04/2016
25. Jahrgang, Dezember 2016

BDB REPORT

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

Ausbaugesetz beschlossen!

EDITORIAL

Kurz vor Ablauf der Wahlperiode schließt die Bundesregierung noch einige Baustellen, die auch für die Binnenschifffahrt wichtig sind: Nach dem im April 2016 vorgelegten Bericht über den Zustand der Verkehrsinfrastrukturen wurde nun das Wasserstraßenausbaugesetz und damit die im BVWP befindlichen Ausbaumaßnahmen an den Flüssen und Kanälen zur Beschlussfassung im Parlament gestellt. Der BDB konnte den Abgeordneten in der Expertenanhörung dabei überzeugend die Notwendigkeit von weiteren Baumaßnahmen an den Flüssen und Kanälen in Deutschland vermitteln. An diese Erfolge ist im Wahljahr 2017 anzuknüpfen. Gelegenheit für eine kleine politische Bilanz wird der Parlamentarische Abend bieten, den BDB und BÖB für die PGBi Ende März 2017 in Berlin ausrichten werden. Offen bleiben leider einige Baustellen in Brüssel: Die Pläne zur Neuregelung der Berufsqualifikationen – man trifft sich in Europa auf niedrigstem Niveau – können zu Lasten der Sicherheit der Branche gehen. Wie sich das auf die Aus- und Weiterbildung in Deutschland auswirkt, bleibt abzuwarten. Zurzeit erfreuen sich die Schulungskurse auf dem in der Trägerschaft des BDB stehenden Schulschiffs großer Beliebtheit – und die Bestehensquote in den Prüfungen ist erneut hervorragend. Mehr hierzu, zur Attraktivität der Binnenschifffahrt als Arbeitgeber, zur Scheuklappenpolitik des BGL und zum Datenschutz bei AIS-Nutzung lesen Sie in diesem Heft. Viel Spaß bei der Lektüre.

Jens Schwanen

INHALT

02 I BDB SPRICHT VOR VERKEHRSAUSSCHUSS
Wichtige Maßnahmen für die Schifffahrt beschlossen

04 I HARMONISIERUNG DER BERUFSAUSBILDUNG
BDB kämpft für hohes Sicherheitsniveau

05 I NACHHALTIGE MODERNISIERUNG
Förderprogramm 2016 gut angenommen

06 I NUTZUNG VON AIS-DATEN
Datenschutz muss gewährleistet sein

07 I AUS DER PERSONENSCHIFFFAHRT
Einsatz gegen zu ambitionierte Regeln

08 I BAG-BERICHT BESTÄTIGT
Branche ist ein attraktiver Arbeitgeber

09 I UNVOLLSTÄNDIGE SCHADSTOFFBILANZ
Lkw emittiert deutlich mehr Klimagase

10 I AKTUELLES VOM SCHULSCHIFF

12 I KURZ GEMELDET

Der Verkehrsausschuss befasste sich mit dem Wasserstraßenausbaugesetz

BDB spricht vor dem Verkehrsausschuss des Bundestages

Politik beschließt wichtige Maßnahmen zur Stärkung der Schifffahrt

Am 7. November 2016 bot sich dem BDB die Gelegenheit, den Bundestagsabgeordneten im Verkehrsausschuss die Potenziale der Binnenschifffahrt und die Notwendigkeit weiterer Infrastrukturmaßnahmen zu erläutern.

Anlass gab die parlamentarische Befassung mit dem Wasserstraßenausbaugesetz, das den zukünftigen Bedarf an bestimmten Ausbauprojekten für die Planfeststellungsverfahren gesetzlich vorgibt. Dem Gesetz wird eine Liste mit konkreten Maßnahmen an den Flüssen und Kanälen in Deutschland beigefügt.

BDB-Präsident Martin Staats folgte damit der Einladung des Ausschussvorsitzenden Martin Burkert (SPD), als Experte an der Anhörung teilzunehmen. Weitere angehörte Experten waren Magnus Wessel (BUND), Antje Schumacher-Bergelin (Verdi), Peter Rieken (Planco) und Eberhard Weiß (BÖB). Der BDB war damit – nach der Expertenanhörung zur WSV-Reform – für die Politik erneut ein gefragter und kompetenter Ansprechpartner für die Beurteilung wichtiger Leitentscheidungen für das System Wasserstraße.

Staats führte aus, dass die Bundesregierung mit dem sog. Wasserstraßenausbaugesetz einen wichtigen Baustein für die zukünftige Entwicklung der Flüsse und Kanäle in Deutschland setzt (siehe Bericht im **Report** 03/2016). Über 20 neue Vorhaben wird der Bund in den kommenden Jahren in Angriff nehmen, u.a. am Rhein, am Main, im westdeutschen Kanalgebiet, an der Mosel, an der Donau und am Neckar. Im Zuge dieser Maßnahmen werden Fahrrinnen vertieft und Schleusen verlängert bzw. neu gebaut. Das neue Gesetz schreibt den gutachterlich festgestellten Bedarf an diesen Ausbaumaßnahmen nun verbindlich fest. Jahrzehntelange politische Hinhalte-Diskussionen über Bedarf und Nutzen einzelner Maßnahmen gehören damit der Vergangenheit an.

ANREIZ FÜR GÜTERTRANSPORT UND PERSONENSCHIFFFAHRT

Von dieser Maßnahme profitiert nicht nur die Güterschifffahrt, die rund 230 Mio. Tonnen Güter pro Jahr auf deutschen Flüssen und Kanälen transportiert und deshalb insbesondere für die Industrie ein unverzichtbarer Logistikpartner ist. Die Ausbauprojekte nutzen auch der Fahrgastschifffahrt, die ihren Kunden zukünftig noch verlässlicher attraktive Tourismusangebote bieten kann. Schiffstransporte werden mittels gezielter Ausbaumaßnahmen wie etwa Fahrrinnenvertiefungen nicht nur effizienter, sondern insbesondere in Niedrigwasserphasen auch planba-

rer und verlässlicher, was der BDB-Präsident anhand konkreter Beispiele den Abgeordneten des Verkehrsausschusses verdeutlichte.

STAATS: MASSNAHMEN MÜSSEN NUN REALISIERT WERDEN

Staats lobte das Bemühen der Politik zur Stärkung der umweltfreundlichen Binnenschifffahrt. Es sei erfreulich, dass verkehrspolitische Forderungen des Branchenverbandes nun endlich aufgegriffen würden. Er wies jedoch auch darauf hin, dass im Hinblick auf den eklatanten Mangel an Fachplanungspersonal in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes nun alle Bemühungen dahin gehen müssen, die projektierten Maßnahmen auch tatsächlich zu realisieren.

Hier sieht der Verbandspräsident die Politik gefordert. Zu häufig würden Planungsmittel für Regionen eingeworben und Planungspersonal für Maßnahmen abgestellt, in denen der verkehrliche und volkswirtschaftliche Nutzen nicht an der allerhöchsten Stelle stehe, so Staats. Der BDB-Präsident plädierte deshalb – trotz der Dringlichkeit und Notwendigkeit sämtlicher Vorhaben im sog. „Vordringlichen Bedarf" – für eine konsequente Prioritätensetzung bei der Inangriffnahme der Maßnahmen: Die Orientierung am nachgewiesenen Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) im Bundesverkehrswegeplan sei hierfür ein guter Bezugspunkt. Die vorgesehenen Ausbaumaßnahmen am Rhein und am Main weisen zum Beispiel ein hervorragendes NKV von 31 bzw. 28 aus.

Auf Nachfrage erläuterte Martin Staats den Abgeordneten, dass eine sichere Infrastruktur essentiell für die Binnenschifffahrt und ihre Kunden ist. Als im Entwurf fehlende Maßnahmen nannte er dabei den erweiterten Ausbau der Mittelweser und die Brückenanhebungen im westdeutschen Kanalgebiet, um dort mehrlagigen Containerverkehr zu ermöglichen.

Die im Rahmen der Expertenanhörung vor dem Verkehrsausschuss abgegebene schriftliche Stellungnahme kann über die BDB-Geschäftsstelle bezogen werden.

550 ÄNDERUNGSANTRÄGE ZUM BVWP

In einer regelrechten Mammutsitzung musste der Verkehrsausschuss Ende November über zahlreiche Änderungsanträge – die Rede war von über 550 Anträgen – zu den Ausbaugesetzen an Straße, Schiene und Wasserstraße befinden. Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses lagen die endgültigen Ergebnisse, die dann Anfang Dezember im Bundestag verabschiedet werden, noch nicht vor. Dem Vernehmen nach erfolgreich hat der BDB jedoch für eine Anhebung der Brücken im westdeutschen Kanalgebiet geworben.

ERFOLGREICHER BRANDBRIEF VON BDB UND VCI NRW

In einem Brandbrief an die zuständigen Bundestagsabgeordneten haben der BDB und der Verband der Chemischen Industrie NRW (VCI NRW) pünktlich zur Befassung mit dem Ausbaugesetz auf die enormen Potenziale hingewiesen, die sich im westdeutschen Kanalgebiet durch einen mehrlagigen Containerverkehr ergeben. Zu niedrige Brückendurchfahrtshöhen verhindern derzeit, mehrere Boxen im Schiff aufeinander zu stapeln.

Die Abgeordneten folgten den fachlich sehr gut untermauerten Ausführungen in der Projektskizze der beiden Verbände. MdB Gustav Herzog (SPD) und MdB Oliver Wittke (CDU) dankten BDB-Präsident Martin Staats für diesen wertvollen Input, der nun in einem entsprechenden Änderungsantrag der Regierungskoalition noch in das Gesetzgebungsverfahren eingebracht wird: Als „neues Vorhaben des vordringlichen Bedarfs" heißt es nun im Entwurf des Ausbaugesetzes: „Ausbau des Wesel-Datteln-Kanals (WDK) bis Marl und Ersatzneubau der „Großen Schleusen" sowie Brückenhebung bei Ersatzneubau".

HAUSHALT 2017: MEHR PERSONAL IN DER WSV

Anfang November wurde im Haushaltsausschuss des Bundestages der Bundeshaushalt 2017 beschlossen. Erfreulich ist, dass die Haushälter dabei auch auf die eklatante Personalknappheit in der WSV reagiert haben und in Summe 78 neue Stellen bewilligt haben, um mit dem geeigneten Fachpersonal die Planungs-, Sanierungs- und Ausbaumaßnahmen im Wasserstraßennetz in Angriff zu nehmen.

Weniger erfreulich ist, dass die Binnenschifffahrtswasserstraßen und damit die Binnenschiffer hierbei leider das Nachsehen haben. Laut Auskunft der beiden zuständigen Koalitionsberichterstatter im Haushaltsausschuss, Norbert Brackmann (CDU) und Bettina Hagedorn (SPD), ist das zusätzliche Personal projektgebunden und wird überwiegend dem Norden der Republik zugeteilt:

- Dem Nordostseekanal wurden 26 neue Stellen zugewiesen.
- Der Elbe-Lübeck-Kanal, dem zuvor bereits 10 Mio. Euro zusätzlich an Planungskosten zugeschrieben wurden, erhält 20 neue Stellen im WSA Lauenburg.
- 13 Stellen wurden für die Planung und den Ausbau der Schleuse Scharnebeck (ESK) beschlossen.
- Im Rahmen einer Ausbildungsoffensive in der WSV wurden 9 Stellen für Ausbilder geschaffen, die Flüchtlinge dabei unterstützen sollen, eine Ausbildung bei der WSV zu absolvieren.
- Drei neue Stellen wurden für den Ausbau des Hafens Wismar bewilligt.
- Fünf neue Stellen gibt es für „standortübergreifende Planungen für die gesamte WSV", und
- Zwei Juristen bei der GDWS, die explizit für Planfeststellungsverfahren an der Ostseeküste vorgesehen sind und in Kiel angesiedelt werden.

PROJEKTGEBUNDENE MITARBEITER IN DER WSV

Diese einzelnen konkreten Maßnahmen zugewiesene Personalbewilligung durch den Gesetzgeber ist aus verschiedenen Gründen durchaus erstaunlich: Üblicherweise entscheidet die Verwaltung, d.h. die Exekutive, alleine über den Einsatz ihres Personals. Gemessen an der Kritik, die die Reform der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung in den vergangenen Jahren in der Politik ausgelöst hat, wäre dies umso mehr zu erwarten: Wie soll die Verwaltung einen an den dringendsten Handlungsnotwendigkeiten orientierten Personaleinsatz im Wasserstraßennetz vornehmen, wenn das ohnehin viel zu knappe Fachplanungspersonal nur für bestimmte Aufgaben verwendet werden darf? Hier könnte der verhängnisvolle Trend entstehen, in der Politik zukünftig nicht nur für einzelne Ausbauprojekte, sondern gleichzeitig für das hierfür benötigte, exklusiv zugewiesene Fachpersonal zu lobbyieren. Festzuhalten bleibt, dass die wichtigen Ausbaumaßnahmen im Westen und Süden der Republik – insbesondere an Rhein und Main – von Haushaltsausschuss nicht mit eigens zugewiesenem neuen Personal bedacht wurden.

EU-weite Neuregelung der Berufsqualifikationen

Harmonisierung auf Kosten der Sicherheit?

Die europaweite Vereinheitlichung der Qualifikation und Befähigungen in der Binnenschifffahrt geht auf europäischer Ebene in die entscheidende Phase. Die EU-Kommission verfolgt das Ziel, das bestehende ungleiche Kompetenzniveau in der Ausbildung der Binnenschifffahrt mittels einheitlicher Ausbildungswege und Befähigungsstandards zu beheben und hatte hierzu Anfang des Jahres einen Richtlinienentwurf vorgelegt.

Hiermit soll die Mobilität der Arbeitnehmer in der Branche erleichtert werden, da mit den „neuen" EU-Befähigungsnachweisen die Arbeitnehmer der Schiffsbesatzung ohne Einschränkungen auf allen EU-Binnenwasserstraßen arbeiten und fahren könnten. Angesichts der sehr weit divergierenden Anforderungen an die Art der Ausbildung (dual/singular) sowie die Fahrzeit und die Streckenkunde in den Mitgliedstaaten, lassen sich allerdings gemeinsame Mindeststandards ohne einen Qualitätsverlust in der Ausbildung nur schwer festlegen. Der BDB hat von Anfang an eine Harmonisierung und Vereinheitlichung der Ausbildung in der Binnenschifffahrt zwar begrüßt, jedoch immer wieder davor gewarnt, dass das Kompetenzniveau in der Ausbildung nicht zu stark abgesenkt werden darf, um ein gemeinsames Qualifikationssystem zu finden. Es muss unbedingt die Sicherheit auf den europäischen Wasserstraßen auch nach der Neuregelung gewährleistet sein. Diesem Sicherheitsgedanken widerspricht allerdings in weiten Bereichen der derzeitige Gesetzesentwurf der Kommission, der zum Beispiel kürzere Ausbildungszeiten vorsieht und die Fahrzeiten sowie die Streckenkunde als wichtige Bestandteile der Ausbildungsprogramme nicht ausreichend berücksichtigt. Der BDB setzt sich dafür ein, die qualitativ hochwertige und praxisnahe Ausbildung der Matrosen, Steuerleute und Schiffsführer nach deutschem Vorbild im Wesentlichen zu erhalten. Der BDB fordert insbesondere:

- Die Berücksichtigung ausreichender Fahrzeiten.
- Für den Qualifikationsweg eines Matrosen durch ein Ausbildungsprogramm sind 90 Tage zu wenig.
- Der Nachweis der Befähigung bei Risikostrecken erfordert Praxisbezug.
- Im Hinblick auf Abschnitte mit besonderen Risiken ist die Durchführung einer bestimmten Anzahl von Reisen auf dem betreffenden Gewässer zwingend vorzuschreiben. Ein Befähigungsnachweis ohne Praxisbezug allein anhand einer Simulatorprüfung oder eines Multiple-Choice-Tests ist zu wenig.
- Beurteilung der Befähigung bei Risikostrecken soll nicht durch jeden Mitgliedstaat erfolgen dürfen.
- Nur der Mitgliedstaat, in dessen Gebiet ein Streckenabschnitt mit besonderen Risiken fällt, sollte für die Prüfung zuständig sein, da dieser Staat auf Grund der Erfahrungen am besten beurteilen kann, ob ein Kandidat die für den jeweiligen Streckenabschnitt erforderlichen Kenntnisse besitzt.
- Anerkennungsmöglichkeiten für Befähigungszeugnisse nicht für jeden Drittstaat.
- Die Anerkennungsmöglichkeiten für Befähigungszeugnisse muss auf diejenigen Drittstaaten beschränkt werden, die mit den Binnenwasserstraßen eines Mitgliedstaates verbunden sind.

Diese Azubis bestanden im Sommer die Ausbildung zum Binnenschiffer. Das deutsche Ausbildungsmodell trägt zur hohen Sicherheit auf den Wasserstraßen bei

Im Juli 2016 legte der Rat der EU einen eigenen Richtlinienvorschlag mit zahlreichen Abweichungen vor; es folgte der Bericht für das Parlament von MdEP Gesine Meißner mit 72 Änderungsvorschlägen. Der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments verständigte sich auf der Grundlage dieses Berichts auf eine Vielzahl von Kompromissvorschlägen, die in einigen Bereichen wie der Streckenkunde oder der Einschränkung der Kompetenzen für Drittsaaten die Forderungen des BDB berücksichtigen. Die Kompromissvorschläge des EU-Parlaments fließen nun in die sog. Trilog-Verhandlungen der Kommission, des Rates und Parlaments mit dem Ziel einer Einigung ein. Es bleibt allerdings angesichts der bisher wenig kompromissbereiten Haltung der EU-Kommission spannend, ob ein Konsens erzielt und der angestrebte Termin zur endgültigen Fertigstellung der Richtlinie Mitte 2017 gehalten werden kann. Der BDB wird sich weiter für die Sicherheit auf den europäischen Wasserstraßen und eine vernünftige Ausbildung in der Binnenschifffahrt einsetzen.

Gute Nutzung des Förderprogramms in 2016

Der BDB befindet sich zum Förderprogramm „Nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen“ gemeinsam mit weiteren Verbänden und Institutionen regelmäßig im Dialog mit dem Referat WS 21 des Bundesverkehrsministeriums.

Die in diesem Rahmen vorgelegten Zahlen zur Inanspruchnahme belegen, dass die Förderrichtlinie, die 2015 grundlegend überarbeitet worden war, vom Gewerbe angenommen wird. Im ersten Halbjahr 2016 wurden 64 von 69 eingereichten Anträgen mit einem Volumen von 1,3 Mio. Euro bewilligt (Stand: 30. Juni 2016), wobei einige der Anträge noch im Vorjahr gestellt worden sind. Damit wurden in 2016 schon mehr Mittel genutzt als im gesamten Jahr 2015. Ein Großteil der Anträge bezog sich auf emissionsärmere Motoren.

Von diesen 69 gestellten Anträgen bezogen sich 56 auf in Fahrt befindliche Schiffe (davon 55 auf emissionsärmere Motoren), sowie 13 auf Neubauten (an insgesamt 3 Schiffen). Das BMVI ist zuversichtlich, dass die Gesamtfördersumme von 3 Mio. Euro für das Jahr 2016 vollständig abfließen kann. Für das Jahr 2017 ist eine Aufstockung des Fördertopfes auf 4 Mio. Euro geplant.

Basierend auf einer unter den Mitgliedern durchgeführten Umfrage zu den bisherigen Erfahrungen mit dem Programm – gerade in formaler Hinsicht – konnte der Verband die folgenden Hinweise verteilen. Sie sollen dazu beitragen, dass die beantragten Maßnahmen ohne Probleme durchgeführt werden können.

- Durch Vorgaben des Bundesrechnungshofes, an die sich das BMVI halten muss, darf der Zuwendungsempfänger mit der bewilligten Maßnahme erst beginnen, wenn der Bewilligungsbescheid bestandskräftig ist. Dies ist dann der Fall, wenn er zugegangen ist und die Frist zu Einlegung von Rechtsmitteln verstrichen ist bzw. auf die Einlegung von Rechtsmitteln verzichtet wurde. Ein sofortiger Beginn der Maßnahme ist nur in Ausnahmefällen (beispielsweise bei drohendem Verlust der Verkehrszulassung z.B. bei Totalschaden des Antriebs oder von Generatoren) möglich und muss mit der Bewilligungsbehörde abgeklärt werden. Andernfalls muss mit einer Rückforderung der Zuwendung gerechnet werden. Es ist außerdem darauf zu achten, dass rechtskräftige Bescheide mit einer Befristung versehen sind, innerhalb derer die Maßnahme durchgeführt werden muss. Verlängerungen sind bei entsprechender Begründung und nach Rücksprache mit der Behörde möglich.
- Außerdem hat eine Frage im Antragsformular in der Vergangenheit oft für Probleme gesorgt. Gibt der Antragsteller nämlich an, er würde die Maßnahme, für die er Fördermittel beantragt, auch ohne Fördermittel und nur mit Eigenmitteln durchführen, wird der Antrag regelmäßig abgelehnt. Nach der Systematik des Beihilferechts soll so verhindert werden, dass das Förderprogramm lediglich als „Mitnahmeeffekt“ bzw. als Zuschuss zu Maßnahmen, die ohnehin durchgeführt würden, genutzt wird.
- Im Hinblick auf die zu erwartende Anpassung des Förderprogramms (die Richtlinie ist in ihrer jetzigen Form bis 31. Dezember 2018 befristet und im Jahr 2017 voraussichtlich mit einem Fördervolumen von 4 Mio. Euro ausgestattet) an die neuen Abgasgrenzwerte (NRMM) kann es ggf. sinnvoll sein, geplante Modernisierungsmaßnahmen zeitlich vorzuziehen.
- Geht es um die geplante Realisierung von Innovationen können diese ggf. auch nach dem Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ gefördert werden (www.elwis.de/Foerderprogramme/index.html). Innovationen im Sinne dieses Förderprogramms sind „industrielle Anwendungen von Produkten oder Verfahren, die im Vergleich zum Stand der Technik in der Schiffbauindustrie in der Europäischen Union technisch neu oder wesentlich verbessert sind und das Risiko eines technischen oder industriellen Fehlschlags bergen“. Eine bereits erfolgte erfolgreiche Erprobung in anderen Verkehrsträgern ist unschädlich. Antragsberechtigt sind Werften.

BDB zu Binnenschifffahrtsaufgabenänderungsgesetz:

Ein Höchstmaß an Datenschutz muss gewährleistet sein

Im Bundesrat wurde jüngst der Entwurf eines „Dritten Gesetzes zur Änderung des Binnenschifffahrtsaufgabengesetzes“ diskutiert.

Der Entwurf schafft eine Rechtsgrundlage für die WSV, die von Binnenschiffen ausgesendeten AIS-Daten z.B. für Verkehrs-, Unfall-, Schleusen- und Liegestellenmanagement oder für eigene statistische Zwecke nutzen zu können. Damit soll die Effizienz des Systems Wasserstraße insgesamt erhöht werden. Aufmerksamkeit verdient insbesondere der Regelungskomplex „Erhebung, Verarbeitung und Nutzung von Daten im Binnenschiffsverkehr“.

HOCHSENSIBLE DATEN WURDEN AUSGEKLAMMERT

Nach einer Stellungnahme zum Erstentwurf im Mai 2016 gegenüber dem BMVI hat der BDB nun erneut Stellung zu dem aktuellen Entwurf genommen, der deutlich entschärft wurde und eine restriktivere Datenweitergabe vorsieht. Während ursprünglich vorgesehen war, dass auch wirtschaftlich sensible Ladungsdaten wie u.a. Güterart, HS Code, Ladehafen, Bestimmungshafen und Größe der Ladung sowie die Güterbezeichnung bei Gefahrgut von der WSV zum Zwecke des Transportmanagements an Schiffsführer, Frachtmakler, Flottenmanager, Terminalbetreiber, Verlader, Spediteure und Hafenbehörden übermitteln werden dürfen, ist eine Weitergabe dieser Daten im aktuellen Gesetzesentwurf nicht mehr vorgesehen. Der BDB hat in seiner Stellungnahme die Forderung platziert, dass auch weniger sensible Daten (zusätzlich zu dem im Entwurf verankerten Erfordernis, dass die Datensätze nach Ablauf des Warentransports unverzüglich zu löschen sind) stets nur mit Zustimmung der jeweiligen Transportbeteiligten/Dateninhaber weitergegeben werden dürfen, damit ein Höchstmaß an Datenschutz gewährleistet ist.

KEINE VERFOLGUNG VON ORDNUNGSWIDRIGKEITEN DURCH AIS

Begrüßenswert ist, dass im aktuellen Entwurf eine klare Regelung für die Wasserschutzpolizei besteht, laut derer die WSP übermittelte AIS-Daten nicht zur Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten, sondern lediglich zur Verfolgung ganz bestimmter Straftaten (die im Zusammenhang mit dem Schiffsverkehr stehen) im Einzelfall nutzen darf. Damit wird verhindert, dass AIS-Daten zur Verfolgung z.B. von Geschwindigkeits- oder Fahrzeitverstößen eingesetzt werden. Dies war im Erstentwurf nicht so klar geregelt. Der BDB hat nun ergänzend gefordert, dass klargestellt wird, dass auch die Datenweitergabe durch die WSV „zur Erfüllung von Verwaltungsaufgaben“ nicht die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten beinhaltet, um hier eine mögliche „Hintertür“ für die Behörden zu schließen.

Die Verwertbarkeit von AIS-Daten muss klar geregelt sein

Neues aus der Personenschifffahrt

Einsatz gegen überzogene Vorgaben

Der Fachausschuss für die Personenschifffahrt im BDB, der zuletzt am 6. Oktober 2016 in Rostock tagte, hat sich in den vergangenen Monaten mit mehreren geplanten Neuregelungen beschäftigt, durch die die Branche unverhältnismäßig belastet wird. Dazu zählten insbesondere die folgenden zwei Themenkomplexe.

ÜBERGANGSVORSCHRIFTEN IN DER RHEINSCHUO

Gemeinsam mit den BDB-Mitgliedsunternehmen aus der Personenschifffahrt, dem CBRB und der IG RiverCruise ist es dem Verband gelungen, die Finanzierung eines wichtigen Gutachtens sicherzustellen, durch dessen Ergebnisse Übergangsbestimmungen in der Rheinschifffahrtsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) verlängert werden könnten.

Besonders wichtig war dieses Etappenziel im Hinblick auf § 15.07 RheinSchUO. Die Vorschrift, die nach Ablaufen des Moratoriums am 1. Dezember 2017 in Kraft getreten wäre, wenn das Gewerbe keine substanziellen Arbeiten vorlegt, besagt, dass das Schiff zusätzlich zum Hauptantrieb mit einem zweiten unabhängigen Antriebssystem ausgestattet sein muss, damit es sich beim Ausfall des Hauptantriebs aus eigener Kraft fortbewegen kann. Das zweite Antriebssystem muss ich dabei in einem separaten Maschinenraum befinden. Eine vom BDB initiierte Folgenabschätzung hat ergeben, dass durch dieses Erfordernis hohe Umrüstkosten entstehen würden. Diese Investitionen sind vor dem Hintergrund, dass Unfallszenarien, die durch § 15.07 RheinSchUO vermieden werden sollen, in der Praxis überhaupt keine Rolle spielen, völlig überambitioniert.

Aus diesem Grund wurde der ZKR über die EBU Anfang des Jahres 2016 der Vorschlag einer Studie zugeleitet, die alternative Lösungen zum redundanten Antrieb aufzeigen soll. Das BMVI zeigte sich nicht dazu bereit, die Kosten für dieses Gutachten in Höhe von rund 32.000 Euro zu übernehmen, so dass die Finanzierung durch das Gewerbe selbst sowie Verbände und Institutionen sichergestellt werden musste, bevor der Auftrag im Oktober 2016 vergeben werden konnte. Wesentlich gewerbefreundlicher zeigte sich das niederländische Verkehrsministerium, dass kurzfristig die Finanzierung eines weiteren wichtigen Gutachtens zu § 15.06 RheinSchUO („Fluchtwege nicht durch Küchen“) zugesagt hatte.

Der Untersuchungsausschuss der Arbeitsgruppe technische Vorschriften (CESNI-PT) hat schließlich Ende Oktober 2016 vorgeschlagen, die Übergangsbestimmungen in §§ 15.06 - 15.08 RheinSchUO bei erfolgreicher Durchführung der derzeit laufenden Arbeiten bis 31.12.2019 zu verlängern.

UMSETZUNG DER EU-PAUSCHALREISERICHTLINIE

Ausführlich Stellung genommen hat der BDB zu einem Gesetzesentwurf zur Umsetzung der EU-Pauschalreiserichtlinie. Dort war vorgesehen, dass Tagesreisen unter 24 Stunden Dauer unter gewissen Umständen den pauschalreiserechtlichen Regelungen unterfallen, wenn der Preis für die Reise mindestens 75 Euro beträgt. Eine solche Regelung hätte auch bei Schiffsausflügen, die z.B. Sonderleistungen wie ein Menü beinhalten, zu Abgrenzungsproblemen in der Praxis führen können. Der Verband hat das zuständige Ministerium auf diese Problematik sowie auf die Tatsache hingewiesen, dass die EU-Richtlinie eine solche 75-Euro-Regelung nicht vorsieht – mit Erfolg. Im Folgeentwurf der Bundesregierung sind Tagesreisen bis 24 Stunden Dauer und ohne Übernachtung gänzlich aus dem Geltungsbereich der Regeln über Pauschalreisen ausgenommen.

BAG untersucht Arbeitsbedingungen in Fahrberufen

Die Binnenschifffahrt ist ein attraktiver Arbeitgeber

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) hat in seiner Reihe „Marktbeobachtung Güterverkehr“ den Bericht „Auswertung der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik“ veröffentlicht. Für die Binnenschifffahrt ergibt sich dabei ein positives Bild.

REALLÖHNE FÜR BESCHÄFTIGTE GESTIEGEN

Betrachtet wird die Entwicklung der Beschäftigten (fahrendes Personal) von 2000 bis 2014. Im Jahr 2014 arbeiteten demnach 5.153 Personen in der deutschen Binnenschifffahrt (2000: 6.491), darunter 803 Schiffseigner und mithelfende Familien. In der Personenschifffahrt wurden 2014 2.562 Personen, in der Güterschifffahrt 2.420 Personen gezählt.

Der Anteil der unter 25-Jährigen im Jahr 2015 lag bei 10,6 %, was in etwa dem bundesweiten Durchschnitt aller Berufe entspricht. 59,7 % waren der Altersgruppe von 25 bis unter 55 Jahren zuzurechnen, 29,7 % waren am Jahresende 2015 über 55 Jahre, 3,4 % 65 Jahre und älter. Mit einem Anteilswert von 71,2 % wies am Ende des Jahres 2015 der Großteil der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Schiffsführer einen anerkannten Berufsabschluss auf. 2,6 % verfügten über einen akademischen Berufsabschluss.

Die Studie gelangt zu dem Ergebnis, basierend auf der Entwicklung der tariflichen Löhne seit 2012, dass die Tariflöhne in der Vergangenheit stärker gestiegen sind als die Verbraucherpreise, es also mithin zu Reallohnsteigerungen gekommen ist. Die anfängliche Grundvergütung von Schiffsführern auf Motorschiffen und Maschinisten belief sich zuletzt auf rund 2.796 Euro brutto monatlich, die eines Matrosen auf 2.022 Euro, jeweils zuzüglich Zulagen bei Schicht-, Mehr- bzw. Nachtarbeit oder Sonderzahlungen.

AUSBILDUNG: BESTE CHANCEN UND ATTRAKTIVE VERGÜTUNG

Das BAG befragte die Auszubildenden in der Binnenschifffahrt dieses Mal explizit zum Thema Digitalisierung. Dabei bewerteten 34 % die Implementierung digitaler Technologien als „positiv“, weitere 48 % als „eher positiv“. 14 % der Befragten beurteilten den digitalen Fortschritt „eher negativ“, lediglich 4 % gaben „negativ“ an. Auffällig ist, dass die Auszubildenden bei den Wasserstraßen- und Schifffahrtsämtern eher die Antwortmöglichkeit „negativ“ wählten als die Azubis in anderen Vergleichsgruppen. Mit der Beteiligung an dem Projekt „Smart Qu@lification“ arbeitet der BDB mit daran, innovative E-Learning-Möglichkeiten in der Branche zu implementieren. Entwickelt wird dabei u.a. ein interaktiver Funk-Kurs.

In der deutschen Binnenschifffahrt bestanden im Jahr 2015 insgesamt 328 Ausbildungsverhältnisse (2014: 360). Neu abgeschlossen wurden 120 Verträge (2014: 123). Auffällig ist, dass in 2015 von 127 Prüflingen 120 die Abschlussprüfung bestanden, was einer Bestehensquote von 94,5 % entspricht. Diese liegt damit – so das BAG – signifikant höher als der bundesweite Durchschnitt über alle Ausbildungsberufe (90,4 %). Das BAG bestätigt in dem Bericht die hervorragenden Zukunftsaussichten in der Binnenschifffahrt. So bestünden gute Chancen, unmittelbar nach der Abschlussprüfung in den Arbeitsmarkt integriert zu werden.

Die Ausbildungsvergütung in der Binnenschifffahrt (das BAG zitiert eine Studie des Bundesinstitutes für Berufsbildung) lag nach einer Steigerung im Jahr 2015 um 2,9 % im 1. Jahr bei durchschnittlich 936 Euro, im 2. Jahr bei 1.071 Euro und im dritten Jahr bei 1.208 Euro. Damit wies die Ausbildung in der Binnenschifffahrt die höchste Vergütung von allen 180 untersuchten Ausbildungsberufen auf.

Zu den Hintergründen der Umfrage: 103 Schüler der beiden Berufsschulen für die Binnenschifffahrt nahmen teil, darunter 91 Männer und 12 Frauen. Die Befragten sind zu 59,2 % in Binnenschifffahrtsunternehmen, zu 34 % bei der WSV und zu 4 % bei sonstigen Arbeitgebern beschäftigt. 2,8 % machten dazu keine Angaben.

BDB: BGL veröffentlicht unvollständige Werte

Lkw emittiert 226 % mehr Klimagase als das Binnenschiff!

„Das war wohl nichts!“ – so lässt sich der jüngste Versuch des straßennahen Verbandes BGL bewerten, den Lkw als umweltfreundliche Variante zur Bewältigung des Güterverkehrs zu verkaufen.

Unter Hinweis auf Zahlen des Umweltbundesamtes preist der BGL den Stickoxid- und Feinstaubausstoß des Lkw an und setzt ihn ins Verhältnis zu den Emissionen des Binnenschiffes. „Althergebrachte Gewissheiten“ würden nun „vom Thron gestoßen“. Man meint beim BGL sogar „eine historische Zäsur in der Verkehrspolitik“ erkennen zu können. Doch worum geht es?

Der Ausstoß von Stickoxid und Feinstaub liegt beim Lkw – in Gramm pro Tonnenkilometer betrachtet – unter dem Wert des Binnenschiffes. So weit, so richtig. Den Lkw nun als umweltfreundliche Alternative zum Binnenschiff zu betrachten, geht jedoch fehl. Was der BGL an aktuellen Fakten nicht erwähnt:

- Beim „Klimakiller Nr. 1“, nämlich dem Kohlendioxid (CO_2) und seinen Äquivalenten, verursacht der Lkw auch im Jahr 2014 noch knapp 226 % mehr Emissionen als das Binnenschiff (101 g/tkm zu 31 g/tkm).
- Der Energieverbrauch des Lkw liegt im tonnenkilometrischen Vergleich um das 3,5fache über dem des Binnenschiffes (1,4 Megajoule pro Tonnenkilometer zu 0,44 MJ/tkm).
- Der Ausstoß von Kohlenmonoxyd liegt beim Lkw um mehr als das 1,5fache über dem des Binnenschiffes. Im Bereich der flüchtigen Kohlenwasserstoffe liegt er um knapp 29 % über dem Wert des Binnenschiffes.
- Die spezifischen Emissionen des Lkw-Verkehrs sind zwischen 1995 und 2013 in Teilen zwar erheblich gesunken. In Bezug auf die Gesamtemissionen des Straßengüterverkehrs zeigt sich jedoch laut UBA-Bericht „Daten zur Umwelt 2015“, dass die technisch bedingten Senkungen je Tonnenkilometer aufgrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens wieder aufgezehrt wurden. Die absoluten Kohlendioxid-Emissionen des Straßengüterverkehrs erhöhten sich zwischen 1995 und 2013 trotz technischer Verbesserungen sogar um 13 % von 34,2 auf 38,7 Mio. Tonnen.

Der BDB hält es vor diesem Hintergrund für absurd, wenn der BGL vollmundig fordert, es sei an der Zeit, „ideologische Scheuklappen beim Umweltschutz abzusetzen“. Es scheint eher so, dass der BGL zurzeit Schadstoff-Scheuklappen verteilt, um die Öffentlichkeit mit unvollständigen Angaben hinter’s Licht zu führen.

Eine der zentralen Säulen einer nachhaltigen Mobilität ist laut Umweltbundesamt, das der BGL zitiert, übrigens ausdrücklich die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Verkehrsträger Eisenbahn und Binnenschiff.

NÄCHSTE MODERNISIERUNGS-MASSNAHME IM SOMMER 2017

Der BDB wird auch im nächsten Jahr weiter in das Schulschiff investieren, um die europaweit einzigartige Aus-, Fort- und Weiterbildungseinrichtung fit für die Zukunft zu machen. So werden in den Sommerferien 2017 u.a. neue Büroräumlichkeiten auf dem mittleren Deck gebaut und der Eingangsbereich sowie der Takelraum und die Werkstatt optisch aufgewertet. Ein Großteil der Baukosten wird aus den staatlichen Fördergeldern finanziert, die Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt dem BDB im Rahmen einer Abendveranstaltung 2015 in Berlin zugesagt hatte.

DERZEIT 257. LEHRGANG AN BORD

Der 257. Berufsschulkurs ist seit dem 5. September 2016 an Bord des Schulschiffs untergebracht. Die insgesamt 71 Auszubildenden, die seitdem internatsmäßig untergebracht und verpflegt werden, beginnen in Kürze ihre Prüfungen und werden das Schulschiff spätestens Ende der 50. Kalenderwoche verlassen. Die Oberstufenschüler werden am 16. Dezember 2016 ihre mündliche IHK-Prüfung ablegen und als frisch gebackene Binnenschiffer in das Berufsleben starten. Im Januar startet dann der nächste große Berufsschulkurs auf dem Schulschiff. Erwartet werden über 100 Auszubildende.

HOHE BESTEHENSQUOTEN IM FORTBILDUNGSBEREICH

Im Bereich der Fort- und Weiterbildung haben wieder zahlreiche Teilnehmer die Lehrgänge in den vergangenen Monaten erfolgreich absolviert. Beim letzten ADN-Sachkunde Basis Grundkurs mit Stabilität, der im September 2016 auf dem Schulschiff durchgeführt wurde, konnte wieder eine erfreulich hohe Bestehensquote verzeichnet werden. Fünf der insgesamt sechs Teilnehmer schafften die Prüfung. Auch vom ADN-Wiederholungskurs (Ende September 2016) kann eine Bestehensquote von 100 % vermeldet werden, ebenso beim ADN Gase-Wiederholungskurs Ende Oktober 2016.

LOTSENTRAINING AM SIMULATOR

Vier Mitarbeiter der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) haben im September an einem Lotsentraining auf dem Flachwasserfahrsimulator SANDRA teilgenommen. Geübt wurden dabei verschiedene Manöver. Das Schulschiff ermöglicht auf Anfrage individuell konzipierte Seminare unter fachmännischer Anleitung und Einbeziehung des Simulators. Anfragen können telefonisch oder unter www.schulschiff-rhein.de gestellt werden.

Mitarbeiter der Schweizerischen Rheinhäfen absolvierten ein Lotsentraining am Simulator

SCHÜLERGRUPPE ZU BESUCH

Eine Gruppe Schüler der Homberger Erich-Kästner-Gesamtschule besuchte im September das nahegelegene Schulschiff „Rhein“. Das Schulschiff-Team stand den Schülern Rede und Antwort, informierte ausführlich über Möglichkeiten, Praktika in der Binnenschifffahrt durchzuführen und vermittelte einen Einblick in das Berufsbild des Binnenschiffers bzw. der Binnenschifferin. Besuche von Schülern der Schule finden mittlerweile regelmäßig statt.

EIN GROSSTEIL BESTEHT DIE PRÜFUNG

Das Schiffer-Berufskolleg RHEIN legte

Die Erstauflage des Kickerturniers war ein voller Erfolg

Diese Gesamtschüler informierten sich über den Beruf des Binnenschiffers

im Rahmen der letzten Lehrgangsbesprechung statistische Daten zu den Lehrgängen in den Jahren 2015/2016 vor. Aus den Kursen 254, 255 und 256 nahmen insgesamt 97 Schüler an der Abschlussprüfung teil, 86 von ihnen haben bestanden. Dies entspricht einer guten Bestehensquote von 88,7 %.

BESUCH DER SCHLEUSE MEIDERICH

Das Schulschiff bietet für die Auszubildenden an Bord regelmäßig interessante Exkursionen zu verschiedenen Einrichtungen des Systems Wasserstraße an. Eine Gruppe Azubis erkundete dabei am 24. Oktober 2016 die Schleuse Meiderich in Duisburg. Großer Beliebtheit erfreuen sich z.B. auch Besuche auf einem Feuerlöschboot der Duisburger Feuerwehr.

KICKERTURNIER AUF DEM SCHULSCHIFF

Am 8. November 2016 lud das „Schulschiff Rhein“ zu einem Kickerturnier in den Takelraum ein. Mit dabei waren als Gäste jeweils ein Team des Feuerlöschbootes der Duisburger Feuerwehr sowie der Schleuse Meiderich – also von Einrichtungen, die die Azubis im Rahmen ihrer Exkursionen regelmäßig besuchen. Am erfolgreichsten am Tisch waren die Feuerwehrleute und sicherten sich den ersten Platz, gefolgt von den Steuerleuten des Schulschiffs. Interesse an einer Neuauflage des Turniers wurde von den Teilnehmern bereits bekundet. Über eine Folgeveranstaltung wird das Schulschiff rechtzeitig informieren.

Besuch der Schleuse Meiderich

PROJEKTSKIZZE FÜR BRÜCKENANPASSUNGEN

Der BDB und der VCI NRW haben ein gemeinsames Schreiben zu den erforderlichen Brückenerhöhungen im westdeutschen Kanalgebiet auf den Weg gebracht. Die Projektskizze, die den Mitgliedern des Haushaltsausschusses und des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages, der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt (PGBi) sowie Vertretern von BMVI und WSV übermittelt wurde, geht sehr detailliert auf die in den nächsten Jahren erforderlichen Detailschritte ein, um mittel- bis langfristig einen wirtschaftlichen Binnenschiffsverkehr, insbesondere Containerverkehr, auf diesem Revier zu etablieren.

SCHLEUSENSPERRZEITEN AUF DER MOSEL 2017

Die planmäßigen Schleusensperrzeiten auf der Mosel 2017 wurden aufgrund besonderer Umstände verschoben. Das teilte die Moselkommission mit. Hintergrund sei, dass die Sperrung einer Bahntrasse entlang der Mosel sich mit den ursprünglich angesetzten Sperrzeiten überschnitten hätte, heißt es in der Mitteilung der Moselkommission. Um zu verhindern, dass die Unternehmer in dieser Zeit Lieferengpässe erleiden, da lediglich noch die Straße als Verkehrsträger zur Verfügung gestanden hätte, wurden die Sperrzeiten verlegt auf den Zeitraum 27. Juni bis 4. Juli 2017 (deutscher und deutsch-luxemburgischer Abschnitt). Zwischen den Schleusen kann weiterhin gefahren werden.

DEUTSCHE BINNENFLOTTE IM JAHR 2015

Die WSV hat den Schiffsbestand zum 31. Dezember 2015 bekannt gegeben. Demnach bestand die deutsche Binnenflotte zu diesem Stichtag aus insgesamt 4.521 Binnenschiffen. Das bedeutet eine Abnahme um 51 Einheiten zum Vorjahr. Registriert im deutschen Binnenschiffsregister waren 2.029 Frachtschiffe (darunter 1.620 Güterschiffe und 409 Tankschiffe), 817 Schubleichter, 44 Schleppkähne, 296 Schub- und Schleppboote, 998 Fahrgastschiffe (davon 60 Kabinenschiffe) und 267 Fähren. Hinzu kommen weitere Schiffsgattungen wie Schuten, Bunkerboote, Bilgenentölerboote sowie Barkassen. Neu gebaut wurden 10 Tankmotorschiffe, 4 Fahrgastschiffe und 1 Gütermotorschiff. Während sich die Binnentankflotte weiter verjüngt hat (24,8 Jahre; zum Vergleich: 25,2 Jahre in 2014), war bei den Gütermotorschiffen ein umgekehrter Trend beim Durchschnittalter zu beobachten (62,2 Jahre; zum Vergleich: 61,8 Jahre in 2014).

IHK GENEHMIGT MEISTERQUALIFIKATION IN DER BINNENSCHIFFFAHRT

Die Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve zu Duisburg hat als die nach dem Berufsbildungsgesetz zuständige Stelle Rechtsvorschriften für die Fortbildungsprüfung zum Geprüften Binnenschifffahrtsmeister bzw. zur Geprüften Binnenschifffahrtsmeisterin erlassen. Die Prüfung gliedert sich in die Teile „Grundlegende Qualifikationen“ und „Handlungsspezifische Qualifikationen“. Auf Grundlage dieser Rechtsvorschrift wurde außerdem ein Rahmenlehrplan mit den wesentlichen Inhalten entwickelt, auf dessen Grundlage nun die Meister-Kurse konzipiert werden können.

BDB-FALTBLATT „DATEN & FAKTEN 2015/2016“

Der BDB hat in seiner aktuellen Ausgabe des statistischen Faltblattes „Daten & Fakten“ wieder die wesentlichen Kennzahlen zur Binnenschifffahrt zusammengetragen. Durch die besonders lang anhaltenden Niedrigwasserperioden im vergangenen Jahr ging die Menge beförderter Güter in 2015 gegenüber dem Vorjahr von 228,5 Mio. t auf 221,4 Mio. t zurück (- 3,1 %). Trotzdem konnten in einigen Wasserstraßengebieten, u.a. im Elbegebiet, Wesergebiet und auf den Berliner Wasserstraßen, Tonnagezuwächse verzeichnet werden. Die Anzahl der deutschen Binnenschiffe ging leicht zurück, der Umsatz konnte leicht gesteigert werden auf rund 1,54 Mrd. Euro. Das Faltblatt ist wie gewohnt auf der BDB-Internetseite www.binnenschiff.de im Bereich „Service“ sowie direkt bei der Geschäftsstelle erhältlich.

SPATENSTICH ZUM BAU DER ZWEITEN SCHLEUSE LEHMEN

Der Bau der zweiten Kammer der Schleuse Lehmen an der Mosel begann offiziell mit dem ersten Spatenstich am 7. Oktober 2016 in Lehmen. Das rund 60. Mio. Euro teure Bauwerk entsteht landeinwärts parallel zur alten Kammer. Zunächst werden der untere und obere Vorhafen der Schleusenkammer errichtet. Der erste Spatenstich wurde u.a. begleitet von Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im BMVI, und GDWS-Präsident Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte. Der BDB begrüßt die Aufnahme des Baus der zweiten Schleusenkammern an der Mosel und fordert eine zügige Umsetzung der Vorhaben. Das Land Rheinland-Pfalz bekräftigt dieses Erfordernis: „Der Ausbau der Schleuse in Lehmen ist ein wichtiger Schritt hin zu einer besseren Binnenschifffahrt in Rheinland-Pfalz. Wir brauchen einen zügigen Ausbau der Schleusen, damit die Industrie und andere Unternehmen in Rheinland-Pfalz eine gute Infrastruktur vorfinden – das ist Grundlage für eine gute wirtschaftliche Entwicklung“, betonte der rheinland-pfälzische Verkehrsstaatssekretär Andy Becht. Er erinnerte daran, dass das Land Rhein-

Der CDNI-Animationsfilm erklärt das Übereinkommen kurz und spielerisch

Auf der CESNI-Webseite werden Beschlüsse und Termine veröffentlicht

land-Pfalz dem Bund Unterstützung bei der Planung angeboten habe und rief das BMVI dazu auf, seinen Zeitplan für den Schleusenneubau noch einmal zu überdenken.

ANIMATIONSFILM ZUM CDNI

Das CDNI (das am 9. September 1996 unterzeichnete Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt) hat anlässlich seines 20. Jahrestages einen Animationsfilm konzipiert. Der ca. 5-minütige Clip soll das Übereinkommen spielerisch-didaktisch einem breiten Publikum näher bringen. Der Clip ist in vier Sprachen erhältlich und kann direkt auf der Webseite des CDNI angeschaut werden: www.cdni-iwt.org/de/.

AUSSCHUSS CESNI MIT EIGENER INTERNETPRÄSENZ

Der Europäische Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) ist ab sofort unter seiner eigenen Internetseite zu erreichen. Es besteht für die Nutzer die Möglichkeit, einen E-Mail-Alert einzurichten, um stets über die Veröffentlichung neuer Standards, in dem u.a. die EU-Mitgliedstaaten und die ZKR vertreten sind, durch den Ausschuss informiert zu werden: www.cesni.eu.

AKTUELLER „ANNUAL REPORT“ DER EBU

Die EBU, der europäische Dachverband der Binnenschifffahrt, hat im September 2016 ihren aktuellen Jahresbericht „Annual Report 2015/2016“ veröffentlicht. Darin berichtet die EBU u.a. über die aktuelle Lage in der Güter- und Fahrgastschifffahrt in Europa, Infrastruktur, die Marktsituation sowie über die Verbandsaktivitäten in den vergangenen Monaten und durchgeführte Events wie die TEN-T-DAYS in Rotterdam im Juni 2016. Der Bericht kann auf der Internetseite der EBU unter www.ebu-uenf.org heruntergeladen werden.

NFB NUR NOCH ONLINE ERHÄLTLICH

Die WSV teilt mit, dass sie die Versendung der Nachrichten für die Binnenschifffahrt (NfB) seit dem 1. November 2016 nur noch per E-Mail über den ELWIS-Abo-Service anbietet. Die bisherige parallele Versendung per Telefax und individueller E-Mail wurde zum 31. Oktober 2016 abgestellt. BDB-Mitglieder werden natürlich wie gewohnt im wöchentlichen Rundschreiben „Hinweise für die Fahrt“ über die wichtigsten Sperrungen und besondere Ereignisse informiert.

NTK TAGTE IN ROTTERDAM

Die Nautisch-Technische Kommission (NTK) der europäischen Dachverbände der Binnenschifffahrt, EBU und ESO, in der auch der BDB vertreten ist, tagte am 12. Oktober 2016 in Rotterdam. Thematisch ging es u.a. um die geplanten Regelungen über in der Höhe verstellbare Steuerhäuser. Der BDB hat seine Mitglieder über diesen Themenkomplex und die Ergebnisse einer entsprechenden Umfrage im Gewerbe informiert und – ergänzend zur NTK, die der ZKR alternative Vorschläge, mit denen ein mindestens gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleistet werden kann – gegenüber der deutschen Delegation Stellung genommen.

DESTATIS ZUR BINNENSCHIFFFAHRT IM ERSTEN HALBJAHR 2016

Das Statistische Bundesamt (Destatis) hat Zahlen zur Güterbeförderung der Binnenschifffahrt im ersten Halbjahr 2016 vorgelegt. Demnach wurden insgesamt 113,6 Mio. t Güter auf deutschen Binnenwasserstraßen transportiert. Das entspricht einem Rückgang um 2,4 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Der Containertransport belief sich auf 1,2 Mio. TEU (Vorjahreszeitraum: 1,3 Mio. TEU). Im Juli 2016 konnte die Binnenschifffahrt im Vergleich zum Vorjahresmonat leicht zulegen: So stieg die Menge beförderter Güter um 0,5 % auf 19,4 Mio. t. Die Containerbeförderung stieg um 1,2 %.

NEUE GEFAHRGUTLIEGESTELLE AM RHK

Das WSA Duisburg-Meiderich hat am Rhein-Herne-Kanal (RHK) im ehemaligen Kohlehafen Mathias Stinnes eine

Am Rhein-Herne-Kanal wurde eine neue Gefahrgutliegestelle eingerichtet

neue Liegestelle für Gefahrguttransporte, die einen Kegel führen müssen, eingerichtet. An der Liegestelle, die sowohl für Europaschiffe als auch für Großmotorgüterschiffe geeignet ist, können nun zwei Fahrzeuge nebeneinander festmachen. Der Hafen liegt am Nordufer östlich des Hafens Essen bei Kanal-km 18,4 - 18,8.

BERICHT „MARKET INSIGHT“ DER ZKR

Der von der ZKR in Partnerschaft mit der Europäischen Kommission neu herausgebrachte Quartalsbericht für die europäische Binnenschifffahrt „Market Insight“ zeichnet sich gegenüber dem jährlich erscheinenden Jahresbericht der Marktbeobachtung durch einige Unterschiede aus. So wird in der deutlich kürzeren Publikation ein stärkeres Gewicht auf grafische Inhalte gelegt. Die Herbstausgabe 2016 beleuchtet die Entwicklung der Schlüsselindikatoren des Binnenschifffahrtsmarktes in Europa und liefert eine Reihe von Informationen über die Lage des Gewerbes zu Jahresbeginn 2016. Der Bericht steht auf der BDB-Internetseite www.binnenschiff.de im Mitgliederbereich zum Download bereit.

HAFEN ANTWERPEN MIT UMSCHLAGSPLUS

Der Seehafen Antwerpen konnte seinen Gesamtgüterumschlag in den ersten neun Monaten des Jahres 2016 um 3,3 % auf 161,67 Mio. t im Vergleich zum Vorjahreszeitraum steigern. Der Containerumschlag wuchs um 4 % auf 7,5 Mio. TEU, vermeldete das BDB-Mitglied.

ZKR HOLT FEEDBACK ZU AIS-PFLICHT EIN

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat rund zwei Jahre nach Einführung der Ausrüstungsverpflichtung mit Inland AIS Geräten und Inland ECDIS Geräten bzw. vergleichbaren Kartenanzeigegeräten, eine Online-Umfrage durchgeführt, die sich an Binnenschiffer, Behörden und anerkannte Fachfirmen für den Einbau und die Störungsbehebung von Inland AIS Geräten richtete. Ziel war es, die Umsetzung dieser Verpflichtung, ihrer Auswirkungen und der aufgetretenen Schwierigkeiten zu beurteilen. Die wesentlichen Ergebnisse will die ZKR nach durchgeführter Auswertung und Analyse veröffentlichen.

TRADITIONELLES MAHL IN DER SCHIFFERBÖRSE

Beim diesjährigen Schiffermahl in der Schifferbörse, dem traditionellen Treffpunkt für Verlader und Vertreter der Binnenschifffahrt, standen thematisch die Herausforderungen und Chancen für moderne Industriestandorte an den Flüssen und Kanälen im Fokus. Ehrengast Andreas J. Goss, Vorstandsvorsitzender der ThyssenKrupp Steel Europe AG, betonte in seiner Rede die Bedeu-

BDB-Präsident Martin Staats (4.v.r.) sowie die BDB-Vizepräsidenten Roberto Spranzi (2.v.r.) und Volker Seefeldt (5.v.r.) beim traditionellen Schiffermahl

tung der Wasserstraße als Verkehrsträger für die Stahlindustrie: „Unsere Wettbewerbsfähigkeit hängt entscheidend von unserem Standort am Rhein und einer optimierten Logistik ab. Daher ziehen wir mit der Schifferbörse an einem Strang, um die Belange der Schifffahrt gemeinsam zu vertreten“, so Goss. Frank Wittig, Vorsitzender der Schifferbörse, kündigte an, das erfolgreiche Weiterbildungsprogramm „QUINWALO“ auch im kommenden Jahr, diesmal auch über die Grenzen Duisburgs hinaus, wieder anzubieten.

Neues Schiff für die Dettmer-Flotte: TMS „Dettmer Tank 120“

NEUES TANKSCHIFF FÜR DIE DETTMER REEDEREI

In Erweiterung ihrer Flotte hat die Dettmer Reederei, Mitglied im BDB, Ende Oktober 2016 in Papendrecht ein neues Tankmotorschiff mit Doppelhülle übernommen: das kanalgängige Schiff „Dettmer Tank 120“. Mit einer Tragfähigkeit von 1.631 t ist das C-Schiff mit speziell beschichteten Tanks und einer Heizanlage für eine breite Produktpalette universell im Markt einsetzbar. Der Treibstoffverbrauch ist durch das neu konzipierte Unterschiff deutlich geringer als der vergleichbarer Binnenschiffe und der Betrieb damit wirtschaftlicher. Mit der „Dettmer Tank 122“ erhält die Reederei demnächst ein weiteres Schwesterschiff.

LÄNDERKONFERENZ RHEIN IN DÜSSELDORF

Unter dem Leitmotiv „Der Rhein - die europäische Wasserstraße“ fand am 14. November 2016 die dritte Rheinanliegerkonferenz in Düsseldorf statt. Mit Michael Groschek (NRW), Tarek Al-Wazir (Hessen), Volker Wissing (Rheinland-Pfalz) und Winfried Hermann (Baden-Württemberg) diskutierten Verkehrsminister aus vier Ländern vor den rund 200 Besuchern der Veranstaltung. Die Verkehrsminister forderten eine zügige Umsetzung der BVWP-Projekte. So seien zur Steigerung der Transportkapazitäten auf dem Rhein, auch bei Niedrigwasser, die Beseitigung von Hindernissen und Untiefen in der Fahrrinne anzugehen. Dazu müsse das Planungspersonal der WSV projektorientiert eingesetzt werden. Insgesamt müsse der Rhein als Wasserstraße höchsten europäischen Ranges für die Binnenschifffahrt noch besser nutzbar gemacht werden. Die vier Landesverkehrsminister waren sich einig darin, dass die anstehende Neuordnung der Schifffahrtsabgaben keinesfalls zu einer Verschlechterung der Rahmenbedingungen für das Logistikgewerbe im Rheinstromgebiet führen darf.

NACHTSTROM IN GERLACHSHAUSEN

In den Sommermonaten hat das WSA Schweinfurt an der Schiffsliegestelle Gerlachshausen zwei Stromterminals samt dazu gehörenden Stromversorgungsleitungen errichten lassen. Am 11. November 2016 wurden sie offiziell ihrer Bestimmung übergeben. Durch die Kooperation zwischen dem WSA Schweinfurt und der Rhein-Main-Donau AG (RMD) als Eigentümerin des Wasserkraftwerks Gerlachshausen ist nun sichergestellt, dass die an der Liegestelle ruhenden Schiffe nachts ihre bordeigenen Dieselgeneratoren ausgeschaltet lassen und stattdessen ihren Strombedarf über die Stromzapfstellen decken können. Den „Nachtstrom“ aus der Wasserkraft des Mains stellt die RMD AG für die Frachtschiffe für eine gewisse Übergangszeit kostenfrei zur Verfügung.

BDB REAGIERT AUF BERICHT DES NRW-UMWELTMINISTERIUMS

Das Landesumweltministerium NRW hat dem Landtag Ende Oktober einen Bericht mit dem Titel „Binnenschifffahrt und Luftqualität“ zukommen lassen. Darin wird behauptet, dass Binnenschiffe maßgeblich zur Schadstoffbelastung in den Innenstädten beitragen würden. Mit kleinteilig wirkenden Maßnahmen regt das Umweltministerium in dem Bericht an, darauf zu reagieren. Der BDB hat seinerseits als Reaktion die Landtagsabgeordneten angeschrieben und darauf hingewiesen, dass der Verkehrsträger mit seiner vorteilhaften Ökobilanz schon heute einen gewichtigen Beitrag zu umweltfreundlichem Güterverkehr leistet. Der Verband hat auf mehrere Studien unabhängiger Institute hingewiesen, die die Umweltfreundlichkeit der Binnenschifffahrt belegen und aufzeigen, dass Schiffe in Innenstädten nur marginal zur Schadstoffbelastung beitragen. Vor diesem Hintergrund hat der BDB die Abgeordneten gebeten, die Binnenschifffahrt nach Kräften zu unterstützen und die gelieferten Fakten in die Betrachtung einfließen zu lassen.

Die „Länderkonferenz Rhein“ fand in Düsseldorf statt

Auch auf der rumänischen Donau ist AIS jetzt Pflicht

Adressfeld

Das Bauprojekt an der Hunte soll das Wenden der Schiffe erleichtern

AIS-PFLICHT IN RUMÄNIEN

Auf dem rumänischen Abschnitt der Donau gilt die AIS-Pflicht ab dem 7. Dezember 2016. Das teilte die Donaukommission mit. Die entsprechende Verordnung ist in Rumänien Ende September 2016 veröffentlicht worden.

NEUE WENDESTELLE AN DER HUNTE

Am 15. November 2016 erfolgte der erste Spatenstich zum Bau der neuen Schiffswendestelle in Oldenburg an der Hunte. Mit dem Bau der 165 m breiten Wendemöglichkeit sollen die Leichtigkeit und Sicherheit des Schiffsverkehrs deutlich verbessert werden. Bisher mussten die Schiffe 800 m rückwärts fahren, um wenden zu können. Dieses Erfordernis wird nach Fertigstellung des Baus künftig entfallen. „Der Neubau unterstreicht die Funktion des Hafens Oldenburg als maßgebender Standortfaktor der gesamten Region“, sagte PStS Enak Ferlemann während der Veranstaltung. GDWS-Leiter Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte betonte: „Durch die großzügigen Abmessungen der Wendestelle können auf der tidebeeinflussten Hunte weitere moderne See- und Binnenschiffe zugelassen werden“. Damit werde zu einer optimalen Anbindung der Binnenschiffe an die Häfen am Rhein, an der Weser und an der Ems beigetragen. In das Projekt werden rund 12 Mio. Euro investiert.

BÖB-PRÄSIDIUM IM AMT BESTÄTIGT

Auf der Jahrestagung des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB) wurde das Präsidium einstimmig wiedergewählt. Das Gremium besteht aus dem Präsidenten Rainer Schäfer (Rheincargo/Neuss-Düsseldorfer Häfen) sowie den Präsidiumsmitgliedern Roland Hörner (Rhein-Neckar-Hafengesellschaft Mannheim), Jens Hohls (Hafen Braunschweig), Franz Josef Reindl (Hafenbetriebe Ludwigshafen am Rhein) und Joachim Zimmermann (Bayernhafen). Das BÖB-Präsidium ist von der Mitgliederversammlung einstimmig für weitere vier Jahre gewählt worden.

Die BDB-Geschäftsstelle ist zwischen dem 24. Dezember 2016 und dem 2. Januar 2017 nicht besetzt.

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.