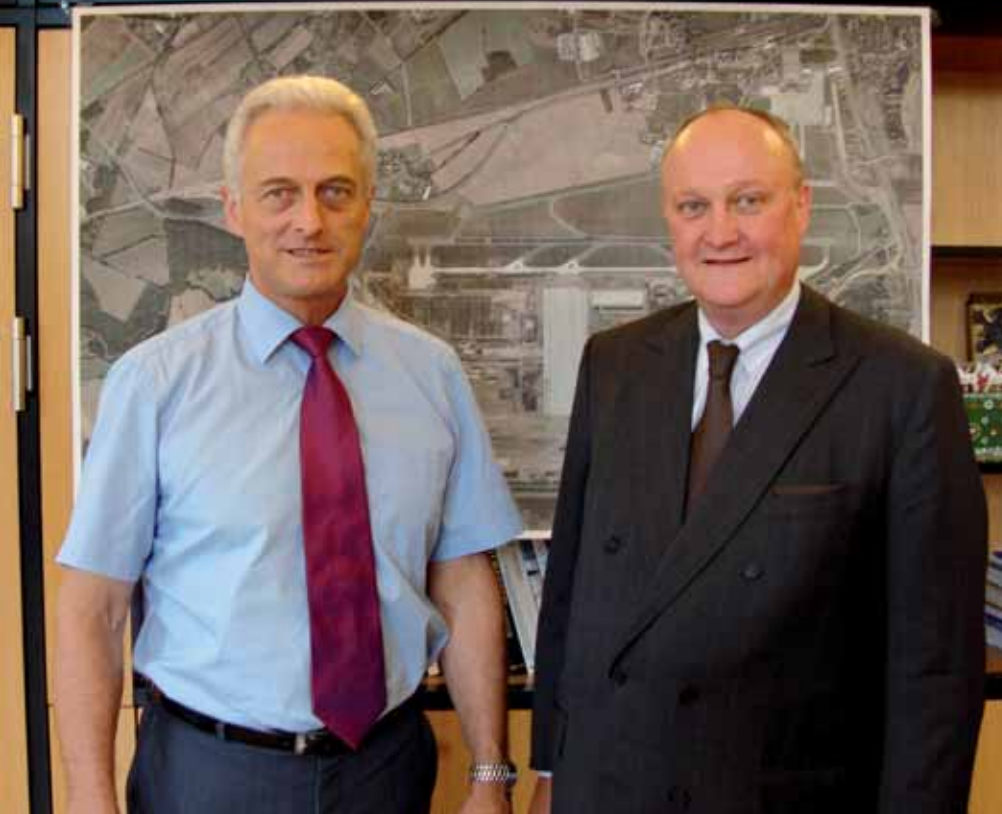


Binnenschifffahrts Report

www.binnenschiff.de 

INFORMATIONEN DES BUNDESVERBANDES DER DEUTSCHEN BINNENSCHIFFFAHRT E. V.

Berlin setzt Zeichen für die Binnenschifffahrt



Trafen sich am 1. Juli 2010 zu einem ersten Gespräch über Potenziale und Zukunft des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt: Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer (links) und BDB-Präsident Dr. Gunther Jaegers

EDITORIAL

Engpassbeseitigung ist geboten. Da ist sich der BDB mit dem Bundesverkehrsministerium einig. Sei es die sog. „Reststreckenproblematik“ an der Elbe, die Donau bei Straubing oder das Schiffshebewerk Scharnebeck: Die Regierung ist aufgefordert, hier mit Mut und Entschlossenheit ans Werk zu gehen, damit es in Zukunft nicht weiter zu der kuriosen Situation kommt, dass etwa „normale“ Schiffe verkürzt werden müssen, damit sie im Bundesgebiet eingesetzt werden können. Kein Eisenbahnunternehmen und kein Fuhrunternehmen würde eine solche Situation hinnehmen. Verkehrsminister Ramsauer kennt die wachsende Bedeutung der Binnenschifffahrt. Das wurde im Gespräch mit dem BDB deutlich

und zeigt sich im „Masterplan Güterverkehr“, der zum „Aktionsplan“ mutiert ist und auch die Binnenschifffahrt und deren Infrastruktur berücksichtigt. Entgegen aller Einsparabsichten der Regierung bleibt es im Wasserstraßenhaushalt daher zunächst bei der Linie der mittelfristigen Finanzplanung: Über 886 Mio. Euro sollen im kommenden Jahr für Investitionen zur Verfügung stehen. Bleibt zu hoffen, dass in der WSV dann, nach der geplanten Verwaltungsreform, auch noch ausreichend kompetentes Personal für diese Arbeiten vorhanden ist. Mehr hierzu, zur BDB-Tankreederversammlung, zur Bedeutung des Hafens Rotterdam und zum 3. Hafentag in Neuss lesen Sie in diesem Heft!

Jens Schwanen

AUS DEM INHALT:

VERKEHRSPOLITIK

Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer spricht über die Rolle der Binnenschifffahrt in der aktuellen Verkehrspolitik. [> Seite 2](#)

BUNDESHAUSHALT 2011

Laut „Investitionslinie Verkehr“ im Haushaltsentwurf stehen für das kommende Jahr rund 886 Mio. Euro für den Erhalt und Ausbau der Wasserstraßen zur Verfügung. [> Seite 3](#)

MASTERPLAN

Der Masterplan Güterverkehr und Logistik wird zum Aktionsplan. [> Seite 4](#)

WSV-REFORM

Äußerungen in den Medien verunsichern WSV-Mitarbeiter. StS Prof. Scheurle nimmt gegenüber der Belegschaft Stellung. [> Seite 6](#)

TANKSCHIFFFAHRT

BDB spricht sich für Abwrackaktion bei Einhüllentankschiffen aus. [> Seite 7](#)

HAFEN ROTTERDAM

Hafenerweiterung „Maasvlakte 2“ verspricht positive Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt. [> Seite 9](#)

HAFENTAG

3. Neuss-Düsseldorfer Hafentag war ein Erfolg. Rund 300 Besucher verfolgten die Diskussion über die Bewältigung der zukünftigen Güterverkehre. [> Seite 10](#)

PLATINA

Tagung des Lenkungsausschusses zur Hälfte der Projektlaufzeit. Internationales Konsortium traf sich Mitte Juni in Rotterdam. [> Seite 12](#)

SCHARNEBECK

Vertreter der IHK Lüneburg-Wolfsburg sowie der Stiftung der Bauindustrie Niedersachsen-Bremen fordern zeitnahen Ausbau des Schiffshebewerks Scharnebeck. [> Seite 14](#)

KURZ GEMELDET

[> ab Seite 15](#)

BDB im Gespräch mit Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer

Binnenschifffahrt in der Güterverkehrslogistik unverzichtbar!

Am 1. Juli 2010 trafen sich BDB-Präsident Dr. Gunther Jaegers und BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen mit Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer, um über die Rolle der Binnenschifffahrt in der aktuellen Verkehrspolitik der Bundesregierung zu sprechen.

Hierzu hatte der BDB ja bereits im Rahmen seines Parlamentarischen Abends am 2. Dezember 2009 in Berlin einige sehr erfreuliche Aussagen erhalten, als der Parlamentarische Staatssekretär im BMVBS, Enak Ferlemann, der Branche über die Kernaussagen des Koalitionsvertrages von CDU/CSU und FDP berichtet hatte. In dem Gespräch, an dem auch der für Wasserstraßen und Schifffahrt zuständige Abteilungsleiter Reinhard Klingen teilnahm, bildeten die Situation und die Notwendigkeiten in der Wasserstraßeninfrastruktur die Themenschwerpunkte. Deutschland verfügt mit einem Netz von rund 7.400 Kilometern schiffbarer Flüsse und Kanäle über ein ausgezeichnetes Wasserstraßensystem, wobei den westlichen Seehäfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen eine überragende Bedeutung zukommt. In Rotterdam etwa beträgt der Anteil der Binnenschifffahrt im Hinterlandverkehr aktuell 33 Prozent (Schiene: 11 %, Straße: 56 %). Anhand aktueller praktischer Beispiele im Bereich der Rohstoffversorgung für die Chemieindustrie konnte der BDB dem Minister die Unverzichtbarkeit der Binnenschifffahrt in der Güterlogistik darlegen. Rund 250 Mio. Tonnen Güter wurden im Jahr 2007 auf deutschen Wasserstraßen transportiert. Trotz und gerade wegen dieser steigenden Verkehrsentwicklung muss dafür Sorge getragen werden, dass dieses Netz in seinem in Summe guten Zustand erhalten bleibt und die projektierten Ausbaumaßnahmen realisiert werden können. Die Bitte des BDB an den Minister lautete daher, sich auch in Zukunft für einen ausreichenden Etat im Bundeshaushalt einzusetzen (siehe hierzu den Bericht in diesem Heft). Einigkeit herrschte in dem Gespräch darüber, dass Flüsse und Kanäle – anders als Straße und Schiene – mit ihrer Be- und Entwässerungsfunktion, dem Hochwasserschutz und der Naherholung weitaus mehr Funktionen haben als der reine Transport von Gütern und Personen.

Der häufig von Flussausbaugegnern bemühten Warnung vor den dramatischen Auswirkungen des Klimawandels auf die Wasserstände konnte seitens BMVBS eine deutliche Entwarnung entgegen gesetzt werden. Die aktuellen Untersuchungen im sog. „KLIWAS“-Projekt (siehe **Report** Nr. 2/2010, S. 12) zeigen, dass die Binnenschifffahrt etwa an der wichtigsten Wasserstraße, dem Rhein, auch in den kommenden Jahrzehnten stets ausreichende Wasserstände vorfinden wird. Aus aktuellem Anlass berichtete BDB-Präsident Dr. Gunther Jaegers in diesem Zusammenhang über seine sehr konstruktive Zusammenarbeit

in der sog. „Monitoring-Gruppe“. In diesem forschungsbegleitenden Beirat zur variantenunabhängigen Untersuchung des Ausbaus der Donau zwischen Straubing und Vilshofen sitzen Ausbaubefürworter und Ausbaugegner an einem Tisch. Die Verbandsvertreter freuten sich, dass Minister Dr. Ramsauer sich als klarer Befürworter der Ausbauvariante C 2.80 zu erkennen gab. Diese sieht neben flussbaulichen Maßnahmen eine Stützschwelle unterhalb der Isarmündung bei Aicha vor. Bei dieser Ausbauvariante wird bei Niedrigwasser eine Abladetiefe von 2,30 Metern erreicht und an 290 Tagen im Jahr die Abladetiefe von 2,30 Metern gewährleistet. Der Minister stimmte mit den BDB-Vertretern überein, dass unabhängig von den Arbeiten für einen neuen Bundesverkehrswegeplan aktuelle Verkehrsprognosen für die Donau erforderlich sind.

Sehr interessiert zeigte sich der Bundesverkehrsminister an der aktuellen Situation im Binnenschifffahrtsgewerbe. Im Trockengutbereich sind nach den krisenbedingten Einbrüchen im Jahr 2009 durchaus wieder Mengenzuwächse zu verzeichnen, wenngleich die Frachtpreise sich nach wie vor auf niedrigem Niveau bewegen. Die Tankschifffahrt sieht sich auf Grund der geänderten Vorschriften im Gefahrgutregelwerk ADNR zusätzlich mit strukturellen Problemen konfrontiert: Bis Ende des Jahres 2018 dürfen nahezu sämtliche ADNR-Produkte nur noch in Doppelhüllenschiffen transportiert werden. Das hat zur Folge, dass nun zunehmend dieser Doppelhüllenschiffsraum in den Markt kommt, die Einhüllenschiffe jedoch bis zum Ablauf der Fristen im Markt verbleiben. BDB-Präsident Dr. Gunther Jaegers sprach sich daher für eine europäische Abwrackmaßnahme in der Tankschifffahrt aus und erläuterte dem Minister, dass hierfür Gelder aus dem europäischen Reservefonds verwendet werden können: Den Steuerzahler würde diese Maßnahme, die bei der EU angemeldet werden muss, kein Geld kosten. BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen dankte dem Minister für die aktuellen Fördermaßnahmen der Bundesregierung und betonte die Notwendigkeit der sehr effektiven Förderung im Bereich der Ausbildungsbeihilfe, im Bereich der Flottenmodernisierung, bei der AIS-Förderung und beim Erwerb abgasärmerer Motoren. Diese Maßnahmen würden der Branche helfen, den Ruf als besonders umweltfreundlicher Verkehrsträger zu wahren. Jens Schwanen richtete daher die Bitte an den Minister, diesen Weg der Binnenschifffahrtförderung trotz aller Einsparbemühungen der Bundesregierung weiter zu beschreiten.

BDB nimmt zum Entwurf des Bundeshaushaltes 2011 Stellung

Schifffahrt und Wasserstraßen bleiben von Kahlschlägen verschont!

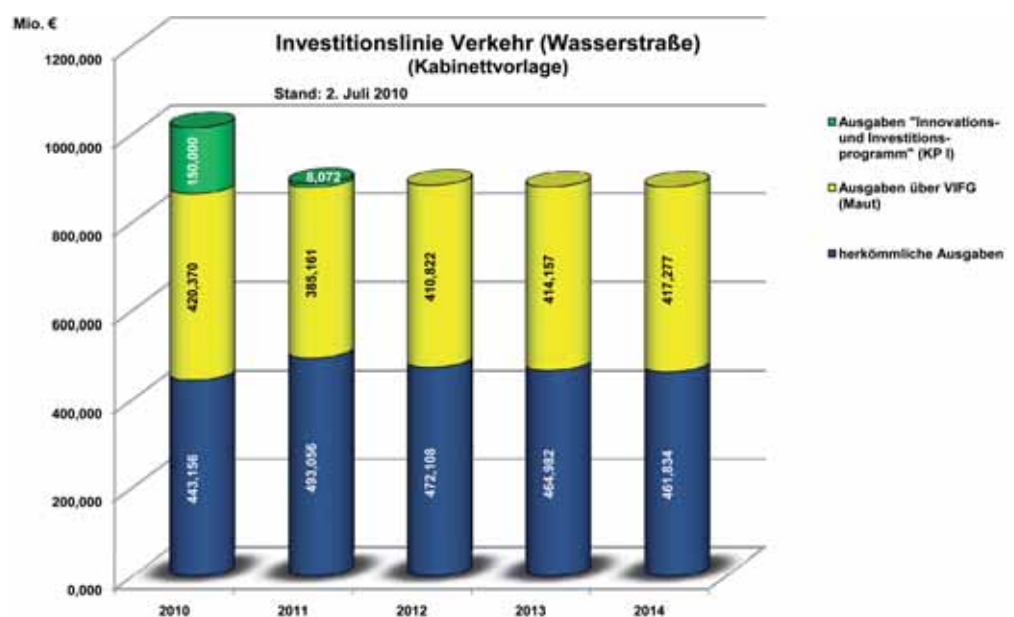
Rund 886 Mio. Euro will die Bundesregierung im kommenden Jahr in den Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle in Deutschland investieren. Das geht aus der „Investitionslinie Verkehr“ im Haushaltsentwurf 2011 hervor, den das Bundeskabinett am 7. Juli 2010 beschlossen hat.

Zusätzlich zu diesen Mitteln werden im kommenden Jahr noch weitere Millionen Euro an Restbeträgen aus dem „Konjunkturprogramm II“ der Bundesregierung zur Verfügung stehen. Die noch bis vor kurzem in Berlin diskutierte Variante, bereits im Jahr 2011 geschlossene Finanzierungskreisläufe zu schaffen und die Einnahmen aus der Lkw-Maut daher allein für die Straße zu verwenden, ist offenbar vom Tisch: In den 886 Mio. Euro für die Wasserstraßeninfrastruktur sind auch rund 385 Mio. Euro an Mautmitteln enthalten, also rund 35 Mio. Euro weniger, als für das Jahr 2010 vorgesehen sind. Der BDB reagiert erleichtert auf diese Haushaltsvorlage. Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer hat sich offenbar erfolgreich dafür eingesetzt, dass die kürzlich von der Bundesregierung beschlossenen Sparmaßnahmen nicht zu Lasten der Verkehrsinfrastruktur gehen. Der BDB hatte noch Anfang Juli im Gespräch mit Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer (siehe Seite 2) auf die unverzichtbare Funktion der Binnenschifffahrt im Güterverkehrssystem hingewiesen und für eine Verstärkung der Investitionslinie im Wasserstraßenbereich gewonnen. Umso erfreulicher ist, dass der um die Konjunkturpakete und die Mautmittel bereinigte Haushaltsansatz des Bundesverkehrsministeriums nun sogar noch geringfügig höher ausgefallen ist als die Investitionslinie für das Jahr 2010.

„Der befürchtete Kahlschlag ist ausgeblieben!“, kommentierte BDB-Präsident Dr. Gunther Jaegers den Haushaltsentwurf. „In Summe entspricht der Etatansatz damit der schon im letzten Jahr vor-

gelegten mittelfristigen Finanzplanung“, erklärte Dr. Jaegers, der jedoch zugleich eine Warnung für die Zukunft aussprach: „Eigentlich braucht die Wasserstraßeninfrastruktur einen jährlichen Ansatz von knapp 1 Milliarde Euro. Dieses Ziel wird verfehlt und führt dazu, dass projektierte Maßnahmen nicht in der vorgesehenen Schnelligkeit realisiert werden können. Und die hohen Zusatzkosten, die demnächst aus der Umsetzung der europäischen Wasserrahmenrichtlinie resultieren, sind in diesem Haushaltsansatz noch gar nicht berücksichtigt!“

Erleichterung herrscht im Binnenschifffahrtsgewerbe auch im Hinblick auf die Fortführung der Fördermaßnahmen: Sowohl das Programm zur Förderung abgasärmerer Motoren und das Flottenmodernisierungsprogramm als auch die Ausbildungsförderung und die Beihilfen für Schifferkinderheime sind mit insgesamt rund 5,6 Mio. Euro im Haushaltsentwurf der Regierung zu finden.



Die im Bundeskabinett am 7. Juli 2010 beschlossene „Investitionslinie Verkehr“ für die Bundeswasserstraßen entspricht in etwa der bereits bekannten mittelfristigen Finanzplanung. In der Planung bleibt es bei einer Ko-Finanzierung durch Verwendung der Maut-Einnahmen (gelber Balken). Zusätzlich zu den oben dargestellten Mitteln sollen weitere Gelder aus dem Konjunkturpaket II fließen.

Überarbeitung des Masterplans geht zügig weiter

Binnenschifffahrt im Aktionsplan verankert

Die vom Parlamentarischen Staatssekretär Dr. Andreas Scheuer eingeleitete Überarbeitung des Masterplans Güterverkehr und Logistik (siehe **Report** Nr. 2/2010) schreitet zügig voran. Getreu dem Motto: „Der Masterplan ist tot – es lebe der Aktionsplan!“ lud das Bundesverkehrsministerium Anfang Juli zu einer erneuten Besprechungsrunde in den Erich-Klausener-Saal des Berliner Hauses, um mit den Vertretern der Verkehrs- und Logistikbranche über einen komplett überarbeiteten Entwurf des im Juni 2008 beschlossenen Plans zu diskutieren. Für den BDB nahm Jens Schwanen an der Veranstaltung teil.

Ob man den aktuellen Vorschlag des BMVBS nun „Neujustierung des Masterplans“ nennt oder doch lieber von einem „Feinkonzept“ spricht, ist einerlei: Bestimmte Maßnahmen werden in dem Aktions-/Masterplan nicht weiter verfolgt, andere werden neu gewichtet. Fünf Schwerpunkte hat das Referat UI 32 (Güterverkehr und Logistik) gebildet:

- Logistikstandort Deutschland stärken
- Effizienzsteigerung aller Verkehrsträger erreichen
- Stärken aller Verkehrsträger durch optimal vernetzte Verkehrswege nutzen
- Vereinbarkeit von Verkehrswachstum mit Umwelt- und Klimaschutz fördern
- Gute Arbeitsbedingungen und Ausbildung im Transportgewerbe unterstützen

Gleich im ersten Schwerpunkt „Logistikstandort stärken“ wird richtigerweise die Umsetzung des „Nationalen Hafenkonzpts“ (siehe **Report** Nr. 2/2009) als besonders wichtige Maßnahme genannt. Die Umsetzung des Konzepts soll bis 2020 erfolgen; in jährlichen Berichten wird über den Stand der Umsetzung informiert. Im Rahmen einer Effizienzsteigerung aller Verkehrsträger sollen dabei auch der Infrastrukturbedarf der drei Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße auf Basis der Verkehrsprognose 2025 überprüft werden. „Investitionen müssen zukünftig verstärkt priorisiert werden mit dem Ziel, das Gesamtsystem effizienter zu machen“, heißt es in der Unterlage. Vorbereitend für den nächsten Bundesverkehrswegeplan, der erst in der nächsten Legislaturperiode erscheinen soll, wird deshalb an einer neuen Grundkonzeption gearbeitet, nämlich: vorrangige Finanzierung von Lückenschlüssen und Erweiterungsmaßnahmen zur dringenden Engpassbeseitigung, und die Priorisierung nach volkswirtschaftlichem Nut-

zen. In der Debatte zeigte sich, dass unbestimmte Formulierungen wie „Betrachtung von sinnvollen Korridoren“ oder Überprüfung „auf ihre gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit hin“ noch zu präzisieren sind. Aussagen zur Schaffung eines Wasserstraßenausbaugesetzes, das es für Schiene und Straße bereits gibt, fehlen in der Unterlage.

Breiteren Raum nahm in der insgesamt sehr konstruktiven Debatte die neu geschaffene Maßnahme „Durchführung eines Feldversuchs mit Lang-Lkw“ ein. Der BDB sieht die Debatte auf Grundlage der bislang vorliegenden Informationen entspannt. Der gelegentlich erhobene Vorwurf, durch größere Einheiten auf der Straße („Gigaliner“) könnte ein Verlagerungseffekt zu Lasten von Schiene und Schifffahrt erfolgen, wird im BDB nicht gesehen. Vielmehr bestehen Chancen, im Kombinierten Verkehr die Effizienz zu steigern. Insofern kann auch der vorgesehene „Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Kombinierten Verkehr“ nur zugestimmt werden. Das Fördersystem für den KV soll mittels einer novellierten Förderrichtlinie zum 1. Januar 2012 neu konzeptioniert und die Fördermittel angeho- ben werden. Hierbei sollen auch innovative Technologien gefördert werden. Festgehalten wird auch am „Konzept für den Kurzstreckenseeverkehr“, was unter anderem bedeutet, dass die Finanzierung des ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Centers (SPC) bis einschließlich 2012 fortgeführt wird. Erfreulich ist, dass hier auch die vom BDB eingebrachte Liegestellenproblematik für Binnenschiffe aufgegriffen wird.

Im Kapitel „Umwelt- und Klimaschutz“ wird ebenfalls eine vom BDB in den Masterplan eingebrachte Forderung aufgegriffen: „Das Programm zur Förderung von emissionsärmeren Dieselmotoren, Partikelfiltern und Katalysatoren in der Binnenschifffahrt wird weiterentwickelt und fortgeführt. Das Förderprogramm für Binnenschiffe soll zudem verlängert und ergänzt werden. Künftig sollen auch solare und dieselektrische Antriebe gefördert werden.“, kündigt das BMVBS in der

Unterlage an. Auf Nachfrage des BDB wurde bestätigt, dass damit eine Fortschreibung über den bereits heute projektierten Zeitraum bis Ende 2011 gemeint ist. Damit wurde ein wesentliches Anliegen des BDB vom Grundsatzreferat in den Aktionsplan übernommen.

Ebenfalls im Kapitel „Umwelt- und Klimaschutz“ nimmt sich das BMVBS der Standardisierung von CO₂-Emissionsberechnungen an. Hier ist in jüngster Vergangenheit ein regelrechter „Wildwuchs“ an Berechnungsformeln entstanden mit stets unterschiedlichen Ergebnissen. Das Ministerium wird eine Bestandsaufnahme bestehender Systeme erstellen und eine Vereinheitlichung anstreben.

Report: Das Tempo, mit dem der Staatssekretär Dr. Scheuer und das Logistikreferat im BMVBS den Masterplan weiterentwickeln, verdient tatsächlich den Namen „Aktionsplan“ und das Lob der Verkehrs- und Logistikbranche. Erfreulich: Die Binnenschifffahrt wird dabei an mehreren wesentlichen Stellen berücksichtigt, Forderungen des BDB werden umgesetzt. Das zeigt, dass das Ministerium es mit der Gleichbehandlung der Verkehrsträger ernst meint. Die im Jahr 2008 auf Grundlage des ersten Masterplan-Entwurfes erhobene Kritik des BDB („Ein Reklamepapier für die Güterbahn“) kann da nicht mehr aufrecht erhalten werden.



Staatssekretär Prof. Scheurle will Fachkompetenz der WSV erhalten und fördern

Geplante WSV-Reform macht Mitarbeiter unruhig

In der jüngsten Vergangenheit sind verschiedene Veröffentlichungen zum Thema „Reform der WSV“ erschienen, die ja bereits in der Koalitionsvereinbarung der Bundesregierung angekündigt wurde. Die Spekulationen hierzu haben naturgemäß Verunsicherung bei den Mitarbeitern in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ausgelöst.

So hatte etwa MdB Uwe Beckmeyer Anfang Juni und Anfang Juli 2010 die von der Regierung angekündigten Kürzungen beim Personal zum Anlass genommen, einen Kahlschlag in der WSV und eine „Privatisierungswelle in der Fläche“ zu prophezeien: „Das wird die Handlungsfähigkeit der Verwaltung zerstören“, so der Sprecher der SPD-Arbeitsgruppe Verkehr im Bundestag. Deshalb hat sich im Juni nun Staatssekretär Prof. Klaus-Dieter Scheurle persönlich in einem Schreiben an die WSV-Mitarbeiter gewandt.

Aufgrund der hohen Personaleinsparungen seit 1993 und der erheblichen zusätzlichen Aufgaben befindet sich die WSV mittlerweile in einer äußerst schwierigen Situation, schreibt Prof. Scheurle. Erschwerend komme hinzu, dass zunächst bis

zum Jahr 2014 mit einer Fortschreibung der jährlichen Personaleinsparauflagen in Höhe von mindestens 1,5 % gerechnet werden muss. „Der weitere Personalabbau geschieht trotz einer Altersstruktur unserer baulichen Anlagen, die zukünftig erhebliche Ersatzinvestitionen erfordern sowie weiterer unabdingbarer rechtlicher Verpflichtungen“, so Prof. Scheurle weiter. Mehr noch, er verweist in seinem Brief auch auf die zukünftigen Mehraufgaben der WSV: Noch stärker als bisher wird sich die WSV zukünftig zur ökologischen Aufgabenerledigung bei der Unterhaltung der Bundeswasserstraßen bekennen. Aufgrund der europäischen Wasserrahmenrichtlinie hat die WSV z.B. bis zum Jahr 2027 die Fischdurchgängigkeit an ihren über 300 Stauanlagen herzustellen. „Diese Aufgaben bieten die große Chance, die zunehmend wichtiger werden ökologischen Gesichtspunkte optimal in die Arbeit der WSV einzubinden und somit die hohe Bedeutung des Systems Schiff/Wasserstraße für die Umwelt zu unterstreichen.“, erklärt Staatssekretär Prof. Scheurle.

Der Staatssekretär gibt in dem Schreiben an die WSV-Mitarbeiter zugleich einen Fingerzeig, wie die Aufgabenerledigung in der Verwaltung langfristig sichergestellt werden kann: Eine reine Reduzierung von Dienststellen bzw. eine bloße Veränderung der äußeren Verwaltungsstruktur wird nach seiner Überzeugung keinen Beitrag zur Lösung der Kernprobleme leisten können. Vielmehr kommt es entscheidend auf eine effiziente und langfristige Gestaltung der Aufgabenerledigung an. „Hierbei ist mir wichtig, die anerkannt hohe Fachkompetenz unserer Beschäftigten zu erhalten und weiter gezielt zu fördern.“ Nur so könne die Unterhaltung und der Betrieb der Wasserstraßeninfrastruktur, aber auch die zunehmend komplexer werdenden Aufgaben des Verkehrsmanagements einschließlich der vielfältigen logistischen Vernetzungen auch zukünftig gewährleistet werden. „Ich möchte Ihnen versichern, dass Ihr Arbeitsverhältnis nicht gefährdet ist und dass bei notwendigen Umstrukturierungen als mögliche Folge einer veränderten Aufgabenstruktur soziale Belange berücksichtigt werden.“, so Staatssekretär Prof. Klaus-Dieter Scheurle weiter. Es gelte, eine Reform der WSV im engen Dialog mit den Beschäftigten, ihren Interessenvertretungen sowie den Gewerkschaften auf den Weg zu bringen.



Ingenieurwissenschaftlicher und juristischer Sachverstand sind gefordert, wenn Bauprojekte wie die Erneuerung der Schleuse Sülfeld bei Wolfsburg durchgeführt werden.

Tankreederversammlung 2010 des BDB:

Abwrackaktion in der Tankschifffahrt?

Noch vor wenigen Jahren hätte das Wort „Abwrackaktion“ gute Chancen gehabt, im Binnenschifffahrtsgewerbe zum Unwort des Jahres gewählt zu werden. Bei der Abwägung von positiven und negativen Gesichtspunkten gab es kaum jemanden, der sich für eine Abwrackaktion aussprechen mochte. Das hat sich aufgrund der inzwischen fast dramatischen Entwicklung in der Tankschifffahrt geändert.

Bei der 37. Tankreederversammlung des BDB am 17. Juni 2010 kündigte der Präsident und zugleich Vorsitzende der Kommission Tankschifffahrt des BDB Dr. Gunther Jaegers im Rahmen seines Lageberichts an, dass sich der BDB über den europäischen Dachverband EBU bei der Europäischen Kommission für eine europaweite Abwrackaktion in der Tankschifffahrt einsetzen werde. Derzeit versprechen nur solche Maßnahmen aus Brüssel eine wirksame Hilfe für das Gewerbe, die die Kapazität an Einhüllentankschiffen deutlich reduzieren.

Die schlechten wirtschaftlichen Aussichten haben die Tankschifffahrt in Alarmstimmung versetzt: Stimuliert durch gesetzliche Vorgaben hält der Neubauboom von Doppelhüllentankschiffen auf überraschend hohem Niveau an. Marktaustritte von Einhüllentankschiffen sind demgegenüber nur vereinzelt festzustellen. Zudem fiel die Nachfrage nach Transportleistungen der Tankschifffahrt im ersten Halbjahr 2010 äußerst schwach aus. Auf diese Weise geraten die Schiffsraumnachfrage und das -angebot immer stärker aus dem Gleichgewicht. Bei dem aktuellen ruinösen Frachtpreisniveau gehen die Kalkulationen vieler Unternehmen nicht mehr auf. Insolvenzen sind die unvermeidliche Folge. Besonders betroffen sind Unternehmen, die investiert haben und das Image des Gewerbes durch moderne und leistungsfähige Schiffe eigentlich nach vorne bringen sollten. Damit ist in der Tankschifffahrt eine schwere Marktstörung gegeben, der nach Auffassung des BDB nur durch kapazitätsbeeinflussende Maßnahmen begegnet werden kann.

Dr. Jaegers betonte, dass dem Gefahrgutregelwerk für die Binnenschifffahrt, dem ADN(R), bei der Beurteilung der momentanen Situation ganz entscheidende Bedeutung zukommt. Dieser Einflussfaktor stelle einen signifikanten Unterschied gegenüber der Lage in der Trockengüterschifffahrt dar: Per Gesetz bzw. Verordnung wird im Bereich der Tankschifffahrt erzwungen, dass nahezu alle gefährlichen flüssigen Güter stufenweise ab Ende 2012, 2015 und 2018 in Doppelhüllentankschiffen befördert werden müssen. Privatwirtschaftliche Vorgaben einiger Großverlader kommen hinzu, die produktbezogen schon frühere Umstellungstermine vorgeben. Wer diese Vorgaben erfüllen will und zu den besagten Stichtagen mit

ausreichendem Schiffsraum in Doppelhüllentankschiffen am Markt vertreten sein will, muss rechtzeitig investieren. Gleichzeitig bleiben Einhüllentankschiffe so lange wie möglich am Markt – und drücken massiv auf das Preisniveau.

Das weitere Vorgehen muss im Detail gewerbeintern und zusammen mit der Kommission erörtert werden. Zu diskutieren ist insbesondere darüber, wie die einschlägige Verordnung (EG) 718/1999 des Rates auszulegen bzw. anzuwenden ist. Kapazitätsregulierende Maßnahmen und die Verwendung der Mittel aus dem Reservefonds sind im Falle einer schweren Marktstörung durchaus vorgesehen. Allerdings sieht die Verordnung eine Abwrackaktion eher als Begleitinstrument einer „Alt-für-neu-Regelung“ vor. Angesichts der sicherlich noch nicht ausreichenden Zahl von Doppelhüllentankschiffen kommt aber höchstens eine „Alt-für-neu-Regelung“ mit einem Nullsatz in Betracht, denn den Zugang weiterer Doppelhüllentankschiffe kann man weder begrenzen noch bestrafen. Hier zeigt sich, dass die Verordnung von 1999 auf die heutige Situation nur bedingt passt. Damals war die Umstellung von Einhüllentankschiffen auf Doppelhüllentankschiffe überhaupt kein Thema.

Die Beiträge der weiteren Referenten machten deutlich, dass in der Tankschifffahrt neben der sehr schwierigen und unübersichtlichen wirtschaftlichen Situation zeitgleich viele andere Entwicklungen in Bewegung sind. In seinem Vortrag konnte der Sekretär der Kommission Tankschifffahrt des BDB, Erwin Spitzer, zunächst auf den erfreulichen Umstand verweisen, dass der BDB erfolgreich eine Überarbeitung der „Verordnung über die Lade- und Löschzeiten sowie das Liegegeld in der Binnenschifffahrt“ vorgeschlagen hat, die am 31.12.2009 in Kraft getreten ist. Kernpunkte sind darin kürzere Fristen bei großen Ladungsmengen und Liegegeldsätze, die nach Einhüllentankschiffen und Doppelhüllentankschiffen differenziert sind. Unter Beachtung auf die neue Verordnung ist es schließlich gelungen, eine aktualisierte Fassung der ursprünglich aus dem Jahre 1993 stammenden Tankschiff Transportbedingungen 2010

(TTB) zu veröffentlichen. Vorausgegangen war ein intensiver Abstimmungsprozess mit den Verbänden, die schon 1993 TTB an der Erarbeitung beteiligt waren.

Daneben ging Spitzer auf den Übergang vom ADN auf das ADN ein. Ab 2011 wird es das ADN nicht mehr geben. Im



BDB-Präsident Dr. Jaegers, zugleich Vorsitzender der Tankschiffahrtskommission, erläuterte den Gästen die Situation im Gewerbe und betonte die Notwendigkeit einer Abwrackmaßnahme in der Tankschiffahrt.

neuen ADN werden Übergangsfristen für Tankschiffe nicht mehr unbefristet gelten, sondern ein bestimmtes Ablaufdatum erhalten. Wichtig ist, dass bestimmte Übergangsregelungen (z.B. für Materialien, aus denen die Wohnung gebaut ist) im Falle von Umbauten von Einhüllen- in Doppelhüllentankschiffe auch weiterhin in Anspruch genommen werden können. Das am 1. November 2009 in Kraft getretene Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschiffahrt wirft in der praktischen Anwendung einige Probleme auf und wird in den nächsten Jahren noch reichlich Diskussionsstoff bieten.

Mathias Polschinski vom Dezernat Verkehrstechnik Binnen der Wasser- und Schifffahrsdirektionen Mitte, West, Südwest, Süd und Ost gab einen interessanten Überblick über die ab 1. Januar 2010 vorgeschriebene Praxis des elektronischen Meldens bei Gefahrguttransporten mit Tankschiffen. Ein wesentliches Ziel des Melde- und Informationssystems ist die Unterstützung des Unfallmanagements auf Wasserstraßen und der Schutz der Bevölkerung, der Besatzungen und der Umwelt durch zügiges und zielorientiertes Handeln der Hilfs- und Rettungskräfte. Das bislang Erreichte stelle durchaus zufrieden. Weitere Schritte – wie die Ausrüstung der Schiffe mit AIS – müssten aber folgen. Insofern stellte der Vortrag von Mathias Polschinski eine Brücke zu dem noch laufenden Förderprogramm des Bundes zur Ausrüstung von Binnenschiffen mit AIS-Geräten her. Der BDB rät allen Unternehmen, die sich noch nicht mit dem Thema vertraut gemacht haben, sich zu informieren und trotz der wirtschaftlich schwierigen Situation von den Fördermöglichkeiten Gebrauch zu machen.

Fester Bestandteil der Tankreederversammlung ist seit Jahren der Bericht eines Vertreters des EBIS Management Committees. In diesem Jahr war Frank van de Ven erneut Gast und Referent im Haus Rhein. Das European Barge Inspection Scheme (EBIS) darf sich allein schon durch den Zuwachs auf inzwischen über 30 Mitglieder in seiner Arbeit gestärkt sehen. Auch inhaltlich ist unwidersprochen, dass durch die wiederkehrenden jährlich meist einmal stattfindenden Inspektionen aller Tankschiffe ein sicherheitstechnischer Zugewinn erzielt wird. Willkommenes Nebenprodukt der EBIS-Arbeit ist, dass ein statistischer Überblick über den Stand des Umstiegs auf Einhüllen- auf Doppelhüllentankschiffe anfällt. Bei einigen Teilnehmern der Tankreederversammlung war allerdings spürbar, dass bestimmte Details in der praktischen Ausgestaltung des EBIS-Systems als änderungsbedürftig empfunden werden. Hierzu gehört z.B. die geringe Zahl von Inspektoren im norddeutschen Raum sowie die Modalitäten, nach denen zu verfahren ist, wenn ein Termin zur Erneuerung des EBIS-Checks ansteht.

Auf dem Programm der diesjährigen Tankreederversammlung stand die Neuwahl der Mitglieder der Kommission Tankschiffahrt des BDB für die Amtsperiode von 2010 bis 2013. Dabei wurden alle bisherigen Mitglieder der Kommission wiedergewählt. Neu hinzugewählt wurde Gaylord Holländer von der Lehnkering Reederei GmbH, Hamburg, der der Kommission bisher als Gast angehörte. Von den Mitgliedern der Kommission Tankschiffahrt des BDB wurde Dr. Gunther Jaegers (Reederei Jaegers GmbH) als Vorsitzender in diesem Amt bestätigt.

Binnenschifffahrt in Rotterdam

Mehr Kapazität – bessere Auslastung – mehr Güter

Der Hafen Rotterdam hält mit der Binnenschifffahrt eine konkurrenzlose Trumpfkarte in der Hand. Dank der exzellenten Anbindung über Rhein und Maas können z.B. Containertransporte hoch effizient von und nach Belgien, Niederlande, Deutschland, Frankreich und die Schweiz verbracht werden.

Unter der Überschrift „Rotterdam, die europäische Drehscheibe“ informiert der Port of Rotterdam nun in seinem Hafen-Special Juni 2010 über die weiteren Maßnahmen zur Hebung der Potenziale in der Binnenschifffahrt. Diese stehen auch im unmittelbaren Zusammenhang mit der sog. „Maasvlakte 2“: Im Rotterdamer Hafen entsteht ein völlig neues Hafen- und Industriegebiet, das mit einer Größe von 2.000 Hektar und einem Investitionsvolumen von über 1 Milliarde Euro sogar die niederländische Küstenlinie verändern wird.

Während in Rotterdam momentan rund 6,8 Mio. TEU über das europäische Festland von und nach Rotterdam transportiert werden, wird diese Zahl bis 2035 voraussichtlich auf 20 Mio. TEU steigen. Bis dahin will die Rotterdamer Hafengesellschaft Kunden dazu verpflichten, 45 % ihrer Hinterlandtransporte von der Maasvlakte auf die Binnenschifffahrt und 20 % auf die Schiene zu verlegen. Im aktuellen Modal Split liegen diese Anteile bei 39 % bzw. 13,5 %. Absolute Zahlen machen die Folgen der ehrgeizigen Wachstumspläne noch deutlicher: Die Binnenschifffahrt wird von heute 2,8 Mio. TEU auf 9 Mio. TEU im Jahr 2035 steigen (eine jährliche Wachstumsrate von 6,5 %) und der Schienenverkehr von 600.000 TEU auf 3,7 Mio. TEU. Zahlen, die sowohl durch einen Wechsel des Verkehrsträgers als auch durch einen zahlenmäßigen Anstieg der über Rotterdam transportierten Container in die Höhe getrieben werden, wie der Hafen Rotterdam mitteilt.

Mehr Kapazität

Mit einer erwarteten Verdreifachung der Containerströme auf 9 Millionen TEU im Jahr 2035 steht die Binnenschifffahrt vor einer noch größeren Herausforderung. Neben der herkömmlichen Abwicklung von Binnenschiffen an den Kais der Tiefwasserhäfen arbeiten die Hafengesellschaft und Terminalbetreiber verstärkt an speziellen Anlagen für Binnenschiffe. Bereits vorhandene Beispiele sind der Hartel Terminal und der Delta Barge Feeder Terminal von ECT sowie der Rotterdam Container Terminal, die alle auf der Maasvlakte liegen. Die neuen Tiefseeterminals auf Maasvlakte 2 werden alle mit eigenen speziellen Binnenschiffterminals ausgerüstet. Für die Abwicklung kleinerer Frachten wird über die Einrichtung ei-

nes terminalunabhängigen Service-Centers für Binnenschiffe im Hafen nachgedacht. Dies soll allen Seiten zugutekommen. Die kleineren Schiffe liegen nicht mehr so lange an den Terminals und die regulären Kais können den größeren Binnenschiffen mit entsprechend großen Frachten mehr Kapazitäten bieten.

Bessere Auslastung

Viel kann auch durch eine verbesserte Koordination gewonnen werden. Für Containerbinnenschiffe ist es nicht außergewöhnlich, bei acht oder zehn Terminals zu laden und/oder zu löschen. Das führt zu großen Problemen im Hinblick auf die Durchlaufzeiten. Schnell kann es zu Verzögerungen kommen. Mit dem Binnenschifffahrtsprogramm will die Rotterdamer Hafengesellschaft daher ein System mit einer optimalen Koordination zwischen Binnenschiffsreedereien und Tiefseeterminals aufbauen. Den Start bildet der vorherige Datenaustausch über das Port Community System von Portbase. Aber es gibt noch andere Möglichkeiten. Auch der Markt selbst ergreift zu diesem Zweck Initiativen (MIS Cobiva). Eine weitere Option ist die Förderung der Koordination durch die Hafenbehörde über ihre eigene Schiffsverkehrssteuerung oder über den Aufbau eines mit Keyrail im Schienensektor vergleichbaren Kettenmanagers.

Mehr Güter

Zum Aufbau eines optimalen Netzwerks für die Binnenschifffahrt führt die Rotterdamer Hafengesellschaft regelmäßig Gespräche mit regionalen Behörden, Binnenschiffsreedereien und anderen relevanten Parteien. Darüber hinaus fördert die Hafengesellschaft die Binnenschifffahrt durch den Kauf von Grundstücken für Inland-Terminals, die anschließend zu marktkonformen Bedingungen an private Betreiber verpachtet werden. Auf diese Weise wurde beispielsweise der Wansum Intermodal Terminal im Südosten der Niederlande, der in Kürze vergrößert werden soll, realisiert. Ein weiteres Beispiel ist in Alphen aan den Rijn, ca. 60 km von Rotterdam entfernt, zu besichtigen. Hier wird im Herbst 2010 ein neuer Inland-Terminal eröffnet. Von dort wird Heineken den größten Teil seiner Bierexporte mit Binnenschiffen zum Seehafen befördern.



Podium: (v.l.n.r.) Rainer Schäfer, Claudia Roller, Jörg Hennerkes, Lutz Lauenroth, Erich Staake, Hans Smits

3. Neuss-Düsseldorfer Hafentag

Verkehrsprognosen zeigen Handlungsbedarf auf

Am 20. und 21. Mai 2010 hatten die Geschäftsführer der Neuss-Düsseldorfer Häfen (NDH) und ihre Kooperationspartner bereits zum 3. Mal zum „Neuss-Düsseldorfer Hafentag“ eingeladen. Rund 300 Besucher konnten die Veranstalter in der Neusser Eventhalle begrüßen – ein eindrucksvoller Beleg dafür, dass der Hafen mit der These „Die Krise als Motor der Globalisierung“ und der Riege an hochkarätigen Referenten „den Nerv“ der Vertreter aus Binnenhafen- und Binnenschifffahrtsgewerbe sowie der verladenden Wirtschaft getroffen hatte.

Und weil die Veranstaltung bereits zum dritten Mal in Folge stattfand, ließ sich der Neusser Bürgermeister Herbert Napp in seiner Begrüßung auch gleich zu der Feststellung hinreißen, dass mit diesem Hafentag – neben dem Neusser Schützenfest – ein weiteres Stück Brauchtum in der Quirinusstadt entwickelt wurde.

NRW-Verkehrsminister Lutz Lienenkämper eröffnete die Veranstaltung und erinnerte in seinem Statement an den Wasserweg als Alternative zur Bewältigung der prognostizierten Güterverkehrszuwächse. Er informierte, dass mehr als zwei Drittel der NRW-Güterverkehre Quelle und Ziel im Einzugsbereich eines Hafens haben und damit besonders für

den Binnenschiffstransport geeignet sind. „Tatsächlich wird aber bisher nur ein Drittel dieser Verkehre über das Binnenschiff abgewickelt.“, so der Minister. Lienenkämper führte aus, dass er über die Wertschöpfung in den Binnenhäfen in Berlin stets gern berichtet: So entstünde in den Hafenregionen durch Umschlag und Logistikaktivitäten eine Wertschöpfung je nach Erfahrungswert von 27,4 Beschäftigten pro Hektar. Direkt und indirekt seien in NRW 125.000 Arbeitsplätze mit den Binnenhäfen verbunden. „Wenn der dringend notwendige weitere Ausbau der Häfen gelingt, könnten im Ausbaubereich bis zu 9.000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden.“, so der Minister weiter.

Hans Smits, CEO des Rotterdamer Hafens, berichtete, dass sein Hafen davon ausgehe, dass sich der Gesamtgüterumschlag bis 2035 mehr oder weniger verdoppele, die Finanz- und Wirtschaftskrise habe lediglich zu einer Verzögerung von etwa 5 Jahren geführt. Man beobachte Veränderungen in den Güterströmen. Als Beispiel nannte der Niederländer die Stahlproduktion von ThyssenKrupp. Momentan kämen noch große Mengen Eisenerz und Kohle nach Rotterdam, die zur Stahlproduktion nach Duisburg verschifft werden. Durch den Bau eines neuen Hüttenwerkes in Brasilien werde das Eisenerz zunehmend mehr direkt vor Ort verarbeitet, so dass weniger Eisenerz nach Westeuropa transportiert werden müsse. Zwar würden die Stahlzwischenprodukte dann immer noch über die Häfen abgewickelt, jedoch sei mit veränderten Güterarten und weniger Mengen zu rechnen. Smits machte klar: „Die Produktion in Europa wird abnehmen, da die Basisproduktion nach Übersee verlagert wird.“ Zuwächse werden im Bereich der Mineralöltransporte, beim Stahlbedarf und beim Containerumschlag erwartet. Eine intelligente Verknüpfung der Verkehrsträger durch eine effiziente Hinterlandanbindung der Häfen und damit Investitionen in die nötige Infrastruktur seien laut Smits dringend erforderlich.

Dr. Stefan Rommerskirchen, Geschäftsführer der Baseler ProgTrans AG hielt sein Referat zum Thema „Langfristige Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland, Europa und der Welt – Konsequenzen für die Verkehrspolitik“ und präsentierte auf dem Hafentag seine neuesten Zahlen. Er machte darauf aufmerksam, dass für die Prognostizierung der Güterverkehrsentwicklung ein komplexes Gefüge verschiedener Bestimmungsfaktoren, wie Bevölkerungsentwicklung, Wirtschaftswachstum, Politik, technische Entwicklungen, Raum-/Siedlungsstruktur, Ressourcenverfügbarkeit sowie die Entwicklung der Logistikangebote genau analysiert werden müssten. Die Weltbevölkerung werde sich im Vergleichszeitraum 1950 bis 2050 auf 9,2 Milliarden verdoppeln, wovon die Europäer nur noch einen Anteil von 7 % und die Asiaten 67 % ausmachen. Dies führe zwangsläufig zu neuen Warenströmen und damit zu höherem Versorgungsverkehr, aber auch zu einem wachsenden Personenverkehr. Das BIP wird in Deutschland bis 2025 um etwa 0,6 % wachsen; die Exportquote von derzeit 51,1 auf 54,6 % steigen. Die Verkehrsleistung werde wachsen, wobei den Binnenverkehren dabei eine größere Bedeutung zukommt (Wachstum um 23 %). „Bei gleichbleibenden Straßentransporten wird die Schiene ihren Anteil am Modal Split von derzeit 19 auf 22 %



Rainer Schäfer, NDH

ausbauen. Die Binnenschiffahrt wird von 11 auf 9 % abfallen, trotzdem aber im Vergleich zu heutigen Mengen absolut hinzu gewinnen“, so der Experte. Rommerskirchens Fazit lautete, dass der Anstieg motorisierter Verkehrsleistungen mit den heutigen Fahrzeugen nicht zu bewältigen sei und die weltweit zunehmende Verkehrsnachfrage alternative Antriebsenergien fordere. Durch die immer geringere Bereitschaft, knappen Lebensraum als Verkehrsfläche zu „opfern“ müssten Infrastrukturen intelligenter genutzt und besser finanziert werden, um allein den Bestand der Infrastruktur zu gewährleisten.

Rainer Schäfer, Geschäftsführer der NDH und Präsident des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen e.V. unterstrich die Folgen der Globalisierung für die Verkehrsinfrastruktur, derzeit sei man nicht in der Lage, die Mehrmengen aufzunehmen. Der Gastgeber mahnte zur „Neujustierung der Antennen“ und lobte den aktiven Informationsaustausch und die vielen wertvollen Anregungen und Anstöße der Referenten, etwa von Erich Staake, Vorstandsvorsitzender Duisburger Hafen AG, von Claudia Roller, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V., oder von Dr. Christoph Reuter, Geschäftsführer ThyssenKrupp StahlService Center NRW. Schäfer schloss die Veranstaltung mit den Worten: „Der Mensch ist am Ende der Tage entscheidend für die Zukunftsentwicklung und den Fortschritt.“ und versprach – wie sich das bei Traditionen gehört – ein Wiedersehen beim nächsten Hafentag in zwei Jahren.

PLATINA feiert Bergfest in Rotterdam:

Zur Hälfte der Projektlaufzeit wird Bericht erstattet

Bereits zum dritten Mal fanden sich am 15. und 16. Juni 2010 hochrangige Beamte der Europäischen Kommission, Vertreter der Ministerien von neun Mitgliedsstaaten, Entscheidungsträger aus dem Binnenschiffverkehrssektor sowie die 22 Projektpartner des PLATINA-Konsortiums zur Tagung des Lenkungsausschusses in Rotterdam ein, um über die in den vergangenen zwei Jahren erreichten Ziele zu berichten sowie einen Ausblick auf die noch andauernden Aktivitäten bis Mitte 2012 zu geben.

Neben den vielen, bei der Veranstaltung präsentierten Meilensteinen wurde auch der Beitritt von EDINNA (Education in Inland Navigation) als vollwertiges Mitglied des PLATINA-Konsortiums bekannt gegeben. Dieses Netzwerk von insgesamt 24 Binnenschiffverkehrsschulen und Ausbildungsinstituten aus mittlerweile 13 Ländern wurde 2009 mit der Unterstützung von PLATINA gegründet. EDINNA soll die Partner aus dem Bereich „Arbeitsplätze und Fachkenntnisse“, für den der BDB in enger Kooperation mit dem AdB verantwortlich zeichnet, bei der Weiterentwicklung eines harmonisierten Bildungsstandards unterstützen.

Während vier unterschiedlicher Workshops waren die Teilnehmer des Lenkungsausschusses zur aktiven Diskussion an den Projektfortschritten aufgerufen.

In einer Plenarsitzung berichtete das PLATINA-Konsortium zudem über

- den Monitoringbericht zu administrativen Barrieren (ein aktualisierter Bericht wird in Kürze veröffentlicht)
- die laufende Veröffentlichung von „Good Practices“ aus der Binnenschiffahrt – die zweite Edition wurde vor Kurzem auf www.naiades.info/downloads veröffentlicht
- laufende Aktivitäten im Bereich „Innovation“, mit der Einrichtung einer Expertengruppe für Innovationen und einer interaktiven Datenbank (www.naiades.info/innovations)
- die Erarbeitung einer strategischen Forschungsagenda, die das besondere Interesse der Europäischen Binnenschiffverkehrs Union (EBU) fand
- den Start der Pilot-Implementierung der Europäischen Schiffsdatenbank
- die Veröffentlichung eines Verzeichnisses des Aus- und Weiterbildungsbedarfs im Bereich der Binnenschiffahrt
- laufende Arbeiten zur Entwicklung einer Strategie für harmonisierte Aus- und Weiterbildungsstandards
- die Einrichtung einer gemeinsamen Arbeitsgruppe von Sozialpartnern, EDINNA und Vertretern der Flusskommissionen
- den Start der Entwicklung einer Rekrutierungskampagne für die Binnenschiffahrt
- laufende Arbeiten zur Verbreitung eines strategischen Kommunikationsplans für die Binnenschiffahrt
- die Entwicklung und Organisation einer Leitveranstaltung zur Präsentation der Vorteile der Binnenschiffahrt, die am 30. November und 1. Dezember 2010 in Brüssel stattfinden wird. Das sog. „Riverdating“ soll eine Plattform für Industrievertreter, Befrachter und Binnenschiffverkehrsunternehmen bieten, um zukünftig noch mehr Verkehre auf die europäischen Binnenwasserstraßen zu verlagern. Außerdem wird es einen politischen Veranstaltungsteil unter der belgischen EU-Ratspräsidentschaft, zu dem Verkehrskommissar Siim Kallas seine Zusage bereits erteilt hat, mit mehr als 30 Referaten, Präsentationen und hochkarätig besetzten Diskussionen geben.
- laufende Arbeiten zur Identifizierung von Engstellen und fehlenden Verbindungen im europäischen Wasserstraßennetz (Bericht wird in Kürze veröffentlicht)
- die Entwicklung eines gemeinsamen Portals für europaweite Aktivitäten im Bereich River Information Services (RIS)
- die Entwicklung eines Good Practice Handbuchs für eine nachhaltige Wasserstraßenentwicklung, das zwischen 2010 und 2011 verbreitet werden soll.

Auch Dimitrios Theologitis, Leiter der Einheit „Maritime Verkehrspolitik, Häfen & Binnenwasserstraßen“ (DG MOVE), nahm an der Veranstaltung teil. In seinen Ausführungen nahm er zu dem für Ende des Jahres erwarteten Weißbuch zur Verkehrspolitik der nächsten 10 Jahre Stellung. Dabei machte er vier Schwerpunkte deutlich: 1. Rahmenbedingungen für den Markt; 2. Infrastruktur; 3. Innovation - insbesondere im Hinblick auf eine Entkarbonisierung sowie 4. eine intelligente Integration der verschiedenen Verkehrsträger. Er dankte dem PLATINA-Konsortium für bisher erbrachte Leistungen und versicherte den Teilnehmern, dass die Europäi-



Anlässlich der Sitzung des PLATINA-Lenkungsausschusses (steering committee) trafen sich die Vertreter der EU-Kommission, der Mitgliedsstaaten, der Stromgebietsorganisationen und der Schifffahrtsverbände in Rotterdam.

sche Kommission weiterhin die Belange der Binnenschifffahrt unterstützen wird, da diese eine wichtige Rolle bei der Entwicklung des Binnenmarktes spielt. Ihm ist es wichtig, angestoßene Aktivitäten auch nach Ablauf des PLATINA-Projektes fortzuführen. Der Vertreter der EU-Kommission dankt für das Engagement der Mitgliedsstaaten und des Sektors im Rahmen der „REGINA“ (Reflection Group on Inland Navigation)-Arbeitsgruppe, die 60 Aufgaben für ein mögliches Nachfolgeprogramm für NAIADES identifiziert hat und unterstreicht die Notwendigkeit dieses fruchtbaren Dialogs für die Zukunft. Auch Fragen nach einer noch effizienteren Arbeitsweise der verschiedenen Gremien in der europäischen Binnenschifffahrt müssten erörtert werden. Theologitis erteilte einer möglichen europäischen Agentur für die Binnenschifffahrt eine Absage. Große Zustimmung fand die Idee, eine Schiffsbereisung mit Vertretern der EU-Kommission als öffentlichkeitswirksame Veranstaltung zu organisieren. Die Repräsentanten von EDINNA und EBU boten sofort ihre Unterstützung an.

Das PLATINA-Projekt wird von der Europäischen Union im Rahmen des 7. Rahmenprogramms für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration gefördert. Es umfasst eine breite Palette an Maßnahmen in den fünf strategischen Themenbereichen von NAIADES: die Verbesserung der Marktbedingungen, Flottenmodernisierung, Aus- und Weiterbildung von Schiffspersonal, die Stärkung des Images der Binnenschifffahrt und die Verbesserung der Infrastruktur.

PLATINA bietet technische und organisatorische Unterstützung bei der Umsetzung von NAIADES. Dies soll durch die Beteiligung von Entscheidungsträgern des Binnenschifffahrtssektors, Interessensvertretungen und den Verwaltungen der Mitgliedsstaaten sicher gestellt werden. Das Kernkonsortium besteht aus via donau (Österreich) als Koordinator, Voies navigables de France (Frankreich), dem Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (Deutschland), Promotie Binnenvaart Vlaanderen (Belgien) und dem Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart (Niederlande).

Podiumsdiskussion der IHK Lüneburg:

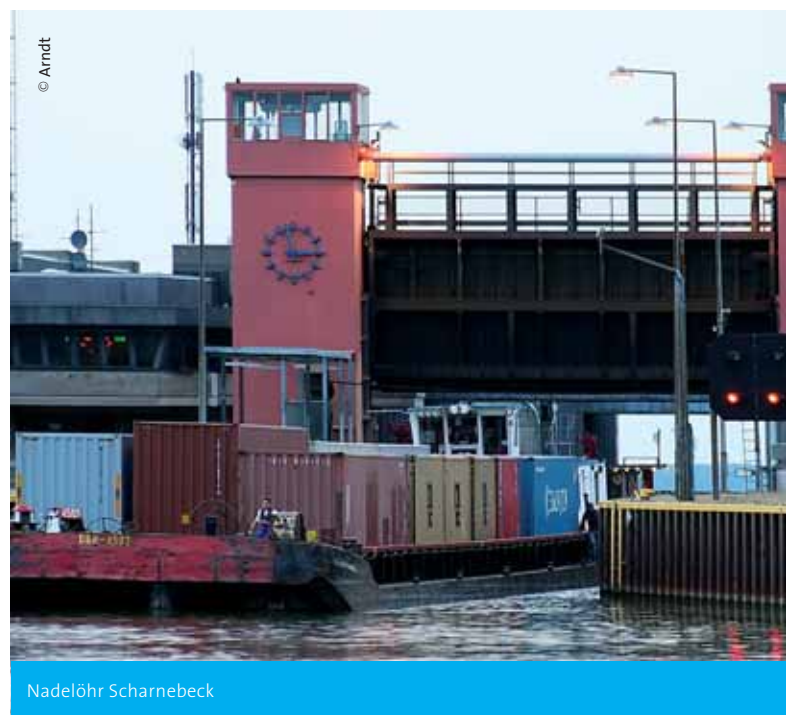
Scharnebeck muss ausgebaut werden!

„Zur Zukunft des Elbe-Seitenkanals – Scharnebeck muss ausgebaut werden!“, lautete der programmatische Titel einer Veranstaltung der IHK Lüneburg-Wolfsburg und der Stiftung der Bauindustrie Niedersachsen-Bremen zur Zukunft des Elbe-Seitenkanals am 28. Juni 2010.

Hintergrund ist, dass die bestehenden Tröge mit 100 Meter Länge schlicht zu klein sind, um mit modernem Schiffsraum die bereits heute anzutreffenden und in der Zukunft prognostizierten Gütermengen zu bewältigen. Deshalb herrschte bei den Teilnehmern der Veranstaltung auch Einigkeit, dass die Politik hier schnell handeln muss, wenn die Zukunft des Gütertransports auf dem Wasser liegen soll. Das Thema ist nicht neu; der BDB hat gemeinsam mit der verladenden Wirtschaft und mit Unterstützung der Bundesländer wiederholt auf diesen Engpass hingewiesen. Umso erfreulicher ist, dass die Veranstaltung der IHK als Impuls gewertet werden darf, dass nun endlich Bewegung in die Causa Scharnebeck kommt: Der Parlamentarische Staatssekretär im BMVBS, Enak Ferlemann, teilte zu der Forderung aus Industrie, Handel und Tourismus mit, dass die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte den grundlegenden Prüfauftrag zum Ausbau Scharnebecks mit positivem Ergebnis abgeschlossen hat. Ob das dann mit der Kernforderung, ein 190 Meter langes Abstiegsbauwerk in Scharnebeck, in Einklang gebracht werden kann, werden die genaue Analyse von technischer Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit und ein mögliches Planfeststellungsverfahren im kommenden Jahr zeigen. Ferlemann will zunächst die bestehenden Anlagen für die kommenden Jahrzehnte ertüchtigen und Scharnebeck in ein „Gesamtprojekt Elbe“ einbinden, worunter auch der Abschluss der Arbeiten an der Elbe – Beseitigung der seit dem Jahr 2002 bestehenden Schäden aufgrund des Jahrhunderthochwassers – zu verstehen ist. Aussagen des Ministeriums können hierzu spätestens im Frühjahr 2011 erwartet werden.

Dass an diesem Nadelöhr Handlungsbedarf besteht, wurde aus wissenschaftlicher Sicht auch von Prof. Torsten Schlurmann von der Uni Hannover bestätigt. Er macht in seiner Studie sogar ohne eine Veränderung des Modal Split einen Zuwachs auf dem Elbe-Seitenkanal von derzeit 9 Mio. Tonnen Gütern auf 15 Mio. Tonnen bis zum Jahr 2025 aus und gab den unmissverständlichen Hinweis, dass diese Gütermengen mit dem heute bestehenden Hebewerk nicht bewältigt werden können. Wolfgang Hurtienne von der HPA sieht im Wasserstraßensystem Elbe ebenfalls erhebliche Potenziale für den Containerhinterlandverkehr des Hamburger Hafens: Statt der heutigen 70.000 TEU pro Jahr sei langfristig ein Volumen von 300.000 bis 500.000 TEU realisierbar.

BDB-Vizepräsident Karl-Heinz Bellmer machte in der Podiumsdiskussion deutlich, dass 135 Meter Länge und 11,40 Meter Breite als heute gültige Standardgröße für Binnenschiffe anzusehen ist. Nicht nur Containerschiffe seien auf einen leistungsfähigen Anschluss für Hamburg angewiesen. Weser und Ems werden für 135 m lange Schiffe zum Mittellandkanal ausgebaut. Auch die ZARA-Häfen haben schon heute eine leistungsfähigere Verbindung zum norddeutschen Kanalgebiet als Hamburg. Was für kuriose Ergebnisse eine uneinheitliche Wasserstraßeninfrastruktur erzeugen kann, konnte der BDB-Vizepräsident aus seinem eigenen Unternehmen berichten: 105 Meter lange Schiffe seien eigens auf 100 Meter Länge verkürzt worden, um sie dem Hebewerk in Scharnebeck anzupassen. Dass moderne Schiffe heute verkürzt werden müssen, um im Verkehr mit dem wachsenden Seehafen Hamburg eingesetzt werden zu können, sei nicht hinnehmbar, so Bellmer: „Kein Gewerbetreibender verringert deshalb gerne seine Kapazitäten!“



Nadelöhr Scharnebeck

IVR-Kongress in Wien

Am 20. und 21. Mai 2010 fand in Wien der traditionelle IVR-Kongress statt. An der Veranstaltung nahmen 270 Vertreter internationaler Institutionen, der Behörden, der Schifffahrt, Versicherung, Schiffsexpertise und verwandter Sektoren aus zahlreichen west-, mittel- und osteuropäischen Staaten teil. Am ersten Kongresstag tagten die Havarie-Kommission und der Verwaltungsrat. Am Nachmittag fand ein Workshop zum Thema „Innovation in der Binnenschifffahrt“ statt. Fotis Karamitsos, Direktor für Seeverkehr und Binnenschifffahrt in der Generaldirektion Mobilität und Verkehr der EU-Kommission in Brüssel hielt den Gastvortrag zum Thema „Zukunftsperspektiven der Binnenschifffahrt in Europa“. Im Rahmen der Generalversammlung berichteten die Vorsitzenden der Kommissionen über die Aktivitäten der Havarie-, Technischen und Juristischen Kommission. Zur Einführung der Havarie-Grosse-Regeln der IVR in nationales Recht wurde zwischen der Serbischen Republik und der IVR ein Joint Statement unterzeichnet. Die Serbische Republik hat außerdem einen Vorschlag zur Einführung der Havarie-Grosse-Regeln auf der gesamten Donau zur Beratung in der zuständigen Arbeitsgruppe der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (UNECE) unterbreitet. Am Ende der Generalversammlung übergab der amtierende Präsident, Jeffrey Piarrat, den Vorsitz seinem belgischen Kollegen im Verwaltungsrat, Dr. Philippe Grulois, der zurzeit auch den Vorsitz im Dachverband der europäischen Binnenschifffahrt, EBU, inne hat. Auf Vorschlag der niederländischen Schifffahrt wurde Teun Muller zum Vize-Vorsitzenden der IVR gewählt. Der nächste IVR-Kongress wird am 9. und 10. Juni 2011 im belgischen Lüttich stattfinden.

Fahrsimulatoren für die Binnenschifffahrt

Auch in der Binnenschifffahrt werden Fahrsimulatoren zukünftig an Bedeutung gewinnen. Welche Anforderungen an solche Simulatoren zu stellen sind, um für den Schulungs- und Trainingsbetrieb geeignet zu sein, wird in den nächsten zwei Jahren vom Entwicklungszentrum für Schiffstechnik

und Transportsysteme e.V. (DST) in Duisburg untersucht. Dabei werden u.a. Kriterien herausgearbeitet, die die Eignung von Fahrsimulatoren für die unterschiedlichen Einsatzfelder in der beruflichen Aus- und Weiterbildung aufzeigen. So sind z.B. eine winkelgetreue optische Darstellung der Umgebung oder die physikalisch richtige Berechnung der Fahrdynamik des Schiffes wichtige Qualitätsmerkmale, die je nach Anwendungsbereich in unterschiedlicher Güte simuliert werden müssen. Unterstützt wird dieses Vorhaben im Rahmen des Programms zur Förderung der „Industriellen Gemeinschaftsforschung (IGF)“ vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie über die AiF (Arbeitsgemeinschaft industrieller Forschungsvereinigungen).

„Donau-Ausbau hat höchste Priorität“

Bundesverkehrsminister Ramsauer äußerte Anfang Juli in Berlin anlässlich des Besuchs einer 43-köpfigen Delegation aus Niederbayern, dass für ihn die Beseitigung der Engstelle zwischen Straubing und Vilshofen „allerhöchste Priorität“ habe. Vertreter der Mittelstands-Union und des Bayerischen Hafen-Forums, die ein Aktionsbündnis gründeten, überreichten eine Resolution, in welcher sie fordern, keine weiteren Verzögerungen beim Donau-Ausbau zuzulassen. Eine einzige Engstelle dürfe nicht die gesamte Entwicklung einer tragfähigen Binnenschifffahrt verhindern. Das Aktionsbündnis bedauert, dass infolge der vielen Jahre ohne Entscheidung die heimische und europäische Wirtschaft gezwungen sei, auf den natürlichen, transeuropäischen Standortvorteil Donau zu verzichten. Der Güterverkehr auf der Wasserstraße werde gebraucht, um in den Hafenstädten Niederbayerns und ihren Einzugsbereichen arbeiten, wirtschaften und leben zu können. Die Vertreter der Mittelstands-Union sowie des Bayerischen Hafen-Forums sprechen sich deutlich für die C 2.80 Variante aus und begehren eine zügige Durchführung der EU-geförderten Untersuchungen und eine anschließende politische Entscheidung sowie die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens.

Binnenschifffahrt findet Berücksichtigung im Koalitionsvertrag NRW

Der Koalitionsvertrag zwischen der NRWSPD und Bündnis 90/Die Grünen NRW steht im Bereich des Güterverkehrs unter dem Motto „Mehr Güter auf Schiene und Schiff verlagern“. Die Koalitionspartner sehen insbesondere den Hinterlandverkehr durch die ARA-Häfen als eine besondere Herausforderung an. Sowohl der Ausbau der Betuwe-Linie als auch die Realisierung des Eisernen Rheins soll unterstützt werden, wobei insbesondere ein Fokus auf den Faktor Lärmschutz zu legen sei. Hinsichtlich des Hafenkonzpts des Landes NRW kündigt der Vertragsentwurf eine Überprüfung dahingehend an, wie die Stärkung der Schifffahrt und eine stärkere Verlagerung von Gütertransporten auf Binnenschiffe ausgebaut werden kann. Zudem sind der Abbau bürokratischer Hemmnisse etwa im Bereich der Hafensicherheit und die Umsetzung eines Pilotprojekts zur landgebundenen Stromversorgung von Binnenschiffen ausdrücklich vorgesehen.

Neue Regierung in NRW

Die rot-grüne Minderheitsregierung in NRW steht: Am 15. Juli 2010 hat Harry Kurt Voigtsberger (SPD) das neu gebildete Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes NRW übernommen. Der Minister (Jahrgang 1950) stammt aus Hindelang im Allgäu. Nach dem Studium des Flugzeugbaus und der Politikwissenschaften in Aachen war er zuletzt Direktor des Landschaftsverbandes Rheinland tätig. Parlamentarischer Staatssekretär für Verkehr ist der in Köln geborene Horst Becker (Jahrgang 1956). Der Abgeordnete der Grünen ist gelernter Speditionskaufmann, studierte Wirtschaftswissenschaften in Wuppertal und war ebenfalls zuletzt beim Landschaftsverband Rheinland tätig.

Hamburg zeigt Flagge am Niederrhein

Das Hafen Hamburg Marketing (HHM) pflegt den Ausbau bestehender und das Knüpfen neuer Kontakte in Nordrhein-Westfalen, einer der wichtigsten Marktregionen im Binnenland für den Hamburger Hafen. Im Jahr 2009 wur-

kurz gemeldet



den im Überseehandel von und nach NRW rund 430.000 TEU via Hamburg umgeschlagen, wovon etwa 10.000 TEU auf den Transport mit dem Binnenschiff entfielen. HHM suchte auf einem Hafenabend in Düsseldorf das Gespräch mit zahlreichen Vertretern aus Industrie, Handel und Verkehrswirtschaft. Auch im Rahmen des zweitägigen 3. Neuss-Düsseldorfer Hafentages, welcher unter dem Motto „Die Krise als Motor der Globalisierung“ stand, hatte HHM die Gelegenheit, sich in der Rheinregion zu präsentieren. Rund 300 Gäste informierte Claudia Roller, HHM-Vorstand, über die bedeutsamen Auswirkungen der Krise sowie aktuelle positive Entwicklungen des Hafens Hamburg. „Der Hamburger Hafen nimmt wieder Fahrt auf; jetzt ist es wichtig, sich aktiv auf Wachstumsregionen auszurichten und die Effizienz entlang der gesamten Transportkette zu steigern“, erklärte sie (siehe auch den ausführlichen Bericht zum Hafentag in diesem Heft).

Rheinhäfen haben die Nase vorn

Von den 2009 in allen deutschen Binnenhäfen umgeschlagenen Gütern

(236,4 Millionen Tonnen) entfallen knapp 120 Millionen Tonnen auf am Rhein gelegene Häfen. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) wurden damit über 50 % der auf Binnenschiffen beförderten Güter in Rheinhäfen ein- oder ausgeladen. An der Spitze stehen die Duisburger Häfen mit knapp 35 Millionen Tonnen, gefolgt von Köln mit 11,6 Millionen Tonnen. Diese beiden Häfen nehmen auch deutschlandweit die ersten beiden Positionen ein. Als erster nicht am Rhein gelegener Hafen belegt Hamburg (ohne Berücksichtigung des Seeverkehrs) den dritten Platz. Die Positionen vier bis sieben werden dann mit Mannheim, Ludwigshafen, Neuss und Karlsruhe wieder von Rheinhäfen eingenommen.

Deutsche Binnenschifffahrt in Bremen

Deutsche Binnenschiffsbetriebe haben im Güterverkehr von und nach den Bremischen Häfen die Nase vorn. Das bestätigt das Statistische Landesamt Bremen für das erste Quartal 2010. Von den 1.304 Binnenschiffen, die in den ersten drei Monaten im Zwei-Häfen-Stadt be- und entladen wurden, entfielen 1.130 Schiffe auf deutsche Eigentü-

mer. Das entspricht einem Anteil von knapp 87 %. Mit großem Abstand folgten auf dem zweiten Rang die Niederlande (124 Frachter) und Polen mit 26 Schiffen. Auch in den Bremischen Häfen hatte der Verkehrsträger Binnenschiff unter den Folgen des harten Winters 2009/2010 zu leiden, bestätigten die Statistiker. Mit 981.383 t wurden im ersten Dreimonatszeitraum rund 3,2 % weniger Güter verladen beziehungsweise gelöscht. Bei den Gütergruppen dominierte im aktuellen Berichtszeitraum das Massengut mit rund 672.097 t und damit einem Anteil von gut 69 % am Gesamttransportaufkommen der Binnenschifffahrt. Auf dem zweiten Rang folgte bereits der Containerverkehr mit rund 215.670 t. Wichtig: In dieser Zahl sind sowohl das reine Ladungsgewicht als auch das Gewicht der Transportbehälter selbst enthalten. Auf konventionelles Stückgut entfielen im Berichtszeitraum gut 93.600 t.

Binnenschifffahrt legt in Rotterdam zu

Die Binnenschifffahrt hat im Krisenjahr 2009 ihre Position im Bereich des Containerverkehrs gestärkt. Der Anteil am Rotterdamer Modal Split stieg gegenü-

über dem Vorjahr von 30 % auf 33 %. Einen solchen Zuwachs innerhalb eines Jahres gab es zuletzt im vergangenen Jahrhundert. Der Schienenverkehr verzeichnete einen Rückgang von 13 % auf 11 % und liegt wieder beim Anteil des Jahres 2006. Der Straßengüterverkehr gab ebenfalls nach: von 57 % auf 56 %. Die Zahlen wurden Mitte Juni 2010 vom Generaldirektor der Hafengesellschaft Rotterdam, Hans Smits, bekannt gegeben. Das Gesamtvolumen im Hinterlandverkehr sank um 12 % von 7.823.000 TEU im Jahr 2008 auf 6.869.000 TEU im Jahr 2009. Die Bahn beförderte 755.000 TEU; dies entspricht einem Rückgang um 25 % im Vergleich zu den 1.010.000 TEU des Jahres 2008. Wasserseitig wurden 2.269.000 TEU befördert, 3 % weniger als die 2.337.000 TEU des Jahres 2008. Über die Straße verzeichnete das Volumen einen Rückgang um 14 % von 4.476.000 auf 3.845.000 TEU.

Elbe und Saale I

Ganz genau wollten es Bündnis 90/Die Grünen wissen, als sie die Bundesregierung zu den „Baumaßnahmen an den Bundeswasserstraßen Elbe und Saale und den Planungen des Saale-Elbe-Kanals“ befragten (BT-Drs. 17/1863). Nicht weniger als 52 Fragen umfasst die Unterlage, was im Hinblick auf den 14-Tageszeitraum zur Beantwortung im BMVBS leicht als Provokation verstanden werden könnte. Immerhin: Die Fraktion hat nun ein ganzes Konvolut an Zahlen zur Hand. Was sie daraus für Schlüsse zieht, ist allerdings nicht bekannt.

Elbe und Saale II

Lesenswert ist die äußerst faire und umfassende Berichterstattung von Jens Schmidt in der Zeitung „Volksstimme“ über den geplanten Saale-Kanal. In der Ausgabe vom 28. Mai 2010 (im Internet unter <http://www.volksstimme.de> und www.saaleverein.de zu finden) räumt der Journalist unter der Überschrift „Wenn der Kanal scheitert, dann nicht am Geld“ mit den schlimmsten Unwahrheiten auf, die von den Umweltschützern immer noch verbreitet werden, um den umweltfreundlichen Verkehrsträger in der Öffentlichkeit zu verunglimpfen.

Elbe und Saale III

Bedankt hat sich Sachsen-Anhalts Verkehrsminister Karl-Heinz Daehre beim BDB für die Unterstützung einer Resolution zum Saaleausbau. Darin wird gefordert, dass nun die Planfeststellung für den Bau des Schleusenkanals Tornitz beginnen soll. In diesem Verfahren können die Belange der Wirtschaft und der Ökologie sachgerecht abgewogen werden, weshalb es sich auch aus Sicht der Ausbaueegner lohnen sollte, ein förmliches Verfahren zu beginnen.

Bekennnis zum Neckarabau

Am 31. März 2010 sprach sich MdB Dr. Michael Meister (CDU) in Neckarsteinach eindeutig für den Ausbau des Neckars aus. Meister machte damit deutlich, dass er die Sicht von Bundesminister Dr. Peter Ramsauer teilt, der für den Neckar eine Befahrbarkeit mit dem 135 m langen Schiff anstrebt, um die Häfen bis Plochingen nicht in den Verkehrsschatten des Oberrheins fallen zu lassen. Unterbleibt die Schleusenverlängerung, so befürchtet Meister, dass auf dem Neckar bald kein Güterschiff mehr fahren wird.

Chemgas tauft neuen Fluss-See-Tanker in Ruhrort

Dass die Sektflasche zur Taufe des neuen Fluss-See-Tankers der niederländischen Chemgas, einer Tochter der Duisburger Reederei Jaegers, erst beim 6. Mal zerschellte, lag nicht an zu starken Winden, wie der Name „Typhoon“ vermuten lassen könnte, der sich damit in die Tradition der Namensgebung der Schiffe von Chemgas einreicht. Mit 99,95 m Länge und 14 m Breite bietet das in Rotterdam registrierte Fluss-See-Tankschiff Igp/c ein Ladevolumen von 2.700 Kubikmeter, womit beispielsweise 1.250 Tonnen Propan transportiert werden können. Das Besondere an der jahrelangen Entwicklung des ca. 18 Millionen Euro teuren „Typhoon“ ist die Erfüllung aller see- und binnenschiff-fahrtsrelevanten Anforderungen für den Transport gefährlicher Güter, so dass für Transporte, die nach IMO-Regelungen abzuwickeln sind, keine Umladung auf flussgängige Schiffe nach ADN(R)-Voraussetzungen mehr erfolgen muss. Auch die 6-köpfige Besatzung ist für die Arbeit auf See- und Binnenwasserstraßen gleichermaßen geschult. Hohe moderne technische Stan-



Blumen für die Taufpatin Susanne Lukaszewski, Ehefrau des ehemaligen Geschäftsführers der Firma Scharr CPC, Krefeld.

kurz gemeldet

dards wie z.B. Vollautomatisierung oder Vollklimatisierung, aber auch ein papierloses Schiff zeichnen den „Typhoon“ aus. Das neue Schiff soll hauptsächlich für Fahrten zwischen Norwegen und dem Rheinhafen Krefeld eingesetzt werden, um Flüssiggas an die Krefelder Scharr CPC GmbH zu liefern.

Bundesregierung: Schiff umweltfreundlicher als Bahn

„Teilt die Bundesregierung die Einschätzung verschiedener wissenschaftlicher Untersuchungen, dass die Umweltbelastungen und die daraus entstehenden externen Kosten der Bahn deutlich geringer sind als die der Binnenschifffahrt?“, fragten Bündnis 90/Die Grünen die Bundesregierung (BT-Drs. 17/1863). Die Antwort der Bundesregierung ist ebenso kurz wie eindeutig: „Nein. Gemäß der Untersuchung „Verkehrswirtschaftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße“ liegen die Externen Kosten, bestehend aus Kosten für Klimagase, Luftschadstoffe, Unfälle und Lärm bei der Wasserstraße im Mittel 0,28 Cent/tkm unter denen der Bahn mit im Mittel 1,13 Cent/tkm.“ Das erwähnte Verkehrsträgervergleichsgutachten ist ausführlich im **Report** Nr. 2/2008 wiedergegeben und wird allen Interessierten sehr zur Lektüre empfohlen (im Internet unter www.wsd-ost.wsv.de/service/Downloads/index.html).

Entwicklungen im Transportrecht

„Die Rechtsprechung zum Transportrecht in den Jahren 2007 bis 2009“ wird von Rechtsanwalt Dr. Andreas Gran (Frankfurt am Main) in der „Neuen Juristischen Online-Zeitschrift (NJOZ) 2010, S. 1024 ff. dargestellt, nachdem sich in diesem Zeitraum die Rechtsprechung zum Transport- und Logistikrecht weiterentwickelt und überwiegend verfestigt hat.

Europäische Binnenschifffahrtspolitik

Der europäische Dachverband für die Binnenschifffahrt EBU, dem auch der BDB angehört, hat seinen jährlichen Geschäftsbericht veröffentlicht. Die Unterlage gibt einen guten und prä-

gnanten Überblick über die aktuellen verkehrs- und gewerbepolitischen Positionen der EBU. Bezug über www.ebu-uenf.org oder infobdb@binnenschiff.de.

ISGINTT veröffentlicht

Der neue International Safety Guide for Inland navigation Tank-barges and Terminals (ISGINTT) wurde am 8. Juni 2010 im Palais d'Egmont in Brüssel vorgestellt. ISGINTT wurde gemeinsam von ZKR, OCIMF, CEFIC, EBU, ESO, ESPO, EUROPIA, FETSA, SIGTTO und deren Mitgliedern entwickelt. Diese Organisationen haben seit 2006 ihr Fachwissen gebündelt, um binnenschifffahrtsspezifische Sicherheitsrichtlinien für Tankschiffe und Umschlagstellen auf der Grundlage des international anerkannten „International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals“ (ISGOTT, 5. Edition) zu erarbeiten. Der Zweck des ISGINTT ist, die Sicherheit der Beförderung gefährlicher Güter an der Schnittstelle von Binnentankschiffen mit anderen Schiffen oder Anlagen an Land (Umschlagstellen) zu verbessern. Die Absicht ist nicht, aktuelle Rechtsvorschriften zu ersetzen oder zu ändern, sondern zusätzliche Empfehlungen zur Verfügung zu stellen. ISGINTT ist das Ergebnis von „Bester Praxis“, wie sie von beteiligten Verbänden empfohlen wird. ISGINTT ist mit den Sicherheitsrichtlinien der Seeschifffahrt kompatibel. Die Richtlinie ist derzeit nur auf Englisch verfügbar. Um ihre Anwendung auf den europäischen Binnenwasserstraßen zu erleichtern, wird ISGINTT auch in Deutsch, Französisch und Niederländisch veröffentlicht werden.

§ 6 b EStG

Etappensieg für den BDB: Das Bundeskabinett hat in seiner Sitzung am 19. Mai 2010 den vom Bundesminister für Finanzen vorgelegten Entwurf eines Jahressteuergesetzes 2010 beschlossen. Für das deutsche Binnenschifffahrtsgewerbe besonders wichtig ist die dort vorgesehene Aufhebung der Befristung für die Übertragung stiller Reserven bei der Veräußerung von Binnenschiffen (§ 6 b EStG). „Die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Binnenschifffahrtsflotte soll im europäischen Vergleich weiter-

hin gewährleistet sein“, heißt es zur Begründung. Die Regierung setzt damit eine Kernforderung des BDB um und wird ihrer Ankündigung im Koalitionsvertrag gerecht. Bevor die Regelung in Kraft tritt, muss jedoch noch der Bundesrat zustimmen. **Report** wird über die weitere Entwicklung berichten.

Neues EU-Projekt: Mikrofinanzierung

Der EU-Ministerrat hat ein neues Finanzierungsinstrument beschlossen, welches speziell auf die Bedürfnisse von Mikrounternehmen mit weniger als zehn Mitarbeitern zugeschnitten ist. Ab Juni 2010 sollen diejenigen Menschen, die unter den Auswirkungen der Krise leiden und in der heutigen Zeit normalerweise Schwierigkeiten haben einen Kredit zu erhalten, unterstützt werden. Darlehen bis zu einer Höhe von EUR 25.000 können bei ausgewählten Mikrofinanzdienstleistern beantragt werden. Diese Dienstleister, bei denen es sich um Banken, nicht gewinnorientierte Geber von Mikrodarlehen, Institute, die Finanzgarantien gewähren, sowie andere Einrichtungen handelt, erhalten finanzielle Mittel aus dem Europäischen Investitionsfonds. Unterstützung bei der Suche nach dem passenden Dienstleister erhalten Interessierte bei Ihrer nationalen Arbeitsverwaltung (<http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=585&langId=de>) oder bei der Verwaltungsbehörde des Europäischen Sozialfonds [ESF (<http://ec.europa.eu/esf>)]. Der ESF bietet Existenzgründern zudem Beratungs- und Coachingleistungen an und kann im Einzelnen auch Zinsnachlässe gewähren.

Woehrling bleibt Generalsekretär

Um weitere zwei Jahre verlängert die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) ab dem 1. September 2010 den Dienstvertrag von Generalsekretär Jean-Marie Woehrling. Der 1947 in Mulhouse (Elsass) geborene Jurist leitet das Sekretariat der ZKR seit September 1998. Für die internationale Binnenschifffahrt gratulierte der Präsident der Europäischen Binnenschifffahrts Union (EBU) Dr. Philippe Grulois zur neuen Amtszeit. **Report** schließt sich diesen Glückwünschen an.

Fahrgastrechte neu geregelt

Am 6. Juli 2010 hat das Europäische Parlament den Vorschlag von Rat und Kommission für Fahrgastrechte von Schiffsreisenden nach dem Vorbild von Bahn- und Flugreisenden angenommen. Schon nach 90 Minuten Verspätung kann ein Fahrgast nach Inkrafttreten der Verordnung in zwei Jahren Entschädigung verlangen. Für den BDB, der sich intensiv an den Beratungen beteiligt hat, ist wichtig, dass Tagesausflüge, Kurzstreckenverkehre und Fahrten mit Schiffen, die nicht mehr als 3 Personen Besatzung haben, vom Anwendungsbereich der Regelung ausgeschlossen sind. Während im Schiffsverkehr Einigkeit erzielt werden konnte, bleiben die Rechte der Busreisenden weiter zwischen den europäischen Institutionen umstritten.

Workshop Wasserrecht

Im Bonner Verkehrsministerium fand am 17. und 18. Mai 2010 ein Workshop zu den neuen Aufgaben der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) im Umweltschutz statt. So hat die WSV als Eigentümerin der Wasserstraßen seit dem 1. März 2010 stärker als bisher auf die Durchgängigkeit der Gewässer für Fische zu achten (siehe **Report** Nr. 4/2009). Die Diskussion zeigte, dass noch erheblicher Forschungsbedarf für optimale Auf- und Abstiegshilfen gesehen wird. Der BDB wies darauf hin, dass neue Aufgaben auch neue Etatmittel und Personal erfordern. Eine versöhnliche Geste: Erstmals gaben sich Wasserkraftwerke und Fischer die Hand darauf, ihre Untersuchungen zu den durch Turbinen getöteten oder verletzten Fischen auszutauschen. Beide Seiten warfen sich am Beginn der Veranstaltung noch vor, mit nicht belegbaren Zahlen zu arbeiten.

BDI im Gespräch mit BDB

Am 29. Juni 2010 besuchte die Leitung des Deutschen Seeverladerkomitees im BDI den BDB. Der BDI möchte seine Aktivitäten für die Binnenschifffahrt stärken und mit seinem Engagement für die Seeschifffahrt verknüpfen, so dass der DSVK die Aufgaben des Unterausschusses Binnenschifffahrt übernommen hat. Die Teilnehmer des Gesprächs identifizierten zahlreiche Möglichkeiten der Zusammenarbeit und

streben einen regelmäßigen Austausch zwischen den Verbänden an.

BÖB im Gespräch mit BDB

Am 28. Juni 2010 trafen sich Vertreter von BDB und BÖB im Duisburger „Haus Rhein“, um Gespräche zur intensiveren Zusammenarbeit der beiden Verbände zu führen. Verabredet wurde, dass Möglichkeiten geprüft werden sollen, die Arbeit von BDB und BÖB besser zu verzahnen, etwa in Form von gemeinsamen Stellungnahmen. Des Weiteren wird die wechselseitige Gewährung von Gastrechten in den jeweiligen Kommissionen und Ausschüssen geprüft. Zwei mal im Jahr wollen sich die Verbände zukünftig auf Präsidiumsebene austauschen.

AIS-Förderung stärker nachgefragt

Über 400 Anträge auf Förderung eines Transponders sind bisher bei der WSD West eingegangen. Nach Schätzung des BDB sind insgesamt mindestens 1.000 Geräte vorgemerkt, zu den es einen Zuschuss von bis zu 2.100 Euro geben kann, wenn pro Gerät eine Selbstbeteiligung von 500 Euro vom Binnenschiffer aufgebracht wird. Nach einem schleppenden Beginn des Programms steigt damit die Nachfrage nach der einmaligen Fördergelegenheit. Jetzt drängt die Zeit: Förderanträge können nur noch bis zum 1. November 2010 bei der WSD West in Münster eingereicht werden. Der BDB hat sich für eine Zusatzförderung aus den Reservefondszinsen eingesetzt, damit der in Deutschland geforderte Eigenanteil, den das holländische Programm nicht kennt, bei den Unternehmern entfällt. Das BMVBS befindet sich zu diesem Vorschlag allerdings seit mehreren Wochen im „Prüfmodus“.

Kostenpflicht verschoben

Vom 1. Juli 2010 auf den 1. Januar 2011 verschoben hat die Konferenz der Vertragsparteien des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme die Zahlungspflicht der Binnenschifffahrt für die Entsorgung von öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen. Grund für die Verschiebung war, dass noch nicht alle Vertragsstaaten die innerstaatlichen Institutionen für die

Umsetzung des Übereinkommens geschaffen haben. Der BDB, der die Verschiebung über seinen europäischen Dachverband, die Europäische Binnenschifffahrts Union angeregt hat, rät allen Schifffahrtstreibenden dennoch, möglichst zeitnah ein Konto für die Entsorgungskosten einzurichten. Den Fachleuten der Bundesregierung schlägt der Verband vor, bei der Bezahlung stärker auf die abgegebene Menge der Abfälle zu achten, um einen Anreiz für deren Vermeidung zu setzen.

Vergleichsrechnungen zum CO₂-Ausstoß

Zahlreiche Berechnungsmodelle zum Ausstoß von Kohlendioxid in der Logistik werden zurzeit neu vorgestellt. Dass ein Bedarf an solchen Berechnungen besteht, weis auch das Bundesverkehrsministerium, das als eine Maßnahme des Aktionsplans für Güterverkehr und Logistik die Erstellung eines objektiven Moduls zur Berechnung des CO₂-Ausstoßes im Gütertransport vorsieht. Jüngstes Beispiel: Ecotransit.org. Was Bahngesellschaften von Italien bis Deutschland stolz im Internet präsentieren, wird scharf vom Verband der Automobilindustrie e.V. kritisiert. Aber auch die Binnenschifffahrt, für die mit dem Verkehrsträgervergleich von PLANCO (2007) verlässliche Werte vorliegen, fühlt sich von der Bahnberechnung unzutreffend beurteilt. So geht man offensichtlich zum Beispiel von nur 65 % Beladung aus und zieht für jeden Transport das Europaschiff heran. Dass seit Jahrzehnten aber 55 m längere Schiffe und 100 m längere Schubverbände Güter befördern können, blendet die Bahn-Lobby aus.

Brüssel mahnt Umsetzung an

Die europäische Richtlinie über den Bau und die Ausrüstung von Binnenschiffen (2006/87/EG), die bereits zum 30. Dezember 2008 hätte umgesetzt sein müssen, muss noch wenige Landesparlamente passieren, bevor sie vollständig umgesetzt ist. Die Länder orientieren sich bei ihren technischen Vorschriften für Landeswasserstraßen weitgehend an der für rund 90 % der Schiffe maßgeblichen Bundesregelung, die pünktlich am 24. Dezember 2008 eingeführt wurde.

kurz gemeldet

Adressfeld

BDB-Präsidium

Die Herren Klaus Fuß (MSG) und Dr. Dietmar Rehmann (DBR) haben ihre Ämter im Präsidium und im Vorstand niedergelegt. Für die MSG eG wird der neue Mann im dortigen Vorstand, Martin Staats, zunächst als Gast an den Sitzungen des Vorstands und des Präsidiums teilnehmen. Über die Mitarbeit der DBR AG im Verband werden in den kommenden Wochen Gespräche geführt.

BDB-Geschäftsstelle

Am 5. Juli 2010 hat Sabine Freitag (27) ihre Tätigkeit als Referentin der Geschäftsführung im BDB aufgenommen. Frau Freitag ist Juristin und hat im Bundestag bereits die Arbeit an der Schnittstelle von Politik, Wirtschaft und Verbänden kennen gelernt. Sie unterstützt BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen in den Aufgabengebieten nationale und internationale Verkehrs- und Wirtschaftspolitik, Grundsatzfragen, Öffentlichkeitsarbeit.

Jan Reche leitet neues Referat WS 23

Seit dem 1. Juli 2010 leiten der zum Monatsende in den Ruhestand tretende Klaus Grensemann und Jan Reche ein neues Referat für Verkehrsvorschriften auf See und Informations- und Kom-



Sabine Freitag ist seit dem 5. Juli die neue Referentin der Geschäftsführung des BDB

munikationstechnik auf See- und Binnenwasserstraßen. Damit fusionieren das bisherige Referat WS 16 und WS 23 ab August 2010 unter gemeinsamer Lei-

tung. Der BDB erwartet von der Fusion einen stärkeren Austausch zwischen den für Technik und Informationstechnologie zuständigen Stellen im Ministerium. Die Herauslösung des Bereichs IT aus der Unterabteilung Wasserstraßen sollte auch die Qualität der Bearbeitung elektronischer Wasserstraßenkarten nicht gefährden. In diesem Punkt hinkt Deutschland zum Beispiel bei der Darstellung von Hafengebieten mit Tiefenlinien noch hinter europäischen Standards her. Außerdem mutet es im europäischen Vergleich schon exotisch an, dass Deutschland für elektronische Wasserstraßenkarten von den Nutzern Geld verlangt. Das gibt es auf unserem Kontinent sonst nur noch bei polnischen und ukrainischen Kartenwerken.

Termine

Ein RISING-Industrieforum ist am **21. September 2010** in der BDB-Geschäftsstelle im Haus Rhein in Duisburg geplant. Mehr Infos zu dem Telematikprojekt für die Binnenschifffahrt unter www.rising.eu.

Das BMVBS veranstaltet einen Stakeholder-Workshop zum Projekt Klimawandel und Wasserstraßen (KLIWAS, siehe **Report** Nr. 2/2010) am **8. September 2010**, um festzustellen, ob die Erwartungen der Beteiligten vom Projekt erfüllt werden. Mehr Infos unter www.kliwas.de.

Mit der Veranstaltung „Barge2Business“ am **30. November und 1. Dezember 2010** in Brüssel möchte das PLATINA-Konsortium die Sichtbarkeit des Verkehrsträgers mit Hilfe der belgi-

schen EU-Ratspräsidentschaft erhöhen. Details unter www.naiades.info.

20 Jahre WSD Ost werden am **8. Oktober 2010** in Magdeburg gefeiert. Für den BDB wird Vize-Präsident Karl-Heinz Bellmer ein Grußwort sprechen. Mehr Infos unter www.wsv.de.

Am **18. August 2010** laden der Bundesverband der Öffentlichen Binnenhäfen (BÖB) und der BDB zu einer ganztägigen gemeinsamen Informationsveranstaltung zum Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt in die Duisburger Geschäftsstelle des BDB ein. Anmeldungen werden unter InfoBDB@binnenschiff.de erbeten.

Impressum

HERAUSGEBER: Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB). Präsident: Dr. Gunther Jaegers. Redaktion und verantwortlich für den Inhalt: Geschäftsführer RA Jens Schwanen, Sprecher der Geschäftsführung.

ANSCHRIFT:

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

LAYOUT UND SATZ: knauerdesign, Overath, www.knauerdesign.de.

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

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