

Verkehrsminister Scheuer zu Gast bei BDB und BÖB!



EDITORIAL

Bundesverkehrsminister Scheuer hat beim Empfang von BDB und BÖB in Berlin den Startschuss für die Umsetzung der Maßnahmen im Koalitionsvertrag gegeben: Die Auftaktsitzung zur Erstellung des Masterplans „Binnenschifffahrt“ erfolgt bereits Mitte Juni; die Schifffahrtsabgaben sollen 2019 abgeschafft werden. Scheuer ist ein „Macher“, der gemeinsam mit seinen Mitarbeitern im Ministerium anpackt. Die Verbände des Systems Wasserstraße – seien es der BDB, der BÖB oder der BDS – weiß er dabei an seiner Seite: „Dialog und Kooperation“ anstatt „Pöbelei und Vorwurf“ lautet das Motto. Der BDB grenzt sich damit deutlich von den aggressiven Krawallmachern ab, die bevorzugt via Internetgruppen oder weitgehend unbeachteten Internetblogs ihre Kampfpapieren zum Besten geben und um Aufmerksamkeit heischen. Es besteht die vermutlich historische Chance, in der 19. Legislatur die Weichen für eine zukunftsgerichtete

Binnenschifffahrt zu stellen. Hierbei ist die Mitarbeit der Branche erforderlich. Es wäre schön, wenn sich hierfür noch mehr Unternehmer im Verband engagieren würden. Denn es gibt kaum einen leichteren Weg, auf die Gestaltung der Rahmenbedingungen des eigenen Gewerbes so unmittelbar Einfluss zu nehmen. Der detaillierte Rechenschaftsbericht im Rahmen der diesjährigen Mitgliederversammlung zeigte, dass der BDB bei der Bearbeitung der verschiedenen Themenfelder eine bemerkenswerte Erfolgsbilanz vorweisen kann. Teilhabe und Mitwirkung sind zurzeit mehr denn je erforderlich: Marode Schleusen im Ruhrgebiet, fehlende Liegeplätze, stundenlange Wartezeiten an Containerseeterminals, unsachliche Debatten über Schadstoffemissionen... die Aufzählung lässt sich verlängern. Wo dem Gewerbe zurzeit ganz besonders „der Schuh drückt“, lesen Sie in diesem Heft. Viel Vergnügen bei der Lektüre. **Jens Schwanen**

INHALT

- 02 | ZU GAST BEI BDB UND BÖB**
Minister Scheuer besucht Abend der Binnenschifffahrt
- 04 | 48. BDB-MITGLIEDERVERSAMMLUNG**
Verband präsentiert eine bemerkenswerte Erfolgsbilanz
- 05 | ABLADEOPTIMIERUNG AM MITTELREIN**
Zur Stärkung der Rheinschifffahrt
- 06 | BDB ZU STICKOXID-DEBATTE**
Fragwürdige Thesen eines Physikprofessors
- 08 | SMART QU@LIFICATION**
Attraktives E-Learning entwickelt
- 09 | KÖLNER RHEINAUHAFEN**
Dalbensetzung in Sicht
- 09 | HAFEN ROTTERDAM**
Maßnahmen für eine schnellere Containerabfertigung
- 10 | NEUES AUS DER EBU**
Präsidentenwechsel und EBU-Event
- 11 | ABSCHIEDSFEIER**
Langjährige Mitarbeiter gewürdigt
- 12 | AKTUELLES VOM SCHULSCHIFF**
- 13 | KURZ GEMELDET**



Die bayerische Landesvertretung in Berlin bot den Rahmen für den Parlamentarischen Abend von BDB und BÖB

Minister kündigt Maßnahmen zur Stärkung der Schifffahrt an

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer hat eine schnelle Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen zur Stärkung der Schifffahrt angekündigt. Das Verfahren zur Aufhebung der Schifffahrtsabgaben wird zügig eingeleitet. Das Programm zur nachhaltigen Modernisierung der Binnenschifffahrt wird deutlich ausgebaut und im Fördervolumen massiv erhöht.

Und der „Masterplan Binnenschifffahrt“, der auf Initiative des BDB im Koalitionsvertrag der Bundesregierung aufgenommen wurde, wird nun in Angriff genommen, und zwar „im partnerschaftlichen Dialog mit Ihnen“, wie Minister Scheuer gegenüber dem Präsidenten des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V., Martin Staats (MSG, Würzburg), betonte.

Das sind drei wichtige und äußerst erfreuliche Ergebnisse der gemeinsamen und äußerst gut besuchten Veranstaltung des Binnenschifffahrtsverbandes BDB und des Binnenhafensverbandes BÖB am 18. April 2018 in Berlin. „Die Binnenschifffahrt ist systemrelevant“, betonte Minister Scheuer vor rund 180 Gästen. Und wie wichtig seinem Haus dieser Verkehrsträger ist, zeigte sich bereits an dem Umstand, dass der Minister in Begleitung mehrerer leitender Beamter seines Hauses und des zuständigen Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann zum Gewerbe sprach.

Groß ist allerdings auch der Handlungsdruck im Bundesverkehrsministerium, um der von Wirtschaft, Politik und Umweltvertretern gewollten Verlagerung von mehr Gütern auf das Wasser zum Erfolg zu verhelfen und die Attraktivität der Binnenschifffahrt zu steigern: Die Schleusen an den Flüssen und Kanälen sind zunehmend baufällig. Engpässe entstehen und die Leistungsfähigkeit des Systems leidet. BDB-Präsident Martin Staats verdeutlichte das am Beispiel des Wesel-Datteln-Kanals, nach dem Rhein mit einem Transportvolumen von 20 Mio. Tonnen die wichtigste Wasserstraße in Europa. Dort sind seit knapp 30 Jahren die notwendigen Sanierungen der Schleusen bekannt. Passiert ist seitdem nichts. Nun müssen Sperrungen erfolgen und Schiffe stehen zwölf und mehr Stunden im Stau. Zehn Jahre soll die Sanierung der sechs Schleusen dauern. Da stellt sich die Frage, wann im Ruhrgebiet die Versorgungslogistik kollabiert und sprichwörtlich „die Lichter ausgehen“.



Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer bezeichnete die Binnenschifffahrt als „systemrelevant“



BDB-Präsident Martin Staats (MSG) verdeutlichte, wie Engpässe die Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers beeinträchtigen



BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen begrüßt Minister Scheuer



(v.l.n.r.): Wolfgang Thie (Neckar-Personen-Schifffahrt), Detlef Kohlmeier und Olaf Gneipel (beide VSV)



(v.l.n.r.): BDB-Vizepräsident Dirk Gemmer (Rhenus PartnerShip), BDB-Vorstandsmitglied Albert Kohlmann (Reederei Dettmer) und Jörg Drippe (OTS)

Trotz des Investitionsstaus können jedes Jahr zur Verfügung stehende Beträge in Millionenhöhe nicht „verbaut“ werden, weil im öffentlichen Dienst immer noch die Ingenieure fehlen, um wenigstens die dringendsten Sanierungen in Angriff zu nehmen. Der Vorschlag des BDB: Die Verwaltung muss flexibel bleiben. Ingenieure, die jüngst exklusiv für ein einzelnes Ausbauprojekt angestellt wurden, sollten im gesamten Bundesgebiet eingesetzt und tätig werden dürfen. Ingenieure der Privatwirtschaft könnten wertvolle Unterstützung leisten.

Neue Umweltauflagen und hohe Investitionen zur Modernisierung der Flotte stellen die Binnenschifffahrt vor große Herausforderungen. BDB-Präsident Staats lobt deshalb die Absichten der Regierung, die Schifffahrt für die Kunden attraktiver zu machen und mit gezielten Maßnahmen die Umweltbilanz zu verbessern: „Die Abschaffung der Schifffahrtsabgaben begrüßen wir und die Kunden der Schifffahrt

außerordentlich. Gleiches gilt für die Ankündigung einer radikal verbesserten Förderung von emissionsarmen Motoren und Abgasreinigungsanlagen und die Unterstützung bei der Umsetzung neuer Technologien. Die in der Regel familiengeführten Unternehmen sind auf Unterstützung bei diesem notwendigen Modernisierungsprozess angewiesen“, so Staats.

„Gerne nehmen wir Ihr Angebot an, gemeinsam mit dem Bundesverkehrsministerium den Masterplan Binnenschifffahrt auszuarbeiten, der inhaltlich aufeinander abgestimmte Maßnahmen zur Stärkung der Schifffahrt enthalten wird. Unsere Idee des Masterplans liegt Ihrem Haus ja bereits seit einiger Zeit als zwölfseitiger Entwurf vor und stellt eine sinnvolle und notwendige Ergänzung zum Masterplan Schienengüterverkehr und zum Nationalen Hafenkonzept des Bundes dar“, erklärte Präsident Staats gegenüber dem Verkehrsminister Scheuer.



BDB-Präsident Martin Staats im moderierten Podiumsgespräch mit Minister Scheuer und Joachim Zimmermann (BÖB-Präsidium)

48. Ordentliche BDB-Mitgliederversammlung auf dem Schulschiff

Die 48. Ordentliche Mitgliederversammlung unter Vorsitz von BDB-Präsident Martin Staats (MSG) fand unmittelbar nach der BDB-Vorstandssitzung am 21. März 2018 in Duisburg statt.

Erfreulich viele Vertreter der BDB-Mitgliedsunternehmen fanden den Weg auf das frisch modernisierte Schulschiff „Rhein“: Im großen Seminarraum blieb kaum ein Stuhl unbesetzt. BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen gab in seinem Rechenschaftsbericht einen ausführlichen Überblick über die Arbeit des BDB in Berlin und nun anstehende Aufgaben nach Abschluss der langwierigen Regierungsbildung.

MASTERPLAN IM KOALITIONSVERTRAG VERANKERT

Mit Aufnahme eines vom BDB vorgeschlagenen „Masterplans Binnenschiffahrt“ ist es dem Verband gelungen, den Verkehrsträger adäquat im Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung zu platzieren. Jens Schwanen betonte, dass das Forderungspapier, das im Verlauf der Legislaturperiode zusammen mit Politik und Verwaltung ausgearbeitet werden soll, rein dem Verkehrsträger Binnenschiffahrt und ihren Bedarfen Rechnung tragen soll. Aus diesem Grund ist nicht beabsichtigt, den Masterplan mit Aussagen zu anderen am System Wasserstraße beteiligten Akteuren zu verwässern. Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer bekräftigte im Rahmen seiner Rede auf dem knapp einen Monat später durchgeführten Parlamentarischen Abend von BDB und BÖB, den Masterplan gemeinsam mit dem Gewerbe mit Leben füllen zu wollen. Ebenso erfreulich: der Koalitionsvertrag beinhaltet die vom BDB geforderte komplette Abschaffung der Schiffsabgaben (mit Ausnahme von Nord-Ostsee-Kanal und Mosel) für die Güter- und Fahrgastschiffahrt. Wichtig für eine verbesserte Lobbyarbeit der Binnenschiffahrt auf europäischer Ebene ist die vor einigen Monaten erfolgte Gründung der gemeinsamen Binnenschiffahrtsplattform (IWT-Platt-

form) von EBU und ESO, in der auch der BDB in mehreren Kommissionen, teils in verantwortlicher Sekretärstätigkeit, vertreten ist.

SCHULSCHIFF: MODERNISIERT UND GUT AUSGELASTET

Schulschiff-Leiter Volker Müßig gab den Anwesenden einen Überblick über aktuelle Entwicklungen auf dem Schulschiff, das seit Ende 2017 – bis auf die Vorschiffsektion mit Takelraum und Werkstatt – nun komplett (u.a. mit Hilfe von Fördermitteln des Bundes) modernisiert worden ist. Die Auslastung der Auszubildendenkurse sei über das Jahr verteilt konstant hoch, das Lehrgangsprogramm 2018 im Bereich der Fortbildung wurde noch individueller auf die Bedürfnisse der Branche zugeschnitten.

ÜBERBLICK ÜBER DIE EINZELNEN FACHTHEMEN

Außerdem berichteten die BDB-Referenten Fabian Spieß (Fahrgastschiffahrt, Forschungsprojekte, Öffentlichkeitsarbeit, Begleitung nautisch-technischer Fragen) und Andreas Stommel (Arbeit & Soziales und internationale Übereinkommen für die Binnenschiffahrt) aus den von ihnen bearbeiteten Themen im vergangenen Jahr. Größeren Raum nahmen dabei insbesondere die mittlerweile in deutsches Recht umgesetzte Arbeitszeitrichtlinie für die Binnenschiffahrt und die mit ihr verbundenen Dokumentationspflichten, die noch umzusetzende EU-Ausbildungsverordnung für die Binnenschiffahrt, die erzielten Erleichterungen bei der Umrüstung auf den zweiten Antrieb in der Fahrgastschiffahrt auf dem Rhein sowie die Mitwirkung des BDB im neuen Forschungsprojekt „Smart St@rt“ des Bundesforschungsministeriums ein. Die Mitglieder entlasteten schließlich Präsidium, Vorstand und die Geschäftsfüh-



Manfred Kamphaus wurde im Rahmen der Mitgliederversammlung für seine Arbeit gewürdigt

rung sowie die Tarifkommission und genehmigten die vorgelegten Haushaltsplanungen des Verbandes.

MARTIN STAATS WÜRDIGT WIRKEN VON MANFRED KAMPHAUS

Die letzte Mitgliederversammlung war es für Manfred Kamphaus, der Ende Januar 2018 in den wohlverdienten Ruhestand gegangen ist. BDB-Präsident Martin Staats dankte Herrn Kamphaus schon vor dessen offizieller Verabschiedung einige Wochen später für die hervorragende jahrzehntelange Arbeit für den Verlag, den BDB und das gesamte Binnenschiffahrtsgewerbe.

Projekt zur Stärkung der Leistungsfähigkeit der Rheinschifffahrt

Mit der „Abladeoptimierung Mittelrhein“ befindet sich eines der wichtigsten, sowohl im Bundesverkehrswegeplan 2030 als auch im Wasserstraßenausbaugesetz verankerten, Wasserstraßenprojekte derzeit in der Konsultationsphase. Das Vorhaben wurde in den sog. Vordringlichen Bedarf eingeordnet und dient damit der Engpassbeseitigung.

Ziel ist eine Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit des verkehrlich bedeutsamen Streckenabschnitts zwischen Mainz/Wiesbaden und St. Goar (Rheinkilometer 508,00 bis 557,00) bei gleichzeitiger Verbesserung der örtlichen und überregionalen Stabilität. Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Duisburg-Rhein, dem das Projekt zugeordnet wurde, hat mit vertiefenden Voruntersuchungen begonnen, in deren Fokus die verkehrswirtschaftlichen Wirkungen einzelner noch zu entwickelnder Ausführungsvarianten bei niedrigen und mittleren Wasserständen sowie deren Wirkungen auf die Umwelt und andere Belange stehen. Ergebnisse dieser vertiefenden Untersuchungen werden im Jahr 2019 erwartet. Danach wird die bevorzugte Ausführungsvariante festgelegt.

50.000 SCHIFFE PASSIEREN DAS „NADELÖHR“

Der Bereich Mainz/Wiesbaden bis St. Goar wird jährlich von rund 50.000 Güterschiffen befahren, die annähernd 60 Mio. t Güter transportieren und damit als umweltfreundlicher Verkehrsträger entlang der Rheinachse eine herausragende Rolle im Güterverkehr spielen. Prognosen gehen davon aus, dass das Güteraufkommen in diesem Mittelrheinabschnitt auf mehr als 75 Mio. Gütertonnen ansteigen wird. Außerdem wird der Bereich von vielen Fahrgast- und Freizeitschiffen befahren. Für den Schiffsverkehr vom Oberrhein zum Niederrhein (und umgekehrt) stellt die in Rede stehende Strecke einen sog. „abladerelevanten“ Engpass dar. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die freigegebene Fahrrinntiefe im Projektgebiet lediglich 1,90 m beträgt, während sowohl unterhalb als auch oberhalb der

Strecke 2,10 m unter dem Gleichwertigen Wasserstand (GLW = ein bestimmter Wasserstand bei Niedrigwasser, von dem aus die relevanten Wassertiefen des Rheins ermittelt werden) ausgewiesen sind. Somit wird die Transportkapazität der passierenden Schiffe an vielen Tagen im Jahr deutlich eingeschränkt – und zwar auf der gesamten Route des Schiffes vom Startpunkt bis zum Zielhafen. Grund für die niedrigere Fahrrinntiefe sind hauptsächlich lokale Tiefenengstellen in diesem Abschnitt des Mittelrheins. Diese limitieren demnach die mögliche Ladung entlang der gesamten Fahrstrecke.

BESSERE AUSNUTZUNG DER TRANSPORTKAPAZITÄT

Damit die Schifffahrt die noch freien Kapazitäten ausschöpfen kann, ist sie auf kalkulierbare Verhältnisse angewiesen. Im Zuge des Abladeoptimierungsprojekts sollen deshalb die Tiefenengpässe beseitigt werden, um die Ausnutzung der Transportkapazitäten in der Binnenschifffahrt zu erhöhen.

Nach der durchgeführten Optimierung wird eine relative Mehrtransportmenge im Niedrig- und Mittelwasserbereich von rund 200 t je Schiff erwartet. Dies entspricht einer Transportmenge von ca. 10 bis 15 Lkw.

In der derzeit laufenden Konsultationsphase werden gesonderte Gespräche mit Vertretern aus vier Bereichen (Schifffahrt, Naturschutz, Wasserwirtschaft / WRR, Anlieger- und Nutzerinteressen) geführt. Die Phase dient dazu, das jeweilige Wissen, Erfahrungen, Anregungen, aber auch Fragen zu einem Zeitpunkt einzubringen, in dem noch weitreichende Gestaltungsmöglichkeiten bestehen. Die erarbeiteten Handlungsoptionen sollen anschließend bei den weiteren Planungen – soweit als möglich – berücksichtigt werden. Die Konsultationsphase steht dabei noch nicht im Kontext zu dem späteren Planfeststellungsverfahren. Der BDB ist durch seine Mitglieder an den Gesprächen im Bereich „Schifffahrt“ beteiligt und wird seine Expertise in den Prozess einbringen.





BDB zur Stickoxid-Debatte:

Behauptungen zur Stickoxidbelastung durch Binnenschiffe fragwürdig

Mit der fragwürdigen These, dass Dieselfahrverbote in Innenstädten ihre Wirkung verfehlen, da die Stickoxidbelastung maßgeblich durch vorbeifahrende Binnenschiffe verursacht wird, sorgte Michael Schreckenberg, Gutachter und Physikprofessor an der Universität Duisburg-Essen, in den vergangenen Wochen in den Medien für Aufsehen. Dabei beruft er sich auf Daten aus einer von ihm betreuten Masterarbeit eines Physikstudenten.

Der BDB hatte schon kurz nach den ersten Äußerungen von Prof. Schreckenberg Zweifel an der wissenschaftlichen Fundiertheit der Behauptungen angemeldet. Die Arbeit des Studenten mit dem Titel „Technische und ökologische Auswirkungen alternativer Kraftstoffe auf die Entwicklung des zukünftigen

regionalen Verkehrssystems“ liegt nun vollständig vor. Es zeigt sich, dass diese Zweifel berechtigt sind: Von dem betreuenden Professor wurden sehr eigenwillige und im Ergebnis nicht haltbare Schlüsse aus der Arbeit seines Studenten gezogen.

Eine von der Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) in Auftrag ge-

bene Untersuchung zur Luftqualität an den Bundeswasserstraßen hatte bereits 2015 aufgezeigt, dass die in der Fahrinne emittierten Schadstoffe von Binnenschiffen – und damit auch deren Stickoxidausstoß – bereits am Flussufer praktisch nicht mehr nachweisbar sind. Das Umweltbundesamt (UBA) hat die Studie der BfG erst vor wenigen Tagen

auf seiner Internetseite in einem wissenschaftlichen Bericht mit dem Titel „Stickstoffoxidemissionen durch Binnenschiffe“ zitiert. „Die mittlere NO₂-Zusatzbelastung, die durch die NO_x-Emission der Binnenschifffahrt auf Mittel- und Niederrhein verursacht wird, nimmt demnach überproportional und sehr schnell mit Entfernung von der Fahrtrasse ab“, folgert das UBA darin. Bestätigt wird damit auch, dass der Versuch, den Schadstoffausstoß der Schifffahrt mit Messgeräten vom Ufer aus zu messen, fehlgehen muss und daraus abgeleitete Ergebnisse reine Spekulation sind. Schließlich werden dann auch Emissionen aus anderen Quellen wie dem Straßenverkehr, dem Schienen- und Flugverkehr, der Industrie oder der privaten Verbraucher „mitgemessen“.

KEIN „ABGASALARM“ DURCH BINNENSCHIFFE

Der Westdeutsche Rundfunk (WDR) hat im Rahmen seiner Aktion „Abgasalarm“ erstmals einen Monat lang flächendeckende Stickoxid-Werte in der nordrhein-westfälischen Landeshauptstadt Düsseldorf gemessen und ist nun zu gleichermaßen interessanten wie aufschlussreichen Erkenntnissen gelangt, die die Ergebnisse der BfG-Untersuchung bestätigen: „Keine Auffälligkeiten in der Nähe des Rheins“, lautet das Fazit des WDR. Emissionen längs des Rheins tragen laut Atmosphärenforscher Robert Wegener „allenfalls zur generellen Hintergrundbelastung in Düsseldorf bei“. Die Messungen zeigten, dass die Stickoxidwerte im Rheinufertunnel und an dessen Tunnelöffnungen mit in der Spitze 145,2 Mikrogramm pro Kubikmeter mehr als viermal so hoch sind wie der in Düsseldorf gemessene Durchschnittswert (33,5 Mikrogramm pro Kubikmeter). Dies verdeutlicht, dass die Stickoxidbelastung an Punkten mit hohem Autoverkehr am höchsten ist.

DST ÄUSSERT ERHEBLICHE ZWEIFEL

Das Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V. (DST) in Duisburg, eine der führenden Forschungseinrichtungen für die europäische Binnenschifffahrt, äußert ebenfalls erhebliche Zweifel an dem Gehalt der getätigten Aussagen. Die Fachleute des DST sind der Auffas-

sung, dass die in der Masterarbeit und in den dort zugrunde gelegten Modellen angesetzte Motorenleistung der Binnenschiffe deutlich zu hoch ist. Dadurch werden die Emissions-szenarien für die Binnenschifffahrt künstlich vergrößert und „aufgeblasen“. Dies belegen beispielsweise umfangreiche Messungen an Bord verschiedener Binnenschiffe im kürzlich abgeschlossenen europäischen Forschungsprojekt „PROMINENT“. Angesichts der strengen Grenzwerte, die neue Motoren in der europäischen Binnenschifffahrt ab 2019 bzw. 2020 erfüllen müssen, erscheint auch der in der Masterarbeit angesetzte Rückgang der Emissionen im Zeitraum 2015 bis 2030 um lediglich 6,9 % zu gering. Für PKW wird in dem Szenario, das Prof. Schreckenberg für seine Aussagen bemüht, für den gleichen Zeitraum ein Rückgang des NO_x-Ausstoßes um 86 % angenommen.

Zu kritisieren ist schließlich, dass in der von Prof. Schreckenberg betreuten Masterarbeit Emissionsdaten der Binnenschifffahrt aus dem Jahr 2012 verwendet wurden, indem auf altes TREMOD-Datenmaterial des ifeu-Institutes zurückgegriffen wurde. In der Zwischenzeit erfolgte Modernisierungen in der Binnenschifffahrt wurden demnach nicht berücksichtigt.

Bemerkenswert ist, dass der Verfasser der Masterarbeit in der Zwischenzeit selbst verkündet hat, dass seine Untersuchung „keinen Angriff auf die Binnenschifffahrt“ darstellen soll. Es müsse schließlich berücksichtigt werden, dass Stickoxidemissionen der Schiffe aufgrund der Flüchtigkeit und Verwirbelung gar nicht in dem Maße bei der Bevölkerung ankommen. Die Studie nimmt deshalb in erster Linie die Auswirkungen technologischer Veränderungen im Straßenverkehr auf die Emissionen in den Fokus, betrachtet interessanterweise jedoch – entgegen des in der Öffentlichkeit entstandenen Eindrucks – gar nicht die Schadstoff-Immissionen und damit die eigentliche Belastung für die Anwohner.

Der BDB erwartet, dass Prof. Schreckenberg dem Beispiel seines Studenten folgt und seine Aussagen – ebenso öffentlichkeitswirksam wie seine bisherigen Einlassungen – in das rechte Licht rückt.



Messungen in Düsseldorf haben gezeigt, dass die Stickoxidbelastung in Bereichen mit starkem Autoverkehr am höchsten ist

Offizielle Mitteilung der Partner zum Projektabschluss:

Smart Qu@lification: Pionierarbeit für die Binnenschifffahrt geleistet

Das Fort- und Weiterbildungsangebot ist in der Binnenschifffahrt bisher in erster Linie von Präsenzunterricht an festen Standorten geprägt.

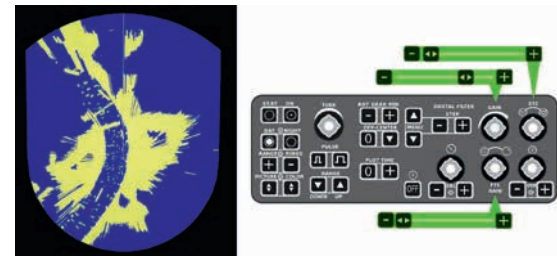
Durch die Teilnahme am Projekt „Smart Qu@lification“ machten es sich das Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V. (DST), die Universität Duisburg-Essen (UDE; Fachgebiete Wirtschaftspädagogik und Mediendidaktik), der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) sowie die assoziierten Projektpartner, der Bundesverband der Selbstständigen Abteilung Binnenschifffahrt e.V. (BDS), die Duisburger Hafen AG / DIALOGistik und das Schiffer-Berufskolleg RHEIN, vertreten durch das Europäische Sicherheitszentrum Duisburg e.V. (ESD), zur Aufgabe, diese Situation zu ändern und innovative E-Learning-Angebote für die Branche zu entwickeln.

Das Vorhaben, das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) gefördert und vom Projektträger im Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) in Bonn betreut wurde, ging nach dreijähriger Laufzeit am 31. Dezember 2017 zu Ende. Entstanden sind im Rahmen der inten-

siven Projektarbeit mehrere E-Learning-Module, die durchaus als Pionierarbeit und „Starthilfe“ in das digitale Zeitalter des Lernens in der Binnenschifffahrt betrachtet werden dürfen.

Ausgehend von einer umfangreichen Bedarfserhebung über den Qualifikationsbedarf und die zukünftigen Lernortwünsche durch die Universität Duisburg-Essen (Fachgebiet Wirtschaftspädagogik) einigten sich die Partner darauf, digitale Lernmodule auf Basis des Lernmanagementsystems „MOODLE“ für die Bereiche Binnenschifffahrtstheorie / UBI, Radar, Energieeffizientes Fahren, Leckabwehr, Recht in der Binnenschifffahrt und Streckenkunde / Wahrschaustrecke zu erarbeiten. Um diese praxisnah und bedarfsgerecht gestalten zu können, erfolgte eine laufende Rückkoppelung mit Auszubildenden in der Binnenschifffahrt, Teilnehmern an Fort- und Weiterbildungskursen und erfahrenen Praktikern. Im Rahmen der sich anschließenden Evaluation wurden die Inhalte ausführlich getestet, bewertet und die Verbesserungsvorschläge schließlich darauf aufbauend umgesetzt. Eines der Projekthighlights ist eine vom DST entwickelte und auf mobilen Geräten abspielbare Fahrsimulation eines Binnenschiffs, dank der das Steuern eines Schiffes angelehnt an reale Bedingungen für die Nutzer interaktiv erlebbar wird.

Die erprobten Lerneinheiten ermöglichen, sowohl in der Ausbildung als auch in der Fort- und Weiterbildung (je nach inhaltlicher Ausrichtung), eine standortunabhängige und zeitlich flexible Vor- und Nachbereitung sowie Vertiefung von bestehenden Präsenzangeboten. Auch für den neuen IHK-Abschluss „Binnenschiffermeister/-in“ können bestimmte Module, wie z.B. die Einführung in das Frachtvertragsrecht, genutzt werden. Die jeweiligen Anbieter der Module streben kontinuierlich



deren Weiterentwicklung, Pflege und Aktualisierung an, um künftig einmal ganze Kurse durch interaktives Lernen ersetzen zu können und Binnenschiffern / Binnenschifferinnen dadurch einen deutlich einfacheren Zugang zu fachspezifischen Bildungsangeboten ermöglichen zu können. Denn: Lernen in einem mobilen Beruf an festen Standorten bedeutet stets einen hohen planerischen Aufwand. Damit mobiles Lernen auf dem Wasser eine bedeutende Rolle im Gewerbe spielen kann, ist es unerlässlich, dass der Ausbau von schnellem Internet entlang der Wasserstraßen konsequent vorangetrieben wird.

Die Projektpartner sind sich nach drei Jahren konstruktiver und vertrauensvoller Zusammenarbeit einig: Mit „Smart Qu@lification“ ist – trotz aller Herausforderungen, die noch bis zu einer vollständigen Digitalisierung zu meistern sind – ein gelungener und vielversprechender Einstieg in mobiles Lernen in der Binnenschifffahrt gelungen!

Der Projektendbericht befindet sich in der finalen Ausarbeitung und wird dem Projektträger im Anschluss zur Prüfung zugleitet. Die Veröffentlichung dieses Berichts wird auf der Projektwebseite www.smart-qualification.de sowie im Internetangebot der einzelnen Partner für die Öffentlichkeit einsehbar sein. Dort werden ebenso Informationen darüber veröffentlicht, über welche Anbieter und unter welchen Voraussetzungen die einzelnen Lernmodule – je nach Zuständigkeit in der Erarbeitung – zugänglich sein werden.



Kölner Rheinauhafen:

„Dalbenlösung“ soll Abhilfe schaffen

Die von der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) veranlasste Sperrung der Liegeplätze für Binnenschiffe am Kölner Rheinauhafen (s. hierzu den ausführlichen Bericht in **Report 1/2018**) hatte die Branche in Aufruhr versetzt und auch ein großes mediales Echo ausgelöst. Der BDB hatte unmittelbar nach Bekanntwerden der Sperrung gemeinsam mit anderen Verbänden und Institutionen in einem Schreiben die schnelle Wiederherstellung der Liegemöglichkeiten bzw. eine Schaffung geeigneter Alternativen gefordert und außerdem Vertreter der HGK im April 2018 nach Duisburg zu einem Gespräch eingeladen. Durch einen zwischenzeitlich erzielten Durchbruch in den Verhandlungen zwischen der Stadt Köln, der HGK und der WSV tragen die

Bemühungen in dieser Angelegenheit nun durchaus Früchte. Die Einigung sieht vor, dass durch die Installation von Dalben im Rheinauhafen als Festmachvorrichtung eine Möglichkeit des Landganges für die Schifffahrt geschaffen werden soll. Dazu soll bis Mitte Juni 2018 zwischen den beteiligten Akteuren eine Vereinbarung abgeschlossen und eine Kampfmittelerkundung, die vor den Baumaßnahmen nötig ist, durchgeführt werden. Wichtiger Bestandteil dieser zu treffenden Vereinbarung ist die nachhaltige Sicherung der Landgangmöglichkeiten für die Binnenschifffahrt. Von den Fachleuten werden dabei unterschiedliche Konstruktionsmodelle und Gestaltungen der für den Landgang erforderlichen Konstruktion und der Dalbenbeschaffenheit geprüft. Eine mögliche Variante,

so teilten Stadt, HGK und WSV in ihrer Mitteilung mit, sei beispielsweise, mit Übergängen bereits vorhandene Treppen in der Kaimauer als Möglichkeiten zum Landgang vorzusehen. Aufgrund der Zuständigkeiten und Eigentumsverhältnisse soll diesbezüglich eine einvernehmliche Lösung gefunden und anschließend eine Ausschreibung der Maßnahme durch die WSV durchgeführt werden. Außerdem wird die Stadt Köln die politischen Gremien informieren. Da die Maßnahmen nicht „ad hoc“ umsetzbar sind, bleibt die Liegestellenproblematik in Köln leider vorübergehend bestehen. Immerhin zeichnet sich jedoch nun eine praktikable Lösung ab. Die HGK stellt, so lange das Festmachverbot aufrecht erhalten bleibt, kostenfreie Liegeplätze im Niehler Hafen zur Verfügung.

Hafen Rotterdam:

Sektorkonferenzen zur Problemlösung werden fortgesetzt

Die vom Hafen Rotterdam anlässlich der teils massiven Verzögerungen bei der Containerabfertigung von Binnenschiffen initiierten Sektorabstimmungen zwischen Verladern, Speditoren, Operatoren, Reedereien und Terminalbetreibern, in denen der BDB über seinen Dachverband EBU und durch Mitgliedsunternehmen vertreten ist, haben zu ersten Zwischenergebnissen geführt. Im Jahr 2017 wurden mehrere Arbeitsgruppen mit unterschiedlichen Aufträgen gebildet, die nun ihre Fortschritte im Plenum dokumentiert haben. Eine Verbesserung des Anfrageverfahrens für freie Binnenschiffs-Slots, die Bündelung von Containerfracht, der Aufbau eines aussagekräftigen Dashboards der Performance-Indikatoren in den entscheidenden Momenten der Warenübergabe zwischen aufeinanderfolgenden Kenngliedern in der Container-Binnenschifffahrtskette, eine

gründliche Analyse der Ursachen der Engpässe bei der Abfertigung und ein merklicher Anstieg bilateraler Vereinbarungen zwischen den Partnern, um die Zuverlässigkeit der Supply Chain zu verbessern, sind die konkreten Ansätze, die zu einer langfristigen Optimierung der Situation beitragen sollen. Der Hafenbetrieb kündigte außerdem

an, weiterhin in „Nextlogic“, ein digitales Tool, mit dem Operatoren in der Binnenschifffahrt und Terminalbetreiber Informationen für die Abfertigung von Containern austauschen können, zu investieren. Das zentrale Planungstool von „Nextlogic“ („BREIN“) wird voraussichtlich Ende 2018 zur Verfügung stehen.



Durch regelmäßige Gespräche soll die Abfertigung im Hafen Rotterdam verbessert werden

Paul Goris folgt auf Dr. Gunther Jaegers

Am 12. April 2018 wurde Paul Goris zum Präsidenten der EBU gewählt. Er ist damit Nachfolger von BDB-Vizepräsident Dr. Gunther Jaegers, der die Organisation des Verbandes in den letzten zwei Jahren innehatte. In seine Präsidentschaft fiel die Gründung der europäischen Binnenschifffahrtsplattform gemeinsam mit der ESO, dem europäischen Nachbarverband für die Binnenschifffahrt.

„Im zweiten Jahr meiner Präsidentschaft ist es der EBU gelungen, ihre Zusammenarbeit mit der ESO durch die Gründung der Europäischen Binnenschifffahrts-Plattform (IWT) zu stärken. Diese Plattform stellt eine zusätzliche Ebene für die beiden Verbände dar, die das Binnenschifffahrtsgewerbe auf Unionsebene vertreten, und zielt darauf ab, einen starken Beitrag zu allen für den Sektor wichtigen Bereichen zu leisten. Wir sehen diese Kooperation als eine entscheidende Voraussetzung für die Stärkung des Binnenschifffahrtssektors in der Zukunft und für eine noch wichtigere Rolle des Verkehrsträgers in der gesamten Logistikkette“, betonte Dr. Gunther Jaegers. Sein Nachfolger Paul Goris, Präsident des niederländischen Binnenschifffahrtsverbandes und EBU-Mitglieds CBRB und gewählter Präsident der europäischen IWT-Plattform, kündigte an, das Erbe fortführen zu wollen: „Ich bin meinem Vorgänger sehr dankbar, dass er diesen Entwicklungen den Weg geebnet hat. In den kommenden zwei Jahren als EBU-Präsident werde ich auf dieser wichtigen Errungenschaft auf-

bauen. Einer der Hauptschwerpunkte werden der Arbeitsmarkt unserer Branche sowie Innovationen und die Ökologisierung des Sektors sein.“

EBU EVENT MIT HOCHKARÄTIGEN REDNERN

Im Rahmen des diesjährigen EBU Events in Brüssel begrüßte der neue Präsident die zahlreich erschienenen Teilnehmer und hochrangige Redner, darunter NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst, Achim Wehrmann, Präsident der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), und Henrik Hololei, Generaldirektor der GD MOVE der Europäischen Kommission.

Auf der Veranstaltung diskutierte die EBU die Möglichkeiten und Herausforderungen des multimodalen Verkehrs mit EU-Entscheidungsträgern, die die gewichtige Rolle der Binnenschifffahrt auf diesem Gebiet betonten. Über mehr als 40.000 km schiffbare Wasserstraßen und über 250 Binnenhäfen transportiert die europäische Binnenschifffahrt jährlich rund 550 Mio. t Güter und gewinnt im Bereich des Reise- und Personenverkehrs zunehmend an

Bedeutung. Im Gegensatz zu den überlasteten Straßen verfügt das europäische Wasserstraßennetz nach wie vor über freie Kapazitäten und bietet ein enormes Potenzial für die ökologische Verlagerung von Gütern auf das Wasser. Daher ist die Binnenschifffahrt ein wichtiger Akteur in der multimodalen Transportkette und trägt wesentlich zu den europäischen und globalen Nachhaltigkeitszielen bei.

Die EBU begrüßt die Initiative der EU-Kommission zur Änderung der Richtlinie über den kombinierten Verkehr, die als einziges Rechtsinstrument auf Unionsebene einen Anreiz für den Übergang vom Straßengüterverkehr zu weniger emissionsintensiven Verkehrsträgern wie der Binnenschifffahrt bietet. Ziel der Initiative ist es, den Anteil der kombinierten Verkehre weiter zu erhöhen und nimmt in erster Linie den Containerverkehr in der Binnenschifffahrt in den Fokus, der sich in den vergangenen zwei Jahrzehnten sehr positiv entwickelt hat und künftig – das besagen alle relevanten Prognosen – weiter an Bedeutung gewinnen wird.



(v.l.n.r.): Generaldirektor Henrik Hololei (DG Move), EBU-Generalsekretärin Theresia Hacksteiner, NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst und EBU-Präsident Paul Goris



BDB-Vizepräsident Dr. Gunther Jaegers (l.) übergibt die EBU-Präsidentschaft an Paul Goris (CBRB)

Verabschiedung im „Haus Rhein“

Manfred Kamphaus und Karin Rozek im wohlverdienten Ruhestand

Mit einer Feierstunde wurden am 23. April 2018 mit Manfred Kamphaus und Karin Rozek zwei langjährige Mitarbeiter im „Haus Rhein“ in den wohlverdienten Ruhestand verabschiedet.

Nicht nur die Belegschaften des BDB und der ebenfalls im Haus ansässigen Verbände Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. (VBW) und Bilgenentwässerungsverband (BEV) sowie des Binnenschifffahrts-Verlags und der EWT Schifffahrtsgesellschaft (EWT), sondern auch zahlreiche weitere langjährige Kollegen und Wegbegleiter waren gekommen, um ihren Respekt für die jahrzehntelange geleistete Arbeit zu bekunden. Von Seiten des BDB waren neben den aktiven Ehrenamtlern, BDB-Präsident Martin Staats (MSG) und den Vizepräsidenten Dirk Gemmer (Rhenus PartnerShip) und Volker Seefeldt (HTAG), auch Dr. Wolfgang Hönemann, ehemaliges langjähriges Mitglied im BDB-Vorstand und ehemaliger Präsident des 2013 mit dem BDB fusionierten AdB, sowie der ehemalige langjährige AdB-Geschäftsführer Gunter Dütemeyer Gäste bei der Verabschiedung.

Manfred Kamphaus war als Leiter Personal- und Rechnungswesen sowie als Geschäftsführer des Binnenschifffahrts-Verlags tätig und blickt auf eine über 39-jährige Karriere in der Binnenschifffahrt zurück. Bereits vor Beginn seiner Arbeit im „Haus Rhein“ im Jahr 1979 war er bei der Reederei Stinnes bzw. ihren Nachfolgeunternehmen beschäftigt. Martin Staats würdigte in seiner Rede das jahrzehntelange Wirken von Manfred Kamphaus für die Binnenschifffahrt und ihre Verbändelandschaft. Manfred Kamphaus war untrennbar mit dem „Haus Rhein“ verbunden und allseits für seine besonnene und ausgleichende Art geschätzt. Karin Rozek, über 40 Jahre in Diensten des Verlages und der Verbände in der Buchhaltung beschäftigt, wurde ebenfalls von den Gästen in den Ruhestand verabschiedet und für ihre Arbeit gewürdigt. Mit ihrer positiven und humorvollen Art genoss sie ein hohes Ansehen bei ihren Kollegen. Der BDB wünscht Manfred Kamphaus und Karin Rozek alles erdenklich Gute für den Ruhestand!



BDB-Vizepräsident Volker Seefeldt (HTAG) und Karin Rozek



Manfred Kamphaus und Karin Rozek arbeiteten vier Jahrzehnte im „Haus Rhein“



BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen beim Empfang der Ruheständler



(v.l.n.r.): BEV-Geschäftsführer Erwin Spitzer, BDB-Vizepräsident Dirk Gemmer und BDB-Präsident Martin Staats

20 BINNENSCHIFFER IN DAS BERUFSLEBEN GESTARTET

Der 261. Schiffsjungenkurs endete mit der Lossprechung am 20. April 2018. Vom 13. bis zum 20. April 2018 standen die IHK-Abschlussprüfungen für insgesamt 21 Auszubildende der Binnenschifffahrt in Duisburg an, die seit September den Oberstufen-Block am Schiffer-Berufskolleg RHEIN besucht haben und währenddessen auf dem Schulschiff untergebracht waren. Das beste Gesamtergebnis aus Kenntnis- und Fertigungsprüfung erzielte Christoph Keller (Bodensee Schiffsbetriebe) und wurde entsprechend vom Leiter des Prüfungsausschusses, André Städtner, sowie dem Leiter des Schulschiffes, Volker Müßig, geehrt. Im Rahmen der schulischen Abschlussprüfungen derselben Oberstufe erzielte Stefan Hornstein (Bodensee Schiffsbetriebe) den besten Abschluss des Jahrganges. Er erhielt vom Schulleiter Klaus Paulus im Namen des gesamten Kollegiums den Schulwimpel mit Widmung des Kollegiums. Den erleichterten erfolgreichen Prüflingen winkt nun eine viel versprechende berufliche Karriere mit äußerst guten Aufstiegschancen in der Binnenschifffahrt. Der BDB und das Schulschiff-Team gratulieren den Absolventen herzlich!



262. LEHRGANG AN BORD

Das Schulschiff ist mittlerweile wieder gut ausgelastet, denn nur 3 Tage nach der Lossprechung des vorigen Kurses reisten bereits 83 Auszubildende im Ausbildungsberuf Binnenschiffer/in an. Sie verteilen sich auf 23 Unterstufen-, 22 Mittelstufen- und 38 Oberstufenschüler. Während der Kurslaufzeit bis 27. Juli 2018 sind auch zwei Hafenlogistiker an Bord untergebracht. Außerdem wohnen regelmäßig einmal im Monat sechs Bootsbauer auf dem Schulschiff.



Die frisch gebackenen Binnenschiffer sind bereit für den Start in das Berufsleben



(v.l.n.r.): Schulschiff-Leiter Volker Müßig, SBKR-Leiter Klaus Paulus und André Städtner (BG) beglückwünschten die erfolgreichen Prüflinge

TAGUNG DER KOMMISSION SCHULSCHIFF

Die Kommission Schulschiff im BDB tagte am 11. April 2018 an Bord der Aus- und Weiterbildungseinrichtung in Trägerschaft des BDB im Homberger Freihafen. Das Gremium, das unter dem Vorsitz von Andreas Brahms (MSG) steht, diskutiert und begleitet für das Schulschiff relevante Maßnahmen, z.B. die Konzeption und Struktur der Lehrgänge, (Freizeit-)angebote für die Schiffsjungen und Schiffs mädchen in den Berufsschulkursen, die Auswirkungen von geänderten Rahmenbedingungen (wie derzeit die Verabschiedung der EU-Qualifikationsrichtlinie mit der Folge der Anpassung der deutschen Ausbildungsordnung für die Binnenschifffahrt) auf Aus- und Fortbildung, Fragen der Förderung sowie Umbau- und Unterhaltungsmaßnahmen am Schiff. Die Schulschiff-Kommission tagt in der Regel zweimal im Jahr und spricht den Entscheidungsgremien des BDB Empfehlungen aus. Mitglieder der Kommission sind neben Andreas Brahms Schulschiff-Leiter Volker Müßig, Stefan Pohl (DTG), BDB-Vizepräsident Dr. Achim Schloemer (KD), BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen, BDB-Referent Fabian Spieß und Kai Steffen (Bavaria/Väth).

REEDEREI JAEGERS ERWEITERT DIE FLOTTE

Die Reederei Jaegers hat ihre Flotte ausgebaut und den 110 m langen Neubau „Edgar Jaegers“, einen Bitumentanker, am 18. April 2018 in Duisburg-Ruhrort festlich getauft. Taufpatin war Hedy Jaegers, nach der bereits ein 2015 in Fahrt genommenes Schiff der Jaegers-Flotte benannt ist. Gebaut wurde das Schiff auf der Team-Co Werft in Heusden. Die sieben Tanks, die insgesamt 2.600 Kubikmeter Ladung aufnehmen können, sind thermisch so isoliert, dass keine Wärme an die Außenwand oder an tragende Teile dringt. Eingebaut wurde ein Easy-Flow-Rudersystem. Vorgaben für den Schiffsentwurf waren Funktionalität, gute Manövrierfähigkeit und eine hohe Tragfähigkeit. Der neue Typ N Tanker wird mit den Bitumenladungen an Bord zwischen der belgisch-niederländischen Küste und Karlsruhe auf den Rhein unterwegs sein. BDB-Vizepräsident Dr. Gunther Jaegers bezeichnete den neuen Bitumentanker als einen folgerichtigen Schritt auf dem Weg zur Modernisierung der Flotte. Unter den rund 200 Schiffen der Reederei befinden sich rund zehn Tanker, die ebenfalls auf den Transport von Bitumen und vergleichbaren Erzeugnissen ausgelegt sind.

ERFAHRUNGSAUSTAUSCH DER PATENTPRÜFER

Die Patentprüfungskommissionen der Mitgliedstaaten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) trafen sich Ende März 2018 in Straßburg. Hauptthema der Sitzung waren die Entwicklungen bei der Qualität der Prüfungen der Schiffsführer. Das teilte die ZKR jüngst mit. Die Diskussion ermöglichte einen Vergleich, wie identische Prüfungsinhalte mit unterschiedlichen Verfahren geprüft werden könnten. Außerdem begannen die Teilnehmer einen Austausch über die Organisation von praktischen Prüfungen, wie sie in Entwürfen für den Ausschuss CESNI derzeit für die Prüfungen von Schiffsführern, Berechtigungen zur Fahrt mit Radar und für die Sachkundigen in der Fahrgastschifffahrt entwickelt werden. Die anwesenden Experten betonten, dass neben der praktischen Prüfung auch die theoretische Prüfung weiter hohen Qualitätsanforderungen entsprechen müsse, um die Sicherheitsanforderungen auf dem Rhein zu gewährleisten. Die Patentprüfer vereinbarten einen regelmäßigen Austausch, um die



Integration neuer CESNI-Standards in die Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein mit Erfahrungen aus der Praxis zu begleiten.

HÖHERES EU-TRANSPORTBUDGET GEFORDERT

Eine Koalition von 40 europäischen Verbänden überreichte im Rahmen der unter dem Vorsitz von EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc organisierten TEN-T-Tage im April dem EU-Haushaltskommissar Günther Oettinger die gemeinsame „Ljubljana-Erklärung“. In dem Papier wird für mehr Finanzmittel im neuen mittelfristigen Finanzplan des EU-Haushaltsrahmens von 2021 bis 2027 für das Finanzierungsinstrument des Transports, der sog. „Connecting Europe Facility“ (CEF), plädiert. Mitunterzeichner der Erklärung war der europäische Dachverband für die Binnenschifffahrt EBU. „Mit unseren Erklärungen, sowohl im Rahmen der Transportkoalition als auch mit unserer Vision 2030 bieten wir den verhandelnden EU-Institutionen eine Unterbauung für eine zweckmäßige Anwendung der EU-Mittel. Investitionen in die Transportinfrastruktur kommen der gesamten Gesellschaft zu Gute“, betonte EBU-Generalsekretärin Theresia Hacksteiner. Die sog. „Vision 2030“ mit Aktionsplan hatte die EBU bereits im November 2017 den Vertretern der betreffenden europäischen Institutionen überreicht.

MOSELKOMMISSION ERWÄGT EINFÜHRUNG DER RHEINSCHPERSV

Der Ausschuss für Schifffahrtspolizei und Fahrwasserbezeichnung der Moselkommission beschäftigt sich aktuell mit der Frage einer eventuellen Einführung der Rheinschiffspersonalverordnung (RheinSchPersV) auf der Mosel. Im Rahmen dieser Überlegungen hat die Moselkommission einen Fragebogen entwickelt. Der BDB hat diesen seinen Mitgliedern übersandt und das eingegangene Feedback aus dem Gewerbe mittlerweile der Moselkommission zu- geleitet

ZUSTÄNDIGKEITEN DER PSTS IM BMVI

Steffen Bilger (CDU), neuer Parlamentarischer Staatssekretär im BMVI, ist Ko-



© Steffen Bilger

PStS Steffen Bilger

ordinator für Güterverkehr und Logistik. Der langjährige Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann (CDU) ist Beauftragter für den Schienenverkehr. Auch die Zuständigkeiten für bestimmte Themen sind zwischen den Parlamentarischen Staatssekretären aufgeteilt. Danach kümmert Bilger sich u.a. um alternative Antriebe und Elektromobilität, den Ausbau der digitalen Infrastruktur, um die Luftverkehrswirtschaft sowie um Verkehrssicherheit und Verkehrsrecht. Ferlemann hingegen ist neben anderen Themen für den Haushalt, Infrastrukturplanung, die Bundesfernstraßengesellschaft und die maritime Wirtschaft zuständig.

2. SCHLEUSE ZERBEN FREIGEgeben

Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im BMVI, hat am 19. März 2018 die 2. Schleuse Zerben am Elbe-Havel-Kanal bei Magdeburg ge-



PStS Enak Ferlemann

meinsam mit GDWS-Präsident Prof. Hans-Heinrich Witte für den Verkehr freigegeben. Das Bauvorhaben ist Teil des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit (VDE 17), das den Ausbau der West-Ost-Wasserstraßenverbindung bis nach Berlin vorsieht. „Wir vollenden heute eines der letzten großen Bauwerke des VDE 17. Mit dem Ausbau der West-Ost-Achse steigern wir die Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt in der Region und im gesamten Wasserstraßennetz. Darüber hinaus erreichen wir Verlagerungseffekte von der Straße auf die Wasserstraße“, sagte Ferlemann. Mit dem VDE 17 sollen die Häfen und Wirtschaftsstandorte im Raum Berlin, Brandenburg und Magdeburg gleichwertig

an das westliche Wasserstraßennetz angeschlossen werden. Der Ausbau soll künftig die Befahrbarkeit der Ost-West-Relation mit Großmotorgüterschiffen bis 2.000 t sowie 185 m lange Schubverbände bis 3.500 t Tragfähigkeit und 2,8 m Tiefgang ermöglichen.

WDR BERICHTET ÜBER GESPERRTE NISCHENPOLLER

Der WDR hat in der „Lokalzeit aus Dortmund“ vom 24. Mai 2018 in einem ausführlichen Beitrag über die Sperrung der Nischenpoller an den Schleusen im Wesel-Datteln-Kanal und die damit verbundenen Folgen für Binnenschifffahrt und Industrie berichtet (s. hierzu auch den Artikel in **Report** 1/2018). BDB-Vizepräsident Roberto Spranzi (DTG) stand der Moderatorin der Sendung als Studiogast Rede und Antwort. Er betonte, dass im Bundeshaushalt schnellstmöglich deutlich mehr Stellen für Planungspersonal für die WSV bewilligt werden müssen, damit das für Erhalt, Aus- und Neubau der Wasserstraßen zur Verfügung gestellte Geld auch verbaut werden kann. Auch im Wesel-Datteln-Kanal scheitert eine kurzfristige Sanierung der maroden Nischenpoller am Personalmangel. Roberto Spranzi warnte davor, dass Situationen wie die am WDK dazu führen können, dass Güter langfristig weg vom umweltfreundlichen Binnenschiff auf die ohnehin schon chronisch verstopften Straßen im Ruhrgebiet abwandern.



Auch an der Schleuse Friedrichsfeld können die maroden Nischenpoller derzeit nicht zum Festmachen genutzt werden

TAGUNG ZUR SCHIFFSSICHERHEIT IN BONN

Das Bundesverkehrsministerium lud am 14. März 2018 wieder zu seinem regelmäßig stattfindenden Arbeitskreis Technische Schiffssicherheit nach Bonn ein. Der BDB war durch einige seiner Mitglieder und die Geschäftsstelle bei dem Termin vertreten. Wie gewohnt informierten die Fachreferate des Ministeriums über aktuelle Entwicklung mit technischem Bezug, u.a. zur (im wesentlichen formalen) Neustrukturierung der Binnenschiffsuntersuchungsordnung als Folge der Umsetzung einer EU-Richtlinie, Neuerungen in der aktuellen Version des ES-TRIN, mögliche Optionen zur Fortschreibung des Förderprogramms für die Binnenschifffahrt und ein voraussichtlich im ersten Halbjahr 2018 erscheinendes FAQ rund um die neuen Motorengrenzwerte des europäischen Motorenherstellerverbandes EUROMOT.

SITZUNG DER FAHRGASTSCHIFFFAHRT IN DUISBURG

Die jüngste Vollversammlung der Personenschifffahrt fand gemeinsam mit der Sitzung des Fachausschusses für die Personenschifffahrt unter dem Vorsitz von BDB-Vorstandsmitglied Anton Nauheimer (Frankfurter Personenschifffahrt) am 16. März 2018 im „Haus Rhein“ in Duisburg statt. Thematisch ging es u.a. um die Neuordnung bzw. geplante Abschaffung der Schifffahrtsgebühren, die erfolgreiche Intervention des Verbandes im Schulterschluss mit anderen Organisationen zum redundanten Antrieb, den Themenkomplex Motoren / NRMM-Verordnung und die Aufzeichnungspflichten der Arbeitszeit nach der neuen Arbeitszeitverordnung für die Binnenschifffahrt.

VORTRAG ZU ARBEITSZEIT IN MAINZ GEHALTEN

Der BDB hielt am 13. März 2018 gemeinsam mit dem BDS auf Einladung des Ministeriums für Arbeit und Soziales des Landes Rheinland-Pfalz in Mainz einen Vortrag zur Arbeitszeitverordnung für die Binnenschifffahrt. Adressaten waren in erster Linie die Kontrollbehörden. Die Referenten, Andreas Stommel (BDB-Referent), und Andrea Beckschäfer (Geschäftsführerin des BDS), konnten dabei insbesondere aufzeigen, dass die Kontrollen in Deutschland sich auch auf ausländische Schiffe beziehen müssen, selbständige Binnenschifffahrtsunternehmen (Ablöser und Hilfsschiffs-

führer, wenn sie selbständig sind) nicht vom Geltungsbereich umfasst sind, die Arbeitszeit der Besatzungsmitglieder und des Bordpersonals nicht gleichzusetzen ist mit der Betriebszeit des Schiffs und dass das Musterformular zur Dokumentation der Arbeitszeit, das der Verband mit den Sozialpartnern vereinbart hat, akzeptiert wurde.

NTK-TAGUNG AUF DEM SCHULSCHIFF

Die Nautisch-Technische Kommission (NTK) von EBU und ESO, in der auch BDB vertreten ist, tagte unter dem Vorsitz von Joachim Zöllner (DST) Ende April 2018 an Bord des Schulschiffs in Duisburg. Das Gremium beschäftigt sich schwerpunktmäßig mit den Entwicklungen im Bereich der technischen Vorschriften in der Binnenschifffahrt. Hierbei werden die Beratungen im bei der ZKR zuständigen Ausschuss CESNIPT in Straßburg begleitet und Positionspapiere und Stellungnahmen im Namen der NTK eingebracht. Die nächste Sitzung findet im Herbst in Zwijndrecht statt.

VERHANDLUNGEN ZUM RAHMEN-TARIFVERTRAG LAUFEN DERZEIT

Der BDB als Tarifvertragspartner von Verdi für das fahrende Personal befin-

det sich derzeit in intensiven Verhandlungen zur Evaluierung des Rahmentarifvertrags, der im Wesentlichen noch aus dem Jahr 1999 stammt. Die Überarbeitung ist aufgrund der Vorschriften der Binnenschifffahrts-Arbeitszeitverordnung notwendig. Der Beginn der Tarifverhandlungen „Löhne und Gehälter“ ist nach einem Abschluss bzw. nachhaltigem Durchbruch in den Rahmentarifverhandlungen angestrebt.

ARGE ELBE MIT NEUEM VORSITZ

Die ARGE Elbe, der 25 CDU-Abgeordnete aus der Elb-Region angehören, hat Christoph de Vries aus dem Wahlkreis Hamburg-Mitte einstimmig zum neuen Vorsitzenden gewählt. Er folgt damit dem langjährigen Vorsitzenden Jürgen Klimke, der dem Deutschen Bundestag nicht mehr angehört. Zu

seinem Stellvertreter wurden Eckhard Pöls aus Niedersachsen, der gleichzeitig Berichterstatter für Wasserstraßen im Verkehrsausschuss ist, sowie Marian Wendt aus Sachsen, designierter Vorsitzender des Elbe-Kulturvereins, ebenfalls einstimmig gewählt. Die Arbeitsgemeinschaft existiert seit 15 Jahren und hat es sich zum Ziel gesetzt, die Interessen der Elbanlieger bundespolitisch durchzusetzen.

RAINER SCHÄFER VERABSCHIEDET

Rainer Schäfer, langjähriger Geschäftsführer der Neuss-Düsseldorfer Häfen (NDH), wurde am 16. Mai 2018 in Neuss verabschiedet. Schäfer hat seinen Vertrag auf eigenen Wunsch nicht mehr verlängert, um in den wohlverdienten Ruhestand gehen zu können. Rainer Schäfer war 44 Jahre im Beruf, über-



MdB Christoph de Vries



Rainer Schäfer wurde in den Ruhestand verabschiedet



Die ARGE Elbe hat einen neuen Vorsitzenden

nahm im Jahr 2003 die Geschäftsführung der NDH. Er ist einer der Mitbegründer der RheinCargo zwischen NDH und der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) im Jahr 2012. Sein Nachfolger ist seit 1. Mai 2018 der Schweizer Sascha Odermatt. Rainer Schäfer ist außerdem seit 2008 Präsident des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB). Die Präsidentennachfolge beim BÖB soll im Herbst 2018 in den entsprechenden Gremiensitzungen geregelt werden.

Adressfeld



Das BAG plant eine Umfrage zur Digitalisierung auf dem Wasser

UMFRAGE ZU DIGITALISIERUNG IN DER BINNENSCHIFFFAHRT

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) führt im Auftrag des BMVI eine Befra-

gung zum Thema Digitalisierung in der Binnenschifffahrt durch. In die Erhebung werden sowohl Unternehmen der Güter- als auch der Personenschifffahrt

einbezogen. Die Fragebögen, die das BAG entwickelt hat, werden demnächst versendet.

KLÄRUNG ZUR VERWENDUNG VON LKW-MOTOREN

Der BDB befindet sich derzeit im Kontakt mit dem Bundesverkehrsministerium zur Klärung der Frage, inwieweit künftig unter Umständen sog. NRE-Motoren (die z.B. in Lkw eingesetzt werden) unter erleichterten Voraussetzungen in Binnenschiffe eingebaut werden könnten. Als Hemmnis zur Nutzung dieser Möglichkeit gilt bisher die notwendige und aufwendige Verpflichtung, nach der „Marinisierung“ eines solchen Motors eine neue Typengenehmigung einzuholen. Die Thematik ist Ausfluss der strengen neuen EU-Grenzwerte für neue Motoren, die ab 2020 verbindlich werden und der mangelnden Verfügbarkeit von entsprechenden Motoren für die Binnenschifffahrt am Markt.



Die NRMM-Verordnung stellt die Branche vor Herausforderungen

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: BUSCH-STUDIO, Overath, www.busch-studio.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.