



# Magazin

Informationen des Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V.

Ausgabe 2: Dezember 2015



Pläne zur Reform der Schifffahrtsabgaben in Deutschland

Neue VBW-App mit Betriebskostentool

Zukunft des elektronischen Meldens: WSV stellt Pläne vor

Nachberichte zur VBW Jahrestagung



## Liebe Leserinnen und Leser,

auch eine technisch-wissenschaftliche Vereinigung wie der VBW kann aktuelle verkehrspolitische Trends nicht ignorieren, wenn ihre Aktivitäten auf Praxisnähe ausgerichtet sein sollen. So verwundert es nicht, dass „Energieeffizienz“ und „Infrastrukturbeschleunigung“ beziehungsweise „Infrastrukturoptimierung“ die Überschriften im VBW-Arbeitsprogramm 2015 prägten.

Auch wenn Schiene und vor allem die Straße deutlich aufgeholt haben, ist die Binnenschifffahrt nach wie vor der umweltfreundlichste Verkehrsträger. Dies war bislang auch außerhalb von Fachkreisen geistiges Gemeingut. In zunehmendem Maße müssen wir jedoch feststellen, dass dieses Image bröckelt. Der Logistiksektor sieht sich weiterhin wachsenden Umweltauflagen ausgesetzt, davon bleibt auch die Binnenschifffahrt nicht verschont. Dabei wird die Innovationskraft, welche die Binnenschifffahrt in den vergangenen Jahren entfaltet hat, völlig verkannt.

Die Fachausschüsse des VBW haben sich dieses Themas unter verschiedenen Aspekten angenommen. Gute Beispiele für diese Arbeit sind unser Thementag anlässlich der Jahrestagung, in dem wir Unternehmern die Gelegenheit gegeben ha-

ben, innovative Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz des Binnenschiffbetriebs vorzustellen und damit die Leistungsfähigkeit dieses umweltfreundlichen Verkehrsträgers unter Beweis zu stellen. Die zum Jahresende veröffentlichte VBW-Mobile-App dient ebenfalls dazu, Unternehmern und Schifffahrtsinteressierten technische Möglichkeiten zur Effizienzsteigerung nahezubringen. Mit dieser App, die in den kommenden Jahren kontinuierlich weiterentwickelt und ausgeweitet werden soll, zeigt der VBW, dass er im digitalen Zeitalter angekommen ist.

Die Beschleunigung von Infrastrukturprojekten und die Optimierung der vorhandenen Infrastruktur sind angesichts des schlechten Zustandes, in dem sich Schleusen und Wehre befinden, existenzielle Herausforderungen für das System Schiff/Wasserstraße/Häfen geworden. Der VBW widmet sich diesem Thema mit mehreren Projekten, deren Ziel es ist, durch einen internationalen Vergleich Best-Practices der Infrastrukturbereitstellung zu gewinnen und praxisnahe Empfehlungen für eine Straffung der Verfahren zu erarbeiten.

Auf Bitte des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur hat der VBW in diesem Jahr einen Mittagsvortrag ausgerichtet, indem erstmals öffentlich die Planungen der Bundes-

regierung zur Neuordnung der Schifffahrtsabgaben in Deutschland vorgestellt wurden. Zahlreiche Branchenvertreter aus den wichtigsten Anrainerstaaten nahmen an dieser Veranstaltung teil. Auch das erstmalig mit Inland Navigation Europe veranstaltete Bankett traf auf großes Interesse und ein internationales Publikum. Hier zeigt sich die Stärke des VBW als Denkfabrik und europäisch ausgerichtetes Branchennetzwerk. Unsere Kooperationspartner schätzen die Neutralität und Interdisziplinarität, die den Verein zu einem wichtigen Informationsmakler macht. Das zeigt sich auch in der Mitgliederentwicklung. Entgegen dem Branchentrend konnte der VBW nach den wirtschaftlich schwierigen Vorjahren erstmalig ein leichtes Mitgliederwachstum vorweisen.

Diese Erfolge wären nicht möglich ohne die vielen Ehrenamtlichen aus unseren Mitgliedsunternehmen und -institutionen, die in den Fachausschüssen und Arbeitsgruppen die vielen verschiedenen Projekte und Veranstaltungen vorangetrieben haben. Ihnen und unseren Kooperationspartnern gilt unser besonderer Dank.

Wir wünschen Ihnen allen gesegnete Weihnachtstage, einen schönen Jahreswechsel und ein gutes, erfolgreiches neues Jahr.

Ihr

Heinz-Josef Joeris,  
Präsident

Marcel Lohbeck,  
Geschäftsführer

## INHALT

Rückblick: Mitgliederversammlung 2015 - Heinz-Josef Joeris wiedergewählt	S. 3
Rückblick: VBW-Bankett 2015 - „NAIADES II Chancen für die Binnenschifffahrt“	S. 4
VBW auf der Messe Shipping Technology Logistics	S. 6
Rückblick: VBW Thementag „Steigerung der Wirtschaftlichkeit des Binnenschifftransportes“ 2015 präsentiert Maßnahmen zur Effizienzsteigerung.	S. 7
Planungen für die Nachfolge des Elektronischen Melde- und Informationssystems Binnenschifffahrt	S. 11
Neuordnung der Schifffahrtsgebühren in Deutschland	S. 12
Neue Landstromversorgung in Düsseldorf und Köln	S. 14
Neue VBW-App mit Betriebskostentool	S. 15
Neue Vorschriften zum elektronischen Melden auf der Mosel	S. 16
Neue Studie „Energieberatung Binnenschifffahrt“	S. 17
14. Mannheimer Rechtstagung: Aktuelle Entwicklungen im Binnenschifffahrts- und Transportrecht, neue Schiedsgerichtsbarkeit	S. 18
VBW Publikationen	S. 20

# Heinz-Josef Joeris zum VBW-Präsidenten wiedergewählt



Foto: Bywaletz, VBW

Einstimmig hat die ordentliche VBW-Mitgliederversammlung am 10. November 2015 Herrn Heinz-Josef Joeris, den Leiter der Abteilung „Wasserstraßen“ der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, für weitere drei Jahre zum VBW-Präsidenten gewählt.

Wiedergewählt wurden als direkte Stellvertreter des Präsidenten die Vizepräsidenten Patricia Erb-Korn, Geschäftsführerin der KVVH GmbH, Bereich Rheinhäfen, Karlsruhe sowie Professor Dr. Christoph Heinzelmann, Leiter der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) in Karlsruhe.

Ebenfalls gewählt wurden die Vizepräsidenten Jörg Becker, BP Europa SE, Bochum, Martin van Dijk, BLN Koninklijke Schuttevaer, Rotterdam und Pieter Janssen, Rijkswaterstaat, Utrecht, die sich ebenfalls zur Wiederwahl stellten. Erstmals zum VBW-Vizepräsidenten gewählt wurde Volker Seefeldt, HTAG, Duisburg.

In den Beirat des VBW wurden gewählt Bert Luijendijk, Port of Rotterdam, Dr.

Rupert Henn, DST Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V., Duisburg, Joachim Holstein, HTAG, Duisburg, Dr. Peter Langenbach, Hülskens GmbH & Co. KG, Wesel, Per Nyström, Haeger und Schmidt International GmbH & Co. KG, Duisburg und Roberto Spranzi, DTG eG, Duisburg.

In seiner Bilanz dankte Herr Präsident Joeris den Ehrenamtlichen in den Gremien und Fachausschüssen für ihre engagierte Arbeit. Auch in 2015 hat der Verein ein umfangreiches Arbeitsprogramm abgearbeitet. Schwerpunkt der Arbeiten in den Fachausschüssen bildeten Projekte in den Bereichen Beschleunigung von Infrastrukturprojekten, Landstrom für die Fahrgastkabinenschifffahrt, technische Möglichkeiten zur Senkung von Treibstoffkosten, internationale Haftungsrechtsfragen, Zukunft des elektronischen Meldens in der Binnenschifffahrt, RIS-Dienste in logistischen Zusammenhängen sowie der Neuordnung der Schifffahrtsgebühren in Deutschland. Das detaillierte Jahresarbeitsprogramm des VBW ist unter [www.vbw-ev.de](http://www.vbw-ev.de) abrufbar.

Eine positive Nachricht verkündete der Präsident in Bezug auf die Mitgliederentwicklung: „Trotz der weiterhin schwierigen Marktlage der Schifffahrtsbranche und dem weiter anhaltenden Trend zu Marktkonzentrationen, ist es uns dank einer intensiven Mitgliederwerbungskampagne gelungen, die Mitgliedersituation wieder zu stabilisieren. Für dieses Jahr erwarten wir sogar erstmalig wieder einen positiven Mitgliedersaldo.“

Begrüßt wurden in 2015 bisher folgende neue Mitglieder:

- Maritime Research Institute Netherlands (MARIN), Wageningen
- Wiener Hafen GmbH & Co. KG, Wien
- Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG, Oldenburg
- Schweizerische Rheinhäfen, Basel
- Reederei Deymann GmbH & Co. KG, Haren
- Hülskens Wasserbau GmbH & Co. KG, Wesel
- Van der Velden Marine Systems B.V., Krimpen aan de Lek

### „Infrastruktur wird das bestimmende Thema der nächsten Jahrzehnte sein.“

Mit ihrem Bankett luden VBW und Inland Navigation Europe erstmals gemeinsam ein zu einem paneuropäischen Austausch, der nicht nur kulinarische Highlights bot.



von links nach rechts: VBW-Präsident Heinz-Josef Joeris, INE-Vizepräsident Dr. Michael Fastenbauer, INE-Direktorin Karin De Schepper, VBW Geschäftsführer Marcel Lohbeck, Dimitrios Theologitis, EU-Kommission, Foto: Bywaletz, VBW

Einen europaweiten Austausch der besonderen Art unternahm Inland Navigation Europe (INE) und der Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. (VBW) mit ihrem ersten gemeinsamen Bankett, welches am 10.11.2015 im Haus der Unternehmer in Duisburg stattfand.

Rund 50 Entscheidern aus der Schifffahrts-, Hafen- und Logistikbranche und der Industrie sowie Vertretern der europäischen Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen und Verbänden nahmen an diesem gesellschaftlichen Branchenhilighlight teil.

Den Gastvortrag unter dem Titel „NAIADES II: Chancen für die europäische Binnenschifffahrt“ hielt Dimitrios Theologitis, Referatsleiter der EU-Kommission für Binnenschifffahrt und Häfen in Vertretung für den kurzfristig verhinderten Abteilungsleiter Olivier Onidi.

#### „Wir planen, jeden Cent auszugeben“.

Nachdem Theologitis bereits 2012 die Gelegenheit nutzte, das NAIADES II Programm auf dem VBW-Bankett vorzustellen, zog er nun eine vorläufige Bilanz. Besonders hervor hob er die europäischen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur: „Im ersten TEN-T-Call haben wir rund 13 Mrd. Euro für die Verkehrsinfrastruktur vergeben. Die Binnenwasserstraßen bekamen davon rund 10%. Das ist ein gutes Ergebnis. Leider erhielten wir so viele gute, prinzipiell förderwürdige Anträge, dass wir uns sehr gut überlegen mussten, welche wir auswählen.“

Theologitis begründete die Entscheidung der Kommission, einen Großteil der Projektmittel auf das Projekt Seine-Schelde zu verwenden damit, dass es sich um ein transnationales Projekt von großer Bedeutung handele, das ohne EU-Kofinanzierung nicht zustande gekommen wäre.

Mit Blick auf die im zweiten TEN-T-Call nur noch zur Verfügung stehenden restlichen 5,5 Milliarden Euro sagte er: „Wir werden versuchen, nicht verausgabte Mittel aus den Kohäsionsfonds für die Infrastruktur zu gewinnen. Wir planen, jeden Cent auszugeben“.

Bezug nahm Theologitis auch auf die aktuellen Planungen der EU-Kommission für die Erneuerung der Richtlinie für die Emissionen von Binnenschiffen (NRMM-Richtlinie).

**NRMM: „Wir wollen eine sanfte Lösung und Incentives“**

„Ich bin kein Sadist, wie mir neulich unterstellt wurde. Wir wollen eine Richtlinie, die auf lange Sicht Bestand hat. Des-

wegen ist es besser, einen großen Schritt voranzugehen und das Gewerbe dann auch mal 20 Jahre in Ruhe zu lassen“, verteidigte Theologitis den Entwurf, indem die Gewerbeverbände eine Überforderung der Branche sehen.

Auf die Forderung der Verbände verweisend, anstelle der Euro 6 Norm die US-amerikanischen EPA-Standards auch in Europa zu adaptieren, sagte er: „Ich bin der Überzeugung, dass die europäischen Hersteller mehr können“.

Theologitis wies darauf hin, dass die Neuregelung nur für Neubauten gelten werde. Für die Bestandsflotte wolle er eine „sanfte“ Lösung mit großzügigen Übergangszeiten und „Incentives“. „Wir wollen einen Innovationsfonds, um der Branche zu helfen, diese Herausforderung zu meistern. Dazu müssen wir aber wissen, wieviel Geld das kosten wird“, so Theologitis.



Er kündigte an, dass die Kommission eine Unternehmerbefragung plane, um in Erfahrung zu bringen, wie groß der Innovationsfond sein müsse. Er appellierte an die Branche, zahlreich an der Befragung teilzunehmen und sicherte absolute Vertraulichkeit der Daten zu.

**„Es gibt unter Verkehrsökonomern derzeit kein denkbare Modell, mit dem sich Wasserstraßenprojekte in Öffentlich-Privater-Partnerschaft realisieren lassen.“**

In seinem Grußwort begrüßte VBW-Präsident Heinz-Josef Joeris, GDWS, Bonn die hohe Investitionsbereitschaft der EU in die Verkehrsinfrastruktur. Er kritisierte jedoch, dass 2,8 Mrd. Euro aus der Connecting Europe Facility zur Finanzierung des European Fonds for Strategic Investment (EFSI) herangezogen wurden. Sie stehen damit nicht mehr für direkte Investitionen zur Verfügung, sondern nur noch als Hebel für private Investitionen. „Es gibt unter Verkehrsökonomern derzeit kein denkbare Modell, mit dem sich Wasserstraßenprojekte in Öffentlich-Privater-Partnerschaft realisieren lassen. Das gilt insbesondere auch für Schleusen. Wir bitten die EU-Kommission da-

her, ihre Haltung, Förderung für Schleusenprojekte nur noch aus EFSI-Mitteln zu unterstützen, gründlich zu überdenken“, so Joeris.

Der VBW-Präsident gab aber auch zu bedenken, dass es neben genügenden Finanzmitteln für die Infrastruktur auch ausreichende Planungskapazitäten und schlankere Planungs- und Vergabeverfahren geben müsse: „Alleine in der deutschen Wasserstraßenverwaltung fehlen derzeit rund 400 Ingenieursstellen. Der Gesetzgeber hat dieses Problem erkannt und neue Stellen bewilligt. Der Personalaufwuchs wird aber mehrere Jahre in Anspruch nehmen. Angesichts der finanziellen und personellen Rahmenbedingungen und der geltenden oft langwierigen Planungs- und Vergabeverfahren, wird die Infrastruktur auch in den kommenden Jahrzehnten das bestimmende Thema sein.“

**„Wir können uns keinen Stillstand im Hinterland erlauben, das würde die industrielle Versorgungssicherheit gefährden.“**

Karin De Schepper, INE-Direktorin,

bekräftigte die Wichtigkeit von Investitionen in Infrastruktur und Personalkapazitäten: „Investitionen in die Wasserstraßeninfrastruktur dienen nicht nur der Binnenschifffahrt, sondern dem Aufbau eines dringend benötigten, nachhaltigen europäischen Verkehrssystems zur effizienten Abwicklung der Seehafenhinterlandverkehre. Mit Blick auf den zunehmenden Seetransport und die enorme Steigerung der Schiffsgrößen im Seeverkehr können wir uns keinen Stillstand im Hinterland erlauben, das würde die industrielle Versorgungssicherheit gefährden.“ Sie freute sich auf eine intensive, konstruktive Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission zur Lösung dieser Probleme.

Schließlich lobte sie die verstärkte Kooperation von INE und VBW: „Wir haben eine Vielzahl gemeinsamer Interessen, insbesondere in den Bereichen Infrastruktur und Multimodalität. Das gemeinsam durchgeführte Bankett ist der erfolgreiche Start für einen weiteren fruchtbaren Austausch und zukünftige gemeinsame Veranstaltungen“

(Autor: M. Lohbeck)

### VBW präsentiert sich erstmals auf der Shipping Technology Logistics

Im Rahmen eines gemeinsamen Standes der Niederrheinischen IHK Duisburg, des Verbandes Verkehrswirtschaft und Logistik NRW e.V. (VVWL NRW), des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt und des Short Sea Shipping Inland Waterway Promotion Centers präsentierte sich der VBW erstmalig auf der Schifffahrtmesse Shipping Technology Logistics am 29. und 30. September 2015 in Kalkar.

Die Messe ist die einzige Fachmesse für Binnenschifffahrt in Deutschland und zieht an beiden Messetagen rund 4.000

Besucher aus Deutschland und dem europäischen Umland sowie über 200 Aussteller aus den Bereichen Werften-, Metall- und der Elektroindustrie/der Installationstechnik an.

Am Vortag der Messe fand das „Forum Binnenschifffahrt“ statt, welches durch die Fachzeitschriften „Binnenschifffahrt“ und „Schifffahrt, Hafen, Bahn und Technik“ (SUT) seit einigen Jahren gemeinsam organisiert wird.

Der VBW war, wie bereits in den Vorjahren, wie auch die Gewerbeverbände,

ideeller Unterstützter des Forums.

Wie gewohnt wurden in Vorträgen und Diskussionen mit hochkarätigen Experten aus Politik, Wirtschaft und Verladern, von Banken und Versicherungen sowie von Verbänden und Institutionen praxistaugliche Lösungen diskutiert, um aufzuzeigen, wie das Gewerbe den vielfältigen Herausforderungen begegnen kann. Mit knapp 100 Teilnehmern war die Resonanz wieder ausgesprochen gut.

(Autor: M. Lohbeck)

## Binnenschifffahrtsrecht

### Umsetzung des CLNI 2012: Deutsche Sonderwege bei den Haftungsprivilegierten und Gefahrgutschäden geplant

In einer gemeinsamen Stellungnahme sprechen sich VBW, BDB und IVR für eine Umsetzung des internationalen Abkommens ohne Ausnahmeregelungen aus.

Das Straßburger Übereinkommen über die Haftung der Beschränkung in der Binnenschifffahrt (CLNI) ermöglicht es Schiffseigentümern sowie Bergern oder Rettern, ihre Haftung durch Errichtung eines Fonds zu beschränken. Die Höhe des Fonds bemisst sich nach den Vorschriften des CLNI. Der im Fonds hinterlegte Betrag stellt die Obergrenze für die vom Eigentümer zu fordernde Entschädigung für Schäden aus einem Schifffahrtsunfall dar, sofern die betreffenden Schäden nicht durch persönliches Verschulden des Eigentümers entstanden sind.

Das ursprüngliche CLNI wurde 1988 verabschiedet und trat 1997 in Kraft. Es wurde damals nur für die Rhein- und Moseluferstaaten konzipiert, die über ähnliche Rechtstraditionen verfügen. Im Jahr 2007 beschlossen die Unterzeichnerstaaten des CLNI, eine Revision des Übereinkommens einzuleiten, um es für andere Staaten zugänglich zu machen und die vor zwanzig Jahren festgelegten Haftungshöchstbeträge zu aktualisieren.

Das Ergebnis dieses Prozesses ist das

neue CLNI-Abkommen von 2012. Mittlerweile haben Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, die Niederlande und Polen das Übereinkommen unterzeichnet. In Deutschland wird zurzeit der Ratifikationsprozess zur Umsetzung des Abkommens in deutsches Recht vorbereitet.

Dabei zeichnet sich ab, dass Deutschland in zwei äußerst wichtigen Punkten von den internationalen Vereinbarungen abweichen will. Diese Vorgehensweise kritisiert der Fachausschuss „Binnenschifffahrtsrecht“. „Die erste Abweichung betrifft den Kreis derjenigen, die durch Haftungshöchstsummen privilegiert werden. Im Widerspruch zum Abkommen beabsichtigt der deutsche Gesetzgeber den Mieter und Charterer eines Schiffes, der nicht Ausrüster ist, von dem Haftungsprivileg der beschränkten Haftung auszuschließen. Dies ist aus Sicht der Rechtsexperten von VBW und IVR eine nicht zulässige Sonderregelung. Einen weiteren Sonderweg beschreibt der deutsche Gesetzgeber bei der Gestaltung der Haftungshöchstsummen bei Gefahrgutschäden. Hier geht der

Gesetzgeber deutlich über den Rahmen des Abkommens hinaus. Dabei sieht das neue CLNI-Abkommen bereits dreifach höhere Haftungshöchstsummen bei Gefahrgutschäden vor. Diese beiden erheblichen Abweichungen stellen aus Sicht des VBW, der IVR und auch des BDB eine erhebliche Abweichung vom Konventionstext dar, die nicht nur unnötig ist, sondern auch einer europäisch einheitlichen Regelung entgegensteht.“, so Prof. Dr. Patrick Schmidt, Kanzlei Streitböcker Speckmann, Hamm, Vorsitzender des Fachausschusses „Binnenschifffahrtsrecht“.

Der VBW wurde ebenso wie der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt aufgefordert, hierzu Stellung zu beziehen. Aufgrund einer Verabredung zwischen BDB und VBW wurde eine entsprechende gemeinsame Stellungnahme unter Einbeziehung der IVR federführend verfasst, welche die Kritik an den vorgenannten Punkten verdeutlicht und dem Ministerium zugeleitet wurde.

(Autor: M. Lohbeck)

### „Eine Leistungsschau der Branche“

Unternehmer stellten auf der diesjährigen Jahrestagung Möglichkeiten zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit des Binnenschiffsbetriebs vor.

Foto: Bywaletz, VBW



#### „Das Bild vom innovationsarmen Verkehrsträger ist ein Zerrbild“

„Der Innovationsgrad des Sektors ist im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern gering“, zitierte Dr. Wolfgang Hönemann, Geschäftsführer der Rhenus Partnership und Vorsitzender des VBW-Fachausschusses „Verkehrswirtschaft“ die Mitteilung der EU-Kommission an das Parlament und den Rat zur Umsetzung der NAIADES II Strategie. Das Bild vom innovationsarmen Verkehrsträger, wie es von Seiten der Politik und der Umweltverbände gemalt werde, sei ein Zerrbild, stellte Dr. Hönemann richtig. „Ich erinnere an dieser Stelle daran, dass alleine die Einführung der Schubschiffahrt oder die Steigerung der Schiffsgrößen auf heute 110 und 135m Länge in den letzten 3 Jahrzehnten bereits unzählige Tonnem Emissionen eingespart haben, nur dadurch, dass mehr Fracht pro Fahrt transportiert werden kann. Dieses Beispiel zeigt, dass sich Innovationen immer dann am schnellsten durchsetzen, wenn

sie gleichsam mit einer Steigerung der Wirtschaftlichkeit einhergehen.

#### „Effizienzsteigerung gehört zu den täglichen Aufgaben eines Schifffahrtstreibenden“

Wir wissen, dass die Steigerung der Wirtschaftlichkeit des Binnenschiffsbetriebes zu den täglichen Aufgaben eines Schifffahrtstreibenden gehört und stetig von jedem erfolgreichen Unternehmer aus ureigenem Interesse betrieben wird“, so Dr. Hönemann.

Er verwies auf die Spitzengasölpreise, die in den vergangenen Jahren verzeichnet werden konnten und die sicherlich mittelfristig auch wieder zu erwarten seien. In diesen Zeiten habe der Treibstoffkostenanteil in manchen Unternehmen zeitweise über 40% der Betriebskosten betragen. Da die Fixkosten, wie Kapitalkosten, Personalkosten oder Versicherungskosten durch den Unternehmer nicht oder nur wenig beeinflussbar seien, liege das vorrangige Interesse in der

Senkung des Treibstoffverbrauches. Auf diesem Gebiet leiste die Branche bereits heute große finanzielle Anstrengungen.

#### Warnung vor überzogenen Forderungen an die Schifffahrt

Dr. Hönemann stellte fest: „Leider müssen wir erkennen, dass die derzeitigen Forderungen nach Investitionen, wie sie Externe aktuell an die Binnenschifffahrt richten, häufig nicht mit der Realität der Branche in Einklang stehen. Durch den erheblichen Verfall der Frachtraten und Margen in den vergangenen Jahren, ist die Kapitaldecke vieler Binnenschiffahrtsunternehmer, insbesondere der Partikulierbetriebe, inzwischen höchst prekär. Vor dem Hintergrund der sowohl in der Trockenschifffahrt als auch in der Tankschifffahrt bestehenden Überkapazitäten, wird sich das Frachtniveau voraussichtlich nur langsam und langfristig verbessern.“

Dieser äußerst schwierigen wirtschaftlichen Lage stehen zunehmend höhere



Die Referenten des Thementages, von oben links nach rechts: Claus-D. Christophel, IPS Innovative Propulsion Systeme GmbH & Co. KG, Edwin van Buren, Van der Velden Marine Systems, unten links: nach rechts, Dirk Sobotka, Arosa Flussschiffahrt GmbH, Meeuwis van Wirdum, MARIN Foto: Bywaletz, VBW

Umweltauflagen gegenüber. Mit Sorge blicken wir nach Brüssel, wo die Kommission in ihrem Vorschlag zur Novelle der Non-Road-Mobile-Machinery-Richtlinie Grenzwerte für neue Binnenschiffsmotoren vorgesehen hat, welche die Branche zu überfordern drohen.

### Förderung muss technologie-neutral erfolgen

Sowohl die Bundesregierung als auch die EU-Kommission setzen auf Förderprogramme, um Investitionen zur Flottenmodernisierung zu unterstützen. Förderprogramme können Eigenkapital aber nicht ersetzen. Dennoch wäre es falsch, gänzlich auf sie zu verzichten. Aber Förderprogramme müssen marktgerecht ausgestaltet werden. Neben auskömmlichen Förderquoten und Fördersummen, die wirklich Investitionen auslösen und nicht nur zu Mitnahmeeffekten führen, sind schlanke transparente Antragsverfahren zu etablieren, die den Erfordernissen und Möglichkeiten klein- und mittelständischer Unternehmen gerecht werden. Zugleich ist es

dringend erforderlich, dass die Förderung neuer Motoren und Umwelttechnologien technologie-neutral erfolgt und sich keine Förderblasen bilden.“

Skeptisch sehe er deshalb die Vielzahl hochgeförderter LNG-Projekte. „LNG kann langfristig ein Zukunftstreibstoff in der Binnenschiffahrt sein, zumindest für Unternehmen mit bestimmten Fahrprofilen. Neben der fehlenden Landinfrastruktur ist die Realisierung von LNG-Antrieben aber noch mit zahlreichen technischen, regulatorischen und finanziellen Herausforderungen verbunden. Ein LNG-Neubau kostet aktuell bis zu 30% mehr als ein konventioneller Neubau. Diese Mehrkosten lassen sich im aktuellen Markt mittelfristig nicht über die Fracht refinanzieren. Für die meisten alten Schiffe sind LNG-Motoren daher nicht geeignet. Hier bedarf es anderer Konzepte. Hybridsysteme, Vater-Sohn-Anlagen oder Diesel-Elektrische können hier mögliche Lösungsansätze sein. Fest steht, dass der Wandel in der Binnenschiffahrt von Dieselmotoren zu alternativen Antriebskonzepten nicht ho-

mogen erfolgen wird. Vielmehr werden wir in Zukunft eine neue Systemvielfalt am Markt antreffen, die noch stärker als heute an den individuellen Strukturen des jeweiligen Unternehmens und seiner Fahrprofile orientiert ist. Auch deswegen ist Technologieneutralität bei allen regulatorischen und Fördermaßnahmen so wichtig.“, so Hönemann.

Herr Dr. Hönemann wies darauf hin, dass nicht nur neue Motoren zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit des Binnenschiffsbetriebes beitragen können. Maßnahmen wie hydrodynamische Verbesserungen, die Steigerung der Energieeffizienz an Bord oder ein optimiertes Fahrverhalten können ebenfalls effektive Maßnahmen sein.

### Bis zu 50% an Kraftstoff und Emissionen können durch konventionelle Maßnahmen eingespart werden

Bereits 2012 stellte die ZKR in ihrem Bericht „Möglichkeiten zur Reduktion des



## FLEX Tunnel

Eine Neuentwicklung, die erst jüngst erstmalig in der Praxis eingesetzt wurde, ist der FLEX Tunnel von Van der Velden Marine Systems aus Krimpen aan de Lek, welcher durch den Leiter der Forschungs- und Entwicklungsabteilung Edwin van Buren vorgestellt wurde. Der Flex Tunnel ist ein flexibles Antriebssystem speziell für Binnenschiffe.

„Binnenschiffe fahren zu 80% in tiefem Wasser, in dem der Propeller getaucht ist. Ein Tunnel-System ist bei diesen

Kraftstoffverbrauches und der Treibhausgasemissionen in der Binnenschifffahrt“ vom November 2012 fest, dass alleine durch herkömmliche, am Markt erprobte Maßnahmen, ein Einsparungspotenzial von bis zu 50% bei Kraftstoffen und Emissionen in der Gesamtflotte zu erreichen ist.

Die nachfolgenden Referenten stellten technische Optimierungskonzepte aus den Bereichen Antriebe, Hydrodynamik, Telematik und Awareness vor.

### Dieselelektrische Antriebe

Herr Claus-D. Christophel, Torque Marine IPS Innovative Propulsion Systeme GmbH & Co. KG, Hamburg, stellte die Möglichkeiten dieselelektrischer Antriebe am Beispiel des Torque-Antriebs vor. Die Idee, einen dieselelektrischen Schiffsantrieb zu entwickeln, ist nicht neu. Um den Treibstoffeinsatz und damit auch die Emissionswerte zu reduzieren, hat sich die Schiffsbauversuchsanstalt in Duisburg schon vor Jahren im Auftrag des Bundesumweltministeriums mit dem Thema beschäftigt. Da der konventionelle dieselelektrische Antrieb in der Praxis aber Vorgaben wie Gewicht und Volumenreduzierung nicht erfüllen konnte, mussten neue Möglichkeiten erschlossen werden. „Das hat mich nicht mehr losgelassen“, sagt Claus-D. Christophel. Die Lösung ist ein komplett neues Antriebskonzept, das als System auf dem Prüfstand in allen Funktionen erprobt, zertifiziert und von der Klassifikation vor dem Einbau an Bord abgenommen wer-

den kann. Das Torque-Antriebssystem besteht aus Motor, Generatoren-Set, Schaltanlage mit Umrichter, Brückenantriebssteuerung und optional einem Zero Emission System (ZES). Der große Vorteil des Systems: Das Zwei-Wellen-Antriebssystem kann im Minimalbetrieb mit einem Dieselgenerator von geringerer Leistung gefahren werden. Um mehr Kraft zu entwickeln, werden die anderen Generatoren bei Bedarf stufenlos zugeschaltet. Dieses Zu- und Abschalten erfolgt ohne die sonst übliche Synchronisation der Generatoren. Zusätzliche Leistung steht in sechs Sekunden zur Verfügung. Einen Schiffspropeller mit 20 Umdrehungen pro Minute zu fahren, ist mit herkömmlichen Dieselmotoren nicht möglich. Erprobt wurde das Antriebskonzept erstmalig im 85m-Schiff Enok. Die »Enok« ist ein 2-Schrauben-Motorschiff mit 2 x 500 PS (368 KW) Antriebsleistung. Die Ergebnisse der Testfahrten haben die Erwartungen der Fachleute übertroffen. Im Mittel wurden Brennstoffkosten nach Angaben von Torque Marine von mehr als 20% gespart, die CO<sub>2</sub>-Einsparung der »Enok« gegenüber einem herkömmlichen Schiffsantrieb beträgt so innerhalb eines Jahres um die 600 t. Inzwischen hat die Enok seit der Umrüstung über 2.500 Betriebsstunden mit dem Torque-Antrieb gefahren und steht in Diensten einer norddeutschen Reederei im Fahrtgebiet Elbe. Dass die Technik auch für Schlepper geeignet ist, wolle ein Brunsbütteler Unternehmen mit zwei 6,5 Millionen Euro teuren Neubauten unter Beweis stellen, erklärte Christophel.

Fahrten nicht notwendig. Im Gegenteil, unter diesen Fahrtbedingungen ist der Tunnel sogar kontraproduktiv, da er die Antriebsleistung senkt, den Widerstand erhöht und damit auch den Treibstoffverbrauch“, erklärte van Buren. „Im Gegensatz zu einem herkömmlichen, starren Antriebssystem kann der Flex Tunnel bei guten Wasserverhältnissen eingefahren werden. Die zuvor beschriebenen negativen Effekte treten dadurch nicht auf, der Schiffsbetreiber spart dadurch Treibstoffkosten von bis zu 10%. Diese Werte wurden bei Testfahrten mit der Rhenus Duisburg ermittelt, an Bord derer das System vor Kurzem erstmalig eingebaut wurde. Rhenus PartnerShip, Duisburg hat den Koppelverband Rhenus Duisburg bauen lassen, um Kohletransporte zwischen Lünen und Rotterdam durchzuführen. Aufgrund dieses Fahrprofils sollte der Koppelverband in die Lage versetzt werden, sowohl beladen als auch unbeladen in tiefem, wie in seichtem Wasser im Optimum zu fahren. Die hydrodynamische Optimierung des Schiffsrumpfes wurde durch das DST, Entwicklungszentrum für Transportsysteme in Duisburg vorgenommen. Dabei seien weitere Vorteile des FLEX Tunnel offensichtlich geworden. Im Vergleich mit Schiffen mit einer starren Tunnelkonstruktion seien nun deutlich größere Variationen der Heckform möglich, was weiteren Optimierungsspielraum eröffne. Außerdem sei der FLEX Tunnel wartungsarm, da er die meiste Zeit eingeklappt sei und der Mechanismus auf einem wasserbetriebenen hydraulischen System beruhe, das ohne Schmierstoffe



auskomme“, so van Buren.

## Energieeffizienz in der Fahrgastkabinenschiffahrt

Beispiele, wie die Energieeffizienz eines Binnenschiffes im Bordbetrieb gesteigert werden kann, lieferte Dirk Sobotka, Direktor für strategische Entwicklung der A-Rosa Reederei. Bei seinen Kreuzfahrtschiffen setze das Unternehmen auf ein breites Maßnahmenpaket. Ein wichtiger Bereich sei die hydrodynamische Optimierung der Schiffe. Hier setze A-Rosa z.B. auf Leitbleche an Außenhautöffnungen und Abrisskanten unterhalb der Wasserlinie oder dem Fehlen eines Strömungskiels. Die Beleuchtung und die Klimatechnik sind an Bord von Fahrgastkabinenschiffen große Energieverbraucher. Energieeinsparungen in diesen Bereichen stehen daher besonders im Fokus des Unternehmens. A-Rosa setzt hier auf LED-Beleuchtung mit einer zentralen intelligenten Steuerung, die das Licht z.B. dimmt oder abschaltet, wenn sich keine Personen im Raum aufhalten. Ein ähnliches System werde bei der Klimatechnik angewandt. Jedes Schiff verfügt über moderne Kraft-Wärme-Kopplung. Durch Enthalpietauscher wird aus Abgasen und aus den Rückluftkanälen Wärme zurückgewonnen. Wenn es die Jahreszeit zulässt, wird Kaltwasser sogar über Flusswasserwärmeüberträger erzeugt. Darüber hinaus setzt man bei A-Rosa auf den Human Factor: Regelmäßige Mitarbeiterschulungen, Qualitätsstandards und Qualitätsmanagement

im Bereich der Energieeffizienz. „Wenn das Bordpersonal nicht weiß, was es tut, nützt die gesamte Technik nichts“, erklärt Sobotka.

## Abladeoptimierung durch kollektive Tiefenmessung

Auch durch Telematiklösungen kann die Wirtschaftlichkeit des Binnenschiffsbetriebes gesteigert werden. Ein Beispiel zur Nutzung von Big Data in der Binnenschiffahrt ist CoVadem, ein Projekt zur kollektiven Tiefenmessung, welches durch Meeuwis van Wirdum, Maritime Research Institute Netherlands (MARIN) aus Wageningen vorgestellt wurde. CoVadem „Kooperative Tiefenmessung“ ist Teil des IDVV Projektes „Infrastrukturnutzung“, welches durch das niederländische Verkehrsministerium angestoßen und finanziert wurde. Entwickelt wurde CoVadem von MARIN, Autena, Connekt, Deltares, Buck Consultants, Rijkswaterstaat und dem Bureau Telematica Binnenvaart. Grundgedanke des Projektes sei es, ständig aktuelle Tiefendaten beziehen zu können. Dies ermögliche der Schiffahrt, gegebenenfalls mehr Fracht mitnehmen zu können, da die tatsächliche Wassertiefe von der zweimal jährlich durch die Behörden gemessenen Tiefe abweichen könne. Auf der Validierungsstrecke in der Kurve von St. Andries hätten die Messungen im Durchschnitt 50-100 cm mehr Wassertiefe ergeben als in Modellen von Deltares errechnet und 20 cm mehr als von Rijkswaterstaat offiziell garantiert. „Dies ist ein guter Erfolg“,

so van Wirdum. Bei dem in den Niederlanden durchgeführten Pilotprojekt haben knapp 60 Schiffe sekundlich per GPS Echolotdaten an einen zentralen Server übermittelt. Die Echolotdaten wurden ausgewertet und sollen später in einen Economy Planner einfließen. Erfasst wurden ENI-Nummer (Schiffsidentifikationsnummer), Länge und Breite, aktueller Tiefgang, aktuelle Wasserverdrängung, Datum und Zeit der Messung, Längen-

grad & Breitengrad, Kurs über Grund, Geschwindigkeit über Grund, Kieffreiheit. Die Daten werden mit den Modellen und Tiefendaten von Deltares und Rijkswaterstaat abgeglichen und zu einem Gesamtbild zusammengefügt. Grundlage dafür, dass Schiffe mit der Messsoftware ausgestattet werden könnten, sei das Vorhandensein einer Schnittstelle zur Datenübertragung am Echolot und eines elektronischen Beladungsmessgerätes. Die zur Datenübertragung notwendige Box werde in Serie rund 1.500 Euro pro Stück kosten. Nach Abschluss dieses Pilotprojekts soll nun ein Geschäftsmodell entwickelt werden, das die kommerzielle Nutzung der Daten prüfe, erklärt van Wirdum.

## Human-Factor: Gesunder Wettbewerb zwischen Besatzungen kann Treibstoffkosten sparen

Zum Abschluss diskutierten Werner Kühlkamp, Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme (DST) e.V., Dr. Wolfgang Hönemann und Dirk Sobotka über Möglichkeiten zur Schaffung von Awareness für treibstoffsparendes Fahren. Neben regelmäßigen Weiterbildungsmaßnahmen zeige sich, dass bei Vorhandensein von vergleichbaren Daten und Transparenz ein gesunder Wettbewerb zwischen den Besatzungen eines Unternehmens entstehen könne. Bonuszahlungen würden diesen Effekt nicht deutlich steigern, zeigten aktuelle Forschungsergebnisse.

## Mittagsvortrag

# WSV stellt die Planungen für den Nachfolger des Elektronischen Melde- und Informationssystems für die Binnenschifffahrt (NaMIB) beim VBW vor



Foto: Schmich, pixelio

Schritt für Schritt soll der Nachfolger des bisherigen Melde- und Informationssystems für die Binnenschifffahrt (MIB) ab 2017 eingeführt werden. Zunächst soll es auf den heute meldepflichtigen Wasserstraßen Rhein, westdeutschen Kanalgebiet, Dortmund-Ems-Kanal, Küstenkanal, Untermain, Mosel und Saar Anwendung finden und dann auf weitere Binnenschifffahrtsstraßen ausgeweitet werden.

Das Projekt beschäftigt die WSV bereits seit einigen Jahren und ist Teil der Umsetzungsstrategie der europäischen RIS-Richtlinie 2005/44/EG, die eine Verbesserung der Verkehrssicherheit, der Umweltfreundlichkeit und eine bessere logistische Integration der Binnenschifffahrt zum Ziel hat.

NaMIB soll mehr können, als das heutige, seit 20 Jahren bestehende Melde- und Informationssystem Binnenschifffahrt. Neben einer deutschlandweit einheitlichen Meldeprozedur soll NaMIB auch die Unterstützung von Havarien und durch die zusätzliche Bereitstellung der neuen Schleusenmanagementanwendung die Schleusenplanung der WSV verbessern. So soll das System im Falle einer Havarie einen Notfallbericht versenden, der allen Einsatz- und

Rettungskräften (Feuerwehren, Polizeien, Rettungsdiensten etc.) aber auch allen Revierzentralen auf der Strecke ein genaues Lagebild vermittelt. Dadurch sollen Hilfsaktionen zukünftig noch besser und schneller koordiniert und eine eventuell erforderliche Verkehrslenkung schneller durchgeführt werden können. Derzeit werde noch im Detail geklärt, welche Informationen der Notfallbericht enthalten solle, so Mathias Polschinski, Abteilung Schifffahrt, Dezernat Verkehrstechnik Binnen, der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, der das Projekt im Rahmen eines Mittagsvortrages beim VBW, am 20.10.2015 in Duisburg vorstellte.

Bezüglich des Datenschutzes stellte er fest: „Eine Weitergabe von AIS-Daten zur Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten, wie z.B. Geschwindigkeits- oder Fahrzeitenübertretungen ist nicht vorgesehen.“ Die seit 2010 geltende elektronische Meldepflicht für Containerschiffe auf dem Rhein könnte mit Hilfe von NaMIB auch auf die Tankschifffahrt ausgeweitet werden. „Das Dickicht heutiger unterschiedlicher Meldepflichten soll transparenter werden. So muss entlang der Mosel sich aktuell der Schiffsführer an jeder Schleuse melden und stets alle Meldedaten übermitteln. Zukünftig

wollen wir das auf möglichst nur eine Meldung reduzieren, die an alle Meldestationen weitergeleitet wird. Dazu müssen aber alle Schleusen an das System angeschlossen werden“, so Polschinski. Um das zukünftig nach Anpassung des Binnenschifffahrtsaufgabengesetzes gewährleisten zu können, wurde in Deutschland zwischenzeitlich eine AIS-Landinfrastruktur mit 95 Basisstationen errichtet; allerdings nicht an ostdeutschen Wasserstraßen. Ob hier zukünftig ebenfalls Basisstationen entstehen, ist angesichts der noch offenen Kategorisierung der Elbe unklar.

Das neue Meldesystem wird nicht ausschließlich auf elektronische Meldungen basieren. Das Melden über Funk und Fax als Rückfallebene wird auch weiterhin möglich sein. Allerdings wird die WSV eine Kompatibilität mit allen ausländischen Meldesystemen wie dem niederländischen BICS oder dem französischen VELL anstreben, wenn diese dem geltenden ERINOT Standard entsprechen. Zudem sollen Schnittstellen zu weiteren verkehrstechnischen Binnenschifffahrtsinformationsdiensten und zu den Häfen geschaffen werden.

(Autor: M. Lohbeck)

### Planungen des Bundes zur Neustrukturierung der Schifffahrtsabgaben werfen viele Fragen auf

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nutzte die Reihe VBW-Mittagsvorträge, um das Gesetzesvorhaben erstmalig öffentlich vorzustellen. Neben nationalen Gewerbe-, Industrie und Verwaltungsvertretern nutzten auch viele internationale Akteure die Gelegenheit, sich zu informieren.



Foto: Walgenbach, pixelio

Thomas Knufmann und Norbert Porsch, aus dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Referat WS 16 „Meerespolitik/ Übergreifende Aufgaben“ hatten keine leichte Aufgabe, als sie bei einem Mittagsvortrag am 7. Oktober 2015 im Haus RHEIN vor Vertretern der internationalen Binnenschifffahrt, der Industrie, aus Verbänden und Verwaltungen die Pläne der Bundesregierung für die Neuordnung der Schifffahrtsabgaben vorstellten. Schließlich zeigt die Erfahrung, dass Änderungen in öffentlichen Gebührenordnungen selten mit Gebührensenkungen einhergehen.

Notwendig geworden ist die Neuordnung der Schifffahrtsgebühren durch das Bundesgebührengesetz. Dieses 2013 beschlossene Gesetz sieht vor, dass für alle durch Bundesverwaltungen erbrachten individuellen Leistungen vollkostendeckende Gebühren zu erheben sind. Die Binnenwasserstraßen sind ausdrücklich in das Bundesgebührengesetz einbezogen.

Allerdings hätte eine Neuordnung der Schifffahrtsgebühren nach dem Bundesgebührengesetz wahrscheinlich katastrophale Folgen für den Transport auf den Wasserstraßen. Das aktuelle jährliche Aufkommen aus den Binnenwasserstraßen generierten Schifffahrtsabgaben in Höhe von rund 55 Millionen Euro pro Jahr deckt lediglich einen einstelligen Prozentsatz der Infrastrukturkosten ab. Eine Gebührenerhebung nach dem Vollkostenprinzip im Sinne des Bundesgebührengesetzes hätte somit eine drastische Gebührenanhebung zur Folge, welche die Wirtschaftlichkeit des Binnenschifftransportes massiv gefährden würde. Da Wasserstraßen nicht nur einen verkehrlichen Nutzen haben, sind individuell zurechenbare Leistungen in Bezug auf die Nutzung der Wasserstraßen schwer abzugrenzen. Der Gesetzgeber hat diese Problematik erkannt und daher die Schaffung eines Spezialgesetzes für die Neuordnung der Schifffahrtsgebühren vorgesehen.

Das Spezialgesetz wird nur die Gebührenerhebung auf den Binnenwasserstraßen, nicht aber auf den seewärtigen Zufahrten oder dem Nord-Ostsee-Kanal umfassen. Zukünftig soll die Nutzung von Wasserbauwerken, wie Schleusen und Hebewerke gebührenpflichtig sein. Eine Gebühr für Liegestellen ist nicht vorgesehen. Auf Kanälen soll auch die Nutzung der Kanalsole in die Gebührenerhebung mit einbezogen werden.

Dies ist eine erhebliche Veränderung zum bisherigen System, in dem die Gebührenhöhe maßgeblich vom Transportgut und dessen Endbestimmung abhängig ist. Insofern bedeutet die geplante Neuordnung auch eine deutliche Vereinfachung der bestehenden, unübersichtlichen, über Jahrzehnte gewachsenen Gebührenstruktur, deren Hintergründe heute oftmals nicht mehr logisch nachvollziehbar sind, denn nur 20% der gebührenpflichtigen Transporte werden nach Regeltarifen abgerechnet, für die Masse gelten inzwischen

Ausnahmetarife.

Zum ersten Mal soll auch ein Finanzierungskreislauf Wasserstraße eingerichtet werden, der sicherstellen soll, dass die Gebühreneinnahmen der Wasserstraßeninfrastruktur zugutekommen und nicht wie bisher dem allgemeinen Haushalt zufließen.

Während die zuvor skizzierten Schritte bereits sehr konkrete Ziele enthalten, ist die geplante Höhe der neuen Gebühren noch offen. Zur Ermittlung der Gebührenehöhe soll ein Gutachten ausgeschrieben werden, das die Bedingungen für eine wettbewerbsneutrale Ausgestaltung untersuchen soll. Vor allem das Kriterium der Wettbewerbsneutralität wirft große Probleme auf. Das neue Gebührensystem soll Verlagerungseffekte vermeiden. Verlagerer weisen jedoch darauf hin, dass einzelne Transporte, die das

heutige Gebührensystem begünstige, bei einer Vereinfachung des Systems teurer werden könnten, was sehr wahrscheinlich zu unerwünschten Verlagerungen auf andere Verkehrsträger führen würde. Dies könnte vor allem für die bereits heute unter der schlechten Infrastruktur leidende Kanalschifffahrt zum K.O.-Kriterium werden. Auf den Gutachter kommt also eine Mammutaufgabe zu, die eine Vielzahl an Parametern und Einzelbetrachtungen zu einem stimmigen Gesamtkonzept vereinen muss. Dazu kommt ein sehr enger Zeitplan. Die Ausschreibung des Gutachtens soll noch in diesem Jahr erfolgen. Bis Sommer 2016 soll der Gutachter dann feststehen. Das Gutachten soll dem Ministerium bis Herbst 2017 vorliegen. Dann wird es auch höchste Zeit, denn das neue Gesetz muss spätestens bis zum Spätsommer 2018 den Bundestag passiert haben, sonst greift das Bundesgebührengesetz.

Ebenfalls kritisch zu betrachten ist die Einbeziehung der Schleusen Iffezheim (Rhein) und Geesthacht (Elbe) in das neue Gebührensystem. Beide Schleusen liegen auf Strömen, die durch internationale Verträge derzeit gebührenfrei sind. Das BMVI ist der Rechtsauffassung, dass diese Wasserbauwerke nicht durch die Mannheimer Akte bzw. den Versailler Vertrag abgedeckt sind. Sollte diese Rechtsauffassung Rückendeckung durch die deutsche Bundespolitik erhalten, könnte dies Vertragsverletzungsklagen der Anrainerstaaten nach sich ziehen.

Ebenfalls geprüft werden soll die Einführung eines elektronischen Erhebungssystems für die Schifffahrtsgebühren.

(Autor: M. Lohbeck)

Foto: Lesniewski, Fotolia



## Landstrom

Düsseldorf und Köln nehmen unter dem Label „RheinWerke“ ein gemeinsames Landstromsystem für die Fahrgastkabinenschiffahrt in Betrieb



Foto: RheinWerke

Die Partner RheinEnergie und Stadtwerke Düsseldorf stellten am 28. Oktober 2015 ihre gemeinsamen Aktivitäten und Ziele zur Landstromversorgung vor: Bislang müssen die meisten Schiffe während der Liegezeit in den Häfen für ihre Stromversorgung Hilfsmaschinen oder Generatoren laufen lassen. Dies führt zu vermeidbaren Lärm- und Luftimmissionen. Über neue Anschlussäulen mit dem Namen „Schiffs-TanKE“ können die Schiffe nun stattdessen Strom aus erneuerbaren Quellen beziehen.

Auf diese Weise lassen sich pro Jahr an einer Anlegestelle für Fahrgastschiffe bis zu 120 Tonnen Kohlendioxid einsparen. Mit der gemeinsamen Tochterfirma RheinWerke und in Kooperation mit der RheinCargo haben die Partner in Köln und bei den Neuss-Düsseldorfer Häfen bereits mehr als ein Dutzend solcher Schiffslandesäulen realisiert.

Die RheinWerke wurden 2013 mit dem Ziel gegründet, durch regionale Kooperation Chancen gemeinsam zu nutzen – aber auch Herausforderungen gemeinsam zu meistern. Daraus leiten sich die Handlungsfelder ab: Erneuerbare Energien, Ausbau umweltfreundlicher

Wärmeinfrastrukturen, insbesondere der Fernwärme, und Entwicklung der Elektromobilität – zu Lande wie auf dem Wasser. Anteilseigner sind zu jeweils 50 Prozent die Stadtwerke Düsseldorf und die RheinEnergie.

Für die Zukunft ist unter anderem geplant, ein leistungsfähiges Netz an Frachtschiff-Ladesäulen aufzubauen und Hotelschiff-Ladesäulen zu installieren. „Im Rahmen unserer Aktivitäten zur ‚SmartCity Cologne‘ ist die Landstromversorgung ein vorrangiges Projekt“, erläutert Dr. Dieter Steinkamp, Vorstandsvorsitzender der RheinEnergie. „Allein in Köln gibt es pro Jahr mehr als 10.000 Schiffsbewegungen, viele davon im Herzen der Stadt. Da ist es uns ein wichtiges Anliegen, diesen Schiffen einen komfortablen Zugang zu sauberer Energie zu bieten. Wir arbeiten nun zügig am Ausbau unseres Angebotes.“

Sein Düsseldorfer Kollege Dr. Udo Brockmeier ergänzt: „Dadurch, dass sich sowohl die RheinEnergie als auch wir seit vielen Jahren mit der Technik der Landstromversorgung beschäftigen, haben beide Unternehmen ein umfangreiches Know-how aufgebaut, das wir in

den RheinWerken bündeln. Nach diesem Muster arbeiten die RheinWerke auch bei den Erneuerbaren Energien und beim Ausbau umweltfreundlicher Wärmeinfrastruktur, insbesondere beim Thema Fernwärme, eng zusammen. Das stärkt unsere Unternehmen und ermöglicht uns, unseren Umwelt- und Klimaschutzbeitrag durch die Schaffung zukunftsgerichteter Infrastrukturen und marktgerechter Produkte weiter auszubauen.“

Für den Hafentreiber RheinCargo, das Gemeinschaftsunternehmen der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) und der Neuss-Düsseldorfer Häfen, stellt der Landstrom eine Erweiterung der Serviceangebote dar. „Für uns ist das ein interessantes Thema. Wir sind froh, dass unsere Energiepartner hier ihr Know-how einbringen und Investitionen in Landstromsysteme tätigen“, erklärte RheinCargo-Geschäftsführer Wolfgang Birlin. „Als Betreiber der Häfen in Köln, Neuss und Düsseldorf sehen wir uns in einer Mittlerrolle zwischen den Rheinliegern und den Rheinschiffen.“ Über die Hafenmeister könne man das neue Angebot an die Schiffsführer kommunizieren. (Quelle: RheinWerke)

## VBW veröffentlicht eigene App mit einem Betriebskostentool für Binnenschifffahrtsunternehmer

Binnenschiffer können sich mit der App über technische Maßnahmen zur Betriebskostensenkung ihres Schiffes informieren und nach Fördermitteln suchen. Darüber hinaus bietet die App Zugriff auf das gesamte Informationsangebot des VBW



Die App ermöglicht Binnenschifffahrtsunternehmern und Schifffahrtsinteressierten sich mit einem Betriebskostentool über verschiedene Maßnahmen zur Betriebskostenoptimierung ihres Schiffes zu informieren. Vorgestellt werden Maßnahmen in den Bereichen Propulsion, Antriebe, Hydrodynamik und Energieeffizienz. Jede Maßnahme wird in einem kurzen Profil leicht verständlich erklärt und mit Grafiken und Bildern veranschaulicht. Neben technischen Erklärungen finden sich in den Profilen auch Angaben zu den Höhen der Investitionskosten und des möglichen Grades der Effizienzsteigerung.

„Uns war es wichtig, nur Maßnahmen zu präsentieren, deren Wirkung durch Erprobung in der Praxis und an Forschungsinstituten nachgewiesen ist.

Entgegen anderslautenden Stimmen hat die Binnenschifffahrt in den vergangenen Jahren eine Vielzahl an Innovationen hervorgebracht und umgesetzt, welche die Effizienz und die Umweltfreundlichkeit der Schiffe deutlich gesteigert haben. Auch das wollen wir mit dieser Datensammlung stärker in die Öffentlichkeit tragen. Die Datenbank ist nicht abschließend, sie wird in regelmäßigen Abständen aktualisiert und um neue Maßnahmen ergänzt werden“, so Dr. Cornel Thill von der TU Delft und Vorsitzender des VBW-Fachausschusses „Binnenschiffe“, der die Datensammlung erarbeitet hat.

„Einen besonderen Mehrwert bietet die App Unternehmern, indem die dort vorgestellten technischen Maßnahmen durch integrierte Links zu einem

Greening Tool und der NAIADES Förderplattform der EU anhand der eigenen Betriebskostenstruktur auf ihren Nutzen für den eigenen Betrieb hin geprüft und auf Förderfähigkeit untersucht werden können. Darüber hinaus bietet die App alle auf der VBW-Webseite enthaltenen Informationsdienste, wie Nachrichten und Zugriff auf Publikationen und Dokumente. Zukünftig wollen wir aber auch noch stärker Möglichkeiten zur Partizipation über die App anbieten. Denkbar ist, dass sich App-Nutzer zukünftig mit dieser zu VBW-Veranstaltungen anmelden oder an Umfragen zu wichtigen Themen teilnehmen“, erklärt VBW-Geschäftsführer Marcel Lohbeck.

Ab sofort ist die VBW-App im Google-Play Store und im Apple App-Store kostenfrei verfügbar.

Mit dem folgenden QR-Code gelangen sie direkt zur App im Google-Play-Store:



und mit diesem erhalten Sie Zugriff auf die I-Phone-App im iTunes-Store:



(Autor: M. Lohbeck)

## Mosel

# Neue Vorschriften zum elektronischen Melden auf der Mosel und neue elektronische Informationen für Infrastrukturnutzer

Im Zuge der Einführung der Nutzungs- und Ausrüstungspflicht mit Inland AIS und Inland ECDIS auf der Mosel ab dem 1. Januar 2016 haben die Delegationen der Moselkommission beschlossen, die Vorschriften zum Melden anzupassen. Die Änderung des § 9.05 der Moselschiffahrtspolizeiverordnung (Mosel-SchPV) erfolgte auf der Basis der neuen Vorschriften, die für das Melden auf dem Rhein gelten und unter Berücksichtigung der zukünftigen technischen Möglichkeiten des elektronischen Meldens sowie der moselspezifischen Aspekte. Der Meldeaufwand wird zukünftig sowohl für die Schifffahrt als auch für die Verwaltungen deutlich reduziert. Fahrzeuge und Verbände, die in § 9.05 MoselSchPV definiert werden, müssen nicht mehr alle Daten bei der Vorbei-

fahrt an einem Tafelzeichen B.11 melden. Mit Hilfe des Inland AIS brauchen die Schiffsführer sich nur zu melden, wenn sie sich in Übergangsbereichen, von einer „nationalen“ Strecke in eine andere, befinden.

Die neuen Vorschriften zum Melden werden am 1. Dezember 2017 in Kraft treten, um zu gewährleisten, dass alle notwendigen und weitreichenden Änderungen an den Meldesystemen der Moselstaaten, insbesondere die technische Kompatibilität mit dem Rhein, sichergestellt sind.

Die Moselkommission hat einen weiteren Beschluss im Interesse der Schifffahrt getroffen.

Durch eine Verlinkung auf der Internetseite [www.moselkommission.org](http://www.moselkommission.org) wer-

den die Nutzer der Wasserstraße Mosel in Zukunft Zugang zu Informationen zu den Moselbauwerken erhalten. Wasserstände, Abmessungen von Schleusen oder Ähnliches werden über geoinformatische Karten der Moselverwaltungen zugänglich sein.

Die Moselkommission hat ebenfalls über den Vorsitz in ihren Arbeitsgremien für die Jahre 2016 und 2017 entschieden. Alle Informationen diesbezüglich finden Sie auf der Webseite der Moselkommission unter Downloads in der Rubrik Infos zur Moselkommission/Organisatorisches.

Die nächste Plenarsitzung der Moselkommission findet am 9. Juni 2016 in Luxemburg statt.



Foto: Siepman, Pixelio

# Neue Studie

## „Energieberatung in der deutschen Binnenschifffahrt“



Foto: Meyer, Pixelio

Die Binnenschifffahrt zeichnet sich heute schon durch einen geringeren Energieverbrauch im Vergleich zu allen anderen Landverkehrsträgern auf. Aus ökologischen und wirtschaftlichen Gründen ist es jedoch angezeigt, auch in der Binnenschifffahrt nach Einsparpotenzialen und Verbesserungsmöglichkeiten zu suchen. Eine qualifizierte und unabhängige Energieberatung soll dabei helfen. Da die Nutzung des Förderprogramms „Energieberatung im Mittelstand“ des BAFA/BMVI aus der Binnenschifffahrt heraus hinter den Erwartungen zurückliegt, soll eine Energieberatung für die Binnenschifffahrt helfen, bestehende Informationsdefizite abzubauen. Um die Möglichkeiten der Energieeinsparung für die Binnenschifffahrt in

Deutschland aufzuzeigen, hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im November 2015 die Kurzstudie „Energieberatung in der deutschen Binnenschifffahrt“ veröffentlicht.

Gegenstände der Studie die das BMVI beim DNVGL in Auftrag gegeben hatte, sind eine grobe Bedarfseinschätzung für Energieberatung sowie die Ermittlung und Darstellung wirtschaftlicher Energieeffizienzmaßnahmen für die Binnenschifffahrt. Um den Bedarf zu ermitteln, wurden im Rahmen der Studie Interviews mit ausgewählten Unternehmen aus verschiedenen Segmenten der deutschen Binnenschifffahrt durchgeführt.

Die Studie formuliert das Ziel, Informationsdefizite bei Energieeffizienzmaßnahmen durch ein neu zu schaffendes, glaubwürdiges Beratungsangebot abzubauen. Einsparungen beim Energieverbrauch können laut der Studie durch Aus- und Weiterbildungen zu mehr energiebewusstem Fahren, eine Optimierung der Strömung im Propulsionsbereich, eine Rumpf- und Linienoptimierung mittels CFD, alternative Antriebskonzepte oder durch eine Optimierung der Koppelstelle im Schubtrieb erzielt werden.

Die Studie können Mitglieder auf der VBW-Homepage herunterladen.

(Autor: C. Vennemann)

# Binnenschifffahrtsrecht

## 14. Mannheimer Tagung für Binnenschifffahrtsrecht im Schloss:

Aktuelle Entwicklungen im Binnenschifffahrtsrecht, transportrechtlichen Schiedsgerichtsbarkeit und aktuellen Haftungsfragen standen im Fokus der renommierten Rechtstagung.



Foto: Hinderfeld

Zum 14. Mal hatte am 23. Oktober 2015 die im dreijährigen Turnus stattfindende Mannheimer Tagung für Binnenschifffahrtsrecht stattgefunden. Hochkarätige Referenten lockten rund 120 Teilnehmer aus dem In- und Ausland in den Rittersaal des Mannheimer Schlosses. In der Herbstausgabe unseres Magazins hatten wir bereits über den allgemeinen Teil der Veranstaltung berichtet und wollen nun noch einen Blick auf die sechs Vorträge werfen, die sich drei übergeordneten Themen widmeten: den aktuellen Entwicklungen im Binnenschifffahrtsrecht, der transportrechtlichen Schiedsgerichtsbarkeit sowie aktuellen Haftungsfragen.

### Aktuelle Entwicklungen im Binnenschifffahrtsrecht

Den Auftakt zu den Vorträgen machte Prof. Dr. Henning Jessen, Juniorprofessor für Seerecht (insb. öffentliches Seerecht und Seevölkerrecht) an der Universität Hamburg. Im Rahmen seines Vortrags „Mannheimer Akte, Belgrader Akte und Europäische Union – Rechtsregimes im Wandel 2005-2015“ nahm die Erläuterung der Gründung der CESNI (Comité Européen pour l'Elaboration de Standards dans le Domaine de Navigation

Intérieure) erheblichen Raum ein. Diese Gründung, im Juni 2015 von der ZKR beschlossen, zeige, dass sich die ZKR in ihrer Arbeit europäisiere. Das neue Institut soll auf die Verabschiedung gemeinsamer Sicherheitsstandards in der Binnenschifffahrt – sowohl für den Rhein als auch für das gesamte Binnengewässerstraßennetz der EU – hinwirken; finanziert wird die Arbeit der CESNI aus EU-Mitteln.

Wie der Seevölkerrechtsspezialist schilderte, hat sich Deutschland wegen befürchteter Autonomieverluste bei der Abstimmung über die Einrichtung des CESNI enthalten. Hans van der Werf, Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), teilt diese Befürchtungen allerdings nicht und geht davon aus, dass die EU nicht über den Kopf der ZKR-Mitgliedsstaaten hinweg Entscheidungen durchsetzt – wobei sein Nachsatz, man müsse trotzdem aufmerksam bleiben, im Publikum für Heiterkeit sorgte.

### „Umweltrechtlichen Grenzen der Binnenschifffahrt“

Dr. Till Markus, Forschungsstelle für Europäisches Umweltrecht an der Universität Bremen, beleuchtete die

„Umweltrechtlichen Grenzen der Binnenschifffahrt“.

Auch wenn das Schiff zu den umweltfreundlichen Transportmitteln zähle, so seien doch der Schiffsbetrieb (Luftverschmutzung, Öl, Lärmentwicklung), die Folgen von Unfällen (Austritt von Schadstoffen, Probleme durch Wracks und Ladung) sowie der Neu- und Ausbau bzw. die Erhaltung von Wasserstraßen zu berücksichtigen. Die umweltrechtlichen schifffahrtsrelevanten Regelungen seien über viele Gesetze verstreut, was das System sehr anspruchsvoll und detailreich mache. Solche Regelungen betreffen etwa die Schiffskonstruktion, den Schiffsbetrieb, den Neu- und Ausbau von Wasserwegen u.v.m. Markus wies darauf hin, dass insbesondere das EU-Wasserrecht künftig hohe Relevanz für den Neu- und Ausbau von Wasserwegen erhalten dürfte. Das hier enthaltene „Verschlechterungsverbot“ besage, dass die Verschlechterung schon einer einzigen Qualitätskomponente das Aus für solche Pläne bedeutet – wie am konkreten Fall der Weservertiefungspläne ersichtlich. Auch aktuelle Bestrebungen zur Ausweitung ausgewiesener Naturschutzgebiete würden Konsequenzen für den Neubau von Wasserstraßen bzw. die



Redner unter sich: (v.l.) Dr. Till Markus, Prof. Dr. Henning Jessen, Prof. Dr. Andreas Maurer,  
Foto: Hinderfeld

### Auflagen für den Transport gefährlicher Güter nach sich ziehen.

Die Herausforderung der Zukunft lautet aus Sicht von Markus, die ungehinderte Binnenschifffahrt mit zunehmend anspruchsvoller werdenden Umweltzielen in Einklang zu bringen. Dabei sollten Umweltregulierer berücksichtigen, dass Regelungen langfristig tragbar und von der Wirtschaft finanzierbar sein müssten. Dass das aber schwierig werden dürfte, zeigte sich bei den anschließenden Wortmeldungen. Es seien ambitionierte Vorschriften – viel schärfere als beispielsweise in den USA – für Binnenschifffahrtsmotoren in Europa in der Diskussion. Einige Schiffsmotorenkonstrukteure hätten schon angekündigt, sich aus dem Markt zurückzuziehen, sollten die Vorschriften Realität werden. Auch das Thema LNG kam in diesem Zusammenhang zur Sprache – eine Umrüstung vorhandener Schiffe sei nicht finanzierbar. Markus könnte sich hier eine Übergangsregelung unterstützt durch Subventionen vorstellen, um das Problem zu lösen. Wie Referent Roberto Spranzi anmerkte, könnten aber selbst LNG-Motoren die derzeit diskutierten Vorschriften nicht erfüllen. Bei Gesetzgebungsverfahren müsse unbedingt die hohe Langlebigkeit von Schiffen und Motoren einkalkuliert werden.

### Transportrechtliche Schiedsgerichtsbarkeit.

Zunächst stellte Roberto Spranzi, Vor-

stand der DTG Deutsche Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt eG sowie Vorstand der Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort e.V., das in diesem Jahr neu eingerichtete Schiedsgericht der Schifferbörse vor. Dieses Schiedsgericht soll einen alternativen Streitschlichtungsmechanismus gegenüber staatlichen Gerichten anbieten, insbesondere im Bereich des Transport- und Binnenschifffahrtsrechts. Die Schifferbörse knüpft damit an eine mehr als einhundertjährige Tradition an: Bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts hatte die Schifferbörse ein Schiedsgericht eingerichtet, das auch an der Rechtentwicklung im Bereich des Binnenschifffahrtsrechts Anteil hatte. Das Schiedsgericht bietet die Möglichkeit, Streitigkeiten außergerichtlich, partnerschaftlich, mit Unterstützung anerkannter Fachleute unter Ausschluss der Öffentlichkeit zu regeln und praxisorientierte Lösungen zu erreichen.

Der Bedeutung der transportrechtlichen Schiedsgerichtsbarkeit widmete sich Prof. Dr. Andreas Maurer, LL.M., Inhaber der Juniorprofessur für Bürgerliches Recht mit Schwerpunkt Transportrecht an der Universität Mannheim, in seinem Vortrag, in dem er das Schiedsgericht der Schifferbörse sowie andere Schiedsgerichte der Transportbranche in einen größeren Kontext stellte. Dass Kaufleute ihre Streitigkeiten nicht vor staatlichen Gerichten, sondern von mit Kaufleuten besetzten Handelsgerichten austragen, sei historisch betrachtet die Regel gewesen, die Schiedsgerichtsbarkeit war mithin quasi der Normalfall der Streitlö-

sung im Handelsrecht. Prof. Maurer untersuchte ferner Vorurteile, mit denen sich staatliche Gerichte und Schiedsgerichte immer wieder konfrontiert sehen. Dabei kam er zu dem Ergebnis, dass Schiedsgerichte entgegen der allgemeinen Auffassung immer deutlich kostengünstiger seien als staatliche Gerichte, aber nicht notwendigerweise schneller. Allerdings könne insbesondere im internationalen Bereich die einfachere Vollstreckung von Schiedssprüchen ein wichtiger Aspekt bei der Entscheidung für ein Schiedsgericht sein.

### Aktuelle haftungsrechtliche Fragen

Dr. Martin Fischer, Rechtsanwalt aus Frankfurt, beleuchtete die rechtlichen Probleme in einem bereits abgeschlossenen Fall. Konkret ging es um den Fall der MS Avanti, die seinerzeit beim Betanken explodierte. Dr. Fischer ging insbesondere auf die Problematik von möglicherweise bestehenden Haftungshöchstgrenzen ein. Von großer Bedeutung war hier die Auslegung verschiedener Rechtsbegriffe, die der Anwalt ausführlich erläuterte.

Rechtsanwalt Dr. Detlef Zschoche, Ince & Co, Hamburg, erörterte die bestehenden rechtlichen Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der Haftung von Lotsen.

Diese haften dem Reeder bei Schäden zwar nur für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit, ihre Haftung ist aber summennmäßig nicht beschränkt. So könnten Lotsen erheblichen Haftungsrisiken ausgesetzt sein, und dies bei einem sehr überschaubaren Lohn. Bis vor einigen Jahren hätten Versicherer regelmäßig auf einen Regress bei Lotsen verzichtet, sodass dieses Problem in der Praxis nicht auftrat. Seit einigen Jahren aber komme es immer häufiger vor, dass Versicherer versuchten, bei Lotsen Regress zu nehmen. Dr. Zschoche stellte diese Situation in einen internationalen Kontext, indem er die Haftungsbeschränkungsregeln anderer Länder miteinander verglich. Hierbei kam er zu dem Ergebnis, dass eine Haftungsbeschränkung für Lotsen unter Umständen sehr sachgerechte Lösungen bringen könne.

(K. Hinderfeld)



## „Fahrdynamik von Binnenschiffen“

Auf 150 Seiten mit vielfältigem Fotomaterial und aufwändig gestalteten Grafiken beschreibt die Publikation Schiffstypen, Manövrier- und Propulsionsorgane sowie die Eigenschaften der Wasserstraßeninfrastruktur, wie Querprofile und Bauwerke. Verständlich erklärt werden die Wechselwirkungen zwischen Schiff und Wasserstraße. Betrachtet werden dabei sowohl hydraulische Phänomene, wie beispielsweise schiffserzeugte Strömungen und Wellen, Schwall und Sunk sowie fahrdynamisches Einsinken und Leistungsbedarf, ebenso aber auch verschiedene Manöviertersituationen, wie Begegnungen, Überholmanöver oder Schleusenein- und -ausfahrten.

Schiffseignern wird ein Kompendium an die Hand gegeben, das bei Schiffsneu- und -umbauten helfen kann, die richtige Schiffsconfiguration unter Berücksichtigung der benötigten fahrdynamischen Eigenschaften zu bestimmen. Schiffsoperateure werden über die Auswirkungen bestimmter Fahrzustände und Manöver auf die Wasserstraße, insbesondere auf Deckwerk und Sohle

informiert und Kenntnisse für ressourcenschonendes, ökologisches Fahren werden vermittelt.

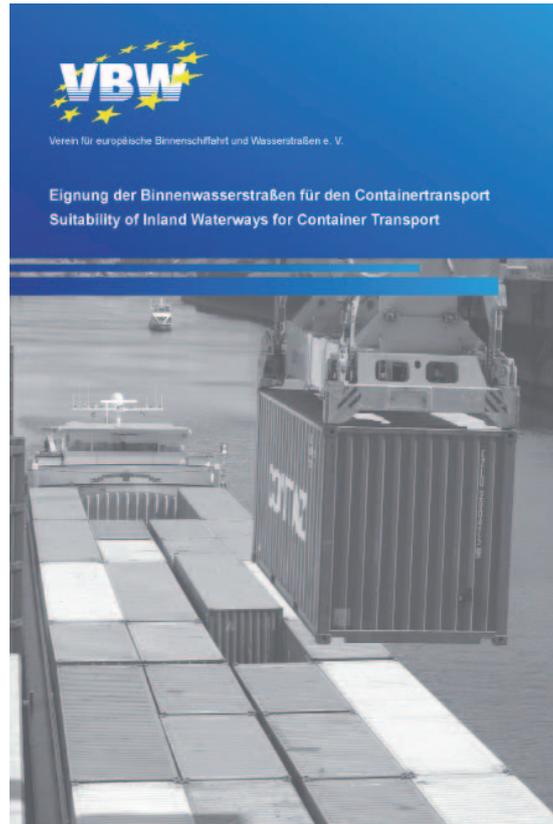
Die Broschüre kann von VBW-Mitgliedern auf der Internetseite des Vereins, [www.vbw-ev.de](http://www.vbw-ev.de), kostenlos vollständig angesehen werden.

**Restexemplare der Druckfassung der Publikationen** können über die VBW-Geschäftsstelle oder über den Schifffahrtsverlag "Hansa", Georgsplatz 1, 20099 Hamburg, Tel.: +49 (0)40 - 707080-225, [anzeigen@hansa-online.de](mailto:anzeigen@hansa-online.de), [www.binnenschifffahrt-online.de](http://www.binnenschifffahrt-online.de), bestellt werden.

Der Preis pro Broschüre beträgt 30,- Euro, für Studenten 25,- Euro und bei einer Abnahme ab 15 Stück 25 Euro. Alle Preise verstehen sich zuzüglich Versandkosten.

## „Eignung der Binnenwasserstraßen für den Containertransport“

Diese in zweiter Auflage vollständig überarbeitete Broschüre ist zweisprachig in Deutsch und Englisch erschienen und wurde vom Fachausschuss für Binnen-



wasserstraßen und Häfen und dem Fachausschuss für Binnenschiffe des Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. erarbeitet. Die Broschüre enthält neben dem deutschen Wasserstraßennetz auch die angrenzenden Wasserstraßen in den Niederlanden, Polen, Österreich und Tschechien. Dargestellt werden die gebräuchlichsten Containertypen, die für den Containertransport geeigneten Binnenschiffe, die derzeitigen europäischen Containerströme sowie als Schwerpunkt die Darstellung der Wasserstraßen mit den transportrelevanten Daten.

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

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

Binnenschifffahrts-Verlag GmbH  
Postfach  
47118 Duisburg,  
Telefon: 0203 80006-20,  
Fax: 0203 80006-21,  
[shop@binnenschifffahrts-verlag.de](mailto:shop@binnenschifffahrts-verlag.de)



## „Schiffsführungssimulatoren in der Binnenschifffahrt“

Während Simulatoren zur Ausbildung und zum Training in der Seeschifffahrt und im Luftverkehr seit Jahrzehnten eingesetzt werden, ist der Einsatz dieser Technologie in der europäischen Binnenschifffahrt eine neue Entwicklung.

Dabei nimmt Deutschland bei der Entwicklung von Binnenschiff-Schiffsführungssimulatoren eine Vorreiterrolle ein.

Seit 2009 wurden an der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) in Karlsruhe und am Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V. (DST) sowie dem Schiffer-Berufskolleg RHEIN in Duisburg Schiffsführungssimulatoren für Fahrdynamische Simulationen sowie für Aus- und Weiterbildungszwecke in Betrieb genommen. Die Erfahrungen und Entwicklungen in Deutschland haben internationales Interesse in der Forschung, bei den Verbänden und in der Industrie geweckt.

Aktuell werden in mehreren Ländern ebenfalls Binnenschiff-Schiffsführungssimulatoren entwickelt oder entsprechende Vorhaben diskutiert. Die in der zweiten Jahreshälfte 2015



erschienene Publikation des VBW beschreibt die Funktionsweise und den Aufbau sowie die Anwendungsfelder für Schiffsführungssimulatoren in der Binnenschifffahrt und gibt Anstöße für deren Fortentwicklung.

Auf 22 Seiten mit vielen Schaubildern und Fotos werden die Chancen der Simulatortechnik in den Bereichen Aus- und Weiterbildung, Schiffbau, Infrastrukturplanung und Unfallermittlung/Unfallprävention verständlich beschrieben. Die Publikation geht ein auf aktuelle Erfahrungen und Projekte mit Schiffsführungssimulatoren, wagt aber auch einen Blick nach vorn, in dem zukünftige Nutzungsmöglichkeiten und weiterer Forschungsbedarf skizziert werden.

Die Publikation ist auf [www.vbw-ev.de](http://www.vbw-ev.de) kostenlos anzuschauen. Der PDF-Download ist nur über den Mitgliederlogin möglich.

## „Europäischer Schifffahrts- und Hafenkalendar“ (WESKA)

Dieses Standardwerk für die Binnenschifffahrt erschien bereits 1925 in der ersten Auflage und ist kürzlich in der 82. Ausgabe herausgekommen.

Das ca. 1500 Seiten umfassende Werk ist wie jedes Jahr vollständig überarbei-

tet worden.

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

Bestellungen bitte an die

Binnenschifffahrts-Verlag GmbH  
Postfach  
47118 Duisburg,  
Telefon: 0203 80006-20,  
Fax: 0203 80006-21,  
[shop@binnenschifffahrts-verlag.de](mailto:shop@binnenschifffahrts-verlag.de)



## Impressum

### Herausgeber:

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

Präsident: Heinz-Josef Joeris

Verantwortlich für den Inhalt, Redaktion, Satz und Layout

Marcel Lohbeck, Geschäftsführer

### Anschrift:

Dammstraße 15-17

47119 Duisburg

Telefon: 0203-8006-27

Telefax 0203-8006-28

[info@vbw-ev.de](mailto:info@vbw-ev.de)

[www.vbw-ev.de](http://www.vbw-ev.de)