

Ausgabe 2: Dezember 2014

INHALT

Rückblick: Thementag „Binnenschifffahrt in der Logistik von Metropolregionen“	S. 2
VBW-Bankett 2014: Vortrag von Dr. Karl-Heinz Daehre	S. 5
VBW-Mitgliederversammlung 2014	S. 7
Neues Schleusenmanagementprojekt der WSV	S. 8
Einführung der bundeseinheitlichen Havariedatenbank	S. 9
Binnenschifffahrtsrecht: Mittagsvortrag von Frau Dr. Wietoska	S. 10
Informationen zur AIS-Verpflichtung ab 1.12.2014	S. 11
Neue Publikation: Landstrom in der Binnenschifffahrt	S. 13
Neue Publikation: Schiffsführungssimulatoren in der Binnenschifffahrt	S. 15
Neues Barge-Management-System im Hafen Antwerpen	S. 18
Neue VBW-Mitglieder	S. 20
Nachruf: Friedbert Barg	S. 20
Umfrage: Bürokratische Hürden auf der Donau	S. 20
Haus RHEIN unter Denkmalschutz gestellt	S. 21
VBW-Publikationen	S. 23
Ergebnisse der Plenarsitzung der Moselkommission	S. 25
Dissertation zu den Befugnissen des Bundes an den Wasserstraßen	S. 25

Editorial

Liebe Leserinnen, liebe Leser

um dem in Wahlperioden und Wählermaximierung verhafteten Kalkül der Haushalts- und Verkehrspolitik zu entkommen, gebe es nur eine Lösung. Die Finanzmittel für Verkehrspolitik müssten teilweise dem Zugriff der Politik entzogen werden, war eine der Thesen, die Dr. Karl-Heinz Daehre, Verkehrsminister a.D. und ehemaliger Vorsitzender der Länderkommission zur Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung auf dem diesjährigen VBW-Bankett vertrat. In einem faktenreichen und aufrüttelnden Vortrag vor Entscheidern aus der Logistikbranche, der Industrie, Forschung und Verwaltungen nahm der Politikpensionär kein Blatt vor den Mund und gab zahlreiche Anregungen für eine Neujustierung der Verkehrspolitik. Die Highlights seines Vortrages können Sie in diesem Heft nachlesen.

Auch beim Thementag „Binnenschifffahrt in der Logistik von Metropolregionen“ zeigte sich, dass der Politik eine entscheidende Rolle bei der Gestaltung zukünftiger Verkehrsströme zukommt. Will man urbane Räume wirklich vom zunehmenden Straßenverkehr entlasten, bedarf es eines engen Dialogs zwischen der Kommune, der Wirtschaft und den Bürgern und gelegentlicher Anschubförderungen.

Dies zeigen die Beispiele aus Utrecht und Paris deutlich, die Sie ebenso wie die Zusammenfassung weiterer Vorträge des Thementages in dieser Ausgabe finden.

Wir präsentieren Ihnen auch neue Projekte zur Verkehrssteuerung und zum Unfallmanagement der WSV, die im Rahmen von Mittagsvorträgen im VBW vorgestellt wurden sowie die Zusammenfassung des binnenschifffahrtsrechtlichen Vortrages von Frau Dr. Wietoska.

Ausführlich besprochen werden auch die neuen VBW-Publikationen über Landstromsysteme in der Güterbinnenschifffahrt und Schiffsführungssimulatoren.

Darüber hinaus erhalten Sie wichtige Informationen zu der ab 1.12.2014 geltenden AIS-Verpflichtung auf dem Rhein sowie zum neuen Barge-Traffic-System des Hafens Antwerpen.

Wir wünschen Ihnen harmonische und gesegnete Weihnachten sowie einen guten Jahreswechsel.

Viel Spaß bei der Lektüre.

Marcel Lohbeck, Geschäftsführer

VBW-Thementag

„Einbindung der Binnenschifffahrt in die Logistik von Metropolregionen“ bietet neue Perspektiven

Entscheidend ist der Wille zur Kooperation zwischen öffentlichen und privaten Partnern



Während die Gesamtbevölkerung in Deutschland rückläufig ist und bis zum Jahr 2030 von 81,2 auf 79,1 Mio. sinken wird, steigt der Anteil der in Städten wohnenden Menschen im gleichen Zeitraum auf ca. 80 Prozent der Gesamtbevölkerung.

Dies hat Konsequenzen für die Verkehrsinfrastruktur. Der Individualverkehr in den Städten wird weiter zunehmen. Ebenfalls anwachsen werden innerstädtische Lieferverkehre sowie die logistischen Herausforderungen bezüglich der Versorgung dieser Ballungszentren. Entwicklungen wie der zunehmende Internethandel und der Trend zu kleineren Bestellmengen bei höheren Liefertakten verstärken diese Problematik.

Aufgrund der begrenzten Ausbaufähigkeit und dem teilweise schlechten Zustand der Infrastruktur in diesen hoch komplexen und verdichteten Lebensräumen ist eine nachhaltige Versorgung der Menschen mit Gütern und Waren mit den derzeitigen Strukturen nicht mehr einwandfrei gewährleistet. Handelsunternehmen, Lieferanten, Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP) sowie Logistik-Dienstleister benötigen daher effiziente Logistikkösungen speziell für den urbanen Raum.

Viele der Städte mit derartigen Verkehrsproblemen, wie Berlin, Hamburg, der Rhein-Main-Raum und das Ruhrgebiet verfügen über eine Anbindung an Wasserstraßen, leistungsfähige Binnenhäfen oder sogar innerstädtische Wasserstraßennetze.

In seiner diesjährigen Jahrestagung stellte der Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. (VBW) daher die Frage, welche Lösungen das System Schiff/Wasserstraße/Häfen für die unter Druck geratenen Ballungszentren bietet und welche Rahmenbedingungen für eine effiziente und wirtschaftliche Einbindung der Binnenschifffahrt in die Logistik von Metropolregionen gegeben sein müssen?

Zirka 60 Experten aus der Logistikwirtschaft, der Industrie, der Verwaltung und Verbänden nahmen an der Tagung teil.

Prof. Dr. Rudolf Juchelka, Inhaber des Lehrstuhls für Wirtschaftsgeographie an der Universität Duisburg-Essen, beleuchtete das Thema aus wissenschaftlicher Perspektive. Laut OECD-Prognosen werden der Personen- und der Güterverkehr in den OECD-Staaten um bis zu 450% in der Transportleistung zunehmen. Die Verkehrsleistung in Deutschland werde ebenfalls massiv steigen. Den meisten Zuwachs werde weiterhin der Straßenverkehr tragen, hier wird ein Zuwachs von 453 Tonnenkilometern in 2010 auf 704 Mrd. Tonnenkilometer (Tkm) in 2025 erwartet. Aber auch die anderen Verkehrsträger werden in diesem Zeitraum zulegen. Für die Schiene wird ein Wachstum auf 152 Mrd. Tkm (von 104 Mrd. Tkm in 2010) und auch die Binnenschifffahrt soll von 57 Mrd. Tkm in 2010 auf 80 Mrd. Tkm wachsen.

Lösungsansätze sieht er in der Vernetzung der Verkehre. Dabei gehe es sowohl um den Einsatz technischer Lösungen, wie bessere Verkehrssteuerung durch Telematik, aber auch um verhaltensorientierte Ansätze. Wichtig bei der Gestaltung urbaner Mobilität sei eine enge Koordination zwischen Politik, Bevölkerung und der Wirtschaft.

Am Fallbeispiel des Ruhrgebietes erklärte Prof. Juchelka: „Wir haben es hier mit einem international bedeutenden Wirtschaftsraum und Ballungszentrum zu tun. Die Logistikwirtschaft ist hier mit über 88.000 Beschäftigten eine der am schnellsten wachsenden Branchen. Dennoch schafft es das Ruhrgebiet nicht, diese Potenziale bestmöglich auszuschöpfen.“ Schuld daran seien kleinräumiges Kirchturndenken und der mangelnde Wille zur Vernetzung.



oben: Getränkeumschlag mit dem sogenannten „Bierboot“ in Utrecht (Fotos: Stadt Utrecht)

Peter Stijn, Beigeordneter der Stadt Utrecht für Raumordnung und Stadtplanung, präsentierte Strategien und Best-Practices einer Kommune. Utrecht verfolge hierbei einen überregionalen Ansatz und setze sehr auf die Einbindung der Privatwirtschaft. So sei eine Plattform entstanden, in der Unternehmen, die Industrie- und Handelskammern und Behörden eng zusammenarbeiten. Die Stadt stellt der Plattform Projektgelder zur Verfügung. Die Leitung der Projekte liegt aber bei den Wirtschaftspartnern. Zwei konkrete Projekte sind der Bau eines Bierbootes und eines Müllbootes, die durch die Stadt gebaut wurden und betrieben werden. Die Kunden des Bierbootes, Getränkegroßhändler in der Region, zahlen einen kostendeckenden Tarif pro Strecke. Durch dieses Projekt ist die Belieferung der innerstädtischen Gastronomie gesichert, die mit 3,5 t LKW aufgrund der Ablastung der historischen Bausubstanz nicht mehr angefahren werden können. Das Bierboot wird auch mit palettengroßen Kühlcontainern beladen, die für eine lokale Supermarktkette bestimmt sind.

Das Müllboot wird für die Entsorgung von gewerblichen Abfällen entlang der innerstädtischen Wasserstraßen genutzt.

Manuel Garrido, Projektleiter bei HAROPA Ports de Paris, stellte Konzepte für die multimodale Distributionslogistik von Städten dar. Seit 2012 werden innerstädtische Umschlagpunkte von regionalen Terminals z.B. in Gennevilliers, Bonneuil und Evry per Schiff bedient. Die Schiffe werden mit speziell angefertigten Wechselbehältern von 24 und 27 Fuß Länge beladen. Mit diesen werden zurzeit ca. 100 Kunden im Zentrum von Paris beliefert. Wo keine direkte Anlieferung möglich ist, werden die Behälter von besonders leisen Euro V LKW auf der letzten Meile zu ihrem Zielpunkt gebracht. Dies ermöglicht eine Belieferung in den Nachtzeiten. Die Kombination von 24 und 27 Fuß langen Behältern ermöglicht, dass jeweils 2 Container mit einem LKW zu den Terminals transportiert werden können, was aufgrund französischer rechtlicher Beschränkungen sonst nicht möglich wäre.

Die Umschlagstellen in Paris-Mitte bestehen aus einem Reachstacker und einem niedrigen Zaun, der geöffnet ist wenn kein Umschlag erfolgt. So wird der öffentliche Raum nicht eingeschränkt.



links: Transport von Spezialkühlcontainern für den Lebensmitteleinzelhandel mit dem „Bierboot“ mitte und rechts: Das Müllboot der Stadt Utrecht (Fotos: Stadt Utrecht)



oben: innerstädtisches Terminal in Paris (Foto: Garrido, Ports de Paris)

Das Projekt ist eine Kooperation der Pariser Häfen mit verschiedenen Transportunternehmen. Neben der Bereitstellung der öffentlichen Infrastruktur wird der Containerumschlag subventioniert, um anfangs eine kritische Masse zu erreichen. Die Subventionen werden jedoch jährlich zurückgefahren. Zurzeit hat der Containerdienst noch Kapazitäten für weitere 20 Wechselbehälter. Im nächsten Jahr erfolgt eine Evaluation der Vorhaben. Als denkbare Folgeprojekte werden ein selbstladendes Schiff für Palettenverkehre sowie ein Roll-on Roll-off Schiff, das mit vorgepackten LKW für den Handel beladen ist, angedacht.

Wie schwierig es sein kann, ohne Rückhalt der Kommunen urbane Logistik mit dem Binnenschiff wirtschaftlich darzustellen, zeigte Ralf Maehmel, Geschäftsführer der Imperial Baris GmbH am Beispiel von Baustellenver-

kehren in Berlin auf. Dabei verfügt Berlin über ein hervorragendes innerstädtisches Wasserstraßennetz und ist damit prädestiniert für innerstädtische Binnenschifftransporte. Einschränkungen der Betriebszeiten durch die öffentliche Hand sowie Vorrangrechte für die Fahrgastschiffahrt und Umschlagsstellen, die für einen wirtschaftlichen Transport nicht ausreichend dimensioniert sind, erschweren hier unternehmerisches Handeln.

VBW-Vizepräsidentin Patricia Erb-Korn, Geschäftsführerin der Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs- und Hafen GmbH, resümierte: „Wir sehen anhand dieser Beispiele, dass der Willen zur Kooperation zwischen öffentlicher Hand und Privatwirtschaft entscheidend für den Erfolg logistischer Konzepte zur Einbindung des Systems Schiff/Wasserstraße/Häfen in die urbane Logistik ist. Ist dieser vorhanden, lassen sich an den jeweiligen regionalen Besonderheiten orientierte Lösungen entwickeln.“



Foto: Garrido, Ports de Paris

VBW-Bankett

Minister a.D., Dr. Karl-Heinz Daehre: „Infrastrukturmittel müssen dem Zugriff der Politik teilweise entzogen werden.“

Einnahmen aus dem Verkehr dürfen nicht länger für andere Begehrlichkeiten verwendet werden.“



„Großbaustelle Deutschland – Wege aus der Infrastrukturkrise“ hieß der Vortrag, den Verkehrsminister a.D. Dr. Karl-Heinz Daehre im vollbesetzten Saal des Hauses der Unternehmer vor Vertretern aus der Logistikwirtschaft, der Industrie, der Verwaltung und der Forschung anlässlich des diesjährigen Banketts hielt, zu dem der Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. eingeladen hatte.

Im Jahr 2012 kam die unter der Leitung von Herrn Dr. Daehre stehende Länderkommission zur Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung in ihrer Bewertung der bisherigen Investitionspolitik zu dem Schluss, dass „sich klar das Bild eines schleichenden und sich bereits beschleunigenden Substanzverzehr abzeichnet“.

Die Daehre-Kommission bezifferte einen Nachholbedarf der Verkehrswegeinvestitionen auf 7,2 Mrd. Euro pro Jahr auf einen Zeitraum von 15 Jahren, bei Bund, Ländern und Kommunen. Bezogen auf den Bereich der Bundeswasserstraßen besteht ein ungedeckter, jährlicher Nachholbedarf von 500 Millionen Euro.

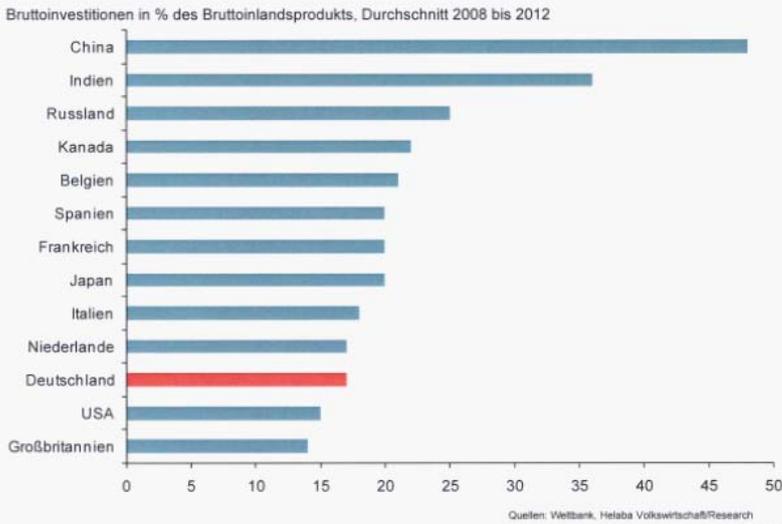
Herr Dr. Daehre kritisierte den jahrelangen Substanzverzehr, vor allem die politisch motivierte Umverteilung von Mitteln für Erhalt und Betrieb in Neubauprojekte. „Jeder Euro der im Etat für den Erhalt fehlt, vernichtet zwei Euro an volkswirtschaftlichem Vermögen. Der Wirtschaftsstandort Deutschland und die Mobilität von Personen

und Waren werden durch diesen Zustand massiv gefährdet“, machte Daehre deutlich. Deutschland liege bei den Bruttoinvestitionen in die Infrastruktur pro Prozent des BIP mittlerweile deutlich hinter Ländern wie Belgien, Spanien oder Italien.

Vor dem Hintergrund der hohen öffentlichen Verschuldung, die für den Bund 2 Billionen Euro und für die Kommunen 133 Mrd. Euro beträgt, stelle die Instandsetzung der Verkehrsinfrastruktur eine Herkulesaufgabe dar, die durch die Aufnahme der so genannten „Schuldenbremse“ in das Grundgesetz zusätzlich erschwert werde. Daehre plädiert für eine „solidarische Finanzierung“ der Infrastruktur. Diese müsse aus einer Anhebung des allgemeinen Verkehrshaushalts bestehen sowie weiteren Komponenten der Nutzerfinanzierung. Er forderte eine Zweckbindung eines Anteils der Einnahmen aus der Mineralölsteuer. Diese Zweckbindung sei seit 1964 gesetzlich geregelt, werde aber regelmäßig durch Parlamentsbeschlüsse ausgehebelt.

Sinnvolle Komponenten der Nutzerfinanzierung seien aus Sicht Dr. Daehres eine Ausweitung der LKW-Maut auf weitere Lastenklassen ab 3,5 Tonnen sowie auf Busse. Außerdem schlägt er eine räumliche Erweiterung der LKW-Maut auf alle Bundesstraßen vor. Die Einführung einer Infrastrukturabgabe, also einer PKW-Maut, hält Dr. Daehre für unumgänglich. Der aktuelle Vorschlag einer PKW-Maut nur für ausländische PKW hingegen sei völlig unzureichend, da die Erhebungskosten und der bürokratische Aufwand den finanziellen Nutzen bei weitem überstiegen.

Mit Bezug auf seinen Vorschlag einer allgemeinen PKW-Maut sagte Daehre, dass er eine allgemeine Bereitschaft in der Bevölkerung erkenne, einen zusätzlichen Beitrag zur Infrastrukturfinanzierung zu leisten. Bereits eine Maut in Höhe eines Euro brächte beträchtliche Mehreinnahmen von 40 Mio. Euro pro Jahr. Um den notwendigen Deckungsgrad zu erhalten, erwartet Daehre jedoch eine jährliche Abgabe von 30-40 Euro pro Fahrzeug, je nach Leistungs- und Emissionsklasse. Die aus diesem Maßnahmenpaket generierten Mehreinnahmen sollten einem zweckgebundenen Fonds zufließen. Dem Fonds müssten gesetzlich und organisatorisch Aufgaben und Verantwortungen für die Infrastrukturfinanzierung zugewiesen werden. Essentiell sei, dass die Überjährigkeit der Mittel gewährleistet sei. Auch eine stärkere Beteiligung privater Investoren werde so besser möglich.



oben: Bruttoinvestitionen in die Verkehrsinfrastruktur nach Ländern in Prozent des BIP (Quelle: Weltbank, Helaba Volkswirtschaft/Research)

Um für diese Maßnahmen Rückendeckung durch die Bevölkerung zu erhalten, bedürfte es maximaler Transparenz und klarer Regeln. „Wir müssen die so generierten Mehreinnahmen dem Zugriff der Politik entziehen. Sie dürfen nicht für andere Begehrlichkeiten, z.B. der Sozialpolitik, verwendet werden. Das wäre Abzocke“, spitzte Daehre zu.

Abgaben für die Binnenschifffahrt auf den großen Flüssen erteilte der Minister a.D. eine klare Absage. „An der Mannheimer Akte ist nicht zu rütteln. Für eine Abgabenerhebung auf Rhein und Donau gibt es in Europa keine Mehrheit“. Auch eine Erhöhung der Kanalabgaben sei aus seiner Sicht nicht förderlich, da sie nicht zu signifikanten Mehreinnahmen, wohl aber zu einer deutlichen Verteuerung des umweltfreundlichen Binnenschifftransportes führe.

Neben der Erhöhung der Mittel gehe es aber auch darum, Einsparpotenziale zu heben. Einen äußerst wichtigen Beitrag würde aus Sicht Daehres eine Neugestaltung der Planungs- und Vergabeprozesse leisten. „Es kann nicht sein, dass die Prozesskosten mittlerweile die Hälfte der gesamten Projektkosten ausmachen. Wir müssen die Prozesse so gestalten, dass alle rechtlichen Fragen mit Beginn des Planfeststellungsverfahrens unumstößlich geklärt sind“, erläuterte Dr. Daehre.

VBW-Präsident Heinz-Josef Joeris lobte den Redner für seinen Mut, auch unpopuläre Themen anzusprechen und für die Ausgewogenheit seiner Vorschläge. Er appellierte an Politik und Verwaltung, die gewonnenen Erkenntnisse zu nutzen und alles Notwendige dafür zu tun, damit diese eine reelle Chance auf Umsetzung erfahren.



Fotos: VBW, Bywaletz

VBW-Mitgliederversammlung

Patricia Erb-Korn wird neue Stellvertreterin des Präsidenten

VBW präsentiert neue Produkte und stellt Arbeitsprogramm 2015 vor



Auf der VBW-Mitgliederversammlung am 5.11.2014 wurde Patricia Erb-Korn, Geschäftsführerin der Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs- und Hafen GmbH einstimmig zur Stellvertreterin des Präsidenten gewählt. Sie folgt auf Martin Staats, Vorstand der MSG eG, Würzburg, der sich im Juli 2014 aus dem Präsidium zurückgezogen hatte.

Zentrales Thema der diesjährigen Mitgliederversammlung war die

Präsentation der Arbeitsergebnisse der VBW Fachauschüsse. VBW Präsident Heinz-Josef Joeris lobte die Arbeit der vielen ehrenamtlich engagierten aus Unternehmen, Verwaltung, Forschung und Verbänden und dankte diesen ausdrücklich: „Neben Ihrer beruflichen Tätigkeit haben Sie ein umfangreiches Arbeitsprogramm erfolgreich abgearbeitet. Die Fertigstellung der vielfältigen und zahlreichen Projekte des Vereins wäre ohne dieses zusätzliche, kräftige Engagement nicht möglich gewesen.“

Kernprojekte des Vereins waren in 2014 unter anderem:

- Die Herausgabe einer Publikation „Schiffsführungssimulatoren in der Binnenschifffahrt“, welche Basiswissen zur Konstruktionsweise und den technischen Eigenschaften von Schiffsführungssimulatoren vermittelt sowie Anwendungsfelder in Aus- und Weiterbildung, Infrastrukturplanung, Schiffbau und Unfallprävention beschreibt und Forderungen für die Weiterentwicklung der Technologie erhebt.
- Die Erstellung einer Online-Dokumentation über „Technische Möglichkeiten zur Betriebskostensenkung von Binnenschiffen“. Mit dem in 2015 an den Start gehenden Online-Tool werden Schiffseigner die Möglichkeit bekommen, sich einzelne bautechnische Maßnahmen und deren Wirksamkeit erklären zu lassen. Links zu einem Betriebskostenrechner und der europäischen Förderdatenbank ermöglichen tiefergehende Einzelfallbetrachtungen zur individuellen Betriebskostenoptimierung.
- Die Überarbeitung der europäischen Schubbedingungen durch den VBW-Rechtausschuss ist abgeschlossen. Die Schubbedingungen regeln Haftungsstatbestände in einer Beziehung zwischen Schubboot

und Schubleichter und können von Transportpartnern auf freiwilliger Basis vereinbart werden. Zurzeit laufen noch internationale Abstimmungsprozesse. Die Veröffentlichung wird Anfang Februar 2015 erfolgen.

- Mit der Studie „Landstrom in der Binnenschifffahrt“ hat der VBW eine umfassende Analyse vorgelegt, die Auskunft gibt über die ökologische Bilanz und die Kosten von Landstrom. Ebenfalls untersucht wurde die Landstromnutzung in Europa sowie die teils sehr unterschiedlichen Systeme. Die Studie ist als Leitfaden für öffentliche und private Infrastrukturbetreiber gedacht und enthält Empfehlungen für die technische und betriebliche Gestaltung von Landstromanlagen und Bezahlssystemen.

Darüber hinaus hat der VBW sein Veranstaltungsangebot ausgebaut. In 2014 fanden Thementage und Mittagsvorträge zu den Themen „Klimawandel und Wasserstraßen“, „Schleusenoptimierung“, „Sonderproblemen des Hafnungsrechtes im Containertransport“ sowie „Binnenschifffahrt in der Logistik von Metropolregionen“ statt.

Vorgestellt wurde auch das Arbeitsprogramm für 2015. Besondere Schwerpunkte der Arbeit im kommenden Jahr werden sein:

- Die Beschleunigung von Infrastrukturbereitstellung durch Optimierung von Planungs- und Vergabeprozessen. Hierzu plant der Verein die Herausgabe von Empfehlungen sowie einem internationalen Vergleich von Good- and Bad-Practices bei Wasserbauprojekten sowie einer vergleichenden Studie der Planungs- und Vergabeprozesse in ausgewählten EU-Ländern.
- Die Erarbeitung einer Marktübersicht über alternative Energie- und Antriebskonzepte für Binnenschiffe unter Auswertung der bisherigen Praxiserfahrungen mit diesen Systemen.
- Empfehlungen zur betrieblichen und technischen Gestaltung von Landstromeinrichtungen für die Fahrgastschifffahrt
- Eine bessere Integration der Binnenschifffahrt in logistische Ketten, zur besseren Erschließung neuer Güterstrukturen durch IT- und Telematikprojekte sowie Prozessoptimierungen.

VBW-Mittagsvorträge

Neues Schleusenmanagementprojekt der WSV: „Die Axt am Heiligen Sakrament des Schleusenranges“



ter müssen berücksichtigt werden, dazu zählen bauliche Größen der Infrastruktur und der Schiffe, aber auch eine Vielzahl von Störfaktoren wie Fehleingaben, technische Defekte, Havarien oder Änderungen des Reiseplans. Auch die an manchen Schleusen gewährten Vorschleusungsrechte für Gefahrgut oder Container stellen zu berücksichtigende Faktoren dar.

Während unveränderliche Daten wie Schiffs- oder Schleusengröße nur einmalig berechnet werden müssen, werden alle variablen Daten ständig aktuell erhoben. Ermöglicht wird dies durch die Nutzung von AIS-Daten, NIF und Mobilfunk. Je mehr Schiffe sich in einzelnen Streckenabschnitten zwischen den Schleusen befinden, desto häufiger kommt es zu Planänderungen. Die Ermittlung der Schleusenplanung wird dadurch zu einem dynamischen kontinuierlichen Prozess und kann sich ständig verändern. Schiffsführer erhalten ihren

Schleusenrang in regelmäßigen Abständen direkt von der Leitzentrale oder der Schleuse mitgeteilt.

Nach Abschluss der 2011 begonnenen Planungsstufe hat die WSV im September 2014 die Ausschreibung für die Software gestartet. Bereits im vergangenen Jahr wurde am Rechner die Durchfahrt von 15 Schiffen durch 6 Schleusen in einem Zeitrahmen von 24 Stunden modelliert. Die Bereitstellung der Software und der Beginn des Feldversuches soll im ersten Quartal 2015 erfolgen. Teststrecke ist Donau zwischen Regensburg und Jochenstein. Vorab sollen die betroffenen Schichtleiter im Umgang mit der Software geschult werden.

Herr Wagner bekannte, dass die WSV mit diesem Versuch „Neuland“ betrete. Es sei vollkommen offen, ob sich aus den Ergebnissen des Feldversuches Schlüsse und Maßnahmen für das Schleusenmanagement im gesamten Bundesgebiet ableiten ließen. Ein ähnliches Projekt in den Niederlanden wurde mangels Akzeptanz der Schiffsführer aufgrund schlechter Ergebnisse wieder eingestellt.

Auch die Zuhörer des Mittagsvortrages diskutierten den Vorschlag kontrovers. Insbesondere der Wegfall des Vorranges des Ersten an der Schleuse rüttelt an liebgewonnenem Gewohnheitsrecht. „Dieses Projekt kann nur Erfolg haben, wenn Sie die Binnenschiffer von Anfang an mitnehmen und der Nutzen für das fahrende Personal überwiegt, schließlich legen Sie hier die Axt an das „heilige Sakrament“ des Schleusenranges an“, erklärte Horst Borrieß, Schiffsverkehrsorganisator und Kenner der Partikulierszene.

Zusammenfassung des Mittagsvortrages von Herrn Thomas Wagner, GDWS-Außenstelle Süd- über das Projekt „Grüne Welle“ am 19. August 2014.

„Die letzten werden die ersten sein“ mag zwar in der Bibel stehen, jedoch gilt an der Schleuse „Wer zuerst kommt, wird zuerst geschleust“. Dieses eherne Prinzip könnte sich zukünftig ändern, sollte der von Thomas Wagner, Dezernent im Bereich Verkehrsmanagement der GDWS -Außenstelle Süd- verantwortete Versuch „Grüne Welle“ irgendwann flächendeckend Praxis werden.

Bislang planen die Schichtleiter der WSV die Schleusenfolge anhand der Funkmeldungen, die sie von Binnenschiffern erhalten sowie ihrer persönlichen betrieblichen Erfahrungen. Ebenfalls zur Hilfe genommen werden die Daten elektronischer Verkehrstagebücher.

Daneben werden die Entscheidungen der Schichtleiter von einer Vielzahl von Variablen beeinflusst, z.B. von unterschiedlichen Schiffsgrößen und verschiedenen Eintreffzeitpunkten (Estimated Time of Arrival (ETA)). Diese Faktoren erschweren häufig eine optimale Belegung der Schleusenkammern, was abhängig vom Verkehrsaufkommen zu Wartezeiten und Stausituationen an den staugeregelten Streckenabschnitten führt. Mit dem Projekt „Grüne Welle“ will die WSV nun einen neuen Weg gehen und Schichtleitern an den Schleusen und in den Leitzentralen zusätzlich ein digitales Planungs-Tool zur Schleusenoptimierung an die Hand geben. Mithilfe des Planungs-Tools soll der Schichtleiter einen Vorschlag zur optimalen Kammerbelegung erhalten. Die Entwicklung der Planungssoftware stellt hohe Anforderungen an die Programmierer. Über 140 Parame-

VBW-Mittagsvorträge

Schiffahrtsunfalldatenbank HAVARIS: Das Meldesystem für Schiffsunfälle wird nach 56 Jahren bundesweit vereinheitlicht und digitalisiert.



Foto: WSV

Im digitalen Zeitalter ist es schwer vorstellbar, dass ein 1958 erstmals eingeführtes Meldeblatt bis heute noch in Benutzung ist. Im Falle des „Meldeblatt für einen Schiffsunfall auf Binnenwasserstraßen“ ist dies der Fall. Ebenfalls kaum noch zeitgemäß erscheint, dass die Wasserschutzpolizeien der Länder Schiffsunfälle nach jeweils nach einer eigenen Systematik händisch auswerten und es bislang nicht möglich war eine bundesweite Auswertung vorzunehmen, obwohl die Landespolizeibehörden an den schiffbaren Binnenwasserstraßen eine Bundesaufgabe wahrnehmen. Dies liegt wohl auch daran, dass die Binnenschifffahrt der sicherste Verkehrsträger ist. Im Jahr 2013 kamen in der Binnenschifffahrt 2 Personen ums Leben, im Bahnverkehr wurden im gleichen Zeitraum 158 Tote vermeldet.

Mit dem Gesetz zur Errichtung eines Havarie-, Auswerte-, Recherche- und Informationssystems (HAVARIS) löst der deutsche Gesetzgeber das seit 1958 genutzte analoge System ab und vereinheitlicht die Systematik der Schiffsunfallerhebung. Die Schiffsunfalldaten werden zukünftig anhand bundeseinheitlicher Meldebögen erfasst und in eine digitale Datenbank eingespeist. Die Datenbank soll die statistische Erfassung der Bearbeitung und Auswertung von Schiffsunfällen deutlich verbessern, heißt es im Gesetz. Ferner erhofft sich der Gesetzgeber, über die neue Datenbank Erkenntnisse über Unfallschwerpunkte, Gefahrenpotenziale und Mängel an Verkehrswegen, Schiffen und Regelwerken zu gewinnen. Die Unfallauswertung soll zukünftig auch als Grundlage für verkehrspolitische Entscheidungen genutzt werden.

Datenschutz werde bei diesem Projekt groß geschrieben, versicherte Thomas Wagner, GDWS-Außenstelle Süd-, der das Projekt im Rahmen eines VBW-Mittagsvortrages am 19. August 2014 vorstellte.

Auskünfte könnten behördenintern angefordert werden, z.B. durch Staatsanwaltschaften im Rahmen von Straf- oder Ordnungswidrigkeitsverfahren. Berechtigte Dritte könnten anonymisierte Auskünfte auf besonderen Antrag erhalten, wenn ein begründetes Interesse vorliegt. Personenbezogene Daten werden bei Erwachsenen auf 10, bei Minderjährigen auf 5 Jahre gespeichert.

Mittlerweile existieren die rechtliche Grundlage für dieses Vorhaben sowie vereinheitlichte Meldebögen, die zum großen Teil als Checklisten ausgestaltet sind. Dadurch sollen Unfallaufnahmen erleichtert und beschleunigt werden. Erst bei komplexeren Unfallereignissen wird es notwendig sein, eine detaillierte textliche Unfallhergangsbeschreibung anzufertigen.

Erfasst würden auch Sportbootunfälle und Unfälle auf seewärtigen Wasserstraßen, nicht aber Fahrzeuge des Bundes.

Die Daten werden im Dreimonatszyklus auszugsweise im Rahmen der Statistik veröffentlicht.

Das gesamte Projekt kostet den Bund 520.000 Euro Anschaffungskosten sowie jährliche Wartungs- und Betriebskosten von 30.000 Euro.

VBW-Mittagsvorträge

Vortrag zum Transportrecht von Frau Dr. Elke Wietoska: „Ausgewählte Sonderprobleme der Haftung unter dem CMNI, insbesondere Haftung für Beiträge zur Havarie Grosse und Auslegung der Containerklausel“



Am Montag, dem 20. Oktober 2014, trug Frau Dr. Elke Wietoska im „Haus Rhein“ in Duisburg-Ruhrort zum Thema „Ausgewählte Sonderprobleme der Haftung unter dem CMNI, insbesondere Haftung für Beiträge zur Havarie Grosse und Auslegung der Containerklausel (zugleich Besprechung des Urteils des OLG Düsseldorf v. 26.02.2014 -I-18 U 27/12)“ vor. Bei der Veranstaltung handelte es sich um einen öffentlichen Gastvortrag im Rahmen der Sitzung des Fachausschusses „Binnenschiffahrtsrecht“ des VBW.

Der Beitrag gehört zur Vortragsreihe zum Binnenschiffahrtsrecht der Universität Mannheim, welche vom der Universität zugehörigen Institut für Transport- und Verkehrsrecht ausgerichtet wird. Gemeinsam mit dem VBW und der Gesellschaft zur Förderung des Binnenschiffahrtsrechts an der Universität Mannheim e.V. (GBM) war es zum zweiten Mal möglich, einen Vortrag in den Räumen des VBW in Duisburg anzubieten. Nach der Sitzung des Fachausschusses füllte sich der Sitzungsraum mit zusätzlichen Gästen, sodass Frau Dr. Elke Wietoska (Fachanwältin für Transport- und Speditionsrecht in der Kanzlei Blaum Dettmers Rabstein in Bremen) vor zahlreichen fachkundigen Zuhörern vortragen konnte.

Bereits im Jahr 2013 referierten die Rechtsanwälte Dr. Hubert Holland und Jan van Zuethem zum Thema: „Havarie-Grosse nach deutschem und niederländischem Recht“ anlässlich des 16. Mannheimer Rechtsgesprächs, sodass die Behandlung eines konkreten Falls durch Frau Dr. Elke Wietoska diese Reihe gelungen fortsetzte. Im Fall handelte es sich um eine Schiffskollision zwischen einem Container- und einem Tankschiff. Das Containerschiff hatte unter anderem sieben Container geladen, welche eine Gesamtanlage zur Baumwollverarbeitung enthielten. Vier der sieben Container erlitten bei



Foto: A. Bonn, Fotolia

der Kollision Totalschaden. Die Transportversicherung des Absenders machte in der Folge Ansprüche gegen den beauftragten Fixkostenspediteuer geltend. Beantragt wurden die Zahlung des vollen Ladungsschadens aus unbeschränkter Haftung und Freistellung von den Havariesicherheiten.

Das Landgericht Krefeld entschied jedoch nur auf Zahlung i.H.v. 74.665,37 Euro Sonderziehungsrechten, was der Regelhaftung nach Art. 20 Abs. 1 Satz 1 CMNI entspricht. Im Übrigen wurde die Klage abgewiesen. Hiergegen wendete sich die Berufung der Klägerin vor dem OLG Düsseldorf (Urteil des OLG Düsseldorf v. 26.02.2014 - I -18 U 27/12; weitere Fundstellen: TranspR 2014, 234-246 [red. Leitsatz und Gründe]; RdTW 2014, 318-329 [red. Leitsatz und Gründe]).

Frau Dr. Elke Wietoska gelang nicht nur eine gut verständliche Vorstellung des Falls und der Entscheidung mit den dazugehörigen vielschichtigen Problemen, sondern auch die Vermittlung ihrer eigenen Rechtsauffassung. So wird durch das OLG Düsseldorf in Bezug auf die drei geretteten der insgesamt sieben Container festgestellt, dass die diesbezüglich berechtigten Havarie-Grosse-Beiträge einen Güterschaden im Sinne des Art. 16 Abs. 1 CMNI darstellen würden. Dies steht jedoch im Widerspruch zur Entscheidung des OLG Hamburg vom 05.12.2013 - 6 U 194/10 (TranspR 2014, 228). Da eine höchstrichterliche Entscheidung aussteht, bleibt dieser Streitstand zunächst offen.

Die Ausführungen von Frau Dr. Elke Wietoska werden voraussichtlich im ersten Quartal 2015 in der Zeitschrift Transportrecht unter der Rubrik „Mannheimer Beiträge“ veröffentlicht werden.

Autor: Martin Hoffmann, Universität Mannheim

Telematik

Wissenswertes zur Ausrüstungs- und Nutzungsverpflichtung von Inland AIS und Inland ECDIS auf dem Rhein ab dem 1.12.2014



Foto: Fotolyse, Fotolia

Zum 1. Dezember 2014 wird die Ausrüstung mit und die Nutzung von Inland AIS und Inland ECDIS im Informationsmodus oder eines vergleichbaren Kartenanzeigergerätes auf dem Rhein verbindlich. Die Folgen für die Praxis verdeutlicht der nachfolgende Artikel.

Am 1. Oktober 2014 fand in Straßburg bei der ZKR ein Workshop über die Ausrüstungsverpflichtung für Inland AIS und elektronische Kartenanzeigesysteme mit Vertretern des Gewerbes und Behörden statt. Dem Schreibenden ist aufgefallen, dass die Diskussionen betreffend Datenschutz, Verwendung der Daten zu gewerblichen Zwecken und die Ausnahme von Polizeifahrzeugen auf dem Rhein viel Platz während der Diskussionsrunden eingenommen hatten. Leider besteht zwischen den Diskussionen in Straßburg und dem Anwender an Bord ein großer Wissensunterschied, welcher geschlossen werden muss.

Bedeutung in der Praxis

Ab 1. Dezember 2014 ist die Ausrüstungsverpflichtung für Inland AIS und elektronische Kartenanzeigesysteme in Kraft. AIS (Automatic Identification System oder Deutsch: Automatisches Identifikationssystem) bezeichnet ein Funksystem, das durch den Austausch von Navigations- und anderen Schiffsdaten die Sicherheit und die Lenkung des Schiffsverkehrs verbessert. Es wurde am 6. Dezember 2000 von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) als verbindlicher Standard angenommen. Dieses maritime System wird in den Binnengewässern als Inland AIS benannt. Anhand einer elektronischen Bin-

nenschiffahrtskarte ENC (Electronic Navigational Chart) können Informationen, die für die Navigation wichtig sind, mittels Inland ECDIS (Inland Electronic Chart Display and Information Systems) dargestellt werden.

Wenn alle Fahrzeuge, ab 1. Dezember 2014, auf einer Wasserstraße mit Inland AIS und Inland ECDIS ausgerüstet sind, erhält jeder Schiffsführer auf seiner elektronischen Binnenschiffahrtskarte (ENC) eine grafische Darstellung aller Fahrzeuge, ergänzt mit deren wichtigsten sicherheitsrelevanten Informationen.

Wichtig: Vollständigkeit und Verlässlichkeit

Die von Inland AIS übertragenen Informationen müssen vollständig und verlässlich sein, damit es zu keine Fehlinterpretationen der Verkehrslage und damit zu Fehlentscheidungen der Schiffsführer kommen kann. Daher ist sicherzustellen, dass mit Ausnahme von wenigen Kleinfahrzeugen, grundsätzlich alle Fahrzeuge und Verbände mit Inland AIS ausgerüstet sind.

Die von den Behörden herausgegebenen, elektronischen Binnenschiffahrtskarten wurden aufgrund von geltenden Vorschriften in einem standardisierten Verfahren entwickelt und werden kostenlos zur Verfügung gestellt. Hersteller von elektronischen Karten verwenden diese von den Behörden bereitgestellten ECDIS und integrieren sie in ihrem eigenen Angebot, das heißt in der Praxis fahren heute schon viele Schiffe mit den von den Herstellern von elektronischen Karten angebotenen Produkten. (z.B. Tresco, Periskal, inChartWorld, etc.)



Foto: photofluff.de, Fotolia

Ein Radarsystem kann im Gegensatz zu Inland AIS andere Schiffe nur orten, wenn sich keine Objekte dazwischen befinden. Mit Inland AIS kann hinter ein Hindernis, wie z.B. einen Berg, ein Gebäude oder einen Deich geschaut werden, sodass an Wasserstraßenknotenpunkten der gesamte Verkehr „erfasst“ werden kann. In bergigen Gebieten kann um die Ecke geschaut und hinter einem Berg ein anderes Schiff geortet werden.

AIS ist kein Radar

Die technischen Prinzipien von Inland AIS und Radar weisen wesentliche Unterschiede auf. Beim Radarsystem handelt es sich um ein individuelles und autonomes System an Bord. Bei einem Inland AIS System dagegen um ein abhängiges und kooperierendes System, das von Inland AIS-Geräten auf anderen Schiffen abhängig ist. Daher ersetzt das Inland AIS das Radar nicht, sondern stellt dazu eine sinnvolle Ergänzung dar.

Für jene Schiffe, die noch kein AIS mit Inland ECDIS (oder einem vergleichbaren Kartenanzeigergerät) einschließlich elektronischen Binnenschiffahrtskarten besitzen, müssen diese durch eine anerkannte Fachfirma mittels einer Einbau- und Funktionsprüfung bestätigt werden. Es sind mit Kosten von ca. CHF 3'000.- bis 4'000.- pro Anlage zu rechnen.

Ärgernis illegale Apps

Es ist unbestritten, dass mit diesem Informationsmodus ein großer Schritt für die Sicherheit auf dem Rhein getätigt wurde. Wo es Licht gibt, gibt es aber auch Schatten. Jenen Personen, die sich hinter dem Datenschutz verstecken und diese positive Entwicklung bremsen, ist ein Erwachen in der heutigen Welt zu wünschen. Eine Welt mit Facebook, Twitter, Nachrichtendiensten ist nicht mehr aufzuhalten. Die Frage, wieso die heutigen „illegalen“ Anbieter mit einfachen App-Anwendungen so viel Erfolg haben, ist der

Nachfrage zuzuschreiben. Auf den meisten Bildschirmen an Bord und auf Smartphones der Schifffahrtstreibenden sind diese zu finden. Erstaunt hatte mich, dass die Anwendungen entlang des Rheins auch durch die Behörden genutzt werden. Geben wir der guten Sache Zeit. Es sind bestimmt noch nicht alle Fragen beantwortet und es werden neue Fragen hinzukommen, die mit konstruktiven Ansätzen gelöst werden müssen. Auch die Frage des Datenschutzes bleibt bestehen. Diesbezüglich sind personenbezogene Daten zu schützen und die Gerichte sind gefordert, kriminelle Energien zu stoppen.

Autor: Roland Blessinger, Bereichsleiter Schifffahrt und Hafenerbetrieb der Schweizerischen Rheinhäfen (zuerst veröffentlicht im „SVS aktuell“, Ausgabe Oktober 2014)

Wichtigstes Ziel: Sicherheit

Ersatzweise kann anstatt des Inland ECDIS-Systems auch ein vergleichbares Kartenanzeigergerät eingesetzt werden, mit dem sich Informationen der Inland AIS Geräte auf elektronischen Karten anzeigen lassen. Ziel der ZKR war es in erster Linie, die Verkehrssicherheit mittels dem AIS-Signal zu erhöhen, d.h. ein Schiff sendet und empfängt das AIS-Signal und wird auf elektronischen Karten (ENC) dargestellt. Grundsätzlich informiert sich der Schiffsführer über die umliegende Verkehrslage, deshalb heißt der ab 1. Dezember 2014 eingeführte Modus: Informationsmodus.

VBW-Publikationen

VBW gibt Analysen und Empfehlungen zur Nutzung von Landstrom in der Binnenschifffahrt heraus

Die Publikation enthält Informationen zu ökologischen Effekten, Infrastrukturkosten sowie technische Empfehlungen zur Gestaltung von Landstromkästen, Liegestellen und Bezahlsystemen.



Foto: Mecklenburg

Anfang 2013 bildete der VBW-Fachausschuss „Binnenwasserstraßen und Häfen“ eine Arbeitsgruppe zur Durchführung eines umfangreichen Projekts zur Nutzung von Landstrom in der Güterbinnenschifffahrt.

Der Auftrag der Arbeitsgruppe war

- die Erarbeitung einer Analyse des ökologischen Nutzens und der Infrastrukturkosten für die Einrichtung von Landstromsystemen,
- die Erstellung einer Übersicht über die verschiedenen Landstromsysteme in Europa sowie deren regionale Verbreitung
- sowie die Erarbeitung von technischen Empfehlungen für eine einheitliche europäische Gestaltung von Landstromkästen, Liegestellen und Bezahlsystemen.

Hierzu sichtete die Arbeitsgruppe zahlreiche Studien und offizielle Dokumente. Sie führte Interviews mit Schiffsführern, Hafen- und Infrastruktur-betreibern durch und nahm bei Vor-Ort-Terminen verschiedene Systeme in Augenschein. Darüber hinaus wurden mittels einer Fragebogen gestützten Umfrage Daten zur Landstromnutzung in Belgien, Deutschland, den Niederlanden, Österreich und der Schweiz erhoben.

Der Abschlussbericht dieser Arbeitsgruppe liegt nun vor.

„Wir haben es geschafft, praxisfähige Lösungen zu erarbeiten, die sowohl den Bedürfnissen der Schifffahrt, als auch den Zielen der Häfen und der Verwaltung entsprechen“, so Heinz-Hermann Mecklenburg von der Berufsgenossenschaft Verkehr und Vorsitzender der Arbeitsgruppe.

„Der vorliegende Bericht ist eine hervorragende Orientierung für Häfen, Kommunen und Verwaltungen, die sich mit Landstrominfrastruktur befassen“, erklärt Michael Heinz, Leiter der GDWS -Außenstelle West-, Vorsitzender des Fachausschusses „Binnenwasserstraßen und Häfen“.

Die Publikation ist 16 Seiten lang und auf www.vbw-ev.de als Blätter-PDF allgemein verfügbar. VBW-Mitglieder können sich nach erfolgreichem Login eine Druckfassung im Bereich Service/Publikationen herunterladen.

Ergebnisse aus der Publikation kurz gefasst:

- 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 verändern.

- Die Einrichtung eines flächendeckenden Netzes aus Stromtankstellen zieht hohe Investitionskosten nach sich, die sich wirtschaftlich nur mit flankierenden Maßnahmen der öffentlichen Hand darstellen lassen.
- Stromtankstellen können helfen, Lärm- und Geruchsemissionen in besiedelten Gebieten zu minimieren.
- Zurzeit existieren in Europa verschiedene Landstromsysteme, die sich in ihrer Leistungsfähigkeit als auch in der Gestaltung der Bezahlssysteme deutlich unterscheiden. Viele Liegestellen sind für moderne Schiffe und deren Strombedarf nicht oder nur unzu-

reichend ausgelegt. Dieser Systempluralismus führt zu geringerer Akzeptanz der Schiffsführer.

- Der VBW plädiert für einheitliche europäische Standards. Stromtankstellen sollten zukünftig standardmäßig mit 63 A bei 400V ausgelegt sein. Ein leicht zu bedienendes, barrierearmes, bargeldloses Bezahl-system sollte ebenfalls zum Standard gehören.

Landstromnutzung in Europa

Niederlande

In den Niederlanden wurde 2007 mit dem Aufbau einer Landstromplattform für den Hafen Rotterdam begonnen. Binnenschiffen stehen im Hafen Rotterdam Landstromtankstellen mit 63A/40A Stärke und einer Spannung von 400 V zur Verfügung. Der Zugriff auf die jeweiligen Stromtankstellen erfolgt über eine einheitliche Internetplattform. Die Registrierung und die Bezahlung können über den Internetbrowser, Mobiltelefon oder eine Mobile-App erfolgen. Der Betrieb der Stromtankstellen erfolgt durch einen privatwirtschaftlich organisierten Treuhänder, der Strom durch lokale Energieversorger bereitgestellt.

Nach Abschluss des Pilotprojektes wurden ca. 1.100 Landstromanschlüsse in den gesamten Niederlanden an das System angeschlossen.

CEE Stecker sind in den Niederlanden Standard.

Österreich

Die überwiegende Anzahl der Stromtankstellen in der Republik Österreich wird von privaten Akteuren betrieben. Lediglich 9 von 70 Landstromanschlüssen werden von der ViaDonau selbst betrieben.

Bereitgestellt werden in der Regel 63 A und 400 V. Im Hafen Enns werden zudem 24 Anschlüsse mit 32 A vorgehalten.

Die Bezahlung des Landstroms erfolgt in der Regel über Barzahlung vor Ort oder Überweisung. Im Donauhafen Mierka Krems wird Landstrom kostenfrei abgegeben.

CEE Stecker sind in Österreich Standard

Schweiz

In der Schweiz bezieht sich die schiffbare Stromstrecke auf Basel bis Rheinfelden. Das Hafengebiet der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) umfasst die Hafenteile Basel-Kleinhüningen, Birsfelden und Muttenz-Au. Der Passagierbootterminal (PBT) St. Johann auf der Strecke von Basel nach Birsfelden gehört ebenfalls zum Hafengebiet.

Die 5-poligen CEE-Anschlüsse sind im Hafengebiet zum Standard geworden. Zur Herstellung von Stromverbindungen mit Schiffen werden in der Regel die CEE-Steckdosen für 16 A, 32 A, 63 A und 125 A verwendet. Es besteht die spezielle Vorschrift, dass bei „fliegenden Kabeln“ (z.B. Verlängerungskabeln) die Stromstärke maximal 125 A betragen darf.

Im Gebiet der Schweizerischen Rheinhäfen existieren für die Güterschiffahrt keine Landstromanschlüsse.

In Birsfelden befindet sich eine private Anlege-/Umschlagsstelle, an der Gütermotorschiffe mit einer Selbstentladevorrichtung Landstrom beziehen können.



Deutschland

In Deutschland gibt es ein breites, wenn auch äußerst uneinheitliches Netz von Landstromeinrichtungen. Das Gros der in Deutschland verfügbaren Landstromeinrichtungen wird durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) betrieben. Hier sind verschiedene Systeme im Einsatz.

Diese unterscheiden sich sowohl in Ihrer Dimensionierung als auch in der Gestaltung der Bezahlssysteme. An den vielbefahrenen Strecken am Rhein sowie am Wesel-Datteln-Kanal, am Dortmund-Ems-Kanal und am Küstenkanal ist in der Regel eine Stromstärke von 16 oder 32 Ampere verfügbar bei einer Spannung von 400 V. An den norddeutschen Binnenwasserstraßen, dem Mittellandkanal und dem Elbe-Seitenkanal sind überwiegend 16 Ampere und eine Spannung von 230 bzw. 400 Volt verfügbar.

Eine ähnliche Bandbreite unterschiedlicher Systeme ist an den mit Landstrom ausgestatteten Liegestellen in den deutschen Binnenhäfen vorzufinden.

Die Bezahlung an den WSV-Stromtankstellen erfolgt größtenteils über Wertschlüssel, die an Verkaufsstellen an Land erworben werden müssen.

Die Bezahlssysteme in den Binnenhäfen variieren stark, anzutreffen sind Wertkartensysteme, aber auch Abrechnung durch Personal vor Ort.

Der CEE-Stecker ist deutschlandweit Standard. Geplant ist ein schrittweiser Aufbau, bzw. die Ertüchtigung von 77 Landstromtankstellen im Besitz der WSV. Hierfür investiert die WSV derzeit 4,7 Mio. Euro in die Schaffung einer Landinfrastruktur. In Planung ist auch die Einführung eines einheitlichen elektronischen Bezahlssystems.

Belgien

In Belgien wurde 2012 eine Landstromplattform unter Koordination des belgischen Ministeriums für Verkehr und Mobilität eingerichtet. Verschiedene Vorabprüfungen zur Etablierung einheitlicher technischer Standards sowie eines einheitlichen Bezahlssystems wurden durchgeführt. Geprüft wurden Bezahlungen über Mobiltelefone und Abrechnung via Internetkonto.

Aktuell ist an den belgischen Wasserstraßen eine ähnliche Situation wie in Deutschland vorzufinden. Die meisten Stromtankstellen sind mit 16 A und 230 V ausgelegt. Anders als in Deutschland wird Landstrom an den durch die öffentliche Hand bereitgestellten Liegestellen kostenfrei abgegeben. An den Liegestellen des Hafens Antwerpen erfolgt die Bezahlung über ein Prepaid-Kartensystem.

Seit April 2014 hat der Hafenbetrieb Antwerpen ein Landstrom-Pilotprojekt mit 7 Landstromkästen begonnen. Die Bezahlung erfolgt zusammen mit der Abrechnung der Hafengebühren. Benutzer müssen sich mit ihrem Mobiltelefon auf einer Webseite anmelden.

CEE-Stecker sind in Belgien Standard.

VBW-Publikationen

Neue Publikation: Schiffsführungssimulatoren in der Binnenschifffahrt



Foto: SBK Rhein

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

Dabei nimmt Deutschland bei der Entwicklung von Binnenschiff-Schiffsführungssimulatoren eine Vorreiterrolle ein. Seit 2009 wurden an der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) in Karlsruhe und am Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V. (DST) sowie dem Schiffer-Berufskolleg RHEIN in Duisburg Schiffsführungssimulatoren für fahrdynamische Simulationen sowie für Aus- und Weiterbildungszwecke in Betrieb genommen.

Die Erfahrungen und Entwicklungen in Deutschland haben internationales Interesse in der Forschung, bei den Verbänden und in der Industrie geweckt. Aktuell werden in mehreren Ländern ebenfalls Binnenschiff-Schiffsführungssimulatoren entwickelt oder entsprechende Vorhaben diskutiert.

Eine Arbeitsgruppe des VBW-Fachausschusses „Binnenschiffe“ hat eine nun vorliegende Publikation erarbeitet, welche die Funktionsweise und den Aufbau sowie die Anwendungsfelder für Schiffsführungssimulatoren in der Binnenschifffahrt beschreibt und Anstöße für deren Fortentwicklung gibt.

Ohne Zweifel führen Entwicklung und Nutzung von Binnenschiff-Schiffsführungssimulatoren zu einem gesellschaftlichen Mehrwert, der durch folgende Merkmale gekennzeichnet ist:

- **BESSERE AUSBILDUNG:** Mittels Schiffsführungssimulatoren können nautische Grundkenntnisse bereits während der schulischen Ausbildung realitätsnah vermittelt werden. Ihre große Stärke besteht darin, dass neben Standardmanövern vor allem kritische Situationen immer wieder unter gleichen Rahmenbedingungen geübt werden können. Dies ist üblicherweise unter realen Verkehrsbedingungen auf einem Fluss nicht möglich oder zu gefährlich.
- **GEZIELTERE UND SCHNELLERE FACHKRÄFTEQUALIFIZIERUNG:** Reedereien können Schiffsführungssimulatoren nutzen, um Weiterbildungs- und Personalentwicklungsmaßnahmen wie Führungskräfte trainings für angehende Steuerleute oder Schiffsführer systematisch, praxisorientiert und zeitlich kompakt durchzuführen. Neben standardisierten Kursen, wie der Vorbereitung auf Patentprüfungen, kann in zielgruppenorientierten Sonderseminaren beispielsweise auch die Stressresistenz von Schiffsführern getestet oder ressourcenschonendes, wirtschaftliches Fahren erlernt und trainiert werden.

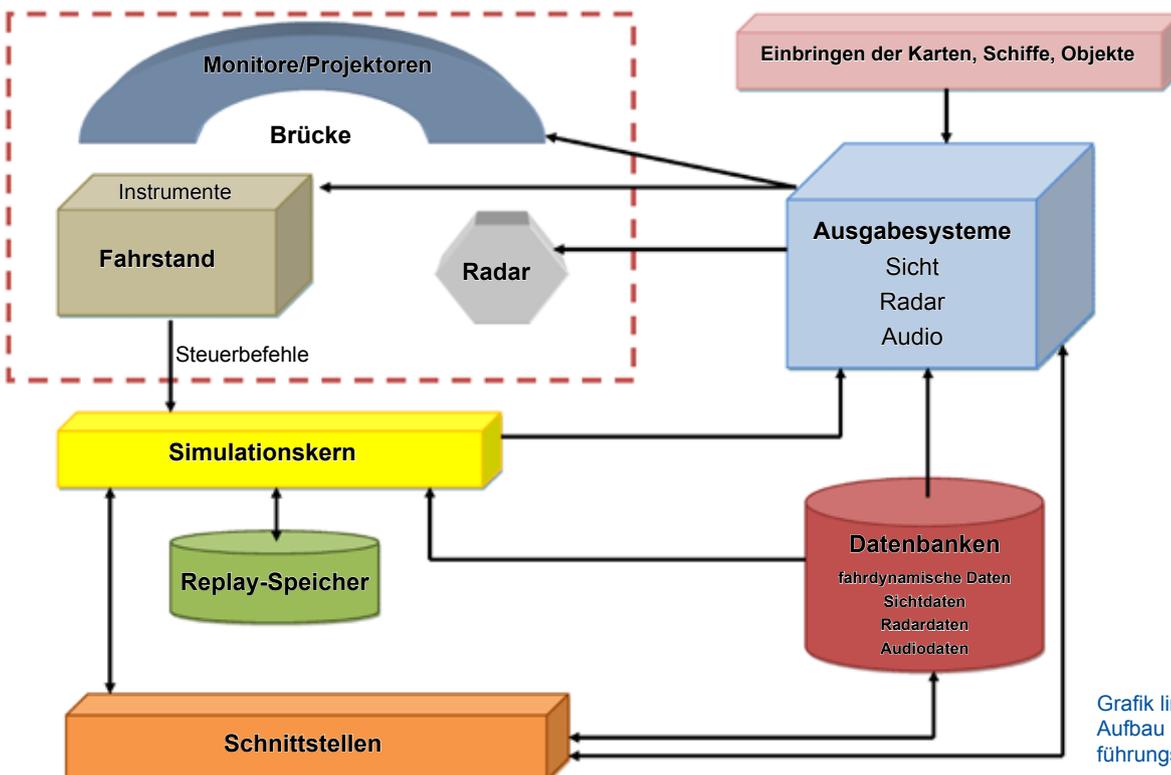
Foto: PLATINA



- MEHR NACHHALTIGKEIT IN DER INFRASTRUKTURPLANUNG:** Schiffführungssimulatoren ermöglichen, die Auswirkungen von Infrastrukturbedingungen auf die Befahrbarkeit von Wasserstraßen bereits in der Planungsphase zu überprüfen. So können Planungen gegebenenfalls sehr frühzeitig so angepasst werden, dass später ein ökologisch und ökonomisch optimaler Schiffsbetrieb gewährleistet ist. Darüber hinaus können die Grenzen der Befahrbarkeit bestehender Infrastrukturen in einem sicheren Umfeld erprobt werden. Entsprechende Untersuchungen mittels eines Schiffsführungssimulators können die Zulassung größerer Schiffseinheiten auf der untersuchten Wasserstraße erleichtern. eiden Anwendungsfällen lassen sich möglicherweise Umwelt-, Infrastruktur- und Transportkosten in nicht unerheblichem Umfang senken oder einsparen.

- MEHR EFFIZIENZ IM SCHIFFBAU:** Bei Schiffsneu- oder -umbauten können sich Besatzungen bereits während der Konstruktionsphase im Schiffsführungssimulator mit einem neuen Schiffsdesign und dessen Auswirkungen auf das Schiffsverhalten oder mit neuen Ausrüstungskomponenten vertraut machen. Durch Erprobung neuer Designs im Schiffsführungssimulator kann der Schiffsbetrieb optimiert werden. Das Verhalten des Schiffs in Extremsituationen kann ebenfalls im Vorfeld der Kiellegung überprüft und bereits während der Entwurfsphase optimiert werden.
- STEIGERUNG DER VERKEHRSSICHERHEIT:** Die Binnenschifffahrt ist zwar der sicherste Verkehrsträger, Unfälle lassen sich dennoch nicht völlig vermeiden. Schiffsführungssimulatoren können dazu beitragen, das Havarierisiko zu verringern, indem das schnelle, zielgerichtete und sichere Verhalten in kritischen Situationen im Schiffsführungssimulator systematisch trainiert wird. Zudem tragen sie dazu bei, nach einer Havarie die Ursachen hierfür zu erforschen. Die Erkenntnisse dieser Untersuchungen können für Unfallpräventionsprogramme genutzt werden, um Hinweise zu geben, wie solche Havarien künftig vermieden werden können.

Die europäische Binnenschifffahrtsbranche ist im Vergleich zur Seeschifffahrt oder dem Luftverkehr ein relativ kleiner Markt mit begrenzten Investitionsmitteln. Um das Potential von Schiffsführungssimulatoren vollständig



Grafik links: Technischer Aufbau eines Schiffsführungssimulators

nutzen zu können, sind jedoch Optimierungen und Weiterentwicklungen der Schiffsführungssimulatoren erforderlich. Dies bedarf gemeinsamer Anstrengungen der nationalen und europäischen Politik und Verwaltung, der Binnenschiffahrtsbranche, der Industrie sowie entsprechend ausgerichteter Forschungseinrichtungen.

Der VBW unterstützt dieses Ziel und stellt vier Kernforderungen auf, die der Weiterentwicklung von Schiffsführungssimulatoren in der Binnenschiffahrt zum Erfolg verhelfen sollen:

- Der Gesetzgeber wird aufgefordert dafür zu sorgen, dass Schiffsführungssimulatoren als Schulungsinstrument in die Ausbildungsverordnung für das Berufsbild Binnenschiffer/-in aufgenommen werden. Anzustreben ist eine europäisch einheitliche Regelung, die Qualitätsstandards der Ausbildung am Simulator sowie der hierfür erforderlichen technischen Funktionen eines Simulators festschreibt.
- Die Transportbranche wird dazu aufgefordert, Schiffsführungssimulatoren stärker zur Weiterbildung zu nutzen und gemeinsam mit den Betreibern von Schiffsführungssimulatoren kommerziell erfolgreiche Fortbildungsmodelle zu entwickeln. Die aus Weiterbil-

ungsmaßnahmen erzielten Überschüsse sollten dazu genutzt werden, die Technik der Simulatoren in Zusammenarbeit mit den Anbietern von Simulatoren fortzuentwickeln.

- Die EU-Kommission, Bundes- und Landesregierungen werden aufgefordert, öffentliche Mittel für die Weiterentwicklung von Schiffsführungssimulatoren für die Binnenschiffahrt bereitzustellen. Die Förderung darf nicht auf die einmalige Einrichtung eines Simulators beschränkt werden, sondern muss auch die laufende Weiterentwicklung und Optimierung mit einschließen. Diese Forderung umfasst auch die Sachunterstützung durch die unentgeltliche Bereitstellung von erforderlichen Daten, deren Erhebung bereits aus Steuermitteln finanziert wurden.
- Die Hersteller und Entwickler von Soft- und Hardware für Schiffsführungssimulatoren sollten gemeinsam einheitliche Datenaustauschformate vereinbaren. Insellösungen sollten vermieden und Kooperationen zwischen Herstellern gestärkt werden, um die vorhandenen Ressourcen möglichst effizient zu nutzen.

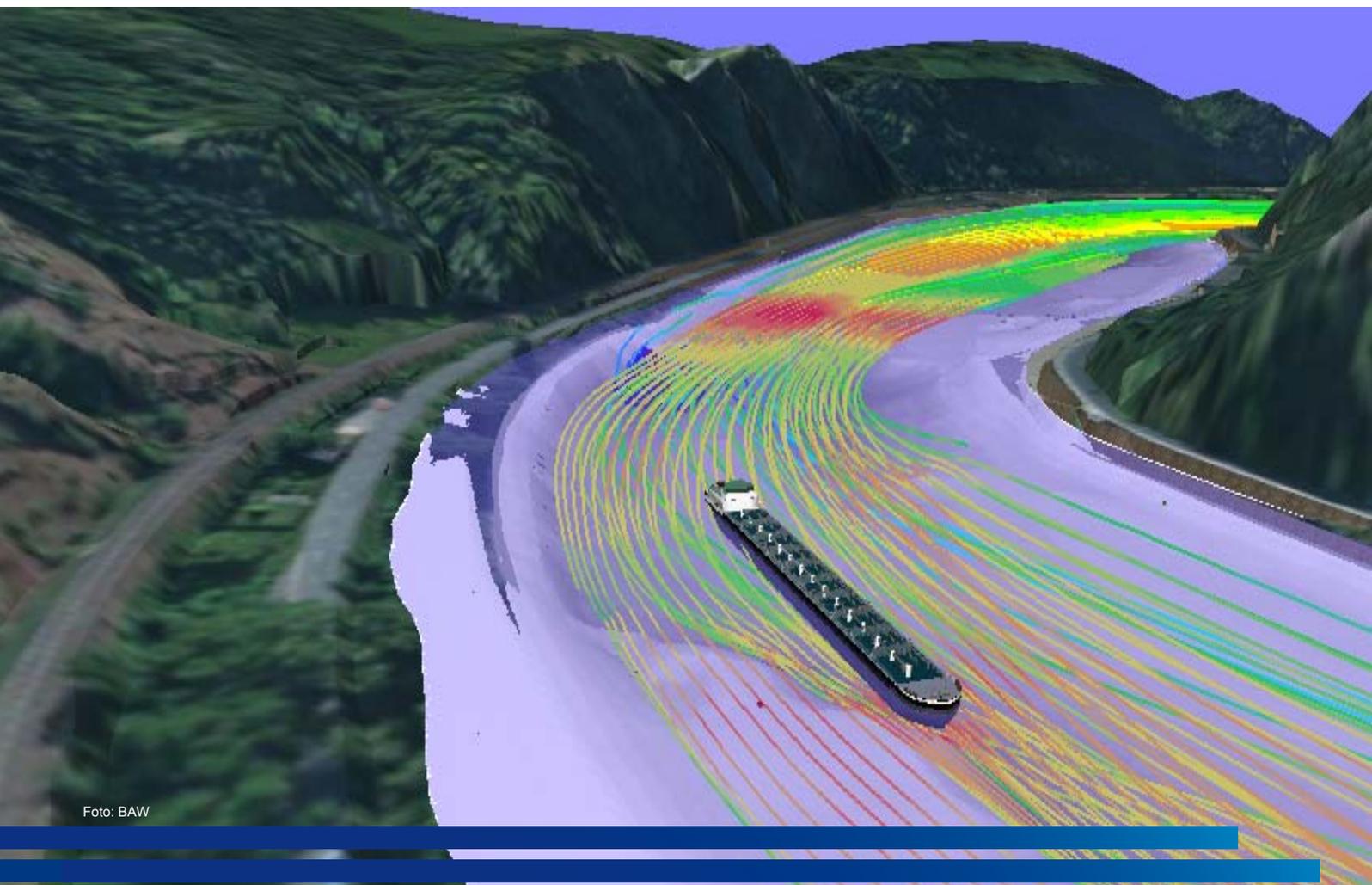


Foto: BAW

Seehäfen

Hafen Antwerpen optimiert Binnentransporte - „Instream“ schafft neue Synergien



Foto: Port of Antwerp

Die Optimierung der Abfertigungsabläufe von Binnenschiffen in Seehäfen ist eines der Arbeitsthemen des Fachausschusses „Verkehrswirtschaft“. Im folgenden Artikel stellt der Hafen Antwerpen mit Instream ein neues Projekt zur Barge-Steuerung vor.

Mit einem Frachtvolumen von 190,8 Mio. Tonnen im Jahr 2013 konnte der Hafen Antwerpen seinen Spitzenplatz als zweitgrößter Hafen Europas behaupten. Rund 36 Prozent der Fracht wurden mit dem Binnenschiff nach Antwerpen transportiert. Jede Woche legen mehr als 915 Binnenschiffe beladen mit Containern, Trocken- und Flüssiggut am Schelde-Hafen an. Sie kommen aus Nordfrankreich, den Niederlanden, Deutschland, der Schweiz und Österreich. „Der Hafen Antwerpen ist aufgrund seiner geografischen Lage eines der wichtigsten Drehkreuze im europäischen Binnenschiffsverkehr.“

Die Zunahme von internationalen Warenströmen und das erhöhte Verkehrsaufkommen führen dazu, dass die Prozessabläufe in der Abwicklung von Binnenschiffsverkehren optimiert und für die Zukunft fit gemacht werden müssen“, erläutert Pascale Pasmans, Binnenschiffsexpertin der Hafenbehörde, die gegenwärtige Situation. Damit der Binnenschiffsverkehr weiter reibungslos abläuft, müssen alle Partner der Lieferkette effizient zusammenarbeiten. In den letzten Jahren haben diese Kooperationen bereits zu der Entwicklung mehrerer digitaler Tools geführt, die nun in der Initiative „Instream“ zusammengefasst werden.

Modal shift – die modale Verlagerung

Bis 2030 verfolgt der Hafen Antwerpen das Ziel, den Anteil seiner Transporte per Binnenschiff im Modal Split von bisher 36 Prozent auf 42 Prozent zu steigern. Insbesondere die Binnenschiffstransporte spielen eine wichtige Rolle dabei, die Verbindung ins Hinterland zu erhalten und den logistischen Warenfluss zu gewährleisten. Ein reibungsloser Ablauf in der Abfertigung macht den belgischen Hafen auch weiterhin für Kunden attraktiv und führt letztendlich zu einer Steigerung der Binnenschiffsverkehrs.

Instream – der besondere Kundenservice

Mit dem Ziel, die Hafenprozesse optimal zu gestalten, hat der Hafen Antwerpen verschiedene Projekte initiiert, die unter der Kampagne „Instream“ zusammengefasst wurden. Neben der Optimierung der nautischen Koordination, gehören ebenfalls der effiziente Containerumschlag sowie eine wirtschaftliche Distribution innerhalb des Hafens dazu.

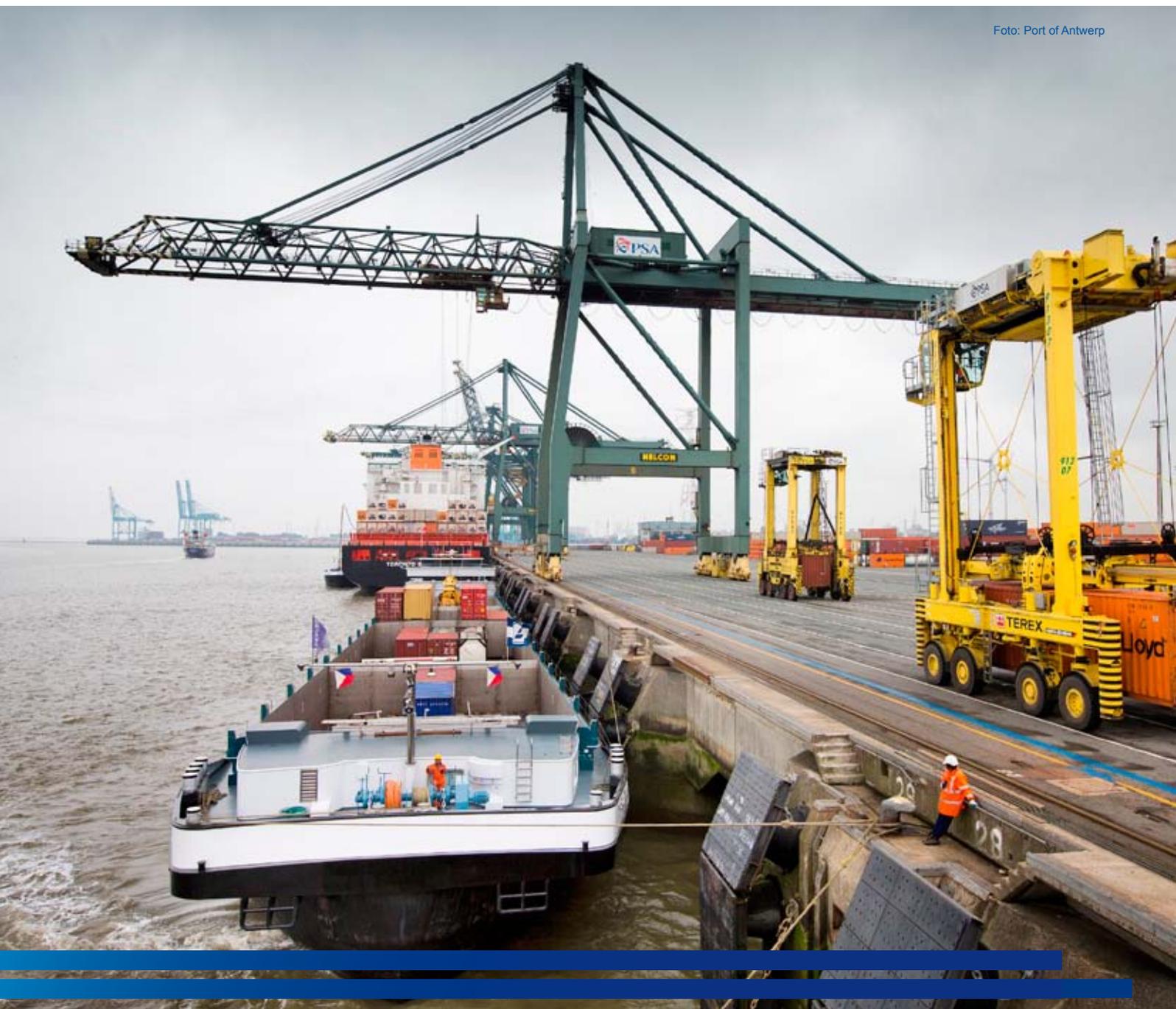
Das Automatische Identifikationssystem (AIS) und die nautische Koordination von Binnenschiffsbewegungen tragen zu einem transparenten und sicheren Binnenschiffsverkehr bei. Durch eine zielgerichtete Planung im Vorfeld und die intelligente Nutzung verfügbarer Schleusenkapazitäten kann die Umschlagszeit generell verringert werden.

Des Weiteren schafft das Binnenschiffsverkehrssystem „Barge Traffic System (BTS)“ den Operateuren von Binnenschiffen die Möglichkeit, Zeitfenster anzufordern, die eine realistische Planung erlauben. BTS wird auch zukünftig für die Binnenschiffsplanung und Überwachung angepasst, sodass eine gemeinsame und hafenweite Planung unter den Terminalbetreibern ermöglicht wird. Mit dem „Premium Barge Service“ bietet der Hafen Antwerpen einen besonderen Service: Wenn gewünscht, können Binnenschiffe weniger Container-Terminals im Hafen anlaufen. Ein bereitgestellter Container-Shuttle nimmt die Fracht auf und verteilt sie auf die übrigen Terminals bzw. bringt sie an den vorgesehenen Bestimmungsort. Die Anzahl der Schiffsanläufe wird dadurch verringert und das wiederum verbessert die Umschlagszeit im Hafen. „Intelligente Lösungen, die wir jetzt unter ‚Instream‘ gebündelt haben, zeichnen den Hafen Antwerpen als modernen Binnenhafen in Europa aus“, resümiert Pascale Pasmans.

Zusammenarbeit der Projektpartner

Ein Vorteil für die Umsetzung erfolgreicher Binnenprojekte im Hafen Antwerpen ist die Zusammenarbeit aller beteiligten Parteien der Transportkette. Indem diese Kräfte kombiniert werden, kann der Hafen seine Prozesse und Strukturen im Bereich der Binnenschifftransporte optimieren und eine positive Dynamik unter den verschiedenen Projektbeteiligten schaffen. „Die Zusammenarbeit mit der Port Authority bringt für Partner und Kunden gleichermaßen Vorteile. Aufgrund einer sehr pragmatischen Herangehensweise und eines offenen Dialogs zwischen dem Binnenschiffssektor und der Port Authority können die Ziele schnell und effizient erreicht und sogar Synergien geschaffen werden“, sagt Philippe Govers, CEO des Terminalbetreibers BCTN.

Foto: Port of Antwerp



VBW-Mitglieder

Maritime Research Institute Netherlands (MARIN) und Hafen Wien treten dem VBW bei



Zum 01.01.2015 werden das Maritime Research Institute Netherlands (MARIN) und die Wiener Hafen GmbH & Co. KG Mitglieder des Vereins für europäische

Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V.

„MARIN ist die größte Forschungs- und Versuchsanstalt für Schiffbau und Offshore-Technik in Europa. Wir freuen uns, dass MARIN seine international geschätzte Expertise in die VBW-Aktivitäten einbringen wird. Konkret planen wir mit MARIN eine engere Zusammenarbeit in den Bereichen Schiffstechnik und Telematik. Mit der Wiener Hafen GmbH & Co. KG haben wir eine der wichtigsten trimodalen Drehscheiben an der Donau als Mitglied gewonnen. Beide Neuaufnahmen zeigen uns, dass die Arbeit des VBW als Denkfabrik und Netzwerk für das System Schiff/Wasserstraße/Häfen auch international wahrgenommen und anerkannt wird“, so Marcel Lohbeck, VBW-Geschäftsführer.

Bürokratieabbau

via donau befragt Schiffer zu bürokratischen Hürden an der Donau - Formalitäten für grenzüberschreitende Verkehre sollen zukünftig einfacher werden

Im Rahmen der Donaustrategie der Europäischen Union werden eine Vielzahl an Maßnahmen untersucht, die eine Nutzung des Stroms durch die Binnenschifffahrt erleichtern sollen.

Ein erhebliches praktisches Hindernis für die Donauschifffahrt können bürokratische Hürden sein, wie sie zum Beispiel im Falle der Grenzrevision an der Donau noch existieren.

Die via donau arbeitet im Rahmen einer Arbeitsgruppe im Zuge der Europäischen Donaustrategie an der Erfassung derartiger bürokratischer Hindernisse. Mithilfe eines anonymen Fragebogens werden Schifffahrtsreibende gebeten, ihre Erfahrungen mit Behörden und Verwaltungsprozessen entlang der Donau zu schildern. Die via donau möchte vor allem Kenntnisse über konkrete Einzelerlebnisse von Schiffern mit Behörden erlangen, da die Ergebnisse mit den zuständigen Behörden besprochen und ausgewertet werden sollen.

Nachruf

Binnenschifffahrtsjournalist Friedbert Barf verstorben

Am 13.9.2014 verstarb mit Friedbert Barg nach langer schwerer Krankheit ein langjähriges Mitglied und ein enger Freund des VBW. Mit dem 1947 in Duisburg geborenen Fachjournalist, der zuletzt als Chefredakteur und Herausgeber des „Schifffahrts-Magazins“ tätig war, geht ein Urgestein der Binnenschifffahrtsbranche von Bord.

Zeitlebens widmete er sich der Binnenschifffahrt. Von 1962 bis 1965 fuhr er aktiv als Schiffsjunge und Matrose auf den europäischen Wasserstraßen. Später versah er Dienst bei der Wasserschutzpolizei. Branchenweite Bekanntheit erlangte er vor allem durch seine 14-jährige Tätigkeit von 1994 bis 2008 als Chefredakteur der Zeitschrift „Binnenschifffahrt“, deren Mitherausgeber der VBW ist. Mit seinem Ableben verliert die Binnenschifffahrt einen ausgewiesenen Experten und einen Öffentlichkeitsarbeiter für das System Schiff/Wasserstraße/Häfen. Die Print- sowie die Online-Ausgabe des „Schifffahrts-Magazins“ werden nach aktuellem Informationsstand eingestellt werden.



Foto: Schifffahrt-Online

Haus RHEIN

Das Haus RHEIN ein Baudenkmal der Wirtschaftswunderzeit



Seit Juni steht die Heimat der Verbände der deutschen Binnenschifffahrt, das Haus RHEIN unter Denkmalschutz. Geschützt wurden die Fassade, das repräsentative Foyer sowie der große Saal. Ein Blick in den Eintragungstext ist eine Zeitreise durch die Wirtschafts- und Kulturgeschichte Duisburgs und des Hafenstadtteils Ruhrort. Die dem Eintragungstext entnommenen folgenden Passagen spiegeln dies wieder:

Besonderheiten der Lage des Hauses

Der Bereich südwestlich der Dammstraße war ursprünglich der südwestliche Uferbereich des Ruhrorter Stadtgebiets entlang der Ruhr. Mit der planmäßigen stadträumlichen Erweiterung Ruhrorts, wie er u.a. im Stadtbauplan von 1840 zum Ausdruck kommt, wurde dieser Uferbereich jenseits der Dammstraße aufgeschüttet und mit ersten Bauten versehen. Mit der Anlage des Inselhafens 1820-25 war die dortige Ruhrmündung nach Süden verlegt worden, am Altstadt kern Ruhrorts lag nun die Hafemündung. In den folgenden Jahrzehnten erfolgte der schrittweise Ausbau des Ruhrorter Hafens (1837-42 Schleusenhafen, 1860-67 die beiden Becken von Nord und Südhafen, bis 1890 der direkt mit der Ruhrmündung verbundene Kaiserhafen) – durchaus in Konkurrenz zu Duisburg, das sich mit dem Rheinkanal (1828-32) und dem Ruhrkanal (1840-44) zunächst wieder einen direkteren Zugang zu den beiden Flüssen schaffen musste.

Ausdruck dieser Konkurrenz, die erst 1905 (auf Betreiben der preußischen Regierung) durch den Zusammenschluss von Ruhrort und Duisburg beseitigt wurde, war die Schifferbörse, die ab 1899 nach Plänen des Berliner Architekten Karl Hinkeldeyn (1847-1927) errichtet wurde. Ihr Gebäude nahm einen prominenten stadträumlichen Standort an der Dammstraße ein: direkt an den alten Stadtkern angrenzend, war es zugleich der

Schleuse zum Inselhafen und der Einfahrt zum Kaiserhafen benachbart. Der Bau war, durchaus ungewöhnlich für Ruhrort, gänzlich in Sichtfachwerk gestaltet und erhielt durch einen Uhrenturm eine differenzierte und repräsentative Gestaltung. Der zum Altstadt kern vorgelagerte Platz war durch ein Kaiser-Wilhelm-Denkmal geschmückt: Eine mehrfigurige Anlagemit zentralem Obelisk, der durch einen Adler bekrönt war. Die auf etlichen Ansichtskarten der Zeit abgebildete Schifferbörse wurde 1944 im Zweiten Weltkrieg stark beschädigt und 1945 infolge Brandstiftung gänzlich zerstört. 1951 wurde beschlossen, die Schifferbörse an altem Standort neu zu errichten.

Wiederaufbau der Schifferbörse und Bebauung der Ruhrmündung

Dem Wiederaufbau der Schifferbörse kam nach dem Zweiten Weltkrieg hohes öffentliches Interesse zu: Entsprechend wurde 1951 für den Neubau, der das 1944/45 zerstörte Börsengebäude ersetzen sollte, ein Wettbewerb ausgelobt. Den Vorsitz der Jury führte der Architekt Emil Fahrenkamp (1885-1966), der u.a. seit 1911 als Lehrer, später Professor und zuletzt (1937-45) als Leiter der Staatlichen Kunstakademie in Düsseldorf (bzw. der Vorgängerinstitution Kunstgewerbeschule) tätig war. In den 1920er Jahren bereits ein republikweit bekannter Architekt, war Fahrenkamp zu der Zeit mit Projekten in Duisburg beschäftigt, u.a. Beratung beim Wiederaufbau des Stadttheaters und Fassadengestaltung des ehemaligen Kaufhauses Horten (heute Kaufhof). Den Wettbewerb für sich entscheiden und den Neubau realisieren konnte Wilhelm Schmidt (1911-1999), früherer Lehrling im Büro Fahrenkamp, sein Schüler an der Hochschule und enger Mitarbeiter.

Rückwärtig der Schifferbörse entstanden bis zum Zweiten Weltkrieg weitere Bauten, ohne jedoch zur Ruhrmündung hin eine geschlossene Bebauung zu bilden. Hier wurde 1954, ebenfalls nach Plänen von Wilhelm Schmidt, der neue Sitz des 1877 gegründeten und seit 1906 in Ruhrort beheimateten „Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen“ errichtet. Das als „Haus Rhein“ bezeichnete Gebäude entstand auf bis dahin unbebautem Grundstück nordwestlich der Schifferbörse und bildet wie diese eine Schauseite zum Fluss aus. Bis heute dient es als Sitz der 1977 in „Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V.“ umbenannten Institution, die nach wie vor eine einzigartige und für die Binnenschifffahrt wichtige Funktion ausübt. Der Bezug zwischen beiden Bauten ist nicht nur durch den Architekten und die vergleichbare gediegen-konservative Handschrift, sondern auch durch den gemeinsamen Bezug zur Rheinschifffahrt gegeben. Beide sind architektonisch und städtebaulich sowohl zur Stadt als auch zum Fluss orientiert und verdeutlichen so den Charakter Ruhrorts als bedeutende Hafenstadt.

Wie die heutige Schifferbörse, gehört auch das Haus Rhein in Ruhrort zu den identitätsstiftenden und bedeutenden Zeugnissen der Nachkriegsgeschichte des aktuell größten Binnenhafens Europas. Aus stadthistorischer Sicht setzte der Architekt Wilhelm Schmidt seine mit der Schifferbörse begonnene Gestaltung der Ruhrorter Hafenfront in gediegen-konservativer, seinerzeit als ‚angemessen‘ empfundener Architektur fort, die zugleich als Anknüpfung an die gediegen-konservative Architektursprache der Zwischenkriegszeit gesehen werden kann. Sowohl die alte Schifferbörse als auch die neue Schiffer-

börse wurde als stadtbildprägendes Gebäude konzipiert, das sowohl zum Altstadt kern als auch zur Ruhr- bzw. Ruhrhafenmündung sichtbar war. Der freistehende Bau bildet somit nicht nur zum Gustav-Sander-Platz, sondern auch über der Ufermauer eine repräsentative Fassade aus. Er bildete zugleich den Auftakt einer Reihe von ähnlich gestalteten, gediegen-konservativen Gebäuden, die funktionell der Binnenschifffahrt zuzurechnen sind und zwischen Dammstraße und Ruhrhafenmündung eine Art städtebauliches Ensemble bilden. 1956 folgte das benachbarte Verwaltungsgebäude für die Mannesmann Reederei Dammstraße 19 (ebenfalls von Wilhelm Schmidt) und schließlich 1965 gegenüber der Homberger Rheinseite die Verwaltung der Rhenania Schifffahrtsgesellschaft. Im Vergleich der drei Objekte auf der Dammstraße ist eine fein abgestufte Hierarchie ablesbar. Die blockhafte Schifferbörse spiegelt die herausragende Bedeutung dieser Institution mit einer repräsentativen Fassade, während das „Haus Rhein“ ins Innere einlädt, zugleich aber auf Fluss und Hafen auf der anderen Seite verweist und hinleitet. Das bereits genannte Haus Dammstraße 13, das die Reihe abschließt, hatte 1951 der Duisburger Architekt August Jost entworfen, in der stilistischen Grundhaltung verwandt, aber noch stärker den Bautraditionen der 1930er Jahre verhaftet. Die Entwürfe von Wilhelm Schmidt stellen somit architektonisch wie städtebaulich einen für Ruhrort bedeutenden Neuanfang nach dem Zweiten Weltkrieg dar. Die genannten Bauten zeigen sich dabei in einer Gestaltung, wie sie auch das IHK-Gebäude gegenüber dem Duisburger Hauptbahnhof zeigt – ebenfalls eingetragenes Denkmal und Zeugnis auch der architektonischen Traditions- und Entwicklungslinien dieser Architektursprache.

Foto: BDB



VBW-Publikationen



„Fahrdynamik von Binnenschiffen“

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

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

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

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

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



„Eignung der Binnenwasserstraßen für den Containertransport“

Diese in zweiter Auflage vollständig überarbeitete Broschüre ist zweisprachig in Deutsch und Englisch erschienen und wurde vom Fachausschuss für Binnenwasserstraßen und Häfen und dem Fachausschuss für Binnenschiffe des Verein für europäische 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 gebräuchlichsten Containertypen, die für den Containertransport geeigneten Binnenschiffe, die derzeitigen europäischen Containerströme sowie als Schwerpunkt die Darstellung der Wasserstraßen mit den transportrelevanten Daten.

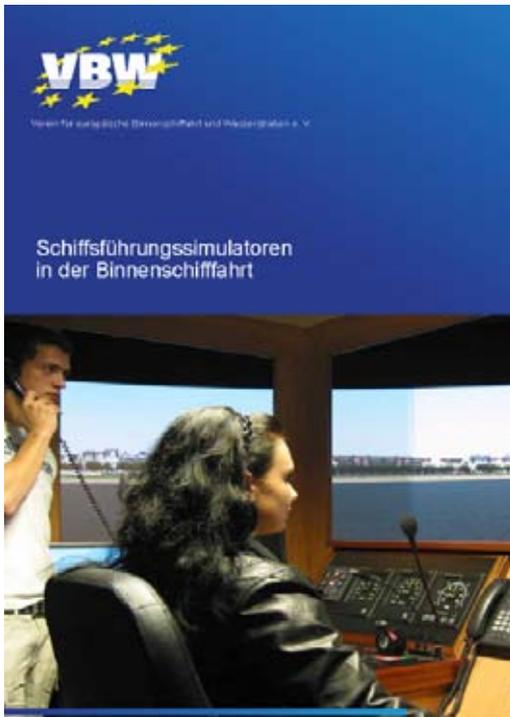
Die Publikation ist für VBW-Mitglieder zum Preis von 12,50 Euro und für Nichtmitglieder zum Preis von 16,50 Euro im Binnenschiffahrts-Verlag erhältlich.

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 0203 80006-20.

VBW-Publikationen

Neuerscheinung: „Schiffsführungssimulatoren in der Binnenschifffahrt“



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

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

Seit 2009 wurden an der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) in Karlsruhe und am Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V. (DST)

sowie dem Schiffer-Berufskolleg RHEIN in Duisburg Schiffsführungssimulatoren für Fahrdynamische Simulationen sowie für Aus- und Weiterbildungszwecke in Betrieb genommen. Die Erfahrungen und Entwicklungen in Deutschland haben internationales Interesse in der Forschung, bei den Verbänden und in der Industrie geweckt. Aktuell werden in mehreren Ländern ebenfalls Binnenschiff-Schiffsführungssimulatoren entwickelt oder entsprechende Vorhaben diskutiert.

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

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

Die Publikation ist auf www.vbw-ev.de kostenlos anzuschauen.

Der PDF-Download ist nur über den Mitgliederlogin möglich.

„Europäischer Schifffahrts- und Hafenkalender“ (WESKA)



Dieses Standardwerk für die Binnenschifffahrt erschien bereits 1925 in der ersten Auflage und ist 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 Binnenschifffahrts-Verlag zzgl. etwaiger Versandkosten erhältlich.

Bestellungen bitte an die

Binnenschifffahrts-Verlag GmbH
Postfach
47118 Duisburg,
Telefon: 0203 80006-20, Fax: 0203 80006-21,
E-Mail: shop@binnenschifffahrts-verlag.de

Mosel

Ergebnisse der Plenarsitzung der Moselkommission am 26.11.2014 Zusammenarbeit mit der ZKR soll fortgeführt werden - Diskussion über „vergleichbare Kartenanzeigeräte“ im Rahmen der AIS und ECDIS-Pflicht

Die Moselkommission hat am 26. November 2014 auf Schloss Senningen in Luxemburg unter luxemburgischem Vorsitz getagt.

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) war durch ihren Generalsekretär Hans van der Werf vertreten und die in 2015 zwischen den beiden Flusskommissionen geplanten Projekte, zwecks Fortführung der exzellenten Zusammenarbeit, wurden erörtert.

Die Arbeitsprogramme für den Zeitraum 2015/2016 wurden angenommen und es ist unter anderem geplant, eine Karte zu erstellen, auf der für das gesamte Moselbecken die technischen Charakteristika der Infrastruktur aufgezeigt werden. Zum Beispiel könnten die Längen und Breiten der Schleusen, ihre Anzahl, deren Profil, die onshore AIS-Stationen, die verschiedenen Häfen und Anlegestellen sowie aktuelle Angaben über die Betreiber angegeben werden. Diese Informationen würden sowohl für ein Fachpublikum als auch für die Öffentlichkeit zur Verfügung stehen.

Da auf der Mosel die Ausrüstung und Nutzung von Inland AIS und Inland ECDIS ab dem 01.01.2016 verpflichtend eingeführt wird, haben die Delegierten der Moselkommission in diesem Zusammenhang diskutiert, ob die anstelle von Inland ECDIS möglichen, vergleichbaren Kartenanzeigeräte nicht oder nur für einen Übergangszeitraum zugelassen werden sollen.

Im Ergebnis der Beratungen hat das Plenum seinen Fachausschuss beauftragt, die Thematik der vergleichbaren Kartenanzeigeräte zu prüfen, um eine definitive Regelung in die Moselschiffahrtspolizeiverordnung (MoselSchPV) aufnehmen zu können. Vergleichbare Kartenanzeigeräte befinden sich zurzeit noch auf dem Markt. Mittelfristig wird jedoch erwartet, dass Inland ECDIS die alleinige technische Referenz sein wird, die eine sichere Schifffahrt ermöglicht.

Die nächste Plenarsitzung der Moselkommission wird am 11.06.2015 in Frankreich stattfinden.

(Quelle: Moselkommission)

Öffentliches Recht

Neue Dissertation: Verfassungsmäßigen Befugnisse und Pflichten des Bundes zur Verwaltung der Wasserstraßen, darunter auch die rechtlichen Implikationen einer Privatisierung der WSV

Der Autor Sven Kreuter analysiert die sich aus Artikel 89 des Grundgesetzes ergebende Stellung des Bundes als Eigentümer von Wasserstraßen und zuständigem Träger der Wasserstraßenverwaltung (WSV).

Dabei behandelt er unter Berücksichtigung der Gesetzgebungskompetenzen für die Wasserstraßen zahlreiche Zweifelsfragen. Der Autor diskutiert darüber hinaus verfassungsrechtliche Fragen einer (Organisations-)Privatisierung der Wasserstraßenverwaltung und Pflichten des Bundes zur Erhaltung von Wasserstraßen. Er erörtert die Einwirkungen

der verfassungsrechtlichen Vorgaben ins einfache Recht und beleuchtet in diesem Zusammenhang praxisrelevante Probleme wie die Polizeipflichtigkeit der WSV oder die Befugnisse des Bundes bei der Planfeststellung für den Gewässerausbau und im Hafenwesen. Kreuter schließt mit der Frage nach europarechtlichen und völkerrechtlichen Bindungen der WSV sowie der Abgabenerhebung für die Benutzung der Wasserstraßen.

Die Dissertation hat einen Umfang von 297 Seiten und ist im Verlag Duncker & Humblot, Berlin, erschienen.

Impressum

Herausgeber:

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

Präsident: Heinz-Josef Joeris

Verantwortlich für den Inhalt, Redaktion, Satz und Layout: Marcel Lohbeck, Geschäftsführer

Anschrift:
Dammstraße 15-17
47119 Duisburg
Telefon: 0203 8006-27
Telefax: 0203 8006-28
info@vbw-ev.de
www.vbw-ev.de