03/2016
25. Jahrgang, September 2016

BDB REPORT

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

EDITORIAL

Hoher Besuch in Duisburg: Minister Dobrindt hielt Wort und besuchte im Juli den BDB und dessen Schulschiff „Rhein" in Homberg. Das Interesse an der Leistungsfähigkeit des Koppelverbandes, auf dem er an diesem Tag sein Schnupperpraktikum in der Binnenschifffahrt absolvierte, war ebenso authentisch wie die Fragen des Ministers an die Schiffsjungen und -mädchen, die er auf dem Schulschiff während seines Knotenkurses traf, bevor er in einer kleinen Feierstunde die abgeschlossenen Modernisierungsmaßnahmen dieser europaweit einzigartigen Einrichtung einweihte. Mit höchster Konzentration navigierte der Minister anschließend in der Simulation ein Containerschiff über den Rhein. Es darf erwähnt werden, dass keiner von Dobrindts Vorgängern einen vergleichbaren persönlichen Einsatz und ein derart intensives und ehrliches Interesse an der Binnenschifffahrt gezeigt hat. Ein Schnupperpraktikum in der Binnenschifffahrt hätten die Brüsseler Bürokraten besser ebenfalls beizeiten absolviert, um ein Gefühl für die Praxis zu erhalten. Dann wären die überambitionierten Grenzwerte für Partikelemissionen vielleicht noch verhindert worden, die nun ab 2019 in Kraft treten und für mächtigen Ärger und Ratlosigkeit im Gewerbe sorgen. Mehr hierzu, zur neuen Förderrichtlinie für den Kombinierten Verkehr, zum lange erwarteten Netzzustandsbericht, zu den Entwürfen der Ausbaugesetze und zur Ausbildung in der Binnenschifffahrt lesen Sie in diesem Heft. Viel Spaß bei der Lektüre.

Jens Schwanen

INHALT

02 I „TAG DER BINNENSCHIFFFAHRT" IN DUISBURG
Minister Dobrindt absolviert Schnupperpraktikum

04 I NETZZUSTANDSBERICHT VORGELEGT
Konkrete Aussagen zu weiteren Baumaßnahmen

06 I ÜBERZOGENE ABGASGRENZWERTE
Brüssel lässt Augenmaß vermissen

07 I WASSERSTRASSENAUSBAUGESETZ
BDB begrüßt Schritt zur Gleichbehandlung der Verkehrsträger

08 I NEUE KV-FÖRDERRICHTLINIE
Anreize zur Verkehrsverlagerung auf das Wasser

09 I LOSSPRECHUNG AUF DEM SCHULSCHIFF
54 Azubis starten in das Berufsleben

10 I AKTUELLES VOM SCHULSCHIFF

12 I KURZ GEMELDET

(v.l.n.r.) BDB-Präsident Martin Staats (MSG), Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt und Schiffsführer Michael Schmalisch an Bord des MS „Rhenus Duisburg“

„Tag der Binnenschifffahrt“ in Duisburg

Bundesverkehrsminister Dobrindt absolviert Schnupperpraktikum

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt hat am 12. Juli 2016 auf Einladung des BDB in Duisburg ein „Praktikum in der Binnenschifffahrt“ absolviert. Der Minister lernte dabei bei seinem mehrstündigen Besuch verschiedene Facetten und Bereiche des Gewerbes kennen.

Damit verwirklichte Dobrindt auch seinen eigenen, Anfang 2015 auf dem Parlamentarischen Abend des BDB geäußerten Wunsch, die Binnenschifffahrt einmal aus Perspektive eines Praktikanten besser kennenzulernen.

UNTERWEISUNG AUF MODERNEM KOPPELVERBAND

Das Programm umfasste zunächst die Unterweisung in den Alltag eines Binnenschiffers an Bord der „Rhenus Duisburg“, einem im Jahr 2015 gebauten und mit innovativem und kraftstoffsparendem „Flex-Tunnel“-Antriebskonzept versehenen Koppelverband von 186 Metern Länge, der bis zu 10.000 Tonnen Fracht aufnehmen kann. Bei einer Schifffahrt auf dem Rhein erhielt der Minister Einblicke in die Arbeits- und Lebenswelt an Bord eines Binnenschiffes, das umfangreich digitalisiert und elektronisch vernetzt im Einsatz ist. Nachdem das Schiff an der Bunkerstation in Homberg wieder anlegte, ging es weiter zum benachbarten Schulschiff „Rhein“ im Freihafen Homberg.

BESUCH DES SCHULSCHIFFS

Hier informierte sich Minister Dobrindt über die Situation in der Ausbildung zum Binnenschiffer. Neben Gesprächen mit Schiffsjungen und Schiffsmädchen über die Ausbildung und berufliche Perspektiven nahm der Minister an einem Kurs über Schiffsknoten teil und kam mit den Auszubildenden ins Gespräch. So bekam er einen Eindruck vom Leben der angehenden Binnenschiffer an Bord und sagte spontan Unterstützung zu, als der Wunsch nach einem W-LAN-Hotspot und weiteren Freizeitmöglichkeiten geäußert wurde.

EINWEIHUNG MIT SHANTY-CHOR

Höhepunkt war die symbolische Einweihung des aufwendig modernisierten Schulschiffs, das nach drei Umbaumaßnahmen in den Jahren 2013 - 2015 nun über 95 moderne, helle Kabinen, einen mit neuester Vortragstechnik, Beamer und großem LED-TV ausgestatteten Seminarraum für die Fortbildungskurse und eine neue Klimatisierung verfügt. Außerdem wurde das Schulschiff komplett nach EnEV-Standard saniert. Begleitet wurde die Eröffnung, die gemeinsam mit BDB-Präsident Martin Staats durch das Läuten der Schiffsglocke auf dem Oberdeck vollzogen wurde, vom Shanty-Chor der Duisburger Wasserschutzpolizei. Zu den weiteren Ehrengästen zählten der Duisburger Bundestagsabgeordnete Mahmut Özdemir (SPD) und der Duisburger Bürgermeister Erkan Kocalar (Die Linke).

(v.r.n.l.) Schulschiff-Leiter Klaus Ridderskamp, Minister Alexander Dobrindt, BDB-Präsident Martin Staats und MdB Mahmut Özdemir (SPD) bei der symbolischen Einweihung des modernisierten Schulschiffs unter Begleitung des Shanty-Chors der Wasserschutzpolizei Duisburg

Der Besuch des Ministers lockte zahlreiche Medienvertreter, darunter drei Fernseh-Teams, auf das Schulschiff

»Die Binnenschifffahrt ist ein wichtiges Standbein des Logistikstandorts Deutschland. Eine gut ausgebaute Infrastruktur, exzellent ausgebildete Fachkräfte und digitale Innovationen sichern die Zukunft der Binnenschifffahrt in Deutschland. Ich habe die Einladung sehr gern angenommen, einen Tag in das Leben von Binnenschiffern hineinzusehen.«

Alexander Dobrindt

FAHRT MIT SIMULATOR SANDRA

Nach einem ausführlichen verkehrspolitischen Gespräch mit dem BDB stand mit dem Schiffer-Berufskolleg RHEIN in Homberg die nächste Station auf dem Programm. Hier lernte der Minister den Flachwasserfahrsimulator SANDRA des DST kennen und steuerte selbst ein Gütermotorschiff sowie ein Boot der Wasserschutzpolizei. Dabei erfuhr er Hintergründe über die Nutzung und Finanzierung des aufwendigen Simulators, der regelmäßig aktualisiert werden muss und so ein wichtiger Bestandteil der Aus- und Fortbildung ist. SANDRA ermöglicht es, unter lebensechten Bedingungen wie etwa nachts oder bei Unwettern verschiedene Schiffstypen in ausgewählten Revieren zu steuern.

POSITIVES FAZIT

Sowohl der BDB als auch Minister Dobrindt zogen nach dem „Tag der Binnenschifffahrt“ in Duisburg ein äußerst positives Fazit!

© Peter-Paul Weiler

»Die Binnenschifffahrt ist ein unverzichtbarer Logistikpartner für die verladende Wirtschaft in Deutschland und Europa. Es freut mich, dass der Minister die Verkehrspolitik seines Hauses auf eine stärkere Nutzung dieses besonders umweltverträglichen Verkehrsträgers ausrichtet. Den Besuch bei uns in Duisburg und die konkreten Maßnahmen zur Unterstützung der Binnenschifffahrt werte ich als ein echtes Bekenntnis des Ministers zu dieser Branche.«

Martin Staats

Minister Dobrindt beim Schiffsknotenkurs auf dem Schulschiff

BDB-Vizepräsident Dirk Gemmer (Rhenus PartnerShip), Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt, BDB-Präsident Martin Staats (MSG) und Schiffsführer Michael Schmalisch im Maschinenraum des MS „Rhenus Duisburg“

Alle Fotos (S. 2 - 3 und Titel): © BMVI

Netzzustandsbericht offenbart die Mängel in der Infrastruktur

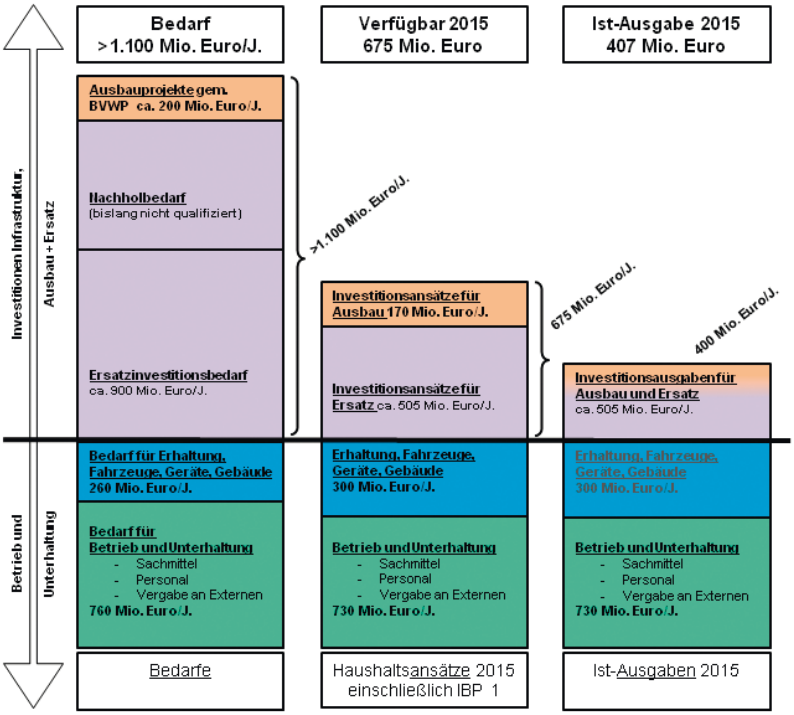
Datenblätter liefern konkrete Aussagen zu weiteren Baumaßnahmen

Von der interessierten Öffentlichkeit weitgehend unbemerkt hat das Bundesverkehrsministerium vor einigen Monaten im Zusammenhang mit dem Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (siehe **Report** Nr. 1/2016) seinen seit mehreren Jahren versprochenen Netzzustandsbericht vorgelegt.

Dieser gibt Auskunft über den baulichen Zustand und die Investitionsnotwendigkeiten bei Straße, Schiene und Wasserstraße. Auf 280 Seiten wird nun ganz konkret verkehrsträgerübergreifend der Mangel dokumentiert, den Insider bereits seit Langem beklagen. Es werden aber endlich auch konkrete Perspektiven zum weiteren Vorgehen aufgezeigt.

Für den Bereich der Flüsse und Kanäle sieht der BDB seine Befürchtungen bestätigt: Die Substanzreserven sind bei einem erheblichen Teil des Bauwerksbestandes nahezu aufgebraucht. Ohne eine strenge Priorisierung, die in Einzelfällen auch gefühlt ungerechte Ergebnisse produzieren wird, lässt sich der über Jahrzehnte gewachsenen Mangelverwaltung und dem horrenden Investitionsstau nicht mehr Herr werden. So alarmierend die Aussagen zu den Zuständen und Bedarfen an den Schleusen, Hebewerken und Wehren auch sind, sie haben auch etwas Gutes: Alle am System Wasserstraße Beteiligten haben nun einen exakten, bis in den einzelnen Fluss oder Kanal reichenden Einblick in die Situation vor Ort. Der Ist-Zustand, z.B. an der Main-Donau-Wasserstraße oder im westdeutschen Kanalgebiet, wird mit Zustandsnoten versehen beschrieben, die Ausbauprojekte werden benannt und der Ersatzinvestitionsbedarf in Euro-Beträgen aufgelistet.

Bedarf, Haushaltsansätze und Ist-Ausgaben für Infrastrukturinvestitionen an Bundeswasserstraßen



© BDB

EKLATANTE FINANZLÜCKE

Die verantwortlichen Bundestagsabgeordneten in den Verkehrs- und Haushaltsausschüssen haben nun „schwarz auf weiß", wo der Schuh drückt, und sie haben es in der Hand, die Missstände zu beseitigen. Ein „Das war uns nicht bekannt!" wird als Ausrede für unterlassene Investitionen in Personal und Anlagen zukünftig nicht mehr funktionieren. Und damit eine ganz wesentliche Aussage in diesem Bericht nicht verloren geht, druckt **Report** sie hier gerne im Original ab: „Unter Würdigung aller Daten muss von einem Ersatzinvestitionsbedarf von ca. 900 Mio. Euro/Jahr ausgegangen werden, nur um die jährlichen Substanzverluste auszugleichen. Der jährliche Haushaltsansatz für Investitionen in die verkehrliche Infrastruktur (Ausbau und Ersatz) betrug im Jahr 2015 rund 675 Mio. Euro (inklusive der zusätzlichen Mittel aus dem Investitionsbeschleunigungsprogramm II). Hiervon waren etwa 505 Mio. Euro für Ersatzmaßnahmen vorgesehen."

BRÖCKELNDE SUBSTANZ

Die Substanz der Bundeswasserstraßen wird maßgeblich bestimmt von den dort befindlichen Anlagen. Dies sind im Wesentlichen 315 Schleusenanlagen, 2 Schiffshebewerke, 307 Wehranlagen und 40 Kanalbrücken. Schleusen, Hebewerke und Wehre sind neben den künstlichen Wasserstraßen hinsichtlich der Investitions- und Folgekosten die teuersten Anlagenteile. Das Brutto-Anlagevermögen der Bundeswasserstraßen (ohne Grundstücke) wird auf ca. 50 Mrd. Euro geschätzt (Preisstand 2013). Mittels eines pauschalen Abschreibungsansatzes errechnet sich aus dem Anlagevermögen ein Ersatzinvestitionsbedarf von etwa rund 900 Mio. Euro pro Jahr, nur um die jährlichen Substanzverluste auszugleichen. Noch nicht berücksichtigt ist hierbei ein bislang noch nicht quantifizierter Nachholbedarf aufgrund der über viele Jahre hinweg aufgelaufenen Substanzverluste infolge zu knapper Finanzierungsansätze. Hinzu kommt ein zusätzlicher Mittelbedarf zur Anpassung an heutige und künftige Normen sowie zur Opti-

mierung und Anpassung an heutige Nutzeranforderungen.

ALARMIERENDE ALTERSSTRUKTUR

Etwa die Hälfte der Anlagen an den Bundeswasserstraßen wurde vor 1950, etwa 10 % der Anlagen wurde vor 1900 errichtet. Die historische Entwicklung des Wasserstraßennetzes hat zu einer mittlerweile problematischen Altersstruktur des Anlagenbestandes geführt. Aufgrund der Altersstruktur und aufgeschobener Erhaltungsinvestitionen aus der Vergangenheit sind zunehmend kritische Bauwerkszustände feststellbar. Die Verkehrswasserbauwerke werden regelmäßig einer fachkundigen Überwachung und Prüfung unterzogen, um die Standsicherheit, Gebrauchstüchtigkeit und Verkehrssicherheit zu gewährleisten oder alternativ den Verkehr zu beschränken. Schäden an Verkehrswasserbauwerken können jedoch trotz Verkehrsbeschränkungen mit gravierenden Risiken verbunden sein. Bei nahezu allen wasserbaulichen Anlagen kann das Versagen zu Szenarien mit hohen volkswirtschaftlichen Schäden bis hin zu Gefahr für Leib und Leben führen. Der Anteil der Bauwerke, die in einem nicht ausreichenden bzw. ungenügenden Zustand mit einem kurzfristigen Handlungsbedarf sind, oder die in einem noch ausreichenden Zustand sind, für den mittelfristig (innerhalb etwa 10 Jahren) ein Handlungsbedarf erforderlich wird, nimmt stetig zu.

UNGENÜGENDE ZUSTÄNDE

Fast 85 % der Schleusenanlagen, insbesondere an Main, Main-Donau-Kanal (MDK), Neckar, Wesel-Datteln-Kanal (WDK) sowie Dortmund-Ems-Kanal-Nordstrecke (DEK Nord), und mehr als 70 % der untersuchten Wehranlagen, insbesondere an Main, Neckar sowie Mittelweser, sind nach der aktuellen Bauwerksprüfung in einem nicht ausreichenden bzw. ungenügenden Zustand, der einen kurzfristigen Handlungsbedarf auslöst, oder in einem noch ausreichenden Zustand, für den mittelfristig (innerhalb etwa 10 Jahren) ein Handlungsbedarf eintreten wird. Hieraus leitet sich auf der Basis statistisch abgesicherter Erfahrungswerte ab, dass unverzüglich oder in den nächsten 10 Jahren mit einem Ersatzneubau oder einer großen Grundinstandsetzung für etwa 18 % des Anlagenbestandes mit der Zustandsnote „nicht ausreichend“ bzw. „ungenügend“ oder „ausreichend“ gerechnet werden muss.

ERNÜCHTERNDES FAZIT

Das Fazit fällt in diesem Bericht entsprechend ernüchternd aus: Die Substanzreserven sind bei einem erheblichen Anteil des Bauwerksbestandes nahezu aufgebraucht. Dies erfordert eine Priorisierung von Infrastrukturinvestitionen mit einer Konzentration auf die wichtigsten Netzkorridore, die im definierten Kernnetz liegen. Ziel der Priorisierung ist, dort, wo ein hoher Transportbedarf besteht, eine bedarfsgerechte Infrastruktur zu erhalten und möglichst bedarfsgerecht auszubauen, und dies auch in einem vertretbaren Zeitrahmen. Andere Bereiche müssen demgegenüber nachrangig behandelt werden, auch wenn dort im Einzelfall eine hohe Wirtschaftlichkeit eines Ressourceneinsatzes nachgewiesen werden kann. Allerdings muss auch der Erhaltung von z.B. Wehren, Dükern, Durchlässen und Pumpwerken unabhängig von der Lage im Netz aufgrund der Sicherheitsrelevanz eine hohe Priorität eingeräumt werden. Auch Brücken über Bundeswasserstraßen in der Unterhaltungslast der WSV haben zumindest in dicht besiedelten Räumen unabhängig vom Wasserstraßenverkehr eine hohe Priorität.

KATEGORISIERUNG UND KLASSIFIZIERUNG

Üblich und anerkannt ist die Klassifizierung der Bundeswasserstraßen hinsichtlich ihrer nautischen Befahrbarkeit. Wesentliche Kriterien hierfür sind die Fahrrinnentiefen oder die maximal möglichen Abladetiefen sowie die zugelassenen Schiffsgrößen. Als Ergebnis einer wirtschaftlichen und finanziellen Abwägung zwischen der vorhandenen Infrastruktur in einem zusammenhängenden Netz und der Flottenstrukturentwicklung wird eine Befahrbarkeit mindestens für 110 m lange Güterschiffe mit einer Abladetiefe von 2,8 m angestrebt. Die Binnenschifffahrtsstraßen werden hinsichtlich der Befahrbarkeit nach Schiffsgrößenklassen nach einem Klassifizierungssystem der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) in die Wasserstraßenklassen I bis VII eingeteilt. Grundlage der Klassifizierung sind die räumlichen Abmessungen abgestimmter Schiffstypen, von denen die horizontalen Parameter Länge und Breite die wichtigsten sind.

AUSBAU IN DER KATEGORIE A

Die Binnen- und Seeschifffahrtsstraßen des Bundes werden im Bundesverkehrsministerium außerdem hinsichtlich ihrer Verkehrsbedeutung kategorisiert. Das ist ein vergleichsweise neues Vorgehen. Als Maßstab hierfür wurde die vorhandene und prognostizierte Transportmenge auf Transportrelationen gewählt. Ziel ist, in einem definierten Kernnetz zumindest in den „wichtigsten“ Relationen – dies ist die sog. Kategorie A – trotz des hohen Investitionsbedarfs und trotz des fehlenden Fachpersonals in der WSV Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen in vertretbaren Zeiträumen zu realisieren. „Wichtigste Relationen“ sind dabei solche, wo über 5 Mio. Tonnen Güter pro Jahr transportiert werden. Die Bundeswasserstraßen des Kernnetzes haben eine Länge von rund 4.500 km, davon sind rund 2.600 km der Kategorie A zugeordnet. Grob vereinfacht ausgedrückt bedeutet dies: Rhein, Main, Main-Donau-Kanal, Donau, Mosel, Teile des Neckars, westdeutsches Kanalgebiet, Mittellandkanal und Elbe-Seitenkanal haben gute Chancen für einen weiteren Ausbau. Östlich von Magdeburg werden Ausbaumaßnahmen an Flüssen und Kanälen absehbar jedoch nicht mehr stattfinden.

FACHLICHKEIT IN DATENBLÄTTERN

Der an einer gewissen Fachlichkeit interessierte Leser kann dem Netzzustandsbericht entnehmen, welche konkret benannten qualitativen Engpässe in den einzelnen Kategorien beseitigt werden sollen. Er erhält damit den sprichwörtlichen Überblick, wohin die infrastrukturelle Reise an den Flüssen und Kanälen gehen soll. In separaten Datenblättern wird für die wesentlichen Wasserstraßenkorridore oder Transportrelationen im Kernnetz der Zustand der für die Verkehrsfunktion bedeutsamen Wasserstraßeninfrastruktur (insbesondere Schleusen und Wehre) näher beschrieben. Dabei werden die für die Bewertung des Zustands wesentlichen Kategorien Konstruktion und Stahlbau ausgewertet. Neben den Bauwerkszuständen wurden jeweils die Verkehrsfunktion, das Verkehrsaufkommen/Netzkategorisierung, die Befahrbarkeit, qualitative und quantitative Engpässe, das Ausbauziel, die laufenden Aktivitäten in 2013 sowie der Ersatzinvestitionsbedarf bis 2030 für Schleusen- und Wehranlagen aufgelistet.

Der BDB stellt seinen Mitgliedern diesen Netzzustandsbericht bei Bedarf gerne zur Verfügung.

Binnenschifffahrt wird mit überzogenen Abgasgrenzwerten konfrontiert

Brüssel verspielt Chance zur weiteren Steigerung der Umweltfreundlichkeit

Am 5. Juli 2016 hat das europäische Parlament der Neufestsetzung von deutlich strengeren Abgasgrenzwerten für „nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte“ (engl.: non road mobile machinery, NRMM) zugestimmt.

Hierunter fallen nicht nur Rasenmäher, Bagger und ähnliche Geräte, sondern auch Binnenschiffsmotoren. Bei Neumotorisierungen mit Antrieben bis 300 Kilowatt Leistung müssen die neuen Grenzwerte ab 1. Januar 2019 eingehalten werden. Für Antriebe mit höherer Leistung treten die neuen Bestimmungen ab 1. Januar 2020 in Kraft.

Das Binnenschifffahrtsgewerbe zeigt sich massiv enttäuscht und verärgert über diesen Beschluss.

„Wir hatten in den vergangenen Monaten wiederholt dafür plädiert, dass die US-amerikanischen Abgasgrenzwerte (US EPA Tier 4) in Europa übernommen werden. Diese erfüllen annähernd die Euro-VI-Grenzwerte; sie bieten außerdem die Möglichkeit, auf einen deutlich größeren Kreis an Motorenherstellern, etwa aus dem Marinesektor, zuzugreifen“, erklärt Martin Staats, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB). Zwar habe man sich in Brüssel bei den gasförmigen Schadstoffen nun tatsächlich an den amerikanischen Bestimmungen orientiert, ausgerechnet bei den Partikelemissionen aber hiervon abweichend eine drastische Verschärfung vorgenommen.

BENÖTIGTE TECHNOLOGIE NICHT VERFÜGBAR

„Motorenhersteller haben uns und die Politik wiederholt gewarnt, dass die heute in der Schifffahrt verwendeten Motoren diese neuen Grenzwerte nicht einhalten können. Bei lediglich 150 bis 200 Hauptantrieben, die europaweit pro Jahr verkauft werden, besteht seitens der Hersteller kaum eine Motivation, umfangreiche Investitionen in diese Motorentechnologien vorzunehmen. Ein weiteres Problem ist, dass es aufgrund der äußerst geringen Stückzahlen für Binnenschiffe keine standardisierten Partikelfiltersysteme gibt, die als Massenprodukt erworben und eingebaut werden können. Es fehlen zudem standardisierte Messverfahren zur Überprüfung der vorhandenen Emissionen“, erklärt BDB-Präsident Martin Staats.

Hinzu kommt, dass die baulichen Abmessungen an Bord von Binnenschiffen häufig gar keinen Platz für den Einbau von Filtern lassen. „Es ist ausgesprochen ärgerlich, dass dieser Umstand in Brüssel trotz wiederholter Hinweise einfach ignoriert wird und weltfremde Regularien beschlossen werden“, erklärt Martin Staats. Äußerst befremdlich sei, dass dieses Argument aber ausgerechnet bei den Lokomotiven zu einer Freistellung von den neuen Abgasgrenzwerten führt: „Maßgeschneiderte Lösungen würden die Kosten für eine neue Lokomotive deutlich in die Höhe treiben und Eisenbahnunternehmen davon abhalten, ihre Flotten zu erneuern. Um die Ökologisierung des Eisenbahnsektors in den betroffenen Mitgliedstaaten zu erleichtern und zu beschleunigen und den Einsatz der besten derzeit auf dem Markt verfügbaren Technik zu fördern, sollte für Lokomotiven eine Genehmigung für eine zeitweilige Ausnahme von bestimmten Anforderungen erteilt werden“, heißt es in der Drucksache des Europäischen Parlaments.

MIT ZWEIERLEI MASS GEMESSEN

„Es ist beschämend und empörend, mit welch unterschiedlichem Maß Schiene und Schiff hier offensichtlich in Brüssel bewertet werden, obwohl die Probleme bei der Umsetzung der neuen Abgasgrenzwerte identisch sind“, so BDB-Präsident Martin Staats.

Staats‘ Fazit: „Überambitionierte Abgasgrenzwerte, die technisch nicht realisierbar sind, helfen der Umwelt nicht und schaden einer Branche, die bisher völlig zu Recht den Ruf als umweltverträglichster Verkehrsträger genießt. Anstatt der Binnenschifffahrt mit realistischen und erfüllbaren Umweltstandards einen möglichst zügigen Umstieg in besondere saubere Antriebstechnologien zu ermöglichen, wird in der klein- und mittelständisch strukturierten Branche nun möglicherweise das genaue Gegenteil erreicht: Neumotorisierungen werden vermieden, derzeit eingebaute Motoren werden so lange wie nur irgend möglich repariert und ‚in Fahrt‘ gehalten. Wir nennen das ‚Kubanisierung‘ in der Binnenschifffahrt“.

BINNENSCHIFFSEMISSIONEN HABEN KAUM AUSWIRKUNGEN AUF BEVÖLKERUNG

Das bestätigte Dr. Stephan Mai von der Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) im Rahmen eines Workshops des VBW im „Haus Rhein“. In einer Studie über Luftschadstoffimmissionen der Binnenschifffahrt am Niederrhein, der am stärksten befahrenen Wasserstraße Deutschlands, hatte die BfG nämlich festgestellt, dass nahezu alle relevanten Schadstoffgruppen keinen signifikanten Effekt auf den städtischen Nahbereich haben. Bei den maßgeblichen Luftschadstoffen wie Stickstoffoxiden (NOx) und Partikelemissionen (PM) wurden die Grenzwerte der Bundes-Immissionsschutzverordnung häufig sogar um ein Vielfaches des Erlaubten unterschritten. Messungen für Mittel- und Oberrhein kamen zu ähnlichen Ergebnissen. Zwar können liegende Binnenschiffe laut BfG zu höheren Immissionen im Bereich des Ufers führen. Diese sind in Stadtlagen jedoch deutlich geringer als die schon vorhandene Hintergrundbelastung oder der angrenzende Straßenverkehr.

Christoph Heidt vom unabhängigen ifeu-Institut zeigte außerdem auf, dass nach TREMOD (Transport Emission Model) die PM-Emissionen der Binnenschifffahrt seit 1970 um ganze 80 % gesunken sind, die NOx-Emissionen reduzierten sich um 40 %.

BDB stimmt Entwurf für ein Wasserstraßenausbaugesetz zu

Stärkere Gleichbehandlung der Verkehrsträger

Der BDB hat am 26. Juli 2016 gegenüber dem Bundesverkehrsministerium seine Zustimmung zu dem Entwurf eines Wasserstraßenausbaugesetzes signalisiert. Die Ausbaugesetze, die der Umsetzung des neuen Bundesverkehrswegeplans dienen, werden nun im Bundeskabinett behandelt.

SCHRITT IN RICHTUNG GLEICHBERECHTIGUNG DER VERKEHRSTRÄGER

„Wir begrüßen es außerordentlich, dass die Bundesregierung im Zusammenhang mit der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 nun auch ein Ausbaugesetz für die Bundeswasserstraßen schaffen wird. Die Regierung greift damit eine über viele Jahre wiederholt gegenüber Politik und Verwaltung vorgetragene Kernforderung des BDB auf, die eine größere Gleichbehandlung der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße bei Infrastrukturvorhaben zum Gegenstand hat“, erklärt BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen. Bei den Bundeswasserstraßen wurde in der Vergangenheit – anders als bei Straße und Schiene – auf ein entsprechendes Ausbaugesetz, das den verkehrlichen Bedarf im Planfeststellungsverfahren festschreibt, aus politischen Erwägungen verzichtet. Entsprechende Unsicherheiten bezüglich der Realisierung bestimmter Maßnahmen waren die Folge. Die Aussagen aus der Gesetzesbegründung bringen die Handlungsnotwendigkeit auf den Punkt:

„Zur Gleichstellung der Bundeswasserstraßen mit anderen Verkehrsträgern wird für den weiteren Ausbau des Bundeswasserstraßennetzes eine verlässliche und verbindliche gesetzliche Grundlage benötigt, die dem bereits geltenden gesetzlichen Verfahren beim Bau und Ausbau von Bundesfernstraßen bzw. dem geltenden gesetzlichen Verfahren für den Schienenwegeausbau entspricht. (...) Der Ausbaubedarf des Bundeswasserstraßennetzes wird künftig, wie es beim Ausbaubedarf des Netzes der Bundesfernstraßen und der Bundesschienenwege der Fall ist, durch Gesetz beschlossen. Durch diese Bestätigung vom Parlament wird den Wasserstraßenplanungen im Rahmen einer integrierten Bundesverkehrswegeplanung ein größeres Gewicht beigemessen und das weitere Verfahren erleichtert.“

FÖRDERUNG DER BINNENSCHIFFFAHRT WIRD BETONT

Lobend hervorzuheben ist, dass der Gesetzgeber in seiner Gesetzesbegründung nicht allein auf die Gleichbehandlung der Verkehrsträger abstellt, sondern zugleich die besondere Förderung des Transports auf den Bundeswasserstraßen als umweltfreundlicher Verkehrsträger betont. Hierfür wird nicht nur auf die Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung Bezug genommen, sondern zugleich die Handlungsnotwendigkeit aufgrund der prognostizierten Mengenzuwächse im Güterverkehr abgehoben. Zutreffend wird weiter ausgeführt, dass es zur Erreichung der gesetzten Ziele erforderlich ist, die Wasserstraße als wirtschaftlichen und umweltfreundlichen Verkehrsträger insgesamt qualitativ leistungsfähiger zu machen, die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Verkehrsträgern zu stärken und das Wasserstraßennetz rechtzeitig aufgrund vorausschauender Planung aus-

BDB nimmt Stellung zur neuen KV-Förderrichtlinie

Anreize zur Verkehrsverlagerung auf das Wasser

Der BDB hat Position zum Entwurf einer neuen Richtlinie zur Förderung des Kombinierten Verkehrs (KV) bezogen. Das Regelwerk soll die bisherige KV-Förderrichtlinie ablösen, die zum 31. Dezember 2016 außer Kraft tritt.

Mit der Förderung wird das Ziel verfolgt, Verkehrsträger sinnvoll zu vernetzen und dabei Güter von der Straße auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Binnenschiff und Güterbahn zu verlagern. Dafür werden der Neu- und Ausbau von KV-Umschlaganlagen mit bis zu 80 % vom Bund bezuschusst.

ALTE BDB-FORDERUNGEN AUFGEGRIFFEN

„Es ist sehr erfreulich, dass sich teils mehrere Jahre alte Forderungen des BDB und des Gewerbes in dem aktuellen Entwurf der KV-Förderrichtlinie wiederfinden. Ein Beispiel ist die Anerkennung von Pachtverträgen für Grundstücke, auf denen KV-Umschlaganlagen errichtet oder ausgebaut werden sollen. Damit erfolgt endlich eine Gleichstellung mit Eigentum und Erbbaurecht, was gerade in Hafengebieten deutliche Vorteile für den Kombinierten Verkehr bringt“, so BDB-Vorstandsmitglied Heinrich Kerstgens (Contargo GmbH & Co. KG).

Sinnvoll ist außerdem, dass – wie in dem Entwurf vorgesehen – künftig bei der Ermittlung des volkswirtschaftlichen Nutzens und damit bei der Förderberechnung die Hälfte der zurückgelegten Strecken im europäischen Ausland berücksichtigt werden sollen. Damit haben Projekte in Grenznähe – vor allem an Wasserstraßen – eine bessere Chance auf Realisierung.

MEHR FÖRDERTATBESTÄNDE GEPLANT

„Auch durch die Aufnahme neuer Fördertatbestände wird künftig der Ausbau des Kombinierten Verkehrs und eine Verkehrsverlagerung auf saubere Verkehrsmittel wie das Binnenschiff erleichtert“, lobt Heinrich Kerstgens. So sind in dem Entwurf z.B. Abstellflächen für Ladeeinheiten sowie automatisierte Ausfahrschranken und Parkplätze, wenn sie im Zusammenhang mit der Umschlagfunktion der KV-Anlage stehen, zusätzlich anerkannt.

Der Verband hat in seiner Stellungnahme angeregt, diesen Katalog noch um weitere sinnvolle Maßnahmen an Grundstücken, Umschlageinrichtungen und Ausrüstung zu ergänzen. Dazu gehören u.a. der Grunderwerb an Wasserflächen, Telekommunikationsanlagen, Anwendungssoftware (die heutzutage kaum noch von der förderfähigen Computerhardware getrennt werden kann), Geräte zur automatischen Sendungserfassung nicht nur im Zu- sondern auch im Ablauf sowie Umzäunungen und Sicherheitseinrichtungen.

SCHNELLERE ANTRAGSBEARBEITUNG NOTWENDIG

Eine per Beschluss des Bundeskabinetts durchgeführte Haushaltsanalyse für das Förderprogramm hat ergeben, dass der Kombinierte Verkehr ein taugliches und effektives Instrument darstellt, um Güter von der Straße auf alternative Verkehrsträger zu verlagern. Der BDB bedauert vor diesem Hintergrund, dass der entsprechende Fördertitel im Bundeshaushalt in den Jahren 2017 und 2018 abgesenkt werden soll.

„Wichtig ist, dass die Förderanträge deutlich schneller bearbeitet werden, damit die zur Verfügung stehenden Mittel auch vollständig abgerufen werden“, betont Kerstgens. In der Vergangenheit waren Bearbeitungszeiten von bis zu einem Jahr nämlich keine Seltenheit. Hier besteht dringender Handlungsbedarf, damit ein Ausbau des Kombinierten Verkehrs und die damit verbundene Verkehrsverlagerung verwirklicht werden kann.

Stolz und erleichtert: Die frisch gebackenen Binnenschiffer bei der Lossprechung

Lossprechung auf dem Schulschiff „Rhein“

Exzellente Aussichten für Azubis in der Binnenschifffahrt

Nach rund drei Monaten an Bord endete für 102 Auszubildende in der Binnenschifffahrt am 22. Juli 2016 der 256. Berufsschulkurs auf dem Schulschiff „Rhein“ in Duisburg-Homberg.

Während die Unterstufen- und Mittelstufenschüler ihre Prüfungen schon einige Tage zuvor abgelegt und vielfach schon die Heimreise angetreten hatten, konnten die Oberstufenschüler im Rahmen der sog. „Lossprechung“ an Deck des Schulschiffs ihren erfolgreichen Ausbildungsabschluss feiern und ihr Schulzeugnis sowie die Urkunde der IHK entgegen nehmen.

Das Ergebnis war dabei äußerst positiv: 54 der 57 zur Prüfung angetretenen Azubis der Oberstufe konnten ihren Start ins Berufsleben feiern. Jeder der frisch gebackenen Binnenschiffer wurde einzeln aufgerufen, und von seinen Kollegen, denen allesamt die Freude und Erleichterung deutlich anzumerken waren, laut beglückwünscht.

BESTE JOBAUSSICHTEN

Die erfolgreichen Absolventen sehen nun einer vielversprechenden beruflichen Zukunft entgegen. Denn in kaum einer anderen Branche können die Auszubildenden nach ihrer erfolgreich abgelegten Prüfung so sicher sein, direkt einen Arbeitsvertrag „in der Tasche“ zu haben. Der Bedarf an Nachwuchspersonal in der Binnenschifffahrt ist groß, so dass die Übernahmegarantie bei annähernd 100 % liegt. Neben diesem Faktor und der attraktiven Ausbildungsvergütung, die zu den höchsten deutschlandweit gehört, winken Binnenschiffern im Anschluss abwechslungsreiche Tätigkeiten im System Wasserstraße. Diese Rahmenbedingungen sind einzigartig, so dass die Ausbildung zum Binnenschiffer bzw. zur Binnenschifferin für junge Menschen, aber auch für Quereinsteiger, stets eine Überlegung wert sein sollte.

DERZEIT RÜCKGANG DER AUSZUBILDENDENZAHLEN

Nachdem in den vergangenen Jahren die Zahl der Schiffsjungen und Schiffsmädchen in der Ausbildung kontinuierlich angestiegen ist, erlebt die Branche zurzeit einen kleinen Einbruch. „Wir hoffen, dass die rückläufigen Ausbildungszahlen keinen längerfristigen Trend darstellen. Die Binnenschifffahrt ist auf junges und gut qualifiziertes Personal angewiesen, damit der Gütertransport über das Wasser auch künftig zuverlässig und sicher abgewickelt werden kann“, sagt BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen. Der BDB trägt mit dem Betrieb seines Schulschiffs, einer europaweit einzigartigen Aus-, Fort- und Weiterbildungseinrichtung in der Binnenschifffahrt, zur Sicherung der hohen Qualifikationsstandards maßgeblich bei und lädt junge Menschen dazu ein, sich über das Berufsbild Binnenschiffer mit seinen Vorzügen und Perspektiven zu informieren. Das Internetangebot www.schulschiff-rhein.de gibt dabei einen guten ersten Überblick, vermittelt mit zahlreichen Fotos einen Eindruck vom Leben an Bord und benennt Ausbildungsbetriebe und Ansprechpartner.

DIE AUSBILDUNG NACH DEUTSCHEM VORBILD MUSS ERHALTEN BLEIBEN

Sorgen bereiten der Branche derzeit Bestrebungen in Brüssel, die Qualifikationen und Befähigungen in der Binnenschifffahrt europaweit zu vereinheitlichen. „Eine Harmonisierung und Vereinfachung ist grundsätzlich begrüßenswert. Entscheidend ist aber, dass dabei mit Augenmaß vorgegangen wird. Die qualitativ hochwertige, bewährte und praxisnahe Ausbildung nach deutschem Vorbild sollte unbedingt erhalten bleiben, damit auch künftig der Ruf der Binnenschifffahrt als besonders sicherer Verkehrsträger gewahrt bleibt“, erklärt Jens Schwanen.

Das Schulschiff wird von zwei Schubbooten in den Duisburger Hafen gebracht

SCHULSCHIFF AUF DER WERFT

Das Schulschiff befand sich zur Verlängerung des Schiffattestes ca. eine Woche auf der Neuen Ruhrorter Schiffswerft. Dazu wurde es am 25. Juli 2016 von zwei Schubbooten, die freundlicherweise von den Unternehmen Imperial Shipping und ThyssenKrupp Steel zur Verfügung gestellt wurden, aus dem Homberger Hafen in den Duisburger Hafen gebracht. Beim Passieren der engen Ausfahrt aus dem Freihafen hinaus auf den Rhein war dabei echte Maßarbeit notwendig. Neben routinemäßigen Überprüfungen und Arbeiten wurde u.a. der Unterboden während der Hellingnahme gründlich gereinigt und mit Korrosionsschutz versehen. Bereits eine Woche später konnte das Schulschiff zurück an seinen angestammten Platz gebracht werden. Zudem wurde eine Erneuerung der Hebeanlage vorgenommen. Der nächste Werftgang steht turnusgemäß in acht Jahren an. Parallel zum Werftgang wurde der Steiger zum Schulschiff nach fachkundiger Prüfung aufbereitet.

Hellingnahme auf der Neuen Ruhrorter Schiffswerft

A-ROSA SPENDET MATERIAL FÜR UNTERWEISUNGEN

Das BDB-Mitgliedsunternehmen A-ROSA Flussschiff GmbH hat dem Schulschiff Arbeitsmaterial für die Unterweisungen gespendet. Dazu zählen 140 m Flechtleine für die Knotenkunde, 220 m 3-kardeliges Tau für das Spleißen in der Mittelstufe sowie 220 m Squareline-Tau und 200 m Draht für das Spleißen in der Oberstufe. Das Schulschiff-Team und der BDB danken A-ROSA herzlich für dieses Engagement.

A-ROSA sponsert Material für die Arbeitsgemeinschaften

100 % BESTEHEN ADN-WIEDERHOLUNGSKURS

Beim letzten ADN-Sachkunde Basis Wiederholungskurs mit Stabilität, der vom 11. bis 13. Juli 2016 auf dem Schulschiff „Rhein“ durchgeführt wurde, haben alle Teilnehmer nach dem schriftlichen Abschlusstest bestanden! Der BDB und das Schulschiff-Team gratulieren den Teilnehmern herzlich! Das gute Ergebnis ist bei weitem kein Zufall: immer wieder werden auf dem Schulschiff hohe Bestehensquoten verzeichnet.

BESUCH EINES BOOTES DER WASSERSCHUTZPOLIZEI

Eine Gruppe Auszubildender besichtigte im Juli 2016 ein Boot der Wasserschutzpolizei (WSP) Duisburg. Das Boot WSP 11 kam dafür extra in den Hafen Homberg. Zuvor kam der Leiter der WSP Duisburg an Bord des Schulschiffs und hielt einen Vortrag über die Arbeit der WSP. Im Anschluss hatten die angehenden Binnenschiffer die Gelegenheit, Fragen zu stellen. Das Schulschiff ermöglicht den Azubis immer wieder interessante Einblicke in verschiedenste Bereiche der Binnenschifffahrt.

NEUE STEUERLEUTE AUF DEM SCHULSCHIFF

Auf dem Schulschiff haben sich personelle Änderungen ergeben. Das Team wird am September 2016 von zwei neuen Mitarbeitern ergänzt. Christopher Hättig (Jahrgang 1989) und Jörg Thiele (Jahrgang 1962) sind nun neben Martin Böll als Steuerleute für die Betreuung der Auszubildenden, die Durchführung der praktischen Unterweisungen und Instandhaltungsarbeiten an Bord verantwortlich. Jörg Thiele hat als Bootsmann Erfahrung in der Binnenschifffahrt gesammelt und arbeitete nach einer erneuten Ausbildung mehrere Jahre als Erzieher in verschiedenen Einrichtungen. Christoph Hättig ist gelernter Industriemechaniker und gelernter Binnenschiffer und hat mehrere Zusatzqualifikationen, z.B. Sicherheitsbeauftragter, UKW-Sprechfunkzeugnis, Radarbescheinigung sowie Ersthelferschein erworben. Auch praktische Unterweisungen hat er schon begleitet.

Steuermann Christopher Hättig

Steuermann Jörg Thiele

VORSCHAU AUF UNSERE FORTBILDUNGSLEHRGÄNGE NOVEMBER BIS DEZEMBER 2016 AUF DEM SCHULSCHIFF

TERMIN	LEHRGANG
06.11. - 10.11.	ADN-Sachkunde Basis: Grundkurs mit Stabilität
07.11. - 09.11.	Erwerb von Patenten: Radar-Kompaktseminar mit Training am Flachwasserfahrsimulator SANDRA sowie Übungsfahrt mit dem Prüfungsschiff der WSV
11.11. - 12.11.	Flachwasserfahrsimulator SANDRA: Kraftstoffsparendes Fahren / TOPO-Training
14.11. - 15.11.	Logistik: Gefahrguttransport
17.11.	Stabilität: Tankschifffahrt
21.11. - 24.11.	Sachkundiger in der Fahrgastschifffahrt: Grundkurs
21.11. - 22.11.	Sachkundiger in der Fahrgastschifffahrt: Auffrischungskurs
25.11. - 26.11.	Flachwasserfahrsimulator SANDRA: Radartraining Konvoifahrt
28.11. - 30.11.	ADN-Sachkunde Basis: Grundkurs mit Stabilität
01.12. - 03.12.	Flachwasserfahrsimulator SANDRA: Radartraining für die Feuerwehr
05.12. - 08.12.	ADN-CHEMIE: Aufbaukurs
05.12. - 06.12.	ADN-CHEMIE: Wiederholungskurs
07.12. - 09.12.	UKW-Sprechfunklehrgang

Zu Besuch auf einem Boot der WSP

INNOVATIONSFORUM PLANUNGSBESCHLEUNIGUNG

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt hat in Berlin das „Innovationsforum Planungsbeschleunigung“ gestartet. Dabei sollen Wege aufgezeigt werden, wie Planungs- und Genehmigungsverfahren verkürzt werden können. „Das Geld steht bereit. Damit gebaut werden kann, müssen die Länder zügig für Planung und Genehmigung sorgen. Wir loten jetzt gemeinsam aus, wie die Planungsprozesse beschleunigt werden können“, kündigte der Minister an. Bis zum Frühjahr 2017 will das Innovationsforum, an dem Vertreter aus Politik, Verbänden, Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung teilnehmen, erste Empfehlungen vorlegen.

© WSV

NEUER AUTOABSETZPLATZ IN WESEL

Am Ende der neu gebauten Kaimauer im Weseler Stadthafen wurde eine neue PKW-Absetzstelle eingerichtet. Das teilte das zuständige WSA Duisburg-Rhein

© WSV

im Juli 2016 mit. An dem Absetzplatz zwischen Duisburg und Emmerich können Binnenschiffer ihre mitgeführten Autos mit dem bordeigenen Kran an Land heben, um z.B. Einkäufe oder Arztbesuche zu erledigen. Eine Anbindung an das öffentliche Straßennetz wurde von den Weseler Stadtwerken eingerichtet. Die Baukosten des Absetzplatzes betrugen nach Auskunft des WSA rund 180.000 Euro.

UMFRAGE ZU LIEGESTELLEN UND LANDSTROM

Der BDB hat in Abstimmung mit dem VBW in seinem Mitgliederkreis eine Umfrage zum Bedarf an Liegestellen und WLAN-Hotspots an den Bundeswasserstraßen sowie zur Nutzung von Landstromanlagen durchgeführt. Die Ergebnisse liegen nun vor und dienen als Grundlage für eine Bedarfsanalyse. Beide Verbände kooperieren, um in diesen für die Branche wichtigen Fragen Verbesserungen erzielen zu können.

„NACHHALTIGE MODERNISIERUNG VON BINNENSCHIFFEN“ GUT ANGENOMMEN

Das vom BMVI aufgelegte Modernisierungsprogramm für die Binnenschifffahrt wird weiterhin sehr gut angenommen. Das belegen aktuelle Zahlen zum Förderprogramm. Im ersten Halbjahr 2016 wurden demnach Anträge mit einem Volumen von 1,3 Mio. Euro bewilligt. Damit wurden schon mehr Mittel genutzt als im gesamten Jahr 2015. Ein Großteil der Anträge bezog sich auf emissionsärmere Motoren. Das BMVI ist zuversichtlich, dass die Gesamtfördersumme von 3 Mio. Euro für das Jahr 2016 vollständig abfließen kann. Der BDB befindet sich in laufenden Gesprächen mit dem Ministerium und weiteren Akteuren, um das Modernisierungsprogramm für Binnenschiffe weiter zu verbessern. Der BDB hat dazu auch seine Mitglieder befragt und die Anregungen aus dem Gewerbe dem Ministerium zugeleitet. Alle Informationen zu der Förderung gibt es auf www.elwis.de.

„SMART QU@LIFICATION“: 2. MEILENSTEINTREFFEN AUF DEM SCHULSCHIFF

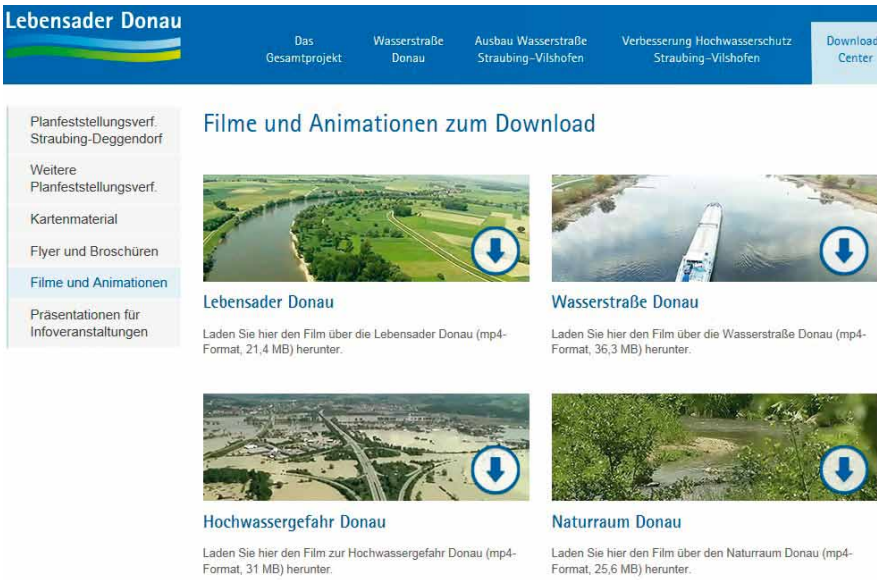
Im Rahmen des 2. Meilensteintreffens stellten die Partner des Projekts „Smart Qu@lification“ dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) als Projektträger Anfang Juli 2016 die bisher erarbeiteten Ergebnisse vor und gaben einen Ausblick auf die weiteren

Fabian Spieß (BDB), Dr. Tobias Hölterhof (UDE), Klaus Ridderskamp (Schulschiff), Robert Debus (DLR), Katja von Loringhoven (DIALOGistik), Andrea Beckschäfer (BDS), Andy Schäfer (UDE), Manfred Wieck (SBKR), Dieter Gründer (DST) und Prof. Dr. Rolf Dobischat (UDE). Nicht im Bild: Herbert Marschall (UDE) und Dr. Rupert Henn (DST)

Schritte. Thematisiert wurden dabei die verschiedenen Arbeitspakete (AP). In AP 3 präsentierten die Teilnehmer erste Ergebnisse der einzelnen Lernmodule. Dabei konnte in vielen Fällen bereits auf Inhalte in einem für das Projekt angelegten Learning-Management-System zurückgegriffen werden. Gesondert vorgestellt wurde die in der Erarbeitung befindliche Schiffsführungssimulation. Der BDB erarbeitet im Rahmen des Projekts zwei Module mit. Das Schulschiff „Rhein“ bot einen passenden Rahmen für die Sitzung.

INFORMATIONSFILME ZUM DONAUAUSBAU

Auf dem Internetportal „Lebensader Donau“ stehen ab sofort vier Informationsfilme zum Donauausbau Straubing-Vilshofen zum Download bereit. Die Filme sind modular in vier Einzelfilme zu den Themenkomplexen Lebensader Donau, Wasserstraße Donau, Hochwassergefahr Donau und Naturraum Donau aufgebaut. Sie geben einen kurzen Umriss über die wichtigsten Rahmenbedingungen des Gesamtprojektes Ausbau der Wasserstraße und die Verbesserung des Hochwasserschutzes. Die Filmclips stehen auf www.lebensader-donau.de zum Download bereit.



BDI FORDERT BESSERE VERNETZUNG VON HÄFEN

Der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) und das Deutsche Seeverladerkomitee im BDI (DSVK) haben ein Positionspapier zum Thema „Exporte sichern, maritime Lieferketten ausbauen“ herausgegeben. Darin wird u.a. eine bessere Vernetzung von See- und Binnenhäfen gefordert. Angesichts der verschärften Konkurrenzsituation durch den europäischen und internationalen Wettbewerb müssten Bund und Länder in einer noch engeren Kooperation mit den Hafenstandorten Wege finden, um die Wettbewerbsfähigkeit und damit die regionale und gesamtwirtschaftliche Bedeutung der See- und Binnenhäfen zu stärken. Konkret fordern BDI und DSVK den Ausbau eines kombinierten Verkehrssystems unter Einbeziehung aller Verkehrsträger, bessere Nutzung von Häfen in ihrer Funktion als multimodale Schnittstellen, sowie die Schaffung geeigneter und von der Beladung unabhängiger Beladungseinrichtungen für Binnenschiffe, die eine effiziente Abfertigung gewährleisten.

NEUE REFERATSLEITERIN IN DER DG MOVE

Durch die Neustrukturierung der DG Move hat die Binnenschifffahrt eine neue Ansprechpartnerin. Die Rumänin Daniela Rosca wird von Oktober 2016 an neue Leiterin des Referats „Häfen und Binnenschifffahrt“. Zuvor leitete sie seit 2011 das Referat „Umweltfreundlicher Verkehr und nachhaltiger Nahverkehr“. Daniela Rosca folgt damit auf Dimitrios Theologitis. Das Referat „Häfen und Binnenschifffahrt“ ist Teil des neustrukturierten Direktorats „Transport zu Wasser“.

HAFENGELDER IN HAMBURG BLEIBEN KONSTANT

Wie das Hafenmanagement Hamburg Port Authority (HPA) im Rahmen der letzten Sitzung des „Arbeitskreis Binnenschiff“ am 19. Juli 2016 in Hamburg mitteilte, werden die Hafengelder im Hafen Hamburg auch im Jahr 2017 nicht erhöht. Damit verbleibt das Entgelt, wie schon im Jahr 2016, auf dem Niveau von 2015. Der BDB hatte stets gefordert, die Binnenschifffahrt im Hamburger Hafen nicht durch eine starke Erhöhung der Hafengelder zu überfordern.

BMVI ZU NEUER SCHLEUSE AM ESK

Höhepunkt der jüngsten Sitzung des „AK Binnenschiff“ war der Vortrag vom Ministerialdirektor Reinhard Klingen (BMVI) zu Infrastrukturmaßnahmen an Elbe und Elbe-Seitenkanal (ESK). Klingen äußerte Zuversicht, dass das Gesamtkonzept Elbe noch 2016 verabschiedet wird. „Wir werden eine verstetigte, verlässliche Situation an der Elbe erhalten“, betonte er. Der neue Gleichwertige Wasserstand (GlW) für die Elbe werde „sicher nicht bei 1,60 m liegen“. Klingen betonte: „Der GlW ist nur der Bemessungswasserstand für die Bauwerke, sagt aber nichts über die

Der BDI fordert eine bessere Hafenvernetzung

Wassertiefe aus“. Stellung bezog er außerdem zu einem Neubau der Schleuse Lüneburg am ESK, der in den sog. Vordringlichen Bedarf des Entwurfs des BVWP 2030 aufgenommen wurde. „Ich habe keinen Zweifel, dass sich dieses Projekt auch im endgültigen BVWP wiederfindet“, sagte Klingen. Auf Nachfrage nach dem zeitlichen Horizont für den Neubau des Schleusenbauwerks am ESK nannte der Abteilungsleiter 6 - 7 Jahre reine Bauzeit zuzüglich 2 Jahre Planfeststellungsverfahren als realistisch – Vorplanung nicht mit eingerechnet. Es müsse generell Ziel sein, dass die im BVWP verankerten Maßnahmen bis zum Jahr 2030 begonnen werden.

Laut einer Studie hängen über 16.000 Arbeitsplätze an der Elbe

STARTSCHUSS FÜR NEUBAU DER SCHLEUSE GLEESEN

Mit dem feierlichen ersten Spatenstich hat Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im BMVI, am 23. August 2016 den Startschuss für den Bau der neuen Schleuse Gleesen am Dortmund-Ems-Kanal (DEK) gegeben, der den Beginn eines Großprojektes markiert. An der DEK-Nordstrecke werden in den kommenden Jahren nämlich insgesamt fünf Schleusen und deren Vorhäfen neu gebaut sowie die Kanalstrecke angepasst. Das Projekt wird von der WSV und Partnern aus der Region umgesetzt. In den Neubau der Schleusen werden 450 Mio. Euro und in die Streckenanpassung 100 Mio. Euro investiert. Damit künftig auch Großmotorgüterschiffe die Nordstrecke befahren können, werden die Schleusenbauwerke mit deutlich größerer Tiefe und Breite ersetzt.

© WSA Rheine

STUDIE BELEGT WIRTSCHAFTLICHE BEDEUTUNG DER ELBE

Im Auftrag der Bundesländer Sachsen-Anhalt, Hamburg, Brandenburg und Sachsen hat Hanseatic Transport Consultancy (HTC) eine Elbschifffahrtsstudie durchgeführt. Sie ergab, dass die Arbeit von 16.400 Beschäftigten direkt (6.600) oder indirekt (9.800) an der Elbe als Transportweg hängt. Bei der Auswertung von 139 der befragten Unternehmen, die bereits heute die Elbe als Transportweg nutzen, stellte sich heraus, dass für den Großteil (62 %) der Wasserstraßentransport eine mindestens „hohe“ Bedeutung hat, für 43 % sogar eine „sehr hohe“. 27 % der Befragten gaben an, die Nutzbarkeit der Wasserstraße Elbe sei Voraussetzung für ihre Tätigkeit. Bemerkenswert ist auch die Aussage, dass bessere Schifffahrtsverhältnisse bei 40 % der befragten Unternehmen zu einer Expansion führen würden.

FORUM BINNENSCHIFFFAHRT UND FACHMESSE IN KALKAR

Das diesjährige „Forum Binnenschifffahrt“ findet am 26. und 27. September 2016 wie schon im Vorjahr begleitend zur Messe „Shipping-Technics-Logistics“ im Konferenzzentrum Kalkar statt. Veranstalter des Branchentreffens sind der Schifffahrtsverlag „Hansa“ mit der Zeitschrift „Binnenschifffahrt“ sowie die Zeitschrift „Schifffahrt, Hafen, Bahn und Technik“ (SuT). Im Rahmen von Vorträgen und Diskussionen mit Experten aus Politik, Wirtschaft und Verladern, von Banken und Versicherungen sowie von Verbänden und Institutionen werden Lösungen diskutiert, wie das Binnenschifffahrtsgewerbe den vielfältigen Herausforderungen begegnen kann. Im Anschluss wird dann die Binnenschifffahrtsmesse eröffnet, die der BDB ideell unterstützt, die am 27. und 28. September 2016 jeweils zwischen 11 und 19 Uhr für die Besucher geöffnet ist. An beiden Tagen präsentieren deutsche und niederländische Unternehmen dem interessierten Fachpublikum ihre neuesten Produkte, Trends, Innovationen

Technics Logistics Shipping

FORUM Binnenschifffahrt 2016
26./27. September | Konferenzzentrum Kalkar
messekalkar

Ein Gutachten soll Verlagerungspotenziale im Rheinkorridor aufzeigen

und Dienstleistungen der gesamten maritimen Branche. Informationen zu Anmeldung und Programm gibt es unter www.messekalkar.de und in unserem Blog auf www.binnenschiff.de. Der BDB hat seinen Mitgliedern Eintrittskarten für die Messe übersandt.

ERMITTLUNG VON VERLAGERUNGSPOTENZIALEN AM RHEIN

Das BMVI hat ein Gutachten mit dem Titel „Verlagerungspotenziale im Rheinkorridor auf die Binnenschifffahrt" ausgeschrieben. Nach einer Bestandsaufnahme soll laut Leistungsbeschreibung eine konkrete Potenzialanalyse durchgeführt werden. Dabei werden Güterarten betrachtet, die bislang insbesondere von Bahn und LKW befördert wurden, aber für den Wasserweg geeignet sind. Darauf aufbauend wird ermittelt, welche positiven Effekte durch Nutzung des Binnenschiffs bis 2030 hinsichtlich (Lärm-)emissionen sowie Unfallkosten erzielt werden können. Untersucht wird ferner, wo konkret die Binnenschifffahrt eine wettbewerbsfähige Alternative darstellen kann und wo eine Verlagerung auf das Wasser am ehesten und besonders erfolgsversprechend umsetzbar ist. Schließlich werden konkrete Handlungsempfehlungen an Politik und Wirtschaft erarbeitet. Die Studie soll in einem Zeitraum von 12 Monaten erstellt werden.

INSTANDSETZUNG DER KLEINEN SCHLEUSE DORSTEN

Ende August 2016 starteten die Bauarbeiten an der Kleinen Schleuse Dorsten am Wesel-Datteln-Kanal (WDK). Das teilte das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Duisburg-Meiderich mit. Damit ist die Kleine Schleuse Dorsten die dritte von sechs Schleusen, an der Schleusentore, Maschinenbau sowie die Elektro- und Nachrichtentechnik im Rahmen einer Grundinstandsetzung ausgetauscht werden. Nach Abschluss der Arbeiten soll die Kammer voraussichtlich wieder im Dezember 2017 für die Schifffahrt freigegeben werden. In den kommenden Jahren sind Grundinstandsetzungen an der Kleinen Schleuse Friedrichsfeld sowie Hünxe und Flaesheim vorgesehen.

BINNENSCHIFFFAHRTSPROJEKT EMMA

Das Binnenschifffahrtsprojekt EMMA („Enhancing freight Mobility and logistics in the Baltic Sea Region by strengthening Inland waterway and river sea transport and proMoting new internAtional shipping Services") soll als länderübergreifendes Projekt auf Initiative von Hafen Hamburg Marketing und 20 Projektpartnern einen Beitrag zur Förderung, Weiterentwicklung und Aufwertung der Binnenschifffahrt in der Ostseeregion leisten. Die EMMA-Partner setzen sich mit der Frage auseinander, wie der Anteil der Binnenschifffahrt am Gesamttransport in der Ostseeregion nachhaltig gesteigert werden kann, wobei der Hauptfokus auf Maßnahmen in Gebieten liegt, wo das Binnenschiff in der Transportkette eine realistische Alternative bei moderaten Anpassungen der Infrastruktur darstellt. Das Projekt ist in der EU-Ostseestrategie verankert.

BVWP-ENTWURF VOM KABINETT GENEHMIGT

Das Bundeskabinett hat in der vergangenen Woche wie angekündigt den Entwurf des BVWP 2030 genehmigt. Das teilte das BMVI in einer Pressemitteilung mit. Der nun von der Regierung beschlossene Entwurf wurde in Teilbereichen nachgearbeitet, was allerdings nicht die Bundeswasserstraße betrifft. Der BDB hatte zu dem Entwurf des Bundesverkehrswegeplans Stellung genommen und den Entwurf eines Wasserstraßenausbaugesetzes als wichtigen Schritt zur Gleichbehandlung der Verkehrsträger begrüßt. Der Bundestag wird sich voraussichtlich nach der Sommerpause mit dem BVWP und den Ausbaugesetzen befassen.

„LOI MACRON" IN KRAFT GETRETEN

Zum 1. Juli 2016 ist das „Loi macron", das französische Mindestlohngesetz, in Kraft getreten. Es hat Auswirkungen auf Personen- und Gütertransporte, bei denen sich die Quelle oder das Ziel in Frankreich befinden, und somit auch auf die Binnenschifffahrt – mit Ausnahme von Transitverkehren. Die französischen Mindestlohnbestimmungen sorgen für bürokratischen Mehraufwand. So müssen ausländische Unternehmer

Die Kleine Schleuse Dorsten wird instand gesetzt

Adressfeld

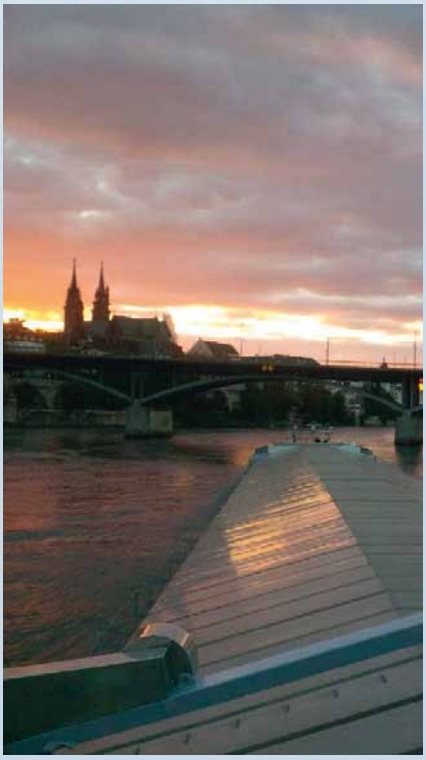
zwingend eine Entsendebestätigung („Attestation de detachement“) mitführen. Gleiches gilt erstaunlicherweise für den Vertreter des Arbeitgebers in Frankreich, auch wenn ausländische Binnenschifffahrtsunternehmen vielfach über gar keine Dependance in Frankreich verfügen. Der BDB hält Informationen zum Umgang mit den Regelungen, darunter ein „FAQ“ in deutscher Sprache, bereit.

BAG PROGNOSTIZIERT ZUWÄCHSE FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) hat in seiner Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr verkehrsträgerübergreifend ein erneutes Wachstum von Transportaufkommen und Leistung prognostiziert. Für die Binnenschifffahrt geht das BAG von einer Zunahme der Menge der transportierten Güter von 221,4 Mio. t in 2015 um 1,0 % für 2016 (223,5 Mio. t) und 0,3 % in 2017 (224,2 Mio. t) aus. Auch im Personenverkehr wird für das Jahr 2016 mit einer Zunahme von Verkehrsaufkommen (+ 1,8 %) und Verkehrsleistung (+ 2,0 %) gerechnet, zu der – so das BAG – alle Verkehrsträger einen positiven Beitrag leisten.

SCHWEIZER RHEINHÄFEN: MEHR CONTAINER – WENIGER MINERALÖL

In den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) wurden im ersten Halbjahr 2016 insgesamt 56.258 TEU umgeschlagen. Damit konnte ein Plus von 2,3 % im Vergleich zur Vorjahresperiode verzeichnet werden. Die Häfen gehen deshalb davon aus, das bisherige letztjährige Rekordergebnis von 124.267 TEU in 2016 zu übertreffen. Während der Containerbereich und der Umschlag landwirtschaftlicher Erzeugnisse wachsen, zeigt sich beim Umschlag von Mineralölprodukten, dem stärksten Umschlagssegment, nach starkem Wachstum nun eine rückläufige Entwicklung, teilten die SRH mit.



IMPRESSUM

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

Anschrift:
Dammstraße 15 - 17
47119 Duisburg
Telefon 0203 80006-50
Telefax 0203 80006-21
InfoBDB@Binnenschiff.de
http://www.binnenschiff.de

Layout und Satz: knauerdesign, Overath, www.knauerdesign.de.

Druck: Baecker + Häbel Satz und Druck GmbH, Willich.

Der Report ist zum Postzeitungsdienst zugelassen und hat das Vertriebskennzeichen K 122 88. Der Bezug ist kostenlos. Nachdruck ist gegen Belegexemplar erlaubt.

Auf dem Schulschiff RHEIN werden u.a. folgende Lehrgänge angeboten:

ADN-Sachkunde Basis – ADN „Chemikalien“
ADN „Gase“ – Großes Patent (Rheinpatent)
Radarpatent – UKW-Sprechfunk

Weitere Lehrgänge und die Preise finden Sie auf unserer Internetseite.
Alle Kurse werden durchgeführt, garantiert!
Wir bieten auch maßgeschneiderte Schulungen für Ihr Unternehmen an.

Schulschiff RHEIN
Rheinanlagen 12a – 47198 Duisburg-Homberg
Telefon: +49 (0)203 80006-31 – Email: info@schulschiff-rhein.de
Internet: www.schulschiff-rhein.de