



140 Jahre

Kompetenz im Dienste von Binnenschifffahrt, Häfen
und Wasserstraßen

Impressum

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

Haus Rhein
Dammstraße 15-17
47119 Duisburg

Kontakt

Tel.: +49 (0203) 8000 627
Fax: +49 (0203) 8000 628
E-Mail: info@vbw-ev.de

Präsident: Heinz-Josef Joeris
Geschäftsführer: Marcel Lohbeck

Übersetzung, Nachdruck oder sonstige Vervielfältigung - auch
auszugsweise - ist nur mit Genehmigung des Herausgebers
gestattet.

Zitate und Auszüge sind mit Quellenangabe zu versehen.

Vorwort



Mit der Gründung des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen (VzW) am 13.01.1877 im Hotel Bellevue zu Koblenz legten die Vertreter der damaligen 12 größten Rheinschiffahrtsgesellschaften mithilfe der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) den Grundstein für unseren heutigen VBW.

Von der ersten Branchenvertretung der Binnenschiffahrt in Europa hin zu seiner heutigen Rolle, eines international anerkannten und geschätzten Think Tanks und Expertennetzwerks, hat der Verein sich stetig gewandelt und dabei alle wirtschaftlichen und politischen Umbrüche gemeistert.

Kern dieser einzigartigen Institution VBW sind seit ihrer Gründung im Jahr 1977 die Fachausschüsse des Vereins. Die große Anzahl internationaler Experten aus allen Bereichen des Systems Schiff/Wasserstraße/Häfen in den Fachausschüssen garantiert eine enge Bindung an die Praxis und ein großes Maß an Interdisziplinarität, welche es dem VBW ermöglichen, sich auf neue Herausforderungen einzustellen

und transformative Prozesse im Markt fachwissenschaftlich zu begleiten.

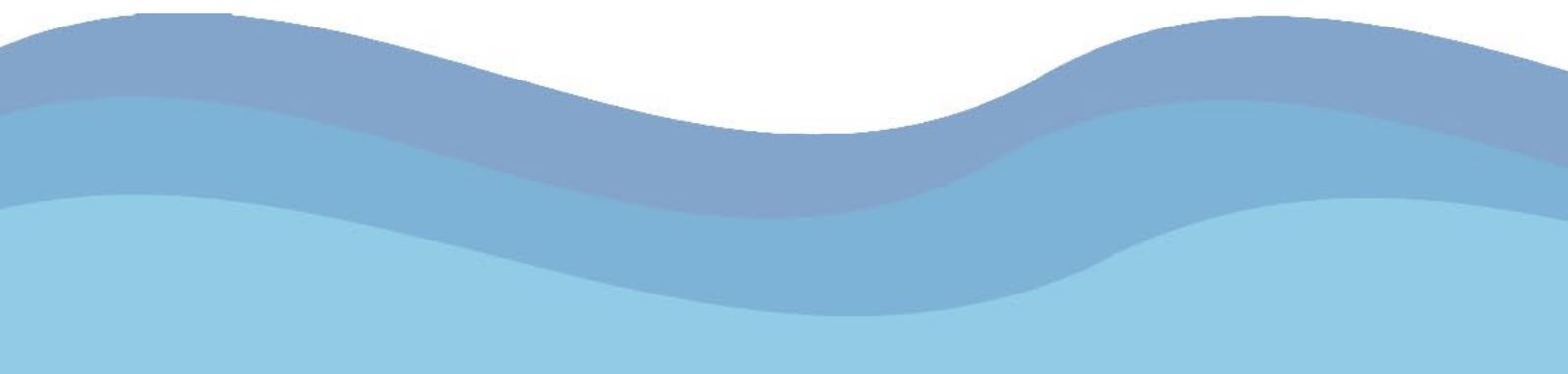
Die in dieser Festschrift beschriebenen Meilensteine der Ausschusstätigkeiten seit 1977 sind eindrucksvolle Belege dafür.

Mein persönlicher Dank gilt Frau Dr. Osterthun sowie den Herren Dütemeyer, Prof. Dr. Heuser, Dr. Koriath, Dr. Martin, Prof. Dr. Müller und unserem Geschäftsführer Herrn Lohbeck für die Erarbeitung dieser Publikation.

Ich wünsche allen Leserinnen und Lesern eine interessante Lektüre

Ihr

Heinz-Josef Joeris
Präsident



140 Jahre VBW - Inhalt

Gunter Düttemeyer

Geschäftsführer des VBW von 1997-2006

140 Jahre VBW - Offenheit und Weitblick 6

Prof. Dr. Hans-Heiner Heuser

*Vorstand der VBD von 1978-1995, Vorsitzender des Fachausschusses
"Binnenschiffe" von 1977-1994, seit 1995 Ehrenmitglied des VBW*

und Prof. Dr. Ernst Müller

*Vorstand der VBD/DST von 1995-1998 und 2013- 2015, Vorsitzender des
Fachausschusses "Binnenschiffe" von 1994-1998, seit 2006 Ehrenmitglied
des VBW*

40 Jahre Fachausschuss "Binnenschiffe" 10

Dr. Manuela Osterthun

*Dezernentin in der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt(GDWS),
Standort Hannover, Vorstandsmitglied der Hafentechnischen Gesellschaft
(HTG) und Mitglied im Fachausschuss "Binnenwasserstraßen und Häfen" seit
2003*

40 Jahre Fachausschuss "Binnenwasserstraßen und Häfen" 14

Die Fachausschussvorsitzenden seit 1977 19

Dr. Werner Koriath

*Binnenschifffahrtsjurist, Mitglied des Fachausschusses "Binnenschifffahrts-
recht" seit 1977, seit 2011 Ehrenmitglied des VBW*

40 Jahre Fachausschuss "Binnenschifffahrtsrecht" 20

Dr. Hans-Peter Martin

*Geschäftsführer "Verkehr" und stv. Hauptgeschäftsführer (ab 1978) der
Niederrheinischen IHK zu Duisburg von 1967-1997, Mitglied des Fachauss-
schusses "Verkehrswirtschaft" von 1977-2014, Ehrenmitglied des VBW seit
2005*

40 Jahre Fachausschuss "Verkehrswirtschaft" 24

Die Präsidenten und Ehrenmitglieder des Vereins 27

Marcel Lohbeck

Geschäftsführer des VBW seit 2012

Der Fachausschuss "Telematik" 28

140 Jahre VBW - Offenheit und Weitblick



In der Zeitspanne von seiner Gründung am 13. Januar 1877 – in den Kinderjahren des Deutschen Kaiserreichs und vor der Kulisse einer sich geradezu überschlagenden Industrialisierung – bis zur Umbenennung im Januar 1977 vom „Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen e.V.“ (VzW) in den „Verein für Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V.“ (VBW) hat der VzW beachtliche Wirkungskraft zum Nutzen der Rheinschifffahrt entfaltet. Seine Leistung wiegt umso schwerer, als er in diesen 100 Jahren mehrmalige tiefgreifende Veränderungen der gesellschaftlichen und staatlichen Ordnung, zwei Weltkriege mit den daraus folgenden Umbrüchen in den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie umwälzende technische Entwicklungen durchstehen musste. Letztere sind benannt mit der Ablösung der Segel- und Treidelschifffahrt durch die Dampfschifffahrt, die Einführung der Schleppschifffahrt, der schrittweisen Motorisierung der gesamten Flotte und dem Aufkommen der Schubschifffahrt. In seiner Ära gab es wohl kein Thema, mit dem er nicht befasst war. Die Palette seiner Tätigkeit reicht von den klassischen Binnenschifffahrtsthemen wie Verbesserung der Fahrwasser-Verhältnisse, Modernisierung der Polizei-, Patent- und Bemannungsvorschriften, Ausbau des Wasserstraßennetzes über Wirtschafts- und Rentabilitätsfragen wie Frachten- und Tarifgestaltung, kapazitätsregelnde Maßnahmen und Wettbewerbsbedingungen, speziell im Verhältnis zur staatlichen Eisenbahn, bis hin zur Konzentration der Schifffahrtsgerichtsbarkeit sowie zur Weiterentwicklung der einschlägigen Vorschriftenwerke auf dem Sektor des Transportrechts und der Abgabengestaltung.

Das Jahr 1977 müssen die Verantwortlichen des Vereins wie einen Reset, also einen totalen Neuanfang empfunden

haben. Durch den Verzicht auf die Wahrnehmung der gewerblichen Interessen der Rheinschifffahrt verlor der Verein mit einem Schlag sein Hauptaufgabenfeld. Es verblieb ihm jedoch mit dem „Haus Rhein“ als Basis, mit einer großen Reputation im In- und Ausland und mit einer breit aufgestellten und engagierten Mitgliedschaft ein beachtliches „Startkapital“.

„Haus Rhein“, 1955 in Duisburg-Ruhrort errichtet als Ersatz für das 1919 erworbene, aber Anfang 1945 durch Kriegseinwirkung zerstörte Verbandsgebäude in Duisburg-Mitte, war inzwischen zu einem zentralen Treffpunkt und Konferenzort für die nationale und internationale Binnenschifffahrt geworden; daran hat sich nichts geändert.

Die Wertschätzung, die der Verein in der Rheinschifffahrt und weit darüber hinaus genoss, gründete nicht allein auf der fachlichen Qualität seiner Arbeit. Nicht weniger haben dazu seine Einstellung, sein Stil und die Prinzipien beigetragen, von denen er sich in seinem Denken und Handeln leiten ließ.

Grenzüberschreitend zusammenzuarbeiten, Verständnis für die Sichtweise anderer europäischer Binnenschifffahrtsstaaten aufzubringen – das war ihm stets ein wichtiges Anliegen, selbst in der Zeit des Nationalismus.

Der permanente und intensive Kontakt zur Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), an deren Arbeit er ab 1950 mehr als 25 Jahre mit einem Kommissar direkt beteiligt war, unterstreicht dies. Wenn der VzW viel bewegen konnte, lag es primär an seiner Aufgeschlossenheit für neue Ideen und Entwicklungen – ohne den Blick für das Notwendige und Machbare zu verlieren -, an seiner analytischen Neugier und seiner Neutralität in Bezug auf nationale oder partikuläre Interessen in seinen verschiedenen Mitgliedssektoren.

Wie ein roter Faden zieht sich durch seine Tätigkeit das Bestreben, sich nicht mit Detaillösungen zufrieden zu geben. Sein Interesse galt dem Gesamtzusammenhang, dem System; er wollte ordnen, strukturieren, Lösungen von Dauer, ausgerichtet auf die Zukunft. Diese Einstellung ist vielfach belegt, etwa durch seinen maßgeblichen Anstoß zur Gründung einer Berufsgenossenschaft für die Binnenschifffahrt (1885) oder zur Bildung zweier Arbeitgeberverbände (1919), einmal für die Rheinschifffahrt, im anderen Fall für die Umschlags- und Lagereibetriebe in den Duisburg-Ruhrorter Häfen; sie haben allesamt noch bis vor wenigen Jahren bestanden.

Auch die heutige Institution „Schulschiff Rhein“ leitet sich aus den beiden Schulschiff-Einheiten ab, die der VzW bis 1974 als Eigentümer im Interesse der beruflichen Erst- und Weiterbildung betrieb. Ohne dieses Engagement gäbe es vermutlich kein Schiffer-Berufskolleg in Duisburg-Homburg.

Nichts verdeutlicht indes das weitsichtige Handeln des Vereins mehr als die von ihm forcierte Gründung des Bilgenentwässerungsverbandes (BEV) im Jahr 1965, zu einer Zeit, als Aufrufe zur Beachtung ökologischer Aspekte in weiten Kreisen der Wirtschaft auf völliges Unverständnis, ja sogar auf offene Ablehnung stießen.

Beides – Offenheit und Weitsicht – waren zweifellos schon während der ersten Jahrzehnte des Vereins – abgesehen vom Interesse an einer schlagkräftigen und erfolgreichen Gewerbevertretung – der Schlüssel für die Bereitschaft, sich dem Verein als Mitglied anzuschließen. Die Vereinsführung ihrerseits handelt schon in einer frühen Phase der Vereinsgeschichte nach dieser Leitlinie: Sie versteht es, zunächst Häfen, Spediteure und Verladerschaft als natürliche Partner des Transports

über die Wasserstraße, später auch Städte sowie Industrie- und Handelskammern für eine Mitgliedschaft zur Unterstützung der Vereinsarbeit zu gewinnen. Andere Bereiche, darunter Institutionen aus Wissenschaft und Forschung, folgen später diesem Beispiel. Der Verein versteht es, mit dieser Vielfalt umzugehen, indem er auf internationaler Ebene wie auch branchenübergreifend das Prinzip von Interessenbündelung und Interessenausgleich praktiziert. Qualifizierte Köpfe und profilierte Persönlichkeiten in seinen Reihen haben ihn dazu durch alle Zeiten befähigt.

Seit jeher war der Verein auf gute Zusammenarbeit mit den zuständigen staatlichen Instanzen, vornehmlich der Strombauverwaltung, und mit den multilateralen Organisationen, in erster Linie der ZKR und der EU-Kommission, bedacht. In seinem „neuen Leben“ als fachwissenschaftlicher Förderverein bot sich dem VBW die Möglichkeit, Behördenrepräsentanten als Vereinsmitglieder „mit ins Boot zu holen“ und für eine direkte Mitarbeit zu gewinnen. Diese Chance wurde beiderseits bereitwillig genutzt. Daraus hat sich in Fortsetzung und Vertiefung der früheren Kontakte eine für alle Seiten höchst fruchtbare Kooperation entwickelt. Neben den traditionellen Mitgliedern haben sich die „neu erschlossenen“ aus Verwaltung und Wissenschaft mit ihrem persönlichen und fachlichen Input zu einer starken Säule im VBW entwickelt. Sie sind für den verbandsinternen, gruppenübergreifenden Dialog und Meinungsbildungsprozess ebenso wenig wegzudenken wie die Mitglieder aus den Staaten der EU und aus der Schweiz.

Die Änderung des Vereinszwecks per 01.01.1977 – neu: Förderung des Systems Binnenschiff / Wasserstraße / Hafen – entsprach einem Gebot der Stunde. Die Verschmelzung der Stromgebietsverbände auf

den BDB als Spitzenverband für die gesamte deutsche Binnenschifffahrt ließ schon ab Anfang 1974 keinen Raum für andere Gewerbeorganisationen. Zudem kam schon in dieser Zeit (erste Ölkrise 1973) ein Umdenkungsprozess in der Gesellschaft in Gang. Der ökonomische Nutzen, ablesbar am Betriebsergebnis, verlor als maßgebliches Bewertungs- und Entscheidungskriterium an Gewicht. An seine Stelle trat eine komplex Beurteilung wirtschaftlichen Handelns, insbesondere eine kritische Sicht auf die Auswirkungen des Verkehrs mit allen seinen Komponenten (Betriebsmittel / Gütereigenschaften / Infrastruktur) auf Umwelt und Gesellschaft.

Die Verpflichtung zum Umweltschutz, durch einschlägige nationale und europäische Rechtsetzung kontinuierlich ausgeweitet, und der administrative wie auch der Druck der öffentlichen Meinung, nicht zuletzt die Einsicht, auf den sich abzeichnenden Klimawandel reagieren zu müssen (u.a. durch nachhaltiges, ressourcenschonendes Wirtschaften/ Reduktion der Abgasemissionen) setzten dem VBW einen völlig veränderten Handlungsrahmen. Gemessen daran war der Einfluss der zunehmenden Containerisierung auf die Entwicklung des Binnenschiffsverkehrs weit weniger bedeutend, wenn auch – im Zusammenhang mit der Globalisierung – eine nicht zu vernachlässigende Größe.

Die Notwendigkeit, auf diese grundlegend neuen Entwicklungen Antworten für die Umsetzung in die Praxis des Binnenschiffsverkehrssystems zu finden, stellte für den VBW nach dem fundamentalen Paradigmenwechsel durch die Änderung des Vereinszwecks eine besondere Herausforderung dar. Wie sich zeigen sollte, war er ihr ohne weiteres gewachsen. Dies gelang ihm in erster Linie durch die Bildung der Fachausschüsse

- „Binnenschiffe“
- „Verkehrswirtschaft“
- „Binnenschifffahrtsrecht“
- „Binnenwasserstraßen und Häfen“
- „Telematik“ (ab 2011).

Mit ihnen ist der VBW bestens aufgestellt. Die Qualität ihrer Arbeit hat sie längst zum Herzstück des VBW werden lassen. Die einmalige Struktur in der Zusammensetzung seiner Mitglieder und die engen Kontakte zu anderen Organisationen in und außerhalb Deutschlands haben diese Entwicklung begünstigt. Sie bot und bietet dem VBW einen unerschöpflichen Fundus an Wissen und Erfahrung, der weit über die originären Bereiche Binnenschifffahrt, Wasserstraßen und Häfen hinausreicht. Seinen Wert entfaltete er allerdings erst durch das einzigartige ehrenamtliche Engagement und die große Bereitschaft der Mitglieder zur Mitarbeit – übrigens in allen Gremien des VBW und ohne Unterschied nach Rang, beruflicher Stellung oder Nationalität. Auf dieser Grundlage entwickelten sich die Fachausschüsse sehr bald zu Kommunikations- und Austauschforen, die Erfahrungen, Anregungen und Ideen entgegennahmen, sie in intensiven ergebnisoffen geführten Diskussionen verarbeiteten und mit Resultaten ihrerseits Impulse in die Fachöffentlichkeit, in den politischen Raum und Hilfestellung an die Praxis gaben. Dies geschah per Newsletter, Vorträgen, Stellungnahmen oder auf Infoveranstaltungen, Fachtagungen sowie an speziellen Thementagen. Zum wichtigsten Spiegelbild der Arbeit und Leistung der Fachausschüsse wurden ihre Publikationen. Sie bilden eine Themen- und Problembreite ab, die in beeindruckender Weise alle Entwicklungslinien und Bezugspunkte des Binnenschiffsverkehrssystems in technischer, rechtlicher, infrastruktureller und wirtschaftlicher Hinsicht einschließlich seiner Position im Verhältnis zu anderen



Bild links oben: Der Vorstand des VzW im Jahre 1924 von links nach rechts: stehend: H. Schlüter (Stinnes), Dr. W. Schmitz (VzW), Dr. h.c. Kruse (Braunkohle), C. Weyhenmeyer (Kohlenkontor); sitzend: H. Hecht (Rhenania), Dr. h.c. Ott (Rhein & See), Dr. h.c. Welker (Haniel), G. Jaeger (Fendel), G. Scharren (Spedition Duisburg)

Bilder unten:

Großer Bahnhof bei den Großen Binnenschiffahrtstagen, die der Zentralverein für Binnenschiffahrt jährlich ausrichtete.

links: Bundespräsident Theodor Heuss beim großen Binnenschiffahrtstag 1955 in Duisburg

rechts: Bundespräsident Heinrich Lübcke mit Frau bei einer Bereisung des Rheins beim Großen Binnenschiffahrtstag 1963 in Köln.



Verkehrsträgern aufzeigt. Diese Liste verdeutlicht Problembewusstsein in Detail- wie auch in Fragen von grundsätzlicher Bedeutung, Orientierung am alltäglichen Beratungsbedarf der Praxis und seine Fähigkeit zur dynamischen Reaktion auf gravierende politische Veränderungen in Europa mit ihren Folgen für die Verkehrsentwicklung (Wiedervereinigung der deutschen Teilstaaten; Erweiterung der Europäischen Union nach Ost- und Südosteuropa).

Mit den Aktivitäten und Veröffentlichungen der letzten Jahre hat sich der VBW tatkräftig in den aktuellen verkehrswissenschaftlichen Diskurs eingebracht und nicht den geringsten Zweifel an seiner Ambition aufkommen lassen, auch weiterhin zielstrebig für die Bestandssicherung

und Leistungssteigerung des Verkehrssystems Binnenschiff / Wasserstraße / Hafen zu wirken. Schon seine Entscheidung gegen Ende der 90er Jahre, sich intensiv des Themas „Telematik“ in einer Arbeitsgruppe anzunehmen und diese inzwischen zum Fachausschuss hochzustufen, war als entsprechendes Signal zu werten, d.h. der VBW sieht in der Digitalisierung mit ihren umfassenden Anwendungsmöglichkeiten die technologische Revolution unserer Zeit.

Das skizzierte Bild der 140-jährigen Geschichte des Vereins, der sein Profil schon wenige Jahre nach seiner Umbenennung und Neubestimmung seiner Aufgaben mit dem Attribut „europäisch“ zutreffend beschrieben hat, kann die vielfältigen Facetten

seiner Tätigkeit nur andeuten. Es sollte aber deutlich gemacht haben, wie gut es dem Verein gelungen ist, das Erbe nicht nur im Geiste der ersten 100 Jahre fortgeführt, sondern es darüber hinausgehend unter veränderten Gegebenheiten in Deutschland, Europa und der Welt nach modernen Maßstäben gefestigt und vermehrt zu haben.

Der Wunsch, den eingeschlagenen Kurs in eine gute Zukunft fortzusetzen, sei bekräftigt mit dem die Flagge des VBW schmückenden traditionellen Schiffergruß der Rheinschiffahrt „in Gottes Namen“

Prof. Dr. Hans Heiner Heuser, Prof. Dr. Ernst Müller

Der Fachausschuss „Binnenschiffe“



Der Fachausschuss „Binnenschiffe“ im VBW wurde 1977 gegründet. Er besteht aus ca. 20 Mitgliedern. Sie vertreten:

- Binnenschiffahrtsunternehmen
- Werften und Zulieferer
- Hafenbetriebe
- Ingenieurbüros
- Berufsgenossenschaft
- Wasser- und Schiffahrtsverwaltung
- Wissenschaft und Forschung

Der Fachausschuss für Binnenschiffe des VBW ist zugleich ein Fachausschuss der STG.

Herausragende Themen und Arbeitsschwerpunkte des Fachausschusses seit der Gründung 1977 bis Ende 2016

Einen ersten besonderen Erfolg stellte die Durchführung des STG-SPRECHTAGES im März 1979 mit 250 Teilnehmern in DUISBURG dar.

Die Folgezeit war dominiert von den Themen:

- Grenzabmessungen von Binnengüterschiffen, resultierende Standards
- Musterbaubeschreibung für Binnenschiffe
- Hochfester Leichtbau zur Gewichtsminderung von Binnengüterschiffen und Schubbooten
- Energieeinsparung beim Vortrieb
- Restenergieverwertung auf Binnenschiffen

Herausragend war die umfangreiche Ausarbeitung **„Energieverbrauch im Güterverkehr“**. Erstmalig wurde der transportbezogene Energiebedarf der Binnengüterschiffahrt denen der Verkehrsträger Bahn und LKW vergleichend gegenübergestellt und dadurch eine Bewertung ermöglicht.

Eine besondere Initiative des Fachausschusses „Binnenschiffe“ betraf u.a. Versuchsfahrten mit der in der VBD neu entwickelten **Breitdüse für Einschrauben-Güterschiffe** mit einer bestätigten Verminderung der spez. Antriebsleistung von 7%

- 12% gegenüber herkömmlichen Düsenformen.

In den Jahren 1982/83 rückte angesichts der wachsenden Größe von Binnengüterschiffen und Schubverbänden die **Entwicklung von hochwirksamen aktiven Bugsteuerorganen** in den Vordergrund.

Die Jahre 1984/85 standen ganz im Zeichen des Beginns der Entwicklungsarbeiten zum **„Binnenschiff der Zukunft“**, die sich bis in die 1990er Jahre erstreckten.

In diese Zeit fällt auch die Etablierung der VBW/BDB - Arbeitsgruppe Forschung und Entwicklung für die Binnenschiffahrt (FEBI), die wesentlichen Anteil am Erfolg der Arbeiten für das **„Binnenschiff der Zukunft“** erlangte.

Eine vom Fachausschuss für Binnenschiffe gebildete **Arbeitsgruppe „Bordcomputer“** konnte in ihrem Zwischenbericht im Jahre 1988 wichtige Details, u.a. für ein Programm zur Fahrtoptimierung und dessen Installierung an Bord klären. Primäres Ziel war und ist die Sicherstellung des computergeführten, wasser-tiefengerechten Fahrtablaufs.

Anfang 1990 erfolgte die Veröffentlichung des Abschlussberichts zum 1. Teil des umfassenden Vorhabens **„Binnengüterschiff der Zukunft“**. Der Titel der von der Versuchsanstalt für Binnenschiffbau, Duisburg (VBD) erarbeiteten Studie lautete: **„Optimierung von Formgebung, Vortrieb und Steuern für Binnen-Großmotorschiffe“**.

Bei Gesamtlängen zwischen 80 m und 125 m wurden spezifische Verbrauchsminderungen zwischen 15 % und 18 % erzielt. Damit und auf der Basis der bis 1993 fertiggestellten Teile 2 und 3 - Gewichtsoptimierung (Germanischer Lloyd, GL) bzw. Weiterentwicklung widerstandsmindernder und propulsionsverbessernder Mittel

(VBD) - konnte der Fachausschuss für Binnenschiffe einen wichtigen Beratungsbeitrag leisten.

Gemeinsam mit dem Fachausschuss **„Binnenwasserstraßen und Häfen“** wurde eine Arbeitsgruppe **„Folgerungen aus Kanal- und Schifffahrtsversuchen“** zur Einführung der Erkenntnisse in die Praxis gebildet.

Im Rahmen des Forschungsbereichs **„Fahrdynamik von Binnenschiffen“** hat die Arbeitsgruppe ihren Abschlussbericht nach mehrjähriger Tätigkeit 1993 fertig gestellt.

Die erwähnte Mitarbeit des Fachausschusses an der Entwicklung des Bordcomputers für Binnengüterschiffe und Schubboote brachte im April 1994 einen vor der Veröffentlichung stehenden Fortschrittsbericht. In der Folge wurden der Bau eines Prototyps und die Erstellung eines Pflichtenhefts für die spezifischen Programmierarbeiten vorbereitet.

Aufgegriffen hat der Fachausschuss **„Binnenschiffe“** das Thema **„Vergleich der Schadstoffemissionen der Verkehrsträger“** das eine stark zunehmende Bedeutung hat und die Bereitstellung einer neuen, wissenschaftlich begleiteten Energieverbrauchsstudie erfordert. Vornehmliches Ziel dabei ist es, die unterschiedlich basierten Angaben der Verkehrsträger - deren Entwicklungsstand entsprechend - erneut vergleichbar zu machen.

Die Arbeitsgruppe **„Technische Planungsgrundlagen für Rhein-Main-Donau-Verkehre“** hat ihre 1993 aufgenommene Tätigkeit mit den nachfolgenden Schwerpunkten intensiv fortgesetzt:

- Ermittlung der bestgeeigneten Fahrzeuge und Verbände
- Optimierung von Transportabläufen für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen.
- Vorausrechnung von Fahr- und Transportzeiten

Neu aufgenommen in das Arbeitsprogramm für 1994 wurde die Frage des **Einsatzes schnellerer Schiffe auf Binnenwasserstraßen**. Dabei kann der physikalische Grenzwert, die sog. kritische Geschwindigkeit auf flachem Wasser von Frachtschiffen normalerweise nicht überschritten werden. Möglich hingegen erscheint eine positive Beeinflussung (=Steigerung) des Verhältniswerts "Geschwindigkeitszunahme / Mehrleistungsbedarf" (km/h / kW) im sog. unterkritischen Fahrtbereich und damit eine Erhöhung des für den wirtschaftlichen Einsatz des Frachtschiffes entscheidenden Transport-Gütegrades (tkm/kWh). (Überkritische Geschwindigkeiten sind allenfalls für kleinere Binnenfahrgastschiffe realisierbar). Über diese Thematik wird nach Fertigstellung der Arbeiten am übergeordneten Forschungsthema "Schnelle Schiffe" im Fachausschuss weiter zu diskutieren sein.

Die forschungsbegleitende Tätigkeit des Fachausschusses „Binnenschiffe“ trug und trägt dazu bei, dass im Rahmen des F+E - Programms **"Entwurfsempfehlungen für Binnengüterschiffe und Schubverbände auf extrem flachem Wasser"** Fortschritte erzielt werden. Im Vordergrund steht dabei, Schiffen und Schiffsverbänden für den Einsatz z.B. auf Elbe und Oder aber auch für den Rhein - angesichts der zu erwartenden längeren Niedrigwasserperioden als Folge des Klimawandels - Zuverlässigkeit und ausreichende Wirtschaftlichkeit zu sichern.

Die **Weiterentwicklung von Propellerdüsen für Einschraubenschiffe** wurde 1995 erneut eingehend behandelt ebenso wie der Einsatz aktiver Bugsteueranlagen an Binnenschiffen. Auf die Probleme schneller Schiffe (hump, Verkehrssicherheit, wirtschaftliche und juristische Frage etc.) beim Einsatz auf Binnenwasserstraßen wird hingewiesen.

Die wirtschaftliche Verwertbarkeit von Forschungsvorhaben und -ergebnissen ist ein wichtiges Merkmal der Diskussionen; Anforderungen an die technische Ausrüstung schneller Schiffe, optimale hydro- und aerodynamische Formgebung, spezielle Fragen der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes, Entwicklung schneller Fahrgastschiffe, Kostenreduzierung an der Schnittstelle Schiff – Umschlagspunkt, z. B. durch neue schiffbauliche und schiffsseitige Konstruktionen sind herausragende Themen.

Es wurde als wichtig erachtet, auch **schiffahrtstechnische Planungsgrundlagen für den Rhein-Main-Donau-Verkehr** zu erarbeiten (1996), mit dem Hinweis, dass diese auch auf die untere Donau ausgedehnt werden sollen, obwohl es Schwierigkeiten bereiten dürfte, hierfür geeignete Unterlagen zu bekommen.

Im 1997 fertig gestellten **Abschlussbericht „Schnelle Schiffe“** wird der Begriff dafür definiert, es werden die Grundlagen erläutert, der derzeitige Istzustand auf dem Rhein aufgezeigt und auf den ökonomischen Wirkungsgrad schneller Schiffe (Antriebsleistung/ Geschwindigkeit) wird hingewiesen.

Nach den Ergebnissen der VBD-Untersuchungen bestehen Zweifel über die Möglichkeit des Einsatzes schneller Schiffe auf den Kanälen (Wellenbildung, Sicherheitsfragen). Es sollen zunächst Erfahrungen auf dem Rhein gesammelt werden.

Die neue **Arbeitsgruppe „Schnelle Fahrgastschiffe“** besteht überwiegend aus Praktikern. Sie wird zunächst Fragen des Bedarfs klären (Schiffsgröße, Geschwindigkeit, nautische und Sicherheitsfragen, Umweltprobleme, Wechselwirkung Schiff - Wasserstraße).

Die Arbeitsgruppe **„Das Schiff an der Schnittstelle Umschlag“** erklärt

(1998), dass durch technische Maßnahmen und prozessorientiertes Verhalten eine kostengünstigere Abwicklung der Umschlagvorgänge erfolgen kann, dabei ist zu beachten, dass 60 – 70 % der Kosten Nachlaufkosten sind.

Die **Reduzierung der Schadstoffemissionen in der Binnenschifffahrt** ist 2002 ein wichtiges Thema. Durch Schaffen einer Methodik der Abgasprüfung und einheitlicher Bezugswerte, z.B. gefahrene Tonnenkilometer (t Ladung x km) soll der Vergleich mit dem Landverkehr aktualisiert werden.

2003 werden im Fachausschuss neue **Sicherheitsanforderungen an Fahrgastschiffe** gestellt, und zwar hinsichtlich der Sinksicherheit, der Leckstabilität, des Zwei-Abteilungs - Status bei Schiffen für mehr als 250 Personen, eines redundanten Antriebssystems etc.

Themen der folgenden Sitzungen (2005/06) sind die **Erarbeitung eines Statistikheftes für die Binnenschifffahrt**, in dem außer den Schiffsabmessungen auch Antriebsart und Steuerungssysteme enthalten sind. Entsprechende Unterlagen liegen im DST bereits vor und sind abrufbar. Weiterhin sind die Möglichkeiten der Reduzierung der ökologischen Belastungen der Wasserwege durch Optimierung der Schiffsgestaltung zu prüfen. Als neues Forschungsthema wird die Untersuchung technischer und organisatorischer Maßnahmen zur Reduzierung des sicherheitsrelevanten Personalbedarfs in der Binnenschifffahrt vorgeschlagen. Hauptthema der FA-Sitzung 2008 ist die **Einsatzmöglichkeiten von Fahr simulatoren für die Binnenschifffahrt**. Die sind abhängig von den Schiffs- und Umgebungsparametern, d.h. Schiffstyp, Propulsions- und Steuerorgane, Fahrtgebiet, Verkehrssituation, Umweltbedingungen (Sicht, Wetter, Wasserstand, Strömung etc.).

Die Nutzung für Ausbildung, Training und Forschung wird hervorgehoben.

Zentrale Themen 2010 sind die **Abgasemissionen von Binnenschiffen und die Sicherheit von Binnenfahrtschiffen**.

Besonders hingewiesen wird auf die Binnenschiffsuntersuchungsordnung und deren Auswirkungen auf die Fahrtschiffahrt, auf die Bordkläranlagen, auf alternative Treibstoffe, auf Rußpartikelfilter für Schiffsdiesel. Als Forschungsthemen werden vorgeschlagen:

- Untersuchung dieselektrischer Antriebe hinsichtlich Leistungsaufteilung, x- elektrischer Antrieb (Zukunftstechnologie Brennstoffzelle),
- Untersuchung von Propellerformen zwecks Optimierung,
- Untersuchungen am Simulator (z. B. Uferbefestigungen)

2011 wird ein einheitliches **Messverfahren zur Erfassung der Kohlendioxid-Emissionen** diskutiert, wobei nicht nur an den Motoren allein gemessen werden soll, sondern der Einfluss des Schiffskörpers und der Umwelt mit einzuschließen ist. Zu Forschungsschwerpunkten werden erklärt:

- Verifizierung der Optimierung und der Energieeffizienz von Propulsionsanlagen von Schiffen unter Betriebsbedingungen,
- Entwicklung eines standardisierten Verfahrens zur Abschätzung der Energieeinsparungspotenziale von Binnenschiffen,
- Entwicklung eines Blattkettenantriebs für Schubboote und andere Binnenschiffe,
- Entwicklung standardisierter Anforderungen an Fahrsimulatoren als Schulungs- und Trainingsanlage für Binnenschiffer
- Entwicklung eines seegängigen Binnenschiffes

Schwerpunkthemen der Ausschusssitzungen in 2012 waren der Katastrophenschutz an Wasserstraßen, das **Havarie-Management-Konzept für den Rhein** (s. Havarien MS Exelsior und TMS Waldhof), LNG als Treibstoff (teurer Einbau der Antriebsanlagen, großer Raumanspruch der Drucktanks, Sicherheitsaspekte) sowie der Bericht der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt zu den Treibhausgasemissionen von Binnenschiffen (Berechnung der spezifischen CO₂-Emissionen der Binnenschiffahrt).

Unternehmen, die neue schiffbauliche Techniken entwickeln, wird im Fachausschuss die Möglichkeit gegeben, diese vorzustellen und zu diskutieren.

In 2013 vergab der Fachausschuss mithilfe eines zuvor formulierten Pflichtenheftes eine Masterarbeit mit dem Ziel der **Konzeptionierung eines „Modernen kleinen Binnenschiffes“** an einen Masterstudenten des DST. Die Arbeit wurde noch im gleichen Jahr veröffentlicht.

Der Fachausschuss führte im Juni 2015 einen **Thementag „Schiffsführungssimulatoren in der Binnenschiffahrt“** am Schiffer-Berufskolleg RHEIN in Duisburg-Homberg durch. Die Vorträge informierten über aktuelle Nutzungsmöglichkeiten der Simulatortechnik. Eine begleitende Publikation wurde im gleichen Jahr veröffentlicht.

In dem als interaktive Mobile-App veröffentlichten Abschlussbericht **„Betriebskostensenkung von Binnenschiffen“** (2014) erhalten Interessierte z.B. Änderungsvorschläge für die Schiffsform oder die Propulsion sowie Informationen über diesel-elektrischen Antrieb oder Abwärmenutzung. Zu jeder Einzelmaßnahme gibt es Informationen über die Höhe der Investitionskosten sowie über eine mögliche Wirkungsgradverbesserung.

Die zukünftige Arbeit des Fachausschusses wird von den Folgen und Auswirkungen der neuen NRMM-Verordnung geprägt sein, denn sie verschärft die Anforderungen an die Motoren- und Abgasnachbehandlungstechnik erheblich. Vor diesem Hintergrund sind die Diskussionen im Fachausschuss über alternative Kraftstoffe und Antriebssysteme, wie LNG, Wasserstoff und Elektromobilität von höchster wirtschaftlicher Bedeutung.

Um die Arbeiten an diesem Thema auf eine breitere Basis zu stellen, hat der VBW mithilfe des Fachausschusses „Binnenschiffe“ eine gemeinsame **Gesprächsplattform „Abgasminderung/Abgasnachbehandlung/Umweltechnik“** mit dem DST und dem Verband Schiffbau und Meerestechnik eingerichtet, der Vertreter von Schiffahrtsgesellschaften und Motoren- und Technikhersteller angehören. Ziel der gemeinsamen Gesprächsplattform ist der fachliche Austausch über aktuelle Entwicklungen im Bereich Umwelt- und Motorentchnik, Möglichkeiten zur Emissionsreduktion im Bestand sowie die Erarbeitung von Vorschlägen für eine neue Modernisierungsförderung des Bundes.

Mit der Bildung des Ausschusses CESNI zwischen der EU-Kommission und der ZKR hat der Fachausschuss „Binnenschiffe“ eine neue Rolle zugewiesen bekommen. In CESNI werden zukünftig die **technischen Standards für die europäische Binnenschiffahrt** entwickelt. Die akkreditierten Verbände spielen hierbei eine aktive Rolle und sind gleichberechtigte Partner im Ausschuss und seinen Arbeitsgruppen. Der Fachausschuss „Binnenschiffe“ hat ein Expertenteam für die Mitwirkung in CESNI entsandt, um diese wichtige Aufgabe zu erfüllen.

Dr.-Ing. Manuela Osterthun

40 Jahre Fachausschuss "Binnenwasserstraßen und Häfen"



Bild: Hülsterns Wasserbau GmbH

Im 140sten Jahr des Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. (VBW) wird der Fachausschuss „Binnenwasserstraßen und Häfen“ vierzig Jahre jung. Auf Beschluss des Beirats des VBW wurde der Fachausschuss am 22. Juni 1977 gegründet und mit der Aufgabe „Beratung von Grundsatzfragen und aktuellen Problemen zur Förderung der Entwicklung der Binnenwasserstraßen und Häfen mit dem Ziel, hierzu in der Form von Empfehlungen Stellung zu nehmen“ beauftragt.

Aufgrund der gemeinsamen fachlichen Interessen und Ziele wurde im Dezember 1991 die enge Zusammenarbeit des Fachausschusses mit der Hafentechnischen Gesellschaft e.V. begründet. Als gemeinsamer Fachausschuss der beiden Fachgesellschaften stehen für die Arbeit und die Verbreitung der Ergebnisse seit 1992 eine breitere Basis und eine größere Resonanz bei allen an der Bestandssicherung und Leistungssteigerung des Verkehrssystems Binnenschiff/Wasserstraße/Hafen Engagierten zur Verfügung.

In den ersten Jahren seiner Arbeit hat der Fachausschuss es als eine seiner vordringlichen Aufgaben angesehen, im Rahmen der damaligen Gegebenheiten und zukünftigen Entwicklungen zuverlässige Beurteilungsgrundlagen für die Nutzungsmöglichkeit der Wasserstraßen und Häfen sowie die Wahl geeigneter Schiffe zu erstellen. Damit sollte ein Hilfsmittel für weitere Überlegungen und Planungen geschaffen werden, auf der Ebene der Wasserstraßenverwaltung und zum Nutzen aller Interessierten. Dies führte zu einer intensiven Erarbeitung des Themas „**Maßliche, hydromechanische und nautische Grenzbedingungen der Wasserstraßen und ihre Auswirkungen auf die technische Gestaltung**“.

Ein wesentlicher Bestandteil war die damals noch sehr arbeits- und zeitaufwändige Sammlung der Daten für die grafische und tabellarische Darstellung des Ist Zustands der Wasserstraßen. Diese wurde beginnend mit der damaligen Bundesrepublik Deutschland kontinuierlich erweitert um die internationalen Fahrtgebiete in den Niederlanden, Belgien, Nordfrankreich, von Mosel, Rhein und Donau. Nach 1989 erfolgte dann die Ergänzung der Wasserstraßen der neuen Bundesländer sowie des ost- und südosteuropäischen Raums.

Die systematisierte Datensammlung beinhaltete zunächst die Ausbauzustände mit den relevanten Fahrrinnenabmessungen, Durchfahrtshöhen, Schleusenabmessungen sowie die Ausbauziele und wurden erstmalig 1981 als „**Grenzbedingungen der Wasserstraßen und Häfen**“ in der „Zeitschrift für Binnenschifffahrt“ veröffentlicht. Außerdem ging sie in die VBW Publikation „**Sammlung von Daten und Fakten zur Darstellung der Leistungskraft der Binnenschifffahrt und ihrer Bedeutung für die Verkehrswirtschaft**“ ein, die als Loseblattsammlung in Ringbuchform erschien.

In den Folgejahren wurde die Datensammlung kontinuierlich aktualisiert und um Informationen zu Häfen und Umschlagstellen, Wasserstraßenklassen und Beschreibungen der Wasserstraßen sowie ihrer Eignung für die Radarfahrt ergänzt.

Neben der Aktualisierung der Loseblattsammlung folgte 1995 zunächst eine selbständige VBW Publikation „**Die Binnenwasserstraßen der Bundesrepublik Deutschland**“ und im Anschluss die VBW Publikation „**Die Binnenwasserstraßen in den Niederlanden**“. Ab 2000 wurde die Loseblattsammlung durch die Aufnahme der Übersichten und Beschreibungen der Bundeswasserstraßen sowie der

Binnenhäfen in das Elektronische WasserstraßenInformationssystem (ELWIS) ersetzt. ELWIS stellt das maßgebliche zentrale Informationswerk für die Binnenschifffahrt dar, das den nautischen Informationsaustausch zwischen Schifffahrt einerseits sowie Wasserstraßen und Schifffahrtsverwaltung andererseits zusätzlich zum nautischen Informationsfunk ermöglichen soll. Als wesentliches Ergebnis entstand 1987 aus diesen Arbeiten auch eine **Empfehlung für eine neue Klassifizierung der europäischen Binnenwasserstraßen**, der sich der Internationale Schifffahrtskongress (PIANC The World Association for Waterborne Transport Infrastructure) 1991 angeschlossen hat (vgl. ZfB 1991, S. 466 ff).

Aus der Erarbeitung der Daten und Faktensammlung heraus ergaben sich zahlreiche weitere Themenkomplexe, die durch den Fachausschuss behandelt wurden. So wurden Fahrtzeittabellen für die deutschen und niederländischen Wasserstraßen sowie die Donau entwickelt und als Broschüre veröffentlicht, so dass erstmalig ein allgemeiner Überblick über die Fahrtdauer auf den wichtigsten Verkehrsrelationen zur Verfügung stand.

Im Hinblick auf die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit wurde in den 1980er Jahren die Ausschöpfung der Möglichkeiten des UKW Funks aufgegriffen. Eine eingesetzte Arbeitsgruppe befasste sich mit dem Thema „**Kommunikationssysteme – Funkdienste – in der Binnenschifffahrt**“, wobei ein Schwerpunkt auf der Durchleuchtung des bestehenden Informationsdienstes für den Transport gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen lag. Eine entsprechende Bestandsaufnahme wurde 1988 in den „Binnenschifffahrts Nachrichten“ (Heft 1/2, S. 9 ff.) veröffentlicht. Das damalige Informationssystem reichte zwar für den Regelfall aus, es wurde aber empfohlen,

Maßnahmen für den Extremfall zu treffen und Elemente der niederländischen Praxis, wie zentrale Registrierung von Schiff und Ladung, zu übernehmen. Dabei sollten bestehende Einrichtungen des Informationsdienstes genutzt werden. Die Arbeitsergebnisse wurden den relevanten Arbeitsgruppen der Rheinuferstaaten zur Verfügung gestellt (vgl. Zeitschrift für Binnenschifffahrt, 1989).

Seit Mitte der 1990er Jahre begleitete der Fachausschuss "Binnenwasserstraßen und Häfen" zusammen mit dem Fachausschuss "Binnenschiffe" die Überführung der radargestützten Schiffsführung in die praktische Anwendung und konnte Empfehlungen für die weitere Entwicklung und Einführung geben. Aus diesen Arbeiten ging das Thema „**Telematik in der Binnenschifffahrt**“ hervor, das in Kooperation mit der Universität Stuttgart, dem Seezeichenversuchsfeld und der Wasserstraßen und Schifffahrtsverwaltung behandelt wurde. Ziel war es, den „Wettlauf der Systeme“ um Marktdominanz durch Kompatibilität beherrschbar zu machen und die Eignung der Schnittstellen zu einem optimalen Datenverbund zum Vorteil des Gesamtsystems zu nutzen, so dass sichergestellt wurde, dass alle Systeme Dispositions- und Logistikdaten, schiffstechnische und nautische Informationen sowie Daten über die Wasserstraßen verarbeiten und miteinander verknüpfen können. Aufgrund der betriebswirtschaftlichen Vorteile war die Bereitschaft zur Nutzung dieser Systeme zu erwarten. Die Beratungen in der Arbeitsgruppe erfolgten in enger Koordination parallel zu denen des Bundesverkehrsministeriums, aber auch zu den EU geförderten Telematikprojekten, um Sicherheit und Logistik und somit die Konkurrenzfähigkeit der Binnenschifffahrt zu verbessern. Die Ergebnisse und Empfehlungen wurden in der VBW Broschüre

„Mit dem Computer auf Zukunftskurs“

zusammengefasst. In den Folgejahren ergaben sich durch die technische Entwicklung der Informationstechnologie immer neue Aufgabenfelder für die Arbeitsgruppe. Aufgrund der großen Bedeutung dieser Themen und des großen Engagements der Arbeitsgruppenmitglieder entschied der VBW 2011 die Aufwertung der Arbeitsgruppe zu einem eigenständigen Fachausschuss „Telematik“.

Um die Verkehrsabläufe zu optimieren, befasste sich eine Arbeitsgruppe mit dem Thema „**Bedarfsgerechte Schleusenbetriebszeiten**“. Die Zusammenfassung der Empfehlungen wurde als Stellungnahme 1990 veröffentlicht und fand bei den Entscheidungsträgern Beachtung.

Eine weitere Arbeitsgruppe des Fachausschusses, welche die Bedingungen für den „**Containertransport auf Binnenwasserstraßen**“ behandelte, erarbeitete auf der Grundlage umfangreicher Untersuchungen der einzelnen Wasserstraßen erstmalig in 1991 die VBW Publikation „Eignung der Binnenschifffahrtstraßen für den Containertransport“, kurz die Containerbroschüre, die die infrastrukturellen Randbedingungen des Binnenwasserstraßennetzes für den Containertransport zusammen fasste. In den Folgejahren wurde der Containerverkehr auf Flüssen und Kanälen ein ständig wachsender Markt verbunden mit der Entwicklung innovativer Logistiklösungen und veränderten technischen Randbedingungen. Daher hat der Fachausschuss auf der Basis eines gemeinsamen Workshops mit Mitgliedern der Fachausschüsse Binnenwasserstraßen und Häfen, Binnenschiffe und Verkehrswirtschaft eine Aktualisierung vorgenommen, die seit November 2011 unter www.vbw-ev.de als Online-Publikation zur Verfügung stand. Die Broschüre vermittelt einen Überblick über

den Containertransport auf Binnenwasserstraßen und gibt einen Einblick in die technische Seite von Containern und deren Verwendung. Darüber hinaus wird die Ermittlung der Containertransportkapazität in Abhängigkeit von den Randbedingungen der Wasserstraße vorgestellt sowie ein Überblick über europäische Containerströme und die notwendigen Transportdauern gegeben. 2012 erfolgten eine Aktualisierung und die Erstellung einer deutsch-englischen Druckfassung, die über den Binnenschifffahrts-Verlag zu beziehen ist.

Im Zusammenhang mit der Verfügbarkeit der Wasserstraßen und vor dem Hintergrund langer Planungs- und Realisierungszeiten gab der Fachausschuss Ende der 1990er Jahre dem Thema „**Zuverlässigkeit der Wasserstraße**“ Raum. Ziel war es, die Gesamtheit aller technischen, ökonomischen und ökologischen Randbedingungen unter absehbaren Entwicklungstendenzen mit ihren für das Verkehrssystem maßgebenden Auswirkungen als Ganzes darzustellen. Die Sicherung des Bestandes an Infrastruktur und die Ausschöpfung ihrer Reserven bis an die Grenze der Belastbarkeit sollten angesichts der Verfügbarkeit nur noch begrenzter Mittel einen hohen Stellenwert einnehmen. Die Untersuchung wurde dadurch veranlasst, dass das Image der Binnenschifffahrt bei Verladern und Spediteuren maßgeblich vom Grad der Zuverlässigkeit bei der Erfüllung der übernommenen Transportverpflichtung geprägt wird. Unsicherheitsfaktoren gehen unweigerlich zu Lasten des Vertrauens in das Transportsystem als solches. In Kooperation mit dem Fachausschuss Verkehrswirtschaft wurde ein Katalog mit Vorschlägen für Gegenmaßnahmen zur Neutralisierung oder mindestens Minimierung von Störungen erarbeitet.

Gemeinsam mit dem Fachausschuss "Binnenschiffe" befasste sich eine



Arbeitsgruppe des Fachausschusses „Binnenwasserstraßen und Häfen“ seit den 1980er Jahren mit den **„Folgerungen aus Kanal und Schifffahrtsversuchen“**. Bei der Steigerung der Effizienz des Systems Binnenschiff/Hafen/Wasserstraße spielt die Abstimmung zwischen Schiffs- und Wasserstraßenkörper unter Berücksichtigung der gegenseitigen Wechselwirkungen eine wichtige Rolle. Daher war es Aufgabe, die aus den fahrdynamischen Versuchen der DST Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V. gewonnenen wissenschaftlichen Erkenntnisse für die Praxis nutzbar zu machen. Dies erfolgte 1992 in der VBW Broschüre **„Fahrdynamik von Binnenschiffen“**, die bei der Planung von Schiffsneu- und -umbauten sowie als Grundlage für Lehrveranstaltungen im Bereich Schiff- und Wasserbau verwendet wurde.

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 ausnutzen zu können bei gleichzeitiger Minimierung von Schäden an der Infrastruktur, etwa durch übermäßige Beanspruchung von Sohle und Deckwerk durch Fahrt und Schiffsmanöver. In den Folgejahren gab es darüber hinaus im Bereich der Fahrdynamik eine Vielzahl neuer Erkenntnisse, so dass auf Initiative der Fachausschüsse Binnenwasserstraßen und Häfen sowie Binnenschiffe eine ausschussübergreifende Arbeitsgruppe in Kooperation mit der BAW und dem DST ab 2009 die notwendige grundlegende

Überarbeitung der Broschüre verfolgte. Ziel der 2013 als gemeinsame Publikation von VBW, HTG und Zeitschrift „Binnenschifffahrt“ erschienene überarbeitete Ausgabe (E-Book und limitierte Druckausgabe) war es, den aktuellen Stand des Fahr- und Manövrierhaltens von Schiffen darzustellen in Bezug auf die verschiedenen bestehenden Wasserstraßensituationen und -querschnitte. Hierfür wurde die gesamte Bandbreite der im westeuropäischen Wasserstraßennetz vorhandenen Infrastrukturen von bestehenden Schifffahrtskanälen bis hin zu frei fließenden und staugeregelten Flüssen mit all ihren strömungs- und abflussbedingten Besonderheiten beschrieben. Aber auch technische Innovationen im Bereich der Propulsions- und Manövrierorgane, wie z.B. immer leistungsfähigere Schiffsmotoren und Bugstrahlruder, die im modernen Schiffbau eine immer größere Rolle spielen, werden mit ihren jeweiligen Leistungsmerkmalen im Rahmen dieser Publikation vorgestellt. Die Ende der 1980er Jahre vom

Fachausschuss Binnenwasserstraßen und Häfen aufgegriffene Frage des Flächenbedarfs von Straße, Schiene und Wasserstraße wurde in der Folge auf die Untersuchung der Qualität des gesamten Verkehrssystems erweitert und als Thema **„Wasserstraßen und Binnenschifffahrt im Vergleich“** bearbeitet.

Ziel war es, eine Objektivierung der Aussagen zu Kapazitäten der Verkehrswege, der Verkehrsnetze, der Leistungen der Verkehrsträger, Vergleiche unter Umweltschutzaspekten, Schadstoffemissionen, außer-verkehrlichem Nutzen und ökologische Vergleiche zu erreichen. Diese objektiven Vergleiche der wichtigsten Verkehrssysteme im Güterverkehr wurden 1992 als VBW Publikation **„Wasserstraßen und Binnenschifffahrt im Vergleich zum Schienen und Straßenverkehr“** veröffentlicht (Zeitschrift für Binnenschifffahrt, 1992, S. 229). Zur Vertiefung des Themas außerverkehrlicher Nutzen von Wasserstraßen befasste sich der Fachausschuss in der Folge mit dem Thema **„Binnenwasserstraßen als Lebensadern Mehrzweckfunktion“**, das ein größeres Verständnis für den Ausbau des Verkehrswegs Binnenwasserstraße in der Öffentlichkeit und der Politik der Länder und Kommunen vermitteln sollte und in einer Werbebroschüre aufbereitet wurde.

Im Jahr 2006 kam es zu einer Fortführung der Thematik **„Ökologischer und ökonomischer Vergleich der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße“** indem die Bearbeitung durch einen externen Gutachter durch den Fachausschuss initiiert wurde. In der Untersuchung wurden erstmals aktuelle Berechnungen auf verkehrsträgertypischen Relationen für Massengut und Containertransport durchgeführt. Dabei wurden Bestand, Qualität und Auslastung der Verkehrswege, steuerliche Rahmenbedingungen, aktuelle Verkehrsmengen und

Prognosen, Energieverbrauch, externe Kosten, Transportkosten und die Multifunktionalität der Wasserstraßen berücksichtigt.

Im Fachausschuss Binnenwasserstraßen und Häfen gehört der Bereich **Klimawandel und Wasserstraßen** seit Anfang der 2000er Jahre zu den ständigen Themen mit dem Ziel, Ergebnisse laufender nationaler und internationaler hinsichtlich der Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt zu analysieren. Die Ergebnisse des vom damaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung initiierten Projekts **„Auswirkungen des Klimawandels auf Wasserstraßen“** insbesondere die positiven Ergebnisse einer mittelfristigen Nutzungssicherheit (bis zum Jahr 2050) aber auch die möglichen langfristigen Entwicklungen (bis zum Jahr 2100) wurden in einer Veranstaltung an die unmittelbaren Verlagerer und wasserstraßenaffinen Industrien herangetragen.

Von 2013 bis 2014 erarbeitete der Fachausschuss technische Empfehlungen für die Nutzung von **Landstrom für die Güterbinnenschifffahrt**. In diesem Rahmen wurden ökonomische und ökologische Kosten /Nutzenanalyse erstellt, eine Bestandsaufnahme der europäischen technischen Dimensionierung vorgenommen sowie Empfehlungen für die technische Ausgestaltung von Landstromsystemen unter besonderer Berücksichtigung von einheitlichen Anschlüssen, bereitzustellender Spannung, Kabellängen bis hin zur Gestaltung von Liegestellen mit Stromtankstellen und einem einheitlichen bargeldlosen Zahlungssystem formuliert. Alle Detail-Informationen zu diesem Projekt wurden in 11/2014 in der Onlinebroschüre **„Landstrom für die Binnenschifffahrt“** veröffentlicht (VBW-Homepage).

Die Thematik wurde im Anschluss fortgesetzt um den Aspekt **Landstrom für die Fahrgast / Fahrgastkabinenschifffahrt**. Auch hierfür wird die Formulierung von Empfehlungen für technische Standards angestrebt.

Darüber hinaus lagen seit 2014 Arbeitsschwerpunkte in den Bereichen Planungs- und vergaberechtliche Aspekte von großen Infrastrukturprojekten (u.a. verlässliche Bauzeiten, Bürgerbeteiligung) und Abfertigungsfragen von Binnenschiffen in Seehäfen, die als Diskussionsgrundlage in den **Runden Tisch „Beschleunigung von Planungs- und Vergabeverfahren“** einfließen.

All diese Arbeiten mündeten in die heute verfolgten Fachausschussziele:

- Erfassung der Leistungsmerkmale aller Wasserstraßen und Binnenhäfen
- Darstellung der Nutzungsmöglichkeiten und der Bedeutung von Wasserstraßen und Häfen für die Verkehrswirtschaft
- Darstellung der volkswirtschaftlichen Bedeutung
- Beschreibung der Mehrzweckfunktionen der Wasserstraßen über ihre verkehrspolitische Bedeutung hinaus für Ökologie, Wasser- und Energiewirtschaft sowie für Tourismus und Freizeit
- Analyse und Vorschläge zur Behebung von Schwachstellen der Infrastruktur
- Anregungen zur Weiterentwicklung der Infrastruktur von Wasserstraßen und Häfen
- Anregungen zur Beschleunigung der Verkehrsabläufe
- Vorschläge zur Entwicklung der Binnenwasserstraßen in ihrer Netzfunktion

Die Vorsitzenden der Fachausschüsse seit 1977



Binnenschiffe
Binnenschepen
Inland Ships



Binnenwasserstraßen und Häfen
Vaarwegen en havens
Inland Waterways and Harbors



Binnenschifffahrtsrecht
Binnenvaartrecht
Shipping Law



Telematik
Telematica
Telematics



Verkehrswirtschaft
Verkeerseconomie
Transport Economics



Fachausschuss "Binnenschiffe"

- Prof. Dr. Hans-H. Heuser (1977-1994)
- Prof. Dr. Ernst Müller (1994-1998)
- Joachim Zöllner (1998-2012)
- Dr. Cornell Thill (2012-2016)
- Jens Ley (2016-heute)

Fachausschuss "Binnenschifffahrtsrecht"

- Dr. Karl-Heinz Bauer (1977-1995)
- Dr. Jürgen Frommelt (1995-1997)
- Johannes Sengpiel (1997-2003)
- Prof. Karsten Otte (2003-2006)
- Dr. Werner Koriath (2007-2011)
- Prof. Dr. Patrick Schmidt (2011-heute)

Fachausschuss "Binnenwasserstraßen und Häfen"

- Prof. Dr. Ing. Martin Hager (1977-1986)
- Raimund Hinricher, (1986-1993)
- Prof. Dipl.-Ing. Dierk Schröder (1993-1995)
- Dipl. Ing. Claus Rost (1995-1998)
- Dr. Ing. Hans Gerhard Knieß (1998 – 2005)
- Dr. Hans-Heinrich Witte (2005-2007)
- Prof. Dr. Ing. Christoph Heinzelmann (2007-2012)
- Michael Heinz (2012-heute)

Fachausschuss "Verkehrswirtschaft"

- Dr. Karl-Otto Hördemann (1977-1987)
- Dr. Gerhard Schuh (1987-1995)
- Prof. Dr. Gerd W. Hulsmann (1995-2003)
- Dr. Heino Schulz (2003-2008)
- Werner Kühlkamp (2008-2012)
- Dr. Wolfgang Hönemann (2012-heute)

Fachausschuss/Arbeitsgruppe "Telematik"

- Günther Bodin (2002-2003)
- Thorsten Koch (2003-2010)
- Henk van Laar (2010-2016)
- Nils Braunroth (2016-heute)

40 Jahre Fachausschuss "Binnenschifffahrtsrecht"



Der Fachausschuss "Binnenschiffahrtsrecht" des Vereins für Europäische Binnenschiffahrt und Wasserstraßen e.V. hat die Aufgabe, die wissenschaftliche Fortentwicklung des Rechts der Binnenschiffahrt im Hinblick auf internationale Übereinkommen, Gesetzesnovellen und Grundsatzfragen zu fördern.

Eine für die Binnenschiffahrt rechtlich turbulente Zeit ergab sich in dem Zeitraum zwischen dem 100. Jubiläum und dem in diesem Jahr zu begehenden 140. Jubiläum: Das Haftungssystem des Binnenschiffahrtsrechts änderte sich grundlegend; das herrschende Exekutionssystem wurde durch das Summenhaftungssystem abgelöst. Die frachtrechtlichen Bestimmungen des Binnenschiffahrtsrechts hat das Transportrechtsreformgesetz abgeschafft und an deren Stelle die frachtrechtlichen Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs gesetzt. Für den grenzüberschreitenden Binnenschiffsverkehr ist ein Internationales Übereinkommen (Budapester Übereinkommen - CMNI) in Kraft getreten. Schließlich hat das Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts (SeeHaRefG) in enger Anlehnung an seerechtliche Vorschriften auch im Binnenschiffahrtsrecht zu Änderungen und Neuerungen geführt. Alle diese schon als epochal zu bezeichnenden rechtlichen Neuerungen hat der Fachausschuss begleitet und gefördert.

Die Tätigkeit des Fachausschusses beschränkte sich jedoch nicht nur auf die Begleitung und Förderung - oder auch Ablehnung - der vorgenannten Neuerungen und Änderungen. Vielmehr wurden eigene Entwürfe und Vorschläge für die Fortentwicklung des Binnenschiffahrtsrechts vorgelegt und unterbreitet. Erarbeitet wurden Entwürfe für die Änderung der frachtrechtlichen Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes, des Gesetzes über das

gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrtssachen sowie für ein internationales Übereinkommen über die Güterbeförderung auf Binnenschiffahrtsstraßen - der entscheidende Impuls und Grundlage für das Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschiffahrt (CMNI) -, Verlade- und Transportbedingungen - bekannt unter der Kurzbezeichnung "IVTB 2010" - und eine Neufassung der Schubbedingungen wurden konzipiert, die Rechtsprechung beobachtet und kommentiert, Probleme aufgezeigt, Lösungen gesucht und vorgeschlagen. Kurzum, der Fachausschuss hat sich intensiv mit allen rechtlichen Problemen der Binnenschiffahrt beschäftigt.

Ungeachtet naturgemäß häufig gegenteiliger Auffassungen kann das Verhältnis zwischen dem Bundesjustizministerium und dem Bundesverkehrsministerium einerseits und dem Fachausschuss des VBW andererseits als sehr gut und produktiv bezeichnet werden, was auch durch die Teilnahme von Vertretern der Ministerien an den Sitzungen des Fachausschusses zum Ausdruck kommt. Gleiches gilt für die Zusammenarbeit mit der juristischen Kommission der IVR und der Universität Mannheim, die in gemeinsamen Sitzungen und Rechtstagungen forciert wird.

Hierzu im Einzelnen:

Das Binnenschiffahrtsgesetz vom 15.06.1895 bedurfte dringend einer gesetzgeberischen Überarbeitung des 4. Abschnitts - Frachtgeschäft - §§ 26 - 77. Der Fachausschuss hat eine **Neufassung des Abschnitts "Frachtgeschäft" des Binnenschiffahrtsgesetzes** erarbeitet und im Juli 1981 vorgelegt. Die vorgelegte Neufassung sollte einen Beitrag für eine Novellierung des Gesetzes vorbereiten. Außerdem sollte der Vorschlag der weiteren Gestaltung eines internationalen Übereinkommens

über den Frachtvertrag dienen. Wie nötig eine Neufassung der frachtrechtlichen Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes war, ergibt sich aus der Tatsache, dass die Notstands- und Kriegsgesetzgebung der 30er und 40er Jahre nur zum Teil beseitigt war und selbst bei einfachen Tatbeständen eine unklare Rechtslage bestand.

Die vorgelegte Neufassung des Abschnitts "Frachtgeschäft" fand beim Gesetzgeber wenig Gegenliebe. So hat Herr Dr. Bauer in seinem Bericht über die Tätigkeit des Fachausschusses aus dem Jahr 1985 u. A. folgendes ausgeführt: *"Die Gesetzesentwürfe des Fachausschusses zur Neufassung der frachtrechtlichen Bestimmungen des 90 Jahre alten Binnenschiffahrtsgesetzes und zur Erweiterung der Zuständigkeit der Schifffahrtsgerichte kommen derzeit in der gesetzgeberischen Verwirklichung nicht weiter. Das dürfte an einer wenig verständlichen Zurückhaltung des Bundesjustizministeriums gegenüber den vorgeschlagenen Gesetzesänderungen liegen, wobei es offenbar die insoweit bestehenden Bedürfnisse der Praxis und die rechtlichen Notwendigkeiten verkennt..."*

Die in dem Bericht erwähnten Bestrebungen, die **Zuständigkeit der Schifffahrtsgerichte** zu erweitern, waren vom Fachausschuss in einer Neufassung des ersten Abschnitts des Gesetzes über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrtssachen 1984 vorgelegt worden. Die vorgelegte Neufassung zeichnete sich dadurch aus, die fachliche Kompetenz der Schifffahrtsgerichte für alle im Zusammenhang mit der Binnenschiffahrt stehenden Vorgänge zu nutzen, so zum Beispiel sollten die Schifffahrtsgerichte auch zuständig sein für Ansprüche aus Verträgen über Bau, technische Ausrüstung oder Reparatur von Binnenschiffen sowie für Ansprüche

gegen Versicherer aus der Verwendung eines Binnenschiffs. Wesentliche Änderungen des Gesetzes sind bis heute nicht zu verzeichnen.

In dem Binnenschiffahrtsgesetz alter Fassung galt nach dem Vorbild der früheren seerechtlichen Regelung das Exekutionssystem. Für bestimmte Ansprüche gewährte § 4 BinSchG a.F. dem Schiffseigner und ihm gleichstehend dem Ausrüster eines Schiffes das Privileg der gegenständlich auf Schiff und Fracht beschränkten Haftung. Das Exekutionssystem war veraltet. Haftungsobjekt nach dem Exekutionssystem war das Schiffsvermögen, das aus dem Schiff nebst Zubehör und der Fracht bestand. Von der dinglichen Haftung erfasst wurde nur das Schiffsvermögen, durch dessen Verwendung zur Schifffahrt auf Binnengewässern die Forderung entstanden ist, also nur das im Einzelfall verwendete Schiff und die Fracht, die aus der Frachtreise herrührt, bei der die Forderung zur Entstehung gelangt. Der wesentliche Mangel des Exekutionssystems war, dass die Befriedigung der Ansprüche der Geschädigten von dem Wert und dem Schicksal des einen Schaden verursachenden Schiffes abhängig war.

Der Fachausschuss hat sich durch Stellungnahmen, Vorträge und Aufsätze für einen **Ersatz des Exekutionssystems durch das Summenhaftungssystem** ausgesprochen. Im Jahr 1998 hat der Gesetzgeber den Schritt vom Exekutionssystem zum Summenhaftungssystem vollzogen. Durch das Artikelgesetz vom 25.08.1998 wurde das Straßburger Übereinkommen (CLNI) vom 04.11.1988 in das Binnenschiffahrtsgesetz eingearbeitet.

Schon im Jahr 2012 ergab sich allerdings das Erfordernis einer **Revision der CLNI**. Am 27.09.2012 hat eine von der Zentralkommission

für die Rheinschifffahrt (ZKR) einberufene diplomatische Konferenz zur Revision des Straßburger Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI) das Straßburger Übereinkommen von 2012 (CLNI 2012) beschlossen. Die Neufassung des Übereinkommens soll mehr Rechtssicherheit im internationalen Schiffsverkehr schaffen und zugleich gewährleisten, dass Geschädigte ausreichenden Ersatz erhalten. Der deutsche Gesetzgeber hat die Regelungen des Straßburger Übereinkommens zur Beschränkung der Haftung (CLNI 2012) in die nationale Rechtsordnung durch das 2. Gesetz zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt vom 05.07.2016 aufgenommen.

Das Gesetz tritt gemäß Artikel 7 am Tag des Wirksamwerdens der Kündigung des Straßburger Übereinkommens vom 04.11.1988 durch die Bundesrepublik Deutschland in Kraft. Der Tag des Inkrafttretens des Gesetzes ist noch nicht bekannt. Der Fachausschuss hat den Entwurf des Gesetzes begleitet und Änderungsvorschläge für die nationale Umsetzung des Übereinkommens unterbreitet. Den Vorschlägen ist im Gesetzgebungsverfahren Rechnung getragen worden.

Eine weitere einschneidende gesetzliche Neuerung erfuhr das Binnenschiffahrtsrecht durch das Gesetz zur Neuregelung des Fracht-, Spedition- und Lagerrechts (Transportrechtsreformgesetz-TRG) vom 25.06.1998. Die frachtrechtlichen Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes wurden aufgehoben und dem Vierten Abschnitt des Vierten Buchs des Handelsgesetzbuches unterstellt. Alle Bemühungen der Binnenschifffahrt und insbesondere des Fachausschusses, ein eigenes binnenschiffahrtsrechtliches Frachtrecht zu erhalten oder das Binnenschiffahrtsfrachtrecht dem Seerecht anzupassen,

schlagen fehl. Die zwingenden haftungsrechtlichen Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs erlaubten es zukünftig nicht mehr, die sonst in der Binnenschifffahrt üblichen Konnossementsbedingungen, bekannt unter dem Begriff "Oberrhein-Konnossementsbedingungen", die Haftausschlüsse, insbesondere bei einem nautischen Verschulden beinhalten, anzuwenden. Wegen der fehlenden haftungsrechtlichen Dispositivität des Frachtrechts blieben alle Mühen des Fachausschusses, mit den niederländischen Binnenschiffahrtsinteressenten gemeinsam Verlade- und Transportbedingungen zu schaffen, wenn auch unter Berücksichtigung der zwingenden Bestimmungen bei innerdeutschen Transporten, ohne Erfolg. Die niederländische Seite befürchtete, in den Sog der zwingenden Bestimmungen des Transportrechtsreformgesetzes zu geraten.

Da alle bis in die 1950iger Jahre zurückgehenden Bemühungen um eine internationale Vereinheitlichung des Frachtrechts in der Binnenschifffahrt bei grenzüberschreitenden Transporten gescheitert waren, hat der Fachausschuss eigenständig in vielen Sitzungen einen **Entwurf für ein Übereinkommen über die Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen (CMNI)** erarbeitet. Der Entwurf konnte im Jahr 1993 fertiggestellt und zur weiteren Beratung an die ZKR weitergeleitet werden. Auf der Grundlage des vom Fachausschuss erarbeiteten Entwurfs wurde 1996 eine gemeinsame Regierungssachverständigengruppe durch ZKR, Donaukommission sowie UN-ECE eingesetzt. Die Arbeiten der Regierungssachverständigengruppe wurden im Jahr 1999 mit der Empfehlung zur Einberufung einer diplomatischen Konferenz abgeschlossen. Die Konferenz, die 2000 in Budapest stattfand, endete mit der einstimmigen Verabschiedung der CMNI. Ein

Die Binnenschifffahrt ist ein äußerst sicherer Verkehrsträger. Große Havarien, wie die hier gezeigte Havarie der TMS "Waldhof" kommen äußerst selten vor und sind "Jahrzehntereignisse". Der Fachausschuss "Binnenschifffahrtsrecht" beschäftigt sich intensiv mit den Implikationen solcher Unfälle für die Weiterentwicklung des Transport- und Haftungsrechtes.



sicherlich nennenswerter Erfolg des Fachausschusses. Die CMNI gilt für die Bundesrepublik Deutschland seit dem 01.11.2007. Die Bestimmungen der CMNI wurden nicht in andere Gesetze eingearbeitet, sondern sie gelten unmittelbar als innerstaatliches Recht für grenzüberschreitende Transporte und erlauben gemäß Artikel 25 Abs. 2 Vereinbarungen über Haftausschlüsse bei nautischen Verschulden, Feuer oder Explosion an Bord des Schiffes sowie für vor Beginn der Reise bestehende Mängel des Schiffes, die trotz Anwendung gehöriger Sorgfalt nicht erkennbar waren. Aufgrund der möglichen Haftausschlüsse gemäß den Bestimmungen der CMNI ist es unter Mitwirkung der niederländischen Schifffahrtsinteressenten und der IVR gelungen, gemeinsam **Internationale Verlade- und Transportbedingungen im Jahr 2010 (IVTB 2010)** aufzustellen. Erfreulich kann festgestellt werden, dass die IVTB 2010 häufig vereinbart werden, und zwar nicht nur im Rheingebiet, sondern auch im Donauraum. Die CMNI haben somit, soweit es den grenzüberschreitenden Verkehr anbelangt, die strenge Haftung nach den frachtrechtlichen Vorschriften des Handelsgesetzbuchs entschärft.

Das **Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts (SeeHaRefG)** vom 20.04.2013 hat im Binnenschifffahrtsrecht zur

Änderungen und zu Neuerungen geführt. Neu eingeführt wurden Regelungen für Schiffsüberlassungsverträge; geändert wurden insbesondere die Bestimmungen über die Beförderung von Fahrgästen und ihrem Gepäck auf Flüssen und sonstigen Binnengewässern sowie die Regelungen über die große Havarie. Sowohl die Neuerung als auch die Änderungen sind vom Fachausschuss positiv gewertet worden.

Allerdings: In dem Entwurf des Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts hatte der Gesetzgeber vorgesehen, sowohl für das Seerecht als auch für das Binnenschifffahrtsrecht das **Verklarungsverfahren** abzuschaffen. Beweggrund hierfür war, dass nach dem Abschlussbericht der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts das Verklarungsverfahren im Seerecht praktisch keine Bedeutung mehr hatte. In der Binnenschifffahrt führte die vorgesehene Abschaffung des Verklarungsverfahrens jedoch zu einer heftigen Gegenreaktion, da sich dieses Rechtsinstitut in der Binnenschifffahrt im Gegensatz zum Seerecht bewährt hatte. Der Fachausschuss hat eine Stellungnahme zu dem Entwurf des Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts verfasst und unter Hinweis auf die Vielfalt der in der Vergangenheit anhängigen

Verklarungsverfahren die Notwendigkeit dargelegt, das Verklarungsverfahren für die Binnenschifffahrt zu erhalten. Den vorgetragenen Argumenten verschloss sich der Gesetzgeber nicht. Dem Binnenschifffahrtsrecht blieb das Verklarungsverfahren erhalten.

Das Verbringen von Schubleichter durch ein schiebendes Schiff zu einem anderen Ort unterliegt nach deutschrechtlicher Auffassung frachtrechtlichen Regeln. Angesichts der durch das Transportrechtsreformgesetz geänderten frachtrechtlichen Bestimmungen ergab sich vorrangig die Notwendigkeit, die **"EUROPÄISCHE SCHUBBEDINGUNGEN 1997"** dem geltenden Recht anzupassen. Darüber hinaus wurden die vertraglichen Pflichten der Beteiligten eines Schubverbandes umfassend im Innen- und Außenverhältnis sowie hinsichtlich von Ladungsschäden neu geregelt. Die vom Fachausschuss und der juristischen Kommission der IVR gemeinsam erarbeitete Neufassung der Schubbedingungen wurde 2015 unter der Bezeichnung **"EUROPÄISCHE SCHUBBEDINGUNGEN 2015"** vorgelegt.

40 Jahre Fachausschuss "Verkehrswirtschaft"



Bild: HTAG

Der VBW-Fachausschuss „Verkehrswirtschaft“ besteht seit 40 Jahren. Er wurde 1977 in Verbindung mit dem 100-jährigen Jubiläum des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, der Vorläufer – Organisation des VBW, gegründet. Erster Vorsitzender des Ausschusses bis 1987 war Dr. Karl-Otto Hördemann von der Ruhrkohle AG. Ihm folgten mit Dr. Gerhard Schuh und Konsul Prof. Dr. Gerd W. Hulsman zwei prominente Reedereidirektoren. Ab 2003 lag der Vorsitz bei Dr. Heino Schulz, Hafendirektor von Osnabrück. Heute leitet Dr. Wolfgang Hönemann, Deutscher Repräsentant des Hafens Rotterdam, das Gremium. Mitglieder des Ausschusses sind u.a. Vertreter der Verladerschaft, der Binnen- und Fluss-Seeschifffahrt, Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung, der IHKS von Wissenschaft und Forschung sowie der Häfen. Im Fachausschuss wird gesamtwirtschaftlich ausgewogene Grundsatzarbeit für den VBW geleistet.

Vier Hauptaufgaben sind zu nennen: Der Fachausschuss „Verkehrswirtschaft“ nimmt Stellung zu aktuellen verkehrswirtschaftlichen Problemen. Er setzt sich mit den wirtschaftlichen Auswirkungen wichtiger Vorhaben und Konzepte, der nationalen und europäischen Verkehrs- Fiskal- Energie- und Umweltpolitik auseinander. Er entwickelt zudem Lösungsansätze für eine Stärkung des Verkehrssystems Binnenschiff/Wasserstraße/ Binnenhafen und informiert die Öffentlichkeit über den Stellenwert und zukünftige Potenziale der Binnenschifffahrt.

Zu Beginn der 80er Jahre initiierte und erarbeitete der Fachausschuss „Verkehrswirtschaft“ die Sammlung „**Daten und Fakten zur Darstellung der Leistungskraft der Binnenschifffahrt und ihrer Bedeutung für die Verkehrswirtschaft**“, deren regelmäßige Aktualisierung und Erweiterung er bis in

die 90er Jahre er übernahm. Die Datensammlung stellte umfangreiche Informationen zur Infrastruktur, zur Leistungsfähigkeit der Häfen, der Zusammensetzung der Flotte, der Marktstruktur und der Beschäftigungssituation in den Binnenschifffahrtsunternehmen sowie zu den ökologischen Effekten und den Kostenstrukturen des Binnenschifftransportes zur Verfügung. Ein derartiges Kompendium war zu dieser Zeit einmalig. Die Arbeit an diesem Gesamtwerk war angesichts der Nichtexistenz digitaler Quellen und Recherchemöglichkeiten höchst verdienstvoll und marktrelevant.

Seit Gründung des Fachausschusses vor 40 Jahren hat sich dieser für eine **finanzielle Gleichbehandlung der Verkehrsträger** im Bundeshaushalt eingesetzt. Das war und ist deshalb sinnvoll, weil Bahn und Straße den stark wachsenden Güterströmen in den Hauptverkehrsrelationen nicht mehr gewachsen sind. Bei der Binnenschifffahrt gibt es dagegen auch heute noch freie Kapazitäten. Einen entsprechenden Handlungsrahmen hatte der Fachausschuss Mitte der neunziger Jahre erarbeitet, zugleich aber auch die markt- und ordnungspolitischen Grenzen im Preis-/Leistungswettbewerb für die Binnenschifffahrt aufgezeigt.

Die Bedeutung der Binnenschifffahrt für den massenhaften Verkehr von Rohstoffen der Schwerindustrie, Mineralölwirtschaft, Chemie, aber auch Kies- und Sandindustrie ist ungebrochen. Allerdings ist bei einigen Massengütern, wie Kohle, Mineralöl und Stahlvorprodukten in den letzten Jahren eine deutliche Abnahme der Transportmengen zu verzeichnen. Der Containertransport hingegen erlebte ein erhebliches Wachstum, insbesondere zwischen den großen Seehäfen der Nordsee und den Binnenhäfen im Hinterland. Gleichzeitig fand eine starke Vergrößerung der Transportgefäße, also der Motorschiffe und Leichter statt.

Der Wettbewerb und die Möglichkeiten der Zusammenarbeit von Schiff, Eisenbahn und Straßen im Güterverkehr, also die Intermodalität der Verkehrsträger, z.B. im kombinierten Verkehr oder beim Fahrzeugtransport (Terminalkonzepte in Binnen- und Seehäfen), aber auch **Verlagerungspotenziale und Güterstruktureffekte** waren und sind ständige Themen auf der Tagesordnung des Fachausschusses. Hinsichtlich der Potenziale zur Verlagerung von Gütern auf die Binnenschifffahrt und der Reservekapazitäten der Binnenwasserstraßen initiierte der Fachausschuss Anfang der 1990er Jahre eine Studie, die durch das Bundesverkehrsministerium finanziert wurde. Auf Basis der Ergebnisse der Studie entwickelt der Fachausschuss ein umfassendes **Handlungskonzept zur Steigerung der verkehrlichen Bedeutung der Binnenschifffahrt**. Das Handlungskonzept umfasste Maßnahmen für ein besseres Marketing für das System Schiff/Wasserstraße/Häfen, verkehrs- und marktpolitische Aktivitäten sowie die Ermittlung weiterer Forschungsbedarfe.

Seit Anfang der 2000er spielt die Befassung mit möglichen neuen Märkten für die Binnenschifffahrt eine zunehmend wichtige Rolle in Fachausschussarbeit. So organisierte der Fachausschuss seit 2006 mehrere Symposien zu Themen wie „Konsumgüterverkehren“, „Binnenschifffahrt in der Logistik von Metropolregionen“, „Projektladungen und Automotive-Transporten“, oder Logistikkonzepten mit Schiffen <67m für kleine Ladungen.

Die **Kommentierung der Wasserstraßenbaupolitik** des Bundes, insbesondere der Bundesverkehrswegepläne, gehört seit 1977 zu den Daueraufgaben des Fachausschusses. Auch wenn die Teilung Europas durch den eisernen Vorhang seit 1991



Bundesverkehrswegeplanung immer wieder Veranlassung. Bedauerlicherweise werden die Prioritäten des Ausbaus nach wie vor zu stark an politischen und nicht an volkswirtschaftlichen Kriterien orientiert.

Ende der 1970er Jahre erarbeitete und veröffentlichte der Fachausschuss zahlreiche Stellungnahmen gegen die Aufweichung des **Gasölsteuerbefreiungsabkommens von 1952** durch die BRD. Letztlich entschied sich die Bundespolitik auf einen nationalen Alleingang in dieser Frage zu verzichten.

Die **Anlastung von Wegekosten** sowie die **Internalisierung externer Kosten** gehören seit den 80er Jahren ebenfalls zu den wiederkehrenden Themen der Fachausschusssitzungen, so auch im Jubiläumsjahr 2017. Die aktuellen Bestrebungen der Bundespolitik, das geltende System der **Schiffahrtsgebühren** durch ein neues „wettbewerbsneutrales“ System zu ersetzen, werden durch den Fachausschuss durch die Organisation von Konsultationen zwischen betroffener Wirtschaft und dem Bundesverkehrsministerium und durch Stellungnahmen des Ausschusses eng begleitet.

beseitigt ist und der Fachausschuss „Verkehrswirtschaft“ das Thema „Ost-West-Problematik“ von der Tagesordnung nehmen konnte, lässt sich insgesamt konstatieren, dass Infrastrukturengpässe im Gesamtnetz der Wasserstraßen in Deutschland und Europa nach wie vor das größte Entwicklungshemmnis für die Güterbinnenschifffahrt darstellen. Im jüngsten Verkehrsinfrastrukturbericht des Bundesverkehrsministeriums wird ausgewiesen, dass 235 wichtige deutsche Wasserbauwerke, z.B. Wehre und Schleusen, in den nächsten 10 Jahren ersetzt werden müssten, was unter den

aktuellen Rahmenbedingungen äußert unwahrscheinlich ist. Die Ursachen für diesen Zustand sind in der jahrzehntelangen Unterfinanzierung der Bundeswasserstraßeninfrastruktur sowie dem langjährigen, erst seit 2015 gestoppten Abbau des Planungs- und Ingenieurpersonals bei der Bundeswasserstraßenverwaltung zu suchen.

Der Fachausschuss „Verkehrswirtschaft“ hat sich laufend mit **Zustand, Nutzen und Kosten sowie Finanzierung des Wasserstraßennetzes** befasst. Dazu gibt die Fortschreibung der

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass der Fachausschuss Verkehrswirtschaft seit seiner Gründung vor vier Jahrzehnten wertvolle konzeptionelle Arbeit zu den Kernthemen des Verkehrssystems Binnenschiff/Wasserstraßen/ Binnenhafen geleistet hat. Zusammensetzung und Vorsitz sowie das Arbeitsniveau des Ausschusses gewährleisteten ausgewogene gesamtwirtschaftliche Ergebnisse, die nicht nur den Mitgliedern des VBW, sondern weit darüber hinaus auch Wirtschaft, Verwaltung, Exekutive und Legislative auf nationaler und europäischer Ebene dienen.

Die Präsidenten und Ehrenmitglieder des Vereins

Ehemalige Präsidenten des Zentralvereins für deutsche Binnenschifffahrt e.V.

- Friedrich Hartkort (1869-1871)
- Dr. Georg v. Bunsen (1871-1885)
- Prof. Dr. Julius Schlichting (1885-1894)
- Prof. Dr. h.c. Oswald Flamm (1894-1922)
- Dr. h.c. Franz Ott (1922-1939)
- Dr. h.c. Johann W. Welker (1939-1949)
- Prof. Dr. Otto Most (1949-1961)
- Dr. Paul Beyer (1961-1969)
- Dr. Wilhelm Geile (1969-1977)

Ehemalige Präsidenten des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen e.V.

- Direktor Paul (1877-1891)
- Direktor Lindemeyer (1891-1893)
- Direktor Keßler (1893-1900)
- Direktor E. Meyer (1900-1906)
- Reeder G. Stinnes (1906-1924)
- Dr. h.c. Johann W. Welker (1924-1946)
- Hermann Höpken (1946-1953)
- W.D. Ahlers (1953-1960)
- Dr. Heinz Huber (1960-1976)
- Dr. Wilhelm Geile (1976-1977)

Ehemalige Präsidenten des Vereins für (europäische) Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V.

- Dr. Wilhelm Geile (1977-1978)
- Dietz Willers (1978-1987)
- Dr. Heinz Zünkler (1987-1995)
- Prof. Dierk Schröder (1995-2005)
- Dr. Philippe Grulois (2005-2012)
- Hans v.d. Werf (2012)
- Heinz-Josef Joeris (2012-heute)

Ehrenmitglieder des Vereins

Bis 2014 verlieh der VBW bzw. dessen Vorgänger der VzW die Ehrenmitgliedschaft in drei Klassen, wobei die höchste Klasse der Ehrenmitgliedschaft mit der Verleihung der Vereinsflagge (früher Rheinflagge (rechts im Bild)) am Bande bzw. als Plakette zum Anstecken verbunden war. Nach 2014 wurde diese Unterscheidung abgeschafft und keine einheitliche Ehrenmitgliedschaft eingeführt. Daher wird auch in der nachfolgenden Liste keine Unterscheidung vorgenommen. Die Zahl hinter dem Namen ist das Jahr der Verleihung der Ehrenmitgliedschaft.

- Caspar Berninghaus (1924)
- Dr. Kupferschmid (1927)
- Dr. Fuchs (1927)
- Prof. Jonker van Eysinga (1927)
- Heinrich Zehe (1927)
- Dr. Johann W. Welker (1950)
- Prof. Dr. Otto Most (1956)
- W.D. Ahlers (1960)
- Franz Bettag (1964)
- Dr. Wilhelm Geile (1968)
- Erich Schuth (1968)
- Helmuth Büchschütz (1977)
- Dr. Heinz Huber (1977)
- Dr. Kaspar Düttemeyer (1978)
- Dr. Marinus v.d. Bos (1981)
- Dr. E.h. Burkart Rümelin (1983)
- Dr. Hans-Joachim Guschall (1986)
- Prof. Dr. Martin Hager (1986)
- Walter Heck (1986)
- Prof. Dr. Franz-J. Schroiff (1986)
- Dietrich Willuhn (1986)
- Dr. Karl Otto Hördemann (1987)
- Prof. Dr. Franz Pisecky (1987)
- Dietz Willers (1987)
- Prof. Dr. Walter Müller (1988)
- Heinz Beyen (1989)
- Hermann Jäger (1989)



- Dr. Karl Heinz Kühl (1992)
- Kurt Lösch (1992)
- Heinz Michel (1992)
- Erhardt Rube (1992)
- Raymund Hinricher (1993)
- Helmut Wilps (1993)
- Helmut Kühnle (1994)
- Dr. Karl Heinz Bauer (1995)
- Prof. Dr. Hans H. Heuser (1995)
- Johannes Sengpiel (1995)
- Dr. Heinz Zünkler (1995)
- Dr. Hermann Ulrich Pabst (1996)
- Peter Seidel (1996)
- Heinz Contzen (1996)
- Heribert Becker (1998)
- Claus Rost (1998)
- Prof. Dr. Günther Wiese (1998)
- Friedhelm Askerlund (2002)
- Wilhelm Münning (2002)
- Dr. Gerhard Schuh (2002)
- Dr. Hans-Gerhard Knieß (2005)
- Dr. Hans-Peter Martin (2005)
- Prof. Dierk Schröder (2005)
- Gerd-Jürgen Britsch (2006)
- Alfred Hinsenkamp (2006)
- Heinz Hofmann (2006)
- Prof. Dr. Ernst Müller (2008)
- Hans-Joachim Welsch (2009)
- Georg Hötte (2011)
- Thomas Menzel (2011)
- Dr. Werner Korieth (2011)

Marcel Lohbeck

Der Fachausschuss “Telematik”



Bild: Scylla AG

Der VBW-Fachausschuss „Telematik“ befasst sich mit allen Fragen des elektronischen Datenaustausches und der Digitalisierung, die das System Schiff/Wasserstraße/Häfen betreffen. Zentrale Fragestellungen der Ausschussarbeit sind die Nutzung digitaler Technologien für Zwecke der Navigation, die Verbesserung der Verkehrssicherheit, die Optimierung der Auslastung der Wasserstraßeninfrastruktur, die Kommunikation zwischen Verkehrsteilnehmern, Behörden und Transportpartnern sowie eine stärkere Integration der Binnenschifffahrt in intermodale digitalisierte Logistikketten.

Der Fachausschuss setzt sich zusammen aus internationalen Experten aus der Schifffahrtsunternehmen, der Hafen- und Logistikwirtschaft, der verladenden Wirtschaft, Verwaltungen, Softwareentwicklungsunternehmen und Frachtenbörsen.

Der Fachausschuss „Telematik“ ist der jüngste unter den fünf Fachausschüssen des Vereins.

Die verstärkte Verfügbarkeit elektronischer Möglichkeiten der Datenverarbeitung seit Mitte der 1990er Jahre führte auch in der Binnenschifffahrt zu Diskussionen im Markt, wie die neuen Technologien für das Transportwesen auf den Binnenwasserstraßen nutzbar gemacht werden können. Aus diesen Überlegungen heraus, ist die VBW-Expertengruppe zur Förderung der Anwendung der modernen Datenverarbeitungstechnologie in der europäischen Binnenschifffahrt entstanden, welche später in „Arbeitsgruppe „Telematik““ umbenannt wurde. Sie tagte erstmals Mitte 1996. In der 1. Phase ihrer Tätigkeit hatte sie sich zum Ziel gesetzt, die Defizite und Vorbehalte gegenüber der Nutzung des elektronischen Datenaustausches abzubauen.

In diese Zeit fielen der Aufbau des Elektronischen Wasserstraßen Information Systems (ELWIS) der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes sowie die Entwicklung elektronischer Meldesysteme, wie BICS und MIB sowie das Projekt zur Entwicklung elektronischer Fahrrinneninformationen (ARGO). Gleichzeitig kamen die ersten Online-Frachtenbörsen in den Markt.

Mit der im Jahre 2000 vorgelegten Broschüre **„Mit dem Computer auf Zukunftskurs“** legte die Arbeitsgruppe eine umfassende Darstellung der unterschiedlichen Verwendungsmöglichkeiten und des Nutzens der vorhandenen Systeme vor, welche positive Strahlkraft in die Branche entfaltete. In den folgenden Jahren beschäftigte sich die Arbeitsgruppe mit der **Standardisierung von Formaten für den Datenaustausch zwischen Logistikpartnern und Behörden.**

In den Jahren 2005 und 2006 führte die Arbeitsgruppe zwei **Workshops zu Themen wie dem elektronischen Melden, Automatic-Identification-Systems (AIS) und der Nutzung elektronischer Karten** durch.

Ein ständiges Thema der Beratungen in der Arbeitsgruppe stellte der internationale Austausch über die **Weiterentwicklung der Wasserstraßeninformationsdienste (RIS)** dar. Durch die 2005 verabschiedete RIS-Richtlinie der EU-Kommission wurden Mindeststandards für die Qualität und den Umfang der durch die Nationalstaaten zur Verfügung zu stellenden RIS-Dienste sowie für den grenzüberschreitenden Datenaustausch geschaffen.

Die durch die breite Markteinführung schneller mobiler Internetverbindungen und Endgeräte für die Kommunikation ausgelöste technische Revolution seit Mitte der 2000er Jahren führte zu einer starken Dynamisierung der digitalen Entwicklung und eröffnete ein breites Feld für Innovationen.

Dem heutigen Digitalisierungstrend kann sich kaum ein Unternehmen in der Logistikbranche entziehen. Die Notwendigkeit zur Anpassung an diesen Trend stellt Unternehmen wie Verwaltungen vor große Herausforderungen. Insofern schien es nur ein logischer Schritt, dass das Präsidium des VBW die bisherige Arbeitsgruppe Telematik 2011 in einen ständigen Fachausschuss umwandelte.

Ein großes Projekt des neuen Fachausschusses bildete in 2011 die **Konzeption, Verbreitung und Auswertung einer umfassenden Telematikumfrage.** Die Umfrage untersuchte den Ausrüstungsstand, das Nutzungsverhalten von Binnenschifffern und fragte die Branche nach weiteren Entwicklungsbedarfen. Rund 480 ausgefüllte Fragebögen erreichten die VBW-Geschäftsstelle. Durch diesen immensen Rücklauf lagen die Ergebnisse erst Ende 2012 vor.

Im Jahr 2014 veranstaltete der Fachausschuss einen Thementag unter dem Titel **„Binnenschifffahrt und Wasserstraßen 2.0 - Chancen und Herausforderungen der Optimierung des Verkehrssystems durch elektronischen Daten- und Informationsaustausch“**, der Experten aus ganz Europa anlockte und sich neben vielen technischen Fragestellungen rund um die Einführung der AIS-Verpflichtung auf dem Rhein und der Nutzung von AIS im Rahmen von RIS auch intensiv mit Fragen des Datenschutzes beschäftigte.

Die **Abwägung zwischen Datenschutz und der Notwendigkeit zur Integration der Binnenschifffahrt in logistische Ketten** war auch Teil der Stellungnahme zur Novelle des Binnenschifffahrtsgesetzes im Jahr 2016. Die durch das 2017 in Kraft getretene Gesetz geschaffene Möglichkeit zum Datenaustausch zwischen dem Schiffsbetreiber und seinen Logistikpartnern wird insbesondere von der Industrie als richtiger Schritt gesehen.



Bild: Kara, Fotolia

Im Jahr darauf fand eine kleine Folgeveranstaltung statt, in der ein Vertreter der WSV die **Planungen des Bundes zur Einrichtung eines Nachfolgers für das Elektronische Melde- und Informationssystem (NaMIB)** präsentierte und im Expertenkreis diskutierte.

Ohne eine leistungsfähige digitale Infrastruktur muss die Digitalisierung von Binnenschifffahrt und Wasserstraßen ein Lippenbekenntnis bleiben. Daher wurde schon der Pilotversuch zur Einrichtung von **WLAN-Hotspots für die Binnenschifffahrt** durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung an der Schleuse Iffezheim im Jahr 2007 durch die Arbeitsgruppe „Telematik“ eng begleitet. Nach Beendigung des Pilotversuches ruhte das Thema auf Verwaltungsebene über Jahre. Erst nachdem dem Bundesverkehrsministerium nach der Bundestagswahl

2013 auch die Verantwortung für den Ausbau der digitalen Infrastruktur übertragen wurde, ergaben sich neue Spielräume. Im Aktionsplan „Güterverkehr und Logistik“ von 2016 erklärte das Bundesverkehrsministerium, dass der Ausbau der digitalen Infrastruktur das „infrastrukturelle Rückgrat des digitalen Wandels für Unternehmen in Güterverkehr und Logistik“ sei. Der Fachausschuss „Telematik“ nahm dieses Bekenntnis zum Anlass, um gemeinsam mit dem Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen und der Infrastrukturinitiative des Verbandes der Chemischen Industrie eine Initiative zur Ausrüstung von bundeseigenen Liegestellen und Schleusen mit WLAN-Hotspots für die Binnenschifffahrt zu starten. Diese Initiative stieß auf großes Wohlwollen seitens der Behörden und hat den Beginn von Planungen für die Bereitstellung von Haushaltsmitteln und die technische

Umsetzung ausgelöst, so dass mit einer Realisierung bis 2020/21 zu rechnen ist.

Aktuell ist der Fachausschuss auch mit den Arbeiten zur **Schaffung europäischer Standards** befasst, an denen einzelnen Experten im Rahmen von CESNI mitwirken. Schwerpunkte der Arbeit dieser Mitglieder in CESNI sind u.a. automatische Bahnführungssysteme, autonomes Fahren und IT-Sicherheit. Ein weiteres aktuelles Projekt ist die Erstellung einer **„Vision Binnenschifffahrt 3.0“**, welche die Möglichkeiten der Digitalisierung für die Binnenschifffahrt im 21. Jahrhundert darstellen und entsprechende Ziele und Handlungsempfehlungen formulieren soll.

