“, erklärt BDB-Präsident Martin Staats.

Der VDKi verfolgt die allgemeinen, ideellen und wirtschaftlichen Importkohleinteressen seiner nationalen und internationalen Mitglieder aus den Bereichen Kraftwirtschaft, Industrie, Handel und Logistik. Mit dem BDB als Branchenverband für die gewerbliche Schifffahrt verbinden ihn gleichgelagerte Interessen für die Gestaltung der Rahmenbedingungen für den Transport von Kohle. Kohle ist mit einem jährlichen Transportvolumen von rund 35 Mio. Tonnen eines der wichtigsten Ladungsgüter für die Binnenschifffahrt und in hohem Maße auf eine effiziente Transportabwicklung angewiesen.

BDB sieht Nachbesserungsbedarf bei Umsetzungsverordnung

Der BDB hat zum aktuellen Entwurf des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales (BMAS) einer Arbeitszeitverordnung, der der Umsetzung der europäischen Arbeitszeitrichtlinie in nationales Recht dient, Stellung genommen.

Es ist begrüßenswert, dass die Regelungen der Arbeitszeitrichtlinie, die im Folgenden zur Erinnerung im Detail dargestellt sind, bei der Umsetzung grundsätzlich beibehalten werden sollen:

- Bei der Bestimmung des Begriffs „Arbeitszeit“ wird – in Übereinstimmung mit der aktuellen Rechtsprechung – die „Bereitschaftszeit“ mit einbezogen, die in der Binnenschifffahrt typischerweise einen hohen Anteil an der Gesamtarbeitszeit hat
- Im Hinblick auf die Gegebenheiten der Fahrgastschifffahrt werden der Begriff „Saison“ (maximal neun aufeinander folgende Monate) und weitere Sonderregelungen eingeführt
- Auch wenn die Arbeitszeitvereinbarung grundsätzlich von einem Achtstundentag ausgeht, gestattet sie eine Verlängerung der kalendertäglichen Arbeitszeit auf 14 Stunden bzw. eine Wochenarbeitszeit von 84 Stunden. Gibt es mehr Arbeits- als Ruhetage, darf innerhalb von vier Monaten maximal durchschnittlich 72 Stunden gearbeitet werden. Während der Nachtzeit ist innerhalb von sieben Tagen eine Höchstarbeitszeit von maximal 42 Stunden zulässig
- Die durchschnittlichen 48 Wochenstunden sind über einen Zeitraum von 12 Monaten einzuhalten. Zudem gibt es die Möglichkeit, über einen Zeitraum von 31 Tagen durchgehend zu arbeiten und erst im Anschluss die entsprechenden Ruhetage zu nehmen. Diese können auch an Bord genommen werden
- Die Anzahl der zu gewährenden Ruhetage variiert dabei – abhängig von der Anzahl der konsekutiven Arbeitstage – zwischen 0,2 und 0,4
- Es gibt keine Beschäftigungsverbote an Sonn- und Feiertagen
- Für die Fahrgastschifffahrt sind eine werktägliche Höchstarbeitsdauer von 12 Stunden und eine siebentägige Höchstarbeitsdauer von 72 Stunden vorgesehen
- Den in der Fahrgastschifffahrt Beschäftigten sind unter Anwendung der o.g. Regel pro Arbeitstag 0,2 Ruhetage auf einem Arbeitszeitkonto gutzuschreiben. Von ihnen sind in jedem Zeitraum von 31 Tagen mindestens zwei zu gewähren
- Vorgesehen ist eine Ruhezeit von zehn Stunden, die mindestens sechs Stunden nicht unterbrochen werden darf. Die Mindestruhezeit beträgt dabei in einem Zeitraum von sieben Tagen 84 Stunden, also im Schnitt 12 Stunden täglich.

Allerdings beinhaltet der Entwurf einige Passagen, die nach Auffassung des Verbandes den Wertungen der Richtlinie zuwider laufen und nicht den Gegebenheiten des Binnenschifffahrtsgewerbes entsprechen.

So ist im Entwurf ein Nachtarbeitnehmer als ein Arbeitnehmer definiert, der 20 % seiner jährlichen Arbeitszeit während der Nachtzeit leistet. Zwar räumt die Richtlinie den Mitgliedstaaten ein, den Anteil der Nachtarbeit festzulegen – nach Anhörung der Sozialpartner in den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften oder in Tarifverträgen oder Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern auf nationaler oder regionaler Ebene. Ein pauschaler Wert von 20 % ist jedoch nach Ansicht des Verbandes zu unbestimmt in der Höhe und außerdem willkürlich gewählt. Der BDB fordert daher, dass eine Festlegung des Nachtarbeitsanteils auf regionaler Ebene und durch Tarifvertrag erfolgt.

Ferner bestehen Unklarheiten bei den Begrifflichkeiten „Ruhezeit“ und „Ruhepause“. Während aus der Richtlinie deutlich hervorgeht, dass die „Ruhezeit“ kurze Pausen bis zu einer Dauer von 15 Minuten nicht einschließt, gestattet es der Entwurf, auch diese Unterbrechungen als Ruhezeit auf die Arbeitszeit anrechnen zu können. Neben dem Widerspruch zur Systematik der Richtlinie ergibt sich dadurch das praktische Problem, dass in bestimmten Fällen die zulässige Höchstarbeitszeit von 14 Stunden gar nicht erreicht werden kann. Aus diesem Grund muss in einer Verordnung klar zwischen Ruhepausen (bis 15 Minuten – nicht anrechenbar) und Ruhezeit (über 15 Minuten – anrechenbar) differenziert werden.

Diskussionswürdig ist außerdem, dass es im Entwurf Regelungen zur Sonn- und Feiertagsruhe gibt. Dies erscheint fragwürdig, da die Arbeitszeitrichtlinie einen entsprechenden Passus nicht beinhaltet. Verschärfungen ohne ersichtlichen Grund trifft der Verordnungsentwurf auch bei den Regelungen über Saisonarbeit in der Fahrgastschifffahrt. Dort sollen abweichende Regelungen nämlich nur durch einen Tarifvertrag getroffen werden können. Die Richtlinie lässt hingegen auch individualvertragliche Regelungen zu. Hier sollte sich der Verordnungsgeber an die europäischen Vorgaben halten.

BDB skizziert Innovationspotenziale der Branche

Im Rahmen des von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt im Januar 2016 gegründeten Innovationsforums Personen- und Güterverkehr fand am 25. Mai 2016 im BMVI in Berlin als Folgeveranstaltung ein sog. 1. Sherpa-Treffen statt.

Im Vorfeld reichten alle beteiligten Akteure und Vertreter der verschiedener Verkehrsträger Strategiepapiere ein, die Innovationspotenziale aufzeigten. Für die Binnenschifffahrt haben der BDB und das Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V. (DST) Beiträge eingereicht. Der BDB hat drei Themenkomplexe hervorgehoben und die jeweiligen Ansätze dargestellt.

„KOMPETENZZENTRUM WASSERBAU“

Im Themenkomplex Infrastruktur hat der Verband noch einmal auf die bekanntlich schwierigen Rahmenbedingungen für eine dringend benötigte Verbesserung der Wasserstraßeninfrastruktur hingewiesen. Die ungünstige Altersstruktur der Anlagen – nach Expertenschätzungen müssen in den kommenden 20 Jahren 100 Schleusen durch Neubauten ersetzt werden – führt dazu, dass die WSV vor einer, unter den derzeitigen Bedingungen kaum zu bewältigenden Herkulesaufgabe steht. Denn während allein für Erhalt ein jährlicher Betrag von rund 1 Mrd. Euro nötig wäre, stehen in der mittelfristigen Finanzplanung für Erhalt- und Neubaumaßnahmen zusammen nur 675 Mio. (2015) und 575 Mio. Euro (2019) zur Verfügung. Hinzu kommt der Mangel fachlich qualifizierten Personals in der WSV (derzeit fehlen rund 600 Inge-

Die MS „Rhenus Duisburg“ spart dank des innovativen und vom DST entwickelten Flex Tunnel-Systems Kraftstoff

nieure), der dazu führt, dass nicht einmal diese finanziellen Ansätze verbaut werden können. Der BDB regt deshalb an, neben einer schnellen Nachbesetzung der Stellen in der Verwaltung, ein sog. „Kompetenzzentrum Wasserbau" zu errichten, in dem das dringend benötigte Know-How von Experten aus der Verwaltung und Fachleuten aus privaten Infrastrukturgesellschaften unter einem Dach gebündelt wird.

INNOVATIONEN BEI MOTOREN UND SCHIFFBAU

In diesem Themenbereich hat der BDB betont, dass angesichts der von der EU gesetzten neuen Abgasgrenzwerte (NRMM) und der damit in aller Regel verbundenen Notwendigkeit des Einbaus von Partikelfiltersystemen bei neuen Motoren (die verschärften Werte gelten für große Motoren voraussichtlich ab 01.01.2020) eine Auflage gut ausgestatteter staatlicher Förderprogramme notwendig sein wird. Andernfalls droht die aufwändige Abgasnachbehandlungstechnik, die die Motorenhersteller zunächst entwickeln und erproben müssen, die Binnenschifffahrt zu überfordern. Da die Politik die Verkehrsverlagerung auf das Wasser befürwortet, sollte sie die Rahmenbedingungen setzen, damit der umweltfreundliche Verkehrsträger Binnenschifffahrt nicht durch überzogene Regelungen aus Brüssel geschwächt wird und Güterströme auf die Straße abwandern. Zudem hob der Verband hervor, dass es zahlreiche andere, effektive und günstigere Techniken gibt, um Kraftstoffersparnisse zu erzielen. Zu nennen sind exemplarisch der sog. „Vater-und-Sohn-Antrieb", Dieselhybrid-Aggregate und Kraftstoff-Wasser-Emulsion.

Nachdem in den vergangenen Jahren vorwiegend große Binnenschiffe mit mehr als 110 m Länge gebaut wurden, zeichnet sich ab, dass der Schiffsgrößenwettbewerb in der Trockengüterschifffahrt ein Ende zu finden scheint. Da mittlerweile zu große Schiffsraumkapazitäten im Markt sind, muss künftig über einen Einsatz kleinerer Binnenschiffe von max. 85 m Länge nachgedacht werden. Diese bieten flexiblere Einsatzmöglichkeiten, auch in Wasserstraßengebieten, die mit 110 m oder 135 m langen Schiffen nicht befahren werden können. Die Vorteile solch kleiner Schiffe würden zusätzlich dadurch erhöht, dass sie in Leichtbauweise konstruiert werden, so dass je nach Tiefgang eine Tragfähigkeit zwischen 1.300 und 1.700 t erreicht werden kann. Der BDB regt an – vor dem Hintergrund, dass die Kosten für den Bau kleiner Schiffe nicht größer sind als jene für große Schiffe – dass die Politik entsprechende Anreize setzt, damit der Bau flexiblerer Schiffe attraktiver wird.

OPTIMIERUNG DER WASSERSTRASSEN DURCH DATENNUTZUNG

Schleusenvorgänge verursachen für Binnenschiffer bei entsprechendem Verkehrsaufkommen oft lange Wartezeiten, die sich negativ auf die Planbarkeit des Gütertransportes auswirken. Neben dem schlechten baulichen Zustand trägt auch ein nicht mehr zeitgemäßes Anmelde- und Abgabenberechnungsverfahren zu Verzögerungen bei. Abrechnungen in Papierform sind keine Seltenheit und verursachen bei den Unternehmen einen entsprechend hohen bürokratischen Aufwand. Hier kann die Nutzung digitaler Entwicklungen Abhilfe schaffen. Ziel muss es sein, dass Schleusungsanmeldungen sowie Wartezeitberechnung und -mitteilung, aber auch die Gebührenberechnung automatisiert erfolgt.

Insgesamt kann die Nutzung und Verknüpfung verschiedener Datenbestände (z.B. AIS, RIS) sowie die Einspeisung aktueller Verkehrsmeldungen über eine Schnittstelle dem Schiffsführer die Planung und Durchführung seiner Fahrt erleichtern. Denkbar als Angebote für einen solchen Informationspool wären z.B. die Abrufbarkeit der Liste aller Sachverständiger für die Prüfung von Lade-/Brennstofftanks, Öffnungszeiten der Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter, Auskünfte binnenschifffahrtsrelevanter Materialien wie Schmierölbücher, Dienstbücher etc. sowie Hinweise zu Kontaktpersonen und -organisationen in Nicht-EU-Staaten für ADN-Untersuchungen, Zulassungszeugnisse, Schiffsbriefen etc. Der BDB hat außerdem klar darauf hingewiesen, dass die Datenschutzbestimmungen unbedingt beachtet werden müssen. Gewisse Daten wie Angaben zur Schiffsgattung, Schiffsname, Fahrtrichtung, Schiffsnummer, Tragfähigkeit etc. sollten nur ausgewählten geschäftlichen Kontakten zur Verfügung stehen und per Passwort vor unberechtigtem Zugriff geschützt werden.

Das BMVI kündigte an, alle im Rahmen des Sherpa-Treffens eingegangenen Stellungnahmen zu einem Abschlussdokument zusammenzufassen, zu dem die Beteiligten dann erneut Stellung beziehen können. Dieses Papier soll voraussichtlich frühestens im Spätsommer 2016 fertiggestellt und präsentiert werden.

AZUBIS STARTEN INS BERUFSLEBEN

Der 255. Auszubildendenlehrgang auf dem Schulschiff endete am 22. April 2016. Im Rahmen der traditionellen Lossprechung an Bord nahmen die Prüflinge ihre Urkunden entgegen und freuten sich auf den Start ins Berufsleben. Erfreuliches gibt es auch aus dem Bereich Fort- und Weiterbildung zu vermelden: alle Teilnehmer des ADN Sachkunde Basis Wiederholungskurs mit Stabilität haben die Prüfung bestanden. Der BDB und das Schulschiff-Team gratulieren allen Absolventen herzlich!

DERZEIT 102 AUSZUBILDENDE AN BORD

Insgesamt 102 Auszubildende wohnen seit Beginn des 256. Berufsschulkurses Ende April 2016 an Bord des Schulschiffs, unter ihnen 10 Schiffsmädchen. Damit ist wieder einmal ein zahlenmäßig äußerst starker Lehrgang angereist. Der aktuelle Kurs läuft noch bis zum 22. Juli 2016.

NEUER STEUERMANN AN BORD DES SCHULSCHIFFS

Seit Mai 2016 ist Maximilian Feher (Jahrgang 1980) als Steuermann auf dem Schulschiff tätig. Herr Feher ist gelernter Maschinenschlosser (inkl. Schiffsmaschinenbau) und verfügt über viel praktische Erfahrung in der Binnenschifffahrt, u.a. als Maschinist. Er ist Inhaber des Kapitänspatents. Zu seinen Aufgaben zählen u.a. die Unterstützung der Schulschiffleitung, die Betreuung der Auszubildenden sowie Pflege-, Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten an Bord. Marcell Gerber und Ronald Thimian sind nicht mehr auf dem Schulschiff beschäftigt.

Maximilian Feher ist neuer Steuermann

Das Schulschiff-Team zeigte im Drachenboot eine starke Leistung

STARKE LEISTUNG BEI DRACHENBOOT-REGATTA

Eine Mannschaft des Schulschiffs hat im Juni 2016 erneut an der beliebten Drachenboot-Regatta im Duisburger Innenhafen teilgenommen. Die Trikots wurden erneut vom BDB-Mitgliedsunternehmen Haeger & Schmidt gesponsert. Nachdem das Team im vergangenen Jahr im sog. „Fun Cup“ direkt den 1. Platz belegte, traten die Auszubildenden nun in einer stärkeren Teilnahmeklasse an und erreichten dort einen guten 6. Platz. Die angehenden Binnenschiffer und Binnenschifferinnen verbrachten damit einen schönen und zugleich erfolgreichen Tag auf der über die Grenzen der Stadt hinaus bekannten Veranstaltung und brachten Freunde, Kollegen und Bekannte zum Anfeuern mit.

AZUBIS ERKUNDEN FEUERLÖSCHBOOT

Am 27. Juni 2016 war es wieder einmal so weit: eine Gruppe Auszubildender des Schulschiffs besuchte mit Gitta Samko, die den jungen Leuten an Bord regelmäßig als pädagogische Betreuerin zur Verfügung steht, ein Löschboot der Duisburger Feuerwehr. Der Ausflug ist mittlerweile ein Klassiker im Programm und stets gut nachgefragt. Bei zahlreichen weiteren Exkursionen, beispielweise zu Schleusen oder Binnenschifffahrtsunternehmen, erhalten die Azubis immer wieder interessante Einblicke hinter die Kulissen des Systems Wasserstraße.

Eine Gruppe Azubis besuchte ein Feuerlöschboot

MDEP GESINE MEIßNER ZU GAST AUF DEM SCHULSCHIFF

Gesine Meißner, Mitglied im Europäischen Parlament für die Freien Demokraten, besuchte am 17. Juni 2016 gemeinsam mit ihrem Ehemann und ihrer Mitarbeiterin Sophie Trampf das Schulschiff „Rhein“. Begleitet wurde der Termin von EBU-Präsident und BDB-Vizepräsident Dr. Gunther Jaegers, BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen, BDB-Referent Andreas Stommel und Schulschiff-Leiter Klaus Ridderskamp. Frau Meißner wollte sich ein Bild von der Ausbildung zum Binnenschiffer / zur Binnenschifferin in Deutschland machen. Der Anlass war hochaktuell, da die EU-Kommission derzeit plant, die Anerkennung von Qualifikationen und das Befähigungswesen in der Binnenschifffahrt neu zu regeln. Der BDB fordert, dass dabei der hohe Standard der deutschen Ausbildung unbedingt erhalten bleibt. Frau Meißner ist Berichterstatterin für dieses Thema. Manfred Wieck, Leiter des Schiffer-Berufskollegs in Homberg, führte die Europapolitikerin im Anschluss an den Rundgang über das Schulschiff durch die Räumlichkeiten der Schule und demonstrierte in der Maschinenhalle, in der u.a. eine hochmoderne Ruderanlage steht, wie praxisbezogen die Ausbildung in der Binnenschifffahrt in Deutschland abläuft. Eine ausführliche Berichterstattung zu diesem Thema erfolgt in der nächsten Ausgabe von **Report**.

VORSCHAU AUF UNSERE FORTBILDUNGSLEHRGÄNGE SEPTEMBER – OKTOBER 2016

TERMIN	LEHRGANG
06.09. - 10.09.	Technik: Hydraulik und Elektrik
09.09. - 10.09.	Flachwasserfahrsimulator SANDRA: Radartraining Schubschifffahrt
11.09. - 15.09.	ADN-Sachkunde Basis : Grundkurs mit Stabilität
16.09. - 17.09.	Flachwasserfahrsimulator SANDRA: Radartraining Gebirgsstrecke
19.09.- 22.09.	Gefahrgutbeauftrage: Grundkurs
20.09. - 22.09.	Gefahrgutbeauftragte: Fortbildungskurs
23.09. - 24.09.	Flachwasserfahrsimulator SANDRA: Radartraining 720°
24.09.	Erste Hilfe-Kompaktkurs
26.09. - 28.09.	ADN-Sachkunde Basis: Wiederholungskurs mit Stabilität
29.09.	Stabilität: Containerschifffahrt
04.10. - 06.10.	Logistik: Schwerguttransport
24.10. - 27.10.	ADN-GASE: Aufbauschulung
24.10. - 25.10.	ADN-GASE: Wiederholungskurs
24.10. - 06.11.	Erwerb von Patenten – Großes Patent

MdEP Gesine Meißner (2. v. r.) zu Gast auf dem Schulschiff

WASSERTOURISMUSKONZEPT VORGELEGT

Das BMVI hat Anfang Juli 2016 das Wassertourismuskonzept veröffentlicht. Ziel ist es, die Infrastruktur für den Wassertourismus zu verbessern, wobei touristisch stark frequentierte Reviere im Vordergrund stehen. Die Mittel für die Unterhaltung dieser Wasserstraßen sollen auch künftig überwiegend über den Bundeshaushalt zur Verfügung gestellt werden, wobei zur Auflösung des Konkurrenzverhältnisses zu den Hauptwasserstraßen ein eigener Haushalt für die Nebenwasserstraßen geplant ist. Bis 2019 sind außerdem individuelle Befahrungsgebühren für die Sportbootschifffahrt geplant.

„QUINWALO“ WEITER ERFOLGREICH

Der zweite Jahrgang des freiwilligen Weiterbildungsprogramms „Quinwalo“ (Qualification Inland Waterway Logistics) feierte im Mai seinen erfolgreichen Abschluss. 39 Absolventen erhielten in der Niederrheinischen IHK Duisburg-Wesel-Kleve ihre Zertifikate. Die Mitinitiatoren und Vorstandsmitglieder der Schifferbörse, BDB-Vizepräsident Roberto Spranzi (DTG) und Heiko Brückner (Haeger & Schmidt, Mitgliedsunternehmen im BDB-Vorstand), bewerteten die zweite Auflage äußerst positiv. Die Tatsache, dass sich mehr Teilnehmer als beim ersten Mal angemeldet haben, zeige, dass das Angebot genau richtig ist. 2017 wird die Schifferbörse den Lehrgang erneut anbieten. Geplant ist außerdem eine bundesweite Ausdehnung des Angebots. Der BDB hatte angeregt, „Quinwalo“ in eine Fortentwicklung des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik aufzunehmen.

BAUBEGINN FÜR NEUE LEITZENTRALE AM NECKAR

Im Mai 2016 fand in Neckarsteinach der erste Spatenstich für den Bau der ersten Leitzentrale des WSA Heidelberg am unteren Neckar statt. Durch sie soll der Betrieb der Wasserstraße optimiert werden. Ziel der WSV ist es, mit der Leitzentrale auf die geringen Personalressourcen in der Verwaltung zu reagieren, den Schifffahrtstreibenden mehr Betriebszeiten zu ermöglichen und den Standort der WSV in Neckarsteinach am Neckar insgesamt zu stärken. Mit einem Pool von 24 Schichtleitern sollen künftig von der neuen Leitzentrale aus die 12 Schleusenkammern zwischen Mannheim-Feudenheim und Hirschhorn betrieben werden. Der Zeitplan sieht vor, das Gebäude in 18 Monaten fertigzustellen und ab 2018 die technische Ausstattung für die Fernsteuerung zu integrieren. Ab 2019 sollen dann Heidelberg, Ladenburg und Wieblingen als erste Anlagen aufgeschaltet und die Leitzentrale damit in Betrieb gehen, bevor bis zum Jahr 2025 alle geplanten Schleusen von Neckarsteinach aus gesteuert werden sollen. Die Baukosten betragen nach Auskunft der WSV rund 5 Mio. Euro.

UNTERSUCHUNG ZUM FISCHAUFSTIEG

In einer neuen Versuchsanlage an der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) in Karlsruhe versucht die BAW derzeit gemeinsam mit Experten von der Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) das Verhalten von Fischen in unterschiedlichen Strömungsmustern zu verstehen. Dazu wurden bereits im April 2016 die ersten Fische in die Versuchsrinne gesetzt, um ihr Schwimmverhalten unter Laborbedingungen analysieren zu können. Die aufgezeichneten Fischpfade werden später per Computer ausgewertet. Hintergrund ist, dass die WSV derzeit an über 40 Stauanlagen neue Fischaufstiegsanlagen plant. Die während des Versuchs gewonnenen Erkenntnisse sollen in die Konzeption dieser Anlagen einfließen. Dabei soll insbesondere gewährleistet werden, dass Fische trotz der im Verhältnis zur gesamten Stauanlage geringen Breite der Aufstiegshilfen sowie an Wasserkraftwerken erzeugten Verwirbelungen durch Turbinen den Einstieg finden.

SAAR: 100 MILLIONEN TONNEN SEIT 1987 BEFÖRDERT

Das WSA Saarbrücken teilte mit, dass Ende 2015 – und damit früher als erwartet – die 100 Mio. t-Grenze transportierter Güter auf der Saar seit Schifffahrtseröffnung im Jahr 1987 erreicht worden ist. Ein niederländisches Güterbinnenschiff fuhr im Dezember 2015 mit 3.000 t Kohle an Bord in die Eingangsschleuse der Saar bei Kanzem ein und konnte die „magische“ Zahl knacken. Den Schiffseigentümern wurde von Vertretern des WSA Saarbrücken ein Blumenstrauß überreicht. Auf der Saar werden seit 1987 jährlich ca. 4 Mio. t Güter transportiert.

BAW erforscht Fischaufstieg

Dieses Schiff brachte die hundertmillionste Gütertonne auf die Saar

SMART QU@LIFICATION: FUNKMODUL IN ERARBEITUNG

Zusammen mit der Universität Duisburg-Essen und dem Schiffer-Berufskolleg in Homberg erarbeitet der BDB derzeit das Modul „Binnenschifffahrtsfunk/UBI“ im Rahmen des vom Bund geförderten Projekts „Smart Qu@lification“. Als Grundlage für die interaktive Einheit, die es ermöglichen soll, künftig unterwegs per Computer und Tablet die Bedienung des Binnenschifffahrtsfunks zu erlernen, dienen Fotos von echten Funkgeräten, die im Juni 2016 aufgenommen worden sind. Die Lernenden sollen nicht nur Aufbau und Einstellung des Gerätes kennenlernen, sondern auch in bestimmten Übungssituationen den richtigen Gesprächsmodus wählen und den Funkspruch schlussendlich korrekt absetzen. Es ist geplant, dass Sounddateien für eine möglichst realistische Simulation dienen. Im Anschluss arbeitet der BDB an der Konzeption des Moduls „Streckenkunde“. Am 1. Juli 2016 wurden im Rahmen des 2. Meilensteintreffens dem Projektträger die bisher entstandenen Ergebnisse auf dem Schulschiff vorgestellt.

BDB TRAUERT UM WERNER BAUMANN

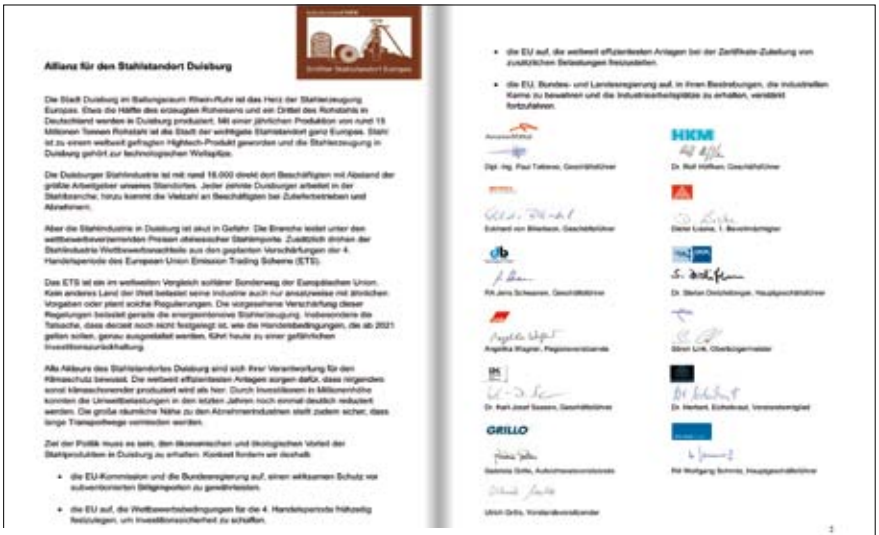
Werner Baumann, langjähriger Partikulier bei der DTG, ist am 6. Mai 2016 im Alter von 87 Jahren verstorben. Baumann, Jahrgang 1928, war erst für die Elbia, später für die Elbia-Eilfracht tätig, bevor er 1987 bei der Fusion der Genossenschaften Elbia-Eilfracht und der Transport-Genossenschaft zu Berlin zur TGB Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt eG zum Vorstand gewählt wurde. Im Jahr 1990, als aus dem Zusammenschluss von TGB und PTG die DTG entstand, wurde Werner Baumann auch dort in den Vorstand berufen. Der BDB wird Werner Baumann stets ein ehrenhaftes Andenken bewahren.

BDB UNTERSTÜTZT STAHLSTANDORT DUISBURG

Der BDB hat die „Allianz für den Stahlstandort Duisburg“ der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer (IHK) Duisburg-Wesel-Kleve unterstützt. Damit trat der Verband gemeinsam mit zahlreichen weiteren Unterstützern für den Erhalt der Stahlerzeugung und damit sehr vieler Arbeitsplätze ein. Die Binnenschifffahrt ist und bleibt ein unverzichtbarer Logistikpartner für die Stahlindustrie. Im Bereich der Stahllogistik kommen die traditionellen Stärken der Binnenschifffahrt besonders zur Geltung: Große Gütermengen können kostengünstig und zuverlässig auf den Wasserstraßen transportiert werden. Sämtliche große Stahlstandorte haben deshalb einen direkten Wasserstraßenanschluss. Die Resolution wurde von der IHK u.a. der Bundeskanzlerin Angela Merkel, Bundeswirtschaftsminister Sigmar Gabriel, NRW-Ministerpräsidentin Hannelore Kraft sowie dem Präsident der Europäischen Kommission, Jean-Claude Juncker, übermittelt.

WIRTSCHAFTSVERBAND WESER FORDERT NACHBESSERUNG DES BVWP

Der Wirtschaftsverband Weser e.V. fordert, dass der BVWP 2030 im Hinblick auf die Weser als Wasserweg nachgebessert werden muss. Insbesondere wird kritisiert, dass die Anpassungsmaßnahmen an der Außen- und Unterweser in den „vorrangigen Bedarf“ eingestuft werden (geplante Umsetzung bis 2030), währen die Elbvertiefung als „laufendes und fest disponiertes Vorhaben“ mit zugesagtem Baubeginn bewertet wird. Außerdem sei im BVWP nur noch ein wesentlich verringerter Weserausbau vorgesehen, der mit Einbahnstrecken mit Begegnungsverboten auf ca. 40 % der gesamten Flusslänge der Mittelweser verbunden sei. Das BMVI stelle für den Ausbau lediglich 10 Mio. Euro bereit, während de facto allein für den Bau der noch fehlenden neun Uferrückverlegungen ca. 25 Mio. Euro benötigt würden.


Allianz für den Stahlstandort Duisburg

Die Stadt Duisburg im Ballungsraum Rhein/Ruhr ist das Herz der Stahlerzeugung Europas. Etwa die Hälfte des erzeugten Rohstoffs und ein Drittel des Rohstahls in Deutschland werden in Duisburg produziert. Mit einer jährlichen Produktion von rund 15 Millionen Tonnen Rohstahl ist die Stadt der wichtigste Stahlstandort ganz Europas. Stahl ist zu einem weltweit gefragten Hightech-Produkt geworden und die Stahlerzeugung in Duisburg gehört zur technologischen Weltspitze.

Die Duisburger Stahlindustrie ist mit rund 18.000 direkt dort Beschäftigten mit Abstand der größte Arbeitgeber unseres Stahlstandorts. Jeder zehnte Duisburger arbeitet in der Stahlbranche, hinzu kommt die Vielzahl an Beschäftigten bei Zulieferbetrieben und Abnehmern.

Aber die Stahlindustrie in Duisburg ist akut in Gefahr. Die Branche leidet unter den wettbewerbsverzerrenden Preisen ostasiatischer Stahlimporte. Zusätzlich drohen der Stahlindustrie Wettbewerbsnachteile aus den geplanten Verschärfungen der 4. Handelsperiode des European Union Emission Trading Scheme (ETS).

Das ETS ist ein im weltweiten Vergleich solitärer Sonderweg der Europäischen Union. Kein anderes Land der Welt belastet seine Industrie auch nur annähernd mit ähnlichen Vorgaben oder plant solche Regulierungen. Die vorgesehene Verschärfung dieser Regelungen belastet gerade die energieintensive Stahlerzeugung. Insbesondere die Tatsache, dass derzeit noch nicht festgelegt ist, wie die Handelsbedingungen, die ab 2021 gelten sollen, genau ausgestaltet werden, führt heute zu einer gefährlichen Investitionszurückhaltung.

Alle Akteure des Stahlstandortes Duisburg sind sich ihrer Verantwortung für den Klimaschutz bewusst. Die weltweit effizientesten Anlagen zeigen dafür, dass vergleichbar somit klimaschonender produziert wird als hier. Durch Investitionen in Millionenhöhe konnten die Umweltbelastungen in den letzten Jahren noch einmal deutlich reduziert werden. Die große räumliche Nähe zu den Abnehmerindustrien stellt zudem sicher, dass lange Transportwege vermieden werden.

Ziel der Politik muss es sein, den ökonomischen und ökologischen Vorteil der Stahlproduktion in Duisburg zu erhalten. Konkret fordern wir deshalb:

- die EU-Kommission und die Bundesregierung auf, einen wirksamen Schutz vor subventionierten Billigimporten zu gewährleisten.
- die EU auf, die Wettbewerbsbedingungen für die 4. Handelsperiode frühzeitig festzulegen, um Investitionssicherheit zu schaffen.
- die EU auf, die weltweit effizientesten Anlagen bei der Zertifikate-Zuteilung von zusätzlichen Belastungen freizustellen.
- die EU, Bundes- und Landesregierung auf, in ihren Bestrebungen, die industriellen Kerne zu bewahren und die Industriearbeitsplätze zu erhalten, verstärkt fortzufahren.

Der BDB unterstützt die Initiative für den Stahlstandort Duisburg

VORSICHT BEIM BADEN IN FLÜSSEN UND KANÄLEN

Das WSA Regensburg weist darauf hin, dass der Verkehr von Güter- und Fahrgastschiffen sowie Strömungen in der Nähe von Schleusen und Wehren Gefahren für Badende darstellen. Deshalb ist das Baden in der Donau in besonders gefährlichen Bereichen, z.B. in der Nähe von Schleusen- und Wehranlagen sowie Brücken, Häfen und Liegestellen generell verboten. Dort, wo auf freier Strecke gebadet werden darf, ist stets Abstand zu Binnenschiffen zu halten - diese können nicht ausweichen! Auch Wellen und Strömungen sollten nicht unterschätzt werden. Auch auf allen anderen Wasserstraßen, auf denen Binnenschiffe verkehren, sollten Badende bestehende Badeverbote und die o.g. Vorsichtsregeln stets beachten! Bestehende Badeverbote können bei den Wasser- und Schifffahrtsämtern erfragt werden. Freibäder und Badeseen stellen in jedem Fall die sicherere Alternative zum Sonnenbaden dar, auch wenn ein spontanes Bad im Fluss verlockend erscheinen sollte.

DONAUBESCHEINIGUNG NICHT MEHR ERFORDERLICH

Das BMVI teilte mit, dass die sog. Donaubescheinigung für Fahrzeuge mit Gemeinschaftszeugnis nicht mehr erforderlich ist. Sie wurde 1994 auf Wunsch von Ungarn und Österreich eingeführt und bestätigt, dass ein Fahrzeug für tauglich befunden wurde, auf der Donau außerhalb Deutschlands zu fahren. Mit Beitritt fast aller Donauanliegerstaaten zur EU und damit der Geltung der einschlägigen Richtlinien darf mittlerweile jedoch jedes Fahrzeug mit einem gültigen Schiffsattest, das nach Art. 22 der Revidierten Rheinschifffahrtsakte erteilt worden ist, die Wasserstraßen der Gemeinschaft befahren. Da der Rhein zu den Wasserstraßen der

Zone 3 gehört, gilt ein Schiffsattest auf jenem Teil der Donau, der ebenfalls zur selben Zone 3 gehört, so dass eine Donaubescheinigung nicht mehr erforderlich ist. Aus diesem Grund werden alle Erlasse zur Ausstellung dieser Bescheinigung seitens des BMVI aufgehoben.

ANDREAS STOMMEL NEU IN DER GESCHÄFTSSTELLE

Am 6. Juni 2016 hat Andreas Stommel seine Tätigkeit als Referent in der BDB-Geschäftsstelle aufgenommen. Herr Stommel (Jahrgang 1970) hat die Zulassung als Rechtsanwalt, war zuvor mehrere Jahre für den in Bonn ansässigen Deutschen Speditions- und Logistikverband (DSLV) tätig, hat dort das Referat „Binnenschifffahrt“ geleitet und fungierte als Geschäftsführer für den dortigen Arbeitgeberverband. Schwerpunkte der Tätigkeit von Herrn Stommel für den BDB sind nun die Themenfelder Arbeit und Soziales, Tarifangelegenheiten und Binnenschifffahrtsrecht inkl. internationaler Übereinkommen. Er übernimmt damit wesentliche Aufgabenbereiche des am 31. März 2016 ausgeschiedenen Kollegen Jörg Rusche und steht Ihnen ab sofort als Ansprechpartner zur Verfügung.

Andreas Stommel ist neuer Mitarbeiter in der BDB-Geschäftsstelle

NEUE VERSUCHSAPPARATUREN DER BAW

Die Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) verfügt über neue Versuchsapparaturen für die Geotechnik. Damit reagiere man u.a. auf die gestiegenen Anforderungen an die Präzision und die Bandbreite der Versuchsdurchführung für Baumaßnahmen an Wasserstraßen. Geotechnische Versuche, insbesondere Triaxialversuche, geben den Ingenieuren die Möglichkeit, den Baugrund, sein Verformungsverhalten und seine Beanspruchungsgrenzen möglichst genau kennenzulernen. Die neue Versuchstechnik erlaubt es der BAW nun zum einen, Versuche mit beliebigen Spannungspfaden mit größter Präzision durchzuführen und zum anderen, auch Material mit höherer Festigkeit bis zum Bruch zu belasten. Je besser die Kenntnis der Bodeneigenschaften, desto eher ließen sich beim Bauen Systemreserven ausnutzen, ohne Grenzbedingungen zu überschreiten, teilte die BAW mit.

Der Elbe-Seitenkanal hatte 40-jähriges Jubiläum

GESETZ ZUR WSV-REFORM IN KRAFT

Das WSV-Zuständigkeitsanpassungsgesetz ist am 1. Juni 2016 in Kraft getreten. Dadurch ändern sich die Bezeichnungen der WSV (gleiche Abkürzung) in Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung und der WSA (ebenfalls gleiche Abkürzung) in Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter. Außerdem gibt es eine neue sog. „revierbezogene Ämterstruktur“. Die 39 Ämter bleiben erhalten, sollen aber in 17 Reviere zusammengefasst werden. Ziel dieser Maßnahme ist, die Arbeit der WSV vor Ort künftig stärker auf die Anforderungen des jeweiligen Reviers auszurichten. Dabei sind die neuen Reviere wie folgt eingeteilt: Ems-Nordsee, Weser-Jade-Nordsee, Elbe-Nordsee, Nord-Ostsee-Kanal, Ostsee, Mittelrhein-Niederrhein, Oberrhein, Mosel-Saar, Neckar, Main, Main-Donau-Kanal/Donau, Westdeutsche Kanäle, Mittellandkanal/Elbe-Seitenkanal, Weser, Elbe, Spree-Havel und Havel-Oder. Der BDB prüft, ob die neue Ämterstruktur ggf. eine Neustrukturierung der Bezirksausschüsse des Verbandes erforderlich macht.

MOSELKOMMISSION TAGTE IN LUXEMBURG

Die Delegierten der Moselkommission, die zuletzt am 9. Juni 2016 im Schloss Senningen in Luxemburg tagte, beschlossen Ergänzungen zur Moselschifffahrtspolizeiverordnung (MoselSchPV), die Sicherheitsbestimmungen für den Verkehr von LNG-betriebenen Schiffen beinhalten und eine einheitliche Verfahrensweise auf Mosel und Rhein gewährleisten sollen. Aus dem Verkehrsbericht 2015 geht hervor, dass gemäß den Angaben zu den Schleusen Koblenz, Apach und Grevenmacher Zuwächse im Containerverkehr zu verzeichnen waren. Auch die Fahrgast-

schifffahrt hat, insbesondere auf dem deutschen Abschnitt, zugenommen. Einen Rückgang gab es hingegen im „traditionellen Güterverkehr“.

BRUNO GEORGES NEUER ZKR-GENERALSEKRETÄR

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat Herrn Bruno Georges mit Wirkung zum 1. November 2016 zu ihrem neuen Generalsekretär ernannt. Er folgt auf Hans van der Werf, dessen Amtszeit im Oktober 2016 endet. Bruno Georges besitzt die belgische Staatsbürgerschaft und ist derzeit als ständiger Vertreter im Range des Botschafters für Belgien bei der OSZE in Wien tätig. Er wird sein neues Amt in Straßburg im November 2016 für zunächst 4 Jahre antreten.

40 JAHRE ELBE-SEITENKANAL

Die Verkehrsfreigabe des Elbe-Seitenkanals (ESK) jährte sich im Juni dieses Jahres zum 40. Mal. Die 115 km lange Wasserstraße wurde nach achtjähriger Bauzeit am 15. Juni 1976 eröffnet. Die Entwicklung des Kanals – damals durch einen Dammbruch für ca. 1 Jahr unterbrochen – zeigte in den ersten Jahren nur einen langsamen Aufwärtstrend. Heute werden auf dem ESK bis zu 11 Mio. t Güter befördert, womit ein wichtiger Beitrag zur Entlastung der Straßen und für umweltfreundlichen Güterverkehr geleistet wird.

BDB VERABSCHIEDET WOLFGANG JÄGERSKÜPPER

Wolfgang Jägersküpper ist nach 45 Jahren im „Haus Rhein“ in den wohlverdienten Ruhestand gegangen. Kurz vor seinem letzten Arbeitstag bedankten sich die Mitarbeiter aller im Haus ansässigen Verbände und Unternehmen für sein langjähriges Engagement. Jägersküpper, Jahrgang 1953, ist gelernter Chemielaborant und wurde zum 1. September 1970 als Bürokraft im „Haus Rhein“ beim damaligen Vorgängerverein des VBW, dem „Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen“ eingestellt. 1975 wurde er dann vom neu gegründeten BDB übernommen. Zu den Tätigkeiten von Wolfgang Jägersküpper gehörte u.a. der Versand von Rundschreiben und des **Reports**, die Zusammenstellung der Lehrmaterialien für das Schulschiff, Einkauf von Bewirtungsvorräten und Büromaterial, Botengänge sowie die Vorbereitung der Sitzungsräume und die Bewirtung der Teilnehmer bei Sitzungen und Versammlungen. Allseits sehr geschätzt wurde dabei seine Erbsensuppe, die im „Haus Rhein“ so etwas wie Kultstatus genießt. Privat liebt Wolfgang Jägersküpper das Rollerfahren und ist aktives Mitglied in einem Vespa-Club. Der BDB verabschiedet die „gute Seele“ des Hauses in den Ruhestand und wünscht Wolfgang Jägersküpper alles Gute für die Zukunft!

Wolfgang Jägersküpper (m.) wurde am 29. Juni 2016 von BDB-Präsident Martin Staats (l.) und BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen (r.) in den Ruhestand verabschiedet

NEUER DUALER STUDIENGANG VON WSV UND HOCHSCHULE KOBLENZ

Im August 2016 startet der neue duale Studiengang „Wasserbau/Bauingenieurwesen“, der gemeinsam von der Hochschule Koblenz und der WSV angeboten wird. In den folgenden viereinhalb Jahren werden acht Männer und zwei Frauen ein siebensemestriges Bachelorstudium im Bereich des Bauingenieurwesens mit einer Berufsausbildung zum Wasserbauer kombinieren. Nach erfolgreichem Abschluss von Studium und Ausbildung erfolgt ein Einsatz im gehobenen Dienst der WSV. Der Bedarf an Ingenieuren innerhalb der Verwaltung ist derzeit hoch. Es fehlen rund 500 - 600 Stellen, um die Wasserstraßeninfrastruktur unterhalten zu können.

KLIMASCHUTZPLAN 2050: VERÖFFENTLICHT UND PROMPT GEKÜRZT

Die Bundesregierung hat in ihrem Koalitionsvertrag das Ziel formuliert, bis Ende der Legislaturperiode einen Klimaschutzplan für die kommenden Jahrzehnte zu entwerfen. 12 Monate vor Ende der Regierungszeit werden nun erste Entwürfe dieses Plans vorgestellt, die vom Bundesumweltministerium erarbeitet werden. Der sog. „Diskussionsbeitrag“ des UBA von April 2016 erwähnt an keiner Stelle den Begriff „Binnenschifffahrt“. Das UBA sieht die klimafreundliche Zukunft des Güterverkehrs offenbar allein auf der Schiene. Gegen die seitens BMUB notierten Vorschläge regt sich der Widerstand der Wirtschaftsverbände und der Bundesländer. Bemerkenswert ist, dass Bundeswirtschaftsminister Sigmar Gabriel den Entwurf seiner Parteikollegin, Bundesumweltministerin Barbara Hendricks, kurze Zeit nach dessen Veröffentlichung zusammengestrichen und somit deutlich entschärft hat. Diese Vorgehensweise löste auch großes Echo in den Medien aus.

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 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.