

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

in der Ausgabe zum Jahresende können Sie die Ereignisse, Themen und Ergebnisse der Vereinsarbeit in den Monaten August bis Dezember 2013 nachlesen.

Gemeinsam blicken wir auf den VBW-Thementag und das Bankett am 14.11. sowie unsere Mitgliederversammlung am 15.11.2013 zurück.

Wie immer erhalten Sie eine Zusammenfassung aller Vorträge und der wichtigsten Beschlüsse.

VBW-Thementag

„Binnenschifffahrt und Wasserstraßen 2.0: Chancen und Herausforderungen der Optimierung des Verkehrssystems durch elektronischen Daten- und Informationsaustausch (EDI)“



(Foto: Bywaletz)

„Binnenschifffahrt und Wasserstraßen 2.0: Chancen und Herausforderungen der Optimierung des Verkehrssystems durch elektronischen Daten- und Informationsaustausch (EDI)“ lautete der Titel des VBW-Thementages der am 14. November anlässlich der diesjährigen Mitgliederversammlung stattfand. Wer hinter diesem zugegebenermaßen etwas sperrigen Titel eine abgehobene Veranstaltung für IT-Nerds vermutete, wurde schnell eines Besseren belehrt.

Die im September erschienene neue Publikation „Fahrdynamik von Binnenschiffen“ stellen wir Ihnen ebenfalls kurz vor.

Wir wünschen Ihnen gesegnete Weihnachten, einen schönen Jahreswechsel und ein gutes und erfolgreiches Jahr 2014.

Wir bedanken uns bei allen Ehrenamtlichen, Mitgliedern und unseren Partnern für die stets gute Zusammenarbeit und freuen uns darauf, diese im kommenden Jahr gemeinsam fortzusetzen.

(Loh)

Es ging um handfeste Themen. Aufgezeigt wurde der Stand der Entwicklung von AIS, die Chancen und Risiken dieser Technologie, deren datenschutzrechtliche Handhabung und eine noch bessere Einbindung der Binnenschifffahrt in intermodale Transportketten.

In seiner Einführung ordnete VBW-Präsident Heinz-Josef Joeris die diskutierten Themen in einen breiteren gesellschaftspolitischen Kontext und die aktuellen Debatten um „Big Data“ ein, immerhin ein Begriff, der es in die TOP 10 zur Wahl zum Wort des Jahres geschafft hat:

Der Weltbestand an Daten wird von führenden Speicherherstellern auf 40.000 Milliarden Gigabytes geschätzt und verdoppelt sich alle zwei Jahre. Anders als in der analogen Welt, ist das Internet nicht mehr ein separater Raum, der

Ausgabe 3: Dezember 2013

INHALT

Thementag EDI	S. 1
Einführung des Präsidenten zum Thementag	S. 6
Ergebnisse und Beschlüsse der Mitgliederversammlung 2013	S. 7
Nachbericht VBW-Bankett 2013	S. 9
Schulverteilung: Containerbroschüre	S. 11
VBW-Publikationen	S. 12
Fotoarchiv des Zentralvereins der deutschen Binnenschifffahrt	S. 13
Relaunch VBW-Homepage	S. 14



Nils Braunroth, BMVBS (Foto: Bywaletz)

durch einen ortsgebundenen PC betreten wird, sondern dank Smartphones und Tablet PCs allgegenwärtig.

Jedermann schätze es, so Joeris, wenn Waren, die im Internet bestellt würden, in Echtzeit verfolgt werden könnten oder das Navi durch die Auswertung von GPS-Daten anderer Handys dem Fahrer Alternativrouten zur Staustrecke anbiete. Gleichzeitig wachse aber die Angst vor totaler Überwachung und Datenmissbrauch. In dieser Ambivalenz befänden sich die Nutzer.

Während Privatanutzer sich „Big Data“ teilweise noch durch Verzicht entziehen können, ist dies in der Wirtschaft undenkbar. Die Binnenschifffahrt als Teil der Logistik ist heute integraler Teil multimodaler Transport- und Wertschöpfungsketten, die in der weitesten Ausprägung von der Ebene des Rohstofflieferanten bis zur Ebene des Endkunden reichen und alle Stufen von der Rohstoffgewinnung bis zum Recycling umfassen. Ständige und rechtzeitige Information aller Akteure ist die Grundlage für logistische und industrielle Entscheidungen entlang der Wertschöpfungsketten.

Der schlechte Zustand der Infrastruktur wird in den kommenden Jahren die Priorität auf den Substanzerhalt lenken. Aus- und Neubauprojekte, die ebenfalls dringend notwendig wären, werden auf unabsehbare Zeit in die Zukunft verschoben. Es gelte daher die Grenzen der vorhandenen Infrastruktur voll auszuschöpfen. EDI-Dienste und -Technik können dabei helfen, führte Joeris aus.

Sowohl in der privaten als auch in der wirtschaftlichen Anwendung werden die gleichen Fragen gestellt:

- Welche Technologien und Daten stehen zur Verfügung?
- Wer hat Nutzen von diesen Daten?
- Wie werden Daten vor unautorisiertem Zugriff geschützt?

Den vollen Redetext können Sie auf Seite 6 nachlesen. Nils Braunroth, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung stellte den aktuellen Entwicklungsstand von AIS in Deutschland dar:

Nach anfänglicher Skepsis in der Branche habe sich AIS in der Binnenschifffahrt durchgesetzt und genieße nun hohe Akzeptanz. Etwa 90 Prozent der Schiffe auf dem Rhein sind mit AIS ausgerüstet. Dieser Befund deckt sich auch mit den Ergebnissen der VBW-Telematikumfrage von 2012 (siehe „VBW-kompakt“ Nr. 2/2012).

Ein Modelversuch mit ca. 100 Schiffen auf der Mittelweser belege, dass sich die Navigation durch AIS auch auf anspruchsvollen Strecken insbesondere bei Begegnungsabsprachen verbessert habe, informierte Braunroth.

Bis 2014 wird auch in Deutschland eine AIS-Landinfrastruktur entstehen. Mithilfe von Finanzmitteln aus dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II werden 9 Inland AIS Repeaterstationen, 86 AIS-Landstationen sowie 4 regionale Zentralen in Duisburg, Oberwesel, Minden und Gösselthalmühle errichtet.

Deutsch-niederländischer Dissens: Verkehrssteuerung und Blaue Tafel

Zu einem deutsch-niederländischen Zwiegespräch kam es, als Braunroth und Ivo ten Broeke, niederländisches Ministerium für Infrastruktur und Umwelt, über die teilweise abweichenden Ansätze der beiden Länder zur weiteren Nutzung von AIS referierten.



Ivo ten Broeke, niederländisches Ministerium für Infrastruktur und Umwelt (Foto: Bywaletz)

Anders als in den Niederlanden, wo die AIS-Landinfrastruktur bereits besteht, liegt der Schwerpunkt in Deutschland auf der Selbstwahrschau. In den Niederlanden hingegen soll AIS auch zur Verkehrslenkung durch die Verkehrszentralen genutzt werden.

Entsprechende Pilotprojekte zur Schleusenplanung seien höchst erfreulich verlaufen, vermeldete ten Broeke. Die Effekte seien volkswirtschaftlich messbar. „Mit einer zuverlässigen Planung läßt sich richtig Geld verdienen“, so ten Broeke.

Einigungsbedarf zwischen Deutschland und den Niederlanden besteht beim Thema „Blaue Tafel“. Deutschland würde die Kopplung der Blauen Tafel mit Inland AIS und ECDIS gerne vorschreiben. Dies stößt in den Niederlanden jedoch auf wenig Gegenliebe.



Martin van Dijk bei seiner Intervention (Foto: Bywaletz)

Martin van Dijk, Vorsitzender der internationalen Abteilung von Koninklijke Schuttevaer und VBW-Vizepräsident, schilderte die Sorgen der niederländischen Schifffahrt so: „Wir haben Befürchtungen, dass sich die Binnenschiffer in diesem Fall z.B. in Begegnungssituationen nicht mehr auf Sichtkontakt und Absprachen per Sprechfunk verlassen, sondern zunehmend auf die Technik. Dies könnte das Unfallrisiko erhöhen.“

Im Bundesverkehrsministerium sei man sich sicher, dass eine Einigung herbeigeführt werden könne und die Ausrüstungs- und Nutzungsverpflichtung von AIS und ECDIS im Informationsmodus für den Rhein zum 01.12.2014 komme, erklärte Braunroth. Eine Ausdehnung der Verpflichtung auf weitere Binnenwasserstraßen in der Folgezeit sei anzunehmen.

Kritischer Faktor: Datenschutz

Einen bemerkenswerten Vortrag mit dem Titel „Datenschutzrechtliche Fragen bei der Nutzung von AIS-Daten“ hielt Norman Gerhardt, Jurist im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Im Vorfeld der Beratungen über die Einführung von AIS in Deutschland und der Nutzungsverpflichtung für die Rheinschifffahrt ist eine intensive Prüfung datenschutzrechtlicher Fragestellungen seitens der Bundesbehörden erfolgt. Völlig unkritisch aus datenschutzrechtlicher Sicht ist der Hauptnutzungszweck, die Selbstwahrschau und der Datenaustausch zwischen zwei Schiffen.

Gesetzgebungsbedarf besteht teilweise noch für die Nutzung von AIS-Daten durch die Verwaltung. Dies betrifft Anwendungsgebiete wie Schleusen-, Liegestellen- oder Havariemanagement, die Erhebung von Abgaben und Statistiken, die Verkehrsberatung oder die Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten. Allerdings sei dies „Standard-Regelungsbedarf“, so Gerhardt.

Anders sieht es bei der kommerziellen Nutzung von AIS-Daten aus, hier gibt es großen Klärungsbedarf. Denn AIS Daten sind personenbezogene Daten im Sinne des Bundesdatenschutzgesetzes (§3 Abs. 1 BDSG), da sie Informationen über eine „bestimmte oder bestimmbar natürliche Person“ enthalten und da über allgemein zugängliche Quellen (Internet oder Schiffsregister) einfach herauszufinden ist, wer sich auf einem Binnenschiff befindet. Dies gilt insbesondere für Partikuliere. Zudem können Einzelangaben über persönliche oder sachliche Verhältnisse erhoben werden, da durch die Veröffentlichung der Schiffsposition Rückschlüsse auf den Aufenthaltsort der Besatzung ermöglicht werden.

Die rechtswidrige Erhebung und Nutzung der Daten ist eine Ordnungswidrigkeit (§ 43 Abs.2 Nr.1 BDSG) und bei Bereicherungsabsicht eine Straftat nach § 44 Abs.1 BDSG. Gerichte können derartige Verfehlungen mit einer Geldbuße von bis zu 300.000 Euro bzw. im Falle einer Straftat sogar mit Freiheitsstrafe von bis zu 2 Jahren belegen.

Auch das Strafgesetzbuch schützt AIS-Daten (§ 202b StGB) vor unbefugtem Abfangen, da die AIS-Daten nach dem maßgeblichen Willen der Berechtigten nicht für schiffahrtsfremde Dritte bestimmt sind (sondern nur für die Selbstwahrschau und das Verkehrsmanagement) und es sich beim AIS-Datenfunk um eine nichtöffentliche Datenübermittlung handelt, da AIS-Daten nur über UKW-Funkkanäle übertragen werden, die speziell für den AIS- Datenaustausch reserviert sind und deren Frequenzen von der Bundesnetzagentur zugeteilt wurden. Analog dem Sprechfunk ist der AIS-Datenfunk ein nichtöffentlicher Funkdienst, der nicht von jedermann empfangen werden darf. Eine Tat nach § 202b wird mit Geldstrafe oder zwei Jahren Freiheitsstrafe bestraft, allerdings in der Regel nur auf Antrag eines Betroffenen.

Aus Sicht von Gerhardt ist die aktuelle Rechtslage ausreichend. Er sieht jedoch Vollzugsdefizite und Schwierig-

keiten bei der Rechtsumsetzung. Staatsanwaltschaften und Gerichte müssen für dieses Thema erst noch sensibilisiert werden. Ein großes Problem für die Strafverfolgung ist auch, dass sich die Server internetbasierter Dienste wie aislive.com oder Vesseltracker, die AIS-Daten unbefugt nutzen, oftmals im Ausland und damit außerhalb deutscher Jurisdiktion befinden.



Norman Gerhardt, BMVBS (Foto: Bywaletz)

Verlader wollen AIS-Daten zur Schnittstellenoptimierung nutzen

In Ermangelung eines geschützten, juristisch einwandfreien Systems zur Darstellung der Schiffpositionen in Echtzeit sind häufig auch Verlader auf die umstrittenen Systeme angewiesen. In einer Diskussion zu Tracking und Tracing machten Olga Puer, SHS Logistics, Dillingen und Jörg Becker, BP Europa SE, Bochum, die Bedürfnisse der Industrie deutlich. AIS könne aus Sicht beider Industrievertreter einen erheblichen Beitrag leisten, um Risiken in

der Logistikkette zu minimieren. Im Falle einer Havarie im Hafengebiet oder einer Schleusensperrung hätte der Kunde schnell ein Lagebild mit allen Schiffpositionen und könnte rechtzeitig Transportströme umlenken.

Becker sieht darüber hinaus Chancen zur Optimierung von Schnittstellen. „Wir haben in Gelsenkirchen eine große Raffinerie im Kanalgebiet mit wöchentlich 100 Schiffsbewegungen. Durch Nutzung von AIS-Daten könnten wir besser planen und beispielweise die Belegung der Steiger deutlich optimieren“, erklärt Becker.

Roberto Spranzi, Vorstand der DTG Binnenschifffahrt eG, steht der neuen Technologie aufgeschlossen gegenüber. „Wenn unsere Kunden einen Mehrwert davon haben, werden wir es umsetzen“, machte Spranzi klar. Aber auch für die Binnenschifffahrt verspricht er sich Vorteile. Durch Optimierung der Abläufe an den Terminals könnten sich die Lade- und Löschzeiten verringern. „Unsere Unternehmer wären schneller wieder in der Lage neue Ladung an Bord zu nehmen und könnten schneller wieder Geld verdienen“, erklärte Spranzi. Insbesondere Partikuliere hätten immer noch Bedenken gegen die ständige Ortbarkeit. Das Tracking und Tracing, Nachverfolgen und Aufspüren bedeute, trage nicht zur Vertrauensbildung bei, bemerkte Spranzi. Ivo ten Broeke sah keine Schwierigkeiten darin, wenn Daten durch die Verwaltung an Transportpartner weitergeleitet würden. Voraussetzung hierfür sei jedoch, dass das Recht auf informationelle Selbstbestimmung der Dateneigentümer gewahrt bleibe. Darin waren sich alle Akteure, Industrie, Schifffahrt und Verwaltung einig: Wünschenswert wäre ein geschlossenes, nur autorisierten Partnern zugängliches System mit einem hohen Schutz vor Datenmissbrauch.

Shareholder Beteiligung am Beispiel des elektronischen Meldens in der Tankschifffahrt

In der vorhergegangenen Diskussion wurde deutlich, wie wichtig es bei der Entwicklung von EDI-Projekten ist, alle Nutzergruppen frühst möglich einzubinden, um ein Höchstmaß an Akzeptanz zu erzielen. Wie solche Stakeholderbeteiligungen aussehen könnten, präsentierte Henk van Laar, Geschäftsführer des Bureau Telematica Binnenvaart in Rotterdam und Vorsitzender des VBW-Fachausschusses „Telematik“.

Aktuell wird im Rahmen einer deutsch-niederländischen Arbeitsstruktur ein gemeinsamer Standard für das elektronische Melden in der Tankschifffahrt erarbeitet. Verschiedene Flüssigutverlader, Tankterminals, die Schifffahrt und die Behörden sind in dieses Projekt eingebunden. Hierzu wurden zwei Arbeitsgruppen eingerichtet. In der ersten Arbeitsgruppe werden die beteiligten Akteure gemeinsam mit Softwareentwicklern Anforderungen an ein einheitliches System formulieren und technische Standards definieren.



Die Talkrunde: von links: Jörg Becker, BP Europa SE, Olga Puer SHS Logistics GmbH, Roberto Spranzi DTG eG (Foto: Bywaletz)



oben: Henk van Laar, Bureau Telematica Binnenvaart, unten: Oliver Klein, Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), (Fotos: Bywaletz)

Die zweite Arbeitsgruppe analysiert die Akteurs- und Kommunikationsstruktur in der Tankschifffahrt von der Bestellung durch den Kunden über die Auftragsvergabe und Disposition bis hin zum Umschlag und Transport. Das Projekt wurde im März begonnen. Ergebnisse werden in zirka zwei Jahren erwartet.

„E-Freight“: Der langgehegte Traum vom papierlosen Transport

Ein eher visionäres Projekt stellte Oliver Klein, Projektleiter am Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) in Bremen vor. Das Projekt „E-Freight“ wurde von 2010 bis 2013 durch die EU mit 12,6 Millionen Euro gefördert. Projektpartner aus 14 EU-Staaten nahmen daran teil. Ziel des Projektes ist die Leistungsoptimierung multimodaler Logistikketten, unter anderem durch verbesserte Informationssysteme. „E-Freight“ bezeichnet die Vision einer papierlosen multimodalen Gütertransportkette, wobei der physische Warenfluss mit einem parallelen elektronischen Informationsfluss verbunden ist“, klärt Klein auf. Das Problem der Logistikbranche sei ihre starke Fragmentierung. Die Koordination der Transportpartner werde dadurch erheblich erschwert. Es fehle an gemeinsamen Standards und Prozessen, umschrieb Klein die Herausforderung. Die Vision von „E-Freight“ ist es, Interoperabilität zwischen den Akteuren durch papierlose Informationssysteme und standardisierte Prozesse für Verwaltungsaufgaben und den Informationsaustausch zu schaffen sowie Administrative im grenzüberschreitenden Verkehr durch Harmonisierung der Verfahren abzubauen. Hierzu wurden im Rahmen des Forschungsprojektes ein Referenzmodell zur Strukturierung von Logistikprozessen sowie verschiedene Informationsmodelle entwickelt.



VBW-Thementag

Zettabytes und digitale Eingeborene: Chancen und Herausforderungen von „Big Data“, Einführung zum Thementag 2013 von VBW-Präsident Heinz-Josef Joeris



Meine sehr geehrten Damen und Herren,

Gehören Sie auch noch zu diesen Leuten, die sagen „Ich gehe ins Internet“?

Wenn Sie diese Frage bejahen können, habe ich an dieser Stelle eine schlechte Nachricht für Sie. Sie sind aus der Zeit gefallen, ja in gewisser Weise anachronistisch.

„Ins Internet gehen“, das ist eine Formulierung aus der analogen Welt, wie ich selbst erst neulich erfahren habe. Sie stammt aus einer Zeit, in der das Internet ein separater Raum, losgelöst vom sonstigen täglichen Handeln war, den man über eine meist sperrige Kiste, den PC, betreten hat.

Wer heute noch „ins Internet geht“ zeigt, dass er diese Zeiten noch hautnah miterlebt hat und nicht zu den Digital Natives gehört, jenen digitalen Eingeborenen, die mit der Allgegenwärtigkeit digitaler Kommunikations- und Informationstechnik groß geworden sind.

Heute haben wir zu fast jeder Zeit Zugriff auf riesige Datenbestände und während wir sie nutzen und unseren Alltag bestreiten, produzieren wir täglich tausende neuer Daten.

Egal, ob wir uns per Navigationsgerät an den richtigen Ort leiten lassen, mal eben mit dem Handy telefonieren oder mit Karte an der Ladentheke bezahlen. Wir hinterlassen tiefe Spuren im Datenwald.

Schätzungen eines der weltgrößten Hersteller von Speichertechnologie, der Firma EMC, gehen davon aus, dass dieser globale Datenwald bereits 2020 auf 40 Zettabytes angewachsen sein wird. Ein Zettabyte entspricht einer

Speicherkapazität von 1.000 Milliarden Gigabytes.

Zur Veranschaulichung führt der genannte Hersteller an, dass 40 Zettabytes der 57-fachen Menge aller Sandkörner der Strände dieser Welt entsprechen. Das kann man sich doch vorstellen, oder?

Und dieses Datenvolumen verdoppelt sich alle zwei Jahre. Big Data ist daher das Schlagwort der Debatten, die gerade erst begonnen haben.

Denn diese unglaublichen Datenbestände wecken Begehrlichkeiten. Sie sind ein Schatz für die Zwecke von Behörden, aber auch kommerziellen Nutzern.

Geschickt verknüpft kann mithilfe dieser Daten das Handeln von Personen und Personengruppen prognostiziert werden. Die Nutzungsmöglichkeiten erscheinen unendlich und gehen über klassische Beispiele wie die Konsumenten- und Wahlforschung deutlich hinaus.

Nicht erst seit den jüngsten Enthüllungen über das Abschöpfen digitaler Daten durch westliche Geheimdienste fragen wir uns daher, welche Daten hinterlassen wir Tag für Tag, wie sicher sind meine Daten vor den Zugriffen anderer, und wer macht was mit meinen Daten?

Zu groß ist die Angst davor, ein gläserner Mensch zu werden oder vor dem Datenmissbrauch.

Dennoch sollten wir uns bewusst werden, dass wir Big Data nicht entkommen können und in vielen Dingen auch nicht wollen.

Wir freuen uns, wenn unser Navigationsgerät uns dank der Analyse von Handy- und GPS-Daten anderer Verkehrsteilnehmer eine Alternativroute anbietet, die uns schneller an unser Ziel bringt. Ebenso nehmen wir es positiv auf, wenn das Spam-Aufkommen in unseren elektronischen Posteingängen sinkt und wir stattdessen beim Surfen im Internet gezielt Produkte angeboten bekommen, die unseren Interessen und Vorlieben entsprechen.

Für uns ist es auch selbstverständlich, dass wir jederzeit in der Lage sind, die im Internethandel bestellte Ware jederzeit nachverfolgen zu können.

Und damit sind wir eigentlich mitten im Thema. Ohne Elektronischen Daten- und Informationsaustausch, kurz EDI, sind eine moderne Logistik und damit die Versorgung

unserer modernen urbanen Gesellschaften nicht möglich. Moderne Logistik ist heutzutage mehr als der reine Punkt zu Punkt Transport. Die Binnenschifffahrt ist heute integraler Teil multimodaler Transport- und Wertschöpfungsketten.

Diese können in der weitesten Ausprägung von der Ebene des Rohstofflieferanten bis zur Ebene des Endkunden reichen bzw. von der Rohstoffgewinnung bis zum Recycling. Die Herausforderung an das Management der Wertschöpfungskette liegt in der Steuerung sämtlicher Aktivitäten, welche für die Ausgestaltung, die Planung und die Abwicklung der Dienstleistungserbringung notwendig sind.

Diese Steuerung kann aber nur effizient erfolgen, wenn es Transparenz entlang der Wertschöpfungskette über aktuelle Bedarfe und verfügbare Kapazitäten gibt. Das setzt voraus, dass alle relevanten Entscheider und Ebenen sich wechselseitig rechtzeitig mit allen planungsrelevanten Daten versorgen.

Anhand der von mir aufgezählten Vielzahl der Handlungsebenen und des komplexen Akteursgeflechts verdeutlicht sich, warum eine leistungsfähige IT-Infrastruktur für die Logistik ein kritischer Erfolgsfaktor ist.

Eine ebenso wichtig wie eine effiziente Steuerung logistischer Prozesse ist der elektronische Daten- und Informationsaustausch bei der Optimierung der Verkehrsinfrastruktur und der Verkehrssicherheit.

Der Zustand der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland ist Ihnen bekannt. Für die Wasserstraßen gilt, dass der Staat

über viele Jahre deutlich zu wenig in den Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle investiert hat. Das rächt sich nun: 50 % der Schleusen in Deutschland sind älter als 80 Jahre. 25 % aller Schleusen haben das technische Lebensalter von 100 Jahren bereits erreicht oder überschritten. Bei einer jüngst durchgeführten Zustandsnotenverteilung hat das Bundesverkehrsministerium festgestellt, dass ein Drittel aller Schleusen sich in einem „nicht ausreichenden Zustand“ befindet.

In den kommenden Jahren wird der Substanzerhalt oberste Priorität erhalten. Aus- und Neubauprojekte werden in den nächsten Jahren kaum noch realisiert werden können. Wir werden also noch lange mit der vorhandenen Infrastruktur leben müssen. EDI-Dienste können helfen, die Grenzen der Infrastruktur optimal zu nutzen. Dies ist auch unter Berücksichtigung des Klimawandels sinnvoll.

In unserer heutigen Veranstaltung wollen wir uns beiden Themenblöcken, der Verbesserung der Integration der Binnenschifffahrt in logistische Ketten als auch der Optimierung des Verkehrsmanagements durch EDI widmen.

Auch hier stellen sich die Fragen:

- Welche Technologien und welche Daten stehen uns zur Verfügung?
- Wer hat welchen Nutzen von diesen Daten?
- Wie schützen wir die Eigentümer der Daten vor unautorisiertem Zugriff?

(Loh)

VBW-Mitgliederversammlung 2013

Ergebnisse der Nachwahlen zu den Gremien und neue Vereinsmitglieder



Neue Präsidiumsmitglieder. Von links: Jörg Becker, Supply Operations Manager FVC Rhine, BP Europa SE, Pieter Janssen Leiter Schiffsverkehrs- und Wassermanagement, Rijkswaterstaat

Am Freitag, dem 15.11.2013 fand die 37. Mitgliederversammlung des Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. am Vereinssitz in Duisburg statt.

Wichtiger Punkt waren die Nach- und Hinzuwahlen zum Präsidium und zum Beirat des Vereins.

Neu in das Präsidium des VBW gewählt wurden Jörg Becker, Supply Operations Manager FVC Rhine bei der BP Europa SE in Bochum, der zukünftig die Industrie im höchsten Gremium des Vereins vertreten wird.

Ebenfalls neu im Präsidium ist Pieter Janssen, Direktor für Schiffsverkehrs- und Wassermanagement bei Rijkswaterstaat in Rotterdam.

Er folgt auf Hans van der Werf, der letztes Jahr aufgrund seiner Ernennung zum Generalsekretär der ZKR kurzfristig aus dem Präsidium ausschied.

Das VBW-Präsidium ist nach Proporz besetzt.

Es ist vorgesehen, dass alle relevanten Gruppen darunter die Schifffahrt, Häfen, Industrie Verwaltung und Forschung im Präsidium vertreten sind. Zwei Präsidiumsmitglieder sollen aus anderen Binnenschifffahrtsländern stammen.

In den Beirat nachgewählt wurden die Herren

- Dr. Markus Schmautz, RMD Wasserstraßen GmbH, München,
- Roberto Spranzi, DTG eG, Duisburg,
- Prof. Dr. Bettar Ould El Moctar, Institut für Schiffstechnik,
- Meerestechnik und Transportsystem (ISMT) der Universität Duisburg-Essen, Duisburg.

Die Nachwahlen waren notwendig geworden, da die Herren

- Alfred Baumeister, RMD Wasserstraßen GmbH, München,
- Hans-Egon Schwarz, DTG eG, Duisburg,
- Prof. Dr. Paul Engelkamp, DST e.V., Duisburg

im laufenden Geschäftsjahr ruhestandsbedingt aus dem Beirat ausgeschieden waren. In seiner Rede würdigte Präsident Heinz-Josef Joeris das langjährige Wirken der drei ehemaligen Beiratsmitglieder.

Neuer Vorsitzender des Beirates wurde Michael Heinz, Leiter der GDWS Außenstelle West in Münster, der den VBW- Fachausschuss „Binnenwasserstraßen und Häfen“ leitet.

Als Beiratsvorsitzender ist Heinz geborenes Mitglied des VBW-Präsidiums. Prof. Dr. Christoph Heinzemann, der dem Beirat seit 2008 vorgestanden hatte, gab den Beiratsvorsitz auf eigenen Wunsch ab, um sich innerhalb des VBW noch mehr auf seine Funktion als Vizepräsident fokussieren zu können

Neue Beitragsordnung

Auf der Mitgliederversammlung am 15.11.2013 wurde eine neue Beitragsordnung beschlossen. Die nachfolgenden jährlichen Beitragssätze gelten ab 01.01.2014.

korporative Mitgliedschaft

1.500 Euro

Einzelmitgliedschaft mit Bezug der Zeitschrift „Binnenschifffahrt“

170 Euro

Einzelmitgliedschaft ohne Bezug der Zeitschrift „Binnenschifffahrt“

110 Euro

Juniormitgliedschaft für Personen unter 35 Jahren

40 Euro

Foto: Ingber, pixelio.de



VBW-Bankett 2013

Hans Jürgen Kerkhoff, Präsident der Wirtschaftsvereinigung Stahl setzt ein starkes Signal: „Die Binnenschifffahrt bleibt auch in Zukunft der wichtigste Transportpartner der Stahlindustrie“



Bankettredner Hans Jürgen Kerkhoff (Foto: Bywaletz)

Die Stahlindustrie wird auch zukünftig in ihre Anlagen an den Wasserstraßen investieren: Der Anteil der Binnenschifffahrt am Transportaufkommen der Stahlindustrie wird voraussichtlich auf gleichem Niveau bleiben. Die Stahlindustrie fordert den Bund auf, erhebliche Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zu tätigen.

Gute Nachrichten für die Binnenschifffahrt gab es auf dem diesjährigen Bankett des Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen am 14. November 2013 in Duisburg.

Der Verein hatte Hans Jürgen Kerkhoff, den Präsidenten der Wirtschaftsvereinigung Stahl eingeladen, um über die „Globalen Entwicklungen in der Stahlindustrie und ihre Auswirkungen auf die Logistik“ zu sprechen.

Im Haniel Museum, das als erster Sitz des Unternehmens ein Nukleus für die Industrialisierung an Rhein und Ruhr war, teilte VBW-Präsident Heinz-Josef Joeris dem Gast mit, dass die Schlagzeilen der jüngeren Vergangenheit über Produktionsverlagerungen, Stellenabbau, Überkapazitäten und die anhaltend schwache Nachfrage im Stahlsektor zur Verunsicherung der Akteure im System Schiff/Wasserstraße/Häfen geführt haben.

In einem starken, faktenreichen Vortrag schaffte es Kerkhoff, der Verunsicherung eine optimistische Perspektive gegenüberzustellen und ein starkes Signal in Richtung

System Schiff/Wasserstraße/Häfen zu setzen.

Die Stahlindustrie ist weltweit weiterhin eine Wachstumsbranche. In den letzten 10 Jahren lag das durchschnittliche Wachstum des Sektors bei 6 Prozent. Wachstumstreiber sei weiterhin China. Aber auch in Europa gebe es ermutigende Anzeichen für eine Erholung. Dabei werde sich der Stahlmarkt in Deutschland mit +4 Prozent voraussichtlich am stärksten erholen. Auch für die Stahlverarbeiter, wie den Maschinenbau und die Automobilindustrie, sehe er Anzeichen für Verbesserungen, so Kerkhoff.

Sorgenkind sei aus seiner Sicht weiterhin die Bauindustrie, die immer noch unter der Finanzkrise und den großen Beständen unverkaufter Immobilien zu leiden habe.

„Die Binnenschifffahrt ist und bleibt ein zentraler Baustein der Logistik der Stahlindustrie in Deutschland. Ihre Bedeutung für diesen Sektor ist gewichtig, ihre Zuverlässigkeit ist hoch, die Unfallrisiken sind minimal und ihre Unternehmen sind bekannt für ihre Kundenorientierung und Flexibilität“, erklärte Kerkhoff.

Er sehe gegenwärtig keine globalen Trends, die den Gesamtanteil der Binnenschifffahrt an der Stahllogistik, der sich seit 1967 zwischen 25-30 Prozent bewege, verändern könnten. Im Gegenteil: Die Stahlindustrie werde auch in Zukunft in ihre Anlagen an den bundesdeutschen Wasserstraßen investieren.



Allerdings müsse sich die Binnenschifffahrt auf einige Trends einstellen, die sich aus der schwankenden Rohstahlproduktion ergeben, dazu gehöre insbesondere die Zunahme der konjunkturellen Volatilität des Marktes, aber auch eine Abnahme der Losgrößen.

Ein Megatrend sei die zunehmende Containerisierung. In einzelnen Unternehmen der Stahlindustrie werde bereits ein erheblicher Teil des Versandes über Container abgewickelt, da sich hierdurch Vorteile beim Seetransport ergeben.

Deutliche Worte fand der Präsident der Wirtschaftsvereinigung Stahl zum schlechten Zustand der Wasserstraßeninfrastruktur in Deutschland. Es habe Zeiten in Deutschland gegeben, da seien gewaltige Infrastrukturprojekte wie der Dortmund-Ems-Kanal, der Nord-Ostsee-Kanal oder der Ausbau der Mosel zur Großschifffahrtstraße in wenigen Jahren umgesetzt worden. In den vergangenen Jahrzehnten sei an der Infrastruktur in unverantwortlicher Weise gespart worden.

Beispielsweise drohe der Schleusenausbau am Oder-Spree-Kanal /Teltowkanal, der für den Stahlstandort Eisenhüttenstadt von erheblicher Bedeutung sei, halbfertig zur Investitionsruine zu werden.

Nur unter dem Druck aller Wirtschaftspartner sowie der

Politik in Südwestdeutschland sei es gelungen, einen Gesamtstopp des Schleusenausbaus an der Mosel zu verhindern und zumindest den Bau einer zweiten Schleuse in Trier zu bewirken.

Er hoffe, dass die Aufmerksamkeit, die das Thema Infrastruktur nach den schlagzeilenträchtigen Sperrungen von Bauwerken wie dem Nord-Ostsee-Kanal erhalten habe, nachhaltig sei. Die sogenannte „Daehre Kommission“ habe den Mehrbedarf für den Erhalt der Infrastruktur auf 7,2 Mrd. Euro beziffert. Aus- und Neubau seien in dieser Summe nicht berücksichtigt.

Die Wirtschaftsvereinigung Stahl fordere daher den Bund auf, die Investitionen in seine Verkehrswege auf 14 Mrd. Euro jährlich anzuheben und dauerhaft auf einem bedarfsgerechten Niveau zu halten. Eine sich möglicherweise anbahnende große Koalition habe die große Chance dazu, einen dauerhaften Politikwechsel in diesem Feld herbeizuführen.

Mit Blick auf die Koalitionsverhandlungen in Berlin mahnte Kerkhoff die Politik, bei der Reform des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) und des Emissionshandels von weiteren Belastungen für die Industrie abzusehen. Ansonsten wäre dies ein erheblicher Schlag mit deutlichen Auswirkungen für die Investitionsperspektive am Standort Deutschland.

Schulverteilaktion

Schulverteilaktion: VBW verschickt kostenloses Material zum Thema „Eignung der Binnenwasserstraßen für den Containertransport“



Mithilfe von Sponsoren aus der Logistikbranche verschickt der Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. (VBW) 1.000 Exemplare seiner Publikation „Eignung der Binnenwasserstraßen für den Containertransport“ kostenlos an 14 westeuropäische Binnenschifferberufsschulen sowie an 13 ausgewählte deutsche Hochschulen mit Schwerpunkt Logistik. Die Schulen erhalten ganze Klassensätze für den Unterricht. Mit dieser Aktion will der Verein dafür werben, das Thema Containertransporte auf den Wasserstraßen noch stärker in der Ausbildung von Logistikern zu verankern. Für Berufsschulen bietet der VBW die Broschüre zur Nutzung im Unterricht auch digital auf seiner Homepage an.

Die ersten Exemplare lieferten vertretend für die Sponsoren, Carsten Berger, H&S Container Line GmbH und Martin Maybaum, Germanischer Lloyd SE sowie VBW-Geschäftsführer Marcel Lohbeck im Schiffer-Berufskolleg „RHEIN“ in Duisburg persönlich aus.

Die Publikation „Eignung der Binnenwasserstraßen für den Containertransport“ beschreibt die wesentlichen Parameter für Containertransporte per Binnenschiff, von Container- und Schiffstypen über die Besonderheiten der Infrastruktur bis hin zu Umschlagsgeräten und Ladungssicherung. Die Publikation richtet sich sowohl an Fachleute als auch an fachfremde Interessenten.

„Als die Broschüre Ende 2012 erschien haben wir großes Lob bekommen. Viele Lehrerinnen und Lehrer fanden die Publikation sehr geeignet für die Ausbildung von Binnen-

schiffen und Logistikern. Wir erhielten seitdem viele Anfragen nach kostenlosen Klassensätzen dieser Publikation für den Unterricht. Diesen Wunsch wollten wir gerne erfüllen. Da dies ohne Unterstützung alleine nicht möglich gewesen wäre, haben wir bei unseren korporativen Mitgliedern Spenden hierfür eingeworben“, erklärt VBW-Geschäftsführer Marcel Lohbeck die Motivation hinter der Aktion.

Die Resonanz auf den Spendenaufruf war äußerst positiv. Gespendet haben 9 Unternehmen, die BASF AG, der Germanische Lloyd SE, die HTAG Häfen und Transport AG, die Haeger und Schmidt International GmbH, die Hülskens GmbH & Co. KG, die H&S Container Line GmbH, die Magdeburger Hafen GmbH, die Trierer Container Terminal GmbH und die RMD Wasserstraßen GmbH

„Der Containertransport ist einer der wichtigsten Wachstumsmärkte für die Binnenschifffahrt. Das Transportaufkommen steigt stetig und im Gegensatz zu Schiene und Straße verfügen die Wasserstraßen noch über große Kapazitäten für Verkehrsverlagerungen. Leider wird das Thema Binnenschifffahrt in der Ausbildung von Logistikern oft vernachlässigt. Wir müssen die Binnenschifffahrt in den Köpfen derjenigen verankern, die morgen in Ihren Unternehmen die Transportentscheidungen treffen. Die Schulverteilaktion des VBW zielt in diese Richtung, deshalb haben wir gerne mitgewirkt“, erklärt Carsten Berger, General Manager Sales & Business Development bei der H&S Containerline GmbH.

Um auch alle interessierten Berufsschulen zu erreichen, hat der VBW die Publikation digital auf seiner Internetseite www.vbw-ev.de zur Verfügung gestellt.

„Binnenschifffahrt und Hafenwirtschaft sind High-Tech-Branchen, die in der Wahrnehmung von Auszubildenden und Studenten nicht unbedingt im Fokus stehen. Dabei nimmt der Fachkräftebedarf in diesen Branchen deutlich zu. Die VBW-Publikation stellt die Komplexität von Containertransporten und deren hohe technische Anforderungen eindrucksvoll dar. Es würde uns freuen, wenn mehr Nachwuchskräfte durch die Beschäftigung mit dieser Thematik an einer Karriere in der Binnenschifffahrt oder Hafenlogistik interessiert werden könnten“, erklärt Martin Maybaum, Business Development Manager beim Germanischen Lloyd.

VBW-Publikationen



„Fahrdynamik von Binnenschiffen“

Diese vollständige Neufassung der VBW-Publikation von 1991 ist im September 2013 im Hansa-Verlag, Hamburg, als gemeinsame Publikation von VBW, HTG und Zeitschrift "Binnenschifffahrt" erschienen.

Auf 150 Seiten mit vielfältigem Fotomaterial und aufwendig gestalteten Grafiken beschreibt die Publikation Schiffstypen, Manövrier- und Propulsionsorgane sowie die Eigenschaften der Wasserstraßeninfrastruktur, wie Querprofile und Bauwerke.

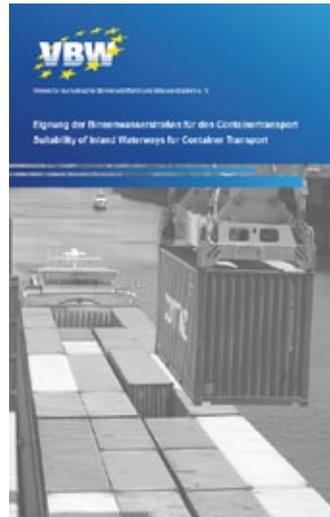
Verständlich erklärt werden die Wechselwirkungen zwischen Schiff und Wasserstraße. Betrachtet werden dabei sowohl hydraulische Phänomene, wie beispielsweise schiffserzeugte Strömungen und Wellen, Schwall und Sunk, sowie fahrdynamisches Einsinken und Leistungsbedarf, ebenso aber auch verschiedene Manöviertituationen, wie Begegnungen, Überholmanöver oder Schleusenein- und -ausfahrten.

Schiffseignern wird ein Kompendium an die Hand gegeben, das bei Schiffsneu- und -umbauten helfen kann, die richtige Schiffsconfiguration unter Berücksichtigung der benötigten fahrdynamischen Eigenschaften zu bestimmen.

Schiffsoperatoren werden über die Auswirkungen bestimmter Fahrzustände und Manöver auf die Wasserstraße, insbesondere auf Deckwerk und Sohle

informiert und Kenntnisse für ressourcenschonendes, ökologisches Fahren werden vermittelt.

Die Broschüre kann von VBW-Mitgliedern auf der Internetseite des Vereins, www.vbw-ev.de, kostenlos vollständig angesehen werden.



„Eignung der Binnenwasserstraßen für den Containertransport“

Diese in zweiter Auflage vollständig überarbeitete Broschüre ist zweisprachig in Deutsch und Englisch erschienen und wurde vom Fachausschuss für Binnenwasserstraßen und Häfen und dem Fachausschuss für Binnenschiffe des Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. erarbeitet. Die Broschüre enthält neben dem deutschen Wasserstraßennetz auch die angrenzenden Wasserstraßen in den Niederlanden, Polen, Österreich und Tschechien. Dargestellt werden die gebräuchlichsten Containertypen, die für den Containertransport geeigneten Binnenschiffe, die derzeitigen europäischen Containerströme sowie als Schwerpunkt die Darstellung der Wasserstraßen mit den transportrelevanten Daten.

Die Publikation ist für für VBW-Mitglieder zum Preis von 12,50 Euro und für Nichtmitglieder zum Preis von 16,50 Euro im Binnenschifffahrts-Verlag erhältlich.

Für Schulen, Forschungs- und Bildungseinrichtungen gelten besondere Konditionen. Diese erfragen Sie bitte beim Verlag.

Bestellungen können sie gerne vornehmen unter info@binnenschifffahrts-verlag.de, direkt im Internet unter www.binnenschifffahrts-verlag.de oder telefonisch unter + 49 (0) 203 80006 20

VBW-Publikationen



„Europäischer Schifffahrts- und Hafenkalendar“ (WESKA)

Dieses Standardwerk für die Binnenschifffahrt erschien bereits 1925 in der ersten Auflage und ist kürzlich in der 80. Ausgabe erschienen

Das ca. 1500 Seiten umfassende Werk ist wie jedes Jahr vollständig überarbeitet worden. Der Teil „Örtliche

Fahrverhältnisse und Hinweise für die Fahrt“ wurde an die neue Binnenschifffahrtsstraßenordnung vom 16.12.2011 angepasst; ebenso neu aufgenommen wurden die Besatzungsvorschriften für das Befahren belgi-

scher Wasserstraßen sowie die Anwendungsvorschriften für die deutsche Donau bezüglich Fahrzeugen, die in einem Nicht-EU-Land beheimatet sind.

Einen großen Teil nehmen auch die Kapitel „Internationales Schifffahrtsrecht“ und „Nationales Schifffahrtsrecht“ mit Abdrucken bzw. Verweisen von Gesetzen, Verordnungen und sonstigen Vorschriften ein.

Der WESKA ist für 54,50 Euro im Binnenschifffahrts-Verlag zzgl. etwaiger Versandkosten erhältlich.

Bestellungen bitte an die Binnenschifffahrts-Verlag GmbH Postfach 47118 Duisburg, Telefon: +49 203 8000 620, Fax: +49 203 8000 621, E-Mail: shop@binnenschifffahrts-verlag.de

Binnenschifffahrtsgeschichte

Fotoarchiv des Zentralvereins der deutschen Binnenschifffahrt online

In diesem Jahr hat der VBW seine alten Archivbestände dem Rheinisch Westfälischen Wirtschaftsarchiv (RWWA) übergeben.

Das RWWA erfüllt vor allem zwei Ziele: Es ist Rettungsstation für historisch bedeutendes Schriftgut der Wirtschaft aus dem Rheinland. Dieses Schriftgut wird durch das RWWA gesichert, erschlossen und der Forschung zur Verfügung gestellt. Das Archiv ist auch eine Serviceeinrichtung für die Wirtschaft. Es berät und betreut Unternehmen beim Aufbau und Erhalt unternehmenseigener Archive sowie bei der Erstellung von Unternehmensgeschichten, Festschriften und historischen Konzeptionen.

Während der Sichtung des Archivmaterials wurde in den Archiv Kellern des VBW ein schifffahrtshistorischer Schatz geborgen, das Fotoarchiv des ehemaligen Zentralvereins der deutschen Binnenschifffahrt, welcher 1974 mit dem Verein zur Wahrung der Rheinschifffahrtssinteressen, zum späteren VBW verschmolzen wurde.

Die Bilder zeigen sowohl Fotos von Veranstaltungen, wie den internationalen Binnenschifffahrtstagen, mit viel Prominenz, z.B. den ehemaligen Bundespräsidenten Heuss und Lübke, aber auch Bilder aus dem Leben von Binnenschifffern sowie Schiffe und Wasserbauwerke.



Bilder aus dem Fotoarchiv des Zentralvereins:

Oben: Bundespräsident Lübke geht von Bord eines Fahrgastschiffes anlässlich des internationalen Binnenschifffahrtstages 1963

Links: Schiffsjunge an Bord der MS "Hohenstauffen"

Öffentlichkeitsarbeit

Relaunch VBW-Homepage

Im November 2013 ging die neue VBW-Homepage an den Start.

Neben einer völligen grafischen Überholung wurde die Internetpräsenz des Vereins mit einem Full-Responsive-Design ausgestattet, so dass alle Inhalte jederzeit auf allen Endgeräten, also auch auf Smartphones und Tablet-Pcs erreichbar ist.

Interessierte haben nun die Möglichkeit, über sogenannte “

Mitmach-Buttons” direkt Anträge auf Mitgliedschaft oder Mitarbeit in einem Fachausschuss online zu stellen.

Bestimmte Inhalte, wie Vorträge von Thementagen oder bestimmte Publikationen sind exklusiv Mitgliedern des Vereins vorbehalten. Diese Inhalte sind nur mit einem individuellen Login zu erreichen.

Korporative Mitglieder erhalten zudem die Möglichkeit, sich mit einem Logo, einem Link zur eigenen Homepage und einer Verknüpfung zu Googlemaps auf der VBW-Seite zu präsentieren.

Foto: Lietz, pixelio.de



Impressum

Herausgeber:

Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. (VBW)

Präsident: Heinz-Josef Joeris

Verantwortlich für den Inhalt, Redaktion, Satz und Layout: Marcel Lohbeck, Geschäftsführer

Anschrift:

Dammstraße 15-17

47119 Duisburg

Telefon: 0203 8006-27

Telefax: 0203 8006-28

info@vbw-ev.de

www.vbw-ev.de

Foto: Ingber, pixelio.de

