VBW kompakt

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

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

in der zweiten Ausgabe unseres Mitgliederjournals in diesem Jahr, können Sie Ereignisse, Themen und Ergebnisse der Vereinsarbeit in den Monaten April bis August 2013 nachlesen.

Inhaltlicher Schwerpunkt dieser Ausgabe ist die ökologische und ökonomische Bilanz von Landstrom für die Binnenschifffahrt. Die Analyse der entsprechenden VBW-Arbeitsgruppe hierzu finden Sie ab dieser Seite.

Gemeinsam blicken wir auf den VBW-Thementag „Neue Märkte für die Binnenschifffahrt: Konsumgüterverkehre“ im April diesen Jahres zurück und bieten Ihnen hiermit detaillierte Zusammenfassungen aller Fachvorträge.

Darüber hinaus informieren wir Sie über die Seehandelsrechtsreform, die Plenarsitzung der Moselkommission sowie über Personalia und kommende Veranstaltungen.

Wir hoffen Sie hatten eine schöne Sommerzeit und wünschen Ihnen eine informative Lektüre. (Loh)

Ausgabe 2: August 2013

INHALT

Ökologische und ökonomische Bilanz von Landstrom	S. 1
Nachbericht Thementag: „Konsumgüterverkehre“	S. 5
Ergebnisse der Plenarsitzung der Moselkommission	S. 10
Personalia: Hans-Egon Schwarz in den Ruhestand gegangen	S. 11
kurz gemeldet: Heinzelmann absolviert erstes Semester als Honorarprofessor.	S. 11
Seerechtsform: Verklarungsverfahren bleibt erhalten	S. 12
Nachruf Jos v. Splunder	S. 12
VBW-Veranstaltungen im 2. Halbjahr 2013	S. 13
Veranstaltungshinweise	S. 14
VBW-Publikationen	S. 15
Impressum und Termine	S. 16

VBW-Arbeitsgruppen

Arbeitsgruppe „Stromtankstellen“ legt Analyse zur ökologischen und ökonomischen Bilanz von Landstrom vor

Anlass

Ende 2012 hat der VBW eine Arbeitsgruppe „Stromtankstellen“ eingesetzt.

Ziele dieser Arbeitsgruppe sind die Erarbeitung

- einer Analyse zur ökologischen und ökonomischen Funktion von Stromtankstellen in der Güter-Binnenschifffahrt
- einer Analyse der in Europa derzeit in Nutzung befindlichen Landstromsysteme und der zukünftigen Planungen der jeweiligen Länder im Bezug auf den Ausbau von Landstrom
- von Empfehlungen für eine europäische, einheitliche, technische Ausgestaltung von Stromtankstellen
- von Empfehlungen für ein gesamteuropäisches, bargeldloses Bezahlsystem.

Der nachfolgende Bericht fasst die Ergebnisse der Bearbeitung des ersten Aufgabenpaketes, der Analyse des ökonomischen und ökologischen Nutzens von Landstrom, zusammen.

Definition „liegende Schifffahrt“ und Liegezeiten

Als „liegende Schifffahrt“ werden in dieser Analyse Gütermotorschiffe bezeichnet, die sich nicht in Fahrt befinden und nicht zum Zwecke der Be- und Entladung an einer Liegestelle festgemacht sind.

Eine Betrachtung der technischen Gegebenheiten in der Fahrgast- und Kabinenschifffahrt findet im Rahmen dieser Untersuchung nicht statt, da hier bereits flächendeckende, auf die Besonderheiten dieses Sektors abgestimmte Landstromlösungen existieren.

Seit den 60er Jahren haben sich die Liegezeiten von Binnenschiffen von durchschnittlich zirka 43 Stunden (inklusive Umschlagszeit) um mehr als ein Drittel auf zirka 26 Stunden reduziert. Durch Produktivitätsgewinne und Erhöhungen der Umschlagskapazitäten in den Binnenhäfen, verlassen die Binnenschiffe

den Hafen bereits nach wenigen Stunden.

Die meisten Liegestellen befinden sich außerhalb von Binnenhäfen. Da dort keine Hafenliegegelder erhoben werden, werden diese Liegestellen seitens der Binnenschiffer zur Verbringung der Ruhezeiten bevorzugt.

Aufgrund der Verkehrsbeobachtungen und statistischen Erhebungen ist bekannt, dass ca. 85% der Schiffe in der Betriebsart A1 (16 h Fahrzeit) oder A2 (18 h Fahrzeit) fahren. Dementsprechend sind 6-8 h am Tag eine externe Stromversorgung notwendig.

Ausgangslage

Derzeit werden (inter)national und regional sehr unterschiedliche Landstromsysteme betrieben. Standards zur Normung dieser Stromtankstellen werden auf verschiedenen Ebenen in Deutschland, den Niederlanden sowie auf europäischer Ebene entwickelt. Eine vernetzte Entwicklung findet nicht statt.

Einer Ausweitung der Landstromversorgung an den westeuropäischen Wasserstraßen und Binnenhäfen werden Erwartungen hinsichtlich der Verbesserung der Geräusch – und Schadstoffemission zugeschrieben.

Infrastrukturkosten

Zur Senkung der schifffahrtsbezogenen NOx-, Feinstaub- und Lärmemissionen in den Häfen und an Liegestellen wollen vor allem Seehäfen liegende Binnen-Gütermotorschiffe zunehmend dazu verpflichten, eine Landstromversorgung in Anspruch zu nehmen. Im Hafen Rotterdam gilt bereits eine solche Landstromabnahmeverpflichtung. Auch aus der Politik wird häufiger die Forderung nach einem flächendeckenden Ausbau von Stromtankstellen und einer Nutzungsverpflichtung für die Binnenschifffahrt erhoben.

An den bundeswasserstraßenseitigen Liegestellen werden zunehmend Stimmen laut, die eine Stromerzeugung durch Bordstromaggregate wegen der vernehmbaren Geräuschemission durch Landstromangebote ersetzen wollen. Insbesondere bei den Genehmigungsverfahren für neue Liegestellen erleichtern Landstromangebote die Akzeptanz der Liegestellen.

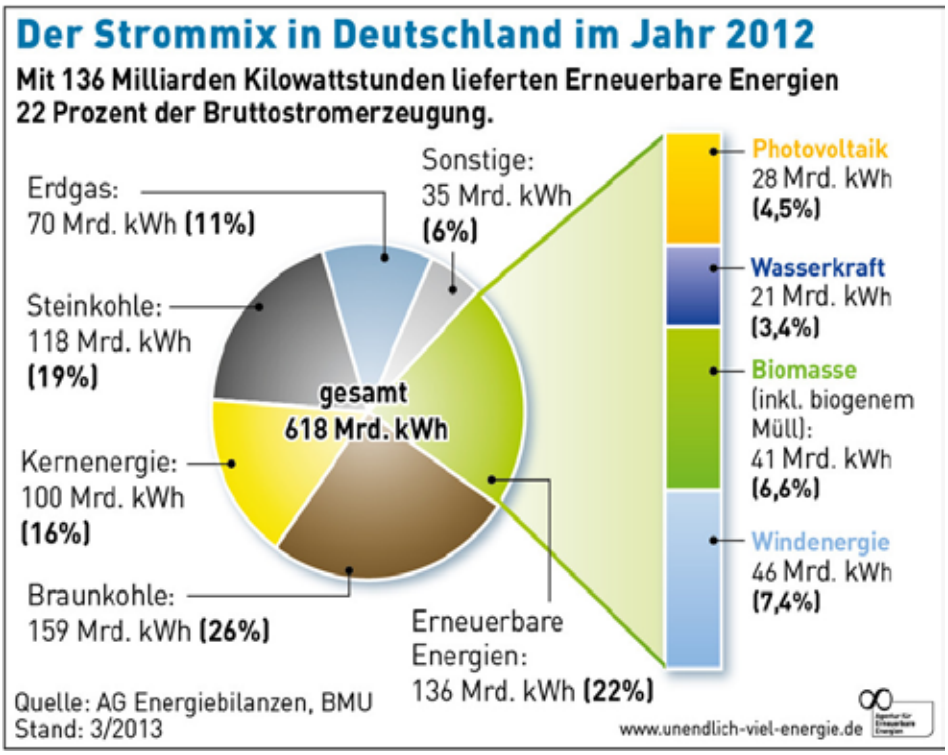
Die Kosten für die Einrichtung von Landstromtankstellen an Liegeplätzen richten sich nach dem Aufwand für die Erschließung.

Je nach Lage der Liegestelle und Ausstattung des kommunalen Stromnetzes müssen durch die Hafenbetriebe aufwändige Tiefbaumaßnahmen durchgeführt oder sogar neue Trafostationen gebaut werden. Insbesondere für größere Binnenhäfen mit einer hohen Anzahl Liegestellen sind diese Investitionskosten sehr erheblich und können mehrere Millionen Euro pro Hafen betragen. Ein spezielles Investitionshemmnis in Deutschland ist die derzeitige deutsche Rechtslage, welche verbietet, die Kosten für Aufbau und Instandhaltung von Stromtankstellen auf den Endkunden umzulegen. Aktuell investiert die deutsche Bundeswasserstraßenverwaltung 4,7 Mio. Euro in den Ausbau der Landinfrastruktur. Ertüchtigt werden 27 Liegestellen und 77 Landstromanschlussstellen. Die Kosten betragen durchschnittlich 170.000,- Euro pro Liegestelle, bzw. 60.000,- Euro pro Zapfsäule.

Die Infrastrukturkosten an den Bundeswasserstraßen, die durch die öffentliche Hand getätigt werden, werden voraussichtlich nicht auf die Stromkunden umgelegt, sodass von dem Stromabnehmer nur die Stromkosten entrichtet werden.

Ökologische Bilanz von Stromtankstellen

Der ökologische Nutzen von Stromtankstellen im Hinblick auf die Schadstoffbilanz als auch auf die Emissionsanteile der liegenden Schifffahrt unterscheidet sich beim derzeitigen Energiemix (siehe Grafik 1) nicht wesentlich.



Oben: Grafik 1) Strommix in Deutschland 2012
Quelle: AG Umweltbilanzen, BMU

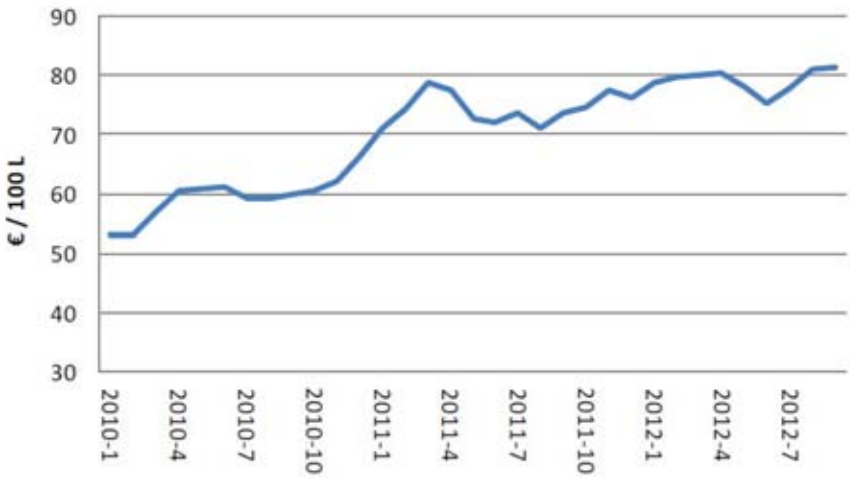


Foto: Georgiew, Fotolia

Grund hierfür ist der noch hohe Anteil der Kohlekraftwerke. Durch die Abschaltung von Kernkraftwerken im Rahmen der so genannten „Energiewende“ und die Planung neuer Kohlekraftwerke ist zu erwarten, dass mittelfristig der Anteil der Kohle an der Verstromung steigt. Landstrom wird zudem in der Regel nicht in Nähe der Liegestellen produziert, weshalb Leitungsverluste ebenfalls in die Ökobilanz einzubeziehen sind. Durch diese Faktoren kann die Umweltbilanz von Landstrom regional sogar negativ ausfallen.

Seit Inkrafttreten der entsprechenden EU-Verordnung Ende 2011 wird an Bord von Binnenschiffen schwefelfreier Diesel verwendet. Hierdurch konnte eine deutliche Reduktion der Schadstoffemissionen erreicht werden. Die Abwärme des generatorerzeugten Bordstroms heizt den Maschinenraum und den Raum unterhalb der Wohnquartiere auf, sodass Heizungsenergie eingespart werden kann. Diese Art systemimmanenter Kraft-Wärme-Kopplung steigert die Energieeffizienz zusätzlich.

Deutlich verbessern dürfte sich dieses Verhältnis zugunsten des Landstroms, wenn Landstrom vermehrt mithilfe regenerativer Energiequellen erzeugt wird.



Links: Grafik 2) Entwicklung des Dieselölpreises
Quelle: ZKR Martkbeobachtung 2012-II

Emissionsanteile der liegenden Schifffahrt

Ein weiteres Kriterium zur Bewertung des ökologischen Nutzens eines flächendeckenden Ausbaus von Landstromtankstellen ist der Anteil der liegenden Schifffahrt an den gesamten Emissionen des Verkehrs.

Eine umfangreiche Studie des Entwicklungszentrums für Transportsysteme e.V. (DST) in Duisburg zu den „Emissionen liegender Schiffe in Duisburg“ hat ergeben, dass die Ruß- und Partikelemissionen für den größten Binnenhafen Europas inklusive aller weiteren öffentlichen Duisburger Häfen lediglich 2,2 Tonnen pro Jahr betragen.



Foto: Neunherz, pixelio.de

Aufgrund des marginalen Anteils der liegenden Binnenschifffahrt an den Gesamtemissionen kann feststellt werden, dass die Förderung umweltfreundlicherer und alternativer Antriebssysteme und Treibstoffe sowie Smart-Steaming deutlich geeignetere Maßnahmen zur Senkung der Emissionen der Binnenschifffahrt darstellen.

Landstrom als Maßnahme zur Senkung von Konflikten mit Anwohnern

Die Liegestellen an den deutschen Wasserstraßen befinden sich teilweise im urbanen oder dörflichen Raum. Da der überwiegende Teil der Binnenschifffahrt betriebsformabhängig Liegestellen für die Einhaltung der Nachtruhe benutzen muss, fördert die Minderung der Emissionen an den Liegenstellen die Gesamtakzeptanz der Binnenschifffahrt. Zudem werden wassernahe Flächen in Städten, wie ehemalige Hafen- und Industriegebiete, zunehmend als attraktive neue Wohnquartiere erschlossen. Die Wohnbebauung wächst dadurch an Logistikflächen heran. Konflikte zwischen den neuen Anwohnern und den alten Nutzern können hierdurch entstehen.

Vor allem Lärm und Geruch laufender Dieselaggregate der liegenden Schifffahrt, die in reinen Industriehäfen keine Rolle spielen, sind häufig Gegenstand dieser Konflikte.

Während eine Verbesserung der verkehrsbezogenen Schadstoffemissionen durch Landstrom nicht zu erwarten ist, können Stromtankstellen dazu genutzt werden, Lärm und Geruchsemissionen zu senken und Konflikte zwischen den Anwohnern von Liegestellen und der Schifffahrt zu minimieren.

Bei der Neuausweisung innerstädtischer Flächen ist eine klare Nutzungsabgrenzung zu bevorzugen, um Konflikten zwischen Gewerbe und Anwohnern vorzubeugen.

Wo dies aufgrund bestehender urbaner Strukturen nicht möglich ist, kann ein Engagement der öffentlichen Hand für den Ausbau von Stromtankstellen dazu beitragen, das positive Bild der Schifffahrt in der Bevölkerung zu stärken.

Die Kosten von Landstrom für den Endverbraucher und Auswirkungen auf die Transportkosten

Während sich die Treibstoffkosten in der Binnenschifffahrt aufgrund der globalen Ölpreisentwicklung in den vergangenen Jahren stetig aufwärts entwickelt haben (siehe Grafik 2), sind die Kosten für Landstrom nahezu konstant geblieben.

Für Binnenschiffer kann die Nutzung von Landstrom dazu beitragen, den Treibstoffverbrauch und damit die Treibstoffkosten zeitweilig zu senken.

Hierdurch kann sich ein Kostenvorteil ergeben, sofern der Strom nicht durch Weitergabe hoher Investitions- und Unterhaltungskosten für den Aufbau des Stromtankstellennetzwerks stark verteuert wird. Letzteres wäre für die Akzeptanz von Stromtankstellen kontraproduktiv und könnte schließlich sogar eine unangemessene Verteuerung des umweltfreundlichen Binnenschiffstransports bedeuten.

Zusammenfassung der Ergebnisse

- Landstrom, der sich aus einem konventionellen Energiemix speist, hat gegenüber dem an Bord generierten Strom derzeit keine oder nur geringfügige ökologischen Vorteile. Dieses Verhältnis kann sich durch die zunehmende Stromgewinnung aus regenerativen Energiequellen verschieben.
- Die Einrichtung eines flächendeckenden Netzes aus Stromtankstellen zieht hohe Investitionskosten nach sich, die sich wirtschaftlich nur mit flankierenden Maßnahmen darstellen lassen.
- Deutlich höhere Wirkung versprechen andere Maßnahmen wie die Förderung umweltfreundlicherer und alternativer Antriebssysteme und Treibstoffe sowie Smart-Steaming.
- Stromtankstellen können helfen, Lärm- und Geruchsemissionen in besiedelten Gebieten zu minimieren. Bei der Neuausweisung von Flächen ist eine klare Nutzungsabgrenzung zu bevorzugen.
- Aufgrund der hohen Dieselpreise kann Landstrom-Binnenschiffern bei der Reduzierung von Treibstoffkosten helfen. Diese Kostenvorteile werden reduziert oder aufgehoben bei einer Umlage der Investitions- und Instandhaltungskosten auf den Endkunden.

VBW-Thementag

Deutsch-Niederländischer Know-How-Transfer beim VBW-Thementag: Neue Märkte für die Binnenschifffahrt: Konsumgüter



Foto: VBW e.V.

Am 23. April 2013 fand in der IHK in Duisburg der zweite VBW-Thementag der Reihe „Neue Märkte für die Binnenschifffahrt“ statt. Schwerpunkt dieser Veranstaltung waren Konsumgüterverkehre. Erstmals fand eine Veranstaltung dieser Reihe in Kooperation mit anderen Organisationen statt. Mitveranstalter waren die Niederrheinische IHK Duisburg-Wesel-Kleve zu Duisburg, die IHK Mittlerer Niederrhein sowie das Short Sea Shipping Inland Waterway Promotion Center (SPC).

„Durch diese lose Form der Kooperation erreichen wir ein breiteres, über die Schifffahrt und die Hafenbranche hinaus reichendes Publikum. Heute sind etwa 60 Personen hier, wie zu erwarten viele Teilnehmer aus der Schifffahrt, der Logistik- und Hafenbranche, aber ich sehe eben auch Vertreter aus der verladenden Wirtschaft, die nicht per se wasserstraßenaffin sind. Das werte ich als großen Erfolg.“, erklärte VBW-Geschäftsführer Marcel Lohbeck.

Der Hausherr, IHK-Geschäftsführer Ocke Hamann, begrüßte die Teilnehmer und wartete direkt mit einer Geschäftsidee auf. Der anwesenden Vertreterin von Haribo gab er den Tipp, doch mal per Binnenschiff im „Katjes-Revier“ zu wildern und gegenüber dem Mitbewerber vom Niederrhein mit entsprechenden Containertransporten Flagge zu zeigen.

Die thematische Einleitung von VBW-Präsident Heinz-Josef Joeris führte die Teilnehmer ins Leben eines durchschnittlichen Konsumenten und in die Welt des internetgestützten Einzelhandels der Zukunft.

Das Angebot des Internethandels wachse ständig. Zukünftig würden vermutlich auch vermehrt Dinge des täglichen



VBW-Präsident Heinz-Josef Joeris analysierte die veränderten Konsumgewohnheiten der Kunden im Zeitalter des Web 2.0. Foto: VBW e.V.

Bedarfs, wie Lebensmittel, Hygieneartikel, aber auch Aktionswaren über das Internet eingekauft und per Lieferung an den Kunden gebracht. Die massenweise Nutzung von Smartphones mit entsprechenden Shopping-Apps werde den Einkauf für den Kunden noch bequemer machen und zu einer Beschleunigung dieser Entwicklung führen.

Dabei interessiere es den Kunden zumeist nicht, dass hinter alledem eine hochkomplexe Logistikkette stecke. Der Handel hingegen stehe in einem schwierigen Spannungsverhältnis zwischen Zulieferern bzw. Produzenten und dem Konsumenten. Der starke Wettbewerb im Handel führe zu einem hohen Kostendruck. Dies geschehe vor dem Hintergrund steigender Rohstoffpreise und Transportkosten, welche die Margen zusätzlich unter Druck setzten. Aber



Carsten Berger, General Manager Sales & Business Development, H&S Containerine GmbH, Duisburg, Foto: VBW e.V.

auch das Konsumentenverhalten habe sich geändert. Ein möglichst günstiger Preis sei ein wichtiger Faktor für die Kaufentscheidung. Immer häufiger stelle der Kunde aber auch Ansprüche an die Nachhaltigkeit und Umweltfreundlichkeit der Waren. Diese Erwartungshaltung werde von den Produzenten und Zulieferern an den Handel und die Handelslogistik weitergegeben.

Wünschenswert wäre daher ein logistisches System von Hubs und Speichen unter Einbindung der Wasserstraßen über das die Waren über den Laden zum Endkunden gelangen. Vieles von dem, was der Kunde bestelle, könne in Containern oder als palettierte Ware mit Binnenschiffen zu den Verteilzentren an den trimodalen Hubs gebracht werden, von denen die Güter per LKW weiter transportiert würden.

In einem solchen integrierten System gebe es viele Profiteure. Verlader profitierten von der Zuverlässigkeit und den geringen Transportkosten des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt. Durch die Nutzung der enormen Reservekapazitäten der Wasserstraßen würden zugleich Straßen und Schienen entlastet. Zudem sei die Binnenschifffahrt ein besonders umweltfreundlicher Verkehrsträger mit minimalen externen Kosten. Davon profitiere auch der Endverbraucher.

Die technischen und logistischen Mittel zur Erreichung dieses Ziels seien vielfach bereits vorhanden. Um diese Möglichkeiten effektiv zu nutzen, bedürfe es kluger, integrierter Logistikkonzepte.

Carsten Berger, General Manager Sales & Business Development bei H&S Containerline knüpfte an das durch den VBW-Präsidenten skizzierte Szenario an.

Der Online-Handel habe den klassischen Versandhandel mit Vollgas überholt und sei auf gutem Wege, das Ladengeschäft zu überflügeln. Diese Entwicklung stelle die Logistik und die Infrastruktur vor große Herausforderungen. Vor allem das irrationale, schwer planbare Bestellverhalten der Kunden sowie das massiv erhöhte KEP-Aufkommen und die hohe Retourenquote stellten Probleme dar.

Dabei setze der Einzelhandel vor allem auf den LKW. Etwa 60% der Container für die Oberrhein-Region würden per LKW transportiert. Das Binnenschiff hätten die meisten Handelslogistiker nicht im Fokus.

Das Vorurteil, das Binnenschiff sei zu langsam, halte sich hartnäckig. Dies sei schwer verständlich, zumal dem Versand vom Produktionsort per Seeschiff zum Zielhafen in Europa mehrere Wochen eingeräumt würden, es aber unglaublich schnell gehen müsse, sobald die Güter dort eingetroffen seien. Die wenigsten Güter seien zeitkritisch.

Die Vorträge boten viel Gesprächsstoff für die Veranstaltungspause. Foto: VBW e.V.





Tom Tillemans, Head of Logistics Network Development, H.J. Heinz Supply, Zeist, präsentierte die Verlagerungsstrategie des Ketchupherstellers. Foto: VBW e.V.



Joris Tenhagen, Manager Business Development, Seacon Logistics Group, Venlo gab Einblicke in „synchromodale Transporte“. Foto: VBW e.V.

Hier sieht Berger Optimierungsbedarf auf Seiten des Handels, denn die Vorteile des Binnenschiffsverkehrs überwögen aus seiner Sicht die Nachteile. Um 9.000 Container von einem der großen Seefrachter ins Hinterland bewegen zu können, bedürfe es der gleichen Anzahl LKW, aber nur rund 50 ÜGMS.

Durch Nutzung des Wasserweges könnten zudem die CO2-Emissionen des Transports um 40% gesenkt werden. Gerade dieser ökologische Vorteil sei ein zunehmend wichtigeres Verkaufsargument. Berger plädiert deshalb dafür die CO2-Emissionen eines Transportes auf der Offerte und der Rechnung auszuweisen und die Ersparnis zur Direktfahrt per LKW anzugeben.

Daneben müsse sich die Binnenschifffahrt noch stärker durch individuelle Kundenlösungen und stärkere Einbindung in transportlogistische Systeme, z.B. durch bessere Nutzung der Möglichkeiten von Tracking & Tracing und Telematik, als verlässlicher und flexibler Partner beweisen.

Über eine Verladerinitiative zur Verkehrsverlagerung berichtete Tom Tillemans Leiter für das Logistics Network Development beim Ketchup-Hersteller Heinz in den Niederlanden.

Der zunehmende Mangel an LKW-Fahrern, die steigenden Stau- und Kraftstoffkosten sowie der prekäre Zustand wichtiger Infrastrukturen, aber auch die erhöhte Sensibilität der Öffentlichkeit für nachhaltige Unternehmenspolitik hätten die Motivation des Konzerns gestärkt, Alternativen zum Straßentransport zu suchen.

Dabei sei man darauf aufmerksam geworden, dass lediglich 20% der in den Niederlanden zur Verfügung stehenden Kapazität der Binnenterminals genutzt werden. Gemeinsam mit dem niederländischen Promotion-Center für die Binnenschifffahrt, Bureau Voorlichting Binnenvaart, habe man daher Lösungen für eine Binnenschiffsverbindung gesucht. Neun Monate habe es gedauert, bis die Verbindung zwischen Elst und Rotterdam realisiert werden konnte. Zusammen mit Bureau Voorlichting Binnenvaart habe man Produktions- und Lieferketten analysiert und Wege gesucht, eine mit diesen Prozessen harmonisierte verlässliche Logistikkette abzubilden, die sich zu vernünftigen Kosten darstellen ließe.

Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Seit Jahresbeginn pendelt ein Binnenschiff vom Binnenhafen-Terminal in Cuijk mit Fertigprodukten in den Seehafen. Dies sei jedoch erst der Anfang. Tillemans sehe ein Potenzial von fünf bis zehntausend 40-Fuß-Containern im Jahr. Damit könnten 10.000 LKW-Fahrten im Jahr eingespart und ein wichtiger Beitrag zum Ziel des Konzerns, seine CO2-Emissionen um 20% zu senken, geleistet werden.

„Auch für viele Großverlader ist es schwierig, genügend Ladung aufzubringen“, so Tillemanns, deswegen agiere Heinz nicht alleine sondern in einer Kooperation mit weiteren Unternehmen. Zunächst habe man mit der Brauerei



Anton van Megen, Geschäftsführer Research Small Barges B.V, der Erfinder der „Q-Barge." Foto: VBW e.V.

Bavaria und dem Süßwarenhersteller Mars zusammengearbeitet. Diese Kooperation habe aber aufgrund der unterschiedlichen geographischen Lage der einzelnen Partner nicht so gut funktioniert. Allerdings hätten alle Partner aus diesem Versuch gelernt. Mars und Bavaria würden nun eine eigene Binnenschiffstrecke von Veghel nach Rotterdam bedienen. Heinz habe das Projekt mit anderen Partnern fortgeführt und seinen Ladungsanteil auf 83% reduziert.

„Wenn ein Schaf einmal über den Deich gelaufen ist, laufen die anderen hinterher, heißt es bei uns in den Niederlanden. Wir sehen uns als Innovator und laden zum Nachmachen ein", erklärt Tillemans. Heinz habe sich deswegen mit 300 weiteren Unternehmen zur Initiative „Lean and Green" zusammengeschlossen. Ziel dieser Initiative sei es, durch Informationsweitergabe und Veranstaltungen weitere Partner zu gewinnen und das Projekt auf zehn tägliche Linienverbindungen auszubauen.

Joris Tenhagen, Geschäftsfeldentwickler bei der Seacon Logistics Group in Venlo betonte ebenfalls, dass die Binnenschifffahrt als Teil flexibler Logistiklösungen im Wettbewerb mit Schiene und Straße bestehen könne. Bei „synchromodalen Transporten" habe der Kunde die Möglichkeit, bei jedem Moduswechsel in einer Logistikkette erneut zwischen Binnenschiff, Bahn oder LKW auszuwählen. So könne jederzeit auf kurzfristig veränderte Rahmenbedingungen und Bedarfe reagiert und der Transport entsprechend angepasst werden. „Die gleichen Waren, die heute mit der Bahn transportiert werden, können morgen möglicherweise schon denselben Weg per Binnenschiff nehmen. Der Kunde kann das täglich flexibel nach seinem Bedarf ausrichten", verdeutlichte Tenhagen.
Voraussetzung für das Funktionieren und die Verlässlichkeit eines derart flexiblen Systems sei allerdings ein genaues Informationsbild. „Um für den Kunden genau planen zu können benötigen wir umfassende Daten zur Verfügbarkeit und Position von Schiffen, Verspätungen, Details über die einzelnen Strecken, insbesondere über Transporthindernisse und Streckensperrungen", erklärt Tenhagen. Derzeit sei der Aufwand diese Daten zu gewinnen sehr groß, da viele verschiedene Datenquellen abgeschöpft werden müssten. In den Niederlanden werde derzeit daran gearbeitet, dieses Problem zu lösen. Zukünftig sollen die Nutzer alle benötigten Daten an einen einheitlichen virtuellen Ansprechpartner, das sogenannte Single-Window, übertragen. Von dort aus können die Daten von allen berechtigten Nutzern, z.B. Kunden, Logistikpartnern oder Behörden abgerufen werden. Sollte sich die Single-Window-Lösung in den Niederlanden etablieren, könne das auch ein nachahmenswertes Beispiel für Deutschland und andere Länder werden.

Den Abschluss der Vortragsreihe an diesem Nachmittag bildete Anton van Megen, Geschäftsführer bei der Research Small Barges B.V. aus Amsterdam mit seinem „Q-Barge"-Konzep".

Die „Q-Barge" ist ein neuer, modularer Schiffstyp. Eine „Q-Barge" besteht aus vier selbstfahrenden Einheiten,

Konzeptskizze der „Q-Barge" an einem Containerterminal Bildquelle: Research Small Barges B.V..





Foto: VBW e.V.

die jeweils 45m lang und 5,80m breit sind. Jede dieser Einheiten verfügt über einen Frachtraum von 500 Tonnen und ein Frachtvolumen von 1000m³, dies entspricht 24 20-Fuß-Containern (TEU). Die einzelne selbstfahrende Einheit sei hervorragend geeignet für Fahrten in kleinere Kanäle und damit auch für die Citylogistik.

„Standardisierung und Flexibilität waren unsere Leitgedanken bei der Entwicklung der „Q-Barge“. Wir wollten ein Schiff konzipieren, dass die Flexibilität kleiner Schiffe mit der Wirtschaftlichkeit großer Schiffseinheiten kombiniert“, erklärte van Megen. Die „Q-Barge“ entspreche exakt den Abmessungen von drei Trailern in der Länge und zwei Trailern in der Breite“. Insbesondere der Handelslogistik erleichtere man dadurch die Kalkulation. „Ein Trailer ist hier die gewohnte Referenzgröße“, so van Megen“

Über eine Koppelstelle am Bug des Schiffes können größere Einheiten gebildet werden.

Eine Einheit aus vier „Q-Barges“ misst 90m x 11,60 m und hat einen Tiefgang von 2,80m. Das Frachtvolumen liegt bei 4.000 m³, 2.000t bzw. 96 TEU.

Der modulare Aufbau ermögliche den Einsatz der „Q-Barge“ auf 95% aller europäischen Wasserstraßen.

Das Konzept sei weniger für Langstrecken, sondern eher für Linienverkehre gedacht, daher habe man beim Design der „Q-Barge“ auch auf Besatzungsquartiere verzichtet. Die Besatzungen sollten nach Schichtende nach Hause fahren, damit sei auch der Einsatzradius umschrieben.

Einsparpotenzial sehe van Megen auch bei den Personalkosten. Ein „Q-Barge“-Vierer-Verband könne von zwei Personen gefahren werden.

Durch die Kopplung mehrerer Einheiten stünden doppelt oder sogar vierfach redundante Systeme zur Verfügung. Dies trage deutlich zur Sicherheit des Schiffes bei. Darüber hinaus werde die „Q-Barge“ mit zahlreichen Assistenzsystemen ausgerüstet, wie ein Autopilot, Laserentfernungsmesser und Anlegehilfen.

Noch seien einige technische Details zu klären. Ein Problem habe die Doppelend-Form dargestellt. Ein Schiff ohne klar erkennbarem Bug und Heck habe die aktuellen technischen Vorschriften vor große Herausforderungen gestellt.

Die Gespräche mit der SUK über eine technische Zulassung verliefen jedoch sehr positiv. Van Megen sei zuversichtlich, dass RSB mit dem Bau des Prototyps im Herbst beginnen könne.

(Loh)



Foto: VBW e.V.

Moselkommission

Plenarsitzung der Moselkommission beschließt Speerzeiten für Schleusen bis 2025 und Änderungen an der Moselschiffahrtspolizeiverordnung. Abgabentarife bleiben unverändert.



Foto: Siepmann, pixelio.de

Am 13. Juni 2013 fand die Plenarsitzung der Moselkommission auf Schloss Senningen in Luxemburg statt. Neben Delegierten der Moselanrainerstaaten Deutschland, Frankreich und Luxemburg nahmen auch Vertreter von ZKR und IKSMS an dieser Sitzung teil; sie berichteten über die Aktivitäten ihrer jeweiligen Einrichtungen und über weitere Möglichkeiten einer Intensivierung der Zusammenarbeit mit der Moselkommission.

Erster Punkt auf der Tagesordnung war die Neuwahl des Präsidenten der Moselkommission. Frankreich gab den Vorsitz an die luxemburgische Delegation ab. Herr Max Nilles hat die Wahl angenommen und leitete die Plenarsitzung.

Das Sekretariat berichtete über seine Tätigkeit und die Verkehrsentwicklung im Jahr 2012. Beide Dokumente sind – ebenso wie eine Presserundschau – auf der Internetseite der Moselkommission verfügbar.

In den Plenarsitzungen bekommen die Ausschüsse und Arbeitsgruppen der Moselkommission die Möglichkeit, über ihre Tätigkeiten zu berichten und den Delegierten ihr Arbeitsprogramm für das kommende Jahr zu erläutern.

Die Moselkommision hat, auf Vorschlag ihres Technischen Ausschusses, die Sperrzeiten für die Moselschleusen für die Jahre 2020 bis 2025 festgelegt. Während dieser Sperrzeiten von acht bis zehn Tage Dauer werden Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten an den Bauwerken durchgeführt. Die Termine stehen nun den Nutzern der Wasserstraße auf www.moselkommission.org zur Verfügung.

Im Polizeiausschuss wurden einige Änderungen an der Moselschifffahrtspolizeiverordnung (MoselSchPV) besprochen und für die Sicherheit der Schifffahrt als für notwendig erachtet. Unter anderem hat die Moselkommission beschlossen, in Abfallfragen auf das Übereinkommen für die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) zu verweisen. Eine Neuregelung zum Befahren des deutsch-luxemburgischen Kondominiums mit Wassermotorrädern (§ 6.02a MoselSchPV) wurde ebenfalls von der Moselkommission angenommen. Neu ist auch die Bezeichnung von Fahrzeugen mit Tauchern auf der gesamten Mosel (§ 3.34 MoselSchPV). Eine revidierte Fassung der MoselSchPV ist schon zum 01.06.2013 in Kraft getreten. Die aktuelle Version dieser Verordnung finden Sie auf der Website der Moselkommission.

Der Abgabenausschuss widmet sich u.a. der Überprüfung des Abgabentarifs auf der Mosel. Unter Berücksichtigung der Verkehrs- und Einnahmenzahlen sowie der allgemeinen wirtschaftlichen Situation lässt die Moselkommission den Abgabentarif unverändert. Lediglich die Ausführungsbestimmungen zum Tarif müssen angepasst werden. Die Bezeichnungen der für die Abgabenerhebung zuständigen Verwaltungen auf deutscher, französischer und luxemburgischer Seite haben sich geändert.

Die Arbeitsgruppe „Organisationskomitee“ konnte die Kooperationspartner und Delegierten über den neusten Stand der Vorbereitungen für die Veranstaltungen aus Anlass des 50. Jahrestages der Eröffnung der Großschifffahrtsstraße Mosel am 2., 3. und 4. Juni 2014 unterrichten. Weitere Infos zu diesen Veranstaltungen werden in Kürze auch an die Presse und die Öffentlichkeit kommuniziert werden.

Die nächste Sitzung der Moselkommission wird am 10. Dezember 2013 in Metz stattfinden.

(Pressemitteilung der Moselkommission)

Personalia

Binnenschifffahrts-Urgestein und VBW-Beiratsmitglied Hans Egon Schwarz hat seinen Abschied genommen



Roberto Spranzi und Hans-Egon Schwarz, Foto: DTG eG

„Der Himmel weint Tränen“, so interpretierte Roberto Spranzi das aufbrausende Gewitter und den starken Regen, welche einsetzten, als Hans Egon Schwarz am 20. Juni nach 50 Jahren Berufstätigkeit an Bord der FGS „Deutsches Eck“ im Kreise enger Freunde, Wegbegleiter und Geschäftspartner seine Abschiedsrede hielt.

Im gewohnten rheinischen Dialekt resümierte er die Stationen seiner Tätigkeit im Dienste der Deutschen Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt eG (DTG), einer erfolgreichen beruflichen Verbindung, der er 50 Jahre lang vom ersten bis zum letzten Tag treu blieb.

Im Jahr 1994 wurde Hans Egon Schwarz in den Vorstand der DTG berufen. Diese Karriere sei bei seinem Berufsstart keineswegs absehbar gewesen, denn sein Vater habe für ihn eher eine Laufbahn als Beamter vorgesehen und sei von den Plänen des Sohnes, in die Schifffahrtsbranche einzusteigen, zunächst nur wenig begeistert gewesen.

Gemeinsam mit dem bisherigen Vorstand Matthias Bunger wird Roberto Spranzi als Nachfolger Hans Egon Schwarz die Geschicke der DTG ab Juli zukünftig leiten. Spranzi war zuvor 18 Jahre bei Haniel und der Imperial Gruppe tätig, zuletzt als Geschäftsführer bei der Imperial Shipping Group. Dort war er unter anderem für die Binnenschifffahrt im Kanalgebiet tätig und lernte auch die Partikulier-Schifffahrt kennen.

Spranzi findet ein wohl bestelltes Unternehmen vor. Trotz eines leichten Rückganges des Transportaufkommens, konnte die DTG in den vergangenen 10 Jahren nennenswerte Überschüsse erwirtschaften und an die Mitglieder ausschütten. Im Jahr 2012 konnte die DTG 42 Mio. Euro umsetzen. Mit einem Transportvolumen von 4,65 Mio. Tonnen in 2012 transportierte die derzeit 115 Schiffe mit einer Kapazität von 115.000 Tonnen zählende Flotte der DTG ca. 130.000 Tonnen weniger als im vergangenen Jahr.

Mit seinem Ausscheiden aus dem aktiven Berufsleben gibt Hans Egon Schwarz auch seinen Sitz im VBW-Beirat auf, dem er seit 1994 angehörte. (Loh)

Kurz gemeldet

VBW-Vizepräsident und Leiter der BAW. Prof. Dr. Christoph Heinzelmann beschießt das erste Semester als Honorarprofessor an der TU München

Der Leiter der Bundesanstalt für Wasserbau und VBW-Vizepräsident Christoph Heinzelmann hat das erste Semester als Dozent an der TU München erfolgreich beschlossen. VBW-kompakt gratuliert hierzu herzlich.

Im März erhielt er vom Präsidenten der TU München die Ernennung zum Honorarprofessor. Seit Beginn des Sommersemesters im April hielt Herr Heinzelmann Vorlesungen in den Masterstudiengängen Bauingenieurwesen und Umweltingenieurwesen zum Thema „Verkehrswasserbau an Binnenwasserstraßen“.

„Ich habe mich sehr auf die neue Lehrtätigkeit am renommierten Münchner Lehrstuhl für Wasserbau und Wasserwirtschaft gefreut In einem Transitland wie Deutschland sind leistungsfähige Wasserstraßen ein unverzichtbarer Bestandteil unserer Verkehrsinfrastruktur. Angesichts der hohen Erwartungen an die Zuverlässigkeit des Verkehrssystems Schiff/Wasserstraße stellt sich insbesondere die Frage, welche Strategien zu ergreifen sind, um den künftigen Schiffsverkehr vor dem Hintergrund der alternden Infrastruktur, gewachsener ökologischer und wasserwirtschaftlicher Ansprüche und möglicher Änderungen des Abflussregimes als Folge des Klimawandels sicher, wirtschaftlich und umweltfreundlich zu bewältigen. Hierzu sollen die Vorlesungen Antworten geben“, so Heinzelmann.

Das dieses praxisnahe Konzept gut angenommen wird, habe die hohe Nachfrage der Studentenschaft bereits gezeigt. (Loh/BAW)

Binnenschifffahrtsrecht

Besonderer Erfolg für den VBW-Rechtsausschuss und das Transportrecht: Das Verklarungsverfahren in der Binnenschifffahrt bleibt nach Inkrafttreten des Seehandelsrechtsreformgesetzes erhalten

Das im Mai in Kraft getretene Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts (BGBl. I Nr. 19 vom 24. April 2013, S. 831-867) sieht eine Erhaltung des Verklarungsverfahrens in der Binnenschifffahrt vor.

Der VBW-Rechtausschuss hatte sich als Teil einer breiten Allianz aus Gesellschaft zur Förderung des Binnenschifffahrtsrechts an der Universität Mannheim (GBM) e.V., IVR und Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt (BDB) e,V. und dem Lehrstuhl für internationales Transportrecht der Universität Mannheim für die Erhaltung dieses kostengünstigen, transparenten und erprobten Verfahrens stark gemacht. Hierzu erarbeitete der VBW-Rechtsausschuss eine gemeinsame Stellungnahme für das Bundesjustizministerium und den Deutschen Bundestag. Professor Schmidt, der auch Vorsitzender des VBW-Rechtaussschusses ist, vertrat die Position in Expertenanhörungen im Parlament.

In den ersten Gesetzesentwürfen sollte das Binnenschifffahrtsrecht in diesem Punkt an das Seerecht angeglichen und das Verklarungsverfahren abgeschafft werden.

Begrüßt wird auch, dass das Gesetz nun eine Richterzuständigkeit für das Verklarungsverfahren vorschreibt. In der Regel ist dies bereits gute Praxis, da häufig Zeugen zu vernehmen und Beweisaufnahmen durchzuführen sind. Aus Sicht der VBW-Rechtsexperten entspricht dies den hohen Anforderungen an das Verfahren und der Komplexität der behandelten Vorfälle.

Die Vorschriften über Schiffsüberlassung wurden neustrukturiert. Die Regeln zur Havarie Grosse wurden ebenfalls erneuert.

Veränderungen ergeben sich durch das Gesetz auch im Bereich der Haftungsgrenzen bei der Beförderung von Passagieren und Gepäck per Binnenschiff über See. Diese richten sich nun nach den §§ 536 ff. und §§ 611 ff. HGB. Das Recht, eine Beschränkung der Haftung auf Binnengewässern nach den §§4 bis 5m Binnenschifffahrtsgesetz geltend zu machen, bleibt unberührt.

Gerne stellen wir Ihnen die entsprechenden Gesetzestexte und die dazugehörigen Parlamentsdrucksachen zur Verfügung. Sprechen Sie hierfür bitte die Geschäftsstelle an.

(Loh/ rechtliche Hinweise: Rusche, BDB e.V.)

Nachruf

„Mr. BICS“ Jos van Splunder im Alter von 58 Jahren verstorben

Telematikpionier Jos van Splunder ist in der Nacht zum 24. Juli an den Folgen einer schweren Muskelerkrankung verstorben.

Vielen in der Binnenschifffahrt war Jos van Splunder als Vater des niederländischen Programms für elektronisches Melden in der Binnenschifffahrt (BICS) bekannt, was ihm den Spitznamen „Mr. BICS“ einbrachte.

Im Dienst für die niederländische Wasserstraßenverwaltung Rijkswaterstaat, für die er über 35 Jahre tätig war, arbeitete er national und international für den Ausbau und die Fortentwicklung der Informations- und Kommunikationstechnologie in der Binnenschifffahrt.

Dabei war ihm der Interessensausgleich zwischen Binnenschifffern und Verwaltung stets ein besonderes Anliegen. Sein Credo lautete, dass Schiffer nur dann bereit wären, Informationen zu teilen, wenn Sie hierdurch auch einen Nutzen erführen, da sie nunmal „keine Sekretärin an Bord haben, um alle Daten ständig einzutippen“.

Besonderes Vertrauen in den Verhandlungen zwischen öffentlichen und niederländischen Partnern erwarb sich van Splunder durch seinen Einsatz für effektive Datenschutzregeln. Das heutige niederländische Datenschutzabkommen für die Binnenschifffahrt trägt die deutliche Handschrift Jos van Splunders.

Auch international machte sich van Splunder einen Namen. In verschiedenen Expertengremien auf europäischer Ebene arbeitete er an der Standardisierung von Telematik und ICT-Diensten wie Compri, IRIS, RIS, AIS und ECDIS mit, darunter auch in der VBW-Arbeitsgruppe, dem heutigen Fachausschuss „Telematik“.

(Bureau Telematica Binnenvaart/Loh)

VBW-Veranstaltungen

VBW-Thementag: „Binnenschifffahrt und Wasserstraßen 2.0: Chancen und Herausforderungen der Optimierung des Verkehrssystems durch Elektronischen Daten- und Informationsaustausch“ am 14.11.2013 in Duisburg



Foto: innovative navigation GmbH

Die moderne Logistik ist abhängig von leistungsfähigen Informations- und Kommunikationstechnologien und -diensten. Flexible und kundenorientierte Transportketten erfordern die jederzeitige Verfügbarkeit einer Vielzahl ladungs-, schiffs- und infrastrukturbezogener Daten.

Gleichzeitig zwingt das steigende Transportaufkommen in Europa zu einer stärkeren Integration und Optimierung der einzelnen Verkehrsträger, um die Wettbewerbsfähigkeit, Sicherheit und die ökologische Nachhaltigkeit des Transports zu stärken.

An unserem Thementag am 14.11.2013 werden wir mit einer Vielzahl fachkundiger Referenten das bisher Erreichte resümieren und über die künftigen Erfordernisse an Informations- und Kommunikationstechnologie in der Binnenschifffahrt diskutieren.

Die Teilnahme am Thementag ist kostenlos.

Der Thementag wird im Haus RHEIN, Dammstraße 15-17, 47119 Duisburg stattfinden.

Für weitere Informationen kontaktieren Sie bitte Herrn Lohbeck,
Tel. 0203 8000 627,
E-Mail: info@vbw-ev.de

vorläufiges Programm	
14:00 Uhr	Begrüßung und Einführung
	Heinz-Josef Joeris, VBW-Präsident
14:15 Uhr	Inland AIS: Eine Einführung
	Stefan Bober, Fachstelle für Verkehrstechniken der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, Koblenz
14:30 Uhr	AIS-Strategien Deutschlands und der Niederlande
	Nils Braunroth, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bonn
	Ivo ten Broeke, Rijkswaterstaat, Maastricht - angefragt
15:00 Uhr	Datenschutzrechtliche Implikationen bei der Nutzung von AIS-Daten
	Norman Gerhardt, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
15:30 Uhr	Kaffeepause
16:00 Uhr	Podiumsdiskussion: Tracking and Tracing: Anforderungen an ein nutzerorientierte System
	Olga Puer, SHS Logistics GmbH, Dillingen Jörg Becker, BP Europa SE, Bochum Henk van Laar, Bureau Telematica Binnenvaart, Rotterdam Roberto Spranzi, DTG eG
16:30 Uhr	E-Freight-Systeme: Mehr Transparenz, Verkehrssicherheit und Bürokratieabbau oder alter Wein in neuen Schläuchen?
	Sven Mattheis, Institut für Seewirtschaft und Logistik (ISL), Bremen - angefragt
17:00 Uhr	Stakeholderbeteiligung bei EDI-Projekten am Beispiel des elektronischen Meldens in der Tankschiffahrt
	Henk van Laar, Bureau Telematica Binnenvaart, Rotterdam
17:15 Uhr	Schlusswort
	Heinz-Josef Joeris, VBW-Präsident



Foto: WV Stahl

Foto: Haniel

Vorankündigung VBW-Bankett 2013:
Hans Jürgen Kerkoff, Präsident der Wirtschaftsvereinigung Stahl, über „Globale Entwicklungen in der Stahlindustrie und ihre Auswirkungen auf die Logistik“

Nach dem guten Erfolg im vergangenen Jahr werden wir auch in diesem Jahr ein VBW-Bankett veranstalten, Dieses wird am

14.11.2013 um 19:00 Uhr
im Haniel Museum in Duisburg-Ruhrort,

stattfinden.

Wir bedanken uns bei der Familie Haniel, die uns freundlicherweise ihre gute Stube, den historischen Haniel-Speicher, für unser Veranstaltungshighlight zur Verfügung gestellt hat.

Den thematischen Schwerpunkt des diesjährigen Banketts werden die aktuellen Entwicklungen in der Stahlindustrie bilden.

Die Stahlindustrie ist einer der wichtigsten Kunden für die Binnenschifffahrt und die Hafenwirtschaft. Veränderungen in diesem Kernmarkt haben daher unmittelbare Auswirkungen auf die Güterschifffahrt. Die Stahlhersteller stehen derzeit vor großen Herausforderungen: Die infolge der Eurokrise weiterhin unsichere konjunkturelle Lage, die rasanten Entwicklung der Energie- und Rohstoffpreise sowie die wirtschaftlich aufstrebenden Schwellenländer führen zu Strukturveränderungen in der Stahlbranche.

Daher freuen wir uns besonders auf den diesjährigen Gastredner, Herrn Hans Jürgen Kerkhoff, Präsident und Hauptgeschäftsführer der Wirtschaftsvereinigung Stahl.

Er wird über die globalen Veränderungen in der Stahlindustrie sowie deren Auswirkungen auf die Logistik, insbesondere auf den Massenguttransport auf den Wasserstraßen sprechen.

VBW-Mitglieder und Gäste aus Partnerinstitutionen und Verbänden werden zeitnah eingeladen.

Es wird ein Teilnehmerbeitrag in Höhe von 85,- Euro für VBW-Mitglieder und von 90,- Euro für Nichtmitglieder erhoben, vorherige Anmeldung ist notwendig.

Nichtmitglieder, die Interesse an einer Einladung haben, wenden sich bitte an die Geschäftstelle, an

Herrn Lohbeck,
per E-Mail unter info@vbw-ev.de,
oder telefonisch unter +49 (0) 203 8000 627.

Veranstaltungshinweise


Foto: Durst, Fotolia

Fachkonferenz des Bundesverkehrsministeriums: Umweltgerechte Weiterentwicklung der Bundeswasserstraßen am 16.-17. September in Bonn

Vom 16. bis 17.09. veranstaltet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) eine zweitätige Fachtagung in Bonn zur umweltgerechten Weiterentwicklung der Bundeswasserstraßen. Die Veranstaltung richtet sich an Verbände, Bundes- und Landesdienststellen sowie an Vertreter aus Wissenschaft und Praxis.

Das Ministerium will über die erweiterten Aufgaben der WSV im Umweltbereich informieren. Unterthemen der Veranstaltung sind die Umsetzung der wasserwirtschaftlichen Unterhaltung, Durchgängigkeit an Wasserstraßen, Gewässerschutz, Renaturierung von Wasserstraßen sowie naturverträgliche Bau und Unterhaltungskonzepte.

Die Veranstaltung findet statt im BMVBS,
Robert Schuhmann-Platz 1, 53175 Bonn
Raum 0.105 (Erdgeschoss).

Mehr Informationen zur Veranstaltung erhalten Sie bei Frau Anja Bosbach, Tel.: 0228 99 300-4246, E-Mail: anja.bosbach@bmvbs.bund.de .

Das Programm und den Flyer zur Veranstaltung haben wir für Sie auch unter www.vbw-ev.de eingestellt.

Symposium über aktuelle Fragen des Transportrechts der Deutschen Gesellschaft für Transportrecht (DTG) am 14. und 15. November in Bremen.

Vom 14.-15. November veranstaltet die DTG ein Symposium über aktuelle Fragen des Transportrechts. Die Konferenz findet im Maritim-Hotel in Bremen statt.

Das Symposium wird drei Schwerpunkte haben: den Bericht über die jüngste transportrechtliche Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs, erneut vorgetragen von Herrn Richter am Bundesgerichtshof Günter Pokrant. Ergänzend wird die neuere Rechtsprechung des BGH zur transportrechtlichen Verjährung von Rechtsanwalt Dr. Carsten Harms vertieft erläutert. Weiteres Schwerpunktthema ist eine Darstellung der Anforderungen an die sichere Lieferkette im Luft- und im Seeverkehr. Den dritten Schwerpunkt bildet eine Übersicht über neuere Entwicklungen des Transportrechts in Österreich und in der Schweiz, dargestellt von den Professoren Dr. Peter Csoklich und Dr. Andreas Furrer. Zusätzlich werden noch transportrechtliche Einzelthemen vertieft behandelt.

Das umfangreiche Programm erfüllt die Vorgabe von zehn Zeitstunden für die jährliche Fortbildung der Fachanwälte für Transport- und Speditionsrecht .

Die Teilnahmegebühr beträgt 500,- Euro für Mitglieder und 550,- Euro für Nichtmitglieder der Deutschen Gesellschaft für Transportrecht; sie schließt den Empfang am 13. November sowie Mittagessen und Abendessen am 14. November ein.

Anmeldungen werden erbeten an die

Deutsche Gesellschaft für Transportrecht
z. Hd. Frau Daklan
Schaarsteinwegsbrücke 2
20459 Hamburg

per Fax: (040) 37 85 88 99

per e-Mail: daklan@ahlers-vogel.de

Das vollständige Programm finden Sie auf www.transportrecht.org.

VBW-Publikationen



„Europäischer Schiffahrts- und Hafenkalender“ (WESKA)

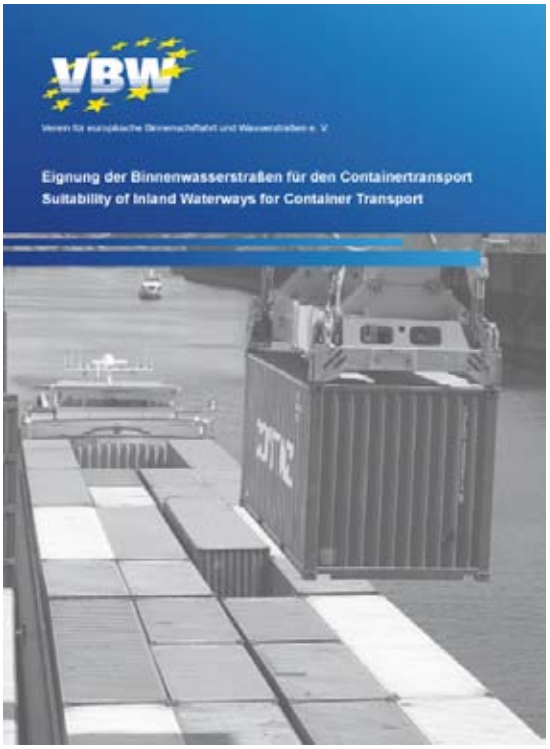
Dieses Standardwerk für die Binnenschifffahrt erschien bereits 1925 in der ersten Auflage und ist kürzlich in der 80. Ausgabe erschienen

Das ca. 1500 Seiten umfassende Werk ist wie jedes Jahr vollständig überarbeitet worden. Der Teil „Örtliche Fahrverhältnisse und Hinweise für die Fahrt“ wurde an die neue Binnenschifffahrtsstraßenordnung vom 16.12.2011 angepasst; ebenso neu aufgenommen wurden die Besatzungsvorschriften für das Befahren belgischer Wasserstraßen sowie die Anwendungsvorschriften für die deutsche Donau bezüglich Fahrzeugen, die in einem Nicht-EU-Land beheimatet sind.

Einen großen Teil nehmen auch die Kapitel „Internationales Schifffahrtsrecht“ und „Nationales Schifffahrtsrecht“ mit Abdrucken bzw. Verweisen von Gesetzen, Verordnungen und sonstigen Vorschriften ein.

Der WESKA ist für 54,50 Euro im Binnenschiffahrts-Verlag zzgl. etwaiger Versandkosten erhältlich.

Bestellungen bitte an die Binnenschiffahrts-Verlag GmbH
Postfach 47118 Duisburg,
Telefon: +49 203 8000 620, Fax: +49 203 8000 621,
E-Mail: shop@binnenschiffahrts-verlag.de



„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 Binnenschiffahrt 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 gebrauchsüblichen 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 für VBW-Mitglieder zum Preis von 12,50 Euro und für Nichtmitglieder zum Preis von 16,50 Euro im Binnenschiffahrts-Verlag erhältlich.

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

Bestellungen können sie gerne vornehmen unter info@binnenschiffahrts-verlag.de, direkt im Internet unter www.binnenschiffahrts-verlag.de oder telefonisch unter
+ 49 (0) 203 80006 20



Foto: Schwarz, Fotolia

Impressum

Herausgeber:

Verein für europäische Binnenschiffahrt 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

Termine

++ 28.08. Ruhrorter Börse, 12.00-14.00 Uhr, Duisburg-Ruhrort, Restaurant „Schiffchen“ ++ 19.09. Sitzung des Fachausschusses „Verkehrswirtschaft“, Duisburg, Haus RHEIN ++ 23.09. Sitzung des Fachausschusses „Binnenschiffe“, Duisburg, Haus RHEIN ++ 25.09. Ruhrorter Börse, 12.00-14.00 Uhr, Duisburg-Ruhrort, Restaurant „Schiffchen“ ++ 14.10. Sitzung des Fachausschusses „Telematik“, Duisburg, Haus RHEIN ++ 21. bis 22.10. Sitzung des Fachausschusses „Binnenwasserstraßen und Häfen“, Würzburg ++ Ruhrorter Börse, 12.00-14.00 Uhr, Duisburg-Ruhrort, Restaurant „Schiffchen“ ++ 14.11. Sitzung des Präsidiums, Duisburg, Haus RHEIN ++ 14.11. Sitzung des Beirats, Duisburg, Haus RHEIN ++ 14.11. VBW-Thementag: „EDI in der Binnenschifffahrt“, Duisburg, Haus RHEIN ++ 14.11. VBW-Bankett, Duisburg, Schifferbörse ++ 15.11. VBW-Mitgliederversammlung, Duisburg, Haus RHEIN ++ 27.11. Ruhrorter Börse, 12.00-14.00 Uhr, Duisburg-Ruhrort, Restaurant „Schiffchen“ ++