



Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V.  
Vereniging voor Europese Binnenvaart en Waterwegen  
Association for European Inland Navigation and Waterways  
Association de la Navigation intérieure Européenne et des Voies Navigables

# VBW Geschäftsbericht 2010 -2011





# VBWGeschäftsbericht 2010 - 2011

## Herausgeber

Verein für europäische Binnenschifffahrt  
und Wasserstraßen e.V.  
Dammstraße 15-17  
47119 Duisburg

Telefon: +49 (0203) 8000 627  
Telefax: +49 (0203) 8000 628  
E-Mail: [info@vbw-ev.de](mailto:info@vbw-ev.de)

Redaktion:  
Dirk Bley, M.A.  
Referent des Präsidiums

Der Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. (VBW) ist eine seit über 140 Jahren bestehende branchenneutrale gemeinnützige Organisation zur Förderung des intermodalen Verkehrssystems Wasserstraße mit ca. 280 Mitgliedern in 13 an das europäische Wasserstraßennetz angegliederten Staaten.

Mit seiner breiten Mitgliedschaft aus verladender Wirtschaft, Schifffahrt, Häfen, Verwaltungen, Rechtspraxis sowie Forschung und Wissenschaft bietet der VBW eine ideale Plattform für den effizienten Austausch von Informationen und Know-How zwischen allen am Verkehrssystem Wasserstraße beteiligten Akteuren.

Die Fachausschüsse und Arbeitsgruppen des VBW mit ihren Themenbereichen Binnenschiffe (Technik und Umwelt), Binnenschifffahrtsrecht, Binnenwasserstraßen und Häfen, Verkehrswirtschaft und Telematik mit ihren ehrenamtlichen Experten aus Praxis und Forschung bilden ein international anerkanntes einmaliges Kompetenzzentrum für die Erarbeitung von Daten und Fakten für alle relevanten Entscheider- und Interessentengruppen.

Weitere Informationen zum VBW erhalten Sie unter [www.vbw-ev.de](http://www.vbw-ev.de) oder über die Geschäftsstelle.

# VBWGeschäftsbericht 2010 / 2011

## Inhalt

Vorwort	5
<hr/>	
Daten und Fakten	6
<hr/>	
Fachausschüsse und Arbeitsgruppen	10
<hr/>	
Öffentlichkeitsarbeit	17
<hr/>	
Die Mitglieder des VBW	18
<hr/>	
Wasserstraßenkarte	19
<hr/>	
Zusammensetzung der VBW-Gremien	20
<hr/>	



# Vorwort



Dr. Philippe Grulois

VBW-Präsident

Liebe Leserin, lieber Leser,

der Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. blickt auf ein bewegtes und ein, so möchte ich hervorheben, erfolgreiches Geschäftsjahr 2010 / 2011 zurück.

Im März diesen Jahres legte das VBW-Präsidium ein „Positionspapier zur Zukunft des VBW“ vor, welches die künftige strukturelle und inhaltliche Ausrichtung des VBW klar herausarbeitet. Als wissenschaftlicher und interdisziplinärer Fachverband und branchenübergreifendes Netzwerk wird der VBW in Zukunft wieder verstärkt unabhängig von der Tagespolitik agieren und eine alle am System Wasserstraße beteiligte Akteure einbeziehende Interessenvertretung sein. Dieses Leitbild war im vergangenen Geschäftsjahr die Richtschnur für die Arbeit in den unterschiedlichen Gremien des VBW und wird es weiterhin sein.

Alle VBW-Fachgremien tagten im Berichtszeitraum regelmäßig. Trotz schwindender Zeitressourcen bei den Ehrenamtlichen in den Fachausschüsse und Ar-

beitsgruppen war ganz deutlich spürbar, dass starkes Interesse und große Leidenschaft für die Binnenschifffahrt und das ganze System Wasserstraße die Triebfedern für das ehrenamtliche Engagement des Einzelnen sind. Dafür an dieser Stelle meinen herzlichen Dank!

Nach einer tiefen Rezession in 2009 konnte die Binnenschifffahrt im Jahr 2010 teilweise starke Mengenzuwächse verzeichnen, was sich jedoch kaum in der Umsatz- und Ertragslage niederschlug. Insbesondere die Tankschifffahrt konnte nicht am Aufschwung partizipieren und war durchgehend von niedrigen, kaum auskömmlichen Frachtraten geprägt. Zusätzlich macht sich eine Überkapazität durch auf dem Markt verbleibende Einhüllenschiffe negativ bemerkbar. WSV-Reform, Wasserstraßen-Kategorisierung, Wegekosten und externe Kosten sind Themen, die im politischen Raum intensiv diskutiert und weit reichende Auswirkungen auf das gesamte System Wasserstraße haben werden. Derartige Signale aus Wirtschaft und Politik lassen Zukunftsängste wachsen und verbreiten Pessimismus bei allen am System Wasserstraße beteiligten Akteuren. Hier muss sich der VBW auch künftig stark engagieren und die Interessen seiner Mitglieder vertreten. Durch seine Beiträge will der VBW die Position der Binnenschifffahrt und des gesamten Systems „Wasserstraße“ stärken und Ideengeber für Gewerbe, Verwaltung und Politik sein.

Auf den folgenden Seiten wird ein Eindruck von der inhaltlichen Arbeit der VBW-Fachgremien vermittelt. Umfangreiche Publikationen wie die kürzlich veröffentlichte Broschüre „Eignung der Binnenwasserstraßen für den Containertransport“ erfordern großen Einsatz und viel Zeit. Publikationen dieser Art wird es auch in Zukunft geben, jedoch sicher nicht mehr in der Zahl, wie das in der Vergangenheit der Fall war. Dennoch ist es möglich, für das „nasse System“ zu wirken. Das beweisen z.B. die Stellungnahme zur Änderung des Seerechts durch den Fachausschuss „Binnenschifffahrtsrecht“ und eine Veranstaltung des Fachausschusses „Verkehrswirtschaft“ im BMVBS in Bonn zum Thema „Externe Kosten und Wegekosten“ sowie eine Umfrage der Arbeitsgruppe „Telematik“, um einige Beispiele zu nennen. Hier sehe ich den VBW auf einen guten und richtigen Weg.

Ihr Philippe Grulois  
Duisburg, im November 2011

# Daten und Fakten

## Gesamtwirtschaftliche Lage

Nach Ansicht führender Wirtschaftsforschungsinstitute haben sich im Sommer 2011 die Aussichten für die Weltwirtschaft deutlich verschlechtert. Verantwortlich dafür ist eine Staatsschulden- und Vertrauenskrise, die, auch wenn sie beherrschbar bleiben sollte, einer kräftigen Erholung im Euroraum entgegenstehen wird. Lediglich eine expansive Geldpolitik sowie das hohe, wenn auch abgeschwächte Wachstum in den Schwellenländern Asiens, Lateinamerikas und Mittel- und Osteuropas stützen die Wirtschaft in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften in der zweiten Jahreshälfte 2011 und werden das vermutlich auch im kommenden Jahr weiterhin tun.

Die Krise im Euroraum belastet zunehmend die deutsche Konjunktur. Die stark erhöhte Unsicherheit wird die inländische Nachfrage dämpfen. Der Außenhandel dürfte aufgrund der schwierigen Lage einiger wichtiger Handelspartner nicht mehr zur Expansion beitragen. Käme es in dieser Situation zu einer weiteren Zuspitzung der Krise in Europa, so wäre mit erheblichen negativen Effekten auf die Konjunktur im Euroraum und in Deutschland zu rechnen.

Im Dritten Quartal 2011 dürfte das Bruttoinlandsprodukt um 0,6 % ausgeweitet worden sein. Für das Winterhalbjahr 2011/2012 rechnen die Institute damit, dass die erhöhte Unsicherheit und die verschlechterten internationalen Rahmenbedingungen dazu führen werden, dass die Produktion stagniert. Anders als im übrigen Euroraum kommt es allerdings in Deutschland wohl nicht zu einer Rezession. [Quelle: ifo Institut: Gemeinschaftsdiagnose Herbst 2011]

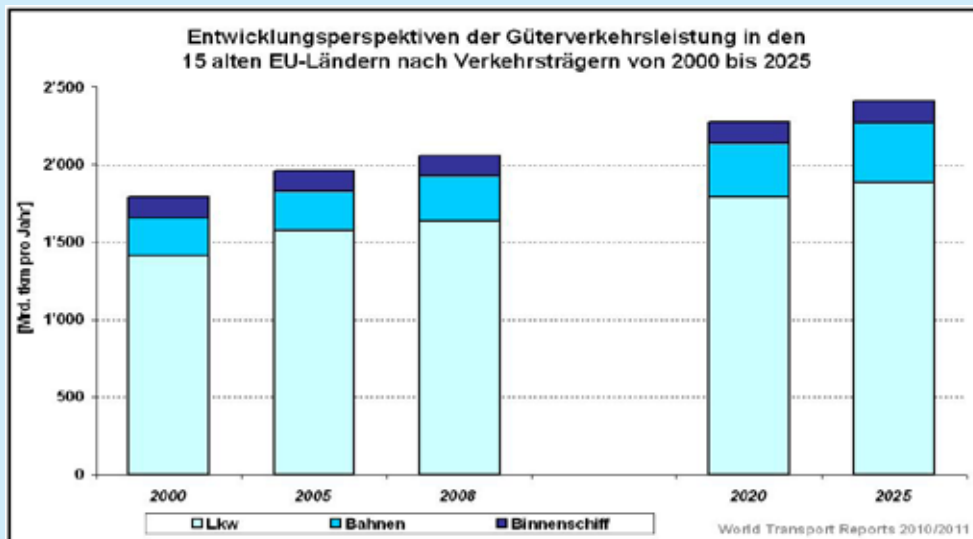
## Verkehrsentwicklung in Europa

Nach einem Jahrzehnt rasanten Aufschwungs in der Verkehrsentwicklung in Europa hatten sich seit Herbst 2008 die Vorzeichen dramatisch verändert. Im Zuge der Weltwirtschaftskrise kam es zu einem signifikanten Abschwung, der zunächst den Transport von Erzen, Kohlen und Stahlprodukten betraf. In der Folgezeit weitete sich die Rezession auch auf andere Industrien aus.

Ausgehend von einer Güterverkehrsleistung von 1.288,7 Mrd. tkm im Jahre 1995, nahm die Gesamtleistung bis zum Jahre 2007 um 638,7 Mrd. tkm auf nun 1.927,4 Mrd. tkm zu. Der Schienenverkehr wuchs in dieser Zeitspanne moderat um ungefähr 66 Mrd. tkm auf 452,2 Mrd. tkm. Das Verkehrsaufkommen über die Wasserstraßen blieb nahezu stabil und steigerte sich leicht von 122,1 Mrd. tkm auf einen Wert von 141,1 Mrd. tkm im Jahr 2007.

Der Güterverkehr in Deutschland ist im Jahr 2010 gewachsen, allerdings sind die Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise noch nicht komplett überwunden. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) ist das Transportaufkommen im Jahr 2010 insgesamt auf 4,1 Milliarden Tonnen und damit um 3,1% gegenüber dem Jahr 2009 gestiegen. Zum Wachstum trugen alle Verkehrszweige bei: Straßen- und Eisenbahnverkehr, Binnen- und Seeschifffahrt, Rohrleitungen und Luftfahrt.

Die im Inland erbrachte tonnenkilometrische Leistung – das ist das Produkt aus Transportaufkommen und Versandweite – der Verkehrszweige Straße, Eisenbahn, Binnenschiff und Rohrleitungen wuchs gegenüber 2009 mit + 7,2% stärker als die Transportmenge und lag bei 624 Milliarden Tonnenkilo-



Quelle: ProgTrans World Transport Reports 2010/2011, Basel 2010



metern. Auch bei der Beförderungsleistung verzeichneten alle Verkehrsbereiche Zunahmen.

Insgesamt konnten allerdings weder beim Transportaufkommen noch bei der Beförderungsleistung die in der Finanz- und Wirtschaftskrise 2009 erlittenen Verluste wieder vollständig ausgeglichen werden. Die beförderte Tonnage lag 2010 um 8,5%, die Beförderungsleistung um 4,8% unter dem Wert des Jahres 2008. Auch in den einzelnen Verkehrsbereichen konnten in der Regel die Werte des Jahres 2008 noch nicht wieder erreicht werden.

Nach Verkehrszweigen stellt sich die Entwicklung des Güterverkehrs 2010 wie folgt dar: Den stärksten Anteil am Transportaufkommen hatte der Straßengüterverkehr (77% der Beförderungsmenge). Auf der Straße wurden – nach einer Schätzung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – im vergangenen Jahr 3.130 Millionen Tonnen befördert und damit 1,2% mehr als im Jahr 2009. Die dabei im Inland erzielte tonnenkilometrische Leistung stieg um 5,5% auf 437 Milliarden Tonnenkilometer (Quelle: Destatis).

### Verkehrsentwicklung in der Binnenschifffahrt

Sehr gut entwickelte sich 2010 die Binnenschifffahrt. Die Beförderungsmenge wuchs um 14,0% auf 233 Millionen Tonnen, bei der Beförderungsleistung wurde ein Plus von 13,7% auf 63,1 Milliarden Tonnenkilometer erzielt.

Auch in Deutschland, dem Zentrum des europäischen Wasserstraßennetzes, war infolge der Wirtschafts- und Finanzkrise die durch die Binnenschifffahrt beförderten Mengen um 17 % zurückgegangen, wobei die Beförderungsleistung um 13 % und damit etwas weniger gesunken war.

Nachdem die Binnenschifffahrt auch 2009 von der vorangegangenen Krise immer noch deutlich ge-

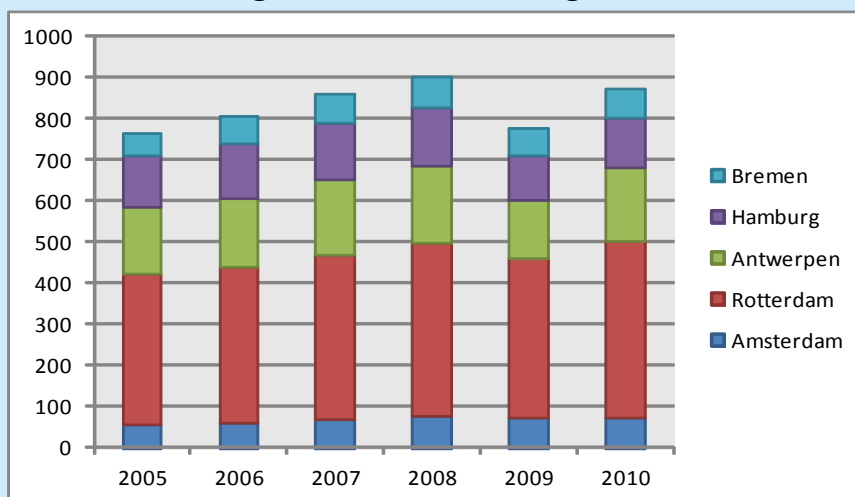
zeichnet war und in den beiden letzten Monaten des Jahres im Vergleich zum Vorjahreszeitraum sogar noch ein Rückgang der Transportmenge festgestellt werden musste, überraschte die kräftige Erholung im Jahr 2010. Besonders deutlich zeigte sich diese Entwicklung in der Beförderungsnachfrage in Westeuropa.

Für 2011 ist vor dem Hintergrund der allgemeinen Wachstums- und Konjunkturprognosen, so die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), mit einer Verlangsamung zu rechnen, gleichwohl sollen die Auswirkungen der Finanzkrise von 2008-2009 (zumindest was die Transportnachfrage anbelangt) als grundsätzlich beendet betrachtet werden können. Die etwas langsamere Gangart nach den Aufholeffekten der Industrie und des Handels, die in den exportintensiven Ländern Deutschland, Niederlande und Schweiz vorherrschend sein wird, ändert daran voraussichtlich nichts. Denn in jedem Fall sei mit dem Überschreiten des Vorkrisenniveaus (2008) im kommenden Jahr zu rechnen.

Für die Trockenschifffahrt wird davon ausgegangen, dass die Beförderungsnachfrage 2011 deutlich schwächer zunehmen wird als noch im Erholungsjahr 2010. Es ist mit einem Zuwachs um 1 bis 5 % zu rechnen. Im Containerbereich schreitet die Erholung voran. In Frankreich gab es ein Plus von 11 % und in Deutschland bis einschließlich November +20 %.

Für das Jahr 2011 ist angesichts der zu erwartenden Ölpreiserhöhungen und der noch gefüllten Lager für den Rhein und für Deutschland von einem leichten Rückgang bei Mineralölprodukten auszugehen. Das Chemie-Segment steht, ähnlich wie der Trockengüterbereich, unter dem Zeichen einer Verlangsamung seines enormen Aufholtempos. Mit weiteren Zuwächsen ist hier aber dennoch zu rechnen. Auch in der Tankschifffahrt dürfte das Beförderungsvolumen in 2011 geringer steigen als in 2010. Es ist mit einem Zuwachs um 1 bis 5 % zu rechnen.

Entwicklung des Seehafenumschlags 2005 bis 2010



Quelle: Eurostat 2011

In der Tankschiffahrt hat sich durch eine unterschiedliche Entwicklung von Angebot und Nachfrage eine strukturelle Überkapazität aufgebaut. So nahm die Nachfrage in der gesamten Tankschiffahrt (auf dem Rhein) zwischen den Jahren 2003 und 2010 nur um 4 % zu. Hingegen ist die Flottenkapazität in der Gesamtheit der Länder Niederlande, Deutschland, Belgien, Schweiz und Luxemburg um rund 35 % gestiegen. Das Jahr 2010 war im Tankschiffahrtsmarkt hinsichtlich der Neubauten ähnlich intensiv wie das Vorjahr. Der Grund hierfür ist der Umbau der Flotte von Einhülle auf Doppelhülle. In diesem Rahmen erfolgte 2008 angesichts der stärker einbrechenden Trockenschiffahrt im letzten Moment eine bedeutende Umbestellung von Trockenschiffen zu Tankschiffen.

[Quelle: ZKR 2011]

### Entwicklung im Seehafenumschlag

Der Seehafenumschlag in den ARA-Häfen und in Hamburg hat sich in den letzten Jahren stark erhöht. In allen vier Häfen sind zwischen 2005 und 2008 jeweils neue Umschlagsrekorde aufgestellt worden. Die Wachstumsraten betragen dabei je nach Hafen und Jahr bis zu zehn Prozent. Hohe Zuwächse entfielen dabei vor allem auf die Containerschiffahrt. Im letzten Quartal 2008 änderten sich die wirtschaftlichen Indikatoren und sorgten für einen Einbruch. Nach einer deutlichen Abschwächung 2009 (Rückgang um teilweise 19,3%) kam es im Jahr 2010 wieder zu einer deutlichen Zunahme beim Güterumschlag in der Seeschiffahrt gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. Im Jahr 2010 nahm nach Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) der Seegüterumschlag deutscher Häfen um 5% zu, der Containerverkehr sogar um über 10%. Mit diesem Anstieg ist der infolge der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise erfolgte Einbruch des Seeverkehrs aber noch nicht

wieder ausgeglichen. Die im letzten Jahr in den deutschen Seehäfen erzielte Umschlagsmenge von 276 Millionen Tonnen liegt zwar 13,1 Millionen Tonnen über der von 2009, aber immer noch 44,6 Millionen Tonnen unter dem Güterumschlag von 2008. Im Vergleich dazu konnte der Seehafen Rotterdam das Niveau der Vorkrisenzeit erreichen.

### Entwicklung der europäischen Binnenschiffsflotte

Die absolute Gesamtzahl der Schiffe geht weiterhin zurück, während die durchschnittliche Tonnage pro Schiff ansteigt. 2010/11 wurden 11.700 Schiffe eingesetzt (2009 noch 11.752 Schiffe). Der Großteil der europäischen Flotte fährt unter westeuropäischer Flagge, wobei die Niederlande mit einem prozentualen Anteil von 49% den weitaus größten Anteil der Flotte stellen. Deutschland verfügt demgegenüber nur noch über einen Anteil von 21% (2009 noch 25 %). Trockengutschiffe bilden auch weiterhin den Hauptteil der Flotte, gefolgt von den Schubleichtern.

Nach Rekorden bei der Neuzulassung von Binnenschiffen im Jahr 2008, kamen nach Angaben der ZKR zufolge 2010 24 Gütermotorschiffe und 24 Güterschubleichter auf den Markt. Die Zahl neuer Tankmotorschiffe vergrößerte sich abermals auf 79.

### Unternehmen und Beschäftigte in der Binnenschiffahrt

Zur Anzahl der in der Binnenschiffahrt beschäftigten Personen und zu der Frage wie viele Unternehmen es in diesem Wirtschaftssektor innerhalb der EU gibt, existiert keine einheitliche und aktuelle Datenbasis. Daher können die verfügbaren Zahlen lediglich als Anhaltspunkt dienen.

**Binnenschiffs-Flotte Westeuropa (Stand April 2011)**

	Gesamt Anzahl	Schweiz Anzahl	Frankreich Anzahl	Deutschland Anzahl	Niederlande Anzahl	Belgien Anzahl	Luxemburg Anzahl
Stückgutschiff	6.552	16	960	917	3.392	1.256	11
Schubleichter	2.693	4	472	789	1.137	291	0
Schleppboot	122	0	0	121	1	0	0
Leichter	163	0	1	55	104	3	0
Tankschiff	1.966	50	41	529	1.033	292	21
Schubtank-leichter	173	1	74	44	45	7	2
Tankleichter	31	0	0	12	18	1	0
<b>Gesamt</b>	<b>11.700</b>	<b>71</b>	<b>1.548</b>	<b>2.467</b>	<b>5.730</b>	<b>1.850</b>	<b>34</b>

Quelle: IVR 2011

So waren laut EU-Kommission 2006 in Europa 43.492 Personen unmittelbar im inländischen Wasserstraßentransport beschäftigt, darunter 9.279 in Deutschland. Zahlen des Statistischen Bundesamtes sprechen von 7.960 Beschäftigten (Stand 2006; 2005: 8.116). Gleichzeitig gab es in der EU-27 8.800 Firmen, die hauptsächlich im inländischen Wasserstraßentransport aktiv sind. In Deutschland selbst waren es nach Darstellung der Europäischen Kommission 1.551 Unternehmen mit 9.279 Beschäftigten. Im Jahr 2009 gab es in Deutschland nur noch 1.046 Unternehmen in der Binnenschifffahrt mit insgesamt 7.470 Beschäftigten. Es wird davon ausgegangen, dass eine vergleichbare Entwicklung

auch in den anderen Binnenschifffahrts-Nationen in Europa stattgefunden hat.

Binnenschifffahrts-Unternehmen in Deutschland 2009	1.046
Beschäftigte:	
Fahrendes Personal	5.851
Landpersonal	1.619
Gesamt	7.470



Quelle: Contargo GmbH & Co. KG

# Fachausschüsse und Arbeitsgruppen

Die Fachausschüsse des VBW, Binnenschiffe (Technik und Umwelt), Binnenwasserstraßen und Häfen, Binnenschiffahrtsrecht und Verkehrswirtschaft sowie die einzelnen Fachausschüssen angeschlossenen Arbeitsgruppen Telematik, Containertransport und Fahrdynamik bildeten auch im abgelaufenen Geschäftsjahr wieder die zentralen Arbeitsgremien. Als weithin anerkannte Expertengruppen, in denen Fachleute aus Gewerbe, Wissenschaft und Verwaltung versammelt sind, genießen die VBW-Fachgremien einen ausgezeichneten Ruf. Die Fachausschüsse und Arbeitsgruppen verfügen über vielfältige Erfahrungen in der Aufbereitung und Erarbeitung relevanter Daten und Fakten rund um das System Wasserstraße.

In den vergangenen Jahren gingen von den VBW-Fachausschüssen wichtige Impulse für die Fortentwicklung des Verkehrssystems aus.

Die Ziele und Aufgaben der Fachausschüsse sind die Bündelung und Analyse von verkehrswirtschaftlichen und technischen Daten und Informationen sowie die Identifikation von Zukunftsthemen mit Relevanz für das Verkehrssystem Wasserstraße.

Die Arbeit der Fachausschüsse findet Niederschlag in Studien, Empfehlungen und Stellungnahmen zur

Verbesserung der Leistungsmerkmale des Systems Binnenschiff / Hafen / Wasserstraße, aber auch in Podiumsveranstaltungen und Workshops.

Mit dem Aktionsprogramm „VBW Zukunftsperspektive 2010“ wurde beschlossen, die Arbeit der Fachausschüsse stärker miteinander zu vernetzen, interdisziplinäres Arbeiten zu fördern und Synergien bei der Bearbeitung gemeinsamer Themen zu erschließen. Mit dem „Positionspapier zur Zukunft des VBW“ machte das VBW-Präsidium deutlich, dass auch in Zukunft die Arbeit der Fachausschüsse im Mittelpunkt der Tätigkeit des Verbandes stehen wird.

## Eignung der Binnenwasserstraßen für den Containerverkehr

Im weltweit zunehmenden Transport hat der Containerisierungsgrad in den letzten Jahren erheblich zugenommen; diese Entwicklung wird sich fortsetzen - bis hin zu Massengütern, die in Containern transportiert werden. Bei der Bewältigung der Transportströme wird der Containertransport über leistungsfähige Binnenwasserstraßen als Seehafenhinterlandanbindungen eine weiter wachsende Bedeutung erhalten - eine Entwicklung der auch



Quelle: Contargo GmbH & Co. KG

nationale und europäische Verkehrs- und Logistikkonzepte Rechnung tragen.

Aufgrund dieser zunehmenden Bedeutung der Binnenwasserstraßen für den Containertransport hat der Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. (VBW) die 1991 erstmalig erschienene „Containerbroschüre“ grundlegend überarbeitet.



Die erste Auflage der Broschüre „Eignung der Binnenschifffahrtsstraßen für den Containerverkehr“ war viele Jahre eine Arbeitshilfe im Binnenschifffahrtsgewerbe, bei Speditionen sowie in öffentlichen Verwaltungen und Ausbildungseinrichtungen.

Die Veränderungen der technischen Randbedingungen für den Containerverkehr auf Binnenwasserstraßen in den letzten 20 Jahre und die zunehmende Bedeutung des europaweiten Containertransports mit der Binnenschifffahrt erforderten eine Überarbeitung und sind Grundlage der neuen Ausgabe 2011 „Eignung der Binnenwasserstraßen für den Containertransport“.

Mit Blick auf die internationalen Verkehre wurde die Darstellung der an das deutsche Binnenwasserstraßennetz angrenzenden Wasserstraßen in den Niederlanden, im nordwestlichen Teil von Polen, in Österreich und in Tschechien in die Broschüre mit aufgenommen. Eine Erweiterung dieses Betrachtungsraumes ist für die Zukunft durchaus erwünscht.

Die Broschüre vermittelt dem Leser einen Überblick über den Containertransport auf Binnenwas-

serstraßen. Es wird ein Einblick in die technische Seite von Containern und deren Verwendung gegeben (Kapitel 2). Die Binnenschiffe, die sich für den Transport von Containern eignen (Kapitel 3), sowie europäische Wasserstraßen und deren Eignung für den Containertransport (Kapitel 4) werden dargestellt. Im Kapitel 5 wird die Bestimmung der Containertransportkapazität in Abhängigkeit von den Randbedingungen der Wasserstraße vorgestellt. Abschließend werden die europäischen Containerströme und die notwendige Transportdauer dargestellt (Kapitel 6).

Die Broschüre wird seit November 2011 auf der Internetseite des VBW unter [www.vbw-ev.de](http://www.vbw-ev.de) als Online-Publikation zur Verfügung gestellt. Die Herausgabe einer gedruckten Fassung ist derzeit nicht vorgesehen.

## Fahrdynamik von Binnenschiffen

Bei der Steigerung der Effizienz des Systems Binnenschiff - Hafen - Wasserstraße spielt die Abstimmung zwischen Schiffs- und Wasserstraßenkörper unter Berücksichtigung deren gegenseitiger Wechselwirkungen eine wichtige Rolle.

Hervorgerufen durch den Rationalisierungsdruck und die steigenden Gütermengen in der Binnenschifffahrt zeichnete sich seit Jahren ein Trend zu immer größeren Schiffseinheiten ab. Auch technische Innovationen im Bereich Propulsions- und Manövrierorgane, wie immer leistungsfähigere Schiffsmotoren und Bugstrahlruder, sind bei modernen Schiffen kaum noch wegzudenken.

Da dem Ausbau der Infrastruktur vielfach Grenzen gesetzt sind und er langsamer voranschreitet als sich sprunghaft vollziehende Trends in der Flottenentwicklung, ist es notwendig, Wasserstraßenquerschnitte hinsichtlich Schiffsgröße und Geschwindigkeit bestmöglich auszunutzen zu können bei gleichzeitiger Minimierung von Schäden an der Infrastruktur, etwa durch übermäßige Beanspruchung von Sohle und Deckwerk durch Fahrt und Schiffsmanöver.

Beruhend auf fahrdynamischen Versuchen des DST - Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V. - im Jahr 1967, hat der VBW 1992 eine vielbeachtete Broschüre mit dem Titel „Fahrdynamik von Binnenschiffen“ herausgegeben. Diese fand und findet immer noch Verwendung bei der Planung von Schiffsneu- und umbauten sowie als Grundlage für einführende Lehrveranstaltungen im Bereich Schiff- und Wasserbau an Hochschulen.

Die Fachausschüsse Binnenwasserstraßen und Häfen und Binnenschiffe haben festgestellt, dass es in den vergangenen 16 Jahren im Bereich der Fahrdynamik eine Vielzahl neuer Erkenntnisse gab und eine überarbeitete Neuauflage erforderlich ist.



Foto: Schiffsführungssimulator in der BAW Karlsruhe

Im September 2009 hat die Arbeitsgruppe mit großer Unterstützung durch die Bundesanstalt für Wasserbau in Karlsruhe und dem DST in Duisburg ihre Arbeit aufgenommen. Die Arbeitsgruppe tagte bereits zweimal in 2010 unter Leitung ihres Vorsitzenden, Herrn Michael Heinz (WSD West).

Ziel ist es, die Publikation bis 2012 der Öffentlichkeit vorzustellen. Die Veröffentlichung war zunächst für das Jahr 2011 vorgesehen, jedoch kam es aufgrund des immensen Arbeitsaufwands zu Verzögerungen. Bislang sind etwa 70% der Publikation fertiggestellt.

### Fachausschuss für Binnenschiffe

In den Fachausschusssitzungen des abgelaufenen Geschäftsjahres widmete sich die Expertenrunde unter Vorsitz von Dipl.-Ing. Joachim Zöllner (DST) intensiv dem Thema „Kohlendioxid-Emissionen der Binnenschifffahrt“. Da die Thematik hochaktuell ist und klare und sinnvolle Regelungen für die Messung nach wie vor nicht erkennbar sind, möchte der Fachausschuss Vorschläge machen bzw. Empfehlungen zur Thematik abgeben. In Erwägung gezogen wird eine Typisierung der Motoren, losgelöst vom Schiff, da zu viele Einflüsse beim Schiff selbst die Messung beeinflussen. Dem wird allerdings auch widersprochen, da die Hydromechanik des Schiffes und die Motorentechnik ein Gesamtpaket bilden, welches zusammen betrachtet werden muss. Beide Seiten bieten Optimierungsmöglichkeiten und sollen künftig näher untersucht werden, Des Weiteren spielt die Frage, wie eine optimierte Messung erfolgen kann, eine herausragende Rolle. Hier wurden Möglichkeiten aufgezeigt, die weiter

erwogen werden müssen.

Als weitere relevante Forschungsschwerpunkte wurden erörtert:

- Verifizierung der Optimierung und der Energieeffizienz von Propulsionsanlagen von Schiffen unter Betriebsbedingungen (Veriprop)
- Entwicklung eines standardisierten Verfahrens zur Abschätzung der Energieeinsparungspotenziale von Binnenschiffen (Energieeinsparungspotenziale)
- Entwicklung eines Blattkettenantriebs für Schubboote und andere Binnenschiffe (Blattkettenantrieb)
- Entwicklung standardisierter Anforderungen an Fahrsimulatoren als Schulungs- und Trainingsanlage für Binnenschiffer (SimuStandards)
- Seegängiges Binnenschiff
- Landanschlüsse zur elektrischen Stromversorgung

Auch die Problematik von kleinen Strömungskraftwerken aus der Sicht der Flussschifffahrt soll in das Programm aufgenommen werden.

In einer Sitzung wurde einem Hersteller von Bioschmierstoffen die Gelegenheit gegeben, die Thematik näher zu beleuchten und Einsatzmöglichkeiten im Bereich Binnenschifffahrt und Wassersbauwerken aufzuzeigen. Im Verlauf der Sitzung erhielten die Vertreter des Herstellers vielfältige Anregungen für weitere Einsatzmöglichkeiten, aber auch Hinweise für die Weiterentwicklung ihrer Produkte.

Als weitere Themen wurden Landstege sowie die Verbesserung der Sicherheit und Verhinderung von Unfällen diskutiert.

## AG Telematik

In den Sitzungen der Arbeitsgruppe wurden neue Projekte der niederländischen und der deutschen Regierung diskutiert.

Zum einen wurden das Thema „E-Manifest“ und die Kombination unterschiedlicher Systeme mit dem Ziel, eine papierlose Abfertigung der Schiffe von Anfang bis Ende des Transports und die Chancen zu deren Umsetzung diskutiert.

Des Weiteren besprachen die Teilnehmer die europäischen Projekte IRIS 2, PLATINA und RISING, welche in diesem Jahr auslaufen werden und deren Fortführung nicht vollständig gesichert scheint. Die deutsche und die niederländische Regierung werden aller Voraussicht nach nicht weiterhin teilnehmen. Es wurde festgestellt, dass eine Vielzahl von Themen aus dem Bereich Telematik nach wie vor nicht ausreichend bearbeitet wurden und daher eine Fortführung der genannten Projekte außerordentlich sinnvoll wäre. Gleichwohl wurde festgestellt, dass es von Vorteil wäre, wenn es weniger Untersuchungen und dafür mehr praktische Umsetzungen gäbe.

Weiterhin viel beachtet wurden die Anwendungen AIS, ENC, ERI und RIS, deren Sachstand und Zukunft in der europäischen Binnenschifffahrt. Hier liegen im Moment Schwerpunkte, die in der VBW-

Arbeitsgruppe auch in nächster Zeit noch häufig zu thematisieren sein werden.

Ab März 2011 wurde eine Telematik-Umfrage begonnen, die den Ausrüstungsstand der Binnenschiffe in den Niederlanden und Deutschland untersucht und Antworten auf die Bedürfnisse des Gewerbes finden soll. Die Ergebnisse werden auf einer Sitzung der Arbeitsgruppe im Dezember 2011 besprochen werden.

Aufgrund der großen Bedeutung des Themas „Telematik“ und des großen Engagements der Arbeitsgruppenmitglieder haben sich VBW-Präsidium, Beirat, der Vorsitzende des Fachausschuss „Binnenschiffe“ und der Arbeitsgruppen-Vorsitzende Henk van Laar (Bureau Telematica) für eine Aufwertung der Arbeitsgruppe zu einem Fachausschuss ausgesprochen.

## Fachausschuss für Binnenwasserstraßen und Häfen

Die intensive Befassung mit umweltbezogenen Fragen gehört in den Fachausschüssen Binnenwasserstraßen und Häfen und Binnenschiffe seit langem zu den ständigen Themengebieten. Daher befasste sich der Fachausschuss für Binnenwasserstraßen und Häfen auch im Berichtszeitraum mit dem Thema „Klimawandel und Wasserstraßen“. Diesbezüglich wurde über den Stand der Arbeit im KLIWAS-Programm informiert.

Auf jeder Sitzung des Fachgremiums informieren sich die Teilnehmer über aktuelle Entwicklun-

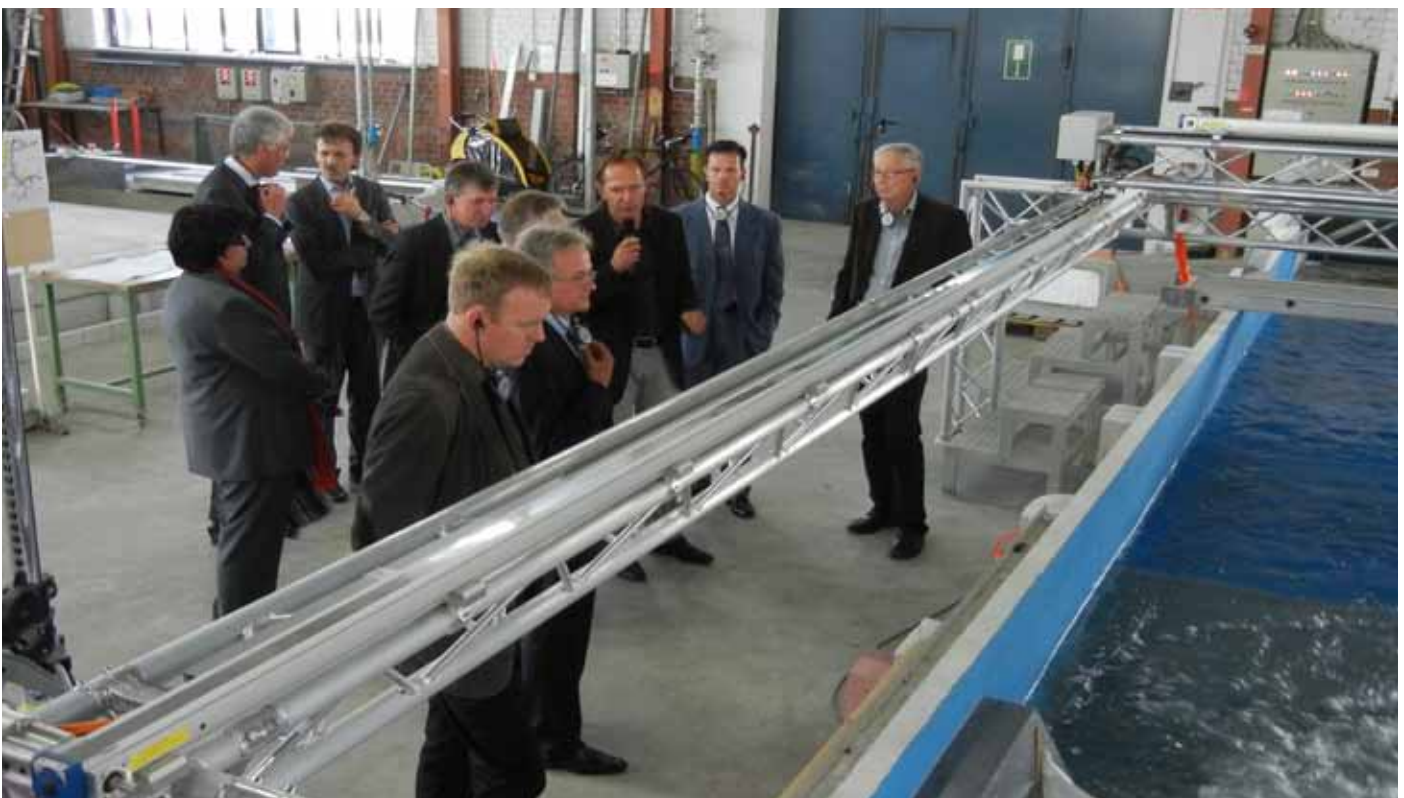


Foto: Besichtigung einer Schlauchwehr-Versuchsanordnung in der BAW Karlsruhe

gen in den deutschen, den niederländischen und tschechischen Revieren. Neben dem Bereich der gewerblichen Schifffahrt wird auch zu Themen aus dem Bereich Sport- und Freizeitschifffahrt berichtet. Immer wieder wird von Teilnehmern darauf hingewiesen, dass der Fachausschuss ein wichtiges Gremium darstellt, das ein vollständiges Bild über die Aktivitäten in den unterschiedlichen Revieren geben kann.

Auf seiner Herbstsitzung war der VBW-Fachausschuss für Binnenwasserstraßen und Häfen zu Gast in der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) in Karlsruhe, dessen Direktor Prof. Dr. Christoph Heinzelmann zugleich Vorsitzender des Fachausschusses ist.

Prof. Söhngen und Dr. Kayser, Mitarbeiter der BAW, berichteten in zwei ausgezeichneten Vorträgen über die Forschungsarbeit in der Bundesanstalt und zeigten eindrucksvoll vorhandene Innovationspotentiale der Binnenschifffahrt auf. Darauf folgte eine Besichtigung der Forschungseinrichtungen. Es wurde sehr deutlich, wie wichtig die Arbeit der BAW für das System Wasserstraße ist und dass die Öffentlichkeit trotz erfolgreicher Öffentlichkeitsarbeit immer noch nicht im ausreichenden Maße über diese Arbeit informiert wird. Letztlich führt ein Mehr an Information auch zu größerer Akzeptanz.

Die Teilnehmer beschäftigten sich, neben einem Abschlussgespräch zur Broschüre „Eignung der Binnenwasserstraßen für den Containerverkehr“, mit den aktuell geplanten Ausbaumaßnahmen im Bereich Wasserstraßen.

## Fachausschuss für Verkehrswirtschaft

In Fortführung der Fachausschussarbeit im Jahr 2010 beschäftigte sich das Gremium weiterhin mit den Problemkreisen Wegekosten und Internalisierung externer Kosten des Verkehrs. Beide Themen stehen auf der Tagesordnung der zuständigen Behörden in Berlin und Brüssel und die Umsetzung entsprechender Maßnahmen wird offen diskutiert. Nicht zuletzt das im Februar 2011 erschienene Weißbuch der EU-Kommission „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ propagiert geschlossene Finanzierungskreisläufe und die Anlastung der externen Kosten für alle Verkehrsträger.

Am 08. Februar 2011 führte der VBW-Fachausschuss Verkehrswirtschaft im BMVBS in Bonn eine gemeinsame Sitzung mit dem Wirtschaftsausschuss der ZKR durch. Es handelte sich um eine thematische Sitzung zu den externen Kosten und den Infrastrukturkosten. Intensiv beschäftigte man sich mit der Methodik und den Auswirkungen einer Politik der Anlastung der externen Kosten bzw. Infrastrukturkosten im Allgemeinen und in der Binnenschifffahrt im Besonderen. Die Sitzung zum Thema „Methodik

und Auswirkungen einer Politik der Anlastung der externen Kosten bzw. Infrastrukturkosten an die Binnenschifffahrt“ war eine gute und wichtige Veranstaltung, die notwendig war, um sich einen Überblick über diese Themengebiete zu erarbeiten.

Die verschiedenen Beiträge und Diskussionen haben gezeigt, dass Studien zum Thema abhängig vom jeweiligen Auftraggeber sind, weil unterschiedliche Methoden der Herangehensweise möglich sind und so zu unterschiedlichen Ergebnissen führen können. Notwendig ist die Definition einheitlicher Kriterien, anhand derer Studien erstellt werden können, um einen objektiven Verkehrsträgervergleich erst möglich zu machen. Der jeweilige Verlauf von Diskussionen zum Themengebiet „Internalisierung externer Kosten“ ist abhängig vom jeweiligen Kontext, in dem sie geführt werden. Es muss zwischen wirtschaftspolitischen, verkehrspolitischen, gesellschaftspolitischen und umweltpolitischen Kontexten unterschieden werden. Für die Zukunft gibt die Europäische Kommission vor, mit welcher Verkehrsentwicklung gerechnet werden muss und welche Konsequenzen sich daraus ergeben und inwiefern eine Verlagerung des Güterverkehrs stattfinden soll. Wichtig ist die Frage, wie man sich mit dem Thema „Anlastung externer Kosten“ und deren Verteilung befasst. Dazu, das hat die Veranstaltung deutlich gezeigt, benötigt man größere Kenntnisse über die Funktion des Marktes. Es wurde deutlich, dass die Binnenschifffahrt außerordentlich niedrige externe Kosten erzeugt. Daher muss gefragt werden, ob eine Anlastung externer Kosten in einem vernünftigen Verhältnis zu den Kosten der Erhebung selbst stehen würde und ob eine Anlastung bei Verkehrsträgern mit hohen umweltschonenden Potential überhaupt wünschenswert und sinnvoll ist.

Erwogen werden muss ebenfalls, dass eine Anlastung externer Kosten auch Chancen für die Wettbewerbsfähigkeit eines Verkehrsträgers bieten kann. Es wurde festgestellt, dass zunächst überhaupt eine einheitliche Methodik fehlt. Bisher existieren lediglich ungesicherte wissenschaftliche Grundlagen, die aber dennoch für Studien zum Thema herangezogen wurden. Hervorgehoben wurde ebenfalls, dass die Internationalität der Wasserstraßen eine Besonderheit darstellt, die nationale Lösungen ohnehin schwierig erscheinen lässt und daher auch diesbezüglich nach Lösungswegen gesucht werden sollte.

Auf weiteren Sitzungen begann der Fachausschuss im Ergebnis der Veranstaltung im Februar damit, ein Papier zu erarbeiten, welches einerseits die wachsende Bedeutung des Themas innerhalb der vergangenen 20 Jahre aufzeigen, informieren und Hinweise für weitere Schritte geben soll. Momentan scheint es sehr wahrscheinlich, dass auch die Binnenschifffahrt innerhalb der kommenden 10 Jahre durch derartige Abgaben betroffen sein wird. Daher ist Sprachfähigkeit zum Thema selbst und die Mög-





Foto: RoRo-Koppelverband

lichkeit, konstruktive Lösungsvorschläge zu erarbeiten. Somit werden diese Themen auch weiterhin in der Arbeit des Fachausschusses präsent sein.

### Fachausschuss für Binnenschifffahrtsrecht

In der ersten Sitzung des Fachausschusses 2011 wurde Prof. Patrick Schmidt (Universität Mannheim) zum neuen Fachausschussvorsitzenden und damit zum Nachfolger von Dr. Werner Koriath (Duisburg) bestimmt.



Foto: Prof. Dr. Patrick Schmidt

Wichtigstes Thema, mit denen sich der Fachausschuss im Berichtszeitraum auseinandersetzte, war neben den CMNI und den Rotterdam Rules vor allem die Änderung des Seerechts.

Das deutsche Bundesministerium der Justiz (BMJ) plant derzeit eine Reform des Seehandelsrechts, die in entscheidenden Themenbereichen auch eine Reform des Binnenschifffahrtsrechts vorsieht. Dabei handelt es sich beispielsweise um die Änderung der großen Haverei sowie um das Verklarungsverfahren. Da es sich bei der Reform in erster Linie um eine innerstaatliche Angelegenheit handelt, wurde durch das Justizministerium neben dem Mannheimer Institut für Transport- und Verkehrsrecht auch VBW und BDB sowie weiteren deutschen Organisationen die Möglichkeit zu einer Stellungnahme eingeräumt.

Am 15. August fand in Duisburg eine Sondersitzung des VBW-Fachausschusses für Binnenschifffahrts-

recht gemeinsam mit Vertretern von BDB und IVR sowie des Instituts für Transport und Verkehrsrecht statt. Aufgrund der internationalen Dimension und des Einflusses der beabsichtigten Änderungen auf das Rechtsvereinheitlichungsbestreben erschien es sinnvoll und erforderlich, die Juristische Kommission der IVR ebenfalls an der Konsultation zu beteiligen, um deren Expertise in einer Stellungnahme angemessen berücksichtigen zu können. Im Vorfeld wurde durch das Mannheimer Institut ein durch Prof. Patrick Schmidt (zugleich Vorsitzender des VBW-FA Binnenschifffahrtsrecht) erarbeiteter Entwurf für eine Stellungnahme vorgelegt, welcher auf der Sitzung diskutiert und in einzelnen Passagen ergänzt wurde.

In der Stellungnahme heißt es: „Insgesamt gelingt es dem Entwurf (zur Reform des Seerechts, Anm.d.Red.) aus Sicht des transport- und verkehrsrechtlichen Instituts, des BDB, des VBW und der IVR überzeugend, die Grundsatzentscheidungen, die in Bezug auf das Seehandelsrecht getroffen werden sollen, im Binnenschifffahrtsgesetz nachzuvollziehen. Dies gilt insbesondere mit Blick darauf, dass etwa ein Bedürfnis, Bareboat- und Zeitcharterverträge gesetzlich zu regeln, für die See- und die Binnenschifffahrt gleichermaßen besteht. Auch der vorgesehene Verzicht auf das Erfordernis eines Arrests in Schiffe mit dem Ziel, die Rechtslage derjenigen in den Niederlanden anzugleichen und auf diese Weise den Rechtsstandort Deutschland zu stärken, scheint gerade aus Sicht der Binnenschifffahrt begrüßenswert.“ Neben begrüßenswerten Reformansätzen des BMJ fanden die Beteiligten in ihrer Stellungnahme aber auch Worte der Kritik:

Es werden große Bedenken gegen eine Abschaffung des Verklarungsverfahrens auch in der Binnenschifffahrt angeführt und sich für eine Beibehaltung ausgesprochen. Wie das Mannheimer Institut ermitteln konnte, fand das Verklarungsverfahren in der Binnenschifffahrt bereits 130 mal Anwendung, was ein beachtliches Aufkommen darstellt. Nach Schätzungen des Instituts dürften demnach bei 30 bis 50 Prozent der wirtschaftlich bedeutsamen Schiffsunfälle eine Verklarung durchgeführt werden.

Die vorgesehene Änderung der Vorschriften über die Havarie-Grosse wird grundsätzlich begrüßt, jedoch darauf hingewiesen, dass sich die geplante Neuregelung für die europäische Binnenschifff-

fahrt als deutscher Sonderweg darstellen würde. Zudem bauen die international vereinheitlichten Regelwerke vielfach auf dem nationalen Gesetzesrecht auf und nehmen partiell Bezug darauf, weshalb mit der Reform auch bewährte länderübergreifende Regelwerke beeinträchtigt zu werden drohen, was vom Gesetzgeber nicht gewollt zu sein scheint.

Zudem gibt es Grund für die Annahme, dass mit der geplanten Reform ein Einstieg in eine verschuldensunabhängige Haftung des Frachtführers durch AGB-vertragliche Gestaltung der Verladerschaft eröffnet wird, was vom Gesetzgeber vermutlich nicht

beabsichtigt ist.

Die gemeinsame Stellungnahme wurde dem BMJ durch Prof. Schmidt zugestellt. Seinem großen Engagement ist es zu verdanken, dass die genannten Organisationen und das Mannheimer Institut gegenüber dem BMJ eine gemeinsame, alle Teilaspekte berücksichtigende Stellungnahme abgegeben und somit mit einer Stimme gesprochen haben.

Ende September 2011 nahm Prof. Schmidt als Vertreter der Unterzeichner der Stellungnahme an einer Anhörung im Bundesjustizministerium teil und vertrat dort die Position der Binnenschifffahrt.



Foto: GMS „Hardinxveld“

# Öffentlichkeitsarbeit

Ziel der Förderarbeit des VBW ist es, eine nachhaltige Öffentlichkeitsarbeit für das Verkehrssystem Wasserstraße über die engen partikularen Interessen einzelner Branchen und Systemakteure hinaus zu betreiben.

Diese Öffentlichkeitsarbeit manifestiert sich u.A. in der Bereitstellung von (wissenschaftlichen) Publikationen, Stellungnahmen und Informationsmaterialien mit relevanten Daten und Fakten für Entscheider sowie Informationsveranstaltungen für wichtige Zielgruppen wie z.B. Verkehrs-, Wirtschafts- und Umweltpolitiker, Ministerien und Verwaltungen, der verladenden Wirtschaft, Logistikern und interessierten Laien.

Auf der bereits 2010 neu gestalteten VBW-Internetseite wird regelmäßig und aktuell über die Inhalte der Sitzungen der unterschiedlichen VBW-Fachgremien berichtet, sodass der interessierte Leser stets über die Arbeit der Fachausschüsse und Arbeitsgruppen informiert ist.

Mit dem momentan halbjährlich erscheinenden Newsletter „VBW-kompakt“ informieren wir unsere Mitglieder und eine breite Anzahl von Akteuren aus Wirtschaft, Verwaltung und Politik. Der Newsletter

muss jedoch häufiger erscheinen, um die Arbeit des VBW für seine Mitglieder transparenter zu machen. Zudem ist zu untersuchen, ob eine Verbreitung auf elektronischem Weg tatsächlich die gleiche breite Leserschaft erreichen kann, wie dies in gedruckter Form möglich wäre.

Trotz Internet und elektronischer Medien bietet der VBW mit dem von ihm herausgegebenen „WESKA“, dem jährlich erscheinenden „Europäischen Schifffahrts- und Hafenkalendar“, der Schifffahrt, den Häfen und allen Interessierten ein beliebtes Nachschlagewerk.

Die Erarbeitung von Publikationen wird aufgrund der den ehrenamtlich tätigen Mitgliedern des Arbeitsgremien zur Verfügung stehenden Zeitbudgets zunehmend schwieriger. Nach wie vor ist die vorhandene Expertise und das Engagement der Mitglieder der Arbeitsgremien sehr groß, jedoch muss in Kauf genommen werden, dass zwischen Planung und Fertigstellung von Publikationen deutlich mehr Zeit vergeht, als das noch vor 10 Jahren der Fall gewesen ist. So konnte die „Containerbroschüre,“ (siehe S. 11) erst im November 2011, aber dennoch mit großem Erfolg veröffentlicht werden.





Foto: Feuerlöschboot

## Die Mitglieder des VBW

Die Mitgliedschaft des VBW, welche aus Vertretern von Schifffahrt, Speditions- und Umschlagsunternehmen, Häfen, verladender Wirtschaft, Banken, Anwälten und Assekuranzen, Industrie- und Handelskammern, Behörden, Verbänden, Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen sowie Binnenschiffswerften zusammensetzt.

Derzeit sind 111 Einzelpersonen und 109 Unternehmen/Institutionen im Verein.

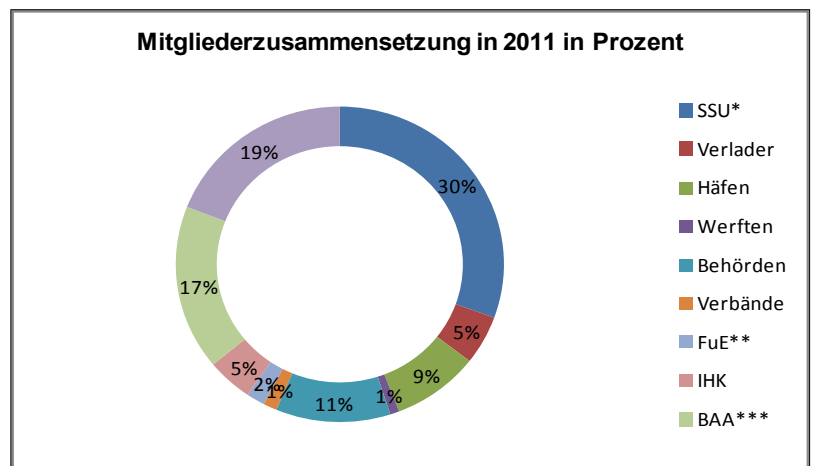
Viele unserer Mitglieder sind aktiv in den Gremien unseres Vereins und in den Fachausschüssen engagiert.

Die Fachausschüsse bieten Interessierten ein differenziertes Netzwerk von Fachleuten aus unterschiedlichsten Gebieten und Branchen. Dieses Netzwerk ermöglicht den Austausch von Informationen rund um das System Wasserstraße und der Logistik.

Mitglied im VBW können Sie bequem online werden. Unter den beiden folgenden Links erhalten Sie jeweils einen passenden Aufnahmeantrag sowie die jeweilige gültige Beitragsordnung.

[http://www.vbw-ev.de/download/aufnahme\\_einzelmitglieder.pdf](http://www.vbw-ev.de/download/aufnahme_einzelmitglieder.pdf)

[http://vbw-ev.de/download/aufnahme\\_korporative\\_mitglieder.pdf](http://vbw-ev.de/download/aufnahme_korporative_mitglieder.pdf)



# BUNDESWASSERSTRASSEN



Schutzvermerk ISO 16016 beachten.

© BMVBS WS 13 Bonn, 2008 W 162 o

- Hoheitsgrenze
- - - Staatsgrenze
- Landesgrenze
- Seewasserstraßen des Bundes
- Binnenwasserstraßen des Bundes
- WaStr-Klasse 0 - III
- WaStr-Klasse IV - VI

Bundeswasserstraßen, die eine Länge von unter 5 km aufweisen, sind maßstabsbedingt teilweise nicht dargestellt.

Kartographie: Fachstelle für Geoinformationen Süd, Regensburg

# VBW-Gremien

## Präsidium

Präsident Dr. Philippe Grulois  
Groep Victor Huygebaert N.V., Gent

Vizepräsident Georg Hötte  
Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG, Duisburg

Prof. Dr.-Ing. Christoph Heinzelmann  
Bundesanstalt für Wasserbau, Karlsruhe

Hans A.F. van der Werf  
Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, Strasbourg

## Beirat

Vorsitzender Prof. Dr.-Ing. Christoph Heinzelmann  
Bundesanstalt für Wasserbau, Karlsruhe

Stv. Vorsitzender Prof. Dierk Schröder, Hannover

Robert Baack  
LEHNKERING, Duisburg

Alfred Baumeister  
RMD Wasserstraßen GmbH, München

Karl-Heinz Ehrhardt  
Magdeburger Hafen GmbH, Magdeburg

Prof. Dr. Paul Engelkamp  
DST Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und  
Transportsysteme, Duisburg

Dr. Roland Fleck  
Stadtrat und Wirtschaftsreferent der Stadt Nürnberg

Werner Kühlkamp  
Niederrheinische IHK Duisburg-Wesel-Kleve zu  
Duisburg

Wolfgang Lepak  
Haeger & Schmidt International GmbH, Duisburg

Bert H. Luijendijk  
Port of Rotterdam, Rotterdam

Dr. Roland Pütz  
Imperial Schifffahrt GmbH & Co. KG, Duisburg

Prof. Dr. Patrick Schmidt  
Institut für Verkehrs- und Transportrecht, Universität Mannheim

Hans-Egon Schwarz  
Deutsche Transport Genossenschaft Binnenschifffahrt eG, Duisburg

Ir. H. van Hoorn  
Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag

Joachim Zöllner  
DST Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und  
Transportsysteme, Duisburg

## Ehrenbeirat

Vorsitzender Prof. Dierk Schröder, Hannover

Bernhard Bünck, Duisburg

Prof. Dr. Hans Heiner Heuser, Moers

Raymund Hinricher, Münster

Dr.-Ing. Hans-Gerhard Knieß, Hannover

Dr. K. H. Kühl, Moers

Dr. Peter Kurz  
Oberbürgermeister der Stadt Mannheim

Dr. Hans-Peter Martin, Duisburg

Prof. Dr.-Ing. Ernst Müller, Duisburg

Prof. Dr. Karsten Otte  
Bundesnetzagentur, Bonn

Adolf Sauerland  
Oberbürgermeister der Stadt Duisburg

Dr. Kurt Schrömgens  
Bonamare Binnenschifffahrtsgesellschaft mbH,  
Köln

Dipl.-Kfm. Hans-Joachim Welsch  
SHS Logistics GmbH, Dillingen

Prof. Dr. Günter Wiese, Weinheim

Dr.-Ing. H. H. Witte  
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord, Kiel

Willem B. de Zeeuw  
De Zeeuw Reederei Management, Basel

Dr. Heinz Zünkler, Köln

## Fachausschuss für Binnenschiffe

Vorsitzender Joachim Zöllner  
DST Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und  
Transportsysteme, Duisburg

Stv. Vorsitzender Hans-Gerd Heidenstecker

Repräsentant Sektion Deutsche Binnenschifffahrt,  
Wesseling

Steffen Augspurger  
Heinz Mertz & Co. Schifffahrt GmbH, Stuttgart

Michael Berrier  
ME Motoren- und Energietechnikbetriebsges. mbH,  
Ludwigshafen

Torsten Dosedahl  
Germanischer Lloyd, Hamburg

Uwe Fischer  
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadt-  
entwicklung, Bonn

Dr. Friedrich Fünferlings  
Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen,  
Duisburg

Lydia de Groot  
Centraal Bureau voor de Rijnen Binnenvaart, Rot-  
terdam

Prof. Dr.-Ing. Hans Heiner Heuser, Moers

Georg Höckels  
Rhenus Partnership GmbH & Co. KG, Duisburg

Andreas Hüsiger  
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte, Hannover

Björn Lutert  
MTU Friedrichshafen GmbH, Hamburg

Dr.-Ing. Christian Masilge  
DesCon Dr.-Ing. Masilge e.K., Falkensee

Prof. Dr.-Ing. Ernst Müller, Duisburg

Gernot Pauli  
Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, Straß-  
burg

Dr.-Ing. Dirk Postel  
Postel Engineering, Kamp-Lintfort

Volker Renner, Moers

Frank Rode  
Niedersächsische Verfrachtungsgesellschaft mbH,  
Hannover

Jürgen Sabotinski  
Imperial Schifffahrt GmbH, Duisburg

Ronald Schröder  
Neue Triton-Schiffswerft GmbH, Duisburg

Wolfgang Schröder  
Deutsche Binnenreederei AG, Berlin

Frank Waldorf  
Beschaffungsamt des Bundesministeriums des  
Innern, Bonn

Bernd Weinrich  
Promarin Propeller- und Marineteknik GmbH,  
Erftstadt

Ralf Wittig  
WITTIG GmbH, Duisburg

## Fachausschuss für Binnenwasserstraßen und Häfen

Vorsitzender Prof. Dr.-Ing. Christoph Heinzelmann  
Bundesanstalt für Wasserbau, Karlsruhe

Detlef Aster  
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, Würzburg

Jiří Aster, Děčín

Alfred Baumeister  
RMD Wasserstraßen GmbH, München

Ir. I.A.A. ten Broeke  
Ministry of Transport and Public Works, Maastricht

Detlef Bütow  
Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH, Dresden

Immo Conring  
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, Magdeburg

Martin van Dijk  
Koninklijke Schuttevaer, Rotterdam

Uwe Fischer  
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadt-  
entwicklung, Bonn

Dieter Haendel, Bochum

Michael Heinz  
Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Münster

Ingelore Hering  
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte, Hannover

Jens Kleiner  
Imperial Schifffahrt GmbH, Duisburg

Matthias Küßner  
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte, Hannover

Bert. H. Luijendijk  
Port of Rotterdam

H.-H. Mecklenburg  
Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen,  
Haren

Dr.-Ing. Manuela Osterthun  
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte, Hannover

Dr. Dietmar Rehmann, Bremen

Hermann Steidlinger, Ellerbek

Jens Stenglein  
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Mainz

## Fachausschuss für Binnenschifffahrtsrecht

Vorsitzender Prof. Dr. Patrick Schmidt  
Institut für Verkehrs- und Transportrecht, Universität Mannheim

Dr. Thomas Berrang  
Dillinger Hüttenwerke AG, Dillingen

Dr. Beate Czerwenka  
Bundesministerium der Justiz, Berlin

Stephan Erbe, Basel

Dr. Romain Garnon, Strasbourg

Dr. Sven Gerhard  
ALLIANZ Global Corporate & Specialty AG, Hamburg

Dr. Philippe Grulois  
Groep Victor Huygebaert N.V., Gent

Mr. Theresia K. Hacksteiner  
IVR, Rotterdam

Dr. Olaf Hartenstein, Hamburg

Prof. Dr. Rolf Herber, Hamburg

Dr. Hubert Holland, Mannheim

Markus Jaegers, Duisburg

MR Heinz-Clemens Kaune  
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung, Bonn

Dr. Werner Koriath, Duisburg

Wolfgang Kortus  
Imperial Logistics International GmbH, Duisburg

Dr. Peter Reutlinger  
Rheinschifffahrtsdirektion, Basel

Jörg Rusche  
Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V., Duisburg

Dr. Hans C. Schüler, Duisburg

Christian Teutsch, Düsseldorf

Dr. Johannes Trost, Hamburg

Mr. Ing. Hans A.F. van der Werf  
Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, Straßburg

Mr. J. Vogelaar  
Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart CBRB, Rotterdam

Dr. F. de Vries Lentsch  
AKD Prinsen van Wijmen, Rotterdam

Fink von Waldstein, Mannheim

## Fachausschuss für Verkehrswirtschaft

Vorsitzender Werner Kühlkamp  
Niederrheinische IHK Duisburg-Wesel-Kleve zu Duisburg

Henning Buchholz  
Wasser- und Schifffahrtsamt Minden, Minden

Jan Sönke Eckel  
Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG, Neuss

Prof. Dr. Paul Engelkamp  
DST Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme, Duisburg

Dr. Philippe Grulois  
Groep Victor Huygebaert N.V., Gent

Günter Hartkopf  
European River-Sea-Transport Union e.V., Berlin

Prof. Dr. Karl-Hans Hartwig  
Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster

Dr. Peter Langenbach  
Hülskens GmbH & Co. KG, Wesel

Prof. Dr. Karl-Hans Hartwig  
Institut f. Verkehrswiss., Münster

Dr. Hans-Peter Martin, Duisburg

Kai Nandelstaedt  
Reederei Schwaben GmbH, Heilbronn

Dr. Rüdiger Ostrowski  
Verband Spedition und Logistik Nordrhein-Westfalen e.V., Düsseldorf

Sonja Puskens  
Lagerhaus Pegels GmbH & Co. KG, Krefeld

Dr. Roland Pütz  
Imperial Schifffahrt GmbH & Co. KG, Duisburg



Rainer Schäfer  
Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG, Neuss

Joachim Schürings  
hysenKrupp Steel Europe AG, Duisburg

Heinrich Schulte-Zurhausen  
RBH Logistics GmbH, Gladbeck

## AG Telematik

Vorsitzender Henk van Laar  
Bureau Voorlichting Binnenvaart, Rotterdam

Gabriele Boettcher  
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Mainz

Meike Eilts  
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bonn

Georg Erkmen  
LEHNKERING Reederei GmbH, Duisburg

Nick van Haag  
Bureau Telematica Binnenvaart, Rotterdam

Annick Javor  
Promotie Binnenvaart Vlaanderen, Hasselt

Olaf Kammertöns  
DST Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme, Duisburg

Thorsten Koch  
Haeger & Schmidt International GmbH, Duisburg

Pieter-Jan Nefkens  
Nefkens Advies, Vuren

Martin Niederle  
INOSYS GmbH, Würzburg

Dr. Martin Sandler  
IN – Innovative Navigation GmbH, Kornwestheim

Roland Scheurle  
Bonamare Schiffsmanagement GmbH, Duisburg

Jos van Splunder  
Rijkswaterstaat, Rotterdam

Christian Tüchthüsen  
INPLAN GmbH, Oberhausen

Hubert Warzecha  
BASF AG, Ludwigshafen

Wolfgang Weißschädel  
INPLAN GmbH, Oberhausen







Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V.  
Vereniging voor Europese Binnenvaart en Waterwegen  
Association for European Inland Navigation and Waterways  
Association de la Navigation intérieure Européenne et des Voies Navigables