



Magazin

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

Mitgliederversammlung I: Personeller Umbruch im Präsidium

Mitgliederversammlung II: Jahresberichte der Fachausschüsse

BMVI-Studie Verlagerungspotenziale auf dem Rheinkorridor

Marktanalyse der ZKR für 2016 und Marktaussichten für 2018





VBW-Präsident Heinz-Josef Joeris (rechts) zusammen mit dem Festredner dem Generalsekretär der ZKR Bruno Georges (mitte) und VBW Geschäftsführer Marcel Lohbeck (links) auf dem Bankett zum 140. Jubiläum des Vereins.

Liebe Leserinnen und Leser,

auch im 140. Jahr seines Bestehens hat unser Verein die wichtigen Herausforderungen für die Zukunft des Systems Schiff/Wasserstraße/Häfen fest im Blick.

Mit der Initiierung eines Dialoges zwischen Schifffahrt, Herstellern und Behörden über die Möglichkeiten einer stärkeren ökologischen Modernisierung der Binnenschifffahrt, der Fortführung der Arbeiten des Runden Tisches zur Beschleunigung von Infrastrukturprojekten, der Etablierung offener Konsultationen zwischen Wirtschaft und Verkehrsministerium zur geplanten Reform des Schifffahrtsgebührengesetzes und wichtigen Beiträgen zur Digitalisierung von Schifffahrt und Wasserstraßen, um nur einige Beispiele zu nennen, sind die durch den VBW bearbeiteten Themen aktueller denn je.

In dieser Ausgabe finden Sie detaillierte Berichte zu diesen und allen anderen Themen der Vereinstätigkeit.

Wie immer wäre diese engagierte Arbeit nicht möglich gewesen ohne die vielen Ehrenamtlichen in unseren Fachausschüssen, im Beirat und im Präsidium. Ihnen allen gilt unser herzlicher Dank.

Doch wir wollen das Jahr nicht beschließen, ohne in die Zukunft zu blicken. Deshalb beschäftigen wir uns in diesem Heft auch mit der aktuellen Studie „Verlagerungspotenziale im Rheinkorridor“, welche im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erarbeitet wurde und den Ausblicken der Marktbeobachtung von ZKR und EU-Kommission für das kommende Jahr.

Wir wünschen Ihnen friedvolle und gesegnete Weihnachten sowie einen schönen Jahresausklang und ein gutes, erfolgreiches neues Jahr.

Ihr
Marcel Lohbeck
Geschäftsführer

Nr. 2/2017

INHALT

Bericht vom VBW-Bankett 2017	S. 2
Personeller Umbruch im Präsidium	S. 3
Ehrenmitgliedschaft für Martin v. Dijk	S. 3
Jahresberichte der Fachausschüsse	S. 4
Festschrift 140 Jahre VBW erschienen	S. 8
ZKR veröffentlicht in Zusammenarbeit mit der EU-Kommission ihren Bericht zur Marktlage der Binnenschifffahrt	S. 9
Neue Vereinsmitglieder	S. 9
VBW veräußert Gesellschaftsanteile an der Binnenschifffahrts-Verlags GmbH	S. 9
Prognosen der Marktbeobachtung von ZKR und Europäischer Kommission für 2018	S. 10
Studie im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums zeigt Potenziale zur Verlagerung von Transporten auf die Binnenswasserstraßen im Rheinkorridor auf	S. 11
Spektakuläre Filmaufnahmen vom Oberrhein online	S. 12
Binnenschifffahrtsrecht: Zur Haftung des Lotsen und des Ablösers	S. 14
VBW-Publikationen	S. 15



140 Jahre

Kompetenz im Dienste von Binnenschifffahrt,
Häfen und Wasserstraßen

Bruno Georges, Generalsekretär der ZKR:

„VBW und ZKR bleiben unersetzliche Partner für die Zukunft der europäischen Binnenschifffahrt.“



erarbeiteten Konzepte und die daraus resultierenden Initiativen im Bereich der ökologischen Modernisierung könnten wichtige Grundlagen für einen dringend benötigten „Green Deal“ für die Binnenschifffahrt werden, wie ihn beispielsweise die neue niederländische Regierung mit den Branchenverbänden auf nationaler Ebene verabreden will“, so Bruno Georges. Auch bei anderen wichtigen Zukunftsthemen, wie einer stärkeren Integration der Binnenschifffahrt in digitale Logistikketten, dem automatischen Fahren und alternativen Antriebskonzepten erwarde er wichtige Impulse aus dem Expertennetzwerk des VBW.

Anlässlich des 140. jährigen Jubiläums resümierten VBW und ZKR über bisher Erreichtes und sprachen über die Zukunft ihrer historisch gewachsenen Partnerschaft.

VBW-Präsident Heinz-Josef Joeris erinnerte in seiner Tischrede an die historischen Leistungen und Verdienste des Vereins. „Das Interesse des VBW galt stets dem Gesamtinteresse des Systems. Vor allem in den Anfangsjahren und in der Nachkriegsphase hat der Verein nachhaltige Strukturen geschaffen, die bis in die heutige Zeit reichen. Von der ersten Branchenvertretung der Binnenschifffahrt in Europa hin zu seiner heutigen Rolle, eines international anerkannten und geschätzten Think Tanks und Expertennetzwerks, hat der Verein sich stetig gewandelt und dabei alle wirtschaftlichen und politischen Umbrüche gemeistert.“ Schon früh habe der Verein eine europäische

Grundausrichtung vollzogen, deren Grundstein die bis heute gültige ständige, intensive Zusammenarbeit mit der ZKR gewesen sei. Die Übernahme der Geschäftsführung bei Gründung des Vereins im Jahr 1877 durch den damaligen Sekretär der ZKR ist ein starker Beleg dafür.

Der Festredner des Abends, Generalsekretär der ZKR, Bruno Georges ging in seiner Festrede auf die aktuelle Zusammenarbeit und Zukunftsperspektiven der Partnerschaft von ZKR und VBW ein.

Besonders lobte er, dass der VBW die Themen „Verbesserung der Infrastrukturqualität“, „Ökologische Modernisierung der Binnenschifffahrt“ und die „Digitalisierung von Binnenschifffahrt und Wasserstraßen“ zu Kernthemen der Vereinsarbeit erhoben habe. „Die vom VBW, gemeinsam mit anderen Akteuren, wie dem DST und dem VSM

Ebenfalls hervor hob er die Mitwirkung des VBW im neuen Europäischen Ausschuss zur Erarbeitung europäischer Standards für die Binnenschifffahrt (CESNI). Der VBW hat ein Expertenteam aus seinen Mitgliedsunternehmen und -institutionen nominiert, um an der Erarbeitung der technischen Standards mitzuwirken. Die Mitwirkung der internationalen Vereine und Verbände an den neuen europäischen Standards, kurz ES-TRIN genannt, garantiere deren praxisnahe Ausformulierung. „Dass auch der VBW sich dieser wichtigen Aufgabe angenommen habe, sei eine zusätzliche Stärkung der engen Beziehungen zwischen VBW und ZKR und sorgt dafür, dass beide auch in Zukunft unersetzliche Partner bleiben“, so der Generalsekretär.

Personeller Umbruch im VBW-Präsidium

Nachwahlen zum Präsidium standen neben vielen inhaltlichen Themen auf der Tagesordnung der diesjährigen Mitgliederversammlung des Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen.

Niels Anspach, Supply Chain Manager Northwest Europe bei der BP Europa Se, Bochum tritt als Vizepräsident die Nachfolge seines Kollegen Jörg Becker an, der zum Jahresende aus dem Mineralölkonzern ausscheidet.

Für Vizepräsident Pieter Janssen, der Rijkswaterstaat zugunsten einer neuen Position als Direktor des Wasser- und Bodenverbandes der Provinz Süd-Holland verlassen hat, rückt Nancy Scheijven, Director Watermanagement and Vessel Traffic bei Rijkswaterstaat nach.

Eric Schultz, BLN-Schuttevaer wurde ebenfalls zum Vizepräsidenten gewählt. Er ersetzt Martin van Dijk, ebenfalls BLN-Schuttevaer, der diese Funktion bislang ausgeübt hat.

Volker Seefeldt, Vorstand der HTAG, Duisburg, wurde zum Stellvertreter des Präsidenten gewählt.



Die neuen Vizepräsidenten: links oben: Nancy Scheijven, Rijkswaterstaat, links unten: Niels Anspach, BP Europa SE, rechts oben: Eric Schultz, BLN Schuttevaer, rechts unten: Volker Seefeldt, HTAG Duisburg als neuer Stellvertreter des Präsidenten.

Ehrenmitgliedschaft für Martin van Dijk



Auf Vorschlag des Präsidiums wurde Martin v. Dijk für sein jahrzehntelanges Wirken für die europäische Binnenschifffahrt durch die Mitgliederversammlung mit der Ehrenmitgliedschaft des VBW ausgezeichnet. VBW-Präsident Heinz-Josef Jorjris hob in seiner Laudatio hervor, wie eng der Lebenslauf des Ausgezeichneten mit der Binnenschifffahrt verknüpft sei. Nachdem er von 1962-1971 selbst als Matrose und später als Schiffsführer gefahren ist, wechselte er an Land auf die Logistikseite. Als Disponent bei der Mij Westphalia B. V. en Oudkerk Groep lernte er die Logistikseite kennen und übernahm später als Betriebsleiter bei der Haniel Transport Mij B. V. sowie als Geschäftsführer der Alpina Groep Nederland Führungsverantwortung. Daneben war er über 10 Jahre als Dozent und Prüfer für Binnenschiffer tätig und nahm seit den 90er Jahren zahlreiche Funktionen in regionalen, nationalen und europäischen Verbänden wahr.

Vor allem sein Wirken als Vorsitzender der internationalen Abteilung von Koninklijke Schuttevaer, später BLN-Schuttevaer, brachte ihm den Ruf eines Botschafters für die europäische Binnenschifffahrt und eines sowohl bei Unternehmern als auch bei Verwaltungen geschätzten und kompetenten Gesprächspartners ein.

Besondere Anerkennung erwarb Martin van Dijk sich durch sein Handeln während der Waldhof-Havarie, als er als Verbindungsmann zwischen WSV, Rijkswaterstaat und dem niederländischem Gewerbe fungierte. Sein diplomatisches Geschick trug mit dazu bei, dass auf allen Seiten ein Klima des Vertrauens und der Ruhe herrschte und die Schiffe während der Bergungsarbeiten am Wrack vorbei gelotst werden konnten. Das niederländische Fachblatt „Nieuwsblad Transport“ adelte ihn daher mit dem Spitznamen „die waldhof-man“.

Jahresberichte der Fachausschüsse

Die Fachausschüsse befassten sich im Geschäftsjahr 2017 mit folgenden Themen und Projekten:

Fachausschuss „Binnenschiffe“

Energieeffizienzklassifizierungen von Binnenschiffen

Die Einführung von Energieeffizienzklassen für Binnenschiffe würde aus Sicht der Experten mehr Transparenz für Schiffseigner, Kunden und Verwaltungen hinsichtlich der Umweltfreundlichkeit einzelner Schiffe garantieren und eine Grundlage für die Entwicklung von Bonussystemen für besonders ökologische Schiffe schaffen.

Die Energieeffizienz eines Binnenschiffes hängt sehr stark vom Grad der Anpassung an die jeweilige logistische Aufgabe und das entsprechende Fahrtgebiet ab. Entscheidende Faktoren für den Grad der Optimierung eines Schiffes sind die Hydrodynamik einschließlich der Propulsions- und Manövrierorgane sowie die Art und Dimensionierung des Antriebes. Für eine Bewertung der Energieeffizienz muss das Zusammenwirken dieser Faktoren betrachtet werden.

Die Einführung einer solchen Energieeffizienzklassifizierung würde einen Paradigmenwechsel von einer zu kurz greifenden, rein die Schiffsmotorik fokussierenden Ansatz hin zu einer ganzheitlichen Schiffsoptimierung bedeuten, die es möglich mache, alle Effizienzreserven zu aktivieren und neue Innovationen im Schiffbau fördern. Der Quotient aus Leistung und Widerstand eines Schiffes eignet sich aus Sicht der Experten besonders zur Leistungsbewertung, da in diesen alle vorgenannten Einflussfaktoren einbezogen würden.

Das BMVI hat im Fachausschuss „Binnenschiffe“ erklärt, ein Forschungsvorhaben zu diesem Thema initiieren zu wollen. Die Ausschreibung dieses Vorhabens ist inzwischen gestartet. Der Fachausschuss werde dieses eng begleiten.

Gemeinsame Gesprächsplattform Abgasnachbehandlung/Abgasminderung/Umwelttechnik

Das DST, der VBW und der VSM bildeten Ende 2016 eine gemeinsame Gesprächsplattform, um einen Dialog zwischen Herstellern und Schifffahrtsbetrieben über die Folgen der NR-MM-Richtlinie zu ermöglichen. Inzwischen gehören viele wichtige Schifffahrtsunternehmen sowie nahezu alle namhaften Hersteller von Motoren und Umwelttechnik dieser Plattform an. In den 2017 durchgeführten Sitzungen wurden u.a. Möglichkeiten zum Retrofit von Abgasnachbehandlungssystemen sowie europäische Forschungsvorhaben zur Abgasmessung und die Zukunft des Modernisierungsförderungsprogrammes des BMVI für die Binnenschifffahrt thematisiert. Eine Unterarbeitsgruppe unter Federführung des VSM bereitet ein Positionspapier mit Vorschlägen für eine künftige Modernisierungsrichtlinie vor. Das Papier steht kurz vor der Finalisierung und sieht u.a. eine stärkere Nutzung von Förderpauschalen vor. Auch bisher nicht inkludierte Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz und Elektromobilität sollten aus Sicht der Experten zukünftig förderfähig werden.

Mitwirkung in CESNI und der Technical Experts Group der DG MOVE

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

Die Generaldirektion Mobilität und Verkehr (DG MOVE) der Europäischen Kommission berief eine Expertengruppe zu den technischen Vorschriften für Binnenschiffe, die beratend an einem delegierten Rechtsakt beteiligt ist. Der Fachausschuss für Binnenschiffe, vertreten durch seinen Vorsitzenden

nahm an der 1. Sitzung der Expertengruppe am 13. Oktober 2017 in Brüssel teil. Der delegierte Rechtsakt sieht eine Harmonisierung der von der ZKR herausgegeben ES-TRIN sowie der bestehenden EU-Richtlinie 2016/1629 vor.

Platooning/Automatisiertes Fahren in der Binnenschifffahrt

NOVIMAR ist ein internationales Projekt mit rund 22 Partnern aus 9 Ländern, darunter Belgien, Deutschland, den Niederlanden und Österreich. Ziel des Projektes ist die Einführung des Platooning in der Binnenschifffahrt sowie die Entwicklung eines sogenannte „Vessel Trains“, eines Konvois aus mehreren Einzelfahrern, die sich flexibel mithilfe digitaler Technik und Systemen für automatisiertes Fahren zusammenfügen. Dabei soll ein Fahrzeug die Rolle des Zugführers übernehmen, während die anderen Fahrzeuge diesem automatisiert folgen. Jedes Fahrzeug soll so ausgestattet sein, dass es beide Rollen übernehmen kann. Die dahinter stehende Technik soll aus verfügbarer marktreifer Technik zusammengestellt und in Bestandsschiffe integriert werden können.

Die Projektteilnehmer erhoffen sich durch den Vessel Train einen effizienteren Personaleinsatz. So könnte das Fahren in digitalen Konvois einen 24-Stunden-Betrieb bei niedrigerem Personalaufwand ermöglichen. Darüber hinaus könnten durch automatisiert fahrende Einheiten Verkehre wirtschaftlich werden, die es heute nicht sind. Auch neue Services, wie reine digitale Schleppfahrzeuge könnten sich aus Sicht der Projektpartner entwickeln.

Das Projekt verfolgt einen sehr umfassenden Ansatz. Untersucht werden die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und Erfordernisse, die technischen Bedarfe, Sicherheitsaspekte sowie die Auswirkungen auf das Arbeitsumfeld und den notwendigen Qualifizierungsrahmen. Das Projekt wird über 4 Jahre laufen und mit rund 8 Mio. Euro durch EU-Fördermittel finanziert. Der VBW wirkt an diesem Projekt im Rahmen von Stakeholder-Konsultationen mit. Die Fachausschüsse des VBW werden die verschiedenen technischen, wirtschaftlichen und recht-

lichen Implikationen des Projektes erörtern und zu passender Gelegenheit im Projekt dazu Stellung beziehen.

Fachausschuss „Binnenwasserstraßen und Häfen“

Landstrom für die Fahrgastkabinenschiffahrt

Der im vergangenen Jahr vorgelegte Statusbericht der Arbeitsgruppe „Landstrom für die Fahrgastkabinenschiffahrt“ wurde finalisiert und im VBW-Magazin 1/2017 veröffentlicht.

Initiative „Beschleunigung von Infrastrukturvorhaben“

Eine der Kernforderungen des Runden Tisches zur Beschleunigung von Infrastrukturprojekten des VBW ist die Beschleunigung von Nachtragsverfahren und Vergaben. Um dieses Ziel zu erreichen, hat der Runde Tisch vorgeschlagen, die Bearbeitung von Nachtrags- und Vergabeverfahren wieder stärker auf der Amtsebene anzusiedeln und Entscheidungskompetenzen wieder an die Basis zu verlagern.

Bislang ist es so gewesen, dass die Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter jeden Nachtrag zur Prüfung an die Außenstellen weiterleiten mussten, wenn die Gesamtsumme der Nachträge einen bestimmten Grenzwert erreicht hatte. Das führte dazu, dass auch Nachträge mit kaum ins Gewicht fallenden Summen aufwendig nachgeprüft werden mussten. Bauunternehmer am Runden Tisch haben diese Praxis kritisiert, da Nachträge häufig auch Jahre nach Abschluss und Abnahme des Bauwerkes noch nicht bearbeitet worden seien.

In Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nahm die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt diese Kritik auf und startete einen Pilotversuch zur Beschleunigung von Vergaben und Nachträgen. Der Pilotversuch wurde im Juli 2017 gestartet und wird zwei Jahre andauern.

Für diesen Zeitraum sind die für den Bereich der Wasserstraßenneubauämter (WNA) geltenden Vergabegrenzen und Nachtragswertgrenzen für Bauleistungen (VOB/VOL) und freiberufliche Leistungen (VGV - früher als VOF be-

zeich-net) deutlich angehoben worden.

Nach zwei Jahren sollen die Erfahrungen mit den neuen Wertgrenzen evaluiert werden, bei positivem Ergebnis könnte das Modell auch auf die Wasserstraßenämter übertragen werden. Dies ist aus Sicht der Experten auch zwingend notwendig, da das Gros der Bauleistungen in diesen Bereichen anfällt.

Der Fachausschuss „Binnenwasserstraßen und Häfen“ sieht in diesem Modellversuch einen positiven Schritt auf dem Weg zur Beschleunigung von Planungs- und Vergabeverfahren.

Um jedoch signifikante Zeitersparnisse bei der Bereitstellung von Verkehrsinfrastrukturen zu erzielen, müssten weitere Schritte erfolgen. Daher mahnten der Hauptverband der deutschen Bauindustrie (HDB) und der VBW in einem gemeinsamen Schreiben an den zuständigen Abteilungsleiter im BMVI die Umsetzung weiterer Schritte aus dem Handlungskonzept des Runden Tisches an. Als vordringliche Maßnahmen wurden u.a. funktionale Ausschreibungen, wie die Vergabe von „Planungs- und Bauleistungen“, aber auch die stärkere Einbindung der Vorplaner in die Bauplanung genannt.

Überdies fand ein Gespräch mit der neuen Bundesfachabteilung „Verkehrswasserbau“ beim Hauptverband der deutschen Bauindustrie (HDB) statt, der Thomas Groß, Hülskens Wasserbau GmbH, ebenfalls Mitglied des Fachausschusses „Binnenwasserstraßen und Häfen“, vorsteht.

Gemeinsam wollen HDB und VBW den Runden Tisch im kommenden Jahr fortsetzen, bisher Erreichtes evaluieren, neue, bislang nicht bearbeitete Themenfelder erschließen und gemeinsame Initiativen zu diesen ergreifen.

Studie „Infrastrukturpolitik im internationalen Vergleich“

Der VBW gab im Herbst 2016 am Lehrstuhl für europäische Planungskulturen der Fakultät Raumplanung der Technischen Universität Dortmund eine vergleichende Studie zu Infrastrukturplanungsprozessen in Deutschland, Österreich und den Niederlanden in Auftrag. Autor ist Christoph Vennemann, der durch die Arbeit inzwischen seinen Master of

Science im Fach Raumplanung erworben hat. Die Studie mit dem Titel „Infrastrukturpolitik im internationalen Vergleich – eine Analyse der drei Länder Niederlande, Österreich und Deutschland unter Berücksichtigung der Wasserstraßeninfrastruktur“ wurde nun veröffentlicht und ist auf der VBW-Homepage kostenfrei abrufbar. Die Studie untersuchte die Organisation der Öffentlichkeitsbeteiligung bei Infrastrukturprojekten, wie die jeweiligen Länder Infrastrukturprojekte finanzieren, die Rolle des Verkehrsministeriums im Planungsprozess sowie die Planungsprozesse selbst.

Die Ergebnisse liegen seit Jahresanfang vor. Die Studie wurde mit gut bewertet und im Verlauf des ersten Halbjahres zur Veröffentlichung aufbereitet. Eine Zusammenfassung der Studienergebnisse ist im VBW-Magazin 1/2017 erschienen. Das Gesamtwerk kann im internen Teil der VBW-Webseite heruntergeladen werden.

Fachausschuss „Binnenschifffahrtsrecht“

Lotsen- /Ablöserhaftung

Schwerpunkt der Sitzung im Jahr 2017 war wie im Vorjahr die Haftung von Lotsen und Ablösern. Hintergrund für die Befassung des Ausschusses mit dieser Thematik war das BGH-Urteil zur Lotsenhaftung vom 26.07.2016 (VI ZR 322/15), durch das ein Oberrheinlotse erstmalig für grobe Fahrlässigkeit vollständig in Regress genommen worden ist.

Grundsätzlich existieren folgende Lösungsansätze für das Versicherungsproblem der Lotsen:

1. **Verbandslösung:** Hier müsste eine Vielzahl unterschiedlicher Versicherungen durch Empfehlung eines Versicherungsverbandes dazu gebracht werden, eine Klausel im Markt zu implementieren.
2. **Maklerlösung:** Die Lotsen würden über eine Maklerklausel z.B. in der Kaskoversicherung mitversichert.
3. **Lösung Versicherungsverein:** In diesem Fall würden die Lotsen/Ablöser eine Organisation mit dem Zwecke der gemeinschaftlichen Versicherung gründen.

4. Anschluss an einen bestehenden Versicherungsverein: ebenfalls denkbar sei der Anschluss an eine bestehende Versicherungsorganisationen, wie sie zum Beispiel für Seelotsen existiere.

Angesichts der Tatsache, dass die Anzahl der zu Versicherenden im Moment nicht bekannt und vermutlich sehr gering ist, ist eine Umsetzung der Lösungen drei und vier äußerst schwierig. Der Fachausschuss sah daher in der Mitversicherung der Lotsen durch eine Maklerklausel die am schnellsten umzusetzende Lösung und erarbeitete im vergangenen Jahr eine entsprechende Klausелеmpfehlung.

Allerdings zeigte sich in Gesprächen des Fachausschusses mit Versicherern, dass wenig Neigung besteht, eine Klausелеmpfehlung umzusetzen. Grund hierfür ist, dass die meisten Versicherer, wissend um die wirtschaftliche Situation der Lotsen und Ablöser, bislang freiwillig auf Regresse verzichtet haben. Da auch in Zukunft Versicherer nur in äußerst seltenen Fällen grober Fahrlässigkeit regressieren wollen, ist das Versicherungsrisiko aus Sicht der Assekuranden äußerst gering. Größere Offenheit für eine Einbeziehung von Lotsen und Ablösern in die Schiffsversicherung haben niederländische Versicherer gezeigt.

Aufgrund dieser differenzierten Marktlage beschloss der Fachausschuss allerdings, zurzeit keine Klausелеmpfehlung auszusprechen. Stattdessen wurde durch die Herren Hartmann und v. Waldstein ein Fachbeitrag erarbeitet, der für diese Problematik sensibilisieren sollte. Der Fachbeitrag ist in dieser Ausgabe veröffentlicht.

CLNI

Das überarbeitete Straßburger Übereinkommen zur Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012) wird nach letzter Mitteilung der ZKR voraussichtlich zum 01.07.2019, nach Ablauf der einjährigen Kündigungsperiode des CLNI 1988, in Kraft treten. Gemeinsam mit der IVR wird der Fachausschuss den Prozess weiter beobachten.

Zukünftige Themen

Der Fachausschuss wird sich im kommenden Jahr unter anderem mit den haftungsrechtlichen Implikationen des

automatisierten Fahrens beschäftigen. Diesbezüglich soll geprüft werden, inwiefern hier Parallelen zu rechtlichen Entwicklungen im Bereich des Automobilverkehrs gezogen werden können. Am Lehrstuhl für internationales Transportrecht der Universität Mannheim wird zurzeit eine Promotion zu diesem Thema erarbeitet, welche dem Fachausschuss wichtige Impulse liefern könnte.

Fachausschuss „Verkehrswirtschaft“

„Neustrukturierung der Schifffahrtsgebühren in Deutschland“

Wie auch im vorherigen Jahr beschäftigte sich der Fachausschuss intensiv mit den Arbeiten des BMVI zur Neuregelung der Schifffahrtsgebühren in Deutschland und organisierte eine Stakeholder Konsultation am 27. März im Haus RHEIN. Im Rahmen dieser Konsultation stellten die Vertreter des BMVI die Ergebnisse des Arbeitspaketes „Erarbeitung eines einfachen Tarifsystems“ vor. Das sogenannte „Einfache Tarifsystem“ ist eine kalkulatorische Basis für das spätere „wettbewerbsneutrale“ neue Gebührensystem.

Es sieht vor, dass sich die Gebühr zukünftig aus der Anzahl der gefahrenen Streckenkilometer auf künstlichen Wasserstraßen (Kanälen) und der Anzahl der durchquerten Schleusen zusammensetzt. Leerfahrten werden in diesem Modell gleich behandelt. Die Gutachter haben errechnet, dass die neue durchschnittliche Gebühr bei 0,12 Cent je Tonnenkilometer liegen würde.

Die Gutachter gehen davon aus, dass ein solcher Gebührensatz zu Verschiebungen bei den Kosten für einzelne Güter und Gütergruppen führt. Während die Gebühren für den Schifftransport von Holzschliff und Zellstoff um ca. 43% und bei Erdöl um 15% sanken, stiegen die Gebühren bei Steinkohle und Eisenerz um 11% bzw. auf um 230%.

Inzwischen liegen auch Prognosen der Gutachter über die Effekte einer Abschaffung der derzeitigen Schifffahrtsgebühren vor.

Laut dem Gutachter führe die Abschaffung der Schifffahrtsgebühren voraussichtlich zu einer Verkehrsverlagerung von insgesamt 1,1 Mio. Tonnen auf die

Binnenschifffahrt. Als weitere positive Effekte der Abschaffung nennt der Gutachter rund 100 zusätzliche Arbeitsplätze in den Häfen, 12 zusätzliche Arbeitsplätze in der Binnenschifffahrt, einen Umsatzgewinn des deutschen Binnenschifffahrtsgewerbes in Höhe von 2,9 Mio Euro sowie eine Verminderung der externen Kosten um 1,2 Mio Euro p.a..

Angesichts der aktuellen Diskussion um eine Halbierung der Trassenpreise im Bereich der Bahn gibt es nach Gesprächen der Gewerbeverbände und des VBW Signale aus dem BMVI, dass zumindest eine zeitweilige Abschaffung der Schifffahrtsgebühren denkbar ist.

Der Fachausschuss „Verkehrswirtschaft“ machte sich stets für eine finanzielle Gleichbehandlung der Verkehrsträger stark. Daher unterstützt der Fachausschuss die Forderung der Branchenverbände nach Abschaffung der Schifffahrtsgebühren. Da dies zum aktuellen Zeitpunkt nicht ausgemacht ist, wird der Fachausschuss Anfang Januar eine weitere Stakeholder Konsultation im Haus RHEIN ausrichten, um weiterhin mit dem BMVI über die Ergebnisse der nun nachfolgenden gutachterlichen Tätigkeit zu diskutieren.

Projekt Danube SKILLS

Das Interreg Transdanube Projekt DanubeSKILLS beschäftigt sich mit der Harmonisierung der Ausbildung und Qualifizierung in der Donauregion sowie dem Aufbau von Kapazitäten zur Förderung des Verkehrssystems Schiff/Wasserstraße/Häfen in der Donauregion. Im Rahmen der letzten Aufgabenstellung ist der VBW als strategischer Partner der viadonau aktiv. Ziel des Arbeitspaketes ist die Unterstützung der Einrichtung sogenannter „One-Stop-Shops“ in den Donauanrainerstaaten, welche potenzielle Kunden mit allen relevanten Informationen zum System Schiff/Wasserstraße/Häfen versorgen sollen. Im Rahmen des Projektes werden die entsprechenden Dienstleistungen und Informationen der One-Stop-Shops definiert und entwickelt. Der Fachausschussvorsitzende und der Geschäftsführer stellten auf Einladung des Projektteams den VBW und seine Aktivitäten im Rahmen eines multinationalen Workshops vom 06.06.-08.06.2017 in Zagreb vor.

Fachausschuss „Telematik“

„WiFi an Bundeswasserstraßen“

Der Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB), die VCI-Infrastrukturinitiative des Verbandes der Chemischen Industrie (VCI) und der Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. (VBW) haben sich auf Initiative des Fachausschusses „Telematik“ im Dezember 2016 in einem Brief an den Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt gewandt, in dem sie den Ausbau leistungsfähiger Internetverbindungen entlang der Bundeswasserstraßen forderten.

Nach positiver Rückmeldung aus dem Ministerium wurden in diesem Jahr Gespräche mit dem zuständigen Fachreferat im BMVI sowie der Leitungsebene der GDWS geführt, in denen erste konkrete Schritte verabredet wurden.

Mit Blick auf die nächsten Jahre will die WSV Anfang 2018 einen Haushaltsentwurf aufstellen, der die weitere Ausrüstung der Wasserstraßen mit WLAN-Hotspots bis spätestens 2020 ermöglicht. Dieser Haushaltsentwurf soll die Themen Mobilfunkausbreitungsmessung, Aufbau der Infrastruktur sowie den Betrieb und die Unterhaltung enthalten.

RIS-COMEX

RIS-COMEX (Corridor Management Execution) ist das größte TEN-T-Projekt der EU zur Digitalisierung der Wasserstraßen in Europa mit einem Volumen von rd. 35 Mio. Euro.

Im Rahmen von COMEX sorgen die an den jeweiligen TEN-T-Korridoren beteiligten Wasserstraßenverwaltungen der Mitgliedsstaaten für einen nahtlosen Datenaustausch für Zwecke der Navigation, der Verkehrssteuerung und der Logistikplanung.

Zukünftig soll es Nutzern aus der Binnenschifffahrt möglich sein, aktuelle Infrastrukturdaten zur Routenplanung (z.B. Fahrrinnentiefe, Schleusenanzahl, Öffnungszeiten der Schleusen etc..) grenzüberschreitend aus einer Hand zu erhalten und auch Schleusenslots und Liegeplätze buchen zu können. Auch der grenzüberschreitende Fluss von Meldedaten ist vorgesehen.

Die Wasserstraßenbetreiber werden im Rahmen von COMEX Verkehrsdaten austauschen, um eine bessere Verkehrsplanung (z.B. Schleusenplanung) zu ermöglichen.

COMEX soll außerdem die Integration der Binnenschifffahrt in digitale Logistikketten verbessern. Künftig soll es Binnenschiffern möglich sein, für

ihre Kunden relevante Daten wie die Schiffsposition, die Ankunftszeit, Reise- und Frachtdaten über ein geschütztes System mit ihren Logistikpartnern zu teilen. Dabei soll der Schiffsbetreiber bestimmen, welche Daten er mitteilt.

Bis 2021 wird der Aufbau der Services dauern. Die Mitgliedsstaaten entschieden darüber, welche Services sie entlang ihres Korridors bereitstellen. Dabei sind die besonderen Rahmenbedingungen des jeweiligen Korridors zu berücksichtigen. Der VBW wirkt im Rahmen als Teil der Industry Reference Group an diesem Projekt mit, z.B. durch Unterstützung von Umfragen zur Bedarfserhebung.

Digitalisierung als Querschnittsthema

Neben diesen Themen widmet sich der Fachausschuss dem Thema Digitalisierung als Querschnittsthema, welches auch logistische Prozesse oder technische Innovationen für den Schiffsbetrieb umfasst. Ziel des Fachausschusses ist es die vielen Facetten und Entwicklungen im Bereich der Digitalisierung in einer Vision Binnenschifffahrt 3.0 zu beschreiben und daraus Handlungsempfehlungen abzuleiten.

Festschrift 140 Jahre VBW erschienen

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

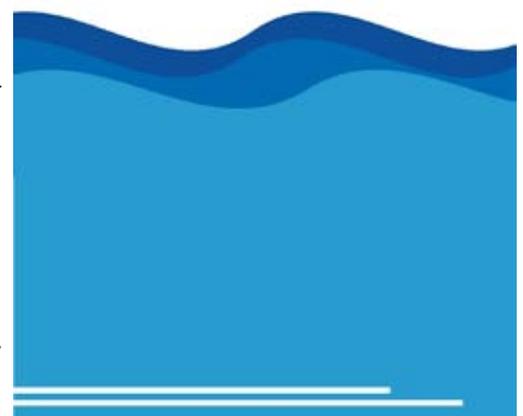
Von der ersten Branchenvertretung der Binnenschifffahrt in Europa hin zu seiner heutigen Rolle eines international anerkannten und geschätzten Think Tanks und Expertennetzwerks hat der Verein sich stetig gewandelt und dabei alle wirtschaftlichen und politischen Umbrüche gemeistert.

Kern dieser einzigartigen Institution VBW sind seit ihrer Gründung im Jahr 1977 die Fachausschüsse des Vereins. Die große Anzahl internationaler Experten aus allen

Bereichen des Systems Schiff/Wasserstraße/Häfen in den Fachausschüssen garantiert eine enge Bindung an die Praxis und ein großes Maß an Interdisziplinarität, welche es dem VBW ermöglichen, sich auf neue Herausforderungen einzustellen und transformative Prozesse im Markt fachwissenschaftlich zu begleiten.

Die nun erschienene Festschrift „140 Jahre VBW - Kompetenz im Dienste von Binnenschifffahrt, Häfen und Wasserstraßen“ beleuchtet die Verdienste und Leistungen des Vereins und die vielfältigen Themenstellungen, die seit Gründung der Fachausschüsse vor rund 40 Jahren bearbeitet wurden.

Die Festschrift kann kostenfrei auf der VBW-Webseite heruntergeladen werden.



ZKR veröffentlicht in Zusammenarbeit mit der EU-Kommission ihren Bericht zur Marktlage der Binnenschifffahrt

Container- und Passagierschifffahrt sind weiterhin Wachstumstreiber im Rheinkorridor

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat im September in Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission ihren Jahresbericht für 2017 der Marktbeobachtung für die europäische Binnenschifffahrt veröffentlicht. Im November folgte ihr Quartalsbericht „Market Insight“. Die beiden Berichte sind das Ergebnis einer engen Zusammenarbeit zwischen den beiden Institutionen.

MARKET INSIGHT
EUROPÄISCHE BINNENSCHIFFFAHRT
HERAUSGEGEBEN IM
HERBST 2017



Sie geben einen ausführlichen Überblick über die Marktlage sowie über die Entwicklungen der europäischen Binnenschifffahrt im Jahr 2016 (Jahresbericht vom September) bzw. im ersten Quartal 2017 (Quartalsbericht vom November). Auf die Binnenschifffahrt entfielen 2016 fast 145 Milliarden Tonnenkilometer an beförderten Gütern.

Die Rheinschifffahrt hat weiterhin den größten Anteil daran. Der Containertransport verzeichnete einen Anstieg von 4,6 % in der gesamten Europäischen Union und erreichte damit 15 Milliarden Tonnenkilometer. Die Fahrgastschifffahrt und insbesondere der Bereich der Flusskreuzfahrten haben ihren Aufwärtstrend 2016 fortgesetzt: Insgesamt wurden 1,36 Millionen Passagiere auf den 335 Flusskreuzfahrtschiffen gezählt, die auf

dem Rhein, der Donau, der Seine, der Elbe, der Rhône und auf weiteren Flüssen der Europäischen Union unterwegs sind. Das günstige wirtschaftliche Umfeld mit einem Wachstum der industriellen Produktion und des Welthandels hat sich insgesamt günstig auf die Transportbranche ausgewirkt und war im Besonderen auch für die Binnenschifffahrt mit positiven Effekten verbunden. Die schlechten Ernten im Sommer 2016 in Frankreich oder auch das Niedrigwasser auf dem Rhein und der Donau brachten allerdings negative Folgen mit sich und haben zu einem Rückgang der Binnenschifffahrt geführt. Trotz der sich verbessernden wirtschaftlichen Bedingungen in Europa war das Transportvolumen in der Binnenschifffahrt im ersten Quartal 2017 rückläufig. Obwohl sich die Lage im Vergleich zum Ende des Jahres 2016 entspannt hat, ist die gesamte Verkehrsleistung auf dem traditionellen Rhein im Vergleich zum Vorjahreszeitraum im ersten Quartal 2017 um 12 % zurückgegangen, auf der Donau sogar um 22 %. Die Erklärung hierfür liegt vor allem in den Niedrigwasserbedingungen sowie den Eisperioden, die die Schifffahrt auf der Donau zu Beginn des Jahres erheblich beeinträchtigten. Die Entwicklung ist innerhalb Europas jedoch nicht einheitlich. Insbesondere der Güterverkehr in der Binnenschifffahrt verzeichnete zu Beginn des Jahres 2017 in Belgien einen Anstieg. Dieser Anstieg wurde durch den Containerverkehr unterstützt, der seinen starken Aufwärtstrend in Belgien mit einer Steigerung von fast 20 % fortsetzte.

Im zweiten Quartal 2017 hat sich die Beförderungsnachfrage erholt. Die Beförderungsleistung auf dem Rhein ist gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 2 % gestiegen. Im gleichen Zeitraum hat die Beförderungsleistung auf der Donau um 8 % zugenommen. Bei Betrachtung des gesamten ersten Halbjahrs 2017 ist gleichwohl ein Rückgang der Güterverkehrsleistung gegenüber 2016 von 5 % auf dem Rhein und 6 % auf der Donau festzustellen.

Kurzmeldungen

Neue Vereinsmitglieder

Der VBW begrüßte in diesem Jahr folgende neue Mitglieder:

- EOC Schepenverzekering U.A., Zwijndrecht
- Hafenbetriebe Ludwigshafen am Rhein GmbH
- Neckarhafen Plochingen GmbH
- Verkehrsministerium des Großherzogtums Luxemburg
- Friederike Dahlke, DST e.V., Duisburg
- Martin Strack, RMD-Consult GmbH, München
- Dr. Jan Eckholdt, DECK advocaten, Amsterdam
- Ulrike Schömig, Schömig-Plan Ingenieurgesellschaft mbH, Kleinostheim

VBW veräußert Gesellschaftsanteile an der Binnenschifffahrts-Verlags GmbH

Rückwirkend zum 01.01.2017 hat der Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt die Minderheitsanteile des VBW an der Binnenschifffahrts-Verlags GmbH erworben, darauf haben sich die Gesellschafter in gutem Einvernehmen geeinigt.

Der BDB ist damit nun alleiniger Eigentümer des Unternehmens. Die Binnenschifffahrts-Verlag GmbH wurde vor 110 Jahren durch die Vorgängerorganisation des VBW, den Verein zur Wahrung der Rheinschifffahrtsinteressen als Rhein-Verlags GmbH zum Verlag der vereinseigenen Zeitschriften gegründet. Im Jahr 1956 erfolgte die Umfirmierung auf den heutigen Namen. Die Publikationen des VBW werden inzwischen in digitaler Form im Eigenverlag herausgegeben. Darüber hinaus ist der VBW Mitherausgeber der Fachzeitschrift „Binnenschifffahrt“, die im HANSA Verlag in Hamburg produziert wird.

Prognosen der Marktbeobachtung von ZKR und Europäischer Kommission für 2018

Für die meisten Transportgütern wird Stabilität erwartet, leichte Anstiege kann es bei Stahl, Öl und Chemieprodukten geben. Robustes Wachstum wird für Containerisierte Waren und Baustoffe prognostiziert.



Nach dem Erholungsprozess in der Beförderung landwirtschaftlicher Erzeugnisse, der im Jahr 2017 stattfinden wird, ist für Ende 2017 und das Jahr 2018 eine stabile Entwicklung zu erwarten, vorausgesetzt, dass die Ernteergebnisse auf einem mehrjährigen Durchschnittsniveau liegen. Dieser Ausblick folgt auch der EU-Produktion an landwirtschaftlichen Erzeugnissen, die erwartungsgemäß im Jahr 2017 um 0,5 % und im Jahr 2018 um 0,7 % steigen wird.

Die Stahlproduktion in Deutschland stieg während der ersten sechs Monate des Jahres 2017 nur geringfügig (+2 %) im Vergleich zum gleichen Zeitraum im Jahr 2016. Die Zahl der neuen Bestellungen ging im Vergleich zum Vorjahr allerdings zurück. Daher ist nicht zu erwarten,

dass der leichte, im ersten Halbjahr 2017 beobachtete Anstieg einen weiteren Anstieg der Stahlproduktion im Jahr 2017 und 2018 ankündigt. Der Ausblick für das Stahlsegment ist auf Grund der Stärkung der Wettbewerbsposition der EU eher auf eine stabile Entwicklung oder einen leichten Anstieg hin ausgerichtet.

Die Kohle ist mit einer sinkenden Nachfrage im Energiesektor konfrontiert. In Deutschland sank der Kohleverbrauch im Jahr 2016 um 5 % im Vergleich zu 2015. Der starke Preisanstieg bei Kesselkohle im 2. Halbjahr 2016 trug ebenfalls zu diesem Rückgang bei. Die gegenwärtigen Trends werden voraussichtlich anhalten. Der Ausblick für Kohle bleibt bei einem rückläufigen Trend.

Die Beförderung von Sanden, Steinen und Baustoffen wird vom Anstieg der Bautätigkeit in Westeuropa, besonders in den Niederlanden und in Frankreich, begünstigt. Große neue Infrastrukturprojekte tragen zu dieser Entwicklung bei, von welcher der Binnenschifffahrtsektor in den nächsten beiden Jahren profitieren wird.

Der Welthandelsindikator (RWI/ISL-Index) folgte im Jahr 2016 und im ersten Quartal 2017 einem stabilen Aufwärtstrend und erreichte eine Wachstumsrate von 5 % zwischen 2016 und den ersten vier Monaten 2017. Infolgedessen ist das Wachstum des Seecontainerverkehrs als robust zu bezeichnen, das die Grundlage für eine Fortsetzung des weiteren Wachstums des Containerverkehrs auf den Binnenwasserstraßen bildet. Wie

die Analysen in den Vorhersagemodellen zeigen, könnte der Containerverkehr auf den Wasserstraßen allerdings von Umweltbedingungen und besonders von der Wasserführung beeinflusst werden.

Der Ölpreis schwankte im Jahr 2017 ziemlich stark. Insgesamt zeigte sich jedoch einen Abwärtstrend, worin sich die wachsende Ölförderung durch Nicht-OPEC-Staaten widerspiegelt. Obwohl ein sinkender Ölpreis die Beförderungsnachfrage für Mineralölprodukte stimulieren kann, ist der Langzeittrend in diesem Segment eher rückläufig. Langfristig wird die Binnennachfrage nach Öl in der EU voraussichtlich zurückgehen. Dieser Rückgang dürfte erwartungsgemäß bereits im Jahr 2017 bei 0,3 % und im Jahr 2018 bei 0,4 % liegen (Quelle: Oxford Economics). Die Auswirkungen auf den Verkehr in der Binnenschifffahrt in den Jahren 2017 und 2018 sollten begrenzt sein, und es wird eine stabile Entwicklung prognostiziert.

Es wird erwartet, dass die Chemieproduktion im Jahr 2017 insgesamt stabil bleibt oder nur in geringem Umfang ansteigt (Vorhersage für Deutschland: +1 %). Für die Beförderung chemischer Produkte wird daher ebenfalls Stabilität erwartet, mit der Möglichkeit eines leichten Wachstums.

Die Beförderung von Abfall, angekurbelt durch das Entstehen und Wachstum einer Recycling- und Kreislaufwirtschaft, kann für die Binnenschifffahrt im Allgemeinen und die Binnenhäfen im Besonderen eine Chance bedeuten. Entsprechende Güter könnten beispielsweise Schrottmetalle, Hausmüll und regenerierte Baustoffe sein, was bedeutet, dass mehrere Beförderungssegmente der Binnenschifffahrt von diesen neuen ökonomischen Möglichkeiten profitieren könnten, die die aktuellen Trends bieten.

(Bild: Fotolia)

Studie im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums zeigt Potenziale zur Verlagerung von Transporten auf die Binnenswasserstraßen im Rheinkorridor auf

Die Verbesserung von Infra- und Suprastrukturen sowie eine stärkere Digitalisierung und die Bildung strategischer Allianzen werden als Schlüsselmaßnahmen zur Hebung der Verlagerungspotenziale genannt.

Vor dem Hintergrund der weiterhin wachsenden Prognosen des Güterverkehrs bis ins Jahr 2030 und den daraus resultierenden, zunehmenden Engpässen im Bahn- und Straßenverkehr hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eine Studie beauftragt, um zu untersuchen, welche zukünftigen Verlagerungspotenziale für das Binnenschiff auf dem Rhein als Hauptachse der europäischen Wasserstraßen vorliegen. Auftragnehmer waren das Steinbeis-Innovationszentrum Logistik und Nachhaltigkeit sowie das Beratungsunternehmen SSP Consult.

Die Gutachter konstatieren, dass die Wasserstraßen gegenüber den anderen Verkehrsträgern in Deutschland - mit den angrenzenden Verbindungen zu den belgischen und niederländischen Seehäfen - noch über ausreichende Kapazitätsreserven verfügen.

Auf Grundlage empirischer Analysen wurden theoretisch mögliche, maximale Potenziale für die Binnenschifffahrt auf dem Rhein ermittelt. Diese theoretischen Verlagerungspotenziale betragen maximal rd. 66 Mio. Tonnen für die Bahn und rd. 141 Mio. Tonnen für den Lkw-

Transport. Die Gutachter stellen aber fest, dass diese Potenziale nicht ausgeschöpft werden können, da es einerseits logistische Restriktionen und andererseits auch fehlenden Umschlagskapazitäten der Binnenhäfen am Rhein gebe. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die für das Jahr 2030 im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) prognostizierten Mengen, inkl. Verlagerungen von Bahn und Lkw, realisiert werden können. Sollen aber zusätzliches Transportvolumen darüber hinaus generiert werden, müssen weitere Ausbaumaßnahmen angenommen werden, da die bereits erwarteten Mengenwüchse, die geplanten Ausbaumaßnahmen in den Häfen zum großen Teil ausschöpfen werden

Als geeignete Maßnahmen zur Hebung weiterer Verlagerungspotenziale werden ein weiterer Ausbau der Infrastruktur (Kaianlagen, Erschließung von Zufahrten, Gleisanlagen, Lagerplätzen usw.) und Suprastruktur (Umschlagseinrichtungen, Lagerhallen, Bürogebäude usw.) in den Binnenhäfen des Rheinkorridors genannt, wobei ein Ausbau von „Infra- und Suprastrukturausbau in den Häfen“ auch bedeuten kann, dass vorhandene Kapazitätsreserven aktiviert oder vorhandene

Kapazitäten effizienter genutzt werden.

Die Gutachter zeigen in einem Maximalzenario auf, dass durch zusätzliche über die BVWP-Planungen hinausgehende Aus- und Neubaumaßnahmen bis zum Jahr 2030 rund 21,4 Mio. Tonnen Fracht zusätzlich zur BVWP-Prognose vom Lkw und der Bahn auf die Binnenswasserstraßen im Rheinkorridor verlagert werden könnten. Die daraus resultierenden positiven Umweltwirkungen würden zu Einsparungen von 0,328 Mio. Tonnen CO₂ und 67,3 Mio. € Lärmkosten führen und die volkswirtschaftlichen Kosten des Güterverkehrs um rund 195,5 Mio. € pro Jahr senken.

Auf diesem Maximalszenario aufbauend wurden im Anschluss eine realistische Auswahl von möglichen Maßnahmengruppen und Einzelmaßnahmen analysiert und Ansatzpunkte für eine Stärkung der Binnenschifffahrt auf dem Rhein entwickelt. Die Maßnahmen betreffen dabei folgende Themenfelder:

- Infra- und Suprastrukturmaßnahmen (Häfen, Wasserwege, Hinterlandanbindungen)

Tabelle 5.7: Summe der Verlagerungen im realistischen Szenario

Differenz Planfall - Nullfall	Summe Verlagerungen im realistischen Szenario						
	Bahn	Strasse	Schiff	Summe	Trocken-Schifffahrt	Tank-Schifffahrt	Container-Schifffahrt
Region Duisburg	- 1.484	- 1.601	3.085	-	2.141	194	750
Düsseld./Neuss/Krefeld	- 1.269	- 1.887	3.156	-	2.244	33	879
Köln/Bonn	- 1.059	- 1.162	2.221	-	1.073	49	1.099
Frankfurt/Mainz	- 204	- 653	857	-	719	7	131
Mannh./Worms/Ludwigsh.	- 1.451	- 1.353	2.804	-	2.514	55	234
Germersh./Karlsr./Wörth	- 377	- 543	919	-	455	9	455
Kehl/Strasbourg	- 32	- 292	323	-	290	2	31
Stuttg./Heilb./Plochingen	- 253	- 519	773	-	688	8	76
Weil/Basel/Mulhouse	- 856	- 694	1.549	-	994	149	406
Summe	6.985	8.702	15.687		11.118	506	4.063

Quelle: SSP Consult im Auftrag des BMVI

- Digitalisierung und IT-Management.
- Maßnahmen, die der Vernetzung der Verkehrsträger dienen (Intermodale Vernetzungen)
- Maßnahmen zur Förderung der Kooperation der Akteure am Transportmarkt (Beteiligungen, Strategische Allianzen)
- Ordnungspolitische / rechtliche und fiskalische Maßnahmen

Im Rahmen einer Wirkungsanalyse wurden diese Maßnahmengruppen, die aus Einzelmaßnahmen bestehen, qualitativ einheitlich bewertet und deren Wirkungen abgeschätzt. Dies diente als Basis zur Auswahl von konkreten Maßnahmen in einem realistischen Szenario. Im realistischen Szenario ca. 15,7 Mio. Tonnen Transportmenge pro Jahr auf das Binnenschiff verlagert und damit volkswirtschaftliche Kosten von rd. 99 Mio. € pro Jahr eingespart werden können. Damit können rd. 50 % der Umweltwirkungen des Maximalszenarios realisiert werden. Werden die vorgeschlagenen Maßnahmengruppen zusammen umgesetzt, so lassen sich pro Jahr im realistischen Szenario im Vergleich zum BVWP-Szenario 2030:

- rund 0,161 Mio. Tonnen CO₂- Emissionen einsparen,
- durch die neue Transportstruktur im Rheinkorridor werden Lärmäquivalente in Höhe von rund 36 Mio. € reduziert und
- die Energiekosten – Dieselverbrauch und Elektroenergie – reduzieren sich um rd. 39 Mio. € pro Jahr (rd. 47,6 Mio. Liter Diesel und rd. 23,8 Mio. Kilowattstunden Primärenergie).

Die Wirkung der vorgeschlagenen Maßnahmen wurde wie folgt bewertet:

- Die größten positiven Gesamtwirkungen werden in der Maßnahmengruppe „Infrastruktur“ erreicht, was weitestgehend der Definition und der Grundlage des Maximalszenarios entspricht und eine Ausnahmestellung auch im Vergleich der Gruppen untereinander besitzt, da diese Infrastrukturmaßnahmen als Grundbedingung für eine Stärkung der Marktposition des Binnenschiffs gesehen wird. Ohne entsprechende Umschlagskapazitäten in den Häfen lassen sich auch keine Steigerungen der Transportvolumina für die Binnenschiffahrt erreichen.

Tabelle 7.1: Transportmengen, Potenziale und Transportverlagerungen in der Übersicht

in Mio. Tonnen pro Jahr	Bahn	Straße	Schiff
Transportmengen aus der BVWP 2030 für das Prognosejahr 2030	443,7	3.639,1	275,6
Transportmengen für 2030 im Rheinkorridor	176,6	898,4	211,1
Wirtschaftlich relevante Transportmengen ab 250 km Transportentfernung für 2030 im Rheinkorridor	65,9	141,2	129,7
Verlagerungen im Maximalszenario	- 8,3	- 13,1	+ 21,4
Verlagerungen im realistischen Szenario	- 7,0	-8,7	+ 15,7

Tabelle 3.3: Verkehrsmengen und Transportleistung im Rheinkorridor

Mio. Tonnen pro Jahr	Güterverkehr im Rheinkorridor			
	2010	2030	Zuwachs abs.	Zuwachs in %
Bahngüterverkehr	135.768	176.610	40.842	30%
Straßengüterverkehr	676.469	898.355	221.886	33%
Güterverkehr mit Binnenschiffen	173.490	211.074	37.584	22%
Summe	985.728	1.286.040	300.312	30%
Mrd. Tonnenkilometer pro Jahr*	2010	2030	Zuwachs abs.	Zuwachs in %
Bahngüterverkehr	47.346	67.765	20.419	43%
Straßengüterverkehr	184.000	266.823	82.822	45%
Güterverkehr mit Binnenschiffen	45.292	55.711	10.419	23%
Summe	276.638	390.299	113.660	41%
durchschn. Transportweiten, in km				
Bahngüterverkehr	349	384	35	10%
Straßengüterverkehr	272	297	25	9%
Güterverkehr mit Binnenschiffen	261	264	3	1%

* nur Entfernungen auf den Netzen in Deutschland

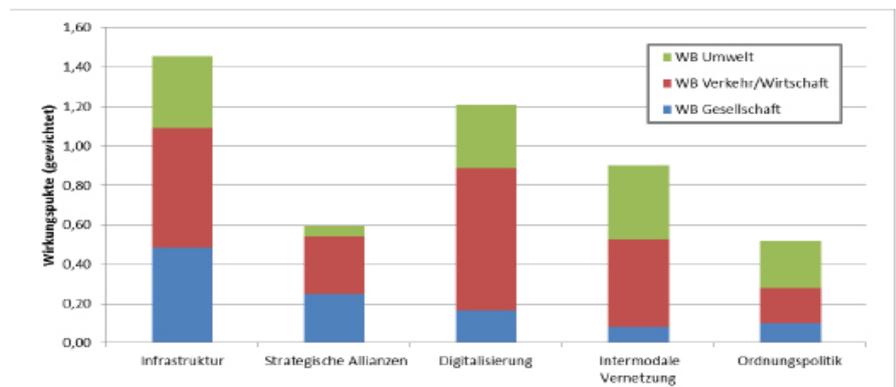


Abbildung 5.1: Qualitative Einschätzung der Wirkung von Maßnahmengruppen

Quelle der Grafiken: SSP Consult im Auftrag des BMVI

- Die größten Verlagerungswirkungen werden in den Maßnahmengruppen „Digitalisierung“ und „Intermodale Vernetzung“ vermutet, gefolgt von den „strategischen Allianzen“ und der „Ordnungspolitik“.
- Während in der Handlungsgruppe „Digitalisierung“ die größten Vorteile für den Wirkungsbereich Verkehr/ Wirtschaft erzielt werden, wirkt die Maßnahmengruppe „Intermodale Vernetzung“ insbesondere auf den Bereich „Umwelt“.
- Für den Wirkungsbereich „Gesellschaft“ sind - durchgehend bei allen Maßnahmengruppen - die wenigsten Vorteile zu erkennen.
- Generell lässt sich aufzeigen, dass sich Wirkungskonflikte innerhalb ,aber auch zwischen den Wirkungsbereichen in Grenzen halten und die positiven Wirkungen überwiegen.

Spektakuläre Filmaufnahmen vom Oberrhein online

BAW-Film vom Karlsruher Wissenschaftsfestival EFFEKTE 2017 auf YouTube

Bild: BAW



Die Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) macht ihren Film über den Oberrhein, der als Beitrag für das diesjährige Karlsruher Wissenschaftsfestivals EFFEKTE entstanden ist, über die Videoplattform YouTube einem größeren Publikum zugänglich.

Unter dem Titel „Der Oberrhein – Lebensader vor den Toren Karlsruhes“ ist der Film ab sofort für die Bevölkerung in der Region und andere Interessierte auf dem BAW-eigenen YouTube-Kanal zu finden. Mit dem Hochladen des Films reagiert die BAW auf die vielen Nachfragen hinsichtlich der Verfügbarkeit des Films und die überwältigende Resonanz der Filmaufführungen während des Wissenschaftsfestivals und der Karlsruher Museumsnacht (KAMUNA).

„Eine Plattform wie YouTube macht es möglich, dass wir mit unserem Film über die Veranstaltungen hinaus eine breitere Öffentlichkeit in den Blick nehmen. Wir möchten auf diesem Weg diejenigen erreichen, die beim Wissenschaftsfestival oder bei der KAMUNA keine Gelegenheit hatten, den Film zu sehen. Gleichzeitig

hoffen wir natürlich auf ein neues interessantes Publikum, das wir für die Faszination Oberrhein aus Sicht des Wasserbaus gewinnen können“, sagt der Leiter der Bundesanstalt für Wasserbau, Prof. Dr.-Ing. Christoph Heinzlmann, beim Filmstart.

„Atemberaubende Luft- und Landschaftsaufnahmen des Oberrheins zwischen der Staustufe Iffezheim und dem Rheinhafen Karlsruhe“, so lautet der Untertitel des ca. 40-minütigen Films. In drei Etappen begibt sich der Zuschauer auf Entdeckungsreise entlang des Rheins, vorbei an wasserbaulich geprägten Flusslandschaften und unberührter Natur. Der Film bietet aber mehr als außergewöhnliche und überraschende Bilder der regionalen Lebensader vor den Toren von Karlsruhe. Die spektakuläre Reise durch die oberrheinische Wasserwelt wird immer wieder unterbrochen für spannende Einblicke in die Arbeit der BAW als Wissenschaftseinrichtung für den Verkehrswasserbau. Impressionen aus den wasserbaulichen Versuchshallen und Laboren zeigen etwa, wie die Experten Naturuntersuchungen,

Experimente und Computersimulationen einsetzen, um den Rhein nachhaltig befahrbar zu machen, Schleusentore vor Korrosionsschäden zu schützen oder wandernden Fischen trotz baulicher Hindernisse das Weiterschwimmen im Rhein zu ermöglichen.

„In unserer Funktion als wissenschaftlicher Gutachter und Berater beschäftigen wir uns in diesem Rheinabschnitt intensiv mit Fragestellungen zur Erhaltung und Instandsetzung der Staustufe Iffezheim, zur Optimierung der künstlichen Geschiebezugabe im Unterwasser der Staustufe und zu flussbaulichen Regelungsmaßnahmen. Aber auch fahrdynamische und ökologische Fragen zählen zu unseren Untersuchungsschwerpunkten am Oberrhein“, erklärt Heinzlmann.

Der Link zum Film lautet:
<https://youtu.be/AH6smtN07TE>

Binnenschifffahrtsrecht: Zur Haftung des Lotsen und des Ablösers

Ein Gastbeitrag von RA Fink von Waldstein und Thomas Hartmann

Die Haftung der Binnenlotsen und des so genannten Ablösers ist zwar durchaus unterschiedlich, führt indes im Ergebnis zu einem Haftungsrisiko, welches in keinem vernünftigen Verhältnis zu den Stunden- oder Tagessätzen des Lotsen oder des Ablösers steht. Lotse und Ablöser haften grundsätzlich für jede Form des Verschuldens, sowohl gegenüber einem Kollisionsgegner oder sonstigen Dritten als auch für solche Schäden, die am eigenen Schiff des Auftraggebers entstehen.

Der Lotse ist dabei in mehrfacher Hinsicht privilegiert. Zum einen gilt seit einer Entscheidung des Bundesgerichtshofes aus dem Jahr 1989 die seerechtliche Vorschrift des § 21 Abs. 3 SeeLG entsprechend. Hiernach haftet der Lotse nur für Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit. Zum anderen bestimmt § 5 i BinSchG, dass die Haftung des Lotsen auf einen Höchstbetrag von 200.000 Rechnungseinheiten bei Personenschäden, bei Sachschäden auf 100.000 Rechnungseinheiten beschränkt werden kann. Eine solche Haftungsbeschränkung ist nur dann ausgeschlossen, wenn der Lotse vorsätzlich oder leichtfertig und im Bewusstsein eines wahrscheinlichen Schadenseintrittes gehandelt hat.

Dem Ablöser kommen solche Haftungsprivilegien - jedenfalls nach derzeitiger Rechtslage - nicht zugute. Er haftet für jede Form der Fahrlässigkeit und grundsätzlich in unbeschränkter Höhe.

Anders als der angestellte Schiffsführer kann sich der Ablöser auch nicht auf einen arbeitsrechtlichen Freistellungsanspruch unter dem Gesichtspunkt der gefahrgeneigten Arbeit berufen, sodass er einem verschuldensabhängigen, vor allem unbeschränkten Berufsrisiko ausgesetzt ist.

Hinzu kommt - und dies gilt für den Lotsen ebenfalls -, dass eine diesbezügliche versicherungstechnische Absicherung, etwa über eine spezielle Berufshaftpflichtpolice, zwar denkbar wäre, diese aber im Hinblick auf die fehlende organisierte Berufsgruppe und die gering zunehmende Stückzahl einerseits sowie das hohe Haftungsrisiko andererseits

aufgrund der dann sicherlich ebenso hohen Prämien wirtschaftlich uninteressant oder sogar unbezahlbar sein wird.

Dieses Haftungsdilemma bestand unter historischem Blickwinkel bislang nur auf dem Papier. Rechtstatsächlich wurde sowohl von dritter Seite als auch seitens des Auftraggebers von einer Inanspruchnahme des Lotsen oder des Ablösers Abstand genommen. Gründe hierfür fanden sich in der Moral und in der oftmals begründeten Annahme, dass sich derartige Haftungssummen aus dem Vermögen des Lotsen oder des Ablösers ohnedies nicht realisieren lassen.

In den letzten Jahren zeichnet sich nunmehr aber recht deutlich ab, dass vor allem der Lotse mit solchen Forderungen überzogen wird und diese Tendenz steigend erscheint.

Es ist nicht erkennbar, dass Gesetzgebung oder Rechtsprechung hierauf signifikant und schnell reagieren, sodass Lotse und Ablöser in der Haftungsnot bleiben und ihnen allenfalls einzelvertragliche Lösungen mit dem jeweiligen Auftraggeber zur Verfügung stehen, um die Haftung zumindest abzumildern.

Solche einzelvertraglichen Lösungen könnten etwa bestimmen, dass der Auftraggeber sich gegenüber dem Lotsen oder dem Ablöser verpflichtet, die mit der Auftragsübernahme verbundenen Risiken dergestalt bei den vielfältigen Risikoträgern zu versichern, dass der Auftragnehmer bei einem entsprechenden Schaden wirtschaftlich nicht stärker belastet wird, als ein Angestellter des Auftragnehmers - letztendlich eine analoge Anwendung der Grundsätze der Arbeitnehmerhaftung. Dem Auftraggeber kann dabei durchaus freigestellt bleiben, wie er dies versicherungstechnisch im Einzelfall löst. Würde der Auftraggeber diese Verpflichtung versicherungstechnisch nicht umsetzen, so würde er sich einem Schadensersatzanspruch des Lotsen oder des Ablösers aussetzen, was für diese eine ähnliche Schutzwirkung haben könnte.

Festzuhalten ist, dass das vorbeschriebene „Haftungsdilemma“ nur über die Policen des Auftraggebers wirtschaftlich abzufedern ist und selbstverständlich jeder einzelne Lotse und jeder Ablöser mit jedem Auftraggeber eine solche individuelle vertragliche Vereinbarung abschließen muss.

Dies im Rahmen wirtschaftlicher Zwänge und den praktischen Modalitäten der Auftragserteilung tatsächlich umzusetzen, dürfte nicht einfach sein; sinnvoll und notwendig erscheint es allerdings.

Über die Autoren

Fink von Waldstein

ist Anwalt mit eigener Kanzlei in Mannheim. Seine Tätigkeitsschwerpunkte liegen im Binnenschifffahrtsrecht sowie im Transport- und Speditionsrecht. Er ist Vorsitzender der Gesellschaft zur Förderung des Binnenschifffahrtsrechts an der Universität Mannheim (GBM) und Mitglied im Fachausschuss für Binnenschifffahrtsrecht des VBW

Thomas Hartmann

ist Geschäftsführer der Hartmann Versicherungsmakler GmbH in Mannheim und Experte für Risikoversicherungen im Bereich der Binnenschifffahrt. Er ist Mitglied im Vorstand der Gesellschaft zur Förderung des Binnenschifffahrtsrechts an der Universität Mannheim (GBM).



„Fahrodynamik 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 Manövrier-situationen, wie Begegnungen, Überholmanöver oder Schleusenein- und -ausfahrten.

Schiffseignern wird ein Kompendium an die Hand gegeben, das bei Schiffsneu- und -umbauten helfen kann, die richtige Schiffskonfiguration 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, ökol-

ogisches Fahren werden vermittelt.

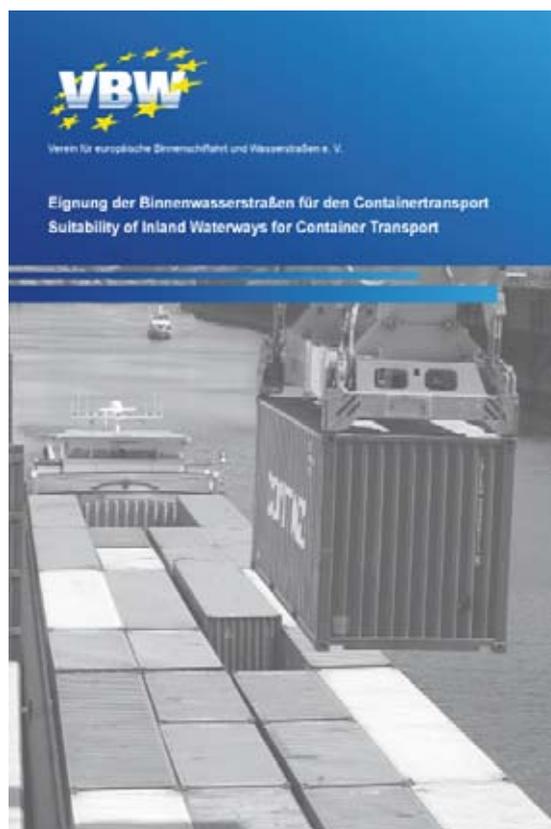
Die Broschüre kann von VBW-Mitgliedern auf der Internetseite des Vereins, www.vbw-ev.de, kostenlos vollständig angesehen werden.

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, 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 Binnenwasserstraßen und Häfen und dem Fachausschuss für Binnenschiffe des Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. erarbeitet. Die Bro-



schüre 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



Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e. V.

Schiffsführungssimulatoren in der Binnenschifffahrt



„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 Fahr-dynamische 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 Simu-

latortechnik 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, indem zukünftige Nutzungsmöglichkeiten und weiterer Forschungsbedarf skizziert werden.

Die Publikation ist auf www.vbw-ev.de kostenlos anzuschauen. Der PDF-Download ist nur über den Mitgliederlogin möglich.



Impressum

Herausgeber:

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

Präsident: Heinz-Josef Joeris

Verantwortlich für den Inhalt, Redaktion, Satz und Layout

Marcel Lohbeck, Geschäftsführer

Anschrift:

Dammstraße 15-17

47119 Duisburg

Telefon: 0203-8006-27

Telefax 0203-8006-28

info@vbw-ev.de

www.vbw-ev.de