



Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e. V.



Geschäftsbericht 2012

Impressum

**Verein für europäische Binnenschifffahrt und
Wasserstraßen e.V.**

Vereniging voor Europese Binnenvaart en Waterwegen

**Association for European Inland Navigation and
Waterways**

**Association de la Navigation intérieure Européenne et
des Voies Navigables**

**Haus Rhein
Dammstraße 15-17
47119 Duisburg**

Kontakt

Tel.: +49 (0203) 8000 627

Fax: +49 (0203) 8000 628

E-Mail: info@vbw-ev.de

Präsident: Heinz-Josef Joeris

Geschäftsführer: Marcel Lohbeck

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

**Zitate und Auszüge sind mit Quellenangabe zu
versehen.**

VBW-Geschäftsbericht 2012

Inhalt

Vorwort	5
Der Verein: Mitglieder und Organisation	6
Mitgliederstruktur (korporative Mitglieder)	6
Das Präsidium	7
Organisationsstruktur	7
Fachausschüsse	8
Fachausschuss "Binnenschiffe"	8
Fachausschuss "Binnenschifffahrtsrecht"	11
Fachausschuss "Binnenwasserstraßen und Häfen"	14
Fachausschuss "Telematik"	17
Fachausschuss "Verkehrswirtschaft"	20
Arbeitsgruppen	25
AG „Fahrdynamik“	25
AG „Vereinsfinanzen“	25
AG „Stromtankstellen“	25
Veranstaltungen	26
Publikationen	27
VBW-Rechtsseiten	28
Presseschau	28

Vorwort

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

pünktlich zum Jahresende übergibt Ihnen der Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. seinen Geschäftsbericht über das Jahr 2012.

Auch im vergangenen Jahr hat der Verein seine Leistungsfähigkeit als „Think Tank für das System Schiff/Wasserstraße/Häfen“, wie mein Amtsvorgänger Hans van der Werf den VBW treffend bezeichnete, unter Beweis gestellt.

Hans van der Werf hat den VBW als Präsident sicher durch das Jahr 2012 gesteuert und viele wichtige Impulse gesetzt, an die das neue Präsidium sehr gut anknüpfen kann. Dafür gilt ihm unser Dank. Sein Ausscheiden aus dem Präsidium bedauern wir sehr und wünschen ihm für seine neue Funktion als Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt alles Gute und viel Erfolg.

Besonders danken möchte ich auch den vielen Ehrenamtlichen in den Gremien und Fachausschüssen des Vereins, die maßgeblich für den Erfolg des VBW verantwortlich sind und die auch 2012 zahlreiche Beiträge zur Fortentwicklung und Förderung des Verkehrssystems Wasserstraße beigetragen haben.

Einige dieser Beiträge möchte ich kurz hervorheben:

- Mit der in diesem Jahr veröffentlichten aktualisierten Druckauflage der Publikation „Eignung der Binnenwasserstraßen für den Containertransport“ in deutscher und englischer Sprache, hat der VBW ein hervorragendes Instrument zur Darstellung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers bei der Bewältigung globaler Containerströme herausgegeben.
- Die vom VBW-Rechtsausschuss erarbeitete und gemeinsam mit dem BDB e.V. vorgetragene Stellungnahme zum Seerechtsreformgesetz scheint beim Gesetzgeber zu der Einsicht geführt zu haben, dass das Verklarungsverfahren in der Binnenschifffahrt als kostengünstiges und praxisbewährtes Klärungsverfahren im Havariefall beibehalten werden muss. Dies ist ein großer Erfolg für die Branche.
- Die Arbeiten der Arbeitsgruppe „Fahrndynamik“ stehen kurz vor dem Abschluss. Die vorgelegte zirka 150 Seiten umfassende Entwurfsfassung zeigt auf, dass hier eine Publikation entsteht, die das Potenzial hat, ein Standardwerk für die Ausbildung an Schulen, Universitäten und die Nutzung in der Schifffahrt und der Verwaltung zu werden.
- Die Auswertung der umfangreichen Umfrage der Arbeitsgruppe „Telematik“ zur Nutzung telematischer Systeme an Bord von Binnenschiffen gab Aufschluss über die wichtigsten Hürden, die einer noch umfassenderen Nutzung der Möglichkeiten des elektronischen Daten- und Informationsaustausches in der Binnenschifffahrt noch entgegenstehen. Der VBW hat sich vorgenommen, das Thema Telematik aktiv zu besetzen. Ein erster Schritt in diese Richtung ist die Umwandlung der Arbeitsgruppe in einen ständigen Fachausschuss.

Erfolgreich waren auch die Veranstaltungen im Jahr 2012.

- Das erste VBW-Bankett in der Schifferbörse wurde sehr gut angenommen. Zirka 60 Entscheider aus der Logistik, der Industrie, der Verwaltung und Forschungs- und



Entwicklungsseinrichtungen informierten sich über die Planungen der EU-Kommission für das Förderprogramm NAIADES II.

- Eine noch bessere Resonanz erreichte der VBW-Thementag „Automotive- und Projektladungstransporte – Neue Marktchancen für die Binnenschifffahrt“, den der VBW im Oktober 2012 unter Beteiligung namhafter Industrie- und Logistikvertreter durchführte.

Durch die vielen positiven Rückmeldungen sehen wir uns bestärkt, auch im kommenden Jahr wieder Veranstaltungen über neue Marktpotenziale, technische Innovationen und aktuelle Entwicklungen im Bereich der Wasserstraßeninfrastruktur anzubieten.

Wir hoffen auch im Jahr 2013 wieder mit Ihrer Unterstützung rechnen zu können.

Bis dahin wünschen wir Ihnen besinnliche Weihnachtstage und einen schönen Jahreswechsel.

Ihr

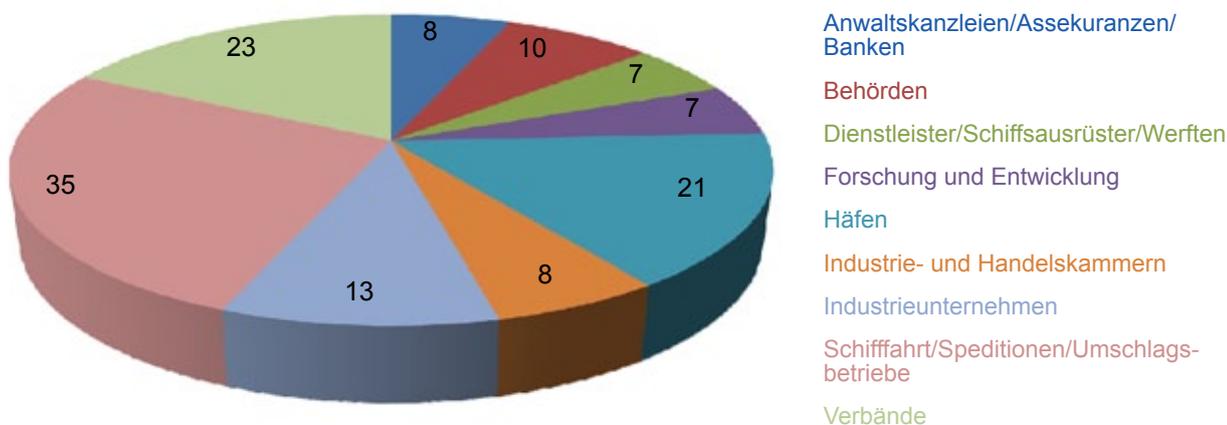
Heinz-Josef Joeris
Präsident



Foto: Susanne Schmich,
pixelio.de

Der Verein: Mitglieder und Organisation

Mitgliederstruktur (korporative Mitglieder)



Mitglieder insgesamt 235
132 korporative Mitglieder
103 Einzelmitglieder

Die Mitgliedschaft des VBW deckt das breite Spektrum aller am System Schiff/Wasserstraße/Häfen beteiligten Akteure ab. Der VBW versammelt Vertreter aus der Schifffahrt, Speditionen und Umschlagsunternehmen, Häfen, der Industrie, Banken, der Anwaltschaft und der Assekuranzbranche, der Industrie- und Handelskammern, den Behörden, Verbänden, Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen sowie von Binnenschiffswerften.

Derzeit verfügt der Verein über 235 Mitglieder, davon 103 Einzelpersonen und 132 Unternehmen/Institutionen.

Viele Mitglieder sind in den Gremien und Fachausschüssen des VBW aktiv.

Die Fachausschüsse bieten allen Interessierten ein einzigartiges Expertennetzwerk, dass auf unterschiedlichen Gebieten an der Fortentwicklung des Verkehrssystems Schiff/Wasserstraße/Häfen arbeitet.

Mitglied im VBW können Sie bequem online werden. Auf der VBW-Interseite www.vbw-ev.de erhalten Sie den entsprechenden Aufnahmeantrag sowie die aktuell geltende Beitragsordnung und die Satzung des Vereins.

Das Präsidium



Präsident

Heinz-Josef Joeris
Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Mainz



Vizepräsident

Prof. Dr. Christoph Heinzelmann
Leiter der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW), Karlsruhe



Vizepräsident

Martin Staats
Vorstand der MSG eG, Würzburg



Patricia Erb-Korn

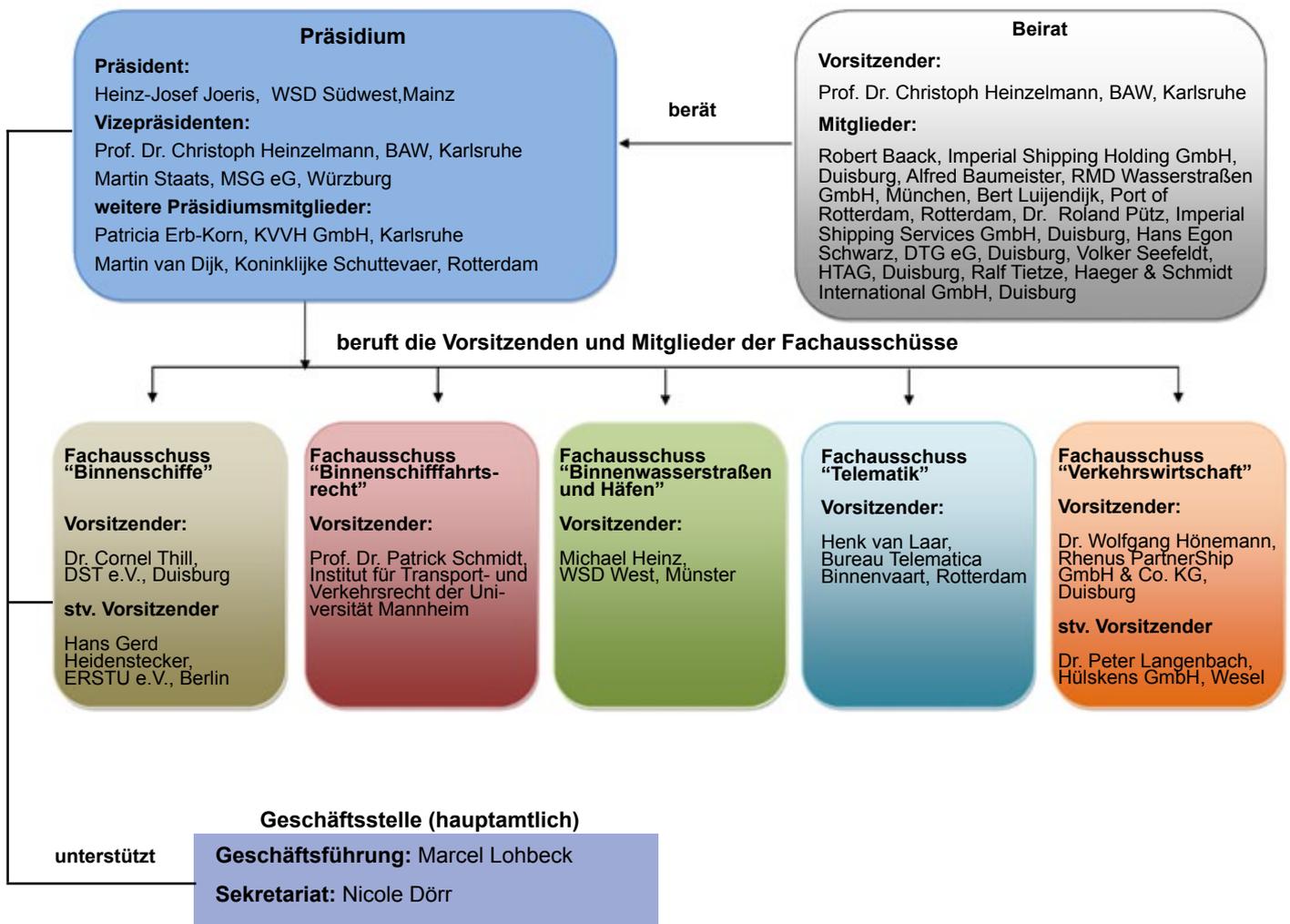
Geschäftsführerin der Karlsruher Verkehrs-, Versorgungs- und Hafen GmbH, Bereich Rhein-hafen, Karlsruhe



Martin van Dijk

Vorsitzender der Internationalen Abteilung der Koninklijke Schuttevaer, Rotterdam

Organisationsstruktur





Dr.-Ing. Cornel Thill

Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V. (DST), Duisburg

Vorsitzender des Fachausschusses "Binnenschiffe"

Fachausschüsse

Fachausschuss "Binnenschiffe"

Vorsitzender:

Joachim Zöllner, Leiter des Bereiches „Schiffsentwicklung“, DST Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V, Duisburg

Seit dem 3. September 2012:

Dr.-Ing. Cornel Thill, Leiter des Bereiches „Hydrodynamik“, DST Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V, Duisburg

Stellvertretender Vorsitzender:

Hans-Gerd Heidenstecker, Repräsentant Sektion Deutsche Binnenschifffahrt, ERSTU e.V.

1. Zielsetzung

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

Ziel des Fachausschusses ist die Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des Schiffsbetriebs, um auf diese Weise zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems Binnenschifffahrt beizutragen. Zu diesem Zweck untersucht der Fachausschuss primär sämtliche direkt mit dem Binnenschiff und dessen Betrieb zusammenhängenden Fragenkomplexe; dazu gehören grundsätzliche Themen wie

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

- Schiffssicherheit
- Verkehrssicherheit

2. Struktur und Arbeitsweise

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

- Binnenschifffahrtsunternehmen
- Werften und Zulieferbetriebe
- Wasser- und Schifffahrtsverwaltung
- Hafengebiete
- Ingenieurbüros und Klassifikationsgesellschaften
- Berufsgenossenschaften
- Wissenschaft und Forschung

Der Fachausschuss tagt in der Regel zweimal jährlich.

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

3. Mitgliederveränderungen im Fachausschuss

Im Berichtszeitraum wurden folgende neue Mitglieder in den Fachausschuss berufen:

- Dr. Cornel Thill, DST e.V., Duisburg
- Jens Ley, Institut für Schiffbau und Meerestechnik, Universität Duisburg-Essen, Duisburg
- Thomas Jasinski, HTAG Häfen und Transport AG, Duisburg
- Erik Schultz, Damen Shipyards Bergum, Bergum



Foto: Hafen Hamburg Marketing e.V.

4. Ausschussarbeit

4.1 Sitzungen im Berichtszeitraum

Im Jahr 2012 hat der Fachausschuss zweimal getagt:

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

4.2 Arbeitsergebnisse

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

Havariemanagement/Katastrophenschutz

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

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

Der zuständige Mitarbeiter der WSD Südwest, Herr Mauer mann, stellte dem Fachausschuss die derzeitigen Überlegungen der Verwaltung für ein Havariekonzept ausführlich dar. Anlass für die Erstellung dieses Konzeptes war die Ha-

varie der TMS Waldhof. Aber auch frühere komplexe Havarien, wie die der MS Excelsior, wurden bei der Erstellung des Havariekonzeptes mit einbezogen. Gleichmaßen wurden Katastrophenschutzkonzepte anderer Akteure berücksichtigt, wie das Katastrophenmanagement der niederländischen Wasserstraßenverwaltung oder das Havariekommando Küste.

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

- Das Management der Waldhof Havarie ist trotz der Streckensperrung mit ihren signifikanten wirtschaftlichen Folgen gut verlaufen. Gravierende Folgen für Menschen und Natur konnten vermieden werden. Dennoch war das Ergebnis zufallslastig. Die Rahmenbedingungen und die Entscheider vor Ort haben den Ausgang stark beeinflusst. In anderen, womöglich ähnlichen Situationen kann man hierauf aber nicht vertrauen.
- Daher ist es wichtig, dass auch in Deutschland die Zuständigkeiten und Rollen klarer geregelt werden. Dazu bedarf es einer engen Zusammenarbeit der WSV mit den Rettungskräften, der verladenden Wirtschaft sowie den Ländern und Kommunen. Auch eine internationale Zusammenarbeit beim Havarie-Management ist aus Sicht des Fachausschusses zielführend.
- Gefährdungs- und Risikoanalysen sind unerlässlich für die Planung von Havarieübungen und die Erstellung von Notfallplänen. Hier gibt es für den Binnenbereich noch zu wenige Daten.
- Der Fachausschuss kommt zu dem Schluss, dass die Einrichtung eines Havariekommandos für die Binnenschifffahrt dringend erforderlich ist. Ob dies unbedingt eine ständige Einrichtung sein muss oder eine regelmäßig gemeinsam übende Taskforce ebenfalls zweckmäßig wäre, ist derzeit Gegenstand weiterer Diskussionen im Bundesverkehrsministerium und der WSV.

LNG als Treibstoff

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

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

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

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

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

- Der Einbau von LNG-Antrieben ist sehr teuer und eignet sich nur für Schiffe mit hohen Auslastungen. Bisher fahren lediglich erste Tankschiffe mit LNG.
- Die Drucktanks nehmen viel Raum in Anspruch, was zu problematischen Begrenzungen des Tiefgangs und der Höhe führen kann.
- Da Binnenschiffe in dicht besiedelten Gebieten verkehren, sind zahlreiche Sicherheitsaspekte wie die Lagerung an Land und die Handhabung im Katastrophenfall, z.B. das Abblasen von Gas, zu berücksichtigen.
- Zudem fehlt es derzeit noch an einer ausreichenden Landinfrastruktur.

Der Fachausschuss wird sich dem Thema weiter widmen.

Treibhausgasemissionen von Binnenschiffen

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

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

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

Fachgespräche zu neuen Technologien

Neben der Bearbeitung der oben genannten Themen finden in den Fachausschusssitzungen Fachgespräche zu schiffbaulichen Innovationen statt. Unternehmen, die neue Technologien entwickeln, haben hier die Möglichkeit, diese vorzustellen und mit den Experten zu diskutieren. Im Berichtszeitraum fand ein Gespräch zum Thema „Schadstoffminimierung bei dieselmotorischer Verbrennung“ statt.

5. Weitere Fachausschussmitglieder:

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



Foto: Kai Tholen, pixelio.de

Fachausschuss „Binnenschifffahrtsrecht“

Vorsitzender:

Prof. Dr. Patrick Schmidt

Leiter Abteilung für Allgemeines Transport- und Verkehrsrecht des Instituts für Transport- und Verkehrsrecht der Universität Mannheim

1. Zielsetzung

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

Ziele und Aufgaben des Fachausschusses sind:

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

Zu diesem Zweck untersucht der Fachausschuss unter anderem

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

2. Struktur und Arbeitsweise

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

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

Der Fachausschuss tagt in der Regel zweimal jährlich.

Er greift aktuelle Problemstellungen aus der Praxis ebenso auf, wie er generelle neue Entwicklungen selbst anstößt oder verfolgt. Er pflegt ferner den Erfahrungsaustausch mit der Binnenschifffahrtspraxis, der Wissenschaft, der Richter- und Anwaltschaft sowie mit Verladern und Versicherungswirtschaft. Er nimmt zu Gesetzesvorhaben und rechtspolitischen Fragen Stellung, die Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt haben.

3. Mitgliederveränderungen im Fachausschuss

Im Berichtszeitraum wurden folgende neue Mitglieder in den Fachausschuss berufen:

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



Prof. Dr. Patrick Schmidt

Institut für Transport- und
Verkehrsrecht der Universität Mannheim

Vorsitzender des Fachausschusses
„Binnenschiffahrtsrecht“

4. Ausschussarbeit

4.1 Sitzungen im Berichtszeitraum

Im Jahr 2012 hat der Fachausschuss zweimal getagt:

- 30. Mai in Budapest
- 11. Oktober in Mannheim

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

4.2 Arbeitsergebnisse

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

CLNI-Übereinkommen

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

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

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

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

Besonderer Dank für ihr Engagement gilt an dieser Stelle der vorbereitenden Arbeitsgruppe, die sich nach der letzten

Sitzung unter Leitung von Herrn Dr. Hartenstein insbesondere zur Definition des Binnenschiffes eingesetzt hat. Insgesamt hat die IVR einen großen Beitrag zur Realisierung des Übereinkommens leisten können. Der VBW-Rechtsausschuss als Mitwirkender sieht insbesondere darin einen Erfolg, dass das Privileg der Haftungsbeschränkung aufrecht erhalten werden konnte.

Seehandelsrechtsreform

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

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

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

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

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

Internationale Verlade- und Transportbedingungen (IVTB)

Die Internationalen Verlade- und Transportbedingungen (IVTB) wurden 2010 vom Fachausschuss „Binnenschiffahrtsrecht“ erarbeitet. Sowohl der VBW als auch die IVR empfehlen der Binnenschiffahrtsbranche die IVTB zur Anwendung.

Im Rahmen der Fachausschusssitzungen findet eine regelmäßige Information über die Akzeptanz der IVTB und deren Anwendungsbereich statt. Erfreulicherweise kann



Foto: pixelio.de

festgestellt werden, dass die Akzeptanz der IVTB bei den Marktteilnehmern wächst. Zunehmend teilen Unternehmen der VBW-Geschäftsführung mit, dass sie auf die IVTB rekurren.

Auch in den osteuropäischen Wasserstraßenrevieren, z.B. in Ungarn, finden die IVTB zunehmend Anwendung.

Aktuelle Rechtsprechung

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

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

Förderung des Binnenschifffahrtsrechts in Deutschland

Neben der inhaltlichen Arbeit im Fachausschuss „Binnenschifffahrtsrecht“ fördert der VBW das Institut durch Mitwirkung im Vorstand des Fördervereins des Institutes, der GBM. Die Vertretung im Vorstand der GBM erfolgt durch das Rechtsausschussmitglied Herrn RA Markus Jaegers.

Der VBW unterstützt zudem die Mannheimer Rechtstagung als Mitveranstalter. Auch an der 13. Mannheimer Rechtstagung, die in diesem Jahr mit über 200 Teilnehmern erfolgreich verlaufen ist, nahmen Referenten aus dem Kreis des Fachausschusses teil.

Darüber hinaus engagierte sich der VBW bei der Findung von Kooperationspartnern für das Mannheimer Institut. Eingebunden in diese Aktivitäten sind das VBW-Präsidium, die Geschäftsführung sowie der Vorsitzende des Fachausschusses und die im GBM-Vorstand vertretenen Fachausschussmitglieder.

5. Weitere Fachausschussmitglieder:

- Dr. Thomas Berrang, Dillinger Hüttenwerke AG, Dillingen
- Dr. Beate Czerwenka, Bundesministerium der Justiz, Berlin
- Stephan Erbe, Basel
- Dr. Sven Gerhard, ALLIANZ Global Corporate & Specialty AG, Hamburg
- Mr. Theresia K. Hacksteiner, IVR, Rotterdam
- Gregor Harbs, Ahlers & Vogel, Hamburg
- Dr. Olaf Hartenstein, Hamburg
- Prof. Dr. Rolf Herber, Hamburg
- Ingelore Hering, Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte, Hannover
- Dr. Hubert Holland, Mannheim
- Markus Jaegers, Duisburg
- MR Heinz-Clemens Kaune, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bonn
- Dr. Werner Koriath, Duisburg
- Dr. Peter Reutlinger, Rheinschifffahrtsdirektion, Basel
- Jörg Rusche, Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V., Duisburg
- Dr. Hans C. Schüler, Duisburg
- Christian Teutsch, Düsseldorf
- Dr. Johannes Trost, Hamburg
- Mr. Ing. Hans A.F. van der Werf, Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, Straßburg
- Mr. J. Vogelaar, Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart CBRB, Rotterdam
- Tobias Vogt, IMPERIAL Logistics International B.V. & Co. KG
- Dr. F. de Vries Lentsch, AKD Prinsen van Wijmen, Rotterdam
- Fink von Waldstein, Mannheim



Fachausschuss “Binnenwasserstraßen und Häfen”

Vorsitzender:

Prof. Dr.-Ing. Christoph Heinzlmann, Leiter und Professor der Bundesanstalt für Wasserbau, Karlsruhe

Seit 26. September 2012:

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

1. Zielsetzung

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

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

Zu diesem Zweck untersucht der Fachausschuss unter anderem die

- Wettbewerbssituation der Binnenschifffahrt
- Einflussfaktoren auf die Leistungsfähigkeit der Wasserstraßen und Häfen

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

2. Struktur und Arbeitsweise

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

- Binnenschifffahrtsgewerbe
- Verladerschaft
- Verwaltung und Wissenschaft
- Binnenhäfen

Der Fachausschuss tagt in der Regel zweimal jährlich.

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

3. Mitgliederveränderungen im Fachausschuss

Im Berichtszeitraum wurden folgende neue Mitglieder in den Fachausschuss berufen:

- Klaus Michels, WSD Südwest, Mainz



Michael Heinz

Wasser- und Schifffahrtsdirektion West

Vorsitzender des Fachausschusses
"Binnenwasserstraßen und Häfen"

4. Ausschussarbeit

4.1 Sitzungen im Berichtszeitraum

Im Jahr 2012 hat der Fachausschuss zweimal getagt:

- 05. März in Duisburg
- 25./26. September in Antwerpen

4.2 Arbeitsergebnisse

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

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

Publikation „Fahrdynamik von Binnenschiffen“

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

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

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

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

das Ziel, dass auf den langen Transportachsen durchgängig größere Schiffseinheiten wirtschaftlich verkehren.

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

Ziel der neuen Publikation ist es, den aktuellen Stand des Fahr- und Manövrierhaltens von Schiffen darzustellen in Bezug auf die verschiedenen bestehenden Wasserstraßensituationen und -querschnitte. Hierfür wird die gesamte Bandbreite der im westeuropäischen Wasserstraßennetz vorfindbaren Infrastrukturen von bestehenden Schifffahrtskanälen bis hin zu frei fließenden und staugeregelten Flüssen mit all ihren strömungs- und abflussbedingten Besonderheiten beschrieben.

Aber auch technische Innovationen im Bereich der Propulsions- und Manövrierorgane, wie z. B. immer leistungsfähigere Schiffsmotoren und Bugstrahlruder, die im modernen Schiffbau eine immer größere Rolle spielen, werden mit ihren jeweiligen Leistungsmerkmalen im Rahmen dieser Publikation vorgestellt.

Diese Darstellung des Fahrverhaltens und der Wechselwirkung zwischen Schiff und Wasserstraße hat folgende Zielgruppen im Fokus:

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

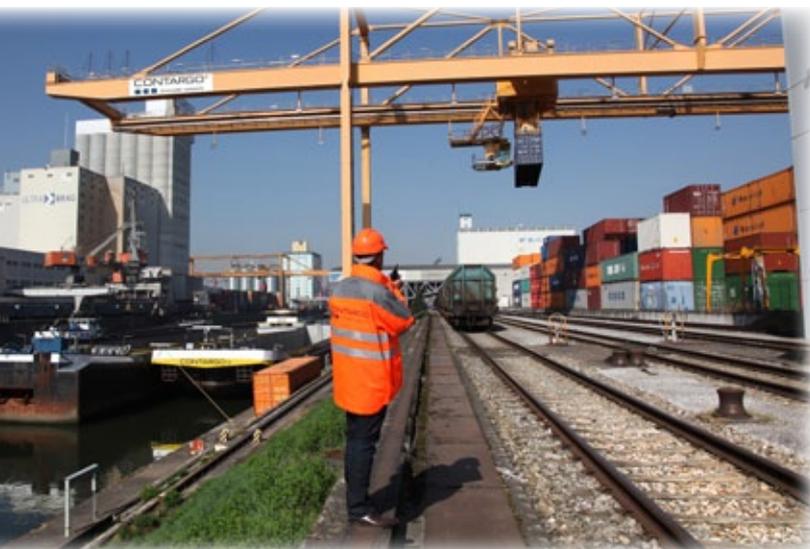


Foto: Contargo GmbH

Klimawandel und Wasserstraßen

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

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

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

Umschlagskonzepte von Seehäfen im Rheinmündungsbereich

Im Rahmen der Herbstsitzung 2012 besuchte der Fachausschuss auf Einladung des deutschen Repräsentanten den Hafen Antwerpen. Vor Ort informierten sich die Fachausschussmitglieder darüber, welche Strategien der Hafen Antwerpen zur Bewältigung des zu erwartenden Gütermengenzuwachstums entwickelt und welche herausragende Rolle das Binnenschiff im Rahmen dieser Konzepte einnimmt. Ebenfalls erörtert wurde die Organisation der Nachläufe des Gütertransports und der Warenströme in das belgisch-niederländische und das deutsche Wasserstraßennetz. Bei Besuchen des A.B.T. Kohleterminals und des PSA Antwerp Gateway Containerterminals wurden dem Fachausschuss sowohl Konzepte zum Transport von Massengut als auch von Containern vorgestellt.

Aktualisierung der Publikation „Eignung der Binnenwasserstraßen für den Containertransport“

Die 2011 durch die Fachausschüsse „Binnenwasserstraßen und Häfen“, „Binnenschiffe“ und „Verkehrswirtschaft“ erarbeitete Publikation „Eignung der Binnenwasserstraßen für den Containertransport“ wurde im Jahr 2012 aktualisiert.

Darüber hinaus wurde die Publikation im Bezug auf Layout und grafische Darstellung professionell überarbeitet und in die englische Sprache übersetzt. Eine deutsch-englische Druckfassung wurde aufgelegt und ist über den Binnenschifffahrts-Verlag in Duisburg zu beziehen. Darüber hinaus ist die aktualisierte Auflage als Blätter-PDF auf der VBW-Homepage einzusehen.

5. Weitere Fachausschussmitglieder

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



Foto: Immo Conring, VBW e.V.

Fachausschuss “Telematik”

Vorsitzender:

Henk van Laar
Geschäftsführer des Bureau Telematica Binnenvaart,
Rotterdam

1. Zielsetzung

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

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

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

2. Struktur und Arbeitsweise

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

- Binnenschifffahrtsunternehmen
- Wasser- und Schifffahrtsverwaltung
- Hafengebiete

- Softwareentwicklungsfirmen
- Wissenschaft und Forschung
- Verbände

Der Fachausschuss tagt in der Regel zweimal jährlich.

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

3. Mitgliederveränderungen im Fachausschuss

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

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

4. Ausschussarbeit

4.1 Sitzungen im Berichtszeitraum

Im Jahr 2012 hat der Fachausschuss zweimal getagt:

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



Henk van Laar

Bureau Telematica Binnenvaart

Vorsitzender des Fachausschusses
"Telematik"

4.2 Arbeitsergebnisse

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

Binnenvaart Single Window (BSW)

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

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

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

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

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

- Applikationen müssen auch bei Unterbrechung des Mobilnetzes offline verfügbar und funktionsfähig sein.
- Vergleichsdaten müssen Softwareentwicklern offen zur Verfügung gestellt werden.
- Erarbeitung und Integration eines Moduls zum Abrufen und Teilen statistischer Daten, d.h. Schiffs- und Reiseinformationen sollen durch den Benutzer mit anderen Anwendungen und Nutzern ausgetauscht werden können.

nen. Dadurch soll die Anzahl der Datenquellen vermindert werden.

- Das System soll modular aufgebaut werden, um Neuentwicklungen schneller und einfacher in bestehende Systeme einbinden zu können.
- Funktion und Interface sollen getrennt werden, so dass die Funktion in eine Vielzahl von Standardumgebungen unterschiedlicher Softwareanbieter integriert werden kann.

Diese technischen Anforderungen sollen vor allem Softwareentwickler zu neuen Produktentwicklungen einladen.

Die Bestandsaufnahme empfiehlt, nicht nur die ladungsbezogenen Meldungen, wie ERINOT in das BSW einzubeziehen, sondern auch weitere Meldungen wie: ERIRSP, ERIMAN, ERIVROY, PAXLIST, BERMAN und WASDIS.

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

AIS-Verpflichtung

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

Der Fachausschuss diskutierte vor diesem Kontakt insbesondere den Umgang mit den erhobenen AIS-Daten. Die im Fachausschuss beteiligten Industrievertreter äußerten große Bedenken, die AIS-Daten offen zur Verfügung zu stellen, da diese die Erstellung von Bewegungsprofilen und die Beobachtung von Betriebsabläufen ermöglichen.

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



Telematikumfrage

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Foto: BLG Automobile
Logistics GmbH

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

5. Weitere Mitglieder des Fachausschusses

- Gabriele Boettcher, Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Mainz
- Nils Braunroth, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bonn
- Helmut Broß, DST Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme, Duisburg
- Georg Erkmen, LEHNERING Reederei GmbH, Duisburg
- Nick van Haag, Bureau Telematica Binnenvaart, Rotterdam
- Harald Lange, Contargo GmbH & Co. KG, Ludwigshafen
- Annick Javor, Promotie Binnenvaart Vlaanderen, Hasselt
- Thorsten Kalinofski, BP Europa SE, Bochum
- Thorsten Koch, Haeger & Schmidt International GmbH, Duisburg
- Pieter-Jan Nefkens, Nefkens Advies, Vuren
- Martin Niederle, INOSYS GmbH, Würzburg
- Olga Puer, SHS Logistics GmbH, Dillingen
- Dr. Martin Sandler, IN – Innovative Navigation GmbH, Kornwestheim
- Roland Scheurle, Bonamare Schiffsmanagement GmbH, Duisburg
- Jos van Splunder, Rijkswaterstaat, Rotterdam
- Christian Tüchthüsen, INPLAN GmbH, Oberhausen
- Wolfgang Weißschädel, INPLAN GmbH, Oberhausen

Fachausschuss „Verkehrswirtschaft“

Vorsitzender:

Seit dem 24.09.2012:

Dr. Wolfgang Hönemann
Geschäftsführer, Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG,
Duisburg

Stellvertretender Vorsitzender:

Dr. Peter Langenbach
Geschäftsführer, Hülskens GmbH & Co. KG, Wesel

1. Zielsetzung

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

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

Zu diesem Zweck untersucht der Fachausschuss unter anderem

- Infrastrukturvorhaben im Rahmen der Wasserstraßenbaupolitik
- Unternehmens- und Flottenstruktur
- Umweltfreundlichkeit des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt im Vergleich zu ihren Wettbewerbern
- Frachtentwicklung und Ertragskraft der Binnenschifffahrt
- Außerverkehrsliche Funktionen der Binnenwasserstraßen und ihren Nutzen



Dr. Wolfgang Hönemann

Rhenus PartnerShip
GmbH & Co. KGVorsitzender des Fachausschusses
„Verkehrswirtschaft“

- Wettbewerbsverhalten der verschiedenen Verkehrsträger und die Wettbewerbsbedingungen der Binnenschifffahrt im Vergleich zu ihren Konkurrenten
- Chancen der Intermodalität und Möglichkeiten der Zusammenarbeit der Verkehrsträger
- Transportnachfrage/-märkte
- Betriebswirtschaftlich-logistische Organisationssysteme und Rationalisierungsmöglichkeiten

2. Struktur und Arbeitsweise

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

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

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

3. Mitgliederveränderungen im Fachausschuss

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

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

4. Ausschussarbeit

4.1 Sitzungen im Berichtszeitraum

Im Jahr 2012 hat der Fachausschuss zweimal getagt:

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

4.2 Arbeitsergebnisse

Internalisierung Externer Kosten/Wegekostenanlastung

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

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

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

Die Kerninhalte der Stellungnahme werden im Folgenden kurz vorgestellt:

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

- Die EU plant bis 2020 eine vollständige Internalisierung der externen Kosten für alle Verkehrsträger, auch für die Binnenschifffahrt. Erste Schritte hierzu wurden für die Straße und die Schiene umgesetzt.
- Die deutsche Bundesregierung wird ihre dahingehenden Überlegungen an den Vorarbeiten der EU ausrichten.



Foto: Klaas Hartz, pixelio.de

- Die Bund-Länder-Kommission („Daehre Kommission“) zur zukünftigen Infrastrukturfinanzierung stellt in ihrem Zwischenbericht die Befreiung der Binnenschifffahrt von Abgaben auf dem Rhein und anderen Strömen und somit die Mannheimer Akte infrage.
- Das Binnenschifffahrtsgewerbe wird sich dem Thema nicht entziehen können. Eine frühzeitige Mitarbeit bei der Entwicklung einer allgemein akzeptierten und wirtschaftlichen Methodik ist daher angezeigt.
- Der Fachausschuss „Verkehrswirtschaft“ weist darauf hin, dass auf europäischer und nationaler Ebene seit den 90er Jahren über eine Anlastung der externen Kosten und der Wegekosten des Verkehrs diskutiert wird.

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

Durch die Anlastung der externen Kosten und der Wegekosten wird je nach politischer Konzeption eine verkehrslenkende und/oder eine infrastrukturfinanzierende Wirkung erhofft. Im aktuellen Weißbuch der EUKOM von 2011 „Verkehr 2050: Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ wird das Ziel formuliert, durch die Internalisierung der externen Kosten für alle Verkehrsträger und die Erhebung von Entgelten für die Infrastruktur Anreize für private Investitionen in Verkehrsinfrastrukturprojekte zu schaffen.

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

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

Trotz dieser methodischen Lücken hat die EU mit der Ratifizierung der Eurovignettenrichtlinie (revidierte Wegekostenrichtlinie) 2010 und der Integration des Luftverkehrs in den internationalen Emissionshandel erste Meilensteine zur Internalisierung einzelner externer Kostenfaktoren gesetzt.

Dies gilt insbesondere für die Eurovignettenrichtlinie, welche es den Mitgliedsstaaten bereits heute ermöglicht, im Zuge der Mauterhebung auch externe Kosten wie Luftverschmutzung und Lärm zu berücksichtigen.

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

Die deutsche Bundesregierung hat im „Aktionsplan Güterverkehr und Logistik“ mit Verweis auf die diesbezüglichen Aktivitäten der EU darauf verzichtet, ein eigenes Konzept zur Internalisierung externer Kosten des Verkehrs zu erarbeiten. Stattdessen konzentriert sie sich auf die Priorisierung der knapper werdenden Haushaltsmittel für die Wasserstraßeninfrastruktur sowie die Errichtung verkehrsträgerinterner Finanzierungskreisläufe. Die Schaffung von Kreisläufen für Straße und Schiene wurde 2011 und 2012 bereits eingeleitet. Ein Finanzierungskreislauf für die Binnenwasserstraßen wird derzeit diskutiert und geprüft. Angesichts der Lage der öffentlichen Haushalte ist davon auszugehen, dass die Bundesregierung nach Vorliegen des EU-Konzepts auch Mehreinnahmen durch die Internalisierung externer Kosten generieren wird. Trotz des eindeutigen Votums des Zwischenberichts der Bund-Länder-Kommission zur künftigen Infrastrukturfinanzierung besteht für Änderungen an der Mannheimer Akte innerhalb der derzeitigen Regierungskoalition keine Mehrheit. Auch die Mehrzahl der ZKR-Staaten widerspricht solchen Versuchen. Die im Fachausschuss „Verkehrswirtschaft“ arbeitenden Experten halten es aber für möglich, dass veränderte politische Konstellationen in Deutschland und den Anrainerstaaten diese Haltung beeinflussen könnten.

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

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



Foto: Hans-Dieter Buchmann, pixelio.de

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

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

Im Gegensatz zu Straße und Schiene verfügen die Binnwasserstraßen auf allen wichtigen Korridoren über erhebliche Kapazitätsreserven. Dies gilt nach aktuellen Berechnungen sowohl für den gegenwärtigen Stand als auch unter Berücksichtigung prognostizierter Aufkommenszuwächse im Jahr 2015. So verfügt von 21 untersuchten Wasserstraßenabschnitten der Elbe-Lübeck-Kanal (Schleuse Lauenburg) im Jahr 2015 mit rund 2,6 Mio. Gütertonnen über die ge-

ringste Reservekapazität. Diese reicht allerdings aus, um das Transportaufkommen des Jahres 2005 zu verfünffachen.

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

Die Binnenschifffahrt wird durch verschiedene Nutzungs- und Umweltabgaben belastet, Hafenziegel- und Ufergeld sind reale Kosten, die sich in den Gesamtkosten der Transportkette widerspiegeln. Gleiches gilt für Abfall- und Entsorgungsentgelte sowie für Kanalabgaben. Hierdurch werden bereits mehrere externe Kosten internalisiert. Die dadurch entstehenden Kostennachteile werden durch die Mineralölsteuerbefreiung nicht ausgeglichen. Nur rund 25 Prozent des Unterschieds der externen Kosten, die bei einer verursachergerechten Anlastung der Effekte zu Gunsten der Binnenschifffahrt zu „verrechnen“ wären, werden durch die Mineralölsteuerbefreiung ausgeglichen (PLANCO 2007). In diesem Zusammenhang gibt der Fachausschuss zu bedenken, dass die Einführung und Erhebung von Kanalabgaben nicht zu einer signifikanten Verbesserung der Infrastruktur geführt hat.

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

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

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

- Ein Konzept zur Internalisierung der externen Kosten auf den Bundeswasserstraßen muss die ökologische Vorreiterrolle des Binnenschiffs berücksichtigen. Ziel



Foto: Erich Westendarp, pixelio.de

des Konzeptes muss eine Besserstellung des Verkehrsträgers Wasserstraße sein, um Anreize für eine Verkehrsverlagerung auf die Wasserstraße und die Nutzung deren freier Kapazitäten zu schaffen.

- Eine alleinige Anlastung der externen Kosten der Wasserstraßen auf die Binnenschifffahrt ist nicht zielführend. Sie blendet den Mehrfachnutzen der Wasserstraßen aus und würde den Schiffstransport ungerechtfertigt verteuern.
- Es wird daher gefordert, alle Nutzer der Wasserstraßen gemäß ihrem Nutzungsanteil an der Infrastruktur in die Kostenanlastung einzubeziehen. Zur Bestimmung der Nutzungsanteile sind entsprechende Untersuchungen anzustellen.
- Neue Schifffahrtsabgaben dürfen nicht zu einer weiteren Verteuerung des Transports und damit zu einem Modalshift zu Ungunsten der Wasserstraßen führen. Eine Abgabenreform zum Zwecke der Internalisierung externer Kosten kann daher nur unter Einbeziehung und Berücksichtigung der bereits bestehenden Abgaben erfolgen. Ziel sollte eine einheitliche Gesamtabgabe sein.
- Für die Binnenschifffahrt ist nur eine netzbezogene Kostenanlastung akzeptabel. Bei einer streckenbezogenen Anlastung könnten einzelne Wasserstraßen nicht mehr wirtschaftlich genutzt werden und es könnte zu einem Verfall von Netzteilen kommen.
- Mehreinnahmen durch die Internalisierung müssen zweckgebunden für den Ausbau und den Erhalt der Infrastruktur verwendet werden und dürfen nicht in den allgemeinen Haushalt fließen.

5. Weitere Fachausschussmitglieder

- Henning Buchholz, Wasser- und Schifffahrtsamt Minden, Minden
- Jan Sönke Eckel, Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG, Neuss
- Prof. Dr. Paul Engelkamp, DST Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme, Duisburg
- Günter Hartkopf, European River-Sea-Transport Union e.V., Berlin
- Prof. Dr. Karl-Hans Hartwig, Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster
- Dr. Hans-Peter Martin, Duisburg
- Kai Nandelstaedt, Reederei Schwaben GmbH, Heilbronn
- Bernd Neffgen, IHK Mittlerer Niederrhein Krefeld-Mönchengladbach-Neuss, Krefeld
- Dr. Roland Pütz, IMPERIAL Shipping Services GmbH, Duisburg
- Joachim Schürings, ThyssenKrupp Steel Europe AG, Duisburg
- Heinrich Schulte-Zurhausen, RBH Logistics GmbH, Gladbeck



Die Arbeitsgruppe „Fahrdynamik“

Arbeitsgruppen

Zur Durchführung einzelner Projekte haben das Präsidium und die Fachausschüsse die Möglichkeit, Arbeitsgruppen einzurichten. Im Berichtsjahr 2012 bestehen folgende Arbeitsgruppen:

AG „Fahrdynamik“

Federführung: Fachausschuss „Binnenwasserstraßen und Häfen“

Beteiligte Ausschüsse: Fachausschuss „Binnenschiffe“

Die Arbeitsgruppe „Fahrdynamik“ ist seit 2011 mit der Neuauflage der Broschüre „Fahrdynamik von Binnenschiffen“ befasst. Unterstützt wird die Arbeitsgruppe durch Experten aus der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) in Karlsruhe und aus dem Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V. (DST) in Duisburg.

Einen Bericht über die Tätigkeit der Arbeitsgruppe ist im Jahresbericht des Fachausschusses „Binnenwasserstraßen und Häfen“, auf Seite 15 zu finden.

Zusammensetzung:

- **Leitung:** Michael Heinz, WSD West, Münster
- Helmut Broß, DST e.V., Duisburg
- Svetlana Doychev, BAW, Karlsruhe
- Hans Gerd Heidenstecker, Duisburg
- Andreas Hüsiger, WSD Mitte, Hannover
- Christian Meyer-Mölleringhof, WSD West, Münster
- Prof. Dr.-Ing. Bernhard Söhngen, BAW, Karlsruhe

AG „Vereinsfinanzen“ (neu eingerichtet im November 2012)

Federführung: Präsidium

Beteiligte Gremien und Organe: Beirat und Geschäftsführung

Die Arbeitsgruppe „Vereinsfinanzen“ wurde im Oktober 2012 durch das Präsidium eingesetzt.

Ihre Aufgabe ist die Überprüfung und Neuordnung der Finanzen des VBW unter Berücksichtigung der aktuellen Branchenentwicklung.

Zusammensetzung:

- **Leitung:** Präsident Heinz-Josef Joeris, WSD Südwest, Mainz
- Vizepräsident Martin Staats, MSG eG, Würzburg
- Robert Baack, Imperial Shipping Holding GmbH, Duisburg
- Volker Seefeldt, HTAG Häfen und Transport AG, Duisburg

AG „Stromtankstellen“ (neu eingerichtet im November 2012)

Federführung: Fachausschuss „Binnenwasserstraßen und Häfen“

Zur Senkung der schiffahrtsbezogenen CO₂- und Feinstaub- und Lärmemissionen in den Häfen und an Liegestellen verpflichten Häfen und Verwaltung, liegende Binnenschiffe zunehmend dazu, eine Landstromversorgung in Anspruch zu nehmen. Standards zur Normung dieser Stromtankstellen werden auf verschiedenen Ebenen in Deutschland, den Niederlanden und auf europäischer Ebene entwickelt. Eine vernetzte Entwicklung findet jedoch nicht statt. Der Fachausschuss für Binnenwasserstraßen und Häfen wird die bisherigen Entwicklungen daher bündeln und eine Empfehlung zur europaweit einheitlichen Konzeption von Stromtankstellen herausgeben. Die AG ist mit der Erarbeitung dieser Konzeption betraut.

Zusammensetzung:

- **Leitung:** Hans-Hermann Mecklenburg, Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen, Haren
- Martin van Dijk, Koninklijke Schuttevaer, Rotterdam
- Christian Kleine, Wasser- und Schifffahrsdirektion West, Münster
- Jan Krusinga, Koninklijke Schuttevaer, Rotterdam
- Matthias Küßner, Wasser- und Schifffahrsdirektion Mitte, Hannover
- Bert H. Luijendijk, Port of Rotterdam



Dimitrios Theologitis beim
VBW-Bankett 2012

Foto: Jochen Bywaletz,
VBW e.V.

Veranstaltungen

VBW-Bankett 2012

Am 18. Oktober 2012, veranstaltete der Verein das erste VBW-Bankett im Restaurant Schifferbörse in Duisburg-Ruhrort.

Als Bankettredner konnte Herr Dimitrios Theologitis, Referatsleiter für den Bereich Häfen und Binnenschifffahrt bei der EU-Kommission, gewonnen werden.

Gegenstand seiner Rede mit dem Titel „NAIADES II: Europäische Binnenschifffahrtspolitik für das nächste Jahrzehnt“ waren die aktuell diskutierte verkehrspolitische Strategie der EU sowie die Ziele und Projekte des geplanten zweiten europäischen Förderprogramms für die Binnenschifffahrt.

An dem Bankett nahmen ca. 60 Entscheider aus der Schifffahrt, Hafenwirtschaft, der Industrie, der Forschung und der Verwaltung teil, um sich über die ambitionierten Pläne der EU-Kommission für das neue EU-Programm zur Förderung der Binnenschifffahrt zu informieren und Branchenkontakte zu pflegen.

Durch den Erfolg dieser Auftaktveranstaltung sieht der VBW sich ermutigt, das Format auch im kommenden Jahr weiterzuführen. Ziel ist es, das VBW-Bankett als wichtige Networking-Veranstaltung für alle Entscheider im System Schiff/Wasserstraße/Häfen zu etablieren.

VBW-Thementag

Am 19. Oktober 2012 führte der VBW im Haus RHEIN einen Thementag „Automotive- und Projektladungstransporte - Neue Marktchancen für die Binnenschifffahrt“ durch.

Mit seinen Thementagen will der VBW über innovative Logistikkonzepte und Zukunftsmärkte für die Binnenschifffahrt informieren und Zukunftstrends in den Bereichen Technologie, Umwelt und Verkehrswirtschaft aufzeigen.

Der Thementag 2012 wurde moderiert von Michael Heinz, Vizepräsident der WSD West.

Es referierten:

- Jens Mösl, Volkswagen AG, Wolfsburg zum Thema „Innovative Konzepte zum Transport von Fahrzeugen“
- Michael Bünning, BLG Automobile Logistics GmbH, Bremen zum Thema „Integrierte Mehrwertdienstleistungen in Logistikketten“

- Mirko Janke, Glahr & Co. GmbH, Potsdam zum Thema „Multimodale Distributionslogistik für Windkraftanlagen“
- Prof. Dr. Bernd Noche, Inhaber des Lehrstuhls für technische Logistik an der Universität Duisburg-Essen zum Thema „Supply-Chain-Konfigurator für Projektladungsverkehre“
- Günter Gauls, Schenker Deutschland AG, Düsseldorf, zum Thema „Konzept für den Transport von Regionalzügen nach Russland unter Einbeziehung des Binnenschiffs“

Am Thementag 2012 nahmen 70 Experten aus den Bereichen Logistik, Industrie, Verwaltung und Politik teil. Für 2013 ist ein weiterer Thementag geplant.

Mannheimer Tagung für Binnenschifffahrtsrecht

Wie bereits in den vorherigen Jahren unterstützte der VBW die Mannheimer Tagung für Binnenschifffahrtsrecht. Die Tagung wird federführend vom Institut für Transport- und Verkehrsrecht der Universität Mannheim veranstaltet. Der VBW und die Gesellschaft zur Förderung des Binnenschifffahrtsrechts an der Universität Mannheim (GBM) sind Mitveranstalter.

Die Mannheimer Rechtstagung findet seit 1973 im 3-jährigen Turnus statt. Zielgruppen sind Vertreter der Schifffahrt, die Anwaltschaft, das Versicherungsgewerbe, Behörden- und Hafenvertreter sowie interessierte Praktiker aus der Logistik.

An der diesjährigen 13. Mannheimer Tagung für Binnenschifffahrtsrecht, die am 12. Oktober 2012 im kurfürstlichen Schloss stattfand, nahmen 130 Personen teil.

Es referierten:

- Günther Pokrant, Richter am Bundesgerichtshof, zum Thema „Aktuelle und höchstrichterliche Rechtsprechung zum Transport- und Binnenschifffahrtsrecht“
- Prof. Dr. Patrick Schmidt, Institut für Transport- und Verkehrsrecht der Universität Mannheim, zum Thema „Grenzfälle frachtrechtlicher Haftung und ihrer Versicherbarkeit“
- RA Dr. Olaf Hartenstein, Kanzlei Dabelstein & Passehl, Hamburg zum Thema „Binnenschifffahrtsrecht und Seehandelsrecht in wechselseitiger Beeinflussung“
- RA Dr. Hubert Holland, Kanzlei Holland, Mannheim, zum Thema „Das Schiff als dingliche Sicherheit“

Publikationen

„Europäischer Schifffahrts- und Hafenkalendar“ (WESKA)“



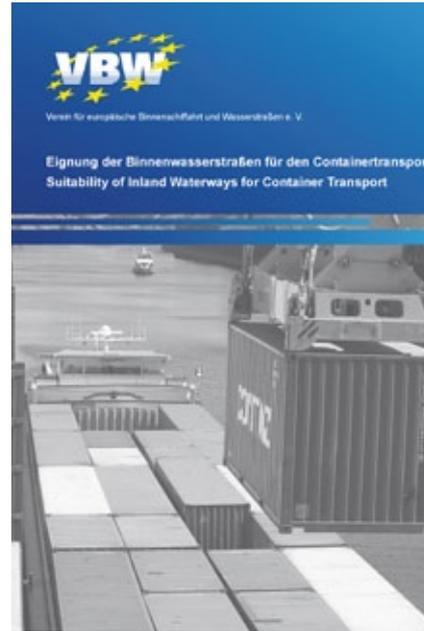
Dieses Standardwerk für die Binnenschifffahrt erschien bereits 1925 in der ersten Auflage und ist kürzlich in der 79. Ausgabe herausgekommen.

Das ca. 1500 Seiten umfassende Werk ist wie jedes Jahr vollständig überarbeitet worden und enthält tabellarische Fahrstreckenbeschreibungen mit Angaben der Orte, Häfen und Umschlagstellen, Brücken, Schleusen und Fähren für das gesamte Rheinstromgebiet, die westdeutschen Kanäle und die Weser, das Elbstromgebiet, die Märkischen Wasserstraßen, die Oder sowie die Donau von Kelheim bis zum Schwarzen Meer. Eingehend beschrieben sind auch die örtlichen Verhältnisse der Fahrstrecken mit Hinweisen für die Fahrt auf den einzelnen Wasserstraßen.

Einen großen Teil nehmen auch die Kapitel „Internationales Schifffahrtsrecht“ und „Nationales Schifffahrtsrecht“ mit Abdrucken bzw. Verweisen von Gesetzen, Verordnungen und sonstigen Vorschriften ein. Ferner enthält der WESKA eine Vielzahl weiterer Informationen und besonders Adressen, die für die gesamte Binnenschifffahrt und den damit verbundenen Gewerbebezügen von Bedeutung sind.

Der WESKA ist für 52,50 Euro im Binnenschifffahrts-Verlag erhältlich.

„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 VBW e.V. erarbeitet.

Die Broschüre enthält neben dem deutschen Wasserstraßennetz auch die angrenzenden Wasserstraßen in den Niederlanden, Polen, Österreich und Tschechien.

Dargestellt werden die gebräuchlichsten Containertypen, die für den Containertransport geeigneten Binnenschiffe, die derzeitigen europäischen Containerströme sowie als Schwerpunkt die Darstellung der Wasserstraßen mit den transportrelevanten Daten.

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

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

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

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



„VBW-kompakt“

Das digitale Mitgliederjournal „VBW-kompakt“ erschien im Berichtszeitraum zweimal, im August und im November 2012.

Das Mitgliederjournal informiert über Aktivitäten des Vereins, Personalien sowie inhaltliche Themen aus den Fachausschüssen und aktuelle Entwicklungen rund um das System Schiff/Wasserstraße/Häfen.

„VBW-kompakt“ kann kostenlos auf der Internetseite des VBW, www.vbw-ev.de, heruntergeladen oder angeschaut werden.



Von links nach rechts:

Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer, Redakteur der VBW-Rechtsseiten

Der Vereinssitz das "Haus RHEIN" in Duisburg-Ruhrort

Fotos: VBW e.V.

VBW-Rechtsseiten

Die VBW-Rechtsseiten sind eine kommentierte Sammlung aller gerichtlicher Entscheidungen im Bereich des Schiffs-, Transport- und Haftungsrechts. Sie erscheinen monatlich in der Zeitschrift „BINNENSCHIFFFAHRT“.

Die Rechtsseiten werden in eigenverantwortlicher Redaktion durch Herrn Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer aus Frankfurt erstellt. Herr Dr. Fischer ist zugleich Vorsitzender der Juristischen Kommission der IVR und Vorstandsmitglied der GBM.

Die Sammlung der Rechtsseiten ist ein wichtiges Nachschlagewerk für Gerichte, Anwälte und Assekuranzen.

Im Berichtszeitraum sind folgende Rechtsseiten erschienen.

Die Seitenzahl in Klammern gibt die Paginierung in der Sammlung wieder.

- „Kein Liegegeld bei Schiffsperren“, „BINNENSCHIFFFAHRT“, Nr. 1/2012, S. 67 (S. 2163)
- „Haftungsbeschränkungen nach CLNI für Feuerwehrkosten“, „BINNENSCHIFFFAHRT“, Nr. 2/3/2012, S. 106, (S. 2168)
- „Schiffsperre und Nutzungsverlust, TMS „Waldhof““, „BINNENSCHIFFFAHRT“, Nr. 4/2012, S. 72 (S. 2178)
- „Gewässerverschmutzung als Sachbeschädigung im Sinne des § 4 Absatz. 3 BinschG?“, „BINNENSCHIFFFAHRT“, NR. 4/2012, S. 71 (S. 2181)
- „Auffahrunfall, Anscheinsbeweis und Verjährung“, „BINNENSCHIFFFAHRT“, Nr. 6/2012, S. 71 (S. 2185)
- „Fahrtenschreiber und Mindestruhezeit“, „BINNENSCHIFFFAHRT“, Nr. 7/2012, S. 70 (2189)
- „Pflichten beim Laden und Löschen, kontradiktorische Taxe“, „BINNENSCHIFFFAHRT“, Nr. 8/2012, S. 76 (S. 2194)
- „Laden und Löschen, Schutzwirkung und Mitwirkungspflicht“, „BINNENSCHIFFFAHRT“, Nr. 9/2012, S. 75 (S. 2197)
- „Zuständigkeit des Rheinschiffgerichts für Frachtrechtansprüche“, „BINNENSCHIFFFAHRT“, Nr. 10/2012, S. 83 (S. 2201)
- „Schwesterschiffklausel für Schubverbände“, „BINNENSCHIFFFAHRT“, Nr. 11/2012, S. 75 (S. 2205)

Presseschau

Auch im Jahr 2012 hat die Fachpresse ausführlich über die Aktivitäten des VBW berichtet.

Die zahlreichen erschienenen Artikel können Sie der folgenden Auflistung entnehmen.

Ausgewertet wurden die Fachzeitschriften „BINNENSCHIFFFAHRT“, „SCHIFFFAHRT, HAFEN UND TECHNIK“, „SCHIFFFAHRTS-MAGAZIN SCHIFFFAHRT-ONLINE“, sowie die Zeitung „DE BINNENVAARTKRANT“ und der Online-Dienst „BONAPART“.

Alle genannten Presseartikel können im Jahrespressespiegel 2012 auf der VBW-Webseite www.vbw-ev.de heruntergeladen werden.

Februar

„VBW bestellt Marcel Lohbeck zum Geschäftsführer“, „BONAPART“, 13.02.2012

„Zwei wirklich gute Entscheidungen“, „SCHIFFFAHRTS-MAGAZIN SCHIFFFAHRT-ONLINE“, Nr. 2/2012, S. 3

„Früherer Referatsleiter und VBW-Mitglied Johannes Sengpiel verstorben“, „SCHIFFFAHRTS-MAGAZIN SCHIFFFAHRT-ONLINE“, Nr. 2/2012, S. 6

„VBW, Marcel Lohbeck wieder Geschäftsführer“, „SCHIFFFAHRTS-MAGAZIN SCHIFFFAHRT-ONLINE“, Nr. 2/2012, S. 6

„Namen“ Information über den Wechsel in der VBW-Geschäftsführung, „BINNENSCHIFFFAHRT“, Nr. 2/3/2012, S. 5

März

„Hans van der Werf zum Interimspräsidenten des VBW gewählt“, „BONAPART“, 13.02.12

„Hans van der Werf neuer VBW-Präsident“, „SCHIFFFAHRT, HAFEN UND TECHNIK“, Nr. 3/2012, S. 6

„Außerordentliche VBW-Mitgliederversammlung, Hans van der Werf Interims-Präsident“, „SCHIFFFAHRTS-MAGAZIN SCHIFFFAHRT-ONLINE“, Nr.3 /2012, S. 6



Foto: Jochen Bywaletz, VBW e.V.

April

„Jahresbericht für den Fachausschuss „Binnenwasserstraßen und Häfen“, „BINNENSCHIFFFAHRT“, Nr. 4/2012, S. 70

„Hans van der Werf zum VBW-Präsidenten gewählt“, „BINNENSCHIFFFAHRT“, Nr. 4/2012, S. 71

„Buchbesprechung, „Eignung der Binnenwasserstraßen für den Containertransport“, „BINNENSCHIFFFAHRT“, Nr. 4/2012, S. 71

Juli

„VBW – Think Tank der Binnenschifffahrt“, „BINNENSCHIFFFAHRT“, Nr. 7/2012, S. 13

August

„VBW-Thementag, Neue Märkte und Potentiale“, „SCHIFFFAHRTS-MAGAZIN SCHIFFFAHRT-ONLINE“, Nr. 8/2012, S. 8

„Papierloses Fahren ist noch Zukunftsmusik“, „DE BINNENVAARTKRANT“, 14.08.2012, S. 19

„Neuer WESKA erschienen“, „DE BINNENVAARTKRANT“, 14.08.2012, S. 17

September

„VBW veröffentlicht Telematik-Umfrage“, „SCHIFFFAHRT, HAFEN UND TECHNIK“, Nr. 5/2012, S. 39

„Europäischer Schifffahrts- und Hafenkalendar (WESKA) 2012 erschienen“, „SCHIFFFAHRT, HAFEN UND TECHNIK“, Nr. 5/2012, S. 39

Oktober

„Europäischer Gedankenaustausch beim VBW-Bankett“, „DE BINNENVAARTKRANT“, 23.10.2012, S. 25

„H.-J. Joeris zum VBW-Präsidenten gewählt“, „SCHIFFFAHRTS-MAGAZIN SCHIFFFAHRT-ONLINE“, Nr. 10/2012, S. 16

„Innovative Logistikkonzepte und intensiver Austausch beim VBW-Thementag 2012“, „SCHIFFFAHRTS-MAGAZIN SCHIFFFAHRT-ONLINE“, Nr. 10/2012, S. 17

November

„Joeris wird VBW-Präsident“, „BONAPART“, 01.11.2012

„VBW-Thementag über Automotive-Transporte, Volkswagen will mehr mit der Binnenschifffahrt tun“, „DE BINNENVAARTKRANT“, 06.11.2012, S. 43

„Heinz-Josef Joeris ist VBW-Präsident“, „DE BINNENVAARTKRANT“, 06.11.2012, S. 43

„Autologistiker wünscht sich eine unterbrechungsfreie Donau“, „DE BINNENVAARTKRANT“, 20.11.2012, S. 21

„EU will Binnenschifffahrt stärken“, „BINNENSCHIFFFAHRT“, Nr. 11/2012, S. 16

„Joeris ist neuer VBW-Präsident“, „BINNENSCHIFFFAHRT“, Nr. 11/2012, S. 17

„Experten diskutieren aktuelle Rechtsfragen“, „BINNENSCHIFFFAHRT“, Nr. 11/2012, S. 33



Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e. V.

Dammstraße 15-17 • 47119 Duisburg

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

www.vbw-ev.de