03/2017
26. Jahrgang, Juli 2017

BDB REPORT

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

Ausbildung wird neu geregelt

EDITORIAL

Es gehört zu der seit vielen Jahrzehnten erhobenen Forderung einer verantwortungsvollen Verkehrspolitik, Güter verstärkt auf die „alternativen Verkehrsträger“ Schiene und Wasserstraße zu verlagern. So ist es auch im aktuellen Koalitionsvertrag der Bundesregierung zu lesen. Deshalb mag es freuen, dass das Verkehrsministerium nun mit einem eigens geschneiderten „Masterplan Schienengüterverkehr“ den Worten Taten folgen lässt. Ausgesprochen unerfreulich ist aber, dass der Plan Aktionen beinhaltet, die deutlich in den Wettbewerb gegenüber der Binnenschifffahrt eingreifen, die bekanntlich in den gleichen Gütersegmenten wie die Bahn tätig ist. Die vorgesehene Halbierung der Trassenpreise mit daraus resultierenden Kostenvorteilen für die Kundschaft wird in erster Linie die Binnenschifffahrt treffen, die sich – ohne die freundliche millioneneuroschwere Kostenentlastung durch den Staat – auf die niedrigeren Angebote der Bahn einlassen muss. Verblüffend, dass keiner der für diese Maßnahme Verantwortlichen die drohende Wettbewerbsverzerrung gesehen hat. BDB-Präsident Martin Staats hatte hierzu bereits auf dem Parlamentarischen Abend im Frühjahr in Berlin deutliche Worte gefunden. Da sowohl Schiff als auch Schiene es nicht schaffen, der Straße nennenswerte Gütermengen abzuringen, sollte ein „Masterplan Güterschifffahrt“, aufgelegt durch die neue Bundesregierung, wohl ein sachdienliches Mittel sein: Das bringt die Verkehrsverlagerung weiter auf den Weg – und begegnet der von keinem gewollten Verschärfung der Konkurrenz zwischen Schiff und Schiene. Mehr hierzu, zu den neuen Bestimmungen zur Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt, zu den stockenden Containerabfertigungen in den Seehäfen und zur Digitalisierung in der Schifffahrt lesen Sie in diesem Heft. Viel Spaß bei der Lektüre. **Jens Schwanen**

INHALT

02 I HALBIERUNG DER TRASSENPREISE
Maßnahme zu Lasten der Binnenschifffahrt

04 I NEUE EU-QUALIFIKATIONS-RICHTLINIE
Reform der Ausbildung

06 I NEUER NRW-KOALITIONS-VERTRAG
Flussausbau und Förderung der Branche

07 I CONTAINERUMSCHLAG IN DEN SEEHÄFEN
Verzögerungen belasten Gewerbe und Industrie

08 I BSI-KRITISVERORDNUNG ÜBERARBEITET
Binnenschifffahrt mit erfasst

10 I TOURISMUSEMPFANG IN BERLIN
6-Punkte-Papier zur Weißen Flotte

12 I AKTUELLES VOM SCHULSCHIFF

14 I DIGITALISIERUNG DER WASSERSTRASSE
Gesetz regelt Datenweitergabe

15 I KURZ GEMELDET

Senkung der Trassenpreise für Güterbahn empört die Binnenschifffahrt

Vermeintliche Verlagerungsstrategie verschärft den Wettbewerb

„Die deutschen Binnenschiffer wehren sich gegen eine pauschale Kostensenkung für den Schienengüterverkehr. Die diskutierte Halbierung der Trassengebühren für die Güterbahnen in Deutschland würde hauptsächlich zu Lasten des Transports auf den Wasserstraßen gehen, kritisiert der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB)."

Mit dieser Schlagzeile der Deutschen Presseagentur (dpa) hat der BDB sich Mitte Juni 2017 öffentlich Gehör verschafft. Hintergrund ist, dass die Politik eine drastische Absenkung der Trassenpreise für die Güterbahn plant. Hierdurch sollen Güter von der Straße auf die Schiene gelockt werden. Der BDB ist sich jedoch sicher: Dieses erklärte Ziel wird so nicht erreicht. „Man kann nicht hingehen und einfach sagen, ich reduziere mal die Trassenpreise, und dann habe ich die Ideallösung für die Entlastung der Straße gefunden. So wird es nicht funktionieren", sagte BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen der Deutschen Presse-Agentur in Berlin. „Das ist nicht gerechnet, das folgt auch keiner inneren Logik."

Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU), ansonsten der Binnenschifffahrt durchaus gewogen, ist ein Freund und Förderer dieser Maßnahme. In seinem kürzlich vorgestellten „Masterplan Schienengüterverkehr" ist sie ein Baustein in einem ganzen Bündel an Projekten, um der Schiene zu mehr Bedeutung zu verhelfen, denn: „Der Marktanteil des Schienengüterverkehrs an der gesamten Transportleistung ist im Güterverkehr über die vergangenen Dekaden deutlich gesunken", heißt es einleitend in der Unterlage. Was im Masterplan jedoch unerwähnt bleibt: Die angestrebte knappe Halbierung der Trassenpreise würde eine Kostenentlastung von rund 360 Millionen Euro jährlich für alle Güterbahnbetreiber bedeuten. Für die Einnahmeausfälle müsste der Steuerzahler aufkommen. Und es dürfte für die Steuerzahler noch viel teurer werden: Wie zu erwarten war, fordert nun auch der Personenverkehr auf der Schiene diese Preisreduzierung für sich ein.

© bayernhafen Regensburg

DSLV BEURTEILT MASSNAHME KRITISCH

Skeptisch äußert sich auch der Speditions- und Logistikverband DSLV zu diesem Vorschlag: „Marktbefragungen zufolge werden selbst bei einer Halbierung der Trassenpreise Senkungen der Angebotspreise im Schienensektor zehn Prozent nicht übersteigen. Ohne nachhaltige Leistungsverbesserung wird deshalb keine Preissenkung wirken", heißt in dem im April 2017 vorgestellten Positionspapier zur Stärkung der Schiene. „Einer politisch motivierten Subventionierung sollte eine sorgfältige Analyse des tatsächlichen Verlagerungspotenzials bestimmter straßenaffiner Gütergruppen vorangehen, da sich ansonsten allein die Systeme Schiene und Wasserstraße gegenseitig kannibalisieren, ohne einen echten Entlastungseffekt für die Straße zu erzielen", so der DSLV.

Der BDB ergänzt: Es fehlt bisher die Analyse, welche Güter und welche Mengen sich konkret durch diese Maßnahme überhaupt von der Straße auf die Schiene verlagern lassen. Nicht jede Lkw-Ladung ist bahnaffin. Es ist vielmehr daran zu erinnern, dass beim Transport von Massengütern wie Kohle, Erzen, Baustoffen, Chemieprodukten und Containern vor allem Bahn und Binnenschiff miteinander konkurrieren. Es liegt also auf der Hand, dass hier in etablierten Märkten Wettbewerbsvorteile für die Schiene geschaffen werden.

BRANDBRIEF VON BDB UND BÖB AN MINISTER DOBRINDT

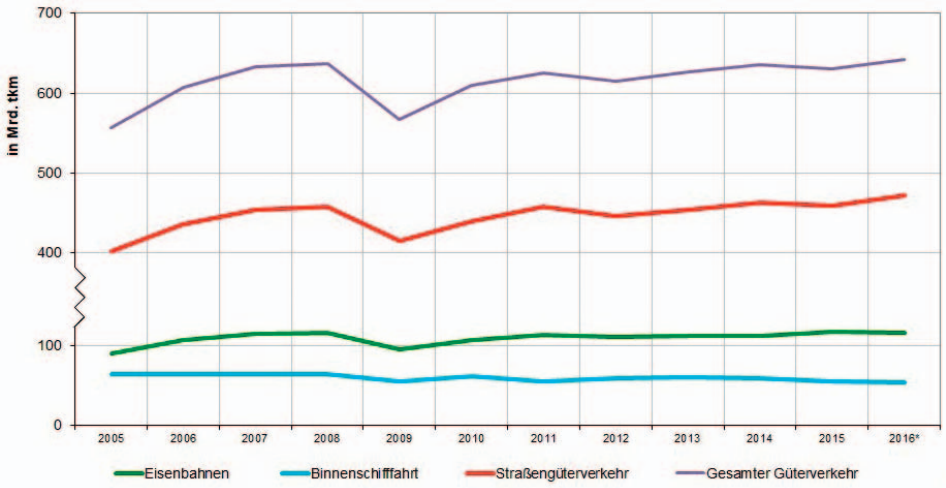
Wollte man die Binnenschifffahrt bezogen auf die Transportmengen in Deutschland in ähnlicher Weise fördern, so müsste man diese mit ungefähr 230 Mio. Euro subventionieren, denn allzu groß sind die Gütermen-

genunterschiede zwischen Bahn und Schiff nicht: Mit Schiffen wurden in Deutschland im vergangenen Jahr 221 Millionen Tonnen Güter transportiert. Mit der Eisenbahn waren es nach Angaben des Statistischen Bundesamts 364 Millionen Tonnen. „Man könnte u.a. die Wasserstraßengebühren vollständig abschaffen“, heißt es in einem Schreiben des BDB und des BÖB an Minister Dobrindt in der Angelegenheit. Dieser Vorschlag zielt auf eine Maßnahme im Bundesverkehrsministerium: In dessen Auftrag wird zurzeit ein Gutachten zur „wettbewerbsneutralen Vereinheitlichung der Schifffahrtsgebühren“ erstellt. Das wird an verschiedenen Stellen nun als pikanter Vorgang betrachtet: Während die Schifffahrtsabgaben mit wissenschaftlicher Akribie neu tariert werden, erfolgt die Trassenpreishalbierung im Wege eines politischen Husarenstücks – „ohne Beteiligung der Fachabteilungen im Ministerium“, so ist zu hören. „Wir bitten Sie dringend, die pauschale Absenkung der Kosten des Schienengüterverkehrs zu überdenken und einen differenzierten Ansatz zu verfolgen“, appellieren deshalb BDB-Präsident Martin Staats und BÖB-Präsident Rainer Schäfer in ihrem Brief an Minister Dobrindt.

GEWISSENSBISSE BEI TRASSENPREISREDUZIERUNG

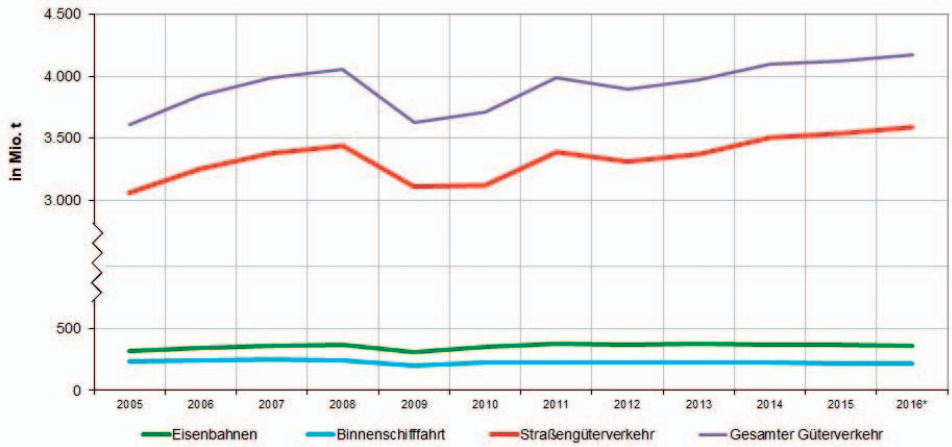
Die Sorge, dass eine Trassenpreisreduzierung für den Schienengüterverkehr das Binnenschiff kannibalisiert, statt Güter von der Straße zu holen, wird laut „Verkehrsbrief“ von der Politik geteilt. Das machten sowohl Verkehrsstaatssekretär Enak Ferlemann als auch Umweltstaatssekretärin Rita Schwarzelühr-Sutter Mitte Mai 2017 auf einer gemeinsamen Veranstaltung mehrerer Bahnverbände und der Bahngewerkschaft EVG deutlich. Lösungen, wie diese Gefahr ausgeräumt werden kann, hatten sie aber nicht anzubieten. Auch die Verbände zeigten sich laut „Verkehrsbrief“ ratlos: Ludolf Kerkeling vom Güterbahnverband NEE sagte, man habe diese Frage hin- und herdiskutiert, aber keine Lösung gefunden. Jürgen Tuscher vom Wagenhalterverband VPI regte an, die Trassenpreisreduzierung nach Marktsegmenten zu differenzieren: Während der Ganzzugverkehr im allgemeinen keine Erleichterung benötige und außerdem am stärksten in Konkurrenz zum Binnenschiff stehe, müsse der Einzelwagenverkehr – der im Übrigen auch am stärksten im Wettbewerb mit dem Lkw steht – klar entlastet werden. DB-Vorstand Berthold Huber lehnte ein derart kompliziertes Modell ab. Auch Dirk Flege von der Allianz pro Schiene widersprach dem Vernehmen nach energisch und machte deutlich, in diesem Fall sei „Schnelligkeit wichtiger als Genauigkeit“.

Beförderungsleistung im Güterverkehr



Quelle Destatis. * Vorläufige Zahlen

Beförderungsmenge im Güterverkehr



Quelle Destatis. * Vorläufige Zahlen

MASTERPLAN „GÜTERSCHIFFFAHRT“

Der BDB plädiert für wettbewerbsausgleichende Gegenmaßnahmen, die ab Oktober 2017 in neuer Regierungskonstellation ergriffen werden müssen: „Analog zum Masterplan Schienengüterverkehr fordern wir von der Politik einen ‚Masterplan Güterschifffahrt“, erklärt Verbandsgeschäftsführer Schwanen. Mit wenigen effektiven Maßnahmen und entsprechender Schützenhilfe durch die Politik ließe sich das Potenzial auf den Flüssen und Kanälen problemlos heben und mehr Güterverkehr auf das Schiff verlagern. „Im Gegensatz zu den anderen Verkehrsträgern gibt es auf den Wasserstraßen noch ausreichend Platz, um noch mehr Schiffe in Fahrt zu setzen und umweltfreundlicheren Güterverkehr ohne Lärmbelästigung für die Bevölkerung zu ermöglichen“, erklärt Jens Schwanen.

Die Schwerpunkte dieses Masterplans für die Güterschifffahrt könnten sich problemlos an den Inhalten der Dobrindt’schen Unterlage orientieren und entsprechend angepasst werden:

- Leistungsfähige Infrastruktur für die Binnenschifffahrt bereitstellen
- Digitalisierung der Güterschifffahrt vorantreiben
- Technische Innovationen für Binnenschiffe forcieren
- Schifffahrtsabgaben deutlich reduzieren
- Abgaben- und Steuerbelastung begrenzen
- Aus- und Weiterbildung forcieren

Wichtiger noch als die politische Absichtsbekundung eines Masterplans wäre dem BDB allerdings, dass den schönen Worten dann in kürzester Zeit auch tatsächlich Taten für die Schifffahrt folgen würden.

Die EU hat einen einheitlichen Rahmen für Ausbildung und Qualifikation von Binnenschiffern geschaffen

Einigung auf EU-Ebene erzielt:

Anerkennung von Berufsqualifikationen erreicht

Am 27. Juni 2017 hat die maltesische Ratspräsidentschaft, die derzeit für die EU-Staaten verhandelt, eine „informelle“ Einigung zur Verabschiedung der EU-Richtlinie über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt mit dem Europäischen Parlament erreicht. Damit sind die Verhandlungen zwischen Europäischem Parlament, Kommission und Rat (Trilog) über die neue Richtlinie abgeschlossen.

„Mit dem neuen Gesetz schaffen wir einheitliche Standards für die Ausbildung von Fachkräften auf Europas Flüssen. Das erleichtert den Zugang zum Arbeitsmarkt und macht das Berufsbild attraktiver. Deutsche Reeder brauchen gut ausgebildete Berufseinsteiger und Fachkräfte, das wird in Zukunft einfacher“, so MdEP Gesine Meißner, verkehrspolitische Sprecherin der FDP im Europäischen Parlament und Berichterstatterin. Bislang herrsche, was die Qualifikationen von Binnenschiffern angeht, „ein einziger Flickenteppich auf Europas Flüssen“. Damit sei nun Schluss, betonte Meißner.

Die EU-Richtlinie wird die Qualifikation und Befähigungen in der Binnenschifffahrt europaweit vereinheitlichen. Die EU-Kommission verfolgt damit das Ziel, das bestehende ungleiche Kompetenzniveau in der Ausbildung der Binnenschifffahrt mittels einheitlicher Ausbildungswege und Befähigungsstandards zu beheben. Hiermit soll die Mobilität der Arbeitnehmer der Branche erleichtert werden, da mit den „neuen“ EU-Befähigungszeugnissen die Arbeitnehmer der Schiffsbesatzung ohne Einschränkungen auf allen EU-Binnenwasserstraßen arbeiten und fahren können. Der BDB hat von Anfang an eine Harmonisierung und Vereinheitlichung

zwar begrüßt, jedoch immer wieder davor gewarnt, dass das Kompetenzniveau in der Ausbildung nicht zu stark abgesenkt werden darf.

ÄNDERUNG DER DEUTSCHEN AUSBILDUNGSVERORDNUNG NÖTIG

Aus den derzeit sehr weit divergierenden Anforderungen an die Art der Ausbildung (dual/singulär), die Fahrzeit und die Streckenkunde in den Mitgliedstaaten folgt zwangsläufig, dass sich mit Verabschiedung der neuen EU-Richtlinie zur Vereinheitlichung der Berufsqualifikation das Berufsbild und die Ausbildung in den einzelnen EU-Staaten ändern werden. Das hat in Deutschland zur Folge, dass die staatlich anerkannte Ausbildung zum Binnenschiffer gemäß der Verordnung über die Berufsausbildung zum Binnenschiffer/zur Binnenschifferin (BinSchAusbV) überarbeitet werden muss. Hierzu hat der BDB bereits mit dem zuständigen Referat für berufliche Aus- und Weiterbildung im Bundeswirtschaftsministerium (BMWi) Kontakt aufgenommen. Der BDB wird sich in Abstimmung mit dem Binnenschifffahrtsgewerbe über die inhaltlichen Eckwerte und Inhalte einer zukünftigen Ausbildungsordnung mit den Sozialpartnern zu verständigen haben und einen entsprechenden Antrag an das BMWi bzw. das Bundesinstitut für Berufsbildung einreichen. Erfahrungsgemäß wird das Verfahren zur Änderung einer Ausbildungsordnung einige Zeit in Anspruch nehmen, so dass die kommenden Ausbildungskurse auf dem Schulschiff „Rhein“ noch nach der derzeit gültigen Ausbildungsordnung und dem bekannten Muster ablaufen werden.

DIE EU-RICHTLINIE REGELT SEPARAT

- das Einstiegsniveau: Decksleute und Auszubildende,
- die Betriebsebene (=Operational Level): Matrose, Bootsmann, Steuermann
- die Führungsebene (=Management Level): Schiffsführer

SCHIFFSFÜHRER WIRD AUSBILDUNGSBERUF

Es wird sich bereits die Grundstruktur der Ausbildung dahingehend ändern, dass der Schiffsführer ein eigenständiger Ausbildungsberuf wird. An die Stelle des klassischen Patents tritt dann das EU-Befähigungszeugnis für Schiffsführer im Management Level. Die Richtlinie fördert damit eine Verschulung der Ausbildung, wobei aber gleichzeitig auch festzustellen ist, dass praktische Fahrzeiterfordernisse abnehmen. Danach sieht die Richtlinie zum Beispiel folgende Möglichkeiten vor:

- 2-jährige Ausbildung zum Matrosen mit 90 Tagen Fahrzeit,
- 3-jährige Ausbildung zum Schiffsführer mit 360 Tagen Fahrzeit,
- neue Qualifikationsmöglichkeiten für Quereinsteiger zur Matrosen- und Schiffsführerbefähigung,
- verstärkte Ausbildung am Simulator als Vorbereitung auf eine spätere praktische Fahrprüfung für angehende Schiffsführer.

Die Qualität wird durch Einführung obligatorischer Prüfungen sichergestellt. Lediglich die Befähigung zum Matrosen-Motorwart und Maschinist werden durch die Richtlinie nicht geregelt.

Die Mindestanforderungen zum Erhalt eines EU-Befähigungszeugnisses sind für die verschiedenen Ebenen in Anhang I der Richtlinie geregelt. Die Antragsteller für die Betriebs- und Führungsebene müssen folgende Voraussetzungen erfüllen:

- Mindestalter,
- Fahrzeitnachweis und Durchlaufen eines zugelassenen Ausbildungsprogramms inklusive Prüfung oder eine staatliche Prüfung,
- medizinische Tauglichkeit.

Die zu erfüllenden Befähigungsstandards werden per delegierten Rechtsakt durch die Kommission erlassen, wobei sich die wesentlichen inhaltlichen Anforderungen aus Anhang II der Richtlinie wiederum getrennt nach Betriebs- und Führungsebene ergeben. Diese betreffen die grundlegenden Anforderungen für die Bereiche der Navigation, des Schiffsbetriebs, des Ladungsumschlags und der Fahrgastbeförderung, der Schiffsbetriebstechnik, der Wartung und Instandsetzung, der Kommunikation sowie Gesundheit, Sicherheit und Umweltschutz.

STRECKENKUNDE-KOMPETENZ VERBLEIBT BEI MITGLIEDSTAATEN

Besondere Zulassungen gelten beim Schiffsführer für Binnenwasserstraße mit maritimem Charakter (altes „A-Patent“), bei der Radarfahrt, für LNG-betriebene Binnenschiffe, für Großverbände und für Binnenwasserstraßen mit besonderen Risiken („Streckenkunde“). Insbesondere für die Risikostrecken hat der BDB sich erfolgreich dafür eingesetzt, dass der Mitgliedstaat, in dessen Gebiet der Streckenabschnitt mit besonderen Risiken fällt, auch für die Prüfung zuständig sein muss und ein anderer Mitgliedstaat nur nach dessen Zustimmung tätig werden kann. Zudem behalten die Mitgliedstaaten das Recht, eigenständig zu entscheiden, ob auf bestimmten Streckenabschnitten Streckenkunde erforderlich ist und welche Anforderungen Schiffsführer erfüllen müssen. Die Richtlinie legt fest, dass diese Streckenkenntnisse durch:

- Absolvieren einer bestimmten Anzahl an Fahrten,
- Simulatorprüfung,
- Multiple Choice Prüfung,
- mündliche Prüfung oder
- Kombination aus mehreren Varianten

erworben werden können. Die Mitgliedstaaten haben nun vier Jahre Zeit, die EU-Richtlinie in nationales Recht zu transferieren.

Die neue NRW-Landesregierung will die Potenziale der Wasserstraße besser nutzen

Koalitionsvertrag der neuen NRW-Landesregierung

Flussausbau und Förderung der Binnenschiffer stehen auf der Agenda

Der BDB gratuliert Hendrik Wüst zur Ernennung als neuer Verkehrsminister in Nordrhein-Westfalen. Der Verband freut sich auf die zukünftige Zusammenarbeit mit dem gebürtigen Westfalen und früheren wirtschaftspolitischen Sprecher der CDU-Fraktion, der das Amt von Michael Groschek (SPD) übernimmt.

Der BDB sieht im aktuellen Koalitionsvertrag der schwarz-gelben Landesregierung zahlreiche gute Anknüpfungspunkte, um die Attraktivität der Binnenschifffahrt in NRW noch weiter zu steigern: Mit seiner Wasserstraßen- und Hafeninfrastruktur ist NRW bereits heute anerkanntermaßen das Binnenschiffsland Nr. 1 in Deutschland. Diesem Anspruch will die Landesregierung offenbar weiter gerecht werden.

POTENZIALE DER WASSERSTRASSEN BESSER NUTZEN

Die Potenziale der Wasserstraßen sollen besser genutzt und der energieeffiziente Verkehrsträger Binnenschiff gestärkt werden, heißt es in dem bis 2022 gültigen Koalitionsvertrag. Dazu wird das NRW-Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept der Vorgängerregierung verbessert und schnellstmöglich umgesetzt. Der BDB wird sich gerne in die konstruktive Weiterentwicklung dieses Konzepts aus dem Jahr 2016 einbringen, wenn es um die Verwirklichung der Interessen der Güter- und Fahrgastschifffahrt im Land geht. Schließlich stellt der Branchenverband in diesem Konzept einen der Hauptakteure dar, u.a. für die Themenfelder „Sicherstellung einer ausreichenden Ausbildung für die Binnenschifffahrt der Zukunft“, „Forschung zur Sicherung nachhaltiger Mobilität in der Binnenschifffahrt“ und „Emissionsarme Binnenschifffahrt“.

VERBESSERUNGEN IM KANALNETZ ANGEKÜNDIGT

Mit innovativen Lösungskonzepten sowie unter Ausschöpfung aller technischen und baulichen Maßnahmen sowohl im Bereich der Schiffe als auch der Wasserstraßen will die Regierung die Voraussetzungen zur Verbesserung der wirtschaftlichen Nutzung des westdeutschen Kanalnetzes schaffen. Gegenüber dem Bund wird NRW dabei mit Nachdruck auf eine Sanierung der Schleusenbauwerke sowie auf die Anhebung der Fluss- und Kanalbrücken hinwirken. Und auch das für die internationale Binnenschifffahrt und seine Kunden so wichtige Projekt der Vertiefung des Rheins soll gemeinsam mit dem Bund und den anderen Rheinanliegerländern vorangetrieben werden. Analog zu dem Kooperationsabkommen mit dem Hafenstandort Hamburg wird nun auch ein Abkommen zur Zusammenarbeit zwischen NRW und den für die Binnenschifffahrt überragend wichtigen ZARA-Häfen Zeebrügge, Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen geschlossen.

Massive Verzögerungen beim Containerumschlag in den Seehäfen

Hausgemachte Probleme belasten Industrie und Binnenschifffahrt

Die Containerabfertigung in den Seehäfen Rotterdam und Antwerpen gerät zunehmend zum Desaster: Bereits seit Ende Mai kommen die Terminals dort mit der Abfertigung nicht mehr hinterher. Sowohl bei den ausgehenden Verkehren in Richtung Übersee, als auch bei der Verschiffung von Containern in das Hinterland kommt es zu massiven zeitlichen Verzögerungen.

Binnenschiffe werden an den Containerterminals nur noch mit mehrtägiger Verspätung abgefertigt. Verbindliche Abfertigungstermine gibt es nicht mehr; die Wartezeiten zum Laden bzw. Löschen der Fracht betragen im Hafen Antwerpen bis zu 96 Stunden. In Rotterdam sind es sogar bis zu 120 Stunden.

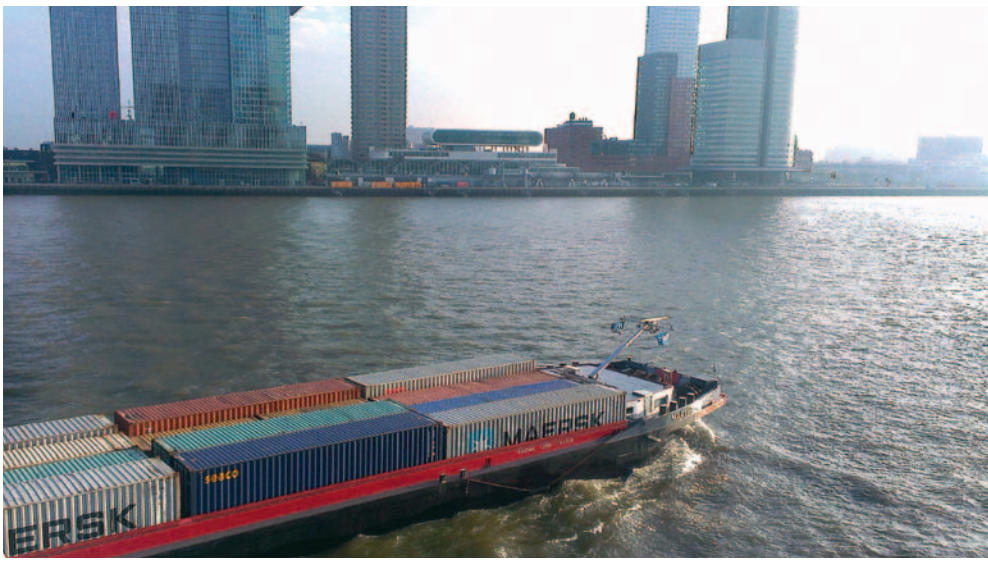
Vertreter aus Wirtschaft und Industrie schlagen nun zusammen mit Firmenvertretern des Binnenschifffahrtsgewerbes und des BDB Alarm, denn Wartezeiten beim Umschlag von bis zu einer Woche sind unzumutbar. Containercarrier in der Binnenschifffahrt können unter diesen Umständen die Einhaltung ihrer Fahrpläne nicht mehr garantieren. Entstehende Mehrkosten für das Löschen an anderen Terminals, zum Beispiel um Termine zu halten, können keinesfalls durch die Dienstleister bzw. deren beauftragende Verlader geschultert werden. „Folgekosten durch verpasste Seeschiffsabfahrten bzw. verspätete Gestellungen von Containern liegen außerhalb unseres Verantwortungsbereichs“, argumentiert die Branche, die sich selber häufig als „Spielball“ in Abfertigungsabläufen in den Seehäfen sieht und mit enormem Mehraufwand und zusätzlichen Kosten zu kämpfen hat.

Der Wirtschaftsstandort Deutschland leidet massiv unter dieser Situation in den Westhäfen. Und auch umweltpolitisch ist die derzeitige Situation ein Trauerspiel. Immer mehr Containerverkehre werden zurzeit aus der Not heraus auf die Straße verlagert, weil die Zuverlässigkeit den Kunden der Verlader gegenüber keine andere Wahl lässt. Und die derzeit niedrigen Wasserstände am Rhein verhindern, dem Stau in den Seehäfen schlicht mit mehr Schiffsraum im Hinterland zu begegnen.

Die Ursachen dieser unhaltbaren Zustände liegen nicht in Wetterkapriolen oder ähnlichem begründet, sondern sind in weiten Teilen hausgemacht. Die Fusion der großen Seereedereien mit komplett neuen Abfahrtplänen sorgt seit Monaten weltweit für Chaos in der Abfertigung. Große Seeterminals in den Westhäfen bewegen sich mit einer Auslastung von 90 % an der Grenze des Machbaren. Auch die bisher als Bypass genutzten Terminals sind inzwischen ausgelastet. Der Cyberangriff auf ein großes Seeterminal im Juni hat die Abfertigung zusätzlich ins Stocken gebracht. Alle Versprechungen der Terminalbetreiber, diese Situation nun kurzfristig in den Griff zu bekommen, haben sich als haltlos erwiesen.

Wirtschaftsvertreter, die Binnenschifffahrtsbetreiber mit dem BDB und Vertreter von Terminal und Hafen hatten dazu in den letzten Monaten gemeinsame Konzepte verabredet, die auch Wirkung zeigten, nun aber wieder ins Gegenteil umzuschlagen scheinen. Auch die Seehäfen Rotterdam und Antwerpen bemühen sich im Rahmen von Gesprächsrunden auf höchster Führungsebene und mit sämtlichen Beteiligten um eine Beseitigung der Misere.

Die Forderung von Industrie und Wirtschaft sowie der Binnenschifffahrtsunternehmen ist daher eindeutig: „Es genügt uns nicht, dass in gemeinsamen Gesprächen mit Terminalbetreibern Besserung gelobt wird. Die Seehäfen sind aufgefordert, die Abfertigungsprobleme endlich operativ in den Griff zu bekommen. Dazu müssen auch den Binnenschifffahrtsunternehmen verbindliche Abfertigungstermine gegeben werden, damit Planungen nicht immer wieder über den Haufen geworfen werden müssen oder von einer Vertröstung zur anderen gehangelt wird. Dies alles muss nun zeitnah geschehen, damit die Erfolgsstory ‚Container in der Binnenschifffahrt‘ fortgeschrieben werden kann!“



Überarbeitete BSI-Kritisverordnung in Kraft

Binnenschifffahrt als Betreiber kritischer Dienstleistungen erfasst

Ende Mai 2017 hat die Bundesregierung der überarbeiteten BSI-Kristisverordnung zugestimmt, die am 30. Juni 2017 in Kraft getreten ist. Gesetzliche Grundlagen für die Verordnung sind das IT-Sicherheitsgesetz und das Gesetz über das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSIG), die wichtige Infrastrukturen besser vor digitalen Angriffen schützen sollen.

Die überarbeitete BSI-Kritisverordnung verpflichtet nunmehr auch die Betreiber kritischer Infrastrukturen im Sektor Transport und Verkehr sowie Finanzen und Gesundheit zur Einhaltung gesetzlich definierter IT-Mindestsicherheitsstandards. Insofern können jetzt auch Unternehmen im Binnenschifffahrtsgewerbe unter den Regelungsbereich der Vorschriften fallen. Bereits im Jahr 2016 verpflichtete die BSI-Kritisverordnung die Sektoren Energie, Informationstechnik und Telekommunikation, Wasser sowie Ernährung.

Hintergrund für die gesetzlichen Regelungen zur Erhöhung der Sicherheit informationstechnischer Systeme ist die zunehmende IT-Durchdringung und Digitalisierung, die zwar große ökonomische Potenziale eröffnet, gleichzeitig aber auch neue Gefährdungslagen durch gezielte Cyber-Angriffe auf IT-Infrastrukturen von Unternehmen zulässt.

Das BSIG richtet sich in erster Linie an Betreiber sog. kritischer Infrastrukturen. Nach dem Gesetz sind kritische Infrastrukturen Einrichtungen und Anlagen, die den oben genannten Sektoren angehören und von hoher Bedeutung für das Funktionieren des Gemeinwesens sind. Dies ist der Fall, wenn durch ihren Ausfall oder ihre Beeinträchtigung erhebliche Versorgungsengpässe wie zum Beispiel bei der Versorgung der Allgemeinheit mit Gütern oder sonstige Gefährdungen für die öffentliche Sicherheit eintreten würden. Entscheidend ist damit die Frage, nach welchen Kriterien und Schwellenwerten die Unternehmen der Binnenschifffahrt unter die Definition der Betreiber kritischer Infrastrukturen fallen. Der BDB hat das politische

GESETZLICHE VERPFLICHTUNGEN NACH DEM BSIG

Binnenschifffahrtsunternehmen, die über die vorgenannten betroffenen Einrichtungen verfügen und den Schwellenwert erreichen oder überschreiten, unterliegen folgenden Verpflichtungen:

KONTAKTSTELLE

Das betroffene Unternehmen muss binnen sechs Monate nach Inkrafttreten der BSI-Kritisverordnung dem Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) eine Kontaktstelle nennen. Das BSI hat dem BDB folgende Kontaktdaten mitgeteilt:

Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik
KRITIS-Büro
Telefon: +49 (0)228 99 9582 6166; Fax: +49 (0)228 99 10 9582 6166
Email: Kritische.Infrastrukturen@bsi.bund.de

Alle Vorgänge rund um die Registrierung, die Datenerfassung, die Rückfragen zur Registrierung und zur IT-Sicherheit bearbeitet das sog. KRITIS-Büro.

VORKEHRUNGSPFLICHTEN

Betreiber kritischer Infrastrukturen (KRITIS-Betreiber) sind verpflichtet, angemessene technische und organisatorische Vorkehrungen zur Vermeidung von IT-Sicherheitsfällen zu treffen, die sich an dem jeweiligen Stand der Technik zu orientieren haben. Die Vorkehrungen sind von den Unternehmen binnen zwei Jahre nach Inkrafttreten der BSI-Kritisverordnung umzusetzen. Unter IT-Sicherheitsfälle definiert das Gesetz Störungen der Verfügbarkeit, Integrität, Authentizität und Vertraulichkeit informationstechnischer Systeme, Komponenten oder Prozesse, die für die Funktionsfähigkeit der kritischen Infrastrukturen maßgeblich sind. Organisatorische und technische Vorkehrungen sind danach angemessen, wenn der dafür erforderliche Aufwand nicht außer Verhältnis zu den Folgen eines Ausfalls oder einer Beeinträchtigung der betroffenen kritischen Infrastruktur steht.

Der Begriff „Stand der Technik“ ist nach Auskunft des BSI bewusst unbestimmt formuliert, da die technische Entwicklung meist schneller als die Gesetzgebung ist. Daher habe es sich bewährt, in Gesetzen auf den „Stand der Technik“ abzustellen, statt zu versuchen, konkrete technische Anforderungen bereits im Gesetz festzulegen. Was zu einem bestimmten Zeitpunkt „Stand der Technik“ ist, lässt sich zum Beispiel anhand existierender nationaler oder internationaler Standards und Normen ermitteln.

Das BSI kann beim KRITIS-Betreiber die Einhaltung der Vorkehrungspflichten überprüfen. Der KRITIS-Betreiber hat dem BSI zu diesem Zweck das Betreten der Geschäfts- und Betriebsräume auch während der üblichen Betriebszeiten zu gestatten und auf Verlangen Schriftstücke etc. vorzulegen und Auskunft zu erteilen.

NACHWEISPFLICHTEN

KRITIS-Betreiber haben mindestens alle zwei Jahre gegenüber dem BSI nachzuweisen, dass sie die geforderten IT- Sicherheitsvorkehrungen getroffen haben. Der Nach-

weis kann durch Übermittlung einer Auflistung der zu diesem Zweck bei dem Unternehmen durchgeführten Sicherheitsaudits, Prüfungen oder Zertifizierungen einschließlich der dabei aufgedeckten Sicherheitsmängel erfolgen. Entsprechende Audits, Prüfungen und Zertifizierungen sind nach der Gesetzesbegründung von dazu nachweislich qualifizierten Prüfern bzw. Zertifizierern durchzuführen. Das Bundesamt kann die Vorlage der Dokumentation, die der Überprüfung zugrunde gelegt wurde, verlangen. Es kann bei Sicherheitsmängeln die Beseitigung dieser Mängel anordnen.

MELDEPFLICHTEN

KRITIS-Betreiber haben Störungen der Verfügbarkeit, Integrität, Authentizität und Vertraulichkeit ihrer informationstechnischen Systeme, Komponenten oder Prozesse, die zu einem Ausfall oder zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit der von ihnen betriebenen kritischen Infrastrukturen geführt haben oder führen können, unverzüglich über die Kontaktstelle an das BSI zu melden. Die Meldung muss umfangreiche Angaben zu allen relevanten Hintergründen des IT-Sicherheitsfalles enthalten, einschließlich technischer Informationen und der vermuteten Ursachen, der betroffenen Informationstechnik, der Art der betroffenen Einrichtung sowie zur erbrachten kritischen Dienstleistung und zu den Auswirkungen der Störungen auf diese Dienstleistung. Die Nennung des Betreibers ist nur dann erforderlich, wenn die Störung tatsächlich zu einem Ausfall oder einer Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit der kritischen Infrastruktur geführt hat.

ORDNUNGSWIDRIGKEITEN

Für die Nichteinhaltung wesentlicher Pflichten sieht das Gesetz eine Bußgeldandrohung vor. Diese liegt bei maximal 50.000 Euro. Verstößt ein Unternehmen allerdings gegen eine Anordnung des BSI, einen aufgetretenen Sicherheitsmangel zu beseitigen, kann ein Bußgeld bis maximal 100.000 Euro angeordnet werden.

SONDERTHEMA: TANKSCHIFFFAHRT

Die Tankschifffahrt wurde bereits in der Begründung zur BSI-Kritisverordnung aus dem Jahr 2016 für den Sektor Energie als Verkehrsträger zur Kraftstoff- und Heizölverteilung genannt und damit verpflichtet. Nunmehr werden die Kriterien und Schwellenwerte der betroffenen Einrichtungen der Tankschifffahrt in der überarbeiteten BSI-Kritisverordnung nochmals konkretisiert. Danach gilt:

Als betroffene Einrichtungen für die Erbringung der kritischen Dienstleistungen fallen in der Tankschifffahrt „Anlagen oder Systeme von Aggregatoren zum Vertrieb von Kraftstoff und Heizöl“ unter den Anwendungsbereich der BSI-Kritisverordnung. Hierzu zählt die Verordnung „Anlagen oder IT-Systeme, die zur Disposition insbesondere von Tankkraftwagen, Kesselwagen oder Binnenschiffen verwendet werden, mit dem Ziel, den Vertrieb von Kraftstoffen und Heizöl abzuwickeln, zu koordinieren oder zu optimieren, unabhängig davon, ob durch die Anlage oder das IT-System Verbraucher beliefert werden“.

Der Schwellenwert, ab wann ein Unternehmen der Tankschifffahrt mit seinen Anlagen oder IT-Systemen unter den Anwendungsbereich fallen beträgt für die Gesamtmenge der verteilten Menge Kraftstoff 420.000 Tonnen/Jahr und für die Gesamtmenge der verteilten Menge Heizöl 620.000 Tonnen/Jahr.

GESETZLICHE VERPFLICHTUNGEN NACH DEM BSIG

Hinsichtlich der gesetzlichen Verpflichtungen gibt es für die Tankschifffahrt keine Besonderheiten im Vergleich zu den betroffenen Binnenschifffahrtsunternehmen des Sektors Transport und Verkehr.

Verfahren zur Überarbeitung der BSI-Kritisverordnung kritisch begleitet und insbesondere den ursprünglich zu niedrigen und fehlerhaft ermittelten Schwellenwert für die Binnenschifffahrt aktiv beeinflusst.

VORAUSSETZUNGEN ZUR ANWENDUNG DER BSI-KRITISVERORDNUNG

Als betroffene Einrichtungen für die Erbringung der kritischen Dienstleistung des Güterverkehrs fallen in der Binnenschifffahrt „Anlagen oder Systeme zur Disposition von Binnenschiffen“ unter den Anwendungsbereich der BSI-Kritisverordnung. Hierzu zählt die Verordnung „IT-Anwendungen zum Schiffsraummanagement einschließlich der Flottentelematik sowie Anlagen und Systeme zum Datenaustausch über EDI“.

Der Personenverkehr der deutschen Binnenschifffahrt wird ausdrücklich aus dem Geltungsbereich ausgenommen.

Der Schwellenwert, ab wann Binnenschifffahrtsunternehmen mit ihren „Anlagen oder Systemen“ zur Disposition von Binnenschiffen unter den Anwendungsbereich fallen, richtet sich nach der disponierten Transportleistung in Tonnenkilometer pro Jahr und beträgt 345.500.000 tkm/Jahr.

Diesem Schwellenwert liegt die durchschnittliche Transportleistung aus dem Jahre 2015 von 691 Tonnenkilometern zur Versorgung einer Person zu Grunde und wird auf einen Regelschwellenwert für 500.000 versorgte Personen hochgerechnet. Der Schwellenwert von 500.000 versorgten Menschen wurde deswegen gewählt, weil nach Meinung des Verordnungsgebers ein Ausfall oder eine Beeinträchtigung der Versorgung von 500.000 oder mehr Menschen mit einer wichtigen Dienstleistung zu einer Versorgungskrise in der Bundesrepublik Deutschland führen könnte, die nicht ohne Weiteres gelöst werden kann. Ausfälle oder Beeinträchtigungen von Anlagen in dieser Größenordnung sind daher für Deutschland besonders „kritisch“ und sollen dabei möglichst verhindert werden.

Das Unternehmen hat den Versorgungsgrad seiner Anlage und damit den Schwellenwert für das zurückliegende Kalenderjahr jedes Jahr bis zum 31. März des Folgejahres zu ermitteln und gilt dann bei Erreichen oder Überschreiten des Schwellenwertes ab dem 1. April als kritische Infrastruktur. Ist der Schwellenwert bereits im Jahr 2016 erreicht oder überschritten, gilt die Anlage als kritische Infrastruktur.

Die SPD-Bundestagsfraktion lud zum Tourismuspolitischen Dialog nach Berlin ein

Tourismuspolitischer Dialog in Berlin

BDB reicht 6-Punkte-Papier zur Fahrgastschifffahrt ein

Am 21. Juni 2017 fand in Berlin der Tourismuspolitische Dialog der SPD-Bundestagsfraktion statt. Zu diesem Anlass hat der BDB ein 6-Punkte-Papier für die Fahrgastschifffahrt erstellt und es in die Veranstaltung eingebracht. Im Rahmen dieser Veranstaltung vertrat BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen die Interessen der Fahrgastschifffahrt. Die Unterlage beschäftigt sich mit wesentlichen Problemen, Perspektiven und Chancen für die Branche und unterstreicht die große Bedeutung der deutschen „Weißen Flotte" für den Tourismus in Deutschland. Die tourismuspolitische Sprecherin der SPD, MdB Gabriele Hiller-Ohm, hat die Punkte aus dem Positionspapier aufgearbeitet und angekündigt, sie mit in die 19. Legislaturperiode zu nehmen. Im Folgenden stellt **Report** die wesentlichen Inhalte des Positionspapiers dar:

ALLGEMEINE SITUATION DER FAHRGASTSCHIFFFAHRT

Die Personenschifffahrt – und hier insbesondere die Tagesausflugsschifffahrt – ist naturgemäß von äußeren, nicht beeinflussbaren Faktoren wie Wasserständen und dem Wetter besonders abhängig. Dies erschwert es der Branche, die vor allem durch kleine und mittelständische Betriebe und zahlreiche Familienunternehmen geprägt ist, ihren wirtschaftlichen Erfolg in einem Geschäftsjahr bzw. einer Saison abzuschätzen. Gerade vor diesem Hintergrund muss unserer Ansicht nach darauf geachtet werden, die Branche nicht noch zusätzlich mit überzogenen Rechtsvorschriften und hohem Verwaltungsaufwand zu überziehen. Außerdem muss sichergestellt sein, dass die Unternehmen flexiblen Zugriff auf die für den Betrieb ihrer Schiffe und die Betreuung ihrer Gäste notwendigen Mitarbeiter erhalten, was gerade im Saisonbetrieb immer wieder ein großes Problem darstellt. Hier sollten auf dem Arbeitsmarkt nicht zu hohe Hürden aufgebaut werden, um die schwierige Personalsituation nicht noch weiter zu verschärfen.

Der Kostendruck auf die Unternehmen in der Fahrgastschifffahrt ist in den vergangenen Jahren allerdings nicht nur durch aufwendigere Personalakquise und hö-

here Auflagen gestiegen. Insgesamt sind die Fahrgäste deutlich anspruchsvoller geworden, wodurch die Nachfrage nach besonderen und individualisierten Angeboten steigt, die zusätzliche Investitionen erfordern. Das traditionelle Geschäft mit organisierten Gruppen entwickelt sich hingegen rückläufig.

STELLENWERT DES TOURISMUS STÄRKEN

Die Tagesausflugs- und Flusskreuzfahrtschifffahrt spielt in der deutschen Binnenschifffahrt eine gewichtige Rolle. In den letzten Jahren wurden insbesondere in der Kabinenschifffahrt kontinuierliche Zuwächse registriert. 2015 waren 983 Tagesausflugsschiffe mit einer Kapazität von 207.131 Personen und 60 Fahrgastkabinenschiffe mit einer Bettenkapazität von 8.670 in das deutsche Binnenschiffsregister eingetragen. Damit verfügt Deutschland über die größte „Weiße Flotte" Europas. Die Binnenschifffahrt ist also eine feste Größe im Tourismusgeschäft Deutschlands. Aus diesem Grund muss gewährleistet sein, dass die deutsche Personenschifffahrt in den maßgeblichen Gremien und Fachausschüssen der Tourismusbranche adäquat vertreten ist und in die Arbeit dieser Gremien engmaschig eingebunden wird, um die fachliche Expertise und Kompetenz einbringen zu können.

Wichtig für eine weitere erfolgreiche Entwicklung des Tourismus in Deutschland ist auch die Vermarktung Deutschlands als Reiseland im Ausland. Dies ist Kerngeschäft der Deutschen Zentrale für Tourismus e.V. (DZT). Das BMWi fördert die DZT aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages mit derzeit rund 30 Millionen Euro im Jahr. Unterstützt wird die DZT außerdem von ihren aktuell 73 Mitgliedern und 14 Förderern, zu denen touristische Unternehmen und Marketingorganisationen sowie wichtige Verbände der Branche gehören. Diese Arbeit wird auch von den Unternehmen in der Personenschifffahrt als sehr wichtig erachtet. Deshalb wird dafür plädiert, die Fördermittel für die DZT deutlich anzuheben, um den Stellenwert des Tourismus in Deutschland zu erhöhen. In diesem Zusammenhang wird auch angeregt, das Amt eines Tourismusstaatssekretärs zu schaffen, um die große Bedeutung der Branche zu unterstreichen.

PERSONENBEFÖRDERUNG AUF SPORTBOOTEN

Nach einem langen Diskussionsprozess hat das BMVI im April 2017 mit dem Referentenentwurf einer „Fünften Verordnung zur Änderung der BinSchUO" eine Neuregelung der Beförderung von Personen mit Sportbooten auf den Weg gebracht, die voraussichtlich Anfang 2018 in Kraft treten wird. Die Unternehmen der etablierten Personenschifffahrt, die hohe bauliche und nautische Standards erfüllen müssen, bedauern, dass es nach dem aktuellen Entwurf möglich sein wird, mit sog. „Fahrgastbooten" (einer neu eingeführten Kategorie) künftig bis zu 35 Personen auf einer Vielzahl deutscher Wasserstraßen zu befördern, ohne dass diese einen gleich hohen Sicherheitsstandard erfüllen müssen wie die Fahrzeuge der „Weißen Flotte". Das Gewerbe und der BDB sind weiterhin der Ansicht, dass es im Interesse eines durchgängig hohen Sicherheitsniveaus auf den Wasserstraßen die beste und konsequenteste Lösung gewesen wäre, dass für Wasserfahrzeuge, die mehr als 12 Personen transportieren, die Anforderungen der BinSchUO und der sonstigen für die „Weiße Flotte" verbindlichen Rechtsvorschriften zu Grunde gelegt werden.

§ 24 BESCHÄFTIGUNGSVERORDNUNG

§ 24 Nr. 3 der Beschäftigungsverordnung sieht vor, technisches Personal aus Drittstaaten auf Binnenschiffen beschäftigen zu können, ohne dass es der Zustimmung zur Erteilung eines Aufenthaltstitels bedarf. Für Personal, das auf Personenfahrgastschiffen für den Service bzw. die Bedienung und Gästebetreuung zuständig ist, gilt dies nur im grenzüberschreitenden Verkehr. Andernfalls ist eine Zustimmung nach durchgeführter Einzelfallprüfung notwendig.

Letztgenannte Regelung erschwert es den Unternehmern in der Fahrgastschifffahrt, dringend benötigte Mitarbeiter im Servicebereich zu akquirieren. Insgesamt sind aktuell 31.800 freie Stellen in Tourismus-, Hotel- und Gaststättenberufen gemeldet, wobei es erhebliche Schwierigkeiten gibt, diese mit geeignetem Personal zu besetzen. Es wäre daher eine erhebliche Erleichterung (und auch sinnvoll, um dem Fachkräftemangel in diesem Bereich zu begegnen), wenn auch im nicht grenzüberschreitenden Verkehr Mitarbeiter – genau wie beim technischen Personal auf Binnenschiffen – aus Drittstatten ihre Arbeit aufnehmen können, ohne dass es einer vorigen Zustimmung nach langwieriger Prüfung bedarf. Eine weitere Möglichkeit wäre es, Berufe im Hotel- und Gastronomiegewerbe als sog. „Mangelberufe" im Rahmen der Fachkräfteengpassanalyse des BMAS auf eine Positivliste aufzunehmen.

TARIFVORBEHALT IN DER ARBEITSZEITVERORDNUNG

In seinem ersten Entwurf einer Umsetzungsverordnung der europäischen Arbeitszeitrichtlinie für die Binnenschifffahrt hatte das BMAS in § 9 gefordert, dass die dort vorgesehenen abweichenden Regelungen für die Fahrgastschifffahrt nur durch Tarifvertrag oder auf Grund eines Tarifvertrags zur Anwendung kommen können. Der BDB und das Gewerbe hatten dies ausdrücklich kritisiert, da ein solcher Tarifvorbehalt in der Richtlinie selbst nicht vorgesehen ist. Zu begrüßen ist daher, dass sich im folgenden Referentenentwurf kein Tarifvorbehalt mehr findet. Dies ist auch folgerichtig, da mit der Richtlinie schließlich eine europaweite Harmonisierung der Arbeitszeit in der Binnenschifffahrt angestrebt wird. Eine isolierte Lösung Deutschlands würde zu einer Wettbewerbsverzerrung und Benachteiligung deutscher Unternehmen in der Personenschifffahrt im Vergleich mit Mitbewerbern aus dem europäischen Ausland führen.

Hinzu kommt, dass für das gastronomische Personal gar kein Tarifvertrag besteht und von den Tarifpartnern auch nicht angestrebt wird. Das Führen zweier verschiedener Systeme zur Erfassung der Arbeitszeit auf einem Schiff für Nautik und Gastronomie bedeutet eine Störung betrieblicher Abläufe, eine potenzielle Störung des sozialen Friedens an Bord sowie einen hohen Verwaltungsaufwand. Daher sollte die Richtlinie 1:1 in deutsches Recht umgesetzt werden.

Außerdem wurde in dem Papier auf die Kernforderungen des BDB zur neuen EU-Richtlinie für die Qualifikationen eingegangen. Zu diesem Themenkomplex sei auf den ausführlichen Beitrag (S. 4/5) in diesem Heft verwiesen.

AUSZUBILDENDENZAHLEN KONSTANT

Der Deutsche Industrie- und Handelskammertag (DIHK) hat die bundesweiten Auszubildendenzahlen für die anerkannten Ausbildungsberufe im Jahr 2016 ausgewertet. Für die Binnenschifffahrt ergab sich dabei folgendes Bild: Im Jahr 2016 bestanden insgesamt bundesweit 321 Ausbildungsverhältnisse (2015: 328). 36 der Azubis waren weiblich. Die Zahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverhältnisse lag bei 141. Zur Prüfung traten 123 Auszubildende an. Von ihnen bestanden 110 und konnten in das Berufsleben starten. Ihnen winkt nun eine viel versprechende Zukunft mit guten Aufstiegschancen in der Binnenschifffahrt.

WIEDER GUT BESUCHTER DIALOG MIT DEN AUSBILDERN

Das Schulschiff-Team lud am 1. Juni 2017 wieder zum „Offenen Dialog mit den Ausbildern“ auf das Schulschiff ein. Zahlreiche Vertreter der Ausbildungsbetriebe, die ihre Azubis während des Berufsschulblocks (Lehrgang Nr. 259) an Bord beherbergen, nutzten die Gelegenheit, ins Gespräch zu kommen. Der Austausch wurde seit dem Lehrgang 258 wieder als regelmäßige Veranstaltung etabliert. Angesprochen wurden eine Reihe aktueller Themen, u.a. die bevorstehenden Umbaumaßnahmen an Bord.

SPANNENDE DUELLE BEI KICKERTURNIER

Das Schulschiff-Team hat am 16. Mai 2017 die mittlerweile dritte Auflage des sich großer Beliebtheit erfreuenden Kickerturniers an Bord veranstaltet. Wieder waren die Teilnehmer mit viel Spaß, Emotionen und Kampfgeist bei der Sache und lieferten sich spannende Duelle. Die Mannschaft des Schulschiffs konnte dabei den ersten Platz erfolgreich verteidigen. Das Kickerturnier hat sich – obwohl erst 2016 ins Leben gerufen – mittlerweile als beliebte Freizeitveranstaltung an Bord etabliert.

SCHULSCHIFF BEI DRACHENBOOTRENNEN

Das Schulschiff war am 11. Juni 2017 wieder, wie bereits 2015 und 2016, bei der beliebten Drachenbootregatta im Duisburger Innenhafen vertreten. Im „Fun Cup“, an dem 8 Teams teilnahmen, kam die Mannschaft der angehenden Binnenschiffer auf den 5. Platz. Die Auszubildenden verbrachten einen vergnüglichen Tag im Innenhafen und wurden von folgenden Unternehmen tatkräftig mit zahlreichen Sachspenden unterstützt: Haeger & Schmid, EWT, Wittig, Navilux Schifffahrt, Reederei Deymann, Topvending, Bäckerei Wilms und Imperial Shipping. Das Schulschiff-Team dankt allen Unternehmen für das Sponsoring!

Diese Schiffsjungen und -mädchen starteten beim „Fun Cup“

Das Kickerturnier ging in die dritte Runde

FEUERLÖSCHBOOT BESUCHT

Einige Auszubildende des Lehrgangs Nr. 259 auf dem Schulschiff besuchten am 15. Mai 2017 ein Feuerlöschboot der Duisburger Feuerwehr und fuhren durch den Duisburger Hafen. Das Schulschiff bietet immer wieder interessante Exkursionen an, die den Azubis die Möglichkeit offerieren, verschiedene Bereiche des

Ausflug zum Feuerlöschboot

Systems Wasserstraße kennenzulernen. Der Ausflug zum Feuerlöschboot gehört mittlerweile zu den „Klassikern“.

MAHMUT ÖZDEMIR (SPD) ZU BESUCH

Besuch aus Berlin erhielt das Schulschiff-Team am 14. Juni 2017 vom Duisburger Bundestagsabgeordneten MdB Mahmut Özedmir (SPD). Begleitet wurde er von Herrn Markus Dorok vom Bezirksamt Homberg/Ruhrort/Baerl. Im Zentrum des Besuches stand das Kennenlernen des neuen Schulschiff-Leiters Volker Müßig. Das Schulschiff-Team hieß Herrn Özdemir und Herrn Dorok gern an Bord Willkommen und freut sich auf das nächste Zusammentreffen.

125 JAHRE SCHIFFER-BERUFSKOLLEG

Das Schiffer-Berufskolleg RHEIN (SBKR) feiert in diesem Jahr sein 125-jähriges Bestehen. Das bedeutet gleichzeitig 125 Jahre Binnenschiffer-Ausbildung in Duisburg. Zu diesem Anlass veranstaltete das Kolleg am 26. Juni 2017 einen Festakt im Museum der Deutschen Binnenschifffahrt in Ruhrort. Das Programm wurde federführend von den Schülern gestaltet, die während des Berufsschulkurses an Bord des Schulschiffs „Rhein“ des BDB untergebracht, verpflegt und in Arbeitsgemeinschaften betreut werden. Schulschiff-Leiter Volker Müßig hielt im Rahmen des Festaktes eine Rede. Das SBKR legte zum Jubiläum eine ausführliche Chronik auf.

SCHIFFSJUNGEN RETTEN SCHAFE

Zwei Mal wurden einige Schiffsjungen auf dem Schulschiff am Freitag, 7. Juli 2017, zu Rettern. Am Nachmittag trieben gleich zwei Schafe im Homberger Freihafen. Eines der Tiere konnten die Azubis von der Landseite aus an das sichere Ufer bringen, das zweite trieb auf der gegenüberliegenden Uferseite des WSA zwischen den Booten. Kurzerhand setzten die Schiffsjungen mit einem Nachen über und konnten auch dieses Schaf aus seiner misslichen Lage befreien. Die Schafe sind wohlauf, wurden von ihrem Schäfer abgeholt und werden das Schulschiff sicher in bester Erinnerung behalten! WAZ, RP und sogar die Bild haben berichtet.

(v.l.n.r.) MdB Mahmut Özdemir (SPD), Schulschiff-Leiter Volker Müßig, Ausbilder Martin Böll und Markus Dorok (Stadt Duisburg)

Dieses Schaf wurde aus seiner misslichen Lage befreit

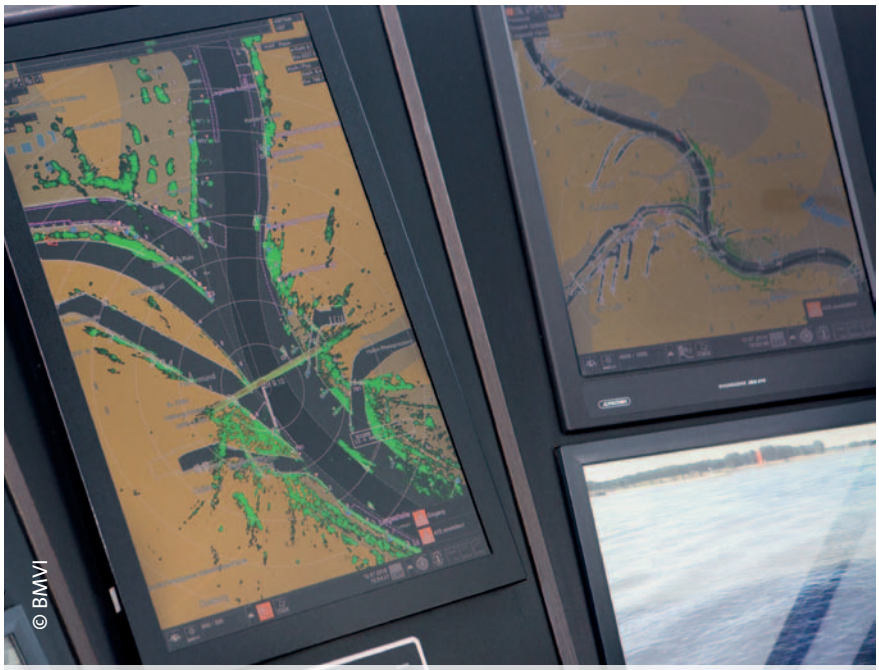
Zunehmende Digitalisierung der Wasserstraße beschlossen

Das Bundeskabinett hat im März 2017 das 3. Gesetz zur Änderung des Binnenschifffahrtsaufgabengesetzes (3. BinSchAufgÄndG) beschlossen. Das Regelwerk, zu dessen Entwürfen der BDB mehrfach Stellung genommen hatte, trat schließlich nach Verkündung im Bundesgesetzblatt in Kraft.

GRUNDLAGE FÜR DEN UMGANG MIT DATEN

Durch das Gesetz werden vor dem Hintergrund des verstärkten Einsatzes von Binnenschifffahrtsinformationsdiensten (RIS), insbesondere auch durch die Einführung einer AIS-Nutzungsverpflichtung, Erhebung, Verarbeitung und Nutzung von Daten durch die WSV geregelt. Das Gesetz bildet eine Rechtsgrundlage für die WSV, die von den Binnenschiffen ausgesendeten AIS-Daten z.B. für Verkehrs-, Unfall-, Schleusen- und Liegestellenmanagement oder für eigene statistische Zwecke nutzen zu können.

Die Dienststellen der WSV dürfen, insbesondere soweit dies für Verkehrsinformationen und Verkehrsmanagement erforderlich ist, Schiffsname, Register, See- und Küstenfunkstellenkennzeichnungen, IMO-Schiffsnummer, einheitliche europäische Schiffsnummer, Unterscheidungssignal oder Funkrufzeichen, Typ, Länge und Breite des Wasserfahrzeuges, Art, Länge und Breite eines Verbandes, Baujahr, Nationalität, Tragfähigkeit oder Verdrängung, Tiefgang, Maschinenleistung, Anzahl und Größe von Schubleichtern oder geschleppten Gefäßen, höchstzulässige Fahrgastzahl bei Tagesausflugsschiffen sowie die Anzahl der Betten bei Kabinenschiffen als Daten von in das Schiffsregister eingetragenen Schiffen erheben, verarbeiten und nutzen. Hinzu kommen weitere Daten wie Start- und Zielhafen, letzter Fahrtweg, Fahrtrichtung, Position zum Zeitpunkt der Datenerhebung, Geschwindigkeit, Fahrtrichtung sowie Ladungsdaten, insbesondere Güterart, HS-Code, Ladehafen, Größe der Ladung in Tonnen und weitere Angaben bei Gefahrgut. Übermittelt werden dürfen die Daten z.B. zur Durchführung von im Einzelnen benannten Verwaltungsaufgaben an das BMVI, im Zuge von durch die WSV oder das BMVI beauftrage Forschungsvorhaben, an EU-Organe und EU-Einrichtungen, über- und zwischenstaatliche Stellen, internationale Organisationen und das Statistische Bundesamt.



Der Umgang mit AIS-Daten wurde gesetzlich geregelt

KEINE VERFOLGUNG VON ORDNUNGSWIDRIGKEITEN

Wie vom BDB gefordert, gestattet das Gesetz nicht, Ordnungswidrigkeiten und Straftaten mithilfe der gesammelten Daten zu verfolgen. Eine Ausnahme bilden Straftaten, die im Zusammenhang mit dem Schiffsverkehr stehen. Erhobene personenbezogene Daten müssen unverzüglich gelöscht werden, sobald sie für die Erfüllung der im Gesetz beschriebenen Aufgaben nicht mehr benötigt werden.

Der WSV ist es außerdem gestattet, die Daten zur Durchführung des jeweiligen Warentransports (ausgenommen o.g. Daten zu Ladung und Gütern) an Schiffsführer, Frachtmakler, Flottenmanager, Terminalbetreiber, Verlader, Spediteure und die Hafenbehörden zu übermitteln. Den Transportbeteiligten ist es untersagt, die Daten an Dritte weiterzugeben, andernfalls drohen Sanktionen. Erlaubt ist nur die Speicherung und Nutzung zur Durchführung des jeweiligen Warentransports. Nach dessen Abschluss müssen die gespeicherten Daten unverzüglich gelöscht werden. Es obliegt der WSV, die Transportbeteiligten auf diese Pflichten hinzuweisen. Es soll nicht vorgesehen sein, dass die WSV selbst die Daten an die Transportbeteiligten übermittelt, so dass eine technische Möglichkeit wäre, dass der Schiffsführer selbst bestimmt, wer die von der WSV bereitgestellten Daten einsehen darf. Auch dies hatte der BDB in einer Stellungnahme zum Entwurf des Gesetzes angeregt.

Der BDB hat eine praxisgerechte Anpassung der AGVO gefordert

DEUTSCHES VERKEHRSFORUM ZU AGVO

Die Europäische Kommission hat Mitte Mai 2017 die überarbeitete Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) verabschiedet. Das Deutsche Verkehrsforum (DVF) begrüßte, dass damit künftig auch hafenrelevante Infrastrukturen von der Notifizierungspflicht freigestellt werden können, wenn eine bestimmte Investitionssumme nicht überschritten wird. Das DVF lobte weiter u.a. die praxisgerechte Regelung des Investitionsbegriffs, hatte aber die Hoffnung, dass Investitionen in die allgemeine Verkehrsinfrastruktur in der AGVO deutlicher von Beihilfen abgegrenzt werden. Das begleitende Analyse-Register weise in dieser Sache zwar in die richtige Richtung, sei jedoch nicht rechtlich bindend. „Die Öffentliche Hand und die Häfen brauchen Rechtssicherheit. Die staatliche Finanzierung hafenbezogener Infrastrukturen ist volkswirtschaftlich notwendig. Sie darf nicht als Beihilfe in Frage gestellt werden“, so der stellvertretende DVF-Geschäftsführer Dr. Florian Eck. Der BDB hat im Verbund mit zahlreichen anderen Organisationen auf eine praxisgerechte Anpassung der AGVO gedrungen und hierbei auch Schreiben an die Entscheidungsträger in Brüssel mitgetragen.

QUINWALO: 27 AZUBIS ERHIELTEN URKUNDEN

Auch die dritte Auflage des Weiterbildungsprogramms QUINWALO (Qualification Inland Waterway Logistics) von IHK Duisburg und Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort fand große Resonanz. 27 Absolventen erhielten am 16. Mai 2017 von der IHK Duisburg ihre Zertifikate. Das Programm richtet sich unter dem Motto „Verkehrsverlagerung beginnt in den Köpfen“ an Auszubildende in der Logistik. In neun Terminen wurde den Absolventen von erfahrenen Praktikern die Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt näher gebracht. Der vierte Durchgang von QUINWALO ist für 2018 geplant. Ziel ist es, die Weiterbildungsmöglichkeit künftig ortsunabhängig für Nachwuchskräfte aus ganz Deutschland zugänglich zu machen. Der BDB unterstützt das QUINWALO-Programm in der Kammer Duisburg.

STEIGENDER GÜTERUMSCHLAG IN ROTTDERDAM

Der Hafen Rotterdam konnte seinen Güterumschlag im ersten Quartal des Jahres 2017 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 2 % auf 119,3 Mio. t steigern. Dabei wurde der größte Zuwachs im Containerverkehr erzielt, was vor allem auf die gesteigerte Leistung des

Diese Auszubildenden nahmen erfolgreich an der dritten Auflage von „QUINWALO“ teil

Der Hafen Rotterdam konnte seinen Umschlag steigern

Containerhafens Maasvlakte 2 zurückzuführen ist. Im Containerumschlag konnte der Hafen Rotterdam eine Steigerung von 8,8 % im gleichen Zeitraum verzeichnen (auf 3,3 Mio. TEU). Damit habe man im Containerumschlag das beste Quartal aller Zeiten erreicht, teilte der Hafen mit. Für 2017 insgesamt rechnet der Hafen Rotterdam mit einer Zunahme im Containerumschlag um mindestens 3 % im Vergleich zum Jahr 2016.

TAGUNG DER MOSELKOMMISSION IN TRIER

Die Moselkommission tagte am 12. Mai 2017 unter luxemburgischem Vorsitz in Trier. Die Moselkommission teilt in ihrer Mitteilung über die Sitzung mit, dass der Technische Ausschuss den Delegierten vorgeschlagen hat, die Einrichtung und den zeitlich befristeten Betrieb zweier Parkplätze auf dem Gelände der Schleuse Grevenmacher in Luxemburg zu befürworten. Die Schifffahrt werde durch das Projekt nicht beeinträchtigt. In der Moselschifffahrtspolizeiverordnung musste u.a. § 9.05 zur Meldepflicht angepasst werden. Die Änderungen wurden von der Moselkommission genehmigt und treten am 1. Dezember 2019 in Kraft. Der Abgabenausschuss der Moselkommission hat nach Überprüfung der verkehrlichen Entwicklung auf der Mosel in 2016 vorgeschlagen, den Tarif für die Schifffahrtsabgaben nicht zu ändern. Die im Rahmen der Sitzung vorgestellten Informationsdokumente (u.a. Jahres- und Verkehrsbericht) stehen unter www.moselkommission.org zum Download bereit.

„ERLEBNISWELT WASSERSTRASSE“ ERÖFFNET

Anlässlich des 25-jährigen Jubiläums des Main-Donau-Kanals (MDK) wurde am 24. Juni 2017 in der Gösselthalmühle, Stadt Beilngries (Landkreis Eichstätt) die „Erlebniswelt Wasserstraße“ eröffnet. Die interaktive Ausstellung ist deutschlandweit die erste ihrer Art und ein Geschenk der WSV zum 25-jährigen Bestehen des Kanals, auf dem seit seiner Eröffnung jährlich rund 6 Mio. t Güter befördert werden. Die Ausstellung behandelt auf zwei Etagen Themen wie das Element Wasser, die Wasserwirtschaft Bayerns, die Wasserüberleitung über den Kanal und das Seeland nach Franken und natürlich den Verkehrsträger Binnenschifffahrt selbst. An einem Simulator können die Besucher selbst ein Gefühl für das Steuern eines Binnenschiffs bekommen. Um die Erlebniswelt in der Region als beliebtes Touristenziel etablieren zu können, wird u.a. die Anlegestelle am Kanal für Tagesausflugsschiffe vergrößert. Weitere Informationen rund um das 25-jährige Bestehen des Kanals gibt es unter www.kanaljubilaeum.de.

LAHN: DIALOGPROZESS BEGINNT

Das WSA Koblenz erstellt als Projektpartner des integrierten EU-LIFE-Pro-

jekts „LiLa - Living Lahn“ bis zum Jahr 2025 ein Entwicklungskonzept für die Lahn. Es soll eine Antwort darauf geben, wie die Zukunft der Wasserstraße aussieht und wird im Dialog mit Interessengruppen, Verwaltungen, Bürgern und weiteren Vertretern in der Region erarbeitet. Dieser Prozess startet im September 2017 mit einer Veranstaltungsreihe in Bad Ems, Limburg und Gießen. Das WSA Koblenz lädt dazu ein, sich an dem Dialog zu beteiligen. Weitere Informationen gibt es unter www.lila-livinglahn.de.

BINNENSCHIFFFAHRT FÜR ANTWERPEN IMMER WICHTIGER

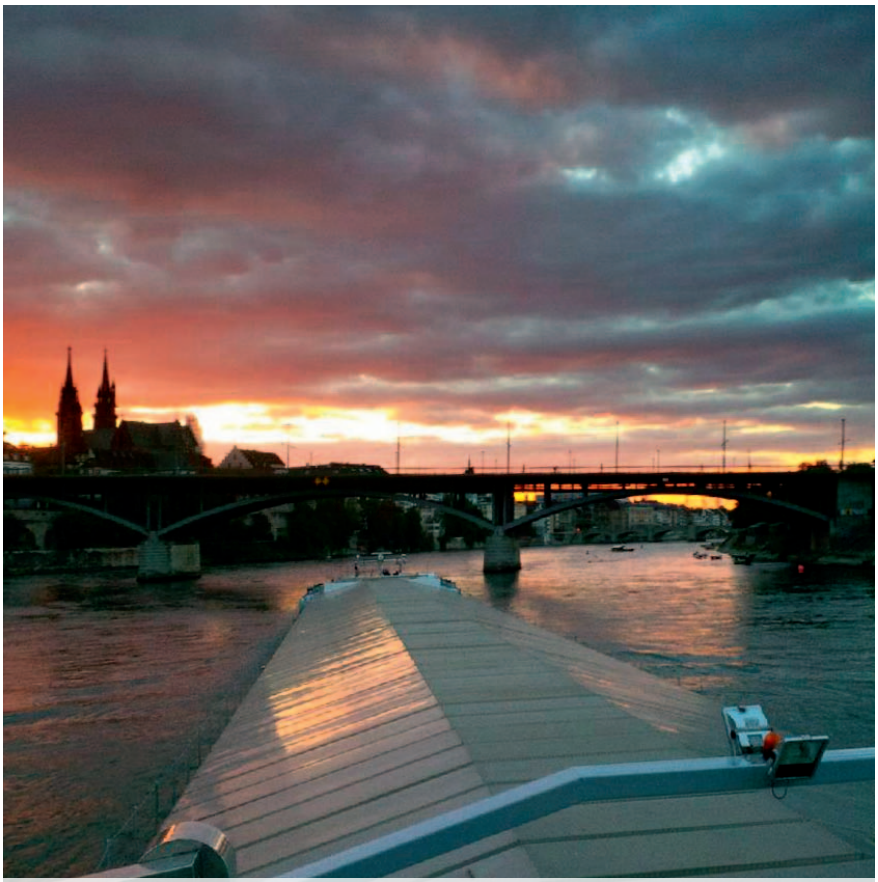
Die Binnenschifffahrt und die Güterbahn werden im Hinterlandverkehr von und nach Deutschland für den Hafen Antwerpen immer wichtiger. Dies belegt die Entwicklung des Modal Split. So entfielen von den 68,1 Mio. t im vergangenen Jahr auf den Lkw 31,4 Mio. t, auf das Binnenschiff 25 Mio. t und auf die Bahn 11,7 Mio. t. Für den Modal Split bedeutet dies 46,1 % für den Lkw 36,7 % für die Binnenschifffahrt und 17,2 % für die Bahn. Den höchsten Mengenzuwachs hatte damit mit 8,3 % die Bahn, gefolgt vom Binnenschiff (7,3 %) und dem Lkw (4,3 %).

SYMPOSIUM ZU RHEINNIEDRIGWASSER IN BASEL

Die ZKR veranstaltet am 20. und 21. September 2017 in Basel ein Symposium zum Niedrigwasser auf dem Rhein. Die Veranstaltung wird in Zusammenarbeit mit der KHR (Kommission für die Hydrologie des Rheingebietes) und der IKSR (Internationale Kommission zu Schutz des Rheins) in englischer Sprache durchgeführt. Die Veranstaltung steht allen Interessierten offen. Weitere Informationen, auch zur Anmeldung, gibt es unter www.chr-khr.org.

LIEGEPLÄTZE: BDB WEIST AUF DEFIZIT HIN

In einem Schreiben an die GDWS in Bonn hat der BDB auf das Defizit an Liege- und Autoabsetzplätzen am Rhein hingewiesen. Der seit sieben Jahren in der Diskussion befindliche Entwurf bezüglich Planung von Autoabsetzplätzen am Rhein befindet sich leider deutlich in Verzug. Der BDB hat darauf hingewiesen, dass ein dichtes Netz an Liege- und Autoabsetzplätze dringend nötig ist, damit die Binnenschifffahrt die gesetzlich vorgeschriebenen Liege- und Ruhezeiten einhalten kann. In einem



In Basel findet ein Symposium zum Niedrigwasser statt

Antwortschreiben hob Prof. Witte hervor, dass in den letzten Jahren deutlich gestiegene Umweltanforderungen zu einem umfassenden Abstimmungsprozedere und einem zusätzlich durchzuführenden Planrechtsverfahren geführt hätten. Der GDWS-Präsident räumte ein, dass aufgrund der begrenzten Personalressourcen der WSV bei einer Aufgabenmehrung eine Konkurrenz des Liegestellenprojektes mit systemrelevanten Bauwerken besteht. Für die Liegestelle an der Außenmole Bingen liege eine technische Planung sowie eine umweltfachliche Untersuchung vor, für die Liegestelle Mainz solle voraussichtlich Ende 2017 das Planfeststellungsverfahren eröffnet werden, schreibt Prof. Witte zu den nächsten Teilschritten im Liegestellenprojekt.

NEUE AWSV VERABSCHIEDET

Die Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) wurde am 21. April 2017 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht und tritt zum 1. August 2017 vollständig in Kraft. Die Verordnung löst die bisher geltenden Länderverordnungen ab und regelt die Einstufung von Stoffen und Gemischen nach ihrer Gefährlichkeit, die technischen Anforderungen, die Anlagen erfüllen müssen, die mit diesen Stoffen und Gemischen umgehen, sowie die Pflichten der Betreiber dieser Anlagen.

BDB UND DST ZU FORSCHUNGSFÖRDERUNG

In Abstimmung mit dem DST hat der BDB gegenüber dem Bundeswirtschaftsministerium zu den Entwürfen der Förderrichtlinien „Maritimes Forschungsprogramm“ und „Echtzeitdienste für die Maritime Sicherheit“ Stellung genommen. Darin wurde die langjährige Forderung des Verbandes betont, dass für das deutsche Binnenschifffahrtsgewerbe ermöglicht werden soll, dass auf Basis von Anregungen aus der Wirtschaft auch Einzelvorhaben – statt nur Verbundvorhaben – gefördert werden können. Deren Koordinierung auch durch Hochschulen bzw. Forschungseinrichtungen – statt nur Unternehmen – sollte ebenfalls zugelassen werden. Der BDB wies insbesondere darauf hin, dass die Branche aufgrund ihrer Besonderheiten – auch wegen der schwierigen Marktsituation – in der Regel nicht in der Lage ist, Forschungsvorhaben durchzuführen oder zu koordinieren. Deshalb ist eine Lockerung der Regelungen wünschenswert, um einen Modernisierungs- und Innovationsschub in der deutschen Binnenschifffahrt einleiten zu können.

gesamten Verkehrsweges nicht mehr gegeben ist und regte in dem Schreiben an, mit den Mitarbeitern des WSA im Falle von akuten Problemen eine abgestimmte Vorgehensweise mit dem regional zuständigen BDB-Bezirksausschuss zu vereinbaren. Dieses Angebot nahm das WSA Aschaffenburg in seinem Antwortschreiben an und sicherte zu, dass die Gewährleistung des 24-Stunden Betriebs weiterhin Ziel sei.

50 JAHRE SOZIALER DIALOG BEI DER EU

Seit 50 Jahren beraten die europäischen Sozialpartner in der Binnenschifffahrt im Sozialen Dialog auf Einladung der EU-Kommission. Dieser Dialog feiert dieses Jahr sein 50-jähriges Bestehen. Für die Arbeitgeberseite verhandeln und diskutieren die europäischen Binnenschifffahrtsverbände EBU und ESO dabei mit der europäischen Gewerkschaft ETF unter fachlicher Begleitung der Kommission. Schwerpunkte der jüngeren Vergangenheit bildeten u.a. die Arbeitszeitrichtlinie für das Gewerbe und eine Neuordnung der Berufsqualifikationen. Gerade gestartet ist das von der EU geförderte Projekt „TASCS“, in dem eine Überarbeitung der Besatzungsvorschriften, die seit rund 30 Jahren im Wesentlichen unverändert sind, untersucht wird. Der BDB nimmt regelmäßig an den Sitzungen des Sozialen Dialogs in Brüssel teil.

GUT BESUCHTER IVR-KONGRESS IN WÜRZBURG

Zum diesjährigen Kongress der IVR trafen sich am 1. und 2. Juni 2017 in Würz-

BDB ZU PERSONELLEN ENGPÄSSEN AN SCHLEUSEN

BDB-Präsident Martin Staats hat sich in einem Brief an das WSA Aschaffenburg gewandt und auf die unbefriedigende Situation an den Mainschleusen Offenbach und Mühlheim aufmerksam gemacht. An beiden Bauwerken war es bedingt durch personelle Engpässe zu der Situation gekommen, dass der 24-Stunden-Betrieb nicht aufrechterhalten werden konnte. Dies sei insbesondere vor dem Hintergrund, dass alle Mainschleusen einen 24-Stunden-Betrieb haben und die Schiffe durch den Ausfall einer oder zweier Schleusen ihre Reise unterbrechen müssen, eine äußerst unbefriedigende Situation. Der Verbandspräsident machte deutlich, dass durch den Ausfall nur einer Schleuse bereits die Durchlässigkeit des

© IVR

Gastredner auf dem IVR-Kongress: MDir Reinhard Klingen (BMVI)

burg über 215 Mitglieder und Gäste. Die Veranstaltung widmete sich aktuellen Themen wie der Umsetzung und Folgen der von der EU per Verordnung erlassenen Abgasgrenzwerten (NRMM) sowie den Konsequenzen für den Frachtführer in der Binnenschifffahrt bei fehlenden Angaben über Containergewicht und Containerinhalt. Der Kongress fand in Würzburg statt. Dieser Tagungsort wurde auch gewählt, um die Bedeutung des Main-Donau-Kanals zu würdigen, der vor 25 Jahren eröffnet wurde. Im nächsten Jahr steht ein weiteres bedeutendes Jubiläum an: die Mannheimer Akte wird 2018 ihren 150. Geburtstag feiern. Theresia Hacksteiner, IVR-Generalsekretärin, ging in ihrer Ansprache in der Generalversammlung auf die Bedeutung dieses institutionellen Rahmens für die Binnenschifffahrt ein. Die Mannheimer Akte habe maßgebend zur industriellen Entwicklung und Prosperität der Rheinuferstaaten beigetragen, betonte sie. Reinhard Klingen, Ministerialdirektor im BMVI, hob die beabsichtigten Maßnahmen im Bereich der Wasserstraßeninfrastruktur hervor und betonte, dass im BVWP 2030 insg. 22 Maßnahmen an Rhein, Main, Mosel, Donau, Neckar und im westdeutschen Kanalnetz vorgesehen sind. Für die Verwaltung seien außerdem 200 Stellen ausgeschrieben worden, um dem Mangel an Fachkräften in der WSV zu begegnen.

EBU-GESCHÄFTSBERICHT 2016/2017

Der europäische Dachverband der Binnenschifffahrt EBU hat seinen aktuellen Geschäftsbericht „Annual Report 2016/2017“ veröffentlicht. Darin blickt die EBU auf die geleistete Arbeit in 2016/2017 zurück und analysiert die Lage der Binnenschifffahrt in verschiedenen Kapiteln, u.a. Infrastruktur, Innovationen, CDNI, CESNI und Sozialer Dialog. Der Bericht steht unter www.ebu-uenf.org zum Download bereit.

Das BMVI hat sechs Uferrückverlegungen an der Weser bis 2020 zugesagt

WESER: SECHS UFERRÜCKVERLEGUNGEN ZUGESAGT

In einem Schreiben an den Wirtschaftsverband Weser e.V. hat das BMVI zugesagt, der Forderung nach Realisierung der noch ausstehenden und seit Jahren planfestgestellten neun Uferrückverlegungen im Bereich zu enger Fahrwasserkurven teilweise nachzukommen und sechs Uferrückverlegungen bis 2020 fertigzustellen. Zwar verbleiben dann immer noch drei Uferrückverlegungen mit einer Gesamtlänge von 1,4 km, die noch realisiert werden sollten. Zumindest sei es aber gelungen, die bislang vom BMVI geplanten Begegnungsverbote im Bereich der nicht ausgeführten Uferrückverlegungen um über 80 % zu verringern, teilte der Verband mit.

PUBLIKATION ZU WIRKUNGSWEISEN EINES DONAU-CONTAINERSCHIFFS

Im Berliner Uni-Edition-Verlag ist in der Reihe „Geographie in der Praxis“ Band 6 mit dem Titel „Wirkungseffekte eines neuen Donau-Container-Schiffs auf das europäische Wasserstraßen- und Hafensystem – Eine Analyse aus verkehrs- und wirtschaftsgeographischer Perspektive“ erschienen. Das Werk wurde von Dr. Nico Flüthmann unter wissenschaftlicher Betreuung von Prof. Dr. Rudolf Juchelka (Institut für Geographie an der Universität Duisburg-Essen) verfasst und ist für 49,90 Euro u.a. direkt beim Verlag Uni-Edition erhältlich.

DR. KARL HEINZ KÜHL VERSTORBEN

Am 20. Mai 2017 ist Dr. Karl Heinz Kühl, ehemaliger Präsident des BDB, verstorben. 1968, nach seiner Tätigkeit als wissenschaftlicher Mitarbeiter und Ge-

Der langjährige BDB-Präsident Dr. Karl Heinz Kühl ist verstorben

schäftsführer des Vereins zur Wahrung der Rheinschifffahrtsinteressen e.V., berief die Fendel Schiffahrts AG (spätere Stinnes Reederei AG bzw. nachfolgend RS PartnerShip AG) Herrn Dr. Kühl in ihren Vorstand. Im Januar 1971 wurde er zum Vorsitzenden des Vorstands des Unternehmens bestellt. Im November 1975 wurde Karl Heinz Kühl zum Vizepräsidenten und im Juli 1986 zum Präsidenten des BDB gewählt. Besonders hervorzuheben ist seine Arbeit als Deutscher Regierungskommissar bei der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Straßburg, die durch ihn viele Impulse erhalten hat. Als Präsident der Internationalen Arbeitsgemeinschaft der Rheinschiffahrt e.V. und als Vizepräsident der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve hat er der Binnenschifffahrt viele wertvolle Dienste erwiesen. Das gilt auch für sein Wirken als Präsident der Schifferbörse Duisburg-Ruhrort. Neben der Diskussion aktueller Probleme der Binnenschifffahrt widmete er sich auch der allgemeinen Verkehrspolitik. Nach seinem altersbedingten Ausscheiden bei der Stinnes Reederei AG legte Kühl im Juni 1992 auch seine Ämter im BDB nieder. Damit hat Dr. Kühl fast sein gesamtes Berufsleben der Binnenschifffahrt gewidmet. Der BDB wird Herrn Dr. Karl Heinz Kühl stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Adressfeld

Der Verkehrsinvestitionsbericht weist u.a. die Ausgaben für die Wasserstraßen aus

WASSERSTANDSSCHWANKUNGEN AUF DEM NECKAR

Nachdem im Mai und Juni 2017 nach starken Erhöhungen des Wasserstandes binnen kurzer Zeit in der Ilvesheimer Schlinge drei Jugendliche und zwei Angler gerettet werden mussten, berieten das WSA Heidelberg, der Kraftwerkbetreiber Neckar AG, die WSP sowie die Stadt Mannheim über geeignete Maßnahmen. Der Kraftwerksbetreiber kündigte an, Kraftwerksausfälle in Feudenheim sowie Abflusswellen im Neckar mit mehr als 50 Kubikmeter pro Sekunde der Integrierten Leitstelle Mannheim zu melden. Zudem soll durch präventive Maßnahmen wie Schilder und Mitteilungsblätter auf die Wasserstandsschwankungen hingewiesen werden. Das WSA stimmt mit Polizei und Kommunen ab, an welchen Stellen die Schilder aufgestellt werden.

VERKEHRSINVESTITIONSBERICHT 2015

Die Bundesregierung hat ihren „Verkehrsinvestitionsbericht für das Jahr 2015“ vorgelegt. Die Ausgaben für die Bundeswasserstraßen umfassen den Angaben zufolge für die Bereiche Investitionen, Betrieb und Unterhaltung sowie Verwaltung ein Gesamtvolumen von 1,84 Mrd. Euro im Jahr 2015. Die Gesamtausgaben für Investitionen in die Bundeswasserstraßen hätten, Infrastrukturbeschleunigungsprogramme und EU-Mittel eingeschlossen, 760,1 Mio. Euro betragen. Davon seien in Erhaltung und Ersatz der verkehrlichen Infrastruktur 593 Mio. Euro und für Aus- und Neubaumaßnahmen 102 Mio. Euro investiert worden, heißt es in dem Bericht.

KURZ KORRIGIERT

In der letzten Ausgabe von **Report** hat sich auf S. 15 in der Bildunterschrift zum Beitrag „EBU Event: Forderung nach gut ausgebauten Wasserstraßen“ ein Fehler eingeschlichen. Herr Mark Frequin wurde dort fälschlicherweise als „niederländischer Verkehrsminister“ bezeichnet. Tatsächlich übt Herr Frequin das Amt „Directeur-generaal Bereikbaarheid“ im niederländischen Ministerium für Infrastruktur und Umwelt (ministerie van Infrastructuur en Milieu) aus.

IMPRESSUM

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

Anschrift:
Dammstraße 15-17
47119 Duisburg
Telefon 02 03 / 8 00 06 50
Telefax 02 03 / 8 00 06 21
InfoBDB@Binnenschiff.de
http://www.binnenschiff.de

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

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

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