01/2019 | 28. Jahrgang, Februar 2019

BDB REPORT

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

IN DIESEM HEFT:

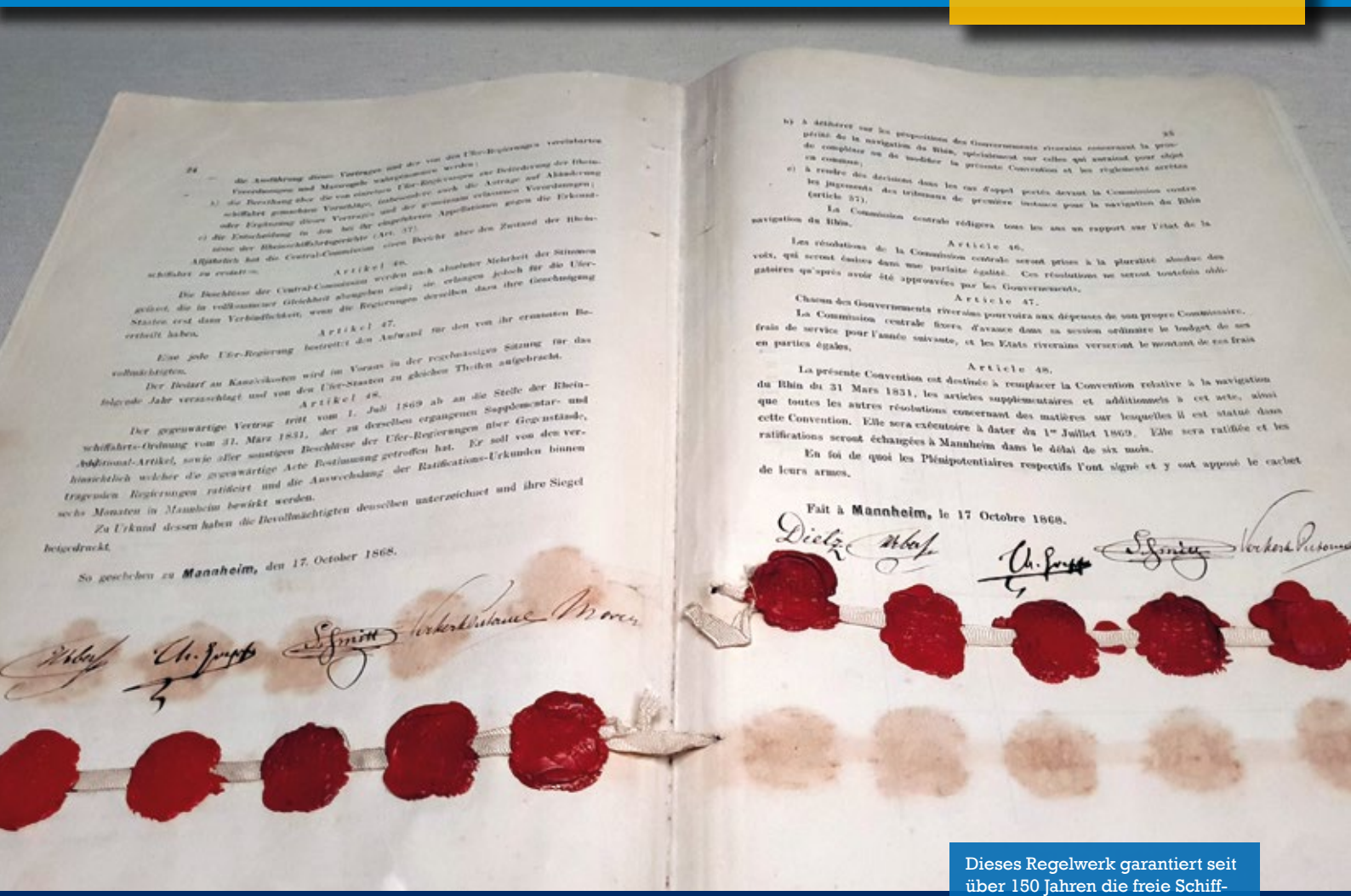
Bilanz und Ausblick
BDB zu Herausforderungen 2018/2019

Neue BDB-Geschäftsstelle
Umzug in das „Schiffahrt-Haus“ abgeschlossen

150 Jahre freie Schifffahrt
Mannheimer Akte in Duisburg ausgestellt

IWT-Plattform:
Startschuss der Stiftung in Brüssel

und vieles mehr...



Dieses Regelwerk garantiert seit über 150 Jahren die freie Schifffahrt auf dem Rhein

Original der Mannheimer Akte weilt derzeit in Duisburg

+++ BDB-Geschäftsstelle ab sofort mit neuer Adresse: Dammstraße 26, 47119 Duisburg +++

→ BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen

Editorial

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

„Wann wird's 'mal wieder richtig Sommer, ein Sommer, wie er früher einmal war? Ja, mit Sonnenschein von Juni bis September, und nicht so nass und so sibirisch wie im letzten Jahr".

Den Hit von Rudi Carrell im Sommer 1975 haben viele noch im Ohr. Vom richtigen Sommer kann die Binnenschifffahrt nun ebenfalls ein Lied singen. Das Jahr 2018 bescherte nicht nur Hitze und Sonnenschein, sondern von Juni bis Dezember auch ein bundesweites Rekordniedrigwasser. Offizielle Zahlen von Destatis liegen noch nicht vor, doch für die Güterschifffahrt meldet die WSV bereits: An der Schleuse Iffezheim am Oberrhein wurden im Vergleich zum Vorjahr 23,6 Prozent weniger Güter transportiert. Im Wesel-Datteln-Kanal (Schleuse Friedrichsfeld) gingen die Gütermengen im Vergleich zum Vorjahr um 24,9 Prozent zurück. Am Main (Schleuse Kostheim) gab es ein Minus von knapp 22 Prozent. Im direkten Gegensatz zu diesen Unbilden stehen die verbandspolitischen Erfolge des BDB der letzten 12 Monate. Hier ist allem voran die Abschaffung der Schifffahrtsabgaben zu nennen. Der „Masterplan Binnenschifffahrt" stellt einen weiteren Meilenstein dar. Der Mitgliederzuwachs zeigt, dass der BDB die richtigen Themen besetzt.

2018 war auch das Jahr der Veränderungen: Die europäische Verbandsarbeit wird mit der soeben gegründeten IWT-Stiftung deutlich intensiviert. Zwei neue Mitarbeiter verstärken die Arbeit in der BDB-Geschäftsstelle. Nach 50 Jahren „Haus Rhein" hat der BDB seit Jahresanfang im „Schiffahrt-Haus" in Duisburg-Ruhrort nun eine neue und attraktive Adresse. Und mit neuer Frische und Dynamik begegnet Ihnen schließlich auch dieser „Report": Wir hoffen, dass Ihnen das neue Layout unserer Zeitschrift gefällt.

Der BDB hat sich im noch jungen Jahr 2019 vieles vorgenommen. Einige unserer Arbeitspakete und Termine können Sie in diesem Heft nachlesen.

Viel Vergnügen bei der Lektüre!

→ IMPRESSUM

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

Anschrift:
Dammstraße 26, 47119 Duisburg
Tel.: 02 03 / 8 00 06 50, Fax 02 03 / 8 00 06 65
InfoBDB@Binnenschiff.de
www.binnenschiff.de

Layout und Satz:
BUSCH-STUDIO Overath, www.busch-studio.de.

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

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

↑ Wichtige Infrastrukturmaßnahmen – wie z.B. der Bau der zweiten Schleusenkammern an der Mosel – müssen zügig umgesetzt werden | © *WSV*

04 Bilanz und Ausblick
BDB zu Herausforderungen 2018/2019

08 BAG-Studie
Arbeitsbedingungen im Gewerbe

12 Neue BDB-Geschäftsstelle
Umzug in das „Schiffahrt-Haus“ abgeschlossen

14 Neues Mitglied
Duisburger Hafen tritt BDB bei

16 150 Jahre freie Schifffahrt
Mannheimer Akte in Duisburg ausgestellt

18 IWT-Plattform
Startschuss der Stiftung in Brüssel

20 Umstellung auf Doppelhülle
Übergangsfrist abgelaufen

22 Abladeoptimierung Mittelrhein
Konsultation beendet

24 Aktuelles vom Schulschiff

26 Kurz gemeldet

↓ Die Auszubildendenzahlen in der Binnenschifffahrt liegen seit Jahren auf konstantem Niveau

↓ Der Duisburger Hafen ist neues Mitglied im BDB © *duisport*

Inhalt

Bilanz und Ausblick

BDB zu gewerbepolitischen Themen in 2018/2019

Über 220 Mio. Tonnen Güter werden pro Jahr auf Deutschlands Flüssen und Kanälen bewegt. Das ist eine stolze Zahl, die auch ausdrückt, dass die Binnenschifffahrt ein unverzichtbarer Logistikpartner ist.

Das wurde 2018 in besonderem Maße deutlich. Nach monatelanger Trockenheit mussten sich Großkunden wie etwa in der Chemie- oder Montanindustrie wegen extrem niedriger Pegel auf eine reduzierte Rohstoffversorgung einstellen, nachdem die Schifffahrt mit den Lieferungen trotz aller Bemühungen kaum mehr nachkam. Kein anderer Verkehrsträger war in der Lage, deren Gütermengen zu übernehmen und hier für Entspannung zu sorgen. Bei der rohstoffhungrigen Großindustrie im Ruhrgebiet zum Beispiel darf die Schifffahrt auch zukünftig als unverzichtbar und damit als „systemrelevant" bezeichnet werden. Dieser Verantwortung ist sich die Branche durchaus bewusst: Schiffe wurden 2018 bis an die Grenze des physikalisch Möglichen in Fahrt gehalten. Lieferverträge wurden durch den Einsatz zusätzlichen Schiffsraumes und zusätzlichen Personals so weit wie möglich erfüllt.

Lehren aus dem „Dürre-Jahr"

Den über Monate ausbleibenden Niederschlag kann man Politik und Verwaltung selbstverständlich nicht zum Vorwurf machen. Aber erwartet wird, dass die richtigen Lehren aus dem „Dürre-Jahr 2018" gezogen werden: Größere Sorgfalt im Umgang mit der Infrastruktur hätte die Auswirkungen der Niedrigwasserperiode deutlich abfedern können. Seit Jahrzehnten werden überfällige Sanierungsarbeiten im Wasserstraßennetz nicht durchgeführt, wichtige und dringende Ausbaumaßnahmen, etwa zur Beseitigung von Engstellen, dauern Jahrzehnte bis zu ihrer Fertigstellung. Nur wenigen in Politik und Verwaltung scheint bewusst zu sein, was für ein enormer wirtschaftlicher Schaden im Jahr 2018 zum Beispiel an der Elbe entstanden ist, wo die Güter- und Fahrgastschifffahrt gleich über mehrere Monate ihre Arbeit einstellen musste.

Volkswirtschaftlich sinnvolle Projekte wie etwa der Ausbau am Mittelrhein – hier verkehren rund 50.000 Schiffe pro Jahr – müssen nun top-prioritär umgesetzt werden. Auch bei Niedrigwasserphasen bleibt der Rhein in diesem wichtigen Streckenabschnitt deutlich länger für die Schifffahrt passierbar, wenn die Fahrrinnentiefe endlich angepasst wird. Eine frühzeitige Inangriffnahme der seit Jahrzehnten verschleppten Ausbaumaßnahme an der Donau und flussbauliche

↑ Wichtige Infrastrukturmaßnahmen – wie z.B. der Bau der zweiten Schleusenkammern an der Mosel – müssen zügig umgesetzt werden | ©*WSV*

Eingriffe an der Elbe hätten die Auswirkungen des Niedrigwassers in diesen Fahrtgebieten ebenfalls erheblich abgemildert.

Vorschlag: Klima-Studie aktualisieren

Der BDB steht aufgrund dieser Entwicklungen im engen Dialog mit der Bundesregierung und mit den Abgeordneten des Bundestages. Im Schulterschluss mit den Verbänden der verladenden Wirtschaft erwarten wir, dass erkennbare Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur ergriffen werden. Die Erklärung der Bundesregierung, dass die Fertigstellung der o.g. Sohlstabilisierung am Mittelrhein erst nach dem Jahr 2030 erfolgen wird, ist unbefriedigend. Der BDB hat außerdem angeregt, dass der Bund seine Untersuchung, wie sich Klimaveränderungen auf die Bundeswasserstraßen auswirken und welche Anpassungsstrategien zu ergreifen sind (Projekt „KLIWAS“), erneuert: Das bisherige Ergebnis, dass in den kommenden Jahren keine gravierenden Veränderungen zu befürchten sind, erscheint im Lichte der wiederholten Niedrigwasserperioden der vergangenen Jahre fragwürdig.

Verbandsarbeit trägt Früchte

So schwierig das vergangene Jahr aufgrund der niedrigen Pegelstände für die Schifffahrt und deren Kunden war, so erfolgreich war es für den Verband bei der Realisierung seiner gesteckten Ziele:

Nach zahlreichen intensiven Gesprächen in Berlin hat die Bundesregierung die Idee des BDB, sämtliche Maßnahmen des Bundes zur Stärkung der Binnenschifffahrt in einem konzertierten Maßnahmenplan zu bündeln, nicht nur in ihren Koalitionsvertrag aufgenommen, sondern sich sogleich an die Umsetzung dieses „Masterplans Binnenschifffahrt“ begeben. Hierfür wurden branchenübergreifende Arbeitsgruppen gebildet. Themenfelder sind: „Infrastruktur“, „Verbesserung der Umweltfreundlichkeit und Struktur der Flotte“, „Digitalisierung“, „Stärkung der Binnenschifffahrt in der multimodalen Kette“ und „Fachkräftebedarf“. In sämtlichen dieser Arbeitsgruppen ist der BDB – ebenso wie in der Steuerungsgruppe – fachlich kompetent vertreten und liefert über seine Mitglieder den notwendigen praxisrelevanten Input für dieses

↑ Bundesverkehrsminister Scheuer (m.) war 2018 Gast auf dem Parlamentarischen Abend von BDB und BÖB | © *Laurin Schmid*

Maßnahmenpaket, z.B. hinsichtlich der Flottenerneuerung: Der Binnenschiffer weiß am besten, welche Modernisierungen und Innovationen an Bord seines Schiffes notwendig sind. Und nicht alles, was technisch machbar ist, ist deswegen automatisch sinnvoll. Die weitere Ausarbeitung des Masterplans, der unter anderem die Fortentwicklung der Förderprogramme zur Aus- und Weiterbildung und zur Modernisierung der Flotte beinhaltet, bildet den Schwerpunkt der Verbandsarbeit im Jahr 2019.

Gleich zwei Parlamentarische Abende hat der BDB im vergangenen Jahr in Berlin durchgeführt. Diese Veranstaltungen haben sich zum wichtigen Branchentreff entwickelt, bei dem das Gewerbe mit den Entscheidern in Politik und Verwaltung ins Gespräch kommt. Und mit Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer und den Sprechern der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt im Bundestag hatte der Verband erneut die maßgeblichen Player für die weitere Entwicklung der Binnenschifffahrt auf dem Podium.

Großer Erfolg: Abschaffung der Befahrensabgaben

Dass diese Kontakte unerlässlich sind, zeigt ein weiterer Erfolg der Arbeit des Verbandes. Was noch vor wenigen Jahren aufgrund des verkehrspolitischen Grundsatzes der „nutzerfinanzierten geschlossenen Finanzierungskreisläufe“ undenkbar gewesen wäre, ist am Ende des Jahres 2018 tatsächlich gelungen: Der BDB hat sich in vielen Gesprächen und mit guten Argumenten gegenüber Politik und Verwaltung erfolgreich für die Abschaffung der Abgaben für die gewerbliche Schifffahrt eingesetzt. Der Bund setzt damit Anreize für eine höhere Attraktivität des Gütertransports auf dem Wasser und verzichtet nun auf jährliche Einnahmen von rund 45 Mio. Euro. Der Kampf um die Abschaffung der weiterhin erhobenen Gebühren auf der Mosel bleibt dabei auf der Agenda des BDB.

BDB gewinnt neue Mitglieder

Erfreulich ist, dass der BDB im Jahr 2018 seinen Anspruch als kompetenter Ansprechpartner für die Binnenschifffahrt und das System Wasserstraße weiter ausbauen konnte. Nach den Häfen Rotterdam, Antwerpen und Magdeburg kann der Verband nun den Hafen Hamburg, vertreten durch HHM, sowie Duisport, größter Binnenhafen Europas, als neue Mitglieder begrüßen. Auch GMP+, den Deutschen Wasserstra-

ßen- und Schifffahrtsverein DWSV, die Duisburger Speicherei Gruppe, und die Cuneus GmbH begeisterten sich 2018 für eine Mitgliedschaft.

Umzug in das „Schiffahrt-Haus“

Die BDB-Geschäftsstelle hat das „Haus Rhein“ verlassen und ist nun wenige Meter weiter in der dritten Etage im „Schiffahrt-Haus“ an der Dammstraße 26 in Duisburg-Ruhrort zu finden, genau gegenüber von der „Schifferbörse“. Der BDB freut sich auf Ihren Besuch im neuen Domizil. Referent Andreas Stommel, zuständig für die Themenfelder „Arbeit, Soziales, Tarif“ hat den BDB zum Jahreswechsel verlassen und stellt sich einer neuen beruflichen Herausforderung beim VVWL NRW. Seine Nachfolge hat Gerit Fietze angetreten. Neu im Team ist außerdem Elena Vostrikov, die den BDB in den Themenfeldern der nationalen und internationalen Verkehrs- und Gewerbepolitik und bei der verbandsinternen Organisation unterstützt.

Arbeit in der IWT-Stiftung

Besondere Erwähnung verdient schließlich auch noch die internationale Entwicklung: Nach intensiven Verhandlungen mit der Europäischen Kommission ist es dem BDB über die europäischen Dachverbände EBU und ESO gelungen, in Brüssel eine Stiftung zu gründen, die eine intensivere Bearbeitung der europäischen Binnenschifffahrtsthemen zum Gegenstand hat. Die „IWT-Platform“, so der Name der Stiftung, nimmt 2019 ihre reguläre Tätigkeit auf. Europäische Fehlentwicklungen wie etwa die NRMM-Verordnung mit ihren überambitionierten Abgasgrenzwertbestimmungen für die Binnenschifffahrt zeigen, dass eine qualifizierte Arbeit auf dem internationalen Parkett dringend erforderlich ist. Die BDB-Geschäftsstelle stellt in den Bereichen „Gefahrgut“ und „Arbeit und Soziales“ zwei Sekretäre für die Kommissionsarbeit dieser Plattform; Präsident Martin Staats (MSG, Würzburg) ist im Stiftungsvorstand aktiv.

↓ BDB-Präsident Martin Staats (2. v.r.) diskutierte 2018 mit Vertretern der neuen PG BiSchi in Berlin | *© Peter-Paul Weiler*

Studie im Rahmen der Marktbeobachtung

BAG wertet Arbeitsbedingungen in der Binnenschifffahrt aus

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) hat im Rahmen seiner „Marktbeobachtung Güterverkehr“ einen Sonderbericht zur Auswertung der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik (Fahrerberufe) veröffentlich und dabei auch u.a. die Binnenschifffahrt beleuchtet.

Die Entwicklung des fahrenden Personals in der Binnenschifffahrt war im Beobachtungszeitraum (2002 zu 2016) mit rund 14,8 % rückläufig. Im Jahr 2016 waren somit 912 Stellen des fahrenden Personals weniger besetzt als 2002. Allerdings stieg die Anzahl des fahrenden Personals im Jahr 2016 gegenüber dem Vorjahr signifikant um 135 auf 5.250 Personen an (Anmerkung: Zum fahrenden Personal gehören Besatzungsmitglieder der Schiffe, an Bord tätige Schiffseigner sowie unbezahlt mithelfende Familienangehörige. Mitfahrende Personen, die nicht mit Aufgaben betraut sind, die zum technischen und nautischen Betrieb des Schiffes gehören, zählen nicht zum fahrenden Personal).

Das BAG führt weiter aus, dass der deutliche Stellenrückgang zwischen 2002 und 2016 ausschließlich die gewerbliche Güterschifffahrt in Deutschland traf (2002: 3.336 Stellen; 2016: 2.316), wobei auch hier ein Zuwachs im Jahr 2016 gegenüber dem Vorjahr (+ 19) registriert werden konnte. In der Personenschifffahrt gab es im Betrachtungszeitraum hingegen teils deutliche Stellenzuwächse: Insgesamt wurde in

dieser Periode rund 9,4 % mehr Fahrpersonal eingestellt. So waren in der Fahrgastschifffahrt im Jahr 2002 insg. 2.538, in 2016 insg. 2.674 Stellen für das fahrende Personal besetzt.

In der von der Bundesagentur für Arbeit geführten Berufsuntergruppe der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Schiffsführer für den Binnen- und Hafenverkehr ging die Gesamtbeschäftigung im Betrachtungszeitraum um 4,4 % von 4.456 auf 4.259 Beschäftigte zurück. 94,3 % (2015: 94,7 %) in dieser Berufsgruppe waren in 2017 männlich, der Frauenanteil lag bei 5,7 % (2015: 5,3%). Die Altersstruktur stellte sich dabei wie folgt dar: 11 % der Beschäftigten waren unter 25 Jahre, 58,1 % 25 bis unter 55 Jahre, 27,2 % 55 bis unter 65 Jahre und 3,7 % 65 Jahre und älter. 73,1 % verfügen über einen anerkannten Berufsabschluss, 2,5 % über einen akademischen Abschluss sowie 14,7 % über eine unbekannte Ausbildung. 9,7 % der Beschäftigtengruppe sind ohne beruflichen Bildungsabschluss im Gewerbe tätig.

«Insgesamt reduzierte sich die Zahl der Arbeitsuchenden von Januar 2013 bis Januar 2018 von 698 auf 572… Positiv entwickelt sich weiterhin die Zahl der offenen Stellen.»

← Die Auszubildendenzahlen in der Binnenschifffahrt liegen seit Jahren auf konstantem Niveau

Bezogen auf die gleiche Berufsuntergruppe werden im Bericht die Anzahl der Arbeitsuchenden/Arbeitslosen und der offenen Stellen gegenübergestellt. Verwiesen wird dabei auf die saisonalen Schwankungen und einen Anstieg der Arbeitsuchenden/Arbeitslosen in den Wintermonaten, was auf die saisonalen Entlassungen in der Personenschifffahrt zurückgeführt wird. Insgesamt reduzierte sich die Zahl der Arbeitsuchenden von Januar 2013 bis Januar 2018 von 698 auf 572, was einem Rückgang von 18,1 % entspricht. Im Juli 2018 wurden nur noch 222 Arbeitsuchende registriert. Positiv entwickelt sich weiterhin die Zahl der offenen Stellen. Im Januar 2018 wurden 78 offene Stellen gemeldet und damit 28 Stellen mehr als im Januar 2013.

Umfrage zur Digitalisierung

Im Mai 2018 führte das BAG im Auftrag des BMVI eine Erhebung zur Digitalisierung in der Binnenschifffahrt durch. Rund 180 Binnenschifffahrtsunternehmen gaben im Rahmen einer Selbsteinschätzung Auskünfte über den Fortschritt der Digitalisierung an ihren Arbeitsplätzen. Dabei schätzten rund 45 % der Befragten die zunehmende Digitalisierung als sehr positiv oder eher positiv ein. Als Gründe dafür wurden oftmals eine Optimierung der betrieblichen Abläufe, eine bessere Transportzeitplanung, eine exaktere Positionserfassung und Nachverfolgung von Binnenschiffen, mehr Sicherheit auf den Wasserstraßen sowie eine einfachere und schnellere Kommunikation benannt. Eher neutral standen hingegen rund 40 % der befragten Binnenschiffer der zunehmenden Digitalisierung in ihrem Arbeitsumfeld gegenüber. Als Gründe wurden u.a. eine schlechte Netzabdeckung auf den Wasserwegen, Datenschutzbedenken sowie eine mangelnde Anwendbarkeit der Digitalisierung in bestimmten Marktsegmenten (z.B. bei Personenrundfahrten auf kleinen Binnenseen) angeführt. Rund 15 % bewerteten die voranschreitende Digitalisierung eher negativ oder sehr negativ. In diesem Zusammenhang wurde von den Befragten z.B. auf Funklöcher insbesondere entlang der Kanäle, das erschwerte Verständnis von neuen Technologien im fortgeschrittenen Alter sowie einen reduzierten persönliche Kontakt hingewiesen.

> « Rund 45 % der Befragten schätzten die zunehmende Digitalisierung als sehr positiv ein. »

Entwicklung der Ausbildung

Untersucht hat das BAG auch die Entwicklung der Ausbildung zum Binnenschiffer/zur Binnenschifferin. 2017 bestanden insgesamt 345 Ausbildungsverhältnisse (2016: 318). Erstmals im Betrachtungszeitraum (2017 - 2018) stieg die Anzahl der bestehenden Ausbildungsverträge im Vergleich zum Vorjahr wieder an. Konstant im Vergleich zum Jahr 2016 blieb 2017 die Zahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge mit 144. Von 96 Prüflingen bestanden im Jahr 2017 93 die Abschlussprüfung. Betrachtet man die neu abgeschlossenen Ausbildungsverhältnisse im Jahr 2017, waren 47 % der Azubis 18 Jahre und jünger, 29 % zwischen 19 und 23 Jahren und 24 % 23 Jahre und älter. Die Ausbildungsvergütung lag 2017 durchschnittlich bei 1.072 Euro und damit deutlich über dem bundesdeutschen Durchschnitt der Ausbildungsvergütungen in Höhe von 879 Euro.

Zur Förderung der Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt gewährt der Bund Zuwendungen gemäß der zu Grunde liegenden Richtlinie vom 29. April 2015. Für das Jahr 2017 wurden von den Binnenschifffahrtsunternehmen insgesamt 120 Förderanträge bei der zuständigen Behörde eingereicht. In 28 Fällen wurde der Antrag abgelehnt, in 8 Fällen wurde das Ausbil-

dungsverhältnis inzwischen beendet, so dass effektiv 84 Auszubildende gefördert wurden.

Der BAG-Bericht beleuchtet außerdem die Lösungsquoten während der Ausbildung. Im Jahr 2016 wurde in Deutschland mehr als jeder dritte Ausbildungsvertrag (38,1 %) in der Binnenschifffahrt vorzeitig aufgelöst. Damit lag das Gewerbe 12,3 Prozentpunkte über der durchschnittlichen Lösungsquote der Ausbildungsberufe in Deutschland.

« Erstmals stieg die Anzahl der bestehenden Ausbildungsverträge im Vergleich zum Vorjahr wieder an.»

BDB in neuen Räumlichkeiten

Geschäftsstelle

befindet sich jetzt im „Schiffahrt-Haus“

Tapetenwechsel beim BDB: Die Geschäftsstelle des Verbandes ist seit dem 1. Januar 2019 an der Dammstraße 26 in Duisburg-Ruhrort (gegenüber der „Schifferbörse“) beheimatet. Der Umzug stellt eine Zäsur dar. Schließlich war der BDB mit seiner Geschäftsstelle seit 1974, dem Jahr der Vereinsgründung, Mieter und Teil einer Bürogemeinschaft im „Haus Rhein“.

Das „Schiffahrt-Haus“ verkörpert dabei noch besser die Arbeit des Verbandes als das „Haus Rhein“, da der BDB die Interessen all seiner Mitglieder, also weit über die Rheinschiene hinaus, gegenüber Politik und Verwaltung vertritt.

Moderne Büros in historischem Gebäude

Auf rund 200 Quadratmetern Bürofläche im 3. Stock des Gebäudes haben die BDB-Mitarbeiter um Geschäftsführer Jens Schwanen moderne und zeitgemäße Räumlichkeiten bezogen, die allen Anforderungen an einen attraktiven Arbeitsplatz gerecht werden. Links des Eingangs liegen – getrennt durch einen gemütlichen Wartebereich für Besucher – nun die Büros von Jens Schwanen und Assistentin Anne Klingenberg. Das große Büro gegenüber der Eingangstür teilen sich Referentin Elena Vostrikov und Referent Fabian Spieß. Im Raum daneben arbeiten Referent Gerit Fietze sowie (in Teilzeit) Sekretärin Melanie Bekurdts. Ideal um Besprechungen durchzuführen ist das direkt nebenan gelegene geräumige und funktionale Sitzungszimmer, das zu Zwecken der Bewirtung besonders günstig gegenüber der Küche liegt, die sich auf eine große Dachterrasse mit Blick über den Stadtteil öffnet – Grillmöglichkeit inklusive.

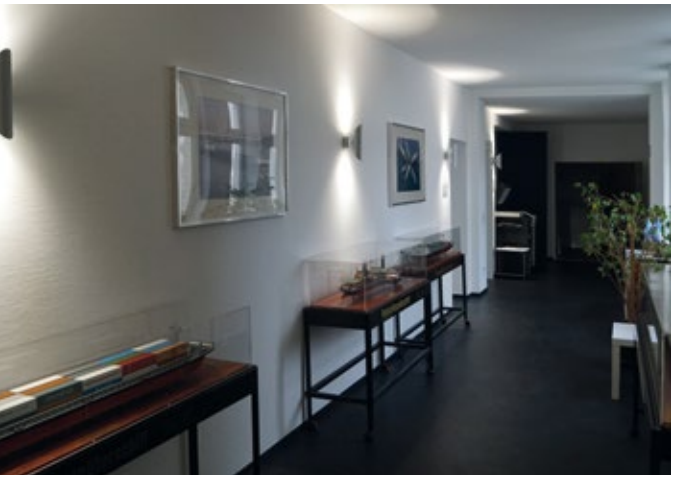
Verbunden werden die Räumlichkeiten durch einen einladenden Flur, in dem ein Großteil der aus dem „Haus Rhein“ bekannten Schiffsmodelle des BDB ausgestellt sind. Am Ende des Flures befindet sich eine interessante und historische Eigenheit des „Schiffahrt-Hauses“: ein begehbarer Tresorraum der Duisburger Firma „Herm. Verlohr“ mit einzelnen Schließfächern. In ihnen wurden die Bargeldbestände der seinerzeit im Haus beheimateten Schiffahrtsunternehmen verwahrt, die teils die Binnenschiffer in bar bezahlten.

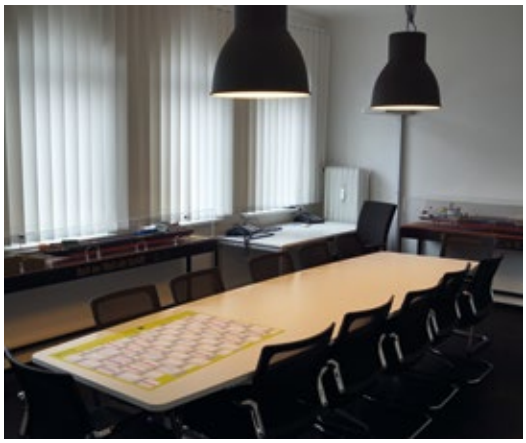
Nicht mit umgezogen ist Erwin Spitzer, der für den BDB die Themen Tank, gefährliche Güter, Bunker und Entsorgung bearbeitet. Aufgrund seiner

Geschäftsführertätigkeit für den BEV ist er im „Haus Rhein“ verblieben. Seine neuen Kontaktdaten können Sie der BDB-Website entnehmen.

Ideale „Basis“ für die Betreuung der Mitglieder

„Wir freuen uns, dass die BDB-Geschäftsstelle mit dem ‚Schiffahrt-Haus‘ ein absolut passendes und gleichzeitig historisch interessantes Domizil gefunden hat. Der Verband hat nun eine zeitgemäße ‚Basis‘, um seine Mitglieder zu betreuen und zu beraten“, so Geschäftsführer Jens Schwanen.





↑ Die Mitarbeiter des BDB vor der neuen Geschäftsstelle in Duisburg (oben v.l.n.r.): Fabian Spieß, Elena Vostrikov und Geschäftsführer Jens Schwanen.
Untere Reihe: Gerit Fietze, Anne Klingenberg mit Bürohund Bacon und Melanie Bekurdts.
Nicht im Bild: Erwin Spitzer.

←↑ Impressionen der neuen Geschäftsstelle im „Schiffahrt-Haus“

Duisburger Hafen AG Mitglied im Binnenschifffahrtsverband BDB

Duisport stärkt das Kompetenznetzwerk für das System Wasserstraße

Die Duisburger Hafen AG ist dem Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) beigetreten. Der Aufnahmeantrag wurde noch vor Weihnachten vom Verbandsvorstand einstimmig angenommen. Nach Rotterdam, Antwerpen, Hamburg und Magdeburg ist Duisburg – größter Binnenhafen in Europa – nun das fünfte BDB-Mitglied aus dem Hafensektor.

Die duisport-Gruppe hat sich zum Komplettanbieter in der Logistikbranche an Rhein und Ruhr entwickelt. Zum Angebot gehören die Flächenentwicklung über den eigenen Hafenbereich hinaus samt Ansiedlungsmanagement für Logistik- und Industrieunternehmen, die Entwicklung von Hafen- und Logistikkonzepten, Transportleistungen, industrielle Verpackung weltweit sowie Kontraktlogistik im Industrie-Auftrag. Mehr als 20.000 Schiffe fahren den Duisburger Hafen im Jahr an bzw. verlassen ihn wieder. Wöchentlich unterhält duisport 400 regelmäßige Verbindungen im Kombinierten Verkehr zu über 80 Destinationen in Europa und Asien. Rund zwei Drittel der jährlich insgesamt 131 Millionen Güter-Tonnen werden inzwischen per Bahn und Schiff umgeschlagen, ein Drittel per Lkw.

„Nach einem äußerst schwierigen Jahr für den Verkehrsträger Wasserstraße haben wir uns entschieden, den BDB bei der Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Binnenschifffahrtsbranche zu unterstützen. Vor dem Hintergrund der zukünftigen Verkehrsentwicklungen ist uns die Bedeutung der Binnenschifffahrt, insbesondere im Hinblick auf die Umweltfreundlichkeit sowie die Kapazitätsreserven dieses Verkehrsträgers, bewusst. Auch für uns ist eine zukunftsfähige Binnenschifffahrt mit moderner Ausrüstung, gut qualifiziertem Personal und einer funktionierenden Infrastruktur von elementarer Bedeutung.“

Erich Staake, Vorsitzender des Vorstandes der Duisburger Hafen AG

↑ Der Duisburger Hafen ist neues Mitglied im BDB
© *duisport*

„Die Aufnahme des Duisburger Hafens im BDB freut mich außerordentlich. Der BDB baut mit dem Beitritt des Duisburger Hafens seine Stellung als Kompetenznetzwerk für das System Wasserstraße konsequent weiter aus. Die Steigerung des Gütertransports auf dem Wasser kann nur gelingen, wenn sämtliche am Transport- und Logistikprozess Beteiligten betrachtet und in den verkehrs- und umweltpolitischen Prozess einbezogen werden. Der Duisburger Hafen liefert hierfür den sehr wertvollen Input. Umgekehrt kann der Hafen durch die Arbeit des BDB in Berlin und Brüssel ebenfalls profitieren. Die Abschaffung der Schifffahrtsabgaben, etwa auf den Wasserstraßenanbindungen zu den deutschen Seehäfen, und die Initiierung eines „Masterplans Binnenschifffahrt“ sind aktuelle Beispiele hierfür.“

BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen

↑ Die Mannheimer Akte regelt die freie Schifffahrt auf dem Rhein

Über 150 Jahre freie Schifffahrt auf dem Rhein

Mannheimer Akte feierlich nach Duisburg gebracht

Im vergangenen Jahr feierte die Revidierte Rheinschifffahrtsakte – kurz Mannheimer Akte – ihr 150-jähriges Bestehen. Ratifiziert wurde das internationale Abkommen, das auch heute noch den Schiffsverkehr auf dem Rhein regelt, am 17. Oktober 1868 durch die damaligen Anrainerstaaten Preußen, Baden, Bayern, Frankreich, Hessen und den Niederlanden.

Am 18. Januar wurde die Mannheimer Akte zwecks einer Ausstellung im Museum der Deutschen Binnenschifffahrt im Rahmen eines Festaktes in Duisburg in Empfang genommen. Ein Boot der Wasserschutzpolizei brachte den Koffer mit den Originaldokumenten zum Anleger des Museums im Eisenbahnbassin in Ruhrort, wo die Akte vom Duisburger Kulturdezernenten Thomas Krützberg entgegen genommen wurde. Roberto Spranzi (DTG, Duisburg), Vizepräsident des BDB, würdigte im Rahmen eines Grußwortes das Regelwerk:

„Die Mannheimer Akte ist auch heute noch für die Binnenschifffahrt von herausragender Bedeutung. Sie sichert seit

mittlerweile über 150 Jahren die abgabenfreie Befahrung des Rheins – einer der bedeutendsten Wasserstraßen und Transportadern in Europa. Die Unterzeichner haben mit der Verabschiedung dieses völkerrechtlichen Vertrages große Weitsicht bewiesen und den Weg für den Freihandel zwischen den Staaten geebnet. Die Schifffahrt auf dem Rhein hat einen großen Anteil am wirtschaftlichen Erfolg und der Wahrung des Wohlstandes in Europa. Gerade in Zeiten, in denen es immer wieder Diskussionen um Zölle und Handelsbarrieren gibt, muss die Rheinschifffahrtsakte als pragmatisches und funktionierendes Beispiel für freien Handel hervorgehoben werden. Im Übrigen ist die Akte ein Beispiel gelungener europäischer Zusammenarbeit".

Eigentlicher Aufbewahrungsort der Akte ist Straßburg, Sitz der infolge des Wiener Kongresses von 1815 gegründeten Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), die bis heute als „Hüterin" der freien Rheinschifffahrt fungiert. Anlässlich der Jubiläumsfeierlichkeiten im Jahr 2018 wurde die Akte im Mannheimer Schloss ausgestellt, um nun auf der „Rückfahrt" nach Frankreich Station in Duisburg zu machen. „Duisburg ist mit seinem bekannten Hafenstadtteil Ruhrort und dem größten Binnenhafen Europas das ‚Herz der Binnenschifffahrt' und damit ein würdiger Ort, um das Original der Akte samt zugehöriger Ratifikationsurkunden Interessierten zugänglich zu machen", so der BDB-Vizepräsident.

Zu den Ehrengästen beim Empfang des Regelwerks gehörten auch Achim Wehrmann, ZKR-Präsident und Leiter der Unterabteilung Schifffahrt im Bundesverkehrsministerium, und ZKR-Generalsekretär Bruno Georges. Die Mannheimer Akte kann noch bis 28. April 2019 im Museum der Deutschen Binnenschifffahrt besichtigt werden.

↓ (v.l.n.r.) ZKR-Generalsekretär Bruno Georges, Achim Wehrmann (Präsident der ZKR und Leiter Unterabteilung Schifffahrt im BMVI) und BDB-Vizepräsident Roberto Spranzi (DTG)

→ (v.l.n.r.) Christiaan Van Lancker (Vizepräsident IWT-Stiftung), Leigh Wootton (Advisory Board Member), Theresia Hacksteiner (Executive Director), Paul Goris (Präsident IWT-Stiftung), Nik Delmeire (Koordinator), Gerard Kester (Executive Director), Alain Devos (Management Board Member), Dr. Philippe Grulois (Management Board Member)

Auftakt der IWT-Plattform in Brüssel

Binnenschifffahrt gibt Startschuss für Arbeit der neuen Stiftung

Startschuss für eine verbesserte Interessenvertretung der europäischen Binnenschifffahrt:

Die im Jahr 2018 von den europäischen Dachverbänden EBU (European Barge Union) und ESO (European Skipper's Organisation) gegründete IWT-Plattform nahm gestern in Brüssel im Rahmen eines Festaktes offiziell ihre Arbeit auf. Rund 60 hochrangige Vertreter aus Gewerbe, Politik und Verwaltung folgten der Einladung in die Niederländische Botschaft, um die Gründung der Stiftung zu würdigen und einen Ausblick auf die zu bewältigende Arbeit zu geben.

BDB stellt zwei Sekretäre

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) ist ein wichtiger Akteur in der IWT-Plattform. So ist BDB-Präsident Martin Staats (MSG) im

← BDB-Vizepräsident Dr. Gunther Jaegers (Reederei Jaegers) und Paul Goris (Präsident der IWT-Stiftung und der EBU)

„management board" vertreten. Außerdem stellt der Verband in zwei von insgesamt fünf Komitees die Sekretäre: Erwin Spitzer in „Environment & Safety" und Gerit Fietze in „Social & Education". Die Sekretäre gestalten maßgeblich die Belange des Binnenschifffahrtsgewerbes in ihren Arbeitsbereichen mit und vertreten die Interessen der Branche u.a. in Brüssel, Straßburg und Genf – den maßgeblichen Orten für die Regelsetzung des „nassen Verkehrsträgers". Die Sekretäre der einzelnen Gremien, die von Nik Delmeire koordiniert werden, nutzten gestern die Gelegenheit, den Gästen einen Überblick über ihre Arbeitspläne zu geben, die die Herausforderungen der nächsten Jahre abbilden.

Paul Goris betont Wert für Binnenschifffahrtsgemeinschaft

Paul Goris, Präsident der EBU und der IWT-Plattform, betonte in seiner Ansprache die herausragende Bedeutung der Stiftung für das Gewerbe. Ziel sei der Zusammenschluss von Experten und deren Wissenstransfer, von welchem nicht nur die Mitglieder der nationalen Verbände, sondern auch die gesamte Binnenschifffahrtsgemeinschaft einschließlich aller maßgeblichen Akteure des Gewerbes, profitieren sollen. Goris unterstrich, dass der europäischen Binnenschifffahrt eine Schlüsselrolle dabei zukommt, die durch den Güterverkehr verursachten Emissionen zu reduzieren und dadurch auch einen wichtigen Beitrag zur Verwirklichung der europäischen und internationalen Klimaziele zu leisten.

Zu den Ehrengästen zählte auch Henrik Hololei, Generaldirektor der DG MOVE bei der Europäischen Kommission, der in seiner Grundsatzrede auf die vorhandenen Potenziale für eine verstärkte Verlagerung von Gütern von der Straße auf die alternativen Verkehrsträger Binnenschifffahrt und Bahn hinwies.

Voll ausgeschrieben heißt die neue Stiftung „European Inland Waterway Transport platform". Sie besteht aus dem „board of management", besetzt mit jeweils drei Vertretern von EBU und ESO, dem „advisory board", in dem Vertreter der involvierten Mitgliedstaaten (Belgien, Deutschland, Frankreich, Niederlande, Österreich) mitwirken, den Generalsekretären (Secretary General) von EBU und ESO, Theresia Hacksteiner und Gerard Kester, sowie dem Koordinator und den Komitees.

Umstellung auf Doppelhülle

Beispielloser Kraftakt

Am 31.12.2018 endete die Frist, in der Einhüllentankschiffen übergangsweise noch der Transport bestimmter flüssiger Massengüter erlaubt war.

Diese Güter müssen seit dem 01.01.2019 zwingend in Doppelhüllentankschiffen transportiert werden. Maßgebend hierfür ist das Gefahrgutregelwerk für die Binnenschifffahrt, das ADN (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure). Damit ist die 3. und letzte Phase des im Jahre 2009 im ADN verankerten Übergangs von der Einhülle zur Doppelhülle in der Binnentankschifffahrt abgeschlossen.

Die ersten beiden Stufen dieses Prozesses endeten zum 31.12.2012 bzw. zum 31.12.2015. Betroffen waren in der ersten Stufe vorwiegend chemische Produkte mit einem Volumen von etwa 5 bis 10 Mio. t pro Jahr. Die zweite Stufe galt Benzin, Naphtha und weiteren benzinähnlichen Produkten mit einem Transportvolumen von rund 15 Mio. t p.a. Mit Ende der 3. Phase zum Jahresende 2019 dürfen rund 20 Mio. t p.a. an Diesel und Heizöl etc. nicht mehr mit Einhüllentankschiffen transportiert werden.

An der Ausarbeitung dieser Regeln hatten die Gefahrgutexperten des BDB großen Anteil. Wichtig war für die Gefahrgutgremien der internationalen Binnenschifffahrtsverbände EBU und ESO eine sorgfältige Abwägung zwischen dem technisch Möglichen und dem wirtschaftlich Machbaren. Ein Zeitraum von 10 Jahren wurde für ausreichend befunden, die Umstellung komplett durchzuführen. Selten konnten die für die Beschlussfassung verantwortlichen

Doppelhüllentanker in Europa

Typ Datum	Doppelhülle Typ C	Doppelhülle Typ N	Doppelhülle Typ G	Gesamt	Nachrichtlich Zuwachs p.a.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
01.01.2007	287	141	60	488	-
01.01.2008	317	155	62	534	46
01.01.2009	354	161	67	582	48
01.01.2010	439	186	69	694	112
01.01.2011	554	196	71	821	127
01.01.2012	616	199	74	889	68
01.01.2013	654	213	75	942	53
01.01.2014	697	188	63	948	6
01.01.2015	729	191	61	981	33
01.01.2016	749	195	62	1006	25
01.01.2017	767	201	63	1031	25
01.01.2018	769	202	66	1064	33
01.01.2019	**823**	**191**	**65**	**1079**	**15**

Quelle: European Barge Inspection Scheme

Staaten so weitreichende Änderungen des Regelwerks in so kurzer Zeit verabschieden.

Schon unmittelbar nach Inkrafttreten der Regelungen begann ein Run auf die Werften. Aufträge für Schiffsneubauten wurden von Reedereien und Partikulieren erteilt, um eine möglichst gute Startposition im Markt zu erringen. Weiterer Grund war, dass einige Großverlader über die rechtlichen Anforderungen des ADN hinausgingen und vorzeitig den Einsatz von Doppelhüllentankschiffen verlangten. Höhepunkte der Neubauwelle von Tankschiffen waren die Jahre 2010 und 2011 mit deutlich mehr als 100 Tankschiffsneubauten pro Jahr.

In den letzten 10 Jahren wurden insgesamt rund 500 Tankschiffe in Doppelhüllenbauweise neu gebaut. Zusammen mit den bereits vor 2009 vorhandenen Doppelhüllenschiffen umfasst die im Rahmen von EBIS (European Barge Inspection Scheme) derzeit registrierte Tankschiffsflotte ca. 1.100 Tankschiffe. Daneben existieren schätzungsweise noch ca. 50 Einhüllentankschiffe, die nicht mehr für die massenhaft anfallenden Güter eingesetzt werden dürfen. Es gibt aber noch eine ganze Reihe von „Spezialitäten“, die in eher geringen Mengen transportiert werden und für die im ADN keine Doppelhülle vorgeschrieben ist.

Bei einer angenommenen durchschnittlichen Summe von 6 Mio. Euro pro Tankschiffsneubau hat das Gewerbe in den letzten 10 Jahren somit ein finanzielles Volumen von insgesamt rund 3 Mrd. Euro eingesetzt. Dafür verfügen die Tankschifffahrtsunternehmen über eine hochmoderne Flotte mit modernster Technik. Nunmehr kommt es darauf an, durch entsprechende Einfahrergebnisse die Investitionen auch wirtschaftlich zu einem Erfolg werden zu lassen.

Abladeoptimierung Mittelrhein

Ergebnisse der Konsultationsphase vorgestellt

Am 29. Januar 2019 fand zum Abschluss der sog. „Konsultationsphase“ zum Projekt „Abladeoptimierung Mittelrhein“ vor rund 40 Vertretern der Schifffahrt (Güter- und Fahrgastschifffahrt), Häfen, Naturschutzorganisationen, Wassersportverbänden und Verwaltung die offizielle Ergebnisvorstellung der Konsultationsphase in Geisenheim statt.

Der BDB war durch mehrere seiner Mitglieder sowie die Geschäftsstelle bei dem Termin vertreten. Fabian Mertes und Christopher Reimann vom WSA Duisburg-Rhein (Träger des Vorhabens) präsentierten ausführlich die wesentlichen Ergebnisse der Konsultationsphase, in der Schifffahrt, Naturschutz, Wasserwirtschaft und Anlieger/Nutzer insgesamt rund 300 Vorschläge und Anregungen zur Umsetzung der Abladeoptimierung einbrachten. Diese Ergebnisse sollen dann im späteren Planfeststellungsverfahren berücksichtigt werden. Hiermit möchten wir einige wesentliche Ergebnisse der gestrigen Veranstaltung zusammenfassen:

Priorität „Lorcher Werth“

Eine wichtige Anregung der Binnenschifffahrt in der Konsultation war, die Tiefenengstellenbeseitigung im Bereich „Lorcher Werth“ prioritär anzugehen und eine Optimierung der Wassertiefe um ca. 30 bis 40 cm (anstatt 20 cm) anzustreben. Hintergrund ist, dass es sich beim „Lorcher Werth“ um die maßgebliche abladebestimmende Schwelle bezogen auf den Mittelwasserbereich handelt und Grundberührungen oftmals mit massiven Schäden am Schiff verbunden sind. Das WSA Duisburg-Rhein bekräftigte in der Veranstaltung, dass es favorisiert wird, mit diesem Bereich zu beginnen. Beschleunigung könnte z.B. dadurch entstehen, das „Lorcher Werth“ als einzelnes Teilpaket auszuschreiben.

Niedrigwasser 2018: Abladetiefen deutlich reduziert

Herr Mertes blickte zurück auf das extreme Niedrigwasserjahr 2018. Am Pegel Kaub (GlW 78 cm) seien über einen nicht unerheblichen Zeitraum hinweg Pegelstände von unter 30 cm gemessen worden. Dadurch hätte ein 110 m-Güterschiff nur 15 - 25 % seiner eigentlichen Ladekapazität erreicht (ca. 500 - 800 t bei ca. 1,40 m Fahrinnentiefe). Auch wenn der positive Effekt der Umsetzung der Abladeoptimierung bei Niedrigwassersituationen vom Projektträger nicht als signifikant eingestuft wird, bestätigte das WSA Duisburg-

← Durch die Abladeoptimierung sollen Binnenschiffe ca. 200 t mehr Ladung aufnehmen können

Rhein, dass die Umsetzung zumindest dazu führt, dass der Wasserstand nach Niedrigwasser wieder schneller erreicht werden kann.

Weiteres Vorgehen im Projekt

Nach der abgeschlossenen Konsultation werden nun vertiefende Voruntersuchungen durchgeführt. Dazu modelliert die Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) verschiedene wasserbauliche Optionen in einem physikalischen und einem digitalen Modell. Ende 2019 – nach Auskunft des WSA Duisburg-Rhein eher im ersten Halbjahr 2020 – sollen basierend auf diesen Untersuchungen dann mehrere Varianten zur Umsetzung der Abladeoptimierung präsentiert werden. Daran schließt sich bis Mitte 2022 das vorbereitende Planfeststellungverfahren mit Informationsveranstaltungen und Öffentlichkeitsbeteiligung an. Die eigentliche Durchführung des Planfeststellungsverfahrens ist dann von 2022 - 2025 angesetzt, die Ausführungsplanung bis Mitte 2026, die Vergabe der Bauleistungen bis Mitte 2027 und die eigentliche Bauausführung von Mitte 2027 bis Mitte 2030. Bis 2035 schließt sich ein Monitoring an. Herr Mertes führte aus, dass diese Zeitachse auf Erfahrungswerten beruht. Eine Beschleunigung des Prozesses sei nur „in Nuancen“ möglich. Grund hierfür seien u.a. gesetzliche Vorgaben und die aufwendige wasserbauliche Modellierung des anspruchsvollen Rheinabschnitts. Nicht berücksichtigt in dieser Zeitachse ist die vom WSA Duisburg-Rhein angekündigte Verzögerung bei der vertieften Voruntersuchung (s.o.) von voraussichtlich einem halben Jahr.

WSA kündigt mehr Personal an

Das WSA Duisburg-Rhein kündigte an, dass die Verwaltung mit größerer Personalstärke an dem Projekt arbeiten möchte. Die zusätzlichen Stellen müssten allerdings erst ausgeschrieben und besetzt werden. Hinzu komme die notwendige Einarbeitungszeit der neuen Mitarbeiter.

Beeinträchtigungen sollen gering gehalten werden

Die Verwaltung teilte mit, dass die Einschränkungen für die Schifffahrt während der eigentlichen Baumaßnahme auf das nötige Mindestmaß beschränkt werden sollen. Alle Akteure würden frühzeitig in den Prozess zur Diskussion möglicher Verkehrsregelungen eingebunden.

↑ Geschafft! Die Absolventen des 263. Lehrgangs mit ihren Urkunden

Lossprechung an Bord des Schulschiffs

„Hurra!“ hieß es am 21. Dezember 2018 an Bord des Schulschiffs. Alle 8 Oberstufenschüler des 263. Schiffsjungenkurses haben die IHK-Abschlussprüfung zum Binnenschiffer/zur Binnenschifferin erfolgreich bestanden. Volker Müßig, Leiter der Aus- und Weiterbildungseinrichtung, engagierte zu diesem Anlass extra einen Fotografen, um das besondere Ereignis der Lossprechung, bei der die frisch gebackenen Bootsmänner ihre IHK-Zeugnisse ausgehändigt bekommen, in Bildern festzuhalten. Die Fotos wurden den neuen Binnenschiffern mit einem lieben Gruß der Schulschiff-Mannschaft zur Erinnerung an die gemeinsame und erfolgreiche Zeit auf dem Schulschiff zugesandt.

Neuer Auszubildendenkurs gestartet

Am 7. Januar 2019 reisten 121 Auszubildende zum Binnenschiffer/zur Binnenschifferin auf dem Schulschiff an. Sie werden bis 12. April 2019, wenn sie ihrer Berufsschulpflicht am Schiffer-Berufskolleg RHEIN nachkommen, an Bord des Schulschiffes wohnen und von der Bordmannschaft betreut. Auch Auszubildende zum Bootsbauer reisen in dieser Zeit mehrmals für wöchentliche internatsmäßige Aufenthalte an. Für das leibliche Wohl sorgt während dieser Zeit in der bekannt guten Qualität das engagierte Küchenteam. Mit 121 Schiffsjungen und Schiffsmädchen ist ein äußerst großer Berufsschulkurs auf dem Schulschiff untergebracht.

Dank an die Stadt Duisburg: Neue Zuwegung

In der Vergangenheit war es für Besucher und Lieferanten oftmals nicht leicht, das Schulschiff „Rhein“ im Stadthafen von Duisburg-Homberg zu finden. Der Weg dorthin führt nämlich – nachdem der alternative Weg unter dem alten Hebeturm wegen Unterspülung gesperrt wurde, nur

durch den Park entlang der Straßen Rheinanlagen/Ruhrorter Straße. Die Stadt Duisburg hat Abhilfe geschaffen und Hinweisschilder und vor Beginn der dunklen Jahreszeit auch noch Laternen im Park aufstellen lassen. Dies ermöglicht nun ein sicheres und komfortables Erreichen des Schulschiffs. Das Schulschiff-Team dankt der Stadt Duisburg für die Unterstützung.

Nächste Modernisierungsmaßnahme

Der BDB und das Schulschiff werden in diesem Sommer im Rahmen der letzten Modernisierungsmaßnahme das ambitionierte Projekt einer kompletten Sanierung des Schulschiffs umsetzen. Im Fokus stehen dabei die noch annähernd im ursprünglichen Zustand befindlichen Restbereiche auf dem Hauptdeck linker Hand des Eingangs sowie der Eingangsbereich selbst. Modernisiert werden in diesem Zuge u.a. die Werkstatt und der Takelraum, die für die Unterweisungen der Auszubildenden an Bord eine zentrale Rolle spielen sowie der zu den Räumen führende Flur. Im Bereich der jetzigen Garderobe wird außerdem ein modernes Büro für die Steuerleute gebaut. Außerdem ist eine zeitgemäße Aufwertung des Foyers geplant. Für die Umbaumaßnahme hat der Bund erfreulicherweise wieder Fördergelder im Haushalt 2019 zur Verfügung gestellt. Derzeit laufen die Vorbereitungen für das Ausschreibungsverfahren. Die Durchführung dieser „letzten“ Modernisierung war dem Verband, nachdem bereits in den vergangenen Jahren insgesamt vier umfassende Baumaßnahmen erfolgreich umgesetzt wurden, ein besonderes Anliegen. Ab 2020 werden die Auszubildenden und Fortbildungsteilnehmer ein vollständig saniertes, zeitgemäßes und zukunftssicheres Schulschiff mit allen Annehmlichkeiten einer modernen Aus- und Fortbildungseinrichtung in Duisburg-Homberg vorfinden. Wir werden in Report über den Fortschritt der Maßnahme berichten.

↓ Das Schulschiff ist jetzt besser ausgeschildert

↑ Museumsdirektor Peter Tamm junior (l.) und BDB-Präsident Martin Staats (MSG) bei der Übergabe der Dauerleihgabe

Spende an das Maritime Museum

Der BDB hat dem Internationalen Maritimen Museum in Hamburg zu Ausstellungszwecken eines seiner wertvollen Schiffsmodelle überlassen. BDB-Präsident Martin Staats überreichte das Modell am 11. Dezember 2018 an Peter Tamm junior, Leiter des Museums, das eine umfangreiche Sammlung von Schiffsminiaturen, Konstruktionsplänen, Gemälden, Grafiken, Uniformen und Waffen beherbergt. Es handelt sich um 40.000 Objekte sowie mehr als eine Million Fotografien. Der BDB freut sich, dass das 1983 gebaute Schiffsmodell, ein Motorgüterschiff im Maßstab 1:50, nun diese wertvolle Sammlung der Schifffahrtsgeschichte bereichert. Zuvor war es in den Räumlichkeiten des Bundesverkehrsministeriums in Bonn ausgestellt und wurde mit einem Spezialtransport nach Hamburg gebracht.

Anfrage der FDP zu Niedrigwasser und Abladeoptimierung

Die FDP-Fraktion im Deutschen Bundestag hat Ende Dezember 2018 eine Anfrage an die Bundesregierung zu den Themenkomplexen Niedrigwasser und Abladeoptimierung Mittelrhein gestellt. Die Regierung führt in der Antwort aus, dass die Niedrigwasserperiode 2018 angesichts ihrer Länge extrem war. So sei die Niedrigwasserphase am Rhein

→ Die Umsetzung der Abladeoptimierung soll auch bei Niedrigwasser positive Effekte haben | © *ZKR*

die ausgedehnteste seit 1971 gewesen. Jedoch seien an den Bundeswasserstraßen seit 1821 abflussbezogen auch Niedrigwasserereignisse mit deutlich extremerer Ausprägung festgestellt worden. Eine Einschätzung der finanziellen Einbußen für die Binnenschifffahrt durch das Niedrigwasser war der Bundesregierung nicht möglich. Eine staatliche Entschädigung für die Transportausfälle sei für das Gewerbe und die verladende Wirtschaft nicht geplant. Verwiesen wird in diesem Zusammenhang auf den in der Branche üblichen Ausgleichsmechanismus des Kleinwasserzuschlags. Die Regierung bestätigte ferner die im BVWP 2030 niedergelegten Investitionskosten von rund 60 Mio. Euro für die Abladeoptimierung am Mittelrhein, in deren Zuge die Fahrrinne im Projektbereich von 1,90 auf 2,10 m optimiert werden soll. Zum zeitlichen Horizont der Maßnahme führte die Regierung in der Antwort aus: „Nach bisheriger Einschätzung des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamts Duisburg-Rhein reicht der Realisierungszeitraum der Projekte über 2030 hinaus. Im Zuge der Vertiefung der Planung werden Beschleunigungsmöglichkeiten gesucht“.

Minister Wissing fordert schnellere Optimierung am Mittelrhein

Der rheinland-pfälzische Verkehrsminister Volker Wissing (FDP) hat sich am 20. Dezember 2018 im Rahmen einer Schifffahrt auf dem Rhein für eine schnellere Umsetzung der Abladeoptimierung am Mittelrhein ausgesprochen. Unweit des Loreley-Felsens forderte Wissing den Bund dazu auf, die Fahrrinne zwischen St. Goar und Mainz von derzeit garantierten 1,90 m schneller auf durchgängig 2,10 m zu vertiefen. Damit könnten pro Schiff durchschnittlich 200 t mehr Ladung transportiert werden. Das Niedrigwasser im Rhein habe deutlich gemacht, wie wichtig eine leistungsstarke Bundeswasserstraße als Transportweg ist, so der Minister weiter. Der BDB hatte immer wieder auf das Erfordernis einer schnellen Umsetzung der Abladeoptimierung am Mittelrhein hingewiesen. Das Projekt ist mit einem überragenden Nutzen-Kosten-Verhältnis im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 verankert.

↑ Das BMVI fördert u.a. den Einbau emissionsärmerer Motoren

BMVI-Förderprogramm für die Schifffahrt verlängert

Das BMVI hat sein Förderprogramm „Nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen“, das eigentlich zum 31. Dezember 2018 ausgelaufen wäre, um ein weiteres Jahr bis Ende 2019 verlängert. Die Systematik in der Förderrichtlinie ist dabei im Wesentlichen unverändert geblieben. Förderfähig sind weiterhin emissionsärmere Antriebe sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz und zur Reduzierung der Lärmemissionen. Aufgrund des Prinzips der nötigen „Übererfüllung“ gesetzlicher Vorgaben sind jedoch nur noch Motoren über 300 kW nach dem bisherigen Prinzip (Unterschreitung des Partikelgrenzwertes der Stufe ZKR II um mindestens 30 %) förderfähig. Hintergrund ist, dass die verschärften Abgasemissionsgrenzwerte aus der NRMM-Verordnung für Motoren bis 300 kW seit 1. Januar 2019 gelten, während die Werte für Aggregate größer 300 kW

→ Am Dortmund-Ems-Kanal wurde mehr Tonnage registriert

erst zum 1. Januar 2020 in Kraft treten. Dies bedeutet jedoch nicht, dass Motoren bis 300 kW gar nicht mehr förderfähig sind. Die Förderrichtlinie sieht nämlich vor, dass eine Bezuschussung dieser Motoren möglich ist, wenn einer der NRMM-Grenzwerte um mindestens 5 % unterschritten wird. Informationen zum Förderprogramm gibt es im Info-Portal der WSV.

Mehr Schifffahrt auf dem DEK

Das WSA Meppen teilt mit, dass das lang anhaltende Niedrigwasser auf dem Rhein zu einer Zunahme der Schifffahrt auf dem Dortmund-Ems-Kanal (DEK) geführt hat. Hintergrund sei, dass die Binnenschiffe, die bisher über den Rhein zum Mittellandkanal gelangten, nun über den DEK fahren, so das Amt. Dabei kämen die meisten Schiffe aus den Niederlanden über die Ems in Richtung Herbrum – der Eingangsschleuse in das westdeutsche Kanalnetz. Die geschleuste Tonnage hat sich dort nach Angaben der Verwaltung monatlich von 100.000 auf 200.000 t verdoppelt; statt der bisher 530 Berufsschiffe pro Monat waren es im Oktober bereits 740 – mit steigender Tendenz. Die „Umfahrung" über die Schleuse Herbrum ist jedoch aufgrund des Schlickproblems auf der Ems nur bei ausreichenden Wasserständen möglich. Bisher war es jedoch stets möglich, die Schifffahrt werktags von 6 bis 22 Uhr zu schleusen. Um das vermehrte Aufkommen bewältigen zu können hat das WSA Meppen einen probeweisen 24-Stunden-Betrieb eingerichtet, der bei entsprechender Annahme durch die Binnenschifffahrt verlängert werden könnte.

Ferlemann zu Abschaffung der Schifffahrtsabgaben

Zum 1. Januar 2019 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Abschaffung der Abgaben für die Binnenschifffahrt umgesetzt. Damit wird die gewerbliche Güterschifffahrt jährlich um ca. 45 Millionen Euro entlastet. Ausnahmen bilden aufgrund internationaler Übereinkommen die Mosel und der Nord-Ostsee-Kanal. Zu der Abschaffung der Gebühren sagte Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im BMVI: „Die Binnenschifffahrt ist system-

relevant für unsere Logistik. Nur mit unseren Binnenschiffen funktioniert Transport und macht Deutschland immer wieder zum Logistikweltmeister. Unser Ziel ist daher, die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt zu stärken. Ein erster großer Schritt dafür ist getan: Wir haben die Befahrensabgabe für die gewerbliche Güterschifffahrt zum Jahreswechsel abgeschafft – und erfüllen damit eine wichtige Vorgabe des Koalitionsvertrages. Im nächsten Schritt finalisieren wir gemeinsam den ‚Masterplan Binnenschifffahrt'."

Europäische Verbände zu Liegeplätzen am Oberrhein

Die europäischen Binnenschifffahrtsverbände EBU und ESO haben einen gemeinsamen Brief zur Problematik der Liegeplätze an den Schleusen an Oberrhein und Rheinseitenkanal an die ZKR sowie den französischen Schleusenbetreiber VNF gesendet. Die Verbände kritisieren darin, dass eine im Mai 2018 angekündigte Reparatur von Dalben und Pollern bisher noch immer nicht durchgeführt wurde, was zu einer nicht mehr zumutbaren Liege- und Wartesituation für die Binnenschifffahrt führt. Die Schiffsliegeplätze sind für die gewerbliche Schifffahrt im Rheinseitenkanal insgesamt nicht mehr ausreichend. Deshalb fordern EBU und ESO, dass möglichst schnell ein Liegeplatzkonzept „Oberrhein/Canal d'Alsace" erstellt wird. Das Gewerbe bietet in dem Brief an, dass die Nautisch-Technische Kommission von EBU und ESO, in der auch der BDB vertreten ist, an einem solchen Konzept gern mitarbeitet. Weiter wird angeregt, dass – um die geplanten Schleusensperrungen für 2019 für die Schifffahrt zu optimieren und die Wartezeiten zu verringern – ein strenges Schleusenrangsystem per Funk die Schiffsführer anweist, wie und wer geschleust wird. Die Verbände weisen auf ein neues System an der Schleusengruppe Terneuzen (NL) hin, wo durch gute Koordination die verringerte Schleusenkapazität optimiert werden kann, und bittet um Überprüfung, ob ein solches System auch am Oberrhein/Rheinseitenkanal zur Anwendung kommen kann.

↑ Seit 1. Januar 2019 fallen für Schleusungen keine Gebühren mehr an

EBU begrüßt Sanierungsmaßnahmen an der Donau

Die EBU begrüßt in einer Pressemitteilung die Annahme der Schlussfolgerungen „Binnenschifffahrt – ihr volles Potenzial ausschöpfen", die gemeinsam mit Schlussfolgerungen zur Sanierung und Instandhaltung von Wasserstraßeninfrastrukturen an der Donau und

ihren schiffbaren Nebenflüssen durch die Verkehrsminister der Donauländer am 3. Dezember 2018 verabschiedet wurde. Dabei wird Bezug genommen auf die Industrieerklärung von EBU und ESO, die vor kurzem der österreichischen Ratspräsidentschaft und der Europäischen Kommission übergeben wurde, und die Forderung nach verstärkter politischer und finanzieller Unterstützung für die Binnenschifffahrt durch ein Folgeprogramm von NAIADES II beinhaltet. In den Schlussfolgerungen wird anerkannt, dass die Binnenschifffahrt als effizienter, sicherer und nachhaltiger Verkehrsträger einen erheblichen Beitrag zur Minderung der negativen Auswirkungen des gesamten Verkehrssektors leisten kann. Außerdem wird die Notwendigkeit weiterer Anstrengungen zur Ausschöpfung des vollen Potenzials der Binnenschifffahrt betont, und die Kommission wird aufgefordert, ein Nachfolgeprogramm für NAIADES II auszuarbeiten. Dies sollte bis Ende 2020 erfolgen. Infrastruktur bleibt das Rückgrat der Branche. Die EBU begrüßt daher nachdrücklich, dass die Verkehrsminister der Donauländer im Rahmen der Ratstagung Schlussfolgerungen zur Sanierung und Instandhaltung der Wasserstraßeninfrastruktur an der Donau und ihren schiffbaren Nebenflüssen unterzeichnet haben.

Nik Delmeire ist Koordinator der IWT-Plattform

Nik Delmeire ist zum Koordinator der IWT-Stiftung berufen worden. Seine Tätigkeitsschwerpunkte liegen neben der Zusammenführung und Abstimmung der Stiftungskommissionen in den Themenfeldern „Digitalisierung“ und „Innovationen“. Herr Delmeire wird hierfür seinen Dienstsitz in Brüssel einnehmen. Zuvor war Nik Delmeire Generalsekretär des ESC (European Skippers‘ Council), wo er in Initiativen und Projekte für

↓ (v.l.n.r.) BDS-Geschäftsführerin Andrea Beckschäfer, BDB-Referent Gerit Fietze und Nik Delmeire (Koordinator IWT-Plattform) im „Schiffahrt-Haus“

eine maximale Digitalisierung und das Greening aller Logistikprozesse involviert war. Herr Delmeire war bereits am 16. Januar 2019 zu Gast in der neuen Geschäftsstelle des BDB, wo er mit den Sekretären der IWT-Kommission „Social & Education“, BDS-Geschäftsführerin Andrea Beckschäfer und BDB-Referent Gerit Fietze, über die Inhalte des Arbeitsplans dieser Kommission sprach.

ZKR definiert Automatisierungsgrade

Im Rahmen ihrer Plenartagung im Dezember 2018 hat die ZKR eine erste internationale Definition der Automatisierungsgrade in der Binnenschifffahrt beschlossen. Die Definition soll ein strukturiertes Bild schaffen, das es ermöglicht, die automatisierte Navigation in ihrer Gesamtheit zu erfassen. Die Übersicht teilt sich dabei grundsätzlich in zwei Fälle. Fall 1 behandelt das Szenario „Der Schiffsführer führt eigene oder alle dynamischen Navigationsaufgaben aus“, wobei dann innerhalb dieses Falls Definitionen von Grad 0 „Keine Automatisierung“ bis Grad 2 „Teilautomatisierung“ gegeben werden. Fall 2 „Das System führt alle dynamischen Navigationsaufgaben aus, sofern es eingeschaltet ist“ differenziert dann von Grad 3 „Bedingte Automatisierung“ bis Grad 5 „Autonom = Vollautomatisierung“. Die ZKR geht davon aus, dass eine Anpassung der Definition bis 2020 ggf. auf Basis der Arbeiten an Forschungsprojekten wie „LAESSI“, „RAVEN“ oder „NOVIMAR“ geboten sein könnte. Die Übersicht kann im Internetangebot der ZKR unter www.ccc-zkr.org oder im Blog des BDB unter www.binnenschiff.de heruntergeladen werden.

Gremiensitzungen des BDB in Duisburg

Am 3. April 2019 finden die Gremiensitzungen des BDB auf dem verbandseigenen Schulschiff „Rhein“ in Duisburg-Homberg statt. Im Rahmen der Mitgliederversammlung geben die Mitarbeiter der Geschäftsstelle traditionell einen Überblick über die geleistete Verbandsarbeit im vergangenen Jahr und skizzieren die Herausforderungen der nächsten Monate. Außerdem stehen turnusgemäß Wahlen an: Dabei wählt die Mitgliederversammlung die Vorstandsmitglieder und der neu gewählte Vorstand dann das Präsidium des Verbandes.

Bundesverband der
Deutschen Binnenschifffahrt e. V. (BDB)

Dammstraße 26
47119 Duisburg
Tel.: 0203 80006-50
info@binnenschiff.de
www.binnenschiff.de

Adressfeld