

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



Pressespiegel 2013

Datum: 19.02.2014

Auch im Jahr 2013 hat die Fachpresse ausführlich über die Aktivitäten des VBW berichtet.

Die zahlreich erschienenen Artikel können Sie der folgenden Auflistung entnehmen.

Regelmäßig ausgewertet werden die Fachzeitschriften „BINNENSCHIFFFAHRT“, DEUTSCHE VERKEHRSZEITUNG (DVZ), „SCHIFFFAHRT, HAFEN UND TECHNIK“, „SCHIFFFAHRTS-MAGAZIN SCHIFFFAHRT-ONLINE“ sowie die Zeitung „DE BINNENVAARTKRANT“ und der Online-Dienst „BONAPART“.

Alle genannten Presseartikel finden Sie in diesem Jahrespressespiegel, der auch auf der VBW-Webseite www.vbw-ev.de heruntergeladen werden kann.

Januar

- „Innovative Logistikkonzepte und intensiver Austausch auf dem VBW-Thementag“, „SCHIFFFAHRT, HAFEN UND TECHNIK“, Nr. 1/2013, S. 42
- „VBW: EU will den Verkehrsanteil der Binnenschifffahrt steigern“, „SCHIFFFAHRT, HAFEN UND TECHNIK“, Nr. 1/2013, S. 43

Februar

- „Jahresbericht des Fachausschusses Binnenschiffe“, „BINNENSCHIFFFAHRT“, Nr. 2/2013, S. 6

März

- „VBW-Thementag: Zukunftsfähigkeit von Hafenstandorten: Der Duisburger Hafen als Maßstab für zukunftsfähige Entwicklungen“, „SCHIFFFAHRTS-MAGAZIN“, Nr.3/2013, S. 35
- Terminankündigung „Neue Märkte für die Binnenschifffahrt: Konsumgüter“, „SCHIFFFAHRTS-MAGAZIN“, Nr.3/2013, S. 36
- „Jahresbericht des Fachausschusses Binnenschifffahrtsrecht“, „BINNENSCHIFFFAHRT“, Nr. 3/2013, S. 72

April

- „Konsumgüter: Neue Märkte für die Binnenschifffahrt – Mit dem Haribo-Schiff in das Katjes Revier“, „SCHIFFFAHRT, HAFEN UND TECHNIK“, Nr. 4/2013, S. 74
- „Jahresbericht des Fachausschusses „Binnenwasserstraßen und Häfen“, „BINNENSCHIFFFAHRT“, Nr. 4/2013, S. 72

Mai

- VBW-Thementag: „Binnenschiffe suchen neue Ladung“, „BINNENSCHIFFFAHRT“, Nr. 5/2013, S. 13
- „VBW-Thementag: „Q-Barge ein neues Schiffskonzept aus Holland“, „BINNENSCHIFFFAHRT“, Nr. 5/2013, S. 17
- „Ketchup auf der Wasserstraße“, DVZ, Nr. 36, 03.05.2013, S. 8
- „Die Binnenschifffahrt hat noch Potenzial“, DVZ, Nr. 36, 03.05.2013, S. 2
- „Jahresbericht des Fachausschusses „Telematik“, „BINNENSCHIFFFAHRT“, Nr. 5/2013, S. 71

Juni

- „Jahresbericht des Fachausschusses „Verkehrswirtschaft“, „BINNENSCHIFFFAHRT“, Nr. 6/2013, S. 60
- „WESKA 2013 erschienen“, in „SCHIFFFAHRTS-MAGAZIN“, Nr.6/2013, S. 24

September

- „Landstrom: VBW zieht Bilanz“, „DE BINNENVAARTKRANT“, 24.09.2013, S.15
- „Containerbroschüre geht an Berufsschulen; VBW kümmert sich um Nachwuchs“, „BINNENSCHIFFFAHRT“, Nr. 9/2013, S. 3
- „Kostenlose Broschüre des VBW“, „SCHIFFFAHRTS-MAGAZIN“, Nr.9/2013, S. 8

Oktober

- Terminankündigung VBW-Thementag und Bankett am 14.11.2013, SCHIFFFAHRTS-MAGAZIN“, Nr.10/2013, S. 7

November

- „Stahl und Schifffahrt: Starke Partner“, „DE BINNENVAARTKRANT“, 19.11.2013, S. 23
- „Stahlvorstand gibt starkes Signal Richtung Schifffahrt“, „SCHIFFFAHRTS-MAGAZIN“, Nr.11/2013, S. 24
- „VBW-Mitgliederversammlung 2013: Becker und Janssen neu im VBW-Präsidium“, „SCHIFFFAHRTS-MAGAZIN“, Nr.11/2013, S. 25

Dezember

- „Datenschutz bleibt kritischer Erfolgsfaktor für AIS“, „DE BINNENVAARTKRANT“, 03.12.2013, S. 19
- „Mit elektronischen Daten zu mehr Sicherheit“, „BINNENSCHIFFFAHRT“, Nr. 12/2013, S. 3

Januar 2014

- „Binnenschifffahrt wichtigster Partner der Stahlindustrie“, „SCHIFFFAHRT, HAFEN UND TECHNIK“, Nr. 1/2014, S. 19
- „VBW-Thementag: Binnenschifffahrt und Wasserstraßen 2.0. – Logistische Chancen“, „SCHIFFFAHRT, HAFEN UND TECHNIK“, Nr. 1/2014, S. 51
- „Stahlwirtschaft mit der Schifffahrt verbunden“, „BINNENSCHIFFFAHRT“, Nr. 1/2014, S. 10

Innovative Logistikkonzepte und intensiver Austausch auf dem VBW-Thementag

Neue Marktchancen für die Binnenschifffahrt

Einen guten Veranstaltungserfolg konnte der VBW mit seinem Thementag am 29. Oktober zu den Schwerpunktthemen Automotive und Projektladungstransporte verbuchen. Renommierte Unternehmen stellten innovative Logistikkonzepte und Verlagerungspotentiale unter Berücksichtigung des Systems Schiff/Wasserstraße/Hafen vor. Über 70 Fachleute nahmen an der Veranstaltung teil.



Jens Mösl, Volkswagen Logistics, ist Projektleiter des MLW | Bild: VBW e.V., Jochen Bywalecz

Die Binnenschifffahrt sei zu abhängig von konjunkturellen Schwankungen und einzelnen Schlüsselbranchen. Um diese Schwäche zu überwinden, müsse die Binnenschifffahrt sich neue Märkte erschließen und noch besser in „door to door“ – Transportketten eingebunden werden“, konstatiert das Weißbuch der EU „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum“ von 2011. Dieser Kritik entgegentretend will der Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen mit seinen Thementagen über innovative Logistikkonzepte und Zukunftsmärkte für die Binnenschifffahrt informieren und Zukunftstrends in den Bereichen Technologie, Umwelt und Verkehrswirtschaft aufzeigen. Den Auftakt machte der Thementag „Automotive- und Projektladungstransporte – Neue Marktchancen für die Binnenschifffahrt“. Jens Mösl, Leiter Fahrzeugtransporte in der Konzernlogistik der Volkswagen AG, stellte das Multimodale Logistikzentrum Wolfsburg (MLW) sowie geplante Konzepte zum Fahrzeugtransport auf der Wasserstraße vor. Mithilfe des MLW will Volkswagen den Verkehrsanteil des Binnenschiffs im Materialzu- und -nachlauf von derzeit ca. 2 % deutlich steigern. Vor allem im Containertransport soll das Binnenschiff Bahn und Straße entlasten. Mösl präsentierte darüber hinaus innovative Schiffskonzepte für den Fahrzeugtransport. Er plädierte für eine engere Zusammenarbeit von Industrie, Politik und Behörden. Diese sei dringend notwendig, um wichtige Infrastrukturentscheidungen zeitnah umsetzen zu können. Daran anschließend referierte Michael Bünning, Geschäftsführer für den Bereich Automobile Logistics bei der BLG Logistics GmbH, über „Integrierte Mehrwertdienstleistungen in Logistikketten“. Die BLG nutzt ihr Netzwerk von Inland- und Seeterminals zum Transport von Fahrzeugen auf dem Rhein und auf der Donau. Dabei werden diverse Value Added Services angeboten. Die Terminals sind damit nicht nur Umschlagstandorte, sondern ein hochproduktiver Teil der Wertschöpfungskette. Die BLG verlagert jährlich über

2 Mio. Fahrzeuge auf den Transport mittels Binnenschiff. Der zweite Block der Veranstaltung „Projektladungsverkehre“ begann mit einem Vortrag von Mirko Janke, Projektleiter bei Glahr & Co. GmbH in Potsdam über „Multimodale Transporte von Windkraftanlagen unter Berücksichtigung des Binnenschiffs“. Glahr & Co. entwickelte ein Konzept für die Verlagerung von jährlich 400 Rotorblättern von Windkraftanlagen auf die Wasserstraße. Dabei setzt das Unternehmen auf eine spezialisierte Umschlagsanlage im Hafen Mühlberg sowie eigens für diese Transporte entwickelte Transportgestelle für die Fahrt in Gewässern mit Höhenlimitierungen. Vor allem die großen Kapazitäten des Binnenschiffes, die hohe Termintreue und die geringen administrativen Hürden des Transports hätten hier für das Binnenschiff gesprochen. Janke appellierte an die Binnenschifffahrt, noch stärker aktiv an die Windenergieanlagenhersteller heranzutreten. Einem noch eher theoretischen Thema widmete sich Professor Dr. Bernd Noche, Inhaber des Lehrstuhls für technische Logistik an der Universität Duisburg-Essen. Mit seinem Projekt „Supply Chain Konfigurator für Projektladungsverkehre“ stellte er dar, wie zukünftig Web 2.0 Anwendungen genutzt werden könnten, um Transportketten zu gestalten und administrative Prozesse zu vereinfachen und zu beschleunigen.

Den Abschluss machte Günther Gauls, Project Manager Global Projects bei der DB Schenker AG. Gauls präsentierte das „Konzept für den Transport von Regionalzügen nach Russland unter Einbeziehung der Binnenschifffahrt.“ Dabei werden 38 fünfteilige Züge von der Produktionsstätte in Krefeld an den Bestimmungsort St. Petersburg durch eine multimodale Transportkette befördert. DB Schenker macht sich dabei die gute Anbindung des Werks an den Rhein zunutze, die einen ungebrochenen Binnenschifftransport in den Hafen Amsterdam erlaubt. Von dort aus wird der Weitertransporte mittels Seeschiff, Fähre und Bahn organisiert. www.vbw-ev.de ■ Marcel Lohbeck

*Wir danken für das entgegengebrachte Vertrauen
und wünschen allen Kunden und Geschäftspartnern
frohe Festtage und ein erfolgreiches
neues Jahr.*

**KSE Schiffselektronik
Duisburg**

Andreas Strake
Rother Berg 80 | 47589 Uedem
Telefon 0 28 25 - 93 98 51
Telefax 0 28 25 - 93 98 52
Mobil 0160 - 94 70 01 16

NEUE RUHRORTER SCHIFFSWERFT
Neubau - Reparatur - Servicecenter

*Wir bedanken uns bei unseren Kunden
für das entgegengebrachte Vertrauen.*

*Wir wünschen frohe Weihnachten
und ein gesundes, erfolgreiches neues Jahr.*

NEUE RUHRORTER SCHIFFSWERFT GMBH · Schlickstrasse 15 · 47138 Duisburg
Telefon: 02 03 - 4500520 · Telefax: 02 03 - 4500541
K.Manaras 0172-2123588 · kosta@nrsw.de · www.nrsw.de

VBW: EU will den Verkehrsanteil der Binnenschifffahrt steigern

Mehr EU-Mittel für Wasserstraßenausbau

Der EU-Referatsleiter für Häfen und Binnenschifffahrt, Dimitrios Theologitis, referierte auf dem ersten VBW-Bankett am 18. Oktober in Duisburg über das neue EU-Programm zur Förderung der Binnenschifffahrt NAIADES II und forderte die EU-Länder auf, die zusätzlichen Finanzmittel für den Wasserstraßenausbau auch abzufordern. Der Verkehrsanteil der Binnenschifffahrt soll bis 2050 auf 20 Prozent steigern.



Dimitrios Theologitis

Bilder: VBW



Hans van der Werf und Heinz-Josef Joeris

Mehr als 60 Entscheider aus Schifffahrt, Hafenwirtschaft, Industrie, Forschung und Verwaltung waren zum ersten VBW-Bankett in Duisburgs Schifferbörse gekommen, um sich über die ambitionierten Pläne der EU-Kommission für das neue EU-Programm zur Förderung der Binnenschifffahrt zu informieren und Branchenkontakte zu pflegen. Die Neuauflage des Programms findet vor dem Hintergrund der aktuellen Beratungen über den neuen Mittelfristigen Finanzrahmen der EU für die Jahre 2014-2020 sowie der Revision der Leitlinien für das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) und dem Aufbau der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) als europäisches Finanzierungsinstrument für die Verkehrsinfrastruktur statt. „Connecting Europe“ soll mit einem Finanzvolumen von 32 Mrd. EUR für die Jahre 2014 – 2020 ausgestattet werden und klar auf die Entwicklung und den Ausbau des Kern-Netzes und der Verkehrskorridore ausgerichtet sein.

Heinz-Josef Joeris neuer VBW-Präsident - Patricia Erb-Korn Präsidiumsmitglied

Anlässlich der Mitgliederversammlung des Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. am 19. Oktober in Duisburg wurde der Präsident der Wasser- und Schifffahrsdirektion Südwest in Mainz, Heinz-Josef Joeris, einstimmig zum neuen VBW-Präsidenten gewählt. Joeris folgt auf Hans van der Werf, der nach seiner Ernennung zum Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt aus allen Ehrenämtern ausscheidet. In seinen Dankesworten würdigte Joeris seinen Vorgänger, der seit 2005 dem Präsidium des VBW angehörte. Er bedauere das Ausscheiden von der Werfs, der sich durch seinen starken Einsatz für die inhaltliche und personelle Erneuerung um den Verein verdient gemacht habe. Wiedergewählt wurden die Vizepräsidenten Professor Christoph Heinzelmann, Direktor der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) in Karlsruhe sowie Martin Staats, Vorstand der MSG eG in Würzburg. Mit der Karlsruher Hafendirektorin Patricia Erb-Korn ist erstmalig in der über 140 jährigen VBW-Geschichte eine Frau in das Präsidium gewählt worden. Als weiteres Präsidiumsmitglied wurde Martin van Dijk, Vorsitzender der Internationalen Abteilung der niederländischen Schiffervereinigung Koninklijke Schuttevaer gewählt. ■ Dü

Das international bedeutsame Binnenwasserstraßennetz (Klasse ≥ IV) ist aufgrund seiner verkehrspolitischen Bedeutung vollständig in das Kern-Netz einbezogen: Sieben der zehn Korridore beinhalten Wasserstraßen und alle bedeutenden Binnenhäfen. Vorrangig soll es zur Finanzierung der Beseitigung von Engpässen und der Herstellung von grenzüberschreitenden Verbindungen sowie von Intelligenzen Transportsystemen (ITS) beitragen.

Mit NAIADES II soll die Möglichkeit geschaffen werden, die neuen Finanzmittel und Finanzierungsinstrumente für die Binnenschifffahrt zu nutzen, um die Wasserstraßeninfrastruktur in Europa deutlich zu verbessern. „Für die Binnenschifffahrt stellen diese neuartigen Finanzierungsinstrumente eine einzigartige Chance dar“, erklärte Theologitis. Auch mit Blick auf die deutsche Verkehrspolitik appellierte er an die Mitgliedsstaaten, die zur Verfügung gestellten Mittel auch zu beantragen und abzurufen. Weitere geplante Schwerpunkte von NAIADES II sind eine bessere Einbindung der Binnenschifffahrt in „Door to Door“-Transportketten durch eine Verbesserung der Qualität und der Dichte des Netzes an Verladestellen und Umschlagsterminals sowie der Ausbau der River Information Systems (RIS) von einem Verkehrsmanagementsystem zu einem transportlogistischen Informationssystem. Darüber hinaus werden Vorschläge zur Reduzierung von Emissionen in der Binnenschifffahrt sowie Maßnahmen zur Harmonisierung der Ausbildungsstandards und der Weiterbildung in der Berufsschifffahrt erarbeitet.

Die EU-Kommission wird voraussichtlich im Frühjahr 2013 eine Stellungnahme mit den konkreten Programminhalten und -schritten veröffentlichen.

■ Hans-Wilhelm Dünner

NAVALmarine GmbH
STEINHÄUSER SCHIFFSELEKTRIK & NAVIGATIONSSYSTEME
NAVAL marine GmbH · Neumarkt 2 · 47119 · Duisburg · Fon: 0203-82850 · Fax: 0203-81626 · www.naval-marine.de
HAMBURG · DUISBURG · LUDWIGSHAFEN

Ihr Partner in allen deutschen Binnengewässern

wünscht Ihnen ein gesegnetes Weihnachtsfest und
ein erfolgreiches Jahr 2013



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
 Marcel Lohbeck | Geschäftsführer
 Haus Rhein | Dammstraße 15-17 | 47119 Duisburg
 Tel. 0203/80006-27 | Fax 0203/80006-28 | info@vbw-ev.de | www.vbw-ev.de

Jahresberichte der VBW-Fachausschüsse

Fachausschuss »Binnenschiffe«

Vorsitzender: Joachim Zöllner, Leiter des Bereiches »Schiffsentwicklung«, DST Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V, Duisburg
 Seit dem 3. September 2012:

Dr.-Ing. Cornel Thill, Leiter des Bereiches »Hydrodynamik«, DST Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V, Duisburg
 Stellvertretender Vorsitzender:
 Hans-Gerd Heidenstecker, Repräsentant Sektion Deutsche Binnenschifffahrt, ERSTU e.V.



Foto: VBW

Dr.-Ing. Cornel Thill,
 Vorsitzender des
 Fachausschusses »Binnenschiffe«

1. Zielsetzung

Der Fachausschuss »Binnenschiffe« ist ein seit 1977 bestehender gemeinsamer Ausschuss des VBW und der Schiffbautechnischen Gesellschaft.

Ziel des Fachausschusses ist die Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des Schiffsbetriebs, um auf diese Weise zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems Binnenschifffahrt beizutragen.

Zu diesem Zweck untersucht der Fachausschuss primär sämtliche direkt mit dem Binnenschiff und dessen Betrieb zusammenhängenden Fragenkomplexe; dazu gehören grundsätzliche Themen wie

- Schiffbauliche Entwürfe und Konstruktionen
- Vortriebsorgane und Steueranlagen
- Manövrier- und Fahreigenschaften
- Entwicklung neuer Schiffstypen konventioneller und unkonventioneller Art
- Schnelle Schiffe im begrenzten Fahrwasser
- Besondere Ladungseigenschaften
- Spezielle Konstruktionsmerkmale
- Schiffssicherheit
- Verkehrssicherheit

2. Struktur und Arbeitsweise

Die Mitglieder des Fachausschusses repräsentieren unterschiedliche Bereiche, z.B.:

- Binnenschifffahrtsunternehmen
- Werften und Zulieferbetriebe
- Wasser- und Schifffahrtsverwaltung
- Hafenbetriebe
- Ingenieurbüros und Klassifikationsgesellschaften
- Berufsgenossenschaften
- Wissenschaft und Forschung
- Der Fachausschuss tagt in der Regel zweimal jährlich.

Er greift aktuelle Problemstellungen aus der Praxis ebenso auf wie er generelle neue Entwicklungen selbst anstößt oder verfolgt. Dies geschieht durch Auswertung praktischer Erfahrungen anhand wissenschaftlicher Ausarbeitungen oder im Zusammenhang mit der Durchführung von Forschungsaufträgen, an denen Mitglieder des Fachausschusses oder die hinter ihnen stehenden Firmen bzw. Institutionen beteiligt sind.

3. Mitgliederänderungen im Fachausschuss

Im Berichtszeitraum wurden folgende neue Mitglieder in den Fachausschuss berufen:

- Dr. Cornel Thill, DST e.V., Duisburg
- Jens Ley, Institut für Schiffbau und Meerestechnik, Universität Duisburg-Essen, Duisburg

- Thomas Jasinski, HTAG Häfen und Transport AG, Duisburg
- Erik Schultz, Damen Shipyards Bergum, Bergum

4. Ausschussarbeit

4.1 Sitzungen im Berichtszeitraum

Im Jahr 2012 hat der Fachausschuss zweimal getagt:

- 23. Januar in Duisburg
- 03. September in Hamburg

4.2 Arbeitsergebnisse

Schwerpunktt Themen der ersten Ausschusssitzung in 2012 waren unter anderem der »Katastrophenschutz an Wasserstraßen« und »LNG als Treibstoff für Binnenschiffe«. Wichtige Themen der zweiten Sitzung waren das »Havarie-Management-Konzept für den Rhein« der WSDen West und Südwest sowie der »Bericht der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt zu den Treibhausgasemissionen von Binnenschiffen«.

Havariemanagement/Katastrophenschutz

Der Einstieg in den Themenkomplex Havarie-Management bzw. Katastrophenschutz wurde in der ersten Fachausschusssitzung des Jahres gemacht. Auf Grundlage eines internen Diskussionspapiers diskutierte der Fachausschuss zahlreiche Aspekte zur Optimierung des Katastrophenschutzes im Falle komplexer Havarien.

In der zweiten Sitzung wurde diese Diskussion am konkreten Beispiel der Überlegungen der WSV zum Havarie-Management-Konzept für den Rhein vertieft.

Der zuständige Mitarbeiter der WSD Südwest, Herr Mauermann, stellte dem Fachausschuss die derzeitigen Überlegungen der Verwaltung für ein Havariekonzept ausführlich dar. Anlass für die Erstellung dieses Konzeptes war die Havarie der TMS Waldhof. Aber auch frühere komplexe Havarien, wie die der MS Excelsior, wurden bei der Erstellung des Havariekonzeptes mit

einbezogen. Gleichmaßen wurden Katastrophenschutzkonzepte anderer Akteure berücksichtigt, wie das Katastrophenmanagement der niederländischen Wasserstraßenverwaltung oder das Havariekommando Küste.

Zusammenfassend stellte der Fachausschuss folgende wichtige Erkenntnisse zu diesem Themenkomplex fest:

Das Management der Waldhof Havarie ist trotz der Streckensperrung mit ihren signifikanten wirtschaftlichen Folgen gut verlaufen. Gravierende Folgen für Menschen und Natur konnten vermieden werden. Dennoch war das Ergebnis zufallslastig. Die Rahmenbedingungen und die Entscheider vor Ort haben den Ausgang stark beeinflusst. In anderen, womöglich ähnlichen Situationen kann man hierauf aber nicht vertrauen.

Daher ist es wichtig, dass auch in Deutschland die Zuständigkeiten und Rollen klarer geregelt werden. Dazu bedarf es einer engen Zusammenarbeit der WSV mit den Rettungskräften, der verladenden Wirtschaft sowie den Ländern und Kommunen. Auch eine internationale Zusammenarbeit beim Havarie-Management ist aus Sicht des Fachausschusses zielführend.

Gefährdungs- und Risikoanalysen sind unerlässlich für die Planung von Havarieübungen und die Erstellung von Notfallplänen. Hier gibt es für den Binnenbereich noch zu wenige Daten.

Der Fachausschuss kommt zu dem Schluss, dass die Einrichtung eines Havariekommandos für die Binnenschifffahrt dringend erforderlich ist. Ob dies unbedingt eine ständige Einrichtung sein muss oder eine regelmäßig gemeinsam übende Taskforce ebenfalls zweckmäßig wäre, ist derzeit Gegenstand weiterer Diskussionen im Bundesverkehrsministerium und der WSV.

LNG als Treibstoff

Dem Thema »LNG als Treibstoff für Binnenschiffe« wurde aufgrund der Tagesaktualität und der nachhaltigen Perspektive, die dieser Technologie eingeräumt wird, ebenfalls große Aufmerksamkeit geschenkt.

Zum Januar 2012 hat die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt mittels einer Empfehlung die Nutzung von natürlichem Erdgas/Liquid Natural Gas (LNG) als Treibstoff zu Versuchszwecken gestattet.

Die Verbrennung von LNG erzeugt ca. 20 Prozent weniger CO₂-Emissionen als Dieselöl. Bei Nox und weiteren Partikeln sollen durch LNG 85-100 Prozent an Emissionen eingespart werden.

Die Nutzung von LNG an Bord von Binnenschiffen soll die Wirtschaftlichkeit und den ökologischen Vorsprung des Binnenschifftransportes deutlich steigern. Hintergrund hierfür ist der mittlerweile sehr hohe Anteil der Brennstoffkosten an den Transportkosten von etwa 30 Prozent und die deutlichen Zugewinne des LKWs in punkto Umweltfreundlichkeit durch neue Motoren.

Dennoch sind mit der Einführung von LNG einige technologische Herausforderungen verknüpft:

Der Einbau von LNG-Antrieben ist sehr teuer und eignet sich nur für Schiffe mit hohen Auslastungen. Bisher fahren lediglich erste Tankschiffe mit LNG.

Die Drucktanks nehmen viel Raum in Anspruch, was zu problematischen Begrenzungen des Tiefgangs und der Höhe führen kann.

Da Binnenschiffe in dicht besiedelten Gebieten verkehren, sind zahlreiche Sicherheitsaspekte wie die Lagerung an Land und die Handhabung im Katastrophenfall, z.B. das Abblasen von Gas, zu berücksichtigen.

Zudem fehlt es derzeit noch an einer ausreichenden Landinfrastruktur.

Der Fachausschuss wird sich dem Thema weiter widmen.

Treibhausgasemissionen von Binnenschiffen

Eng im Zusammenhang mit diesem Thema ist auch das Thema »Treibhausgasemissionen von Binnenschiffen« zu sehen. Der Fachausschuss hatte hier die Gelegenheit, den Entwurf des entsprechenden ZKR-Berichts noch vor dessen Erscheinen mit Herrn Pauli, dem Chefingenieur der ZKR, zu diskutieren.

Thematisiert wurden unter Anderem die Berechnung der spezifischen CO₂-Emissionen der Binnenschifffahrt sowie Potenziale zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauches und der CO₂-Emissionen durch Nutzung bekannter Technologien und Praktiken. Methoden zur Erstellung eines Energie-Effizienz-Design-Indexes für Binnenschiffe wurden ebenfalls diskutiert.

Die Oberthemen »Effizienzsteigerung und Betriebskostensenkung« werden auch die Schwerpunkte der kommenden Arbeitsperiode des Fachausschusses darstellen.

Fachgespräche zu neuen Technologien

Neben der Bearbeitung der oben genannten Themen finden in den Fachausschusssitzungen Fachgespräche zu schiffbaulichen

Innovationen statt. Unternehmen, die neue Technologien entwickeln, haben hier die Möglichkeit, diese vorzustellen und mit den Experten zu diskutieren. Im Berichtszeitraum fand ein Gespräch zum Thema »Schadstoffminimierung bei dieselmotoriger Verbrennung« statt.

5. Weitere Fachausschussmitglieder:

- Steffen Augspurger Heinz Mertz & Co. Schifffahrt GmbH, Stuttgart
- Michael Berrier, Speyer
- Torsten Dosdahl, Germanischer Lloyd, Hamburg
- Uwe Fischer, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bonn
- Dr. Friedrich Fünferlings, Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen, Duisburg
- Lydia de Groot, Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart, Rotterdam
- Prof. Dr.-Ing. Hans Heiner Heuser, Moers
- Georg Höckels, Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG, Duisburg
- Andreas Hüsig, Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte, Hannover
- Thomas Jasinski, HTAG Häfen und Transport AG, Duisburg
- Jens Ley, Universität Duisburg-Essen, Institut für Schiffstechnik, Meerestechnik und Transportsysteme (ISMT)
- Björn Luttert, 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, Straßburg
- Dr.-Ing. Dirk Postel, Postel Engineering, Kamp-Lintfort
- Volker Renner, Moers
- Frank Rode, Niedersächsische Verfrachtungsgesellschaft mbH, Hannover
- Jürgen Sabotinski, IMPERIAL Shipping Services GmbH, Duisburg
- Wolfgang Schröder, Deutsche Binnenreederei AG, Berlin
- Erik L. Schultz, Damen Shipyards Bergum
- Frank Waldorf, Beschaffungsamt des Bundesministeriums des Innern, Bonn
- Bernd Weinrich, promarin Propeller- und Marinetechnik GmbH, Erfstadt
- Ralf Wittig, WITTIG GmbH, Duisburg
- Joachim Zöllner, DST Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V., Duisburg

VBW-Thementag: Zukunftsfähigkeit von Hafenstandorten

Der Duisburger Hafen als Maßstab für zukunftsfähige Entwicklungen

Von Petra Grünendahl

Ein Logistikpark bietet als Aufwertung für den Standort auch einen Multiplikatoreffekt für das Umland", erklärte Dr. Sandra Stein. Integrierte Gesamtkonzepte, die ein optimales Beziehungsgeflecht der lokalen Akteure ebenso berücksichtigen wie die Besonderheiten der jeweiligen Wirtschaftsregion, stärken die Knotenfunktion von Binnenhäfen: Die trimodale Anbindung macht Häfen als Mikrostandorte zu Verkehrs- und Logistikknoten, die für die regionale Wirtschaft (Hinterland als Makrostandort) für ihre Warenströme von Bedeutung sind.

Zum öffentlichen Gastvortrag hatte der Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e. V. (VBW) im Rahmen der Sitzung des Fachausschusses Verkehrswirtschaft als Referentin Dr. Sandra Stein eingeladen. Dr. Stein arbeitet als wissenschaftliche Mitarbeiterin bei der Fraunhofer Austria Research GmbH sowie an der Technischen Universität Wien. Vor einem fachkundigen Publikum erläuterte sie, warum der „Logistikpark Binnenhafen“ eine „Variante zur Optimierung der Zukunftsfähigkeit von binnenländischen Hafenstandorten“ sein kann. Dabei griff sie auf Erkenntnisse zurück, die sie im Rahmen ihrer Forschungen für ihre Doktorarbeit gewonnen hatte.

Als Maßstab für ihre Gegenüberstellung von Logistik-Standorten hatte Stein den „logport I“ in Duisburg-Rheinhausen ausgewählt („best practice“-Beispiel): Ein Standort, den der Duisburger Hafen von einer Industriebranche (hier stand früher ein Krupp-Stahlwerk) zum Logistik-Areal entwickelt hat. Der Duisburger Hafen als integrierter Logistikdienstleister hat hier Flächen für Logistik und Gewerbe vermarktet und diese Flächen mit der nötigen Infrastruktur und Bebauung ihren künftigen Nutzern übergeben. Die geographische Lage ist hervorragend, die Anbindung an die Güterverkehrsträger Wasser, Schiene und Straße ist weiter ausgebaut worden. Das Hinterland des Binnenhafens bietet das entsprechende Umschlagpotenzial sowohl für Waren als auch für Rohstoffe zur Weiterverarbeitung. Mit den Anteilseignern Bund, Land und Stadt Duisburg ist der Duisburger Hafen als Entwickler des

Logport-Areals gut aufgestellt, lediglich die knapper werdenden Erweiterungsflächen an den mittlerweile über mehrere Duisburger Stadtteile verteilten Hafenstandorten setzen künftigen Entwicklungen Grenzen. Seit Ende der Neunziger Jahre verfolgt der Duisburger Hafen sein Konzept, „Integrierte Logistik“ für Transporteure sowie Produktionsbetriebe und Gewerbe anzubieten. Die Übernahme des ehemaligen Krupp-Areals bot dank seiner Größe und Anbindung beste Möglichkeiten einer Entwicklung, die von den Entscheidern der Duisburger Hafen AG auch konsequent genutzt wurden. Akteure aus Wirtschaft, Verwaltung und Politik arbeiten hier systemübergreifend eng zusammen, um die nötigen Weichen zu stellen. Das Areal „logport I“ umfasst heute 600.000 qm Hallenflächen. Unter der Bezeichnung „logport“ entwickelt die Duisburger Hafen AG mittlerweile weitere ehemalige Industriebrachen mit Hafenbecken in Wanheim-Angerhausen und Hohenbudberg zu integrierten Logistik-Arealen (logport II und III).

Anhand des Muster-Standortes „logport I“ hat Stein ausgewählte Binnenhäfen untersucht: Wo liegen die Potenziale dieser Standorte und woran müssten sie zur Verbesserung ihrer Standortqualitäten arbei-

ten. Kehl mit seiner 70-prozentigen Abhängigkeit von einem Hauptnutzer gleicht das fehlende Hafenentwicklungskonzept zum Teil dadurch aus, dass es durch ein qualifiziertes Akteursnetzwerk sowie Kooperation mit dem Hafen Strasbourg auf der anderen Rheinseite zumindest in Ansätzen Teil eines grenzüberschreitenden Logistikparks ist. Ein ordentliches Konzept würde hier natürlich weitere Entwicklungsmöglichkeiten aufzeigen. In Regensburg werden Möglichkeiten verschenkt dadurch, dass es keine Kooperationen des Binnenhafens mit dem ebenfalls am Ort ansässigen Güterverkehrszentrum (GVZ) gibt. Auch hier würden stimmige Konzepte und ein Ausbau der Trimodalität weitere Entwicklungen fördern. Im Binnenhafen Königs Wusterhausen konkurrieren verschiedene Interessen miteinander. Fehlende Kooperationen verhindern logistische Nutzung, da einige (lokale) Akteure andere Interessen für die Freiflächen im Hafen haben: sie sollen nicht-logistischer Nutzung (Bau eines Biomassekraftwerks) zugeführt werden. Das heißt, sie nehmen wichtige Logistikflächen weg, obwohl sie genau so gut auf anderen Arealen realisiert werden könnten.

„Bestimmte Planungen gehören nicht in die Hand der Kommunen, sondern in übergeordnete Gremien, damit übergreifende Konzepte erarbeitet werden können“, äußerte Günter Haberland von Z. Zietzschmann, Neuss, in der anschließenden Diskussion. Denn „politisch gewollt“ ist nicht immer „ökonomisch sinnvoll“. Übergeordnete Planungen verhindern Egoismen der Beteiligten. Bei einer größeren Dichte von Binnenhäfen bieten sich Kooperation statt Konkurrenz an, weil sich „regionale Wettbewerber“ damit gemeinsam als Partner weiter voran bringen.

„Das Potenzial der Wasserstraßen kann nur trimodal ausgeschöpft werden“, sagte Ingelore Hering von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte (WSD Mitte) in Hannover. „Von der Trimodalität müssen aber auch die Transport-Entscheider überzeugt werden“, so Sandra Stein. Und Dr. Wolfgang Hönemann von Rhenus PartnerShip, Duisburg, schloss: „Wir denken in Logistik-Lösungen!“ Und da sind Wasserstraßen ein wichtiger Teil der Transportkette „von Tür zu Tür“.



Referentin Dr. Sandra Stein arbeitet als wissenschaftliche Mitarbeiterin bei der Fraunhofer Austria Research GmbH sowie an der Technischen Universität Wien.

Foto: P. Grünendahl

Neue Märkte für die Binnenschifffahrt

Konsumgüter

Konsumgüterhersteller und Handelslogistik bewegen sich in einem komplexen Spannungsfeld. Steigende Rohstoffpreise und Transportkosten sowie größere Erwartungen an Umweltfreundlichkeit und Nachhaltigkeit seitens der Kunden und Konsumenten erhöhen den Preisdruck bei den Partnern. Eingebunden in multimodale Transportketten bietet die Binnenschifffahrt als alternativer, ökologischer Verkehrsträger hier Lösungen an. Der Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e. V., der IHK Mittlerer Niederrhein und der Niederrheinischen IHK stellen gemeinsam innovative Logistikkonzepte vor und zeigen neue Marktpotenziale für die Binnenschifffahrt auf. Gleichzeitig bietet sich die Möglichkeit, mit neuen Partnern und Dienstleistern ins Gespräch zu kommen. Die Veranstaltung findet statt am Dienstag dem 23. April 2013 ab 12:30 Uhr in die Niederrheinische IHK, Mercatorstraße 22-24, 47051 Duisburg.

Die Teilnahme an der Veranstaltung ist kostenlos. ■



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
 Marcel Lohbeck | Geschäftsführer
 Haus Rhein | Dammstraße 15-17 | 47119 Duisburg
 Tel. 0203/80006-27 | Fax 0203/80006-28 | info@vbw-ev.de | www.vbw-ev.de

Jahresberichte der VBW-Fachausschüsse

Fachausschuss

»Binnenschifffahrtsrecht«

Vorsitzender: Prof. Dr. Patrick Schmidt
 Leiter Abteilung für Allgemeines Transport- und Verkehrsrecht des Instituts für Transport- und Verkehrsrecht der Universität Mannheim



Foto: VBW

Prof. Dr. Patrick Schmidt

1. Zielsetzung

Der Fachausschuss »Binnenschifffahrtsrecht« erfüllt seine Aufgaben im Rahmen eines effizienten Netzwerks auf nationaler und internationaler Ebene. Er kooperiert eng mit dem Institut für Transport- und Verkehrsrecht der Universität Mannheim, der Gesellschaft zur Förderung des Transportrechts an der Universität Mannheim (GBM) und ist korporatives Mitglied der Juristischen Kommission der IVR. Insbesondere durch die enge Verzahnung von VBW-Rechtsausschuss und Juristischer Kommission der IVR wurden effektive Instrumente geschaffen, um internationale wie nationale Probleme des Binnenschifffahrtsrechts konstruktiv zu bearbeiten. Ziele und Aufgaben des Fachausschusses sind:

- Fortentwicklung des Rechts auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt
- Vereinheitlichung des internationalen Binnenschifffahrtsrechts auf allen relevanten Anwendungsfeldern in den binnenschifffahrtstreibenden Staaten in Europa
- Einflussnahme auf die einzelstaatliche Rechtspolitik zur Berücksichtigung der Besonderheiten der Binnenschifffahrt im Rahmen der Gesetzgebung
- Austausch über die Rechtsprechung zu Binnenschifffahrtssachen in den europäischen Staaten
- fachspezifische und regionale Bündelung der Rechtsprechung in Binnenschifffahrtssachen
- Angleichung von Rechtswegen und Instanzen bei Gerichtsentscheidungen in Binnenschifffahrtssachen

- Entwicklung einheitlicher Grundsätze und Maßstäbe der europäischen Versicherungswirtschaft bei den konkreten Versicherungsrisiken in der Binnenschifffahrt

Zu diesem Zweck untersucht der Fachausschuss unter anderem

- Haftungssysteme und spezielle Haftungsfragen
- Frachtvertragsrecht
- Binnenschifffahrtsrecht im Zusammenwirken mit dem Seerecht und dem übrigen Landrecht
- sachliche Zuständigkeit der Gerichte
- Rechtsgrundlagen und die Wahrung der Freiheitsrechte der Stromregime

2. Struktur und Arbeitsweise

Die Mitglieder des Fachausschusses repräsentieren unterschiedliche Bereiche, z.B.:

- Binnenschifffahrtsgewerbe
- Anwaltschaft
- Verladerschaft
- Forschung und Wissenschaft
- Verwaltung
- Versicherungen

Der Fachausschuss tagt in der Regel zweimal jährlich.

Er greift aktuelle Problemstellungen aus der Praxis ebenso auf, wie er generelle neue Entwicklungen selbst anstößt oder verfolgt. Er pflegt ferner den Erfahrungsaustausch mit der Binnenschifffahrtspraxis, der Wis-

senschaft, der Richter- und Anwaltschaft sowie mit Verladern und Versicherungswirtschaft. Er nimmt zu Gesetzesvorhaben und rechtspolitischen Fragen Stellung, die Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt haben.

3. Mitgliederveränderungen im Fachausschuss

Im Berichtszeitraum wurden folgende neue Mitglieder in den Fachausschuss berufen:

- RA Gregor Harbs, Kanzlei Ahlers & Vogel, Hamburg
- Prokurist Tobias Vogt, Imperial Logistics International GmbH, Duisburg
- Ingelore Hering, Präsidentin der WSD Mitte, Hannover

4. Ausschussarbeit

4.1 Sitzungen im Berichtszeitraum

Im Jahr 2012 hat der Fachausschuss zweimal getagt:

30. Mai in Budapest

11. Oktober in Mannheim

Beide Sitzungen fanden gemeinsam mit der Juristischen Kommission der IVR statt.

4.2 Arbeitsergebnisse

Inhaltliche Arbeitsschwerpunkte des Rechtsausschusses waren im vergangenen Jahr die Befassung mit der Revision des CLNI-Übereinkommens über die Haftungsbeschränkungen in der Binnenschifffahrt und die Seehandelsrechtsreform.

CLNI-Übereinkommen

Vom 25.-27.09.2012 hat bei der ZKR in Straßburg eine diplomatische Konferenz zur Revision des CLNI-Übereinkommens stattgefunden.

Der VBW-Rechtsausschuss hat im Hinblick auf diese Konferenz gemeinsam mit der Juristischen Kommission der IVR eine umfangreiche Stellungnahme zu den Revisionsplänen abgegeben, die durch die IVR als Federführer in dieser Sache kommuniziert und vertreten wurde.

Am 27.09.2012 wurde die Schlussakte zur Annahme des Straßburger Übereinkommens von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012) unterzeichnet. An der Diplomatischen Konferenz zur Annahme des Übereinkommens haben die Vertreter von 13 Staaten und diverser anerkannter, internationaler Verbände teilgenommen.

Von der letzten Stellungnahme der IVR und des VBW, die der Diplomatischen Konferenz zur Beratung unterbreitet wurde, ist vor allem die Streichung von Artikel 21 »Konferenz zur Erhöhung der Beiträge« angenommen worden. Darüber hinaus ist es gelungen, eine weitere, deutliche Erhöhung der Haftungshöchstsummen zu vermeiden. Die übrigen Vorschläge wurden bedauerlicherweise nicht aufgegriffen, sondern somit abgelehnt.

Besonderer Dank für ihr Engagement gilt an dieser Stelle der vorbereitenden Arbeitsgruppe, die sich nach der letzten Sitzung unter Leitung von Herrn Dr. Hartenstein insbesondere zur Definition des Binnenschiffes eingesetzt hat. Insgesamt hat die IVR einen großen Beitrag zur Realisierung des Übereinkommens leisten können. Der VBW-Rechtsausschuss als Mitwirkender sieht insbesondere darin einen Erfolg, dass das Privileg der Haftungsbeschränkung aufrecht erhalten werden konnte.

Seehandelsrechtsreform

Der VBW Rechtsausschuss hat 2011 gemeinsam mit dem BDB eine Stellungnahme zur Reform des Seehandelsrechts erarbeitet und eingereicht. Zentrales Anliegen des Rechtsausschusses war es, die geplante Abschaffung des Verklarungsverfahrens auch in der Binnenschifffahrt, als bewährtes und kostengünstiges Mittel zur Ermittlung im Havariefall, zu verhindern.

In dieser Sache zeichnet sich ein Erfolg ab. Der aktuell vorliegende Regierungsentwurf (Bundestagsdrucksache 17/10309) verfolgt das Vorhaben nicht weiter.

Die Drucksache wurde am 17.09.2012 in erster Lesung durch den Bundesrat ohne größere Diskussionen gebilligt. Das Gesetz soll laut Erwartung der zuständigen Ministerien noch zum Jahresende 2012 in Kraft treten. Die Entscheidung des Deutschen Bundestages steht derzeit noch aus.

Damit der parlamentarische Prozess ebenfalls zu diesem positiven Ergebnis kommt, wurde am 10.10.2012 eine weitere Stellungnahme gegenüber dem Rechtsausschuss des Bundestages abgegeben.

Herr Prof. Schmidt hat die Position des Fachausschusses »Binnenschifffahrtsrecht« in einer parlamentarischen Anhörung im Rechtsausschuss des Bundestages vertreten. Dabei sprach er auch das Thema der Richterzuständigkeit an. Bislang wurden Verklarungsverfahren in der Praxis nur von Richtern geleitet, auch wenn das Gesetz die Möglichkeit vorsieht, Rechtspfleger mit dem Verfahren zu betrauen. Aus Sicht des Fachausschusses bietet die Gesetzesreform gegebenenfalls eine Möglichkeit, die Richterzuständigkeit nun auch im Gesetz festzuschreiben.

Internationale Verlade- und Transportbedingungen (IVTB)

Die Internationalen Verlade- und Transportbedingungen (IVTB) wurden 2010 vom Fachausschuss »Binnenschifffahrtsrecht« erarbeitet. Sowohl der VBW als auch die IVR empfehlen der Binnenschifffahrtsbranche die IVTB zur Anwendung.

Im Rahmen der Fachausschusssitzungen findet eine regelmäßige Information über die Akzeptanz der IVTB und deren Anwendungsbereich statt. Erfreulicherweise kann festgestellt werden, dass die Akzeptanz der IVTB bei den Marktteilnehmern wächst. Zunehmend teilen Unternehmen der VBW-Geschäftsführung mit, dass sie auf die IVTB rekurren. Auch in den osteuropäischen Wasserstraßenrevieren, z.B. in Ungarn, finden die IVTB zunehmend Anwendung.

Aktuelle Rechtsprechung

Ständiger Tagesordnungspunkt ist das Fachgespräch zu aktuellen Urteilen in den Bereichen Schifffahrts-, Transport- und Haftungsrecht. In 2012 wurden folgende Urteile bzw. Rechtangelegenheiten in diesen Fachgesprächen thematisiert:

- »Gewässerverschmutzung als Sachbeschädigung i.S.d. § 4 Abs. 3 BinschG – BVerwG Urteil vom 23.11.2011-&C6.11«
- »Schifffahrtssperre und Nutzungsverlust, TMS »Waldhof«
- »BVerwG Urteil vom 23.11.2011 zur Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt«
- »BGH Urteil vom 18.04.2012 zur AVB Fluskkasko-Versicherung«
- »Entscheidung des Schifffahrtsoberrichters Köln vom Juli 2012 in der EXCELSIOR Sache«

Förderung des Binnenschifffahrtsrechts in Deutschland

Neben der inhaltlichen Arbeit im Fachausschuss »Binnenschifffahrtsrecht« fördert der VBW das Institut durch Mitwir-

kung im Vorstand des Fördervereins des Institutes, der GBM. Die Vertretung im Vorstand der GBM erfolgt durch das Rechtsausschussmitglied Herrn RA Markus Jaegers.

Der VBW unterstützt zudem die Mannheimer Rechtstagung als Mitveranstalter. Auch an der 13. Mannheimer Rechtstagung, die in diesem Jahr mit über 200 Teilnehmern erfolgreich verlaufen ist, nahmen Referenten aus dem Kreis des Fachausschusses teil. Darüber hinaus engagierte sich der VBW bei der Findung von Kooperationspartnern für das Mannheimer Institut. Eingebunden in diese Aktivitäten sind das VBW-Präsidium, die Geschäftsführung sowie der Vorsitzende des Fachausschusses und die im GBM-Vorstand vertretenen Fachausschussmitglieder.

5. Weitere Fachausschussmitglieder:

- Dr. Thomas Berrang, Dillinger Hüttenwerke AG, Dillingen
- Dr. Beate Czerwenka, Bundesministerium der Justiz, Berlin
- Stephan Erbe, Basel
- Dr. Sven Gerhard, ALLIANZ Global Corporate & Specialty AG, Hamburg
- Mr. Theresia K. Hacksteiner, IVR, Rotterdam
- Gregor Harbs, Ahlers & Vogel, Hamburg
- Dr. Olaf Hartenstein, Hamburg
- Prof. Dr. Rolf Herber, Hamburg
- Ingelore Hering, Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte, Hannover
- Dr. Hubert Holland, Mannheim
- Markus Jaegers, Duisburg
- MR Heinz-Clemens Kaune, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bonn
- Dr. Werner Koriath, 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
- Tobias Vogt, IMPERIAL Logistics International B.V. & Co. KG
- Dr. F. de Vries Lentsch, AKD Prinsen van Wijmen, Rotterdam
- Fink von Waldstein, Mannheim

Konsumgüter: Neue Märkte für die Binnenschifffahrt

Mit dem Haribo-Schiff in das Katjes-Revier

Die Basisargumente sind bekannt, doch oft fehlt es an Konzepten, um Handelslogistiker und Konsumgüterhersteller zum Umstieg auf die Wasserstraße zu bewegen. Wie das gelingen kann, wollte der Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW) am 23. März in Duisburg vermitteln. Dabei zeigte sich: Man muss diese Kunden an der richtigen Stelle abholen.

Rund 50 Gäste besuchten die gemeinsame Veranstaltung von VBW, ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) und niederrheinischen IHKs, die meisten davon Schifffahrts- und Logistikdienstleister. Dazwischen saßen nur wenige mögliche Kooperationspartner aus den Logistikabteilungen von Haribo, Heinz und Medion. Angesichts dieser Marken und der Handvoll Goldbären in der Tagungstasche im Hinterkopf ließ Ocke Hamann, stellvertretender Geschäftsführer der Niederrheinischen IHK, seiner Kreativität freien Lauf: „Wie wäre es, mit einem Haribo-Schiff direkt im Katjes-Revier zu wildern?“

Bordverkauf und Rheintransport wären dann sicherlich auch dem fiktiven Durchschnittskonsumenten im Hinterkopf hängen geblieben, dessen Einkaufsstufen Heinz-Josef Joeris analysierte. „Unser ‚Konrad‘ bestellt am liebsten per App mit Sofortlieferung – und hat leider keinen Schimmer von komplexen Logistikketten“, bedauerte der Präsident von VBW und WSD-Südwest. Gerade dieses Konsumentenverhalten zwischen lächelnden Kartons, kreischenden Online-Schuhhändlern und hohen Rückläuferquoten macht es dem

Wenn der Konsument mehr Wert auf Nachhaltigkeit legt, will Tom Tillemans sein Unternehmen ganz vorn wissen | Bilder: Grohmann



Heinz-Josef Joeris analysiert das Einkaufsverhalten des fiktiven ‚Konrad‘: Von den Fußballfernsehend-Verbrauchsstoffen bis hin zur Aktionsware



Handel schwer, den Blick von der Lkw-Laderampe zu lösen. So betonten Carsten Berger von der H&S Containerline ähnlich wie Joris Tenhagen von der Seacon Logistics Group, dass individuelle Logistikkonzepte weit über den bloßen Transport hinaus nötig seien, um Konsumgüter auf die Wasserstraße zu bringen. Zudem müssen Telematik und Datenverarbeitung optimiert werden, um dem Kunden eine Ausfallsicherheit und schnelle Alternativtransporte etwa per Schiene bieten zu können. Anton van Megen, Initiator des Q-Barge-Konzeptes zeigte sich überzeugt, dass diese integrierten Logistikkonzepte auch auf kleineren Wasserstraßen umzusetzen seien. Anstelle von Spits und Pénichen müsse dafür aber (s)ein modernes und modulares Konzept her.

Zu den großen Hoffnungsträgern für den „nassen“ Transportweg dürften Verlagerungs-Initiativen gehören, wie sie Heinz-Logistikmanager Tom Tillemans erläuterte. Der Ketchup-Produzent habe sich zum Ziel gesetzt, den CO₂-Ausstoß seiner Logistikketten binnen fünf Jahren um 20 Prozent zu reduzieren. Eine wesentliche Rolle spielt dabei die Kooperation mit anderen Unternehmen aus der Lebensmittelbranche: Einerseits konzentrierte man sich auf die bessere Auslastung von Lkws, indem etwa Lieferungen an Handelsketten gemeinsam erfolgen, wo es passt. So kooperiert Heinz bereits mit dem Schokoriegel-Hersteller Mars. Andererseits baue man mit Logistik-Partnern passende Containerverbindungen auf dem Wasser auf. Das ist seit Januar zum Beispiel auf der Relation zwischen dem frisch eröffneten Containerterminal Cuijk und dem Hafen Rotterdam der Fall, wo der Heinz-Logistiker für 2013 rund 10.000 Lkw-Fahrten eingespart wissen will. An dem benachbarten Standort Veghel haben sich Mars und die Bavaria-Brauerei zusammen getan, um jährlich 3.500 Lkw-Fahrten nach Rotterdam auf das Schiff zu verlagern.

„Allein bewegen wir nicht viel“, unterstrich Tillemans. „Aber gemeinsam versuchen wir weitere Unternehmen zu überzeugen, dass sich Logistikaktivitäten vor dem Hintergrund gesellschaftlicher Verantwortung und steigender Energiepreise bündeln lassen.“ Bis Jahresende wolle man insgesamt zehn Relationen geschaffen haben, die rund 20 Schiffe beschäftigten. Dabei sollen regelmäßige Networking-Veranstaltungen an wechselnden Orten, an denen auch die Binnenschifffahrts-Initiative „The Blue Road“ beteiligt ist, helfen. Auch in Belgien wurden bereits Gespräche geführt, Deutschland soll folgen. „Angesichts rückläufiger Güteraufkommen in einigen Sektoren ist es für die Binnenschifffahrt notwendiger denn je, neue Märkte zu erschließen“, fasste Markus Nölke zusammen, der mit dem SPC ebenfalls Verlagerer direkt ins Boot holt.

■ Christian Grohmann



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
 Marcel Lohbeck | Geschäftsführer
 Haus Rhein | Dammstraße 15-17 | 47119 Duisburg
 Tel. 0203/80006-27 | Fax 0203/80006-28 | info@vbw-ev.de | www.vbw-ev.de

Jahresberichte der VBW-Fachausschüsse

Fachausschuss »Binnenwasserstraßen und Häfen«

Vorsitzender: Prof. Dr.-Ing. Christoph Heinzlmann, Leiter und Professor der Bundesanstalt für Wasserbau, Karlsruhe
 Seit 26. September 2012:

Michael Heinz, Vizepräsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Münster



Foto: VBW

Michael Heinz

1. Zielsetzung

Beim Fachausschuss für Binnenwasserstraßen und Häfen handelt es sich um einen gemeinsamen Ausschuss der Hafentechnischen Gesellschaft (HTG) und des Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. (VBW). Aufgaben des Fachausschusses sind:

- 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
- Zu diesem Zweck untersucht der Fachausschuss unter anderem die
- Wettbewerbssituation der Binnenschifffahrt
- Einflussfaktoren auf die Leistungsfähigkeit der Wasserstraßen und Häfen
- Zuordnung von Schiffsgrößen zu Wasserstraßenklassen
- Fahrtzeiten auf Wasserstraßen

- Gestaltung und Ausrüstung der Bauwerke an Wasserstraßen
- Informations- und Kommunikationsdienste über und für Wasserstraßen und Häfen
- Bedingungen für den Containertransport auf Binnenwasserstraßen
- Kapazitäten der Verkehrswegenetze
- Leistungen der Verkehrsträger
- Verkehrssicherheit, insbesondere beim Transport gefährlicher Güter, auch im Vergleich der Verkehrsträger

2. Struktur und Arbeitsweise

Die Mitglieder des Fachausschusses repräsentieren unterschiedliche Bereiche, z.B.:

- Binnenschifffahrtsgewerbe
- Verladerschaft
- Verwaltung und Wissenschaft
- Binnenhäfen

Der Fachausschuss tagt in der Regel zweimal jährlich.

Er greift aktuelle Problemstellungen aus der Praxis ebenso auf, wie er generelle neue Entwicklungen selbst anstößt oder verfolgt. Die Ergebnisse der Arbeit des Fachausschusses werden in kurzen Jahresberichten, in Veranstaltungen, zu besonderen Themen und in Veröffentlichungen des VBW der Fachwelt und der interessierten Öffentlichkeit vorgestellt.

3. Mitgliederveränderungen im Fachausschuss

Im Berichtszeitraum wurden folgende neue Mitglieder in den Fachausschuss berufen:

Klaus Michels, WSD Südwest, Mainz

4. Ausschussarbeit

4.1 Sitzungen im Berichtszeitraum

Im Jahr 2012 hat der Fachausschuss zweimal getagt: 05. März in Duisburg
 25./26. September in Antwerpen

4.2 Arbeitsergebnisse

Regelmäßiger Tagesordnungspunkt bei den Fachausschusssitzungen ist die gegenseitige Information über aktuelle Planungen und Baumaßnahmen in den einzelnen Revieren sowie der Austausch von Best-Practice-Beispielen aus dem Bereich des Wasserbaus.

Darüber hinaus bearbeitete der Fachausschuss eine Vielzahl an Themen, die im folgenden dargestellt werden.

Publikation »Fahrndynamik von Binnenschiffen«

Arbeitsschwerpunkt des Fachausschusses im Jahr 2012 war die grundlegende Überarbeitung der VBW-Broschüre »Fahrndynamik von Binnenschiffen«, die erstmals im Jahr 1992 erschienen ist. Hierzu wurde eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die aus Mitgliedern der beiden Fachausschüsse »Binnenwasserstraßen und Häfen« und »Binnenschiffe« besteht und durch die Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) und das Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V. (DST) unterstützt wird. Ziel ist es, die Arbeiten im Jahr 2013 abzuschließen. Einen umfangreichen Entwurf der Publikation hat die Arbeitsgruppe im Oktober 2012 vorgelegt.

Besondere Veranlassung zur Überarbeitung haben die seit der Erstauflage deutlich veränderten Infrastrukturbedingungen sowie die Entwicklung der Flottenstruktur und technische Innovationen im Schiffbau gegeben.

Hervorgerufen durch den Rationalisierungsdruck zeichnet sich in der Binnenschifffahrt seit langem ein Trend zu immer größeren Schiffseinheiten ab.

Die gesamte westeuropäische Schiffsflotte wächst seit längerem im mehrjährigen Durchschnitt mit rund 1 - 1,5 Prozent pro Jahr. Die Ursache für dieses Schiffgrößenwachstum liegt überwiegend in dem wachsenden Konkurrenzdruck der Verkehrsträger untereinander; in der Folge hat die staatliche Investitionsbereitschaft zum Bau und damit zu einem verbesserten Angebot leistungsstärkerer Wasserstraßen auch das Ziel, dass auf den langen Transportachsen durchgängig größere Schiffseinheiten wirtschaftlich verkehren.

Die derzeitige überwiegend von den international verfügbaren Infrastrukturangeboten geprägte europäische Schiffsflotte mit ihren wachsenden Größen muss sich im bestehenden aber auch in neu ausgebauten Wasserstraßen sicher und wirtschaftlich bewegen können. Während die neu ausgebauten Wasserstraßen weitgehend auf zukunftsgerichte Schiffgrößen ausgerichtet sind, ist die Befahrbarkeit zahlreicher bestehender Binnenwasserstraßen von Restriktionen geprägt. Enge Kurvenradien oder unzureichende Einfahrtssituationen von Schleusen und Schleusenkanälen erfordern zunehmendes nautisches Geschick der Schiffsführer, um mit den eingeschränkten Situationen sicher, aber auch wirtschaftlich vertretbar zu Recht zu kommen.

Ziel der neuen Publikation ist es, den aktuellen Stand des Fahr- und Manövrierverhaltens von Schiffen darzustellen in Bezug auf die verschiedenen bestehenden Wasserstraßensituationen und -querschnitte. Hierfür wird die gesamte Bandbreite der im westeuropäischen Wasserstraßennetz vorfindbaren 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 Manövrierrorgane, 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.

Diese Darstellung des Fahrverhaltens und der Wechselwirkung zwischen Schiff

und Wasserstraße hat folgende Zielgruppen im Fokus:

- Schiffsführer und Reedereiverantwortliche
- Vertreter in den Wasserstraßenverwaltungen
- Vertreter der Politik
- Verbände im Umwelt- und Wirtschaftsbereich
- Forschung und Wissenschaft.

Klimawandel und Wasserstraßen

Ebenfalls ständiger Beratungspunkt der Fachausschusssitzungen ist das Thema »Klimawandel und Wasserstraßen«. Zweck dieser Beratungen ist die gegenseitige Information über aktuelle Projekte und Forschungsvorhaben in Deutschland und den Niederlanden, aber auch die fachübergreifende Bewertung, ob sich klimabedingte, langfristige Einschränkungen der Nutzbarkeit der Wasserstraßen ergeben.

Besondere Aufmerksamkeit lag in 2012 auf dem deutschen Projekt KLIWAS, welches die Auswirkungen des Klimawandels auf das Abflussregime des Rheins untersucht und entsprechende Anpassungsstrategien entwickeln soll. Das Projekt wird koordiniert vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS). Beteiligt sind der Deutsche Wetterdienst (DWD), das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), die Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) und die Bundesanstalt für Wasserbau (BAW).

Aus Sicht des Fachausschusses »Binnenwasserstraßen und Häfen« bilden diese umfassenden Untersuchungen eine hervorragende Grundlage für derzeitige und mittelfristige Nutzung sowie die Weiterentwicklung der Wasserstraßeninfrastruktur. Laut den bereits verfügbaren aktuellen KLIWAS-Ergebnissen wird der Klimawandel voraussichtlich bis 2050 keine signifikanten Auswirkungen auf das Abflussregime des Rheins haben und somit auch keine Einschränkungen der Schiffbarkeit verursachen.

Umschlagskonzepte von Seehäfen im Rheinmündungsbereich

Im Rahmen der Herbstsitzung 2012 besuchte der Fachausschuss auf Einladung des deutschen Repräsentanten den Hafen Antwerpen. Vor Ort informierten sich die Fachausschussmitglieder darüber, welche Strategien der Hafen Antwerpen zur Bewältigung des zu erwartenden Gütermengenzuwachstums entwickelt und welche heraus-

ragende Rolle das Binnenschiff im Rahmen dieser Konzepte einnimmt. Ebenfalls erörtert wurde die Organisation der Nachläufe des Gütertransports und der Warenströme in das belgisch-niederländische und das deutsche Wasserstraßennetz. Bei Besuchen des A.B.T. Kohleterminals und des PSA Antwerp Gateway Containerterminals wurden dem Fachausschuss sowohl Konzepte zum Transport von Massengut als auch von Containern vorgestellt.

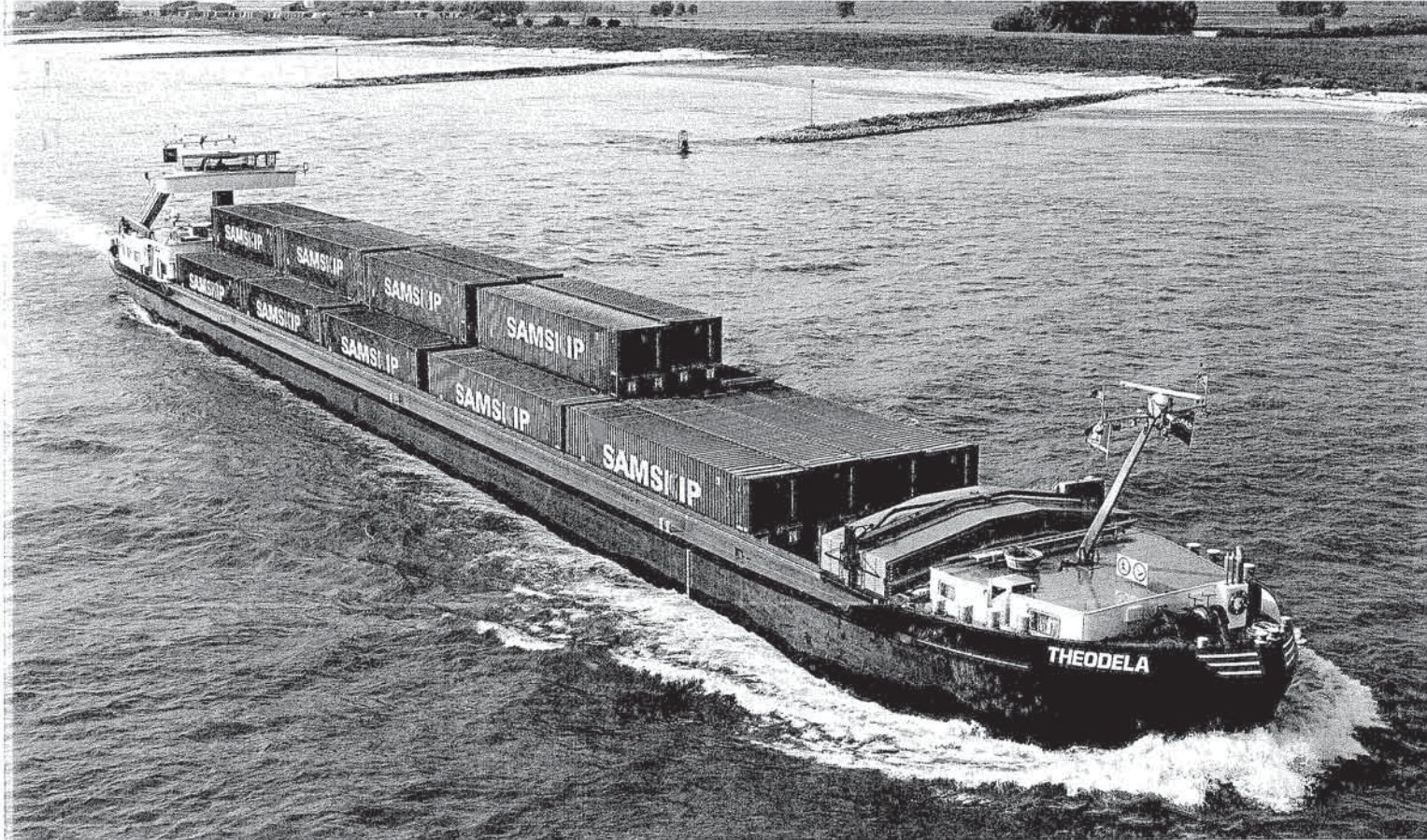
Aktualisierung der Publikation

»Eignung der Binnenwasserstraßen für den Containertransport«

Die 2011 durch die Fachausschüsse »Binnenwasserstraßen und Häfen«, »Binnenschiffe« und »Verkehrswirtschaft« erarbeitete Publikation »Eignung der Binnenwasserstraßen für den Containertransport« wurde im Jahr 2012 aktualisiert. Darüber hinaus wurde die Publikation im Bezug auf Layout und grafische Darstellung professionell überarbeitet und in die englische Sprache übersetzt. Eine deutsch-englische Druckfassung wurde aufgelegt und ist über den Binnenschifffahrts-Verlag in Duisburg zu beziehen. Darüber hinaus ist die aktualisierte Auflage als Blätter-PDF auf der VBW-Homepage einzusehen.

5. Weitere Fachausschussmitglieder

- Detlef Aster, Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, Würzburg
- Jiří Aster, Kammerunion Elbe/Oder, Děčín
- Alfred Baumeister, RMD Wasserstraßen GmbH, München
- Ir. I.A.A. ten Broeke, Ministry of Transport and Public Works, Maastricht
- Immo Conring, Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, Magdeburg
- Martin van Dijk, Koninklijke Schuttevaer, Rotterdam
- Uwe Fischer, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bonn
- Jens Kleiner, IMPERIAL Shipping Holding GmbH, Duisburg
- Matthias Küßner, Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte, Hannover
- Bert H. Luijendijk, Port of Rotterdam
- H.-H. Mecklenburg, Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen, Haren
- Klaus Michels, Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Mainz
- Dr.-Ing. Manuela Osterthun, Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte, Hannover
- Hermann Steidliger, Ellerbek



Binnenschiffe suchen neue Ladung

Bei der Suche nach neuen Märkten ist die Binnenschifffahrt im Bereich von Schwergut- und Projektladung oder bei Autotransporten bereits fündig geworden. Ebenso längst bei der Containerbeförderung. Warum eigentlich nicht auch bei Konsumgütern? Da fehle es noch an geeigneten logistischen Konzepten, mahnte eine Expertenrunde in Duisburg an.

Von Krischan Förster

In längst vergangenen Zeiten war es selbstverständlich, dass Waren per Schiff bis direkt in die Innenstadt geliefert wurden. Auch Luxusgüter kamen direkt bis zu selbst tief im Hinterland gelegenen Orten wie Bremen an der Weser, immerhin gut 60 km von der Nordsee entfernt. Die Koggen der Hansezeit waren kaum mehr als 20 m lang bei einem maximalen Tiefgang von höchstens 2,5 m. Sie kamen noch an die nur einen Steinwurf vom historischen Marktplatz entfernten Anlegestellen heran und brachte die begehrten Waren der Vorzeit: Salz, Felle, Silberwaren. Später Tabak, Kaffee und Öl. Bis ins 20. Jahrhundert hinein waren Schiffe, auch Binnenschiffe, in innerstädtischen Lagen, ein völlig normaler Anblick. Heute unvorstellbar, aus gutem Grund.

Moderne Containerschiffe ragen bis zu 15 m tief ins Wasser, bei einer Länge von bis zu 400 m. Sie können in Bremerhaven, jene gut 60 km von Bremen entfernt, gerade noch so abgefertigt werden – und auch das

nur mit Mühe. Aber auch sie haben Luxuswaren, besser gesagt Konsumgüter, geladen, allerdings fein säuberlich gestaut in Containern. Und die rollen heutzutage aus den Seehäfen in der Regel per Lkw zu den Läden in City-Lage.

Binnenschiff zu langsam?

Gerade die Handelslogistik setze fast ausschließlich auf die Straße, der Fokus richte sich nur auf die Anlieferung an der Rampe. Angesichts des hochvolumigen und kurzlebigen Warenumsatzes in Zeiten des boomenden Online-Handels werde Schnelligkeit, Verlässlichkeit und Flexibilität verlangt. »Das Binnenschiff gilt vielen als zu langsam«, sagt Carsten Berger, General Manager Sales & Business Development bei der Duisburger H&S Containerline. Das schlechte Image dieses Verkehrsträgers sei bei allen seinen Vorzügen ein Grund, warum sich neue Geschäftsfelder nur schwer erschließen ließen. Dazu komme die oft fehlende Einbindung in komplexe Lieferketten. »Wer nicht handelt, wird auch

schlecht behandelt«, schrieb Berger dem Gewerbe ins Stammbuch. Die Binnenschifffahrt müsse sich als leistungsfähiger Wettbewerber präsentieren und »alte Zöpfe« abschneiden, um Verlagerer, Spediteure und Kontraktlogistiker überzeugen zu können.

An Argumenten mangle es nicht, sagt der H & S-Manager. Das Schiff sei nicht nur umweltfreundlicher, sondern gerade auf der langen Strecke auch kostengünstiger als der Lkw. Auf einer Strecke von Antwerpen nach Basel, lautet seine Rechnung, könnten auf dem Wasserweg allein die CO₂-Emissionen um 40 % reduziert werden. Um 9000 Container von einem der großen Container-Seefrachter ins Hinterland zu bringen, seien ebenso viele Lkw nötig, aber nur gut 50 der auf dem Rhein üblichen 135-m-Schiffe.

Dennoch würden aber noch 60 % aller Container aus den ARA-Seehäfen getruckt. Trotz der zunehmenden Zahl von Staus und Verkehrsgpässen. Das beginne schon mit der A 15 in Rotterdam und setze sich auf dem gesamten Weg ins Hinterland fort.



Fotos 12: Samskip

Im Hafen von Cuijk werden 45-Fuß-Container mit Ketchup-Flaschen für den Transport nach Rotterdam auf das Binnenschiff »Juliam« geladen

»Während auf der Straße der Verkehrsinfarkt droht, gibt es auf dem Wasser noch ausreichend freie Kapazitäten«, konstatiert Heinz-Josef Joeris, Präsident der WSD Südwest (Mainz) und Präsident des Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW).

Dabei kann eine Verlagerung des Gütertransports durchaus gelingen, vor allem, wenn die Verloader selbst aktiv werden. Der Ketchup-Produzent Heinz macht es in Holland vor. Seit Jahresbeginn pendelt täglich ein Binnenschiff (Kapazität 100 TEU) zwischen Rotterdam und dem Inland-Terminal Cuijk, um Ketchup-Flaschen aus dem

Werk in Elst zur weiteren Verschiffung in europäische Länder in den Seehafen zu bringen. »Wir sehen ein Potenzial von 5.000 bis 10.000 45-Fuß-Container pro Jahr«, berichtet Tom Tillemans, Chef des Logistics Network Development bei Heinz. Das erspare auf der 146 km langen Strecke bis zu 10.000 Lkw-Fahrten und reduziere die CO₂-Emissionen um rund 15 %. Außerdem begegne Heinz so dem absehbaren Mangel an Lkw-Fahrern und der zunehmenden Verkehrsdichte auf den Straßen und bessere so die eigenen Klimabilanz auf.

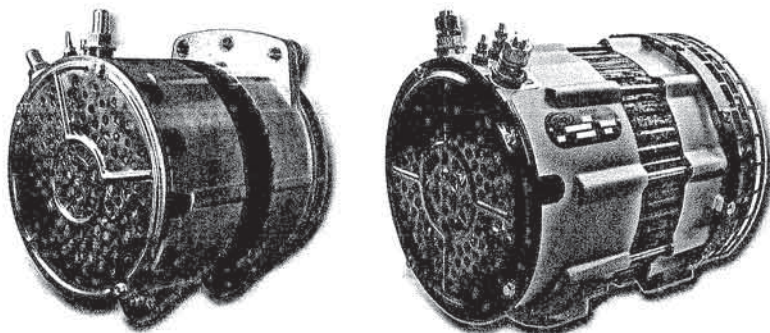
Nachhaltiges Wirtschaften ist in der Industrie längst zu einem wichtigen Unter-

nehmensziel geworden. Der Ketchup-Konzern will seinen CO₂-Ausstoß innerhalb von fünf Jahren um glatte 20 % reduzieren. Auch der Wolfsburger Autokonzern VW hat sich in seiner Strategie darauf festgelegt, seine Logistik »grün« werden zu lassen und will künftig mehr Transporte über die Wasserstraßen abwickeln (Binnenschifffahrt 12/2012). Dafür soll der bis zum kommenden Frühjahr für rund 6 Mio. € entstehende neue Binnenhafen als Teil des ebenfalls neuen Wolfsburger Güterverkehrszentrums genutzt werden. Gedacht sei an regelmäßige Verkehre über den Elbe-Seitenkanal nach Hamburg oder über die Weser nach Bremerhaven. »Der neue Hafen hat aber auch Potenzial für reine Fahrzeugtransporte«, kündigte VW-Logistikmanager Jens Möslı bereits an. Doch während in Wolfsburg das letzte Wort noch nicht gesprochen ist, wird in Holland das erste Projekt seit einigen Wochen erfolgreich umgesetzt.

Vorlauf von neun Monaten

Neun Monate habe mit Unterstützung dem Bureau Voorlichting Binnenvaart, dem holländischen Promotioncenter für die Binnenschifffahrt, die Vorarbeit gedauert, um den neuen Transportweg zu erschließen. Nicht nur Skeptiker innerhalb der Unternehmen mussten überzeugt, sondern auch eine Reihe von Problemem gelöst werden. Weder dürften Produktionsprozesse noch die Lieferketten gestört werden. Grundbedingung: Die bestellte Ware müsse jederzeit in der richtigen Menge und rechtzeitig beim Empfänger ankommen, so Tillemans. Letztlich sei es aber gelungen, einen passenden Fahrplan und einen vernünftigen Kostenrahmen aufzustellen.

BERMAN GmbH Straelen - Deutschland



12 & 24V Lichtmaschinen mit hoher Leistung (24V bis 400A!)

**Ihr Lieferant für Anlasser, Lichtmaschinen,
Magnetschalter für Dauerbetrieb und
»Golight« Suchscheinwerfer mit F.B.**

Tel.-Nr.: 02834 - 942820 Fax-Nr.: 02834 - 942821
www.bermangmbh.de · www.delstar.nl/de/

»Wir wollen und können das auch auf Dauer nicht allein stemmen«, schränkt Tillemans ein. Denn ein Problem bleibt: Selbst große Verlader hätten Mühe, genügend Ladung für die Binnenschiffsverbindungen aufzubringen. Ursprünglich wurde deshalb ein Gemeinschaftsprojekt mit Bavaria (Bierbrauerei) und Mars (Süßwaren) betrieben. Doch habe die Lage der jeweiligen Standorte letztlich nicht gepasst. Die beiden anderen Unternehmen betreiben nun stattdessen eine zweite Binnenschiffsstrecke zwischen Veghel und Rotterdam. Die Koordination beider Linien liegt bei der Reederei Samskip, die die Tür-zu-Tür-Transport übernommen hat. Heinz, zunächst allein gestartet, habe inzwischen Mitstreiter gefunden und daher nur noch einen Containeranteil auf den Schiffen von etwa 83 %.

Alle drei Monate würden zudem Informationsveranstaltungen in der Region organisiert, um andere Unternehmen von dem Konzept zu überzeugen. »Wir haben als Vorreiter gezeigt, was geht. Jetzt sollen andere nachziehen«, sagt Tillemans. In der

Initiative »Lean and green« hätten sich mittlerweile rund 300 Unternehmen zusammengeschlossen. Ehrgeiziges Ziel: Bis Ende des Jahres, so Tillemans, sollen zehn tägliche Linienverbindungen aufgebaut werden. Auch über Projekte in Belgien werde bereits konkret geredet. »Und solche rein kontinentalen Transporte lassen sich natürlich auch in Deutschland organisieren.«

Mehr Flexibilität gefordert

Das Potenzial ist da. Allerdings müsse mehr als nur der reine Transport angeboten werden, sagt H & S-Manager Berger. Nötig sei eine bessere Verzahnung in größeren Logistikketten. »Im Wettbewerb mit Straße und Schiene muss die Binnenschifffahrt mehr Flexibilität entwickeln«, sagt auch Joris Tenhagen, Manager bei der Seacon Logistics Group aus Venlo. Dazu gehöre auch, nicht nur multimodal, sondern auch synchronmodal zu denken.

»Wir organisieren Transporte mit verschiedenen Verkehrsträgern.« Dabei könne es durchaus passieren, dass die gleiche La-

dungsart den einen Tag mit der Bahn, den anderen mit dem Schiff transportiert werden – je nach Bedarf und Möglichkeiten. Zum Beispiel auf der Strecke zwischen Amsterdam und Venlo. Dagegen biete sich auf der Langstrecke, etwa zwischen Amsterdam und dem Großraum Madrid, eher eine Kombination von Verkehrsträgern an. Als einen derzeit noch bestehenden Mangel sieht Tenhagen die fehlende Vernetzung von Binnenschiffen in die Steuerung von Logistikprozessen mittels IT. Nur dann, wenn möglichst viele Informationen über Routen, Schiffspositionen oder mögliche Hindernisse in der Verkehrsinfrastruktur vorlägen, könnten Transporte kundengerecht geplant werden. Die kleine Firma Research Small Barges (RSB) arbeitet daher an einem digitalen Fahrtenbuch als Anwendung auf einem Computer-Tablet. Das es jederzeit auf die internen GPS- und Zeitangaben zurückgreife, könnten das Schiff jederzeit lokalisiert und andere relevante Informationen abgerufen werden. Seacon praktiziere das bereits sehr erfolgreich. ■



**Größter Vermieter von
neuen und gebrauchten
Schubleichtern Europas**

Bau und Finanzierung
aller Schubleichtertypen seit 1853

Touax®
RIVER BARGES

www.touax-river-barges.com

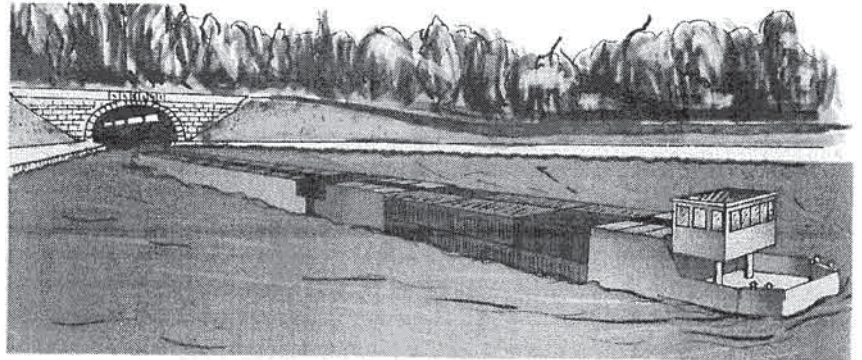
Touax River Barges • Tour Franklin 100-101 Terrasse Boieldieu • 92042 La Défense Cedex - France • Tel: + 33 (0) 1 46 96 39 59 • E-mail: l.alyedris@touax.com

Q-Barge – ein neues Schiffskonzept aus Holland

Die Neubauwelle der vergangenen Jahre hat für eine wachsende Flotte von großen Binnenschiffen geführt. In kleinere Einheiten wurde wegen vermeintlich schlechterer Einnahmen dagegen kaum noch investiert, schon warnen Experten vor einem drohenden Engpass. Aus Holland kommt nun das Konzept einer »Q-Barge«, die mehrere Probleme lösen könnte.

Die Idee, mehrere Einheiten aneinander zu koppeln, um den Frachtraum ohne eine deutliche Kostensteigerung zu vergrößern, ist nicht neu. Schubverbände, bestehend aus motorgetriebener Antriebseinheit und einem oder mehreren Leichtern verkehren in allen größeren Fahrtgebieten, vom Rhein bis zur Elbe. Die Erfinder der »Q-Barge« haben das Koppel-Prinzip allerdings weiterentwickelt.

Basiseinheit ist ein 45 m langes und 5,80 m breites Schiff mit Steuerhaus und einem eigenen, diesel-elektrischen Antrieb. Mit einem Frachtraum für gut 500 t und einem Fassungsvermögen von 1000 m³, geeignet für den Transport von 500 Paletten oder von 24 Standardcontainern (TEU), jeweils zwei



Der Entwurf der Q-Barge sieht mehrere leicht zusammenkoppelbare Einheiten vor

Lagen hoch und breit. Die Abmessungen des Frachtraums entsprechen exakt drei Trailern in der Länge und zwei Trailern in der

Breite. Aus einem einfachen Grund: »Wir wollen es auch der verladenden Kundschaft so leicht wie möglich machen.«



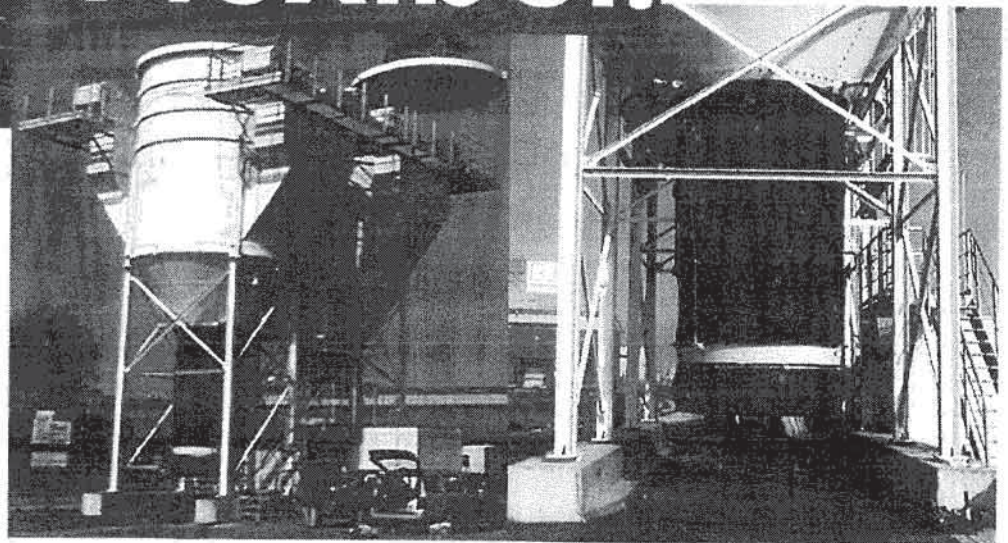
Umschlagsilos

-  kundenspezifische Konstruktion
-  mobile Fundamente
-  staubarme Verladung
-  schlüsselfertige Lösungen
-  feuerverzinkungsgerecht

SILOBAU THORWESTEN



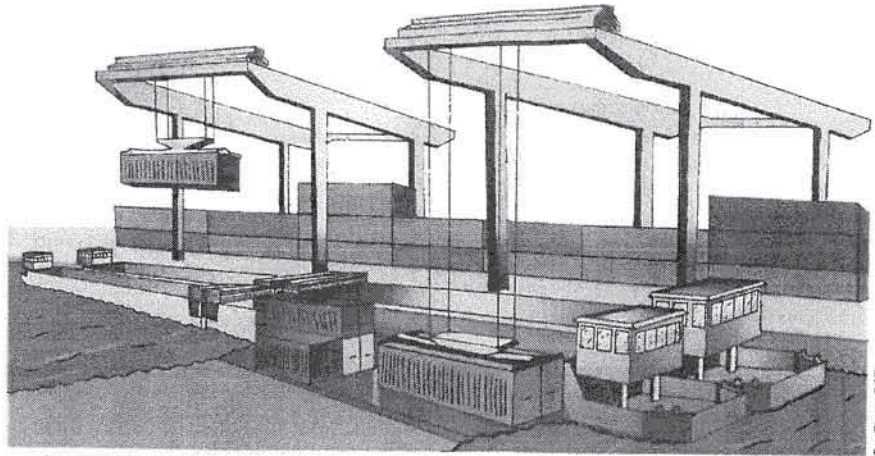
Flexibel.



Silos nach Maß



SILOBAU THORWESTEN GmbH, D-59269 Beckum (Germany), www.thorwesten.com



Grafiken: RSB

Die Q-Barge ist auf 95 % aller Wasserstraßen einsetzbar und kann auch Container laden

Neu daran ist aber vor allem das Doppelend-Konzept, es gibt kein klares vorn oder hinten. »Bis 10 km/h macht es auch beim Treibstoffverbrauch keinen Unterschied, in welche Richtung das Schiff fährt«, sagt Anton van Megen, Geschäftsführer vom RSB-Büros (Research Small Barges) aus Amsterdam, einer der geistigen Väter des Projekts.

Diese Konstruktion ist bewusst gewählt. Denn so ließen sich zwei oder auch vier dieser Einheiten einfach zusammenkoppeln, berichtet van Megen jüngst in Duisburg, wohin der Verein für Europäische Binnenschifffahrt (VBW), die IHK Niederrhein und das Shortsea Promotion Center (SPC) zu einer gemeinsamen Veranstaltung eingeladen hatte. Thema: »Neue Märkte für die Binnenschifffahrt – Konsumgüter«. »Auch das kann unsere Q-Barge übernehmen«, sagt der RSB-Geschäftsführer.

Ziel sei es gewesen, ein flexibel einsetzbares neues Schiff zu entwickeln. Von der »kleinen« Variante (ein Schiff) für enge Kanalfahrten über zwei aneinander gekoppelte Schiffe bis hin zum großen Verbund mit vier Einheiten von 90 m x 11,60 m bei einem Tiefgang von 2,80 m und folglich auch dem vierfachen Fassungsvermögen von mehr als 2000 t oder 4000 m³ oder 96 TEU – je nach Bedarf. Dafür steht auch das »Q« – wie »quadro«. »In den verschiedenen Varianten lässt sich die Barge auf 95 % aller europäischen Wasserstraßen einsetzen«, sagt van Megen. Vorteil gegenüber Schubverbänden – Schleusungen sind dank des eigenen Antriebs aller Einheiten weitaus weniger aufwändig.

Auf eine Wohneinheit wird dagegen, ähnlich wie beim Forschungsprojekt »Ruhrcargo« für einen Kanal-Shuttle zwischen Duisburg und Dortmund (siehe Binnenschifffahrt 11/2012), gänzlich verzichtet. Das Personal soll im Regelfall nach dem Dienst an Bord wieder nach Hause fahren. Damit ist das Haupteinsatzgebiet beschrieben. Es sei weniger die Langstrecke zwischen Rotterdam und Basel. »Am besten fährt die Q-Barge im Pendelverkehr auf festen Linien«, sagt van Megen.

Das Konzept reduziere aber nicht nur die Personalkosten. Der Standardentwurf erlaube eine Serienfertigung, die rund 25 % der sonst fälligen Baukosten einspare. Und im täglichen Betrieb ließen sich die Kostenvorteile eines großen Schiffes mit der Flexibilität eines kleinen Schiffes verknüpfen, heißt es bei RSB. Beispiel Mittelkanal. Auf der Transitstrecke könne ein Verband von vier Einheiten fahren, die verschiedenen Häfen könnten dann von den ausgekoppelten Barges getrennt angefahren werden. »Das kommt den Kundenwünschen entgegen, die heute keine großen Mengen mehr auf Lager nehmen wollen«, so van Megen. Das gelte ebenso für teure und eher kleinvolumige Konsumgüter, die nur mit kleinen Schiffen

direkt in die Innenstädte geliefert werden könnten. Überall dort, wo eine City Wasseranschluss habe, sieht das RSB Einsatzmöglichkeiten für seine Q-Barge. Etwa am Blumenmarkt von Amsterdam, der heute täglich von 45 Lkw beliefert werde. »Die Barge kann auch als schwimmendes Lager dienen.«

Noch ist die Q-Barge, die über viele technische Hilfen ein ausgefeiltes Autopilot-System mit Laser-Entfernungsmessung und »Einpark«-Sensoren verfügen soll, allerdings nicht serienreif. Mit der SUK sei man derzeit in intensiven Verhandlungen über eine technische Zulassung. Im Juni, so hofft van Megen, könnte es soweit sein. »Dann könnten wir in diesem Herbst einen ersten Prototypen-Verband mit vier Einheiten bauen.«

Technologie und Service für Motoren und Antriebe

STORM 
Technologie und Service für Motoren und Antriebe

Instandhaltung von Dieselmotoren und Getrieben
Mechanische Bearbeitung und Fertigung
Motoren- und Ersatzteile



24/7 Service-Telefon
+49 172 2188655

 Bitte besuchen Sie uns auf unserem Messestand Nr. 105

Wir schaffen Bewegung

August Storm GmbH & Co. KG • August-Storm-Straße 6 • 48480 Spelle
Telefon: +49 5977 73-0 • Telefax: +49 5977 73-138
info@a-storm.com • www.a-storm.com

2 Meinung

DVZ · NR. 36 · FREITAG, 3. MAI 2013

Kommentar

Die Binnenschifffahrt hat noch Potenzial



von Jan Peter Naumann

Wenn am 25. Mai in London das Endspiel in der Champions-League zwischen Dortmund und Bayern München angepfiffen wird, steigen sicher bei den deutschen Fußballfans auch edliche private Partys. Getränke, Snacks und vielleicht auch Gegrilltes gehören zu einem (ent-) spannenden Fußballabend dazu. Schnell sind die Zutaten eingekauft, aber wie kommen sie in den Handel?

Der LKW für die letzte Meile zur Rampe des Supermarktes ist gesetzt. Doch zwischen Produzent und Verteilzentrum gibt es Raum für alternative Konzepte in der Konsumgüterlogistik, die auch die Binnenschifffahrt einschließen. Chancen sich zu bewähren hat der Verkehrsträger - aufgrund seiner Umweltfreundlichkeit und der noch reichlich vorhandenen Kapazität auf der Wasserstraße, während es für LKW und Bahn zunehmend enger wird.

Für die Binnenschifffahrt gibt es beispielsweise keine Lenk- und Ruhezeitenregelungen wie im Straßengüterverkehr, und Feiertagsfahrverbote schon gar nicht. Allerdings ist es kein leichtes Unterfangen, Produkte des täglichen Bedarfs so zu bündeln, dass sie wirtschaftlich und mit überschaubarem logistischen Aufwand unter Nutzung der Wasserstraße in den Handel kommen.

Dafür muss der Markt noch sensibilisiert und durch Beispielgebende Lösungen animiert werden. Dann kann die Binnenschifffahrt zeigen, welchen Part sie in der Konsumgüterlogistik übernehmen kann. Und wenn bis zum 25. Mai der Durchbruch noch nicht gelingt, ist dies ein Thema für die Zeit danach.

LANDVERKEHR SEITE 8



Ihre Meinung zum Kommentar:
naumann@dvz.de



Ketchup auf der Wasserstraße

Die Binnenschifffahrt kann sich in der Konsumgüterlogistik neue Märkte erschließen

Für die Hersteller und Vertrieber von Konsumgütern spielt die Binnenschifffahrt als logistischer Partner bisher eine eher untergeordnete Rolle. Gute Gründe sprechen jedoch dafür, dass sich das mittelfristig ändern könnte.

von Jan Peter Naumann

Das Binnenschiffe direkt an der Rampe des Supermarktes anlegen und mal eben mehrere Tonnen Getränke, Nahrungsmittel und Pflegeprodukte für den täglichen Gebrauch liefern, wird wohl ein Wunschtraum bleiben. Keineswegs utopisch ist jedoch die Vorstellung, dass der Verkehrsträger stärker in die logistischen Ketten der Konsumgüterindustrie eingebunden werden kann. Dazu lieferte eine Veranstaltung des Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW) in der Niederrheinischen IHK in Duisburg Beispiele.

Konsumgüterhersteller und die Handellogistik bewegten sich in einem komplexen Spannungsfeld, sagte VBW-Präsident Heinz-Josef Joeris zum Auftakt. Die Verbraucher möchten die Ware nicht zuletzt dank des zunehmenden Onlinehandels zügig und rund um die Uhr beziehen können.

Dabei dürfen die Preise aber nicht in die Höhe schießen und nachhaltig und umweltfreundlich soll der Transport natürlich auch sein. Hier könnte die Binnenschifffahrt ihre Vorteile hinsichtlich Kapazität und Umweltfreundlichkeit ausspielen.

Individuelle Lösungen

Die Binnenschifffahrt in die Handelslogistik einzubinden sei eine Herausforderung, gab Carsten Berger, Leiter des Verkaufs bei der H&S Containerline GmbH aus Duisburg, zu bedenken. Dem Verkehrsträger hafet der Ruf der Langsamkeit an und nach wie vor wird in der beruflichen Ausbildung angehende Spediteure und Logistiker dem Transport auf dem Wasser zu wenig Aufmerksamkeit gewidmet. Dabei ist die Binnenschifffahrt in der Lage, individuelle Lösungen zu kreieren. Am Beispiel der H&S Containerline machte es Berger deutlich: Das Unternehmen kann sowohl auf Containerschiffe auf dem Rhein als auch auf intermodale Zugverbindungen zur Gestaltung der Transportketten zurückgreifen. „Leider hat der Handel nur den LKW im Blick“, bedauert Berger.

Mittelfristig habe der LKW gegenüber dem Binnenschiff jedoch die schlechteren Karten: Zuneh-

„Leider hat der Handel nur den LKW im Blick.“

Carsten Berger, Leiter des Verkaufs bei der H&S Containerline, Duisburg

mende Engpässe auf den Straßen, Eingeschränkte Fahrzeiten und eine vernachlässigte Infrastruktur (Brücken) kämen dem Verkehrssystem Wasserstraße zu Gute. Zur Verdeutlichung wählte Berger das Beispiel eines Containerfrachters, der im Seehafen 9000 Container ablädt. Um diese Menge abzufahren, wären so viele LKW erforderlich, dass sie aneinander gereiht eine Schlange von 450 km ergeben würden. Das gleiche Transportaufkommen schaffen auch 53 Binnenschiffe, wobei sich deutliche Einsparungen bei den CO₂-Emissionen ergeben.

Schon seit längerem versucht der Soßen- und Ketchuphersteller Heinz für seine in Europa hergestellten und dort auch vertriebenen Produkte eine Transportlösung mit Binnenschiffsanteil zu fin-

den. „Wir haben uns mit der Brauerei Bavaria und Mars Nederland zusammengesetzt und nach Bündelungsmöglichkeiten gesucht“, berichtet Tom Tillemans, verantwortlich für die Distributionslogistik bei H. J. Heinz. Herausgekommen ist eine Lösung, bei dem die Produkte ab Werk in 45-Fuß-Container verladen und per LKW zum nächsten Binnenschiffsterminal in den Niederlanden gebracht werden, um dann die Reise auf dem Wasser nach Rotterdam fortzusetzen. Von dort aus findet mit unterschiedlichen Transporten die weitere Verteilung an den Handel in Europa statt. Seit Januar konnten so 10 000 LKW-Fahrten eingespart werden. Bei den zwei Linien soll es nicht bleiben. „Wir befinden uns mit weiteren Partnern in Gesprächen und können uns ein Netz von bis zu zehn Linien vorstellen“, sagte Tillemans.

Dass die Binnenschifffahrt ihre Vorteile hinsichtlich Kapazität und Umweltfreundlichkeit ausspielen kann und dem Verkehrsträger damit neue Märkte erschließt, sieht auch Markus Nölke, Geschäftsführer des mit veranstaltenden Short Sea and Inland Waterway Promotion Center (SPC). Die Konsumgüterlogistik wie übrigens auch die Windenergie verspreche neue Geschäftsmöglichkeiten, sagte Nölke.



In der Handellogistik spielt die Binnenschifffahrt noch eine untergeordnete Rolle. Es gibt Ansätze, dies zu ändern.



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
 Marcel Lohbeck | Geschäftsführer
 Haus Rhein | Dammstraße 15-17 | 47119 Duisburg
 Tel. 0203/80006-27 | Fax 0203/80006-28 | info@vbw-ev.de | www.vbw-ev.de

Jahresberichte der VBW-Fachausschüsse

Fachausschuss »Telematik«

Vorsitzender: Henk van Laar, Geschäftsführer des Bureau Telematica Binnenvaart, Rotterdam

1. Zielsetzung

Zur Mitgliederversammlung im Oktober 2012 wurde die Arbeitsgruppe »Telematik« in einen Fachausschuss umgewandelt. In den Berichten zu den Aktivitäten vor dieser Umstellung wird daher noch von der »Arbeitsgruppe« gesprochen.

Ziel des Fachausschusses ist, die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems Schiff/Wasserstraße/Häfen durch die Anwendung von Telematik zu steigern und eine meinungsführende Rolle auf diesem Themengebiet einzunehmen. Zu diesem Zweck befasst sich der Fachausschuss mit verschiedenen Themenkomplexen wie

- der Vereinfachung von Betriebsabläufen an Bord durch Telematik
- der verbesserten Navigation durch Telematik
- der Erhöhung der Sicherheit von Fahrpersonal, Schiff und Ladung
- der Einbindung der Binnenschifffahrt in komplexe Systeme zur Gestaltung von Logistikketten unter Einbeziehung aller Systembeteiligten (Industrie, Binnenschifffahrt, Hafenvirtschaft und Speditionen)
- Landinfrastrukturen für Telematiksysteme
- Steigerung der Akzeptanz für Telematikanwendungen
- Harmonisierung europäischer Telematikstandards

2. Struktur und Arbeitsweise

Die Mitglieder des Fachausschusses repräsentieren unterschiedliche Bereiche, z.B.:

- Binnenschifffahrtsunternehmen
- Wasser- und Schifffahrtsverwaltung
- Hafengebiete
- Softwareentwicklungsfirmen



Foto: VBW

Henk van Laar

- Wissenschaft und Forschung
- Verbände

Der Fachausschuss tagt in der Regel zweimal jährlich.

Er greift aktuelle Problemstellungen aus der Praxis ebenso auf, wie er generelle neue Entwicklungen selbst anstößt oder verfolgt. Dies geschieht durch Auswertung und Stellungnahme zu praktischen Erfahrungen, infrastrukturpolitischen Konzepten oder wissenschaftlichen Studien. Der Fachausschuss betreibt Öffentlichkeitsarbeit und Networking für das Thema Telematik. Zudem unterstützt er oder wirkt mit in Projekte und Forschungsvorhaben, welche die Förderung oder Weiterentwicklung von Telematik in der Binnenschifffahrt zum Ziel haben.

3. Mitgliederveränderungen

im Fachausschuss

Folgende neue Mitglieder sind im Berichtszeitraum in den Fachausschuss berufen worden:

- Olga Puer, SHS Logistics GmbH, Dillingen
- Thorsten Kalinowski, BP Europa SE, Bochum

4. Ausschussarbeit

4.1 Sitzungen im Berichtszeitraum

Im Jahr 2012 hat der Fachausschuss zweimal getagt:

- 4. April in Duisburg
- 18. September in Duisburg

4.2 Arbeitsergebnisse

Neben der Anregung und Durchführung konkreter Projekte besteht ein wesentlicher Teil der Ausschussarbeit im aktorsübergreifenden Austausch und in der Diskussion aktueller Entwicklungen auf dem Gebiet des Elektronischen Datenaustausches und der Telematik. In der vergangenen Arbeitsperiode wurden schwerpunktmäßig folgende Themen bearbeitet:

Binnenvaart Single Window (BSW)

Die Arbeitsgruppe diskutierte über eine Bestandsaufnahme mit dem Titel »Verkenning Binnenvaart Single Window (BSW)«, welche die Fa. Connekt im Auftrag von Rijkswaterstaat und dem Bureau Telematica Binnenvaart erstellt hat.

Die Bestandsaufnahme soll den Grundstein für eine Neudefinition der Architektur von Meldeapplikationen legen. Ziel dieser Neudefinition ist das sogenannte »Single Window«, d.h. die Bündelung von Meldeapplikationen in einer Hand. Anlass für dieses Projekt ist die deutliche Zunahme von Anwendungen und Programmen im Steuerhaus. Insbesondere für die Durchführung der zahlreichen verpflichtenden Meldungen gibt es eine Vielzahl unterschiedlicher, paralleler Applikationen.

Dieser Ansatz ist aus Sicht der Arbeitsgruppe innovativ, da er sowohl physikalische als auch konzeptionelle Betrachtungen einschließt. Die physikalische Herausforderung besteht vor allem in der Integration des BSW in die Verkehrsmanagementsysteme der am System Binnenschifffahrt in Europa beteiligten Länder.

Derzeit ist die Nutzung des elektronischen Datenaustausches (EDI) bzw. von Informations- und Kommunikationstechnologie (ICT) in den unterschiedlichen Teilmärkten der Binnenschifffahrt unterschiedlich ausgeprägt. Daher ist es notwendig, konzeptionell daran zu arbeiten, BSW in die logistischen Prozesse der einzelnen Teilmärkte, in denen die Binnenschifffahrt operiert, einzubinden.

Im Zuge der Konzeptionalisierung von BSW haben die Gutachter 5 technische Voraussetzungen formuliert:

- Applikationen müssen auch bei Unterbrechung des Mobilnetzes offline verfügbar und funktionsfähig sein.
- Vergleichsdaten müssen Softwareentwicklern offen zur Verfügung gestellt werden.
- Erarbeitung und Integration eines Moduls zum Abrufen und Teilen statistischer Daten, d.h. Schiffs- und Reiseinformationen sollen durch den Benutzer mit anderen Anwendungen und Nutzern ausgetauscht werden können. Dadurch soll die Anzahl der Datenquellen vermindert werden.
- Das System soll modular aufgebaut werden, um Neuentwicklungen schneller und einfacher in bestehende Systeme einbinden zu können.
- Funktion und Interface sollen getrennt werden, so dass die Funktion in eine Vielzahl von Standardumgebungen unterschiedlicher Softwareanbieter integriert werden kann.
- Diese technischen Anforderungen sollen vor allem Softwareentwickler zu neuen Produktentwicklungen einladen.
- Die Bestandsaufnahme empfiehlt, nicht nur die ladungsbezogenen Meldungen, wie ERINOT in das BSW einzubeziehen, sondern auch weitere Meldungen wie: ERIRSP, ERIMAN, ERIVROY, PAXLIST, BERMAN und WASDIS.

Die Arbeitsgruppe spricht sich für das Ziel aus, die Bündelung der Meldeapplikationen in einer einzigen Smartphone-Applikation vorzunehmen.

AIS-Verpflichtung

Der Polizeiausschuss der ZKR hat eine Koordinierungsgruppe AIS/ Inland ECDIS eingesetzt. Ziel der ZKR ist es, bis zum 01.12.2013 eine AIS-Verpflichtung einzuführen. Hierzu muss der § 4.07 der RheinSchPV geändert werden. Nach der Neuregelung sollen Schiffe AIS auch im Liegezustand nicht ausschalten können. Ob darüber hinaus eine Pflicht zur Kopplung von AIS mit Inland ECDIS im Informationsmodus eingeführt wird, ist derzeit Gegenstand von Verhandlungen auf ZKR-Ebene. Sollte es zu einem positiven Ergebnis kommen, wird angestrebt, diese Regelung bis zum 01.12.2015 einzuführen.

Der Fachausschuss diskutierte vor diesem Kontakt insbesondere den Umgang mit den erhobenen AIS-Daten. Die im Fachauss-

schuss beteiligten Industrievertreter äußerten große Bedenken, die AIS-Daten offen zur Verfügung zu stellen, da diese die Erstellung von Bewegungsprofilen und die Beobachtung von Betriebsabläufen ermöglichen.

Derzeitig oft genutzte, offene Lösungen auf Webbasis sind nach Einschätzung des Fachausschusses nicht im Sinne der Schifffahrt und der Industrie. Da sich diese Seiten seiner Einschätzung nach nicht verbieten lassen, fordert der Fachausschuss die Politik und die Verwaltung auf, die Weichen für ein geschlossenes und sicheres System zu stellen und gemeinsam mit der Branche entsprechende Mindeststandards hierfür zu entwickeln.

Telematikumfrage

Im vergangenen Jahr startete die Arbeitsgruppe eine Umfrage unter Binnenschiffern über die Nutzung von Telematik an Bord. Mithilfe des Bureau Telematica Binnenvaart (BTB) und der deutschen Genossenschaften DTG und MSG wurden 9.000 Fragebögen verschickt.

Die Fragebögen enthielten 38 kurze geschlossene Fragen zum Alter, dem Schiffstyp und den Fahrtgebieten der Befragten sowie zur technischen Ausstattung der Schiffe. In einer offenen Schlussfrage konnten die Teilnehmer äußern, welche Informations- und Kommunikationsmöglichkeiten sie sich in Zukunft wünschen würden.

Geantwortet haben 476 Binnenschiffer, davon 392 aus den Niederlanden, 52 aus Deutschland und 30 aus Belgien. Jeweils eine Antwort kam aus der Schweiz und Luxemburg.

Die erhobenen Daten wurden durch die AG »Telematik« und die Geschäftsstelle aufbereitet und ausgewertet. Die Ergebnisse der Umfrage sind nicht repräsentativ. Aus Sicht der Experten in der Arbeitsgruppe »Telematik« lassen sich hieraus jedoch wichtige Hinweise und Trends ableiten:

Erfreulich ist es, dass der Ruf der Binnenschiffer als »Telematik- und Computermuffel« Geschichte zu sein scheint. Mehr als 87 Prozent aller Befragten gaben an, zwischen einem und 4 Computern an Bord zu haben. Computernutzung ist in der Binnenschifffahrt überdies keine Generationenfrage. Die meisten befragten Nutzer waren mit 56 Prozent Anteil an den Antworten in der Altersgruppe zwischen 40 und 59 Jahren zu finden, zirka 15 Prozent der Antworten kamen von Nutzern im Alter von 60-69 Jahren.

Das Vorhandensein eines Internetanschlusses an Bord ist nach den Ergebnissen der VBW-Umfrage mittlerweile der Regelfall. Über 90 Prozent der Umfrageteilnehmer gaben an, eine mobile Datenverbindung über Mobilfunk an Bord zu haben, lediglich 12 Teilnehmer nutzen landgestützte WiFi-Verbindungen.

Ein wichtiges Thema in diesem Kontext ist die Verfügbarkeit von mobilen Datenverbindungen. Während es in urbanen Gebieten mit hoher Siedlungsdichte relativ stabile und schnelle mobile Datennetze gibt, besteht auf den Wasserstraßen enormer Verbesserungsbedarf.

Ein großes Problem stellen für die Teilnehmer daher die Empfangsqualität und die Netzabdeckung dar. Eine bessere Netzqualität und -abdeckung mobiler Datenverbindungen sowie niedrigere Kosten für diese Dienstleistungen ist die meist genannte Antwort auf die offene Frage: »Welche Informations- und Kommunikationsmöglichkeiten wünschen Sie sich für die Zukunft?«.

Die Telematikumfrage zeigt ebenfalls, dass die öffentlichen Förderprogramme für AIS-Transponder gut angenommen worden sind. Zirka 80 Prozent der befragten Binnenschiffer haben einen AIS-Transponder an Bord. Diese Zahl ist viermal so hoch, wie der durch das BTB erhobene Durchschnitt in der Gesamtflotte in Europa. Es ist anzunehmen, dass besonders viele der Befragten elektronischen Meldepflichten unterliegen oder freiwillig von den Möglichkeiten elektronischen Meldens Gebrauch machen. Studien des BTB belegen, dass zirka 98 Prozent der Schiffe, die sich elektronisch melden, auch mit AIS ausgerüstet sind. Einen Hinweis hierauf gibt die Beantwortung der Frage, ob die Befragten sich mittels BICS oder ERINET melden. Hier antworteten zirka 45 Prozent mit Ja. Dieser Wert liegt über dem bei anderen Erhebungen ermittelten Prozentsatz von 10-20 Prozent.

Vermehrter Aufklärungsbedarf besteht aus Sicht des Fachausschusses in Bezug auf den Mehrwert, den eine Kopplung von AIS mit der Inland-ECDIS-Karte an Bord für den Schiffsführer erbringt. Von den Teilnehmern der VBW-Umfrage nutzen lediglich 50 Prozent die Möglichkeit, AIS-Symbole auf ihrer Inland-ECDIS Karte darzustellen. Eine Mehrheit verzichtet ebenfalls darauf, das Radar mit der ECDIS-Karte zu koppeln (328 von 476 Befragten).

Aus den offenen Fragen ging hervor, dass einige Nutzer von AIS sich einen deutlichen Ausbau des Systems wünschen. Gewünscht werden Informationen zu Brückenhöhen, Schleusen und zum Wasserstand auf der ECDIS-Karte. Dies setzt eine flächendeckende Ausstattung der Schleusen und Brücken mit AIS-Transpondern voraus.

Nachholbedarf gibt es bei der Verfügbarkeit von ECDIS-Karten. Dies gilt vor allem für die Fahrbereiche innerhalb von Häfen.

Einzelne Schiffer erhoffen sich, dass die elektronische Abgabenerhebung langfristig mittels AIS erfolgen kann.

Überraschende Ergebnisse liefert die Telematikumfrage, wenn es um die Bewertung von Mehrwertdienstleistungen geht. Gefragt wurde unter anderem, wie wichtig und wünschenswert halten Binnenschiffer elektronische Wetterberichte, Routenplaner, elektronische Informationen zur Terminalabfertigung, elektronisches Melden, elektronische Abgabenerhebung, Frachtenbörsen, Informationen zum Schleusungs-rang bzw. zur Schleusenreservierung.

Das Interesse an diesen Mehrwertdienstleistungen scheint unter den Befragten trotz der sehr konkreten und praxisorientierten Auswahlvorschläge relativ gering. Lediglich der Punkt »Reservierung von Schleusen« wird von 35 Prozent der Teilnehmer als sehr wichtig oder wichtig eingestuft.

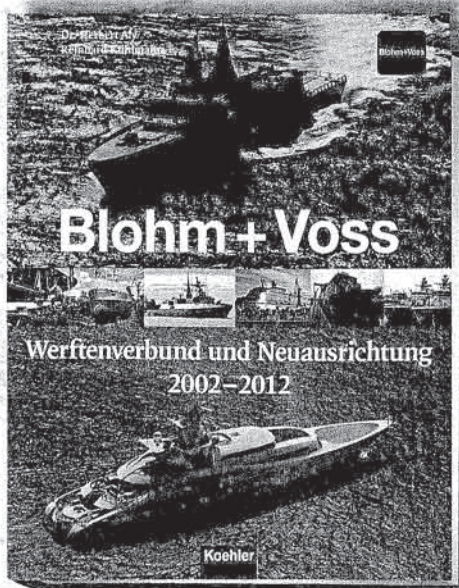
Auf dem Weg zum papierlosen Fahren und einer nahtlosen Integration der EDV in der Binnenschifffahrt in komplexe Logistikketten scheint bei einigen Schiffsführern noch einiges an Überzeugungsarbeit zu leisten sein.

5. Weitere Mitglieder des Fachausschusses

- Gabriele Boettcher, Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Mainz
- Nils Braunroth, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bonn
- Helmut Broß, DST Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme, Duisburg
- Georg Erkmen, LEHNERING Reederei GmbH, Duisburg
- Nick van Haag, Bureau Telematica Binnenvaart, Rotterdam

- Harald Lange, Contargo GmbH & Co. KG, Ludwigshafen
- Annick Javor, Promotie Binnenvaart Vlaanderen, Hasselt
- Thorsten Kalinofski, BP Europa SE, Bochum
- Thorsten Koch, Haeger & Schmidt International GmbH, Duisburg
- Pieter-Jan Nefkens, Nefkens Advies, Vuren
- Martin Niederle, INOSYS GmbH, Würzburg
- Olga Puer, SHS Logistics GmbH, Dillingen
- Dr. Martin Sandler, IN – Innovative Navigation GmbH, Kornwestheim
- Roland Scheurle, Bonamare Schiffsmangement GmbH, Duisburg
- Jos van Splunder, Rijkswaterstaat, Rotterdam
- Christian Tüchthüsen, INPLAN GmbH, Oberhausen
- Wolfgang Weißschädel, INPLAN GmbH, Oberhausen

TRADITION + FORTSCHRITT



176 Seiten | 23 x 30 cm
zahlr. Farb-Abb.
geb. mit Schutzumschlag
ISBN 978-3-7822-1070-6
€ (D) 24,95

108 Seiten | 32,5 x 26,5 cm
Broschur
ISBN 978-3-7822-1056-0
€ (D) 29,95



Herbert Aly | Reinhard Kuhlmann
BLOHM + VOSS
Werftenverbund und Neuausrichtung
2002–2012

Eine spannende Reise durch die jüngste Geschichte von Blohm + Voss, der einst größten Werft der Welt, die durch außergewöhnliche Herausforderungen geprägt ist.

www.koehler-books.de
Georgsplatz 1 Tel.: 040/70 70 80-323
20099 Hamburg Fax: 040/70 70 80-324
vertrieb@koehler-books.de

Heinrich Hecht
JADEWESERPORT WILHELMSHAVEN
Die Entstehung eines Jahrhundertprojektes
The origins of a centennial project

Ein Großprojekt, das für ganz Deutschland von Bedeutung ist, dargestellt in einem ganz neuen Licht: Fotograf Heinrich Hecht zeigt durch außergewöhnliche Blickwinkel und Motive eine ganz neue Seite des Hafensbaus.



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
 Marcel Lohbeck | Geschäftsführer
 Haus Rhein | Dammstraße 15-17 | 47119 Duisburg
 Tel. 0203/80006-27 | Fax 0203/80006-28 | info@vbw-ev.de | www.vbw-ev.de

Jahresberichte der VBW-Fachausschüsse

Fachausschuss »Verkehrswirtschaft«

Vorsitzender: Seit dem 24.09.2012:

Dr. Wolfgang Hönemann

Geschäftsführer, Rhenus PartnerShip

GmbH & Co. KG, Duisburg

Stellvertretender Vorsitzender:

Dr. Peter Langenbach

Geschäftsführer, Hülskens GmbH & Co.

KG, Wesel



Foto: BDG e.V.

Dr. Wolfgang Hönemann

1. Zielsetzung

Als Ausschuss für Grundsatzfragen der Verkehrsökonomie und der Logistik nimmt der Fachausschuss »Verkehrswirtschaft« ein breites Aufgabenspektrum wahr. Hierzu gehören:

- Sammlung von Material, um zu aktuellen verkehrswirtschaftlichen Problemen ad hoc Stellung nehmen zu können
- Information der Öffentlichkeit über den Stellenwert und die Zukunftschancen der Binnenschifffahrt
- Auseinandersetzung mit den wirtschaftlichen Folgewirkungen wichtiger Vorhaben und Konzepte verkehrs-, fiskal-, energie- und umweltpolitischer Art
- Entwicklung grundsätzlicher Lösungsansätze für eine Stärkung des Verkehrssystems Binnenschiff/Wasserstraße/Binnenhafen

Zu diesem Zweck untersucht der Fachausschuss unter anderem Infrastrukturvorhaben im Rahmen der Wasserstraßenbaupolitik

- Unternehmens- und Flottenstruktur
- Umweltfreundlichkeit des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt im Vergleich zu ihren Wettbewerbern
- Frachtentwicklung und Ertragskraft der Binnenschifffahrt
- Außerverkehrsliche Funktionen der Binnenwasserstraßen und ihren Nutzen
- Wettbewerbsverhalten der verschiedenen Verkehrsträger und die Wettbewerbsbedingungen der Binnenschifffahrt im Vergleich zu ihren Konkurrenten

- Chancen der Intermodalität und Möglichkeiten der Zusammenarbeit der Verkehrsträger
- Transportnachfrage/-märkte
- Betriebswirtschaftlich-logistische Organisationssysteme und Rationalisierungsmöglichkeiten

2. Struktur und Arbeitsweise

Die Mitglieder des Fachausschusses repräsentieren unterschiedliche Bereiche, z.B.:

- Binnenschifffahrtsunternehmen
- Werften und Zulieferbetriebe
- Wasser- und Schifffahrtsverwaltung
- Hafenbetriebe
- Ingenieurbüros und Klassifikationsgesellschaften
- Berufsgenossenschaft
- Wissenschaft und Forschung

Der Fachausschuss greift aktuelle Problemstellungen aus der Praxis ebenso auf, wie er generelle neue Entwicklungen selbst anstößt oder verfolgt. Dies geschieht durch Auswertung praktischer Erfahrungen anhand wissenschaftlicher Ausarbeitungen oder im Zusammenhang mit der Anregung und Durchführung von Forschungsaufträgen, an denen Mitglieder des Fachausschusses oder die hinter ihnen stehenden Firmen bzw. Institutionen beteiligt sind. Dadurch ist ein hohes wissenschaftliches Niveau gesichert.

3. Mitgliederveränderungen im Fachausschuss

Im Berichtszeitraum sind folgende neue Mitglieder in den Fachausschuss berufen worden:

- Dr. Wolfgang Hönemann, Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG, Duisburg
- Bernd Neffgen, IHK Mittlerer Niederrhein, Krefeld

4. Ausschussarbeit

4.1 Sitzungen im Berichtszeitraum

Im Jahr 2012 hat der Fachausschuss zweimal getagt:

- 19. April in Duisburg
- 24. September in Duisburg

4.2 Arbeitsergebnisse

Internalisierung Externer Kosten/Wegekostenanlastung

Der Schwerpunkt der Ausschussarbeit im Berichtszeitraum lag auf dem Abschluss der Anfang 2011 begonnenen Arbeiten zum Thema »Internalisierung externer Kosten/Anlastung von Wegekosten an die Binnenschifffahrt«.

Im Vorjahr hatte der Fachausschuss eine umfangreiche Bestandsaufnahme über die verschiedenen Ansätze zur Internalisierung externer Kosten bzw. zur Wegekostenanlastung erarbeitet. In den als Workshops durchgeführten Sitzungen wurde diese Datensammlung unter Hinzuziehung anerkannter Experten diskutiert und ausgewertet. Auch eine gemeinsame Konsultation mit dem Wirtschaftsausschuss der ZKR fand zu diesem Thema statt.

In 2012 hat der Ausschuss die Ergebnisse dieser Vorarbeiten in eine konzise Stellungnahme überführt, die dem Präsidium des VBW im November zur weiteren Verwendung vorgelegt wurde. Die Stellungnahme wird Beratungsgegenstand der Präsidiumssitzung im Januar 2013 sein.

Die Kerninhalte der Stellungnahme werden im Folgenden kurz vorgestellt:

Der Fachausschuss »Verkehrswirtschaft« ist zu der Auffassung gekommen, dass eine Befassung mit dem Thema »Internalisierung externer Kosten« dringend notwendig geworden ist. Grund hierfür sind mittel- bis langfristige politische Entwicklungen und Trends sowohl auf nationaler als auch auf supranationaler Ebene:

- Die EU plant bis 2020 eine vollständige Internalisierung der externen Kosten für alle Verkehrsträger, auch für die Binnenschifffahrt. Erste Schritte hierzu wurden für die Straße und die Schiene umgesetzt.
- Die deutsche Bundesregierung wird ihre dahingehenden Überlegungen an den Vorarbeiten der EU ausrichten.
- Die Bund-Länder-Kommission (»Daehre Kommission«) zur zukünftigen Infrastrukturfinanzierung stellt in ihrem Zwischenbericht die Befreiung der Binnenschifffahrt von Abgaben auf dem Rhein und anderen Strömen und somit die Mannheimer Akte infrage.
- Das Binnenschiffahrtsgewerbe wird sich dem Thema nicht entziehen können. Eine frühzeitige Mitarbeit bei der Entwicklung einer allgemein akzeptierten und wirtschaftlichen Methodik ist daher angezeigt.
- Der Fachausschuss »Verkehrswirtschaft« weist darauf hin, dass auf europäischer und nationaler Ebene seit den 90er Jahren über eine Anlastung der externen Kosten und der Wegekosten des Verkehrs diskutiert wird.

Auf europäischer Ebene hat dieses politische Ziel Eingang in mehrere Weißbücher, Initiativen, Stellungnahmen und Richtlinien der EU-Kommission (EUKOM) gefunden. Eine sehr anschauliche Darstellung des Prozesses auf europäischer und nationaler Ebene in Deutschland ist in der Zusammenstellung des VBW-Fachausschusses »Verkehrswirtschaft« vom September 2011 zu finden.

Durch die Anlastung der externen Kosten und der Wegekosten wird je nach politischer Konzeption eine verkehrlenkende und/oder eine infrastrukturfinanzierende Wirkung erhofft. Im aktuellen Weißbuch der EUKOM von 2011 »Verkehr 2050: »Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem« wird das Ziel formuliert, durch die Internalisierung der externen Kosten für alle Verkehrsträger und die Erhebung von Entgelten für die

Infrastruktur Anreize für private Investitionen in Verkehrsinfrastrukturprojekte zu schaffen.

Aus Sicht des Fachausschusses stellt die Entwicklung einer verkehrsträgerunitlichen Bemessungsgrundlage und Berechnungsmethodik zur Ermittlung der externen Kosten die größte Herausforderung auf dem Weg zur Umsetzung dieser politischen Zielvorgabe dar.

Mit der allgemeinen Empfehlung die Anlastung der sozialen Grenzkosten zum Grundsatz zu nehmen, hat die EUKOM einen systematischen Ansatz zur Internalisierung der externen Kosten vorgelegt. Dieser Ansatz ist allerdings nicht uneingeschränkt auf alle Verkehrsträger anwendbar. Eine einheitliche, für alle Verkehrsträger umsetzbare, vergleichbare Berechnungsmethodik liegt bislang ebenfalls nicht vor.

Trotz dieser methodischen Lücken hat die EU mit der Ratifizierung der Eurovignettenrichtlinie (revidierte Wegekostenrichtlinie) 2010 und der Integration des Luftverkehrs in den internationalen Emissionshandel erste Meilensteine zur Internalisierung einzelner externer Kostenfaktoren gesetzt. Dies gilt insbesondere für die Eurovignettenrichtlinie, welche es den Mitgliedsstaaten bereits heute ermöglicht, im Zuge der Mauterhebung auch externe Kosten wie Luftverschmutzung und Lärm zu berücksichtigen.

Im Weißbuch der EUKOM von 2011 erneuert diese ihr Bekenntnis zur Internalisierung externer Kosten mit einem konkreten Fahrplan. Bis 2016 sollen die externen Kosten des Straßen- und Schienenverkehrs vollständig internalisiert werden. Daran anschließend soll die Internalisierung der externen Kosten für den Hafen- und Flughafenbetrieb sowie für alle Binnenwasserstraßen bis 2020 geprüft werden.

Die deutsche Bundesregierung hat im »Aktionsplan Güterverkehr und Logistik« mit Verweis auf die diesbezüglichen Aktivitäten der EU darauf verzichtet, ein eigenes Konzept zur Internalisierung externer Kosten des Verkehrs zu erarbeiten. Stattdessen konzentriert sie sich auf die Priorisierung der knapper werdenden Haushaltsmittel für die Wasserstraßeninfrastruktur sowie die Errichtung verkehrsträgerinterner Finanzierungskreisläufe. Die Schaffung von Kreisläufen für Straße und Schiene wurde 2011 und 2012 bereits eingeleitet. Ein Finanzierungskreislauf für die Binnenwasserstraßen wird derzeit diskutiert und geprüft. Angesichts der Lage der öffentlichen

Haushalte ist davon auszugehen, dass die Bundesregierung nach Vorliegen des EU-Konzepts auch Mehreinnahmen durch die Internalisierung externer Kosten generieren wird. Trotz des eindeutigen Votums des Zwischenberichts der Bund-Länder-Kommission zur künftigen Infrastrukturfinanzierung besteht für Änderungen an der Mannheimer Akte innerhalb der derzeitigen Regierungskoalition keine Mehrheit. Auch die Mehrzahl der ZKR-Staaten widerspricht solchen Versuchen. Die im Fachausschuss »Verkehrswirtschaft« arbeitenden Experten halten es aber für möglich, dass veränderte politische Konstellationen in Deutschland und den Anrainerstaaten diese Haltung beeinflussen könnten.

Sollte es zu einer Erarbeitung eines Konzepts zur Internalisierung externer Kosten/Wegekostenanlastung für die Binnenschifffahrt kommen, fordert der Fachausschuss dazu auf, die Besonderheiten des Verkehrsträgers hierbei zu berücksichtigen:

- Bereits heute hat das Binnenschiff gegenüber dem LKW oder dem Güterzug die geringsten externen Kosten.
- Im Gegensatz zu Schiene und Straße haben Wasserstraßen einen ökologischen und ökonomischen Mehrfachnutzen.
- Die Bundeswasserstraßen verfügen gegenüber Schiene und Straße über erhebliche ungenutzte Kapazitäten.

Der Fachausschuss »Verkehrswirtschaft« ruft in Erinnerung, dass bereits 2007 eine Studie zum ökologischen Vergleich der Verkehrsträger Schiene, Straße, Wasserstraße der PLANCO GmbH eindrucksvoll bewiesen hat, dass das Binnenschiff das ökologischste Transportmittel ist. Eindeutig sind die Aussagen der Gutachter etwa hinsichtlich des Energieverbrauchs: Im Massenguttransport verbraucht das Binnenschiff 67 Prozent weniger Energie als der LKW und 35 Prozent weniger als die Bahn. Das gleiche Bild zeigt sich beim Containertransport: Hier liegt der Vorteil des Binnenschiffs je Container gegenüber dem LKW bei 52 Prozent und gegenüber den Güterzügen bei 38 Prozent. Der geringe Energieverbrauch hat unmittelbare Auswirkungen auf die Klimabilanz der Verkehrsträger: Bei dem für den Klimawandel besonders relevanten CO₂-Ausstoß weist das Binnenschiff im Durchschnitt die geringsten Emissionen aus, während im Bereich der sonstigen Luftschadstoffe, z.B. Stickoxide, Kohlenmonoxid oder Schwefeldioxid, durchaus noch

Verbesserungsbedarf besteht. Allerdings, so die Gutachter, ist aufgrund der zu erwartenden Verschärfung der Schadstoffrichtlinien und dem technologischen Fortschritt mit einem weiteren Absinken auch bei diesen Werten in der Binnenschifffahrt zu rechnen.

Anders als die nur begrenzt mehrfach nutzbaren Modi Schiene und Straße sind Bundeswasserstraßen nicht nur Verkehrswege, sondern haben eine Vielzahl ökologischer und ökonomischer Funktionen. Verkehrswissenschaftliche Betrachtungen gehen von bis zu 28 Nutzungszwecken aus. Dazu zählen unter anderem die Hochwasserabfuhr, die Trinkwasserversorgung, die Abwasserentsorgung, die Bewässerung, die Kraftwerksnutzung, die Fischerei, ökologische Biotopfunktionen sowie Erholungs- und Freizeitfunktionen. Wasserstraßen sind nicht nur ein essentieller Lebensraum für die Flora und die Fauna, sondern erfüllen wichtige Versorgungsfunktionen für die Bevölkerung und sind ein wichtiger Garant für wirtschaftliches Wachstum und Wohlstand.

Im Gegensatz zu Straße und Schiene verfügen die Binnenwasserstraßen auf allen wichtigen Korridoren über erhebliche Kapazitätsreserven. Dies gilt nach aktuellen Berechnungen sowohl für den gegenwärtigen Stand als auch unter Berücksichtigung prognostizierter Aufkommenszuwächse im Jahr 2015. So verfügt von 21 untersuchten Wasserstraßenabschnitten der Elbe-Lübeck-Kanal (Schleuse Lauenburg) im Jahr 2015 mit rund 2,6 Mio. Gütertonnen über die geringste Reservekapazität. Diese reicht allerdings aus, um das Transportaufkommen des Jahres 2005 zu verunfachen.

Soweit in Einzelfällen lokale Engpässe auftreten, können diese mit vergleichsweise geringem finanziellen Aufwand behoben werden.

Die Binnenschifffahrt wird durch verschiedene Nutzungs- und Umweltabgaben belastet, Hafengebühren und Ufergeld sind reale Kosten, die sich in den Gesamtkosten der Transportkette widerspiegeln. Gleiches gilt für Abfall- und Entsorgungsentgelte sowie für Kanalabgaben. Hierdurch werden bereits mehrere externe Kosten internalisiert. Die dadurch entstehenden Kostennachteile werden durch die Mineralölsteuerbefreiung nicht ausgeglichen. Nur rund 25 Pro-

zent des Unterschieds der externen Kosten, die bei einer verursachergerechten Anlastung der Effekte zu Gunsten der Binnenschifffahrt zu »verrechnen« wären, werden durch die Mineralölsteuerbefreiung ausgeglichen (PLANCO 2007). In diesem Zusammenhang gibt der Fachausschuss zu bedenken, dass die Einführung und Erhebung von Kanalabgaben nicht zu einer signifikanten Verbesserung der Infrastruktur geführt hat.

Feststellend, dass eine Internalisierung externer Kosten unter dem Vorbehalt der Mannheimer Akte bzw. weiterer geltender Stromregime steht, betont der Fachausschuss, dass es Anlastungen der externen Kosten nur dann erfolgen darf, wenn diese die genannten geltenden internationalen Übereinkommen unberührt lassen.

Des Weiteren ist vor Einführung weiterer Abgaben zu prüfen, inwiefern Erhebungskosten und Ertrag verhältnismäßig sind. Bei zu hohen Erhebungskosten ist zu prüfen, ob die extrem niedrigen externen Kosten des Binnenschifftransportes gegebenenfalls als »Nulllinie« für die Anlastung der Kosten auf Straße und Schiene definiert werden können.

Ausgehend von diesen Voraussetzungen und den oben genannten verkehrsträgerspezifischen Rahmenbedingungen, formuliert der Fachausschuss »Verkehrswirtschaft« folgende Anforderungen an eine gerechte und allgemein akzeptierte Methodik zur Internalisierung externer Kosten/Wegekostenanlastung:

- Ein Konzept zur Internalisierung der externen Kosten auf den Bundeswasserstraßen muss die ökologische Vorreiterrolle des Binnenschiffs berücksichtigen. Ziel des Konzeptes muss eine Besserstellung des Verkehrsträgers Wasserstraße sein, um Anreize für eine Verkehrsverlagerung auf die Wasserstraße und die Nutzung deren freier Kapazitäten zu schaffen.
- Eine alleinige Anlastung der externen Kosten der Wasserstraßen auf die Binnenschifffahrt ist nicht zielführend. Sie blendet den Mehrfachnutzen der Wasserstraßen aus und würde den Schifftransport ungerechtfertigt verteuern.
- Es wird daher gefordert, alle Nutzer der Wasserstraßen gemäß ihrem Nutzungsan-

teil an der Infrastruktur in die Kostenanlastung einzubeziehen. Zur Bestimmung der Nutzungsanteile sind entsprechende Untersuchungen anzustellen.

- Neue Schifffahrtsabgaben dürfen nicht zu einer weiteren Verteuerung des Transports und damit zu einem Modalshift zu Ungunsten der Wasserstraßen führen. Eine Abgabenreform zum Zwecke der Internalisierung externer Kosten kann daher nur unter Einbeziehung und Berücksichtigung der bereits bestehenden Abgaben erfolgen. Ziel sollte eine einheitliche Gesamtabgabe sein.
- Für die Binnenschifffahrt ist nur eine netzbezogene Kostenanlastung akzeptabel. Bei einer streckenbezogenen Anlastung könnten einzelne Wasserstraßen nicht mehr wirtschaftlich genutzt werden und es könnte zu einem Verfall von Netzteilen kommen.
- Mehreinnahmen durch die Internalisierung müssen zweckgebunden für den Ausbau und den Erhalt der Infrastruktur verwendet werden und dürfen nicht in den allgemeinen Haushalt fließen.

5. Weitere Fachausschussmitglieder

- 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
- Günter Hartkopf, European River-Sea-Transport Union e.V., Berlin
- Prof. Dr. Karl-Hans Hartwig, Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster
- Dr. Hans-Peter Martin, Duisburg
- Kai Nandelstaedt, Reederei Schwaben GmbH, Heilbronn
- Bernd Neffgen, IHK Mittlerer Niederrhein Krefeld-Mönchengladbach-Neuss, Krefeld
- Dr. Roland Pütz, IMPERIAL Shipping Services GmbH, Duisburg
- Joachim Schürings, ThyssenKrupp Steel Europe AG, Duisburg
- Heinrich Schulte-Zurhausen, RBH Logistics GmbH, Gladbeck

Lesen Sie auch unsere ständig aktualisierten Nachrichten unter www.binnenschifffahrt-online.de

Europäischer Schifffahrts- und Hafenkalendar

WESKA 2013 erschienen

Das Standardwerk für die Binnenschifffahrt erschien bereits 1925 in der ersten Auflage und ist kürzlich in der 80. Ausgabe herausgekommen. Das ca. 1500 Seiten umfassende Werk ist wie jedes Jahr vollständig überarbeitet worden und enthält tabellarische Fahrstreckenbeschreibungen mit Angaben der Orte, Häfen und Umschlagstellen, Brücken, Schleusen und Fährten für das gesamte Rheinstromgebiet, die Westdeutschen Kanäle und die Weser, das Elbstromgebiet, die Märkischen Wasserstraßen, die Oder sowie die Donau von Kelheim bis zum Schwarzen Meer. Im aktuellen

WESKA wurden die "Örtlichen Verhältnisse der Fahrstrecken und Hinweise für die Fahrt" komplett überarbeitet und der neuen Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung vom 16.12.2011



angepasst. Die seit 2012 geltenden Besatzungsvorschriften für das Befahren belgischer Wasserstraßen wurden im Hauptteil B2 ebenfalls neu aufgenommen, genauso die neuen Anwendungsvorschriften für die Befahrung der deutschen Donau, mit Fahrzeugen, die in einem Nicht-EU-Land beheimatet sind inkl. der Bescheinigungen für die Besatzung dieser Binnenschiffe. Ferner enthält der WESKA eine Vielzahl weiterer Informationen und besonders Adressen, die für die gesamte Binnenschifffahrt und den damit verbundenen Gewerbebezweigen von Bedeutung sind.

WESKA, Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V., 80. Auflage, ca. 1500 Seiten, Preis 54,50 Euro. Bestellungen unter www.binnenschifffahrts-verlag.de

Landstrom: VBW zieht Bilanz

Immer häufiger fordern Seehäfen, Politiker und Anwohner der Wasserstraßen dass liegende Binnenschiffe auf Landstromversorgung umsteigen. Eine Arbeitsgruppe des Vereins für Europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW) hat die Wirtschafts- und Ökobilanz solcher Stromtankstellen untersucht.

Landstromtankstellen sollen dazu beitragen, die Schadstoff- und Lärmemissionen zu senken. Der Ausbau eines flächendeckenden Netzes wäre aber sehr teuer, wie die Untersuchung vom VBW ergab. Dabei dürfen nach deutschem Recht die Kosten für Aufbau und Instandhaltung von Stromtankstellen nicht auf den

Endkunden umgelegt werden.

Auch die Öko-Bilanz wirft Fragen auf: Landstrom, der sich aus einem konventionellen Energiemix speist, hat gegenüber dem an Bord generierten Strom kaum ökologische Vorteile. Regional kann die Umweltbilanz laut VBW sogar sehr negativ ausfallen. Der Verband räumt ein, dass sich dieses Verhältnis durch die zunehmende Stromgewinnung aus regenerativen Energiequellen verschieben kann.

Zu beachten sei jedoch auch der Anteil der liegenden Schifffahrt an den gesamten Verkehrsemissionen. Eine Studie habe ergeben dass dieser Anteil für Europas größten Binnenhafen Duisburg marginal sei.

Der VBW erwartet somit keine

Verbesserung der verkehrsbezogenen Schadstoffemissionen durch Landstrom. Deutlich höhere Wirkung versprechen laut VBW andere Maßnahmen wie die Förderung umweltfreundlicherer und alternativer Antriebssysteme und Treibstoffe sowie Smart-Steaming.

Es gibt auch Pluspunkte: Landstrom kann zur Senkung von Lärm- und Geruchsemissionen beitragen. Darüber hinaus sind die Kosten für Landstrom in den letzten Jahren kaum gestiegen. Indem sie Landstrom benutzen, können Binnenschiffer die Treibstoffkosten senken. Allerdings nur, wenn die Investitions- und Instandhaltungskosten auch weiterhin nicht auf den Endkunden umgelagert werden.

zwei Jahren, wie viele LNG-Tanksteuern und -Läger an welchen Standorten und in welcher Größe entlang der 3500 km langen Strecke von der Nordsee bis ans Schwarze Meer nötig sind und welche Standards für die Technologie, Sicherheitsvorschriften

dass wir von Anfang an bei einem zukunftsweisenden Projekt mit dabei sind«, sagte der Mannheimer Hafendirektor Roland Hörner. Der HGM-Anteil beträgt zunächst 350.000 €, von denen 175.000 € innerhalb der nächsten drei Jahre fällig werden. ■

sachsen-anhalt.de

03.-04.12. 5. Kongress der ZKR
»Kompetenzen bündeln für
eine nachhaltige Schifffahrt«
Straßburg (F)
www.ccr-zkr.org

Containerbroschüre geht an Berufsschulen

VBW kümmert sich um Nachwuchs

Duisburg – Mithilfe von Sponsoren aus der Logistikbranche verschenkt der Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. (VBW) 1.000 Exemplare seiner Publikation »Eignung der Binnenwasserstraßen für den Containertransport«

kostenlos an 14 westeuropäische Binnenschifferberufsschulen sowie an 13 ausgewählte deutsche Hochschulen mit Schwerpunkt Logistik.

Die Schulen erhalten ganze Klassensätze für den Unterricht. Mit dieser Aktion will

der Verein dafür werben, das Thema Containertransporte auf den Wasserstraßen noch stärker in der Ausbildung von Logistikern zu verankern. Für Berufsschulen bietet der VBW die Broschüre auch digital auf seiner Homepage an. Die Publikation richtet sich sowohl an Fachleute als auch an fachfremde Interessenten, hieß es. Weitere Informationen unter www.vbw-ev.de. ■

aus Binnenschifffahrt 9/2013

Kostenlose Broschüre des VBW

Binnenwasserstraßen für den Containertransport

Mithilfe von Sponsoren aus der Logistikbranche verschenkt der Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. (VBW) 1.000 Exemplare seiner Publikation „Eignung der Binnenwasserstraßen für den Containertransport“ kostenlos an 14 westeuropäische Binnenschifferberufsschulen sowie an 13 ausgewählte deutsche Hochschulen mit Schwerpunkt Logistik.

Die Schulen erhalten ganze Klassensätze für den Unterricht. Mit dieser Aktion will der Verein dafür werben, das Thema Containertransporte auf den Wasserstraßen noch stärker in der Ausbildung von Logistikern zu verankern. Für Berufsschulen bietet der VBW die Broschüre zur Nutzung im Unterricht auch digital auf seiner Homepage an.

Die Publikation „Eignung der Binnenwasserstraßen für den Containertransport“ beschreibt die wesentlichen Parameter für Containertransporte per Binnenschiff, von Container- und Schiffstypen über die Besonderheiten der Infrastruktur bis hin zu Umschlaggeräten und Ladungssicherung.

Die Publikation richtet sich sowohl an Fachleute als auch an fachfremde Interessenten.

„Als die Broschüre Ende 2012 erschien haben wir großes Lob bekommen. Viele Lehrerinnen und Lehrer fanden die Publikation sehr geeignet für die Ausbildung von Binnenschiffern und Logistikern. Wir erhielten seitdem viele Anfragen nach kostenlosen Klassensätzen dieser Publikation für den Unterricht. Diesen Wunsch wollten wir gerne erfüllen. Da dies ohne Unterstützung alleine nicht möglich gewesen wäre, haben wir bei unseren korporativen Mitgliedern Spenden hierfür eingeworben“, erklärt VBW-Geschäftsführer Marcel Lohbeck die Motivation hinter der Aktion.

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



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

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

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

„Binnenschifffahrt und Hafenwirtschaft sind High-Tech-Branchen, die in der Wahrnehmung von Auszubildenden und Studenten nicht unbedingt im Fokus stehen. Dabei nimmt der Fachkräftebedarf in diesen Branchen deutlich zu.“

Die VBW-Publikation stellt die Komplexität von Containertransporten und deren hohe technische Anforderungen eindrucksvoll dar. Es würde uns freuen, wenn mehr Nachwuchskräfte durch die Beschäftigung mit dieser Thematik an einer Karriere in der Binnenschifffahrt oder Hafenlogistik interessiert werden könnten“, erklärt Martin Maybaum, Business Development Manager beim Germanischen Lloyd. ■

Anzeige



für die Saale

als Heimat, Erholungsgebiet und Arbeitsplatz!



Umfangreiche Informationen

zur politischen und wirtschaftlichen Diskussion über die Binnenschifffahrt in Sachsen-Anhalt, Deutschland und Nachbarländern

www.saaleverein.de

In Duisburg-Ruhrort
VBW-
Thementag und
Bankett am
14.11.2013

Die moderne Logistik ist abhängig von leistungsfähigen Informations- und Kommunikationstechnologien und -diensten. Flexible und kundenorientierte Transportketten erfordern die jederzeitige Verfügbarkeit einer Vielzahl ladungs-, schiffs- und infrastrukturbezogener Daten. Angesichts des steigenden Transportaufkommens in Europa ist eine stärkere Integration und Optimierung der einzelnen Verkehrsträger zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit, der Sicherheit und der ökologischen Nachhaltigkeit des Transports unablässig.

Auf dem VBW Thementag am 14.11.2013 wird mit einer Vielzahl fachkundiger Referenten aus dem In- und Ausland das bisher Erreichte resümiert und über die künftigen Erfordernisse an Informations- und Kommunikationstechnologie in der Binnenschifffahrt diskutiert. Chancen und Herausforderungen der Optimierung des Verkehrssystems durch elektronischen Daten- und Informationsaustausch" am Donnerstag, dem 14. November 2013, um 14.00 Uhr im "Haus Rhein" in Duisburg-Ruhrort. Die Teilnahme am Thementag ist kostenlos.

Im Anschluss an den VBW-Thementag findet am Donnerstag, dem 14. November 2013, um 18.30 Uhr im Haniel Museum in Duisburg-Ruhrort das VBW-BANKETT 2013 statt. Die diesjährige Veranstaltung steht unter dem Motto „Globale Entwicklungen in der Stahlindustrie und ihre Auswirkungen auf die Logistik“.

Nr. 10 / 2013

Stahl und Schifffahrt: Starke Partner

Die Stahlindustrie ist ein wichtiger Kunde der Binnenschifffahrt. Die Krise in der Stahlbranche wirkt sich somit auch auf den Verkehrsträger aus. Trotz der momentan schwierigen Lage schaut Jürgen Kerkhoff, Präsident der Wirtschaftsvereinigung Stahl, optimistisch nach vorne: Stahl hat auch in Deutschland weiterhin eine Zukunft.

Global gesehen ist Stahl nach wie vor eine Wachstumsbranche. Die Zahlen die Kerkhoff vergangene Woche beim VBW-Bankett in Duisburg präsentierte, belegen es. Weltweit werden jährlich 1,6 Milliarden Tonnen Stahl erzeugt; der Pro-Kopf-Verbrauch liegt bei 200 Kilo. In den letzten zehn Jahren ist die Weltstahlproduktion um 6% gestiegen, angetrieben durch die Wirtschaftsentwicklung in den Schwellenländern. Im vergangenen Jahr wurde das Wachstum jedoch fast nur noch von China getragen. Wie es weiter geht, hängt laut Kerkhoff entscheidend von der Entwicklung in China ab.

Erholungszeichen

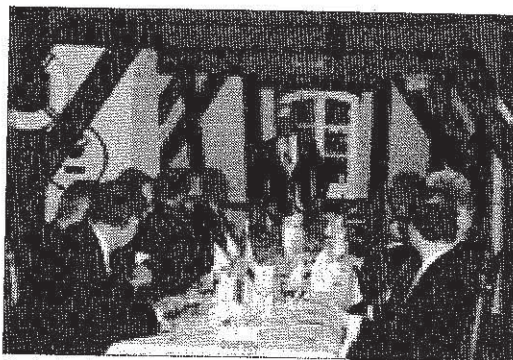
In Europa steckt die Branche in tiefer Krise. In diesem Jahr wurden mit 143 Millionen Tonnen 25% weniger produziert als im Vorkrisenjahr 2006. In Südeuropa sind die Stahlkapazitäten stark unterbelastet. Dagegen hat Deutschland eine relativ robuste Stahlkonjunktur; die

Rohstahlerzeugung in der Bundesrepublik ist in diesem Jahr um 2% gesunken.

Was die Auslastungsrate der Stahlwerke anbelangt, befindet sich Deutschland immer noch an der Weltspitze. Für das kommende Jahr rechnet die Wirtschaftsvereinigung Stahl aufgrund der verbesserten Weltkonjunktur sowie des Nachholbedarfes an Investitionen wieder mit Wachstum.

Zwei große stahlverarbeitende Sektoren, die Automobilbranche und der Maschinenbau, lassen eine Erholung sehen. Trotz hoher Rohstoffkosten und Überkapazitäten im europäischen Stahlsektor schaut Kerkhoff mit vorsichtigem Optimismus nach vorne: „Wir erwarten dass die Marktversorgung 2014 um 3% steigen wird.“

Getragen wird dieses Wachstum von Deutschland als europäischem 'Stabilitätsanker'. Die Stärke der Bundesrepublik liegt laut Kerkhoff in der industriellen Wertschöpfung. Diese habe entscheidend dazu beigetragen dass sich Deutschland schneller als manch anderes europäisches Land aus der Krise bewegen können. Industrielle Wertschöpfung findet, so Kerkhoff, in komplexen Netzwerken statt, in denen auch eine leistungsfähige Logistik eine zentrale Rolle spielt. Die Bedeutung der Binnenschifffahrt in diesem Netzwerk sei nicht zu unterschätzen. „Binnenschifffahrt ist wegen ihrer Effizienz, Nachhaltigkeit, Flexibilität und Zu-



Das Bankett des Vereins für Europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW) fand im Speicher des Haniel-Museums statt, der von der Familie Haniel eigens zu diesem Treffen geöffnet wurde. Das Gebäude wurde 1756 als Kolonialwarenhandel erbaut. Die Wasserstraße war in der Geschichte des Haniel-Konzerns immer die Schlagader für die Unternehmenslogistik. Der Konzern engagierte sich stark für den Ausbau der Infrastruktur, darunter den Bau des Ruhrorter Hafenanals. Die Haniel-Familie war Gründungsmitglied als sich 1877 zwei große Rheinschiffahrtsgesellschaften zusammenschlossen zum Verein zur Wahrung der Schifffahrtsinteressen, dem Vorläufer des VBW.

(Foto Sarah De Preter)

verlässigkeit ein zentraler Baustein der Logistik in der Stahlindustrie.“

Kontinuität

Dass in Deutschland viele integrierte Hüttenwerke am Wasser liegen, ist also kein Zufall. Besonders die Standorte am Rhein wickeln große Gütermengen über die Wasserstraße ab. Insgesamt erhält die deutsche Stahlindustrie 55% der eingehenden Mengen, etwa 33 Millionen Tonnen, per Binnenschiff. Bei den ausgehenden Mengen hat das Bin-

nenschiff einen Anteil von 9%, was knapp 6 Millionen Tonnen sind.

Der Gesamtanteil der Binnenschifffahrt an der Logistik der Stahlindustrie liegt seit 1967 stabil bei 25 bis 30%. Kerkhoff wertet dies als ein Zeichen für die Kontinuität der Zusammenarbeit. „Diese gute Partnerschaft wollen wir weiterhin intensiv pflegen.“

Globale Trends die zu Veränderungen für die Binnenschifffahrt führen könnten, sieht Kerkhoff derzeit nicht. Wohl müsse sich das Gewerbe auf die immer heftiger werdenden Konjunkturveränderungen in der Stahlbranche einstellen. Darüber hinaus nehme auch im Stahlbereich die Containerisierung zu. Die Sorgen über die Zuverlässigkeit der Binnenschifffahrt, die sich die Stahlindustrie noch im Niedrigwasserjahr 2003 machte, scheinen vorerst vergessen zu sein. Studien zum Klimawandel haben ausgewiesen dass Binnenschiffe in der ersten

Hälfte dieses Jahrhunderts nicht mehr als bisher von Niedrigwasser betroffen sein werden. „Das schafft Planungssicherheit für die Industrie“, so Kerkhoff.

Verlässlichkeit ist eben eine wesentliche Größe in der Logistik. Mit großer Sorge hat der Wirtschaftsverband Stahl deshalb den WSV-Streik betrachtet. Auch die Zukunft der Wasserstraßeninfrastruktur beschäftigt den Verband. Kerkhoff: „Wir sind gemeinsam mit der Binnenschifffahrt daran interessiert, dass beispielsweise der Ausbau der Moselschleusen schnell vorangeht. Der Ausbau des Teltow- und Oder-Spree-Kanals wäre für die in Brandenburg ansässigen Stahlunternehmen von großer Bedeutung.“

Es wäre wünschenswert, sagte Kerkhoff, wenn sich die Politik stärker für Projekte im Sinne von industriellen Wertschöpfungsketten einsetzen würden. „Ich hoffe dass der Bereich der Transportinfrastruktur bei den Koalitionsverhandlungen einen wesentlichen Schub bekommt“, fügte er hinzu.

Bleibt zu hoffen dass Brüssel und Berlin die deutschen Stahlunternehmen als Motor der Industrie nicht weiter auf Kosten treiben. Die aktuellen Diskussionen zur Reform des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) lösen Verunsicherung aus. Deutsche Stahlunternehmen zahlen derzeit rund 300 Millionen an EEG-Umlage, trotz Entlastungen. Würden diese Entlastungen reduziert oder abgeschafft, so fürchten die Unternehmen um ihre Wettbewerbsfähigkeit.

Wie wir in Deutschland und Europa die Energiepolitik organisieren, wird mit dafür entscheidend sein, in wieweit wir unsere industriellen Wertschöpfungsnetze aufrecht erhalten werden können.“

Becker und Janssen neu im VBW-Präsidium

Am Freitag, dem 15.11.2013 fand die 37. Mitgliederversammlung des Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. am Vereinssitz in Duisburg statt. Wichtige Punkte dabei waren die Nach- und Hinzuwahlen zum Präsidium und zum Beirat des Vereins.

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

Ebenfalls neu im Präsidium ist Pieter Janssen, Direktor für Schiffsverkehrs- und Wassermanagement bei Rijkswaterstaat in Rotterdam. Er folgt auf Hans van der Werf, der letztes Jahr aufgrund seiner Ernennung zum Generalsekretär der ZKR kurzfristig aus dem Präsidium ausschied.

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

In den Beirat nachgewählt wurden

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

Die Nachwahlen waren notwendig geworden, da Alfred Baumeister, RMD Wasserstraßen GmbH, München; Hans-Egon Schwarz, DTG eG, Duisburg; und Prof. Dr. Paul Engelkamp, DST e.V., Duisburg im laufenden Geschäftsjahr ruhestandsbedingt aus dem Beirat ausgeschieden waren. In seiner Rede würdigte Präsident Heinz-Josef Joeris das langjährige Wirken der drei ehemaligen Beiratsmitglieder.

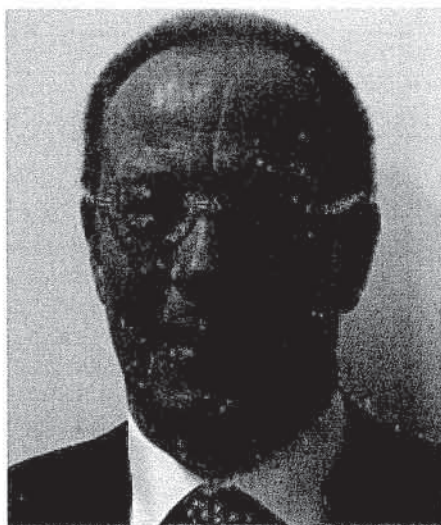
Neuer Vorsitzender des Beirates wurde Michael Heinz, Leiter der GDWS Außenstelle West in Münster, der den VBW-Fachausschuss „Binnenwasserstraßen und Häfen“ leitet. Als Beiratsvorsitzender ist Heinz geborenes Mitglied des VBW-Präsidiums.

Prof. Dr. Christoph Heinzelmann, der dem Beirat seit 2008 vorgestanden hatte, gab den Beiratsvorsitz auf eigenen Wunsch ab, um sich innerhalb des VBW noch mehr auf seine Funktion als Vizepräsident fokussieren zu können.

Geschäftsführer Marcel Lohbeck präsentierte den Anwesenden vier neue korporative Mitglieder. Beginnend mit dem neuen Geschäftsjahr zum 01.01.2014 werden folgende Unternehmen Mitglieder des Vereins:

- BP Europa SE, Bochum
- Contargo GmbH & Co. KG, Mannheim
- DeltaPort GmbH & Co. KG, Wesel
- RheinCargo GmbH & Co. KG, Neuss

Damit verzeichnet der Verein seit Beginn der Wirtschaftskrise 2008 wieder einen Zuwachs institutioneller Mitglieder. ■



Jörg Becker



Pieter Janssen

„Die Binnenschifffahrt bleibt auch in Zukunft der wichtigste Transportpartner der Stahlindustrie“

Stahlvorstand gibt starkes Signal Richtung Schifffahrt

Die Stahlindustrie wird auch zukünftig in ihre Anlagen an den Wasserstraßen investieren: Der Anteil der Binnenschifffahrt am Transportaufkommen der Stahlindustrie wird voraussichtlich auf gleichem Niveau bleiben. Das sagte Hans Jürgen Kerkhoff, Präsident der Wirtschaftsvereinigung Stahl, während des Banketts des Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW) in Duisburg. Der Verein hatte Kerkhoff eingeladen, über die „Globalen Entwicklungen in der Stahlindustrie und ihre Auswirkungen auf die Logistik“ zu sprechen.

Im Haniel Museum, das als erster Sitz des Unternehmens ein Nukleus für die Industrialisierung an Rhein und Ruhr war, teilte VBW-Präsident Heinz-Josef Joeris dem Gast mit, dass die Schlagzeilen der jüngeren Vergangenheit über Produktionsverlagerungen, Stellenabbau, Überkapazitäten und die anhaltend schwache Nachfrage im Stahlsektor zur Verunsicherung der Akteure im System Schiff/Wasserstraße/Häfen geführt haben. In einem starken, faktenreichen Vortrag schaffte es Kerkhoff, der Verunsicherung eine optimistische Perspektive gegenüberzustellen und ein starkes Signal in Richtung System Schiff/Wasserstraße/Häfen zu setzen.

Stahlmarkt steigt um 4 Prozent

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

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

„Die Binnenschifffahrt ist und bleibt ein zentraler Baustein der Logistik der Stahlindustrie in Deutschland. Ihre Bedeutung für die

sen Sektor ist gewichtig, ihre Zuverlässigkeit ist hoch, die Unfallrisiken sind minimal und ihre Unternehmen sind bekannt für ihre Kundenorientierung und Flexibilität“, erklärte Kerkhoff.

Er sehe gegenwärtig keine globalen Trends, die den Gesamtanteil der Binnenschifffahrt an der Stahllogistik, der sich seit 1967 zwischen 25-30 Prozent bewege, verändern könnten. Im Gegenteil: Die Stahlindustrie werde auch in Zukunft in ihre Anlagen an den bundesdeutschen Wasserstraßen investieren. Allerdings müsse sich die Binnenschifffahrt auf einige Trends einstellen, die sich aus der schwankenden Rohstahlproduktion ergeben, dazu gehöre insbesondere die Zunahme der konjunkturellen Volatilität des Marktes, aber auch eine Abnahme der Losgrößen.

Megatrend

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

Deutliche Worte fand der Präsident der Wirtschaftsvereinigung Stahl zum schlechten Zustand der Wasserstraßeninfrastruktur in Deutschland. Es habe Zeiten in Deutschland gegeben, da seien gewaltige Infrastrukturprojekte wie der Dortmund-Ems-Kanal, der Nord-Ostsee-Kanal oder der Ausbau der Mosel zur Großschifffahrtstraße in wenigen Jahren umgesetzt worden. In den vergangenen Jahrzehnten sei an der Infrastruktur in unverantwortlicher Weise gespart worden. Beispielsweise drohe der Schleusenausbau am Oder-Spree-Kanal/Teltowkanal, der für den Stahlstandort Eisenhüttenstadt von erheblicher Bedeutung sei, halbfertig zur Investitionsruine zu werden.

Druck der Wirtschaft

Nur unter dem Druck aller Wirtschaftspartner sowie der Politik in Südwestdeutschland sei es gelungen, einen Gesamtstopp des Schleusenausbaus an der Mosel zu verhindern und zumindest den Bau einer zweiten Schleuse in Trier zu bewirken. Er hoffe,



Hans Jürgen Kerkhoff, Präsident der Wirtschaftsvereinigung Stahl. Foto: VBW

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

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

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

Datenschutz bleibt kritischer Erfolgsfaktor für AIS



Die ZKR entscheidet in Kürze über die AIS-Vpflichtung auf dem Rhein. Im Rahmen eines Thementages befasste sich der Verein für Europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW) mit dem datenschutzrechtlichen Aspekt dieser Entwicklung.

„Ohne den elektronischen Datenaustausch ist eine moderne Logistik nicht mehr möglich“, sagte VBW-Präsident Heinz-Josef Joeris zum Auftakt der Veranstaltung. In den anschließenden Referaten und Diskussionen wurde auf die Vorteile von AIS eingegangen. Die Technik erhöht die Sicherheit im Schiffsverkehr und verbessert das Schleusen- und Unfallmanagement. Dadurch wird sich die Binnenschifffahrt auch besser in die multimodale Transportkette integrieren können.

Das Gewerbe stand AIS zunächst skeptisch gegenüber, die Akzeptanz ist aber gestiegen. Mittlerweile verfügen über 8.000 Binnenschiffe in Europa über einen AIS-Transponder. Die Angst vor Datenmissbrauch und ungewollter Kontrolle ist geblieben. AIS ist ein offenes System ohne Datenverschlüsselung. Wer hat Zugang zu den Daten? Wie schützt man Eigentümer für einen nicht-autorisierten Zugriff? Diese Fragen wollen viele Schiffsführer beantwortet haben. Auf dem Nord-Ostsee-Kanal (NOK) und der österreichischen Donau ist AIS seit einigen Jahren verpflichtend. Deutschland und die Niederlande streben danach, auch auf dem Rhein die Verpflichtung von AIS und ECDIS im Informationsmodus zustande zu bringen. Die beiden Länder unterscheiden sich einigermaßen in der Philosophie wie man AIS benutzt.

Während in Deutschland der Schwerpunkt auf die Selbstwahrnehmung liegt, wollen die Niederländer AIS auch für die Verkehrslenkung in den Revierzentralen einsetzen. Die benötigte Landinfrastruktur wurde in den Niederlanden bereits fertiggestellt. Pilotprojekte mit der Schleusenplanung auf Basis von AIS sind laut Ivo ten Broeke (Rijkswaterstaat) erfolgreich verlaufen. „Mit einer zuverlässigen Planung lässt sich ganz einfach Geld verdienen“, so Ten Broeke. In Deutschland soll die AIS-Landinfrastruktur bis Ende 2014 stehen, berichtete Nils Braunroth vom Bundesverkehrsministerium. In einigen



Podiumsdiskussion mit v.l.n.r. Ivo ten Broeke, Jörg Becker, Olga Puer und Roberto Spranzi. Moderation: Henk van Laar. (Foto Sarah De Preter)

Wochen wird die ZKR darüber entscheiden, ob die AIS-Vpflichtung auf dem Rhein zum 1. Dezember 2014 eingeführt wird. Ein Folgeschritt wäre die Ausdehnung auf weitere Wasserstraßen. Denkbar wäre die AIS-Vpflichtung Anfang 2015 auf der Mosel, auf der Mittelweser vielleicht schon eher.

Blau Tafel

In der ZKR wurde beschlossen dass mit AIS nur solche Daten übertragen werden müssen, die auch anderweitig verfügbar sind. Die blaue Tafel und der Beladungszustand wurden zunächst ausgelassen; darüber gibt es zwischen den Niederlanden und Deutschland keinen Konsens. „Wir können uns zwar vorstellen dass die Aufnahme der blauen Tafel die Sicherheit im Schiffsverkehr erhöhen würde“, erläuterte Ten Broeke den niederländischen Standpunkt. „Es kann aber dazu führen dass Schiffer immer mehr auf AIS und ECDIS vertrauen und nicht mehr aus dem Fenster schauen. Um das zu vermeiden, möchten wir nicht zu viel zusätzliches in AIS aufnehmen.“

Aufgrund der Nutzungsverpflichtung ist auch datenschutzrechtliche Arbeit zu leisten. Der Datenschutz muss – insbesondere beim Austausch zwischen Schiff und Land – gut geregelt sein. „Wir nehmen die Ängste der Schifffahrt ernst“, sagte Norman Gerhardt. Der Jurist im Bundesverkehrsministerium erläuterte, wie die heutige Gesetzgebung bereits viel Schutz bietet. Auf Grund des Bundesdatenschutzgesetzes

braucht niemand vor unfreiwilliger Veröffentlichung eines Bewegungsprofils im Internet zu fürchten. Das Strafrecht schützt AIS-Daten vor unbefugtem Abfangen. Bei einem Verstoß gegen diese Gesetze muss die Schifffahrt laut Gerhardt selbst tätig werden.

Dass es dabei zu praktischen Schwierigkeiten kommen kann, zeigt ein Vorfall aus 2009. Damals versuchte die WSD Nordwest einen Strafantrag gegen einen Internetbetreiber von AIS-Daten zu stellen. Ohne Erfolg, weil der Täter in Großbritannien lag. „Der Schutz der AIS-Daten auf Basis der geltenden Rechtslage ist gewährleistet“, fasste Gerhardt zusammen. „Es besteht jedoch ein Vollzugsdefizit. Staatsanwälte, Gerichte, Datenschutzbehörden müssen von den Schifffahrtstreibenden und deren Vertretern auf das Thema sensibilisiert werden. Man sollte Misstaten bekämpfen. Die ZKR könnte vielleicht eine Missbilligung der nichtgewollten Veröffentlichung von AIS-Daten auf ihrer Internetseite veröffentlichen.“

Tracking & Tracing

Die anschließende Diskussion unter Verladern, Logistikern und Schifffahrtstreibenden zeigte dass Tracking & Tracing von Binnenschiffen im Markt erwünscht ist. Ölkonzern BP kann damit die Nutzung seiner Terminals optimieren. „Wir haben eine große Raffinerie in Geilenkirchen mit wöchentlich 100

erzielen kann, ist das für uns auch von Vorteil“, so Vorstandsvorsitzender Roberto Spranzi. „Binnenschiffe werden immer mehr Teil der Transportkette. Man wird sich dieser Sache nicht verschließen können. AIS kann helfen die vorhandene Infrastruktur möglichst effizient zu benutzen. Wenn im Kanalbereich eine Schleuse ausfällt, wollen wir wissen wo unsere Schiffe sind. Das grundsätzliche Problem ist aber die Angst der Menschen dass sie kontrolliert werden. Das System an sich ist begrüßenswert, aber wir müssen noch Aufklärung leisten über den Datenschutz.“ Auch Puer zeigte Verständnis für die Angst der Schiffer. „Ich bin mir aber sicher dass Dritte keinen Zugriff auf unsere Daten haben“, gab sie ab. „Die IT-Abteilung der Dillinger Hütte geht streng mit den Daten um.“

In den Niederlanden werden die Schiffspositionsdaten bereits heute zur Optimierung des Verkehrsmanagements eingesetzt. Alle Daten werden von Rijkswaterstaat geschützt. Ten Broeke: „Wenn die Inhaber ihre Daten auch an einen Dritten weiterleiten wollen, könnten wir das realisieren.“ Ten Broeke fragt sich, wie die Diskussion über den Umgang mit den AIS-Daten wohl in zehn Jahren aussehen wird. „Man wird immer weniger vermeiden können dass Daten öffentlich werden. Darauf wird sich auch die Binnenschifffahrt einstellen müssen. Das Gewerbe wird sich in Zukunft stärker als heute an den Verladern wenden müssen.“



Mit elektronischen Daten zu mehr Sicherheit

Welche Chancen bietet der elektronische Daten- und Informationsaustausch in der Binnenschifffahrt? Welche Entwicklungen sind absehbar? Über Fragen des elektronischen Datenaustausches und der Telematik wurde beim diesjährigen Thementag des Vereines für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW) in Duisburg diskutiert.

Von Hermann Garrelmann

Bislang sind in der europäischen Binnenschiffs-Flotte etwa 8.000 Schiffe mit dem Automatischen Identifikationssystem (AIS) ausgerüstet. Zwar gelten seit 2005 EU-weit für den Erwerb, Einbau und Betrieb von AIS-Geräten einheitliche Standards als Teil des River-Information-System »RIS«. Doch ihr Einsatz ist in den einzelnen Mitgliedsländern noch sehr unterschiedlich geregelt.

Auf der österreichischen Donau sind AIS-Geräte seit 2008 zwingend vorgeschrieben, in Ungarn seit 2012. In Deutschland wurde zwar die Anschaffung von AIS-Geräten gefördert, so dass heute 1339 Schiffe entsprechend ausgerüstet sind. Eine gesetzliche Einsatzpflicht besteht, abgesehen vom Nord-Ostsee-Kanal, dagegen noch nicht. Derzeit, so wurde auf dem VBW-Thementag bekannt, wird über eine Verordnung zum Inland-AIS diskutiert. Für den Rhein wird zum 1. Dezember 2014 der verpflichtende Einsatz der Transponder erwartet, andere Wasserstraßen sollen später nachfolgen.

Der Bund arbeitet derzeit am Ausbau der Infrastruktur an Land. Gefördert aus dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II werden neun AIS-Verstärker- und 86 Landstationen errichtet. In Duisburg, Oberwesel, Minden und Gosselthalmühle sollen sogenannte AIS-Zentralen entstehen. Aus technischer Sicht ermöglicht dies einen flächendeckenden Einsatz.

Akzeptanz verbessert

Auch die Akzeptanz seitens der Nutzer habe sich, so Nils Braunroth vom Bundesverkehrsministerium, gewandelt. Aus der zunächst kritischen Betrachtung des Tracking- und Tracing-Systems habe sich beispielsweise auf dem Rhein eine über 90%ige Zustimmung ergeben. Allerdings, so wurde von Diskussionsteilnehmern auf dem VBW-Thementag kritisiert, könne die deutsche Begrifflichkeit als »Schiffsverfolgungs- und Schiffsaufspürungssystem«, insbesondere im Lichte der aktuellen Diskussion um mangelnde Datensicherheit, durchaus für Misstrauen sorgen.

Zumal AIS ein offenes und öffentliches System sei, das für den Austausch von ver-

traulichen Daten nicht geeignet ist. Auch handele es sich bei der Transpondertechnik nicht um eine Alternative zur Navigation, sondern um deren sinnvolle Ergänzung zur Erhöhung der Sicherheit. Elektronisches Kartenmaterial sowie Radar seien weiter unverzichtbar.

Positive Erfahrungen mit dem probeweisen Einsatz von AIS lägen, so Braunroth, vom Erprobungsbereich zwischen Koblenz und Main auf der Rheinstraße sowie aus dem entsprechenden Pilotprojekt (AIS kombiniert mit ECDIS) auf der Mittelweser mit den Regelungsstrecken zwischen Drakenburg und Langwedel vor.

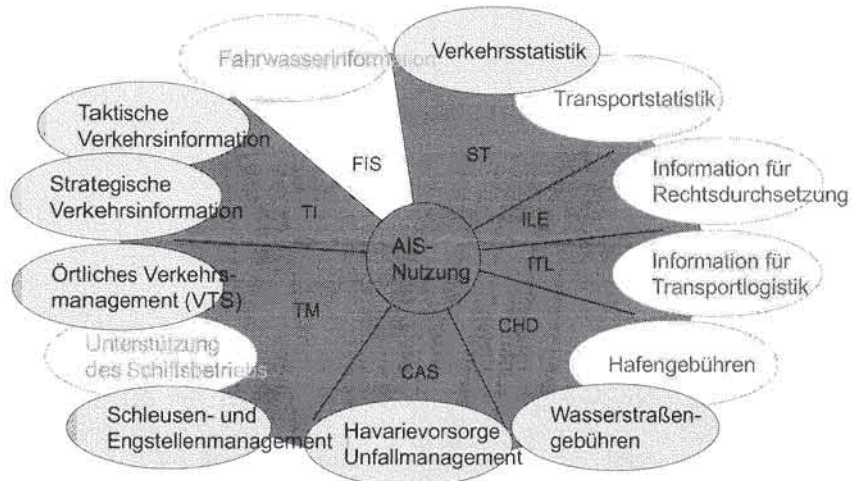
Die Ausrüstungs- und Benutzungspflicht für Inland-AIS und ECDIS zum 1. Dezember 2014 sei nach entsprechender Absprache mit der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) inzwischen definitiv zu erwarten, so Braunroth. Dies werde sich allerdings nur auf den Informations-, nicht jedoch auf den Navigationsmodus beziehen und zunächst nur auf dem Rhein gelten. Andere Fahrreviere würden Zug um Zug folgen. Unterschiedliche Ansichten gab es zur Einbeziehung der Blauen Tafel in die

AIS-Infos. Während Braunroth die Ansicht vertrat, die Anzeige der Blauen Tafel würde von der Schifffahrt begrüßt, äußerte Martin van Dijk (Königliche Schuttevaer) Bedenken. Solange nicht sichergestellt sei, dass die Anzeigen auf dem Bildschirm und am Schiff identisch seien, könnte Verunsicherung entstehen. »Dann geht es nicht mehr Backbord/Backbord, sondern Kopf auf Kopf«, so van Dijk.

Meldepflicht ausweiten?

Mit dem Einsatz der AIS-Technik, so Ivo ten Broeke von der niederländischen Rijkswaterstaat, ergebe sich zudem eine bessere Nutzung der Wasserwege. Eine bessere Planung der Transporte, zuverlässige Informationen über korrekte Ankunftszeiten und optimierte Steuerungen von Schleusen und Brücken seien dabei nur einige Aspekte eines »Korridormanagements«. Das habe ein Pilotprojekt zur Schleusenplanung gezeigt. Es gebe wirtschaftliche Effekte, so ten Broeke. »Man kann damit Geld verdienen«.

Welche positiven Auswirkungen ein digital gestütztes Management habe, machte



Vielfältige Einsatzmöglichkeiten ergeben sich bei der weiteren Entwicklung von Telematiksystemen

Henk van Laar vom Bureau Telematica am Beispiel der Containerschifffahrt deutlich. Die positiven Erfahrungen könnten durchaus auf weitere Sektoren der Binnenschifffahrt übertragen werden. Von der ZKR, so van Laar, werde eine Meldepflicht für die Tankschifffahrt erwogen, vor allem, wenn es um Gefahrgut gehe.

Dazu sei aber ein einheitliches Format nötig, um die unterschiedlichen Daten für die verschiedenen Verwendungen verfügbar zu haben. Die in der Containerschifffahrt praktizierte Vorgehensweise biete gute Grundlagen auch für weitere Anwendungsbereiche entlang der Lieferkette, sowohl für Logistikdienstleister als auch für



Die Steuerhäuser auf modernen Binnenschiffen verfügen über jede Menge elektronischer Anzeigen und Geräte, die dem Schiffsführer während der Fahrt ständig aktuelle Daten liefern

behördliche Zwecke. Anwendungsfähige Ergebnisse erwartet van Laar innerhalb der nächsten zwei bis drei Jahre.

Welche Möglichkeiten für mehr Effizienz und weniger Erfassungsaufwand ein Datenaustausch in der Logistik bieten kann, machte Oliver Klein vom Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) in Bremen deutlich. Im Rahmen des von der

EU geförderten und insgesamt 12,6 Mio. € teuren Projektes »e-freight« werde an einem Standard für den Informationsaustausch für alle Verkehrsträger und Prozessbeteiligten Stellen erarbeitet.

Dabei gehe es vor allem um ein europaweit einheitliches Transportdokument für die Güterbeförderung. Ziel sei die digitale Dokumentation der relevanten Daten über

alle Transportträger hinweg, die dann EU-weit jederzeit abrufbar seien. Insofern gehe es um mehr als nur um einen elektronischen Transportbegleitbrief, sondern um eine standardisierte Lösung zur Einsparung von Kosten und Aufwand bei allen Prozessbeteiligten. Technik, Nachrichtenformate und Datenschnittstellen seien bereits in der Praxis erprobt.

VBW-Bankett 2013: Hans Jürgen Kerkhoff, Präsident der Wirtschaftsvereinigung Stahl:

Binnenschifffahrt wichtigster Partner der Stahlindustrie

Gute Nachrichten für die Binnenschifffahrt gab es auf dem diesjährigen Bankett des Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW) am 14. November 2013 in Duisburg. Die Stahlindustrie wird auch zukünftig in ihre Anlagen an den Wasserstraßen investieren. Der Anteil der Binnenschifffahrt am Transportaufkommen der Stahlindustrie wird voraussichtlich auf gleichem Niveau bleiben. Die Stahlindustrie fordert den Bund auf, erhebliche Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zu tätigen.

Der VBW hatte Hans Jürgen Kerkhoff, den Präsidenten der Wirtschaftsvereinigung Stahl eingeladen, um über die „Globalen Entwicklungen in der Stahlindustrie und ihre Auswirkungen auf die Logistik“ zu sprechen. Im Haniel Museum, das als erster Sitz des Unternehmens ein Nukleus für die Industrialisierung an Rhein und Ruhr war, teilte VBW-Präsident Heinz-Josef Joeris dem Gast mit, dass die Schlagzeilen der jüngeren Vergangenheit über Produktionsverlagerungen, Stellenabbau, Überkapazitäten und die anhaltend schwache Nachfrage im Stahlsektor zur Verunsicherung der Akteure im System Schiff/Wasserstraße/Häfen geführt haben.

In einem starken, faktenreichen Vortrag schaffte es Kerkhoff, der Verunsicherung eine optimistische Perspektive gegenüberzustellen und ein starkes Signal in Richtung System Schiff/Wasserstraße/Häfen zu setzen. Die Stahlindustrie ist weltweit weiterhin eine Wachstumsbranche. In den letzten 10 Jahren lag das durchschnittliche Wachstum des Sektors bei 6 %. Wachstumstreiber sei weiterhin China. Aber auch in Europa gebe es ermutigende Anzeichen für eine Erholung. Dabei werde sich der Stahlmarkt in Deutschland mit plus 4 % voraussichtlich am stärksten erholen. Auch für die Stahlverarbeiter, wie den Maschinenbau und die Automobilindustrie, sehe er Anzeichen für Verbesserungen, so Kerkhoff. Sorgenkind sei aus seiner Sicht weiterhin die Bauindustrie, die immer noch unter der Finanzkrise und den großen Beständen unverkaufter Immobilien zu leiden habe.

„Die Binnenschifffahrt ist und bleibt ein zentraler Baustein der Logistik der Stahlindustrie in Deutschland. Ihre Bedeutung für diesen Sektor ist gewichtig, ihre Zuverlässigkeit ist hoch, die Unfallrisiken sind minimal und ihre Unternehmen sind bekannt für ihre Kundenorientierung und Flexibilität“, erklärte Kerkhoff. Er sehe gegenwärtig keine globalen Trends, die den Gesamtanteil der Binnenschifffahrt an der Stahllogistik, der sich seit 1967 zwischen 25-30 % bewege, verändern könnten. Im Gegenteil: Die Stahlindustrie werde auch in Zukunft in ihre Anlagen an den bundesdeutschen Wasserstraßen investieren.

Allerdings müsse sich die Binnenschifffahrt auf einige Trends einstellen, die sich aus der schwankenden Rohstahlproduktion ergeben. Dazu gehöre insbesondere die Zunahme der konjunkturellen Volatilität des Marktes, aber auch eine Abnahme der Losgrößen. Ein Megatrend sei die zunehmende Containerisierung. In einzelnen Unternehmen der Stahlindustrie werde bereits ein erheblicher Teil des Versandes über Container abgewickelt, da sich hierdurch Vorteile beim Seetransport ergeben.

Deutliche Worte fand der Präsident der Wirtschaftsvereinigung Stahl zum schlechten Zustand der Wasserstraßeninfrastruktur in Deutschland. Es habe Zeiten in Deutschland gegeben, da seien gewaltige



Fand deutliche Worte zu den deutschen Standortrisiken Infrastruktur, Erneuerbare-Energien-Gesetz und Emissionshandel und deren Negativwirkungen auf die Stahlindustrie: Hans Jürgen Kerkhoff, Präsident der Wirtschaftsvereinigung Stahl

Bild: VBW

Infrastrukturprojekte wie der Dortmund-Ems-Kanal, der Nord-Ostsee-Kanal oder der Ausbau der Mosel zur Großschifffahrtsstraße in wenigen Jahren umgesetzt worden. In den vergangenen Jahrzehnten sei an der Infrastruktur in unverantwortlicher Weise gespart worden. Beispielsweise drohe der Schleusenausbau am Oder-Spree-Kanal/Teltowkanal, der für den Stahlstandort Eisenhüttenstadt von erheblicher Bedeutung sei, halbfertig zur Investitionsruine zu werden.

Nur unter dem Druck aller Wirtschaftspartner sowie der Politik in Südwestdeutschland sei es gelungen, einen Gesamtstopp des Schleusenausbaus an der Mosel zu verhindern und zumindest den Bau einer zweiten Schleuse in Trier zu bewirken. Er hoffe, dass die Aufmerksamkeit, die das Thema Infrastruktur nach den schlagzeilenträchtigen Sperrungen von Bauwerken wie dem Nord-Ostsee-Kanal erhalten habe, nachhaltig sei. Die sogenannte „Daehre Kommission“ habe den Mehrbedarf für den Erhalt der Infrastruktur auf 7,2 Mrd. Euro beziffert. Aus- und Neubau seien in dieser Summe nicht berücksichtigt.

Die Wirtschaftsvereinigung Stahl fordere daher den Bund auf, die Investitionen in seine Verkehrswege auf 14 Mrd. Euro jährlich anzuheben und dauerhaft auf einem bedarfsgerechten Niveau zu halten. Eine sich möglicherweise anbahnende große Koalition habe die große Chance dazu, einen dauerhaften Politikwechsel in diesem Feld herbeizuführen. Mit Blick auf die Koalitionsverhandlungen in Berlin mahnte Kerkhoff die Politik, bei der Reform des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) und des Emissionshandels von weiteren Belastungen für die Industrie abzusehen. Ansonsten wäre dies ein erheblicher Schlag mit deutlichen Auswirkungen für die Investitionsperspektive am Standort Deutschland.

www.vbw-ev.de

■ Dü



Diskutierten über tracking and tracing (v.l.): Henk van Laar (Bureau Telematica Binnenvaart), Ivo ten Broeke (Rijkswaterstaat), Jörg Becker (BP Europa), Olga Puer (SHS Logistics) und Roberto Spranzi (DTG) | Bilder: Grohmann

VBW-Thementag: Binnenschifffahrt und Wasserstraßen 2.0

Logistische Chancen

Die Potenziale der AIS-Nutzung in der Binnenschifffahrt sind noch längst nicht ausgeschöpft. Das wurde auf dem VBW-Thementag „Binnenschifffahrt und Wasserstraßen 2.0“ am 14. November deutlich. Ein europaweit gültiges Patentrezept, das alle Bedürfnisse nach Verkehrsüberwachung, -sicherheit, Datenschutz und logistischer Integration unter ein Dach bringt, gibt es aber noch nicht.

Die anfängliche Zurückhaltung gegenüber der Einführung des Automatic Identification Systems (AIS) auf deutschen Binnenwasserstraßen ist inzwischen in eine hohe Akzeptanz umgeschlagen: Über 90 % der Schiffe auf dem Rhein nutzen das automatische Selbstwarschau-System, berichtete Nils Braunroth aus dem Bundesverkehrsministerium. Allein Vorteile für Navigation und Verkehrssicherheit überwiegen so deutlich, dass eine Ausrüstungspflicht zum 1. Dezember 2014 auf dem Rhein als wahrscheinlich gilt. „Belgien hatte bei der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt zwar noch eine 14-tägige Einspruchsfrist geltend gemacht, diese aber am 12. November verstreichen lassen“, berichtete Braunroth. Nun müsse die ZKR in ihrer Dezember-Sitzung lediglich noch formell zustimmen. Auch auf der Mosel sei eine AIS-Pflicht denkbar, etwa ab dem 1. Mai 2015, ergänzte BMVBS-Kollege Norman Gerhardt. In den Niederlanden sei auch die verpflichtende Kombination mit elektronischer Kartendarstellung (ECDIS) auf dem Rhein beschlossen, berichtete Ivo ten Broeke von Rijkswaterstaat aus Maastricht und unterstrich: „Nur mit ECDIS ist eine für den Alltagsgebrauch hinreichende übersichtliche Darstellung gegeben.“ Das volle Potenzial der Inland-AIS-Spezifikationen soll dennoch nicht genutzt werden: Neben zukünftigen Optionen wie der Einbindung von Notfall- oder Konvoimeldungen sowie landseitiger Signalstellen, etwa solche an Schleuseneinfahrten, bleibt auch die Blaue Tafel erst einmal außen vor, da Deutschland und die Niederlande unterschiedlicher Ansichten sind. „So lange die Tafel im Datensatz nicht zuverlässig angezeigt wird, ist auf den Bildschirm kein Verlass“, erklärte ten Broeke. Martin van Dijk bestätigte, selbst eine unzuverlässige Bildschirmdarstellung könne Schiffsführer mit Sprachhemmnissen oder aus Bequemlichkeit dazu verleiten, auf die obligatorische Begegnungsabsprache per Funk zu verzichten. Demgegenüber zeigte die deutsche Seite weniger Bedenken. Zusätzlich bietet AIS auch Chancen die Binnenschifffahrt besser in logistische Systeme zu integrieren. So stellte Oliver Klein vom Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik aus Bremen einen „E-Fright“-Ansatz als Verwaltungsinstrument aus einer Hand vor, der zusätzlich Bürokratieabbau und Transparenz ermöglicht. Letztere käme laut Braunroth sowohl den Transportstatistiken mit Blick auf die Verkehrsforschung zugute, als auch der Rechtsdurchsetzung bei



VBW-Präsident Heinz-Josef Joeris: „Ohne Informationsaustausch ist moderne Logistik nicht möglich.“

Havarien und deren Auswertung in einer bundeseinheitlichen Havariendatenbank. Egal, wie die Daten weiter genutzt würden, gelte es, datenschutzrechtliche Aspekte zu berücksichtigen, unterstrich Gerhardt. Denn anders als in der Seeschifffahrt bringe die Nutzung von AIS-Daten seitens der Verwaltung oder durch Drittanbieter insbesondere für Partikuliere grundrechtsrelevante Eingriffe mit sich. „Die geltende Rechtslage gewährleistet zwar den Schutz der AIS-Daten, aber es besteht anscheinend ein Vollzugsdefizit“, erklärte Gerhardt. „Staatsanwaltschaften, Gerichte und Behörden müssen erst noch für das Thema sensibilisiert werden.“ Beispielsweise schütze der § 202b StGB auch AIS-Daten vor unbefugtem Abfangen, sofern es nicht um Verkehrsregelung und Selbstwarschau geht. Allerdings sei das Abfangen ein Antragsdelikt, das erst einmal durch Schifffahrtstreibende angezeigt werden müsse. Bisher gebe es jedoch keine Rechtsprechung für diesen Paragraphen zum Thema AIS. In der Podiumsdiskussion wurde deutlich, dass nicht alle Seiten mit einer AIS-Pflicht einverstanden sein werden. „Zum Teil wird das AIS abgeschaltet, damit die Ladung noch gehandelt werden kann“, so Henk van Laar von dem Bureau Telematica Binnenvaart aus Rotterdam. Gleichzeitig wollte DTG-Vorstand Roberto Spranzi die logistischen Vorteile nicht von der Hand weisen: „Zeitlich genauer definierte Ladeslots sind nicht nur für den Kunden, sondern auch für uns von Vorteil – so können Schiffe schneller geladen und gelöscht werden und haben weniger Liegezeit.“

■ Christian Grohmann

Stahlwirtschaft mit der Schifffahrt verbunden

Die deutsche Stahlwirtschaft und die Binnenschifffahrt sind seit jeher eng miteinander verbunden. Dies soll, allen konjunkturellen Schwankungen zum Trotz, auch in Zukunft so sein, hieß es jüngst beim Bankett zum VBW-Thementag in Duisburg.

Von Hermann Garrelmann

Stahl hat auch in Deutschland weiterhin eine gute Perspektive – blickte Kerkhoff trotz der derzeit schwierigen Lage optimistisch in die Zukunft. Vor den in- und ausländischen Mitgliedern des europäischen Vereins für Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW) betonte er, dass Deutschland trotz geringer Rückgänge eine relativ robuste Stahlkonjunktur habe und die Auslastungsrate der Stahlwerke noch immer Weltspitze sei. »Die Binnenschifffahrt ist und bleibt ein zentraler Baustein der Logistik.«

Es sei kein Zufall, dass in Deutschland integrierte Hüttenwerke nur noch an Standorten produzierten, die über einen Wasserstraßenanschluss verfügten. Heute erhalte die Stahlindustrie in Deutschland 45 % der eingehenden Mengen per Binnenschiff, das seien insgesamt 33 Mio. t. Der Binnenschiffsanteil bei den Gütern Erz und Kohle liege bei rund 60 %, bei Stahlschrott bei etwa 20 %. Die ausgehenden Mengen würden zu etwa 9 %, insgesamt rund 6 Mio. t, über die Wasserstraße transportiert.

Viele Transporte über den Rhein

Auch beim Export sei die Stahlindustrie auf die Schifffahrt fixiert. 6,5 Mio. t würden jährlich über die Seehäfen exportiert – ein großer Teil laufe über die Niederlande und Belgien. Hier betrage der Transportanteil der Binnenschifffahrt zu den Seehäfen 67 % der Stahlmengen. Daraus sei die überragende verkehrliche Qualität beispielsweise des Rheins und des Rhein-Maas-Deltas erkennbar.

Über alles gesehen liege der Gesamtanteil der Binnenschifffahrt an der Logistik der Stahlindustrie zwischen 25 und 30 %. Diese Quote sei während der letzten 45 Jahre praktisch gleich geblieben. »Dieser Erfolg wäre ohne umfassende laufende Investitionen nicht möglich gewesen, seitens der Binnenschifffahrt in modernen Schiffsraum, seitens der Stahlindustrie in leistungsfähige Werkhäfen und zum Teil auch in eigene Reedereien«, stellte Kerkhoff fest.

Änderungen nicht absehbar

Vor dem Hintergrund der sich abzeichnenden Konjunktorentwicklung in Europa und weltweit seien gravierende Marktveränderungen in absehbarer Zeit nicht erkennbar. »Verschiebungen zwischen den Verkehrsträgern sind derzeit nicht zu beobachten«, so der Branchenexperte. Insofern sei davon auszugehen, dass sich Veränderungen für die Binnenschifffahrt eher durch eine schwankende Rohstahlproduktion ergeben könnten.

Allerdings könnten zunehmend wetterbedingte Störungen die Verlässlichkeit der Wassertransporte beeinflussen. Bereits 2003, einem Jahr mit extremen Niedrigwasserständen auf dem Rhein, sei die Stahlindustrie nur knapp Produktionsstilllegungen entgangen. Ein möglicher Klimawandel bereitet dagegen weniger Sorgen. Die Ergebnisse der KLIWAS-Studie sprechen dafür, dass nach heutigem Wissen die Bedingungen für die Rheinschifffahrt in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts nahe an den heutigen Verhältnissen bleiben dürften. Diese Information sei für die Stahlindustrie in Deutschland von großem Nutzen, da sie die Investitionssicherheit bei wasserstraßenbezogenen Infrastrukturen deutlich erhöhen werde, so Kerkhoff.



Foto: Garrelmann

Jürgen Kerkhoff, Präsident der Wirtschaftsvereinigung Stahl, auf dem Bankett anlässlich des VBW-Thementages in Duisburg

Sorge habe man mit Blick auf den schlechten Zustand der Infrastruktur. Dabei habe es einmal Zeiten gegeben, in denen gewaltige Bauprojekte binnen weniger Jahre umgesetzt worden seien: So sei der Dortmund-Ems-Kanal ab 1892 innerhalb von sieben Jahren angelegt worden. Der Ausbau der Mosel zur Schifffahrtsstraße (1958-1964) habe einschließlich der 14 Schleusen von Metz bis Koblenz auch nicht länger gedauert. Gerade am Beispiel der Mosel seien die Versäumnisse deutlich: Das Projekt stehe seit 1992 im Bundesverkehrswegeplan, seit 2001 mit zehn Schleusen sogar im vordringlichen Bedarf. Doch nur mit Mühe habe erreicht werden können, dass die Erweiterung der dritten Schleuse in Trier in Angriff genommen werde.

Auch bei den ostdeutschen Wasserstraßen gebe es großen Nachholbedarf. Der Ausbau des Teltowkanals und des Oder-Spree-Kanals sei halb fertig gestoppt worden, es fehlten die vergrößerten Schleusen in Fürstenwalde und Kleinmachnow. »Das insbesondere für den Standort Eisenhüttenstadt wichtige Projekt droht als faktische Investitionsruine zu enden«, bedauerte der Verbandschef.

Der Bund, aber auch viele Länder und Kommunen, hätten jahrzehntelang an der Infrastruktur gespart. Am Engagement aus Industrie und Gewerbe oder an Warnungen habe es nicht gemangelt. Insofern fordere auch die Wirtschaftsvereinigung Stahl, die Investitionen in die Verkehrswege auf 14 Mrd. € jährlich anzuheben. Die neue Regierung müsse daher auf diesem wichtigen Feld einen dauerhaften Politikwechsel umsetzen.

Darüber hinaus seien wichtige Weichenstellungen nötig, um künftige und zusätzliche Belastungen von der Stahlindustrie abzuwenden. Dazu zählt Kerkhoff die Reform des Erneuerbaren Energiengesetzes (EEG) oder Korrekturen beim Handel mit Emissionsrechten.

Die Stahlindustrie stehe mit den verbundenen Schlüsselbranchen für 3,5 Mio. Arbeitsplätze in Deutschland. Die Rohstahlproduktion lag 2013 weltweit bei gut 42 Mio. t. Für 2014 werde ein Wachstum von rund 3 % erwartet.