

GROßE POTENZIALE FÜR ELBSCHIFFFAHRT



Die Binnenschifffahrt auf der Elbe muss digitalisiert werden, um zukunftsfähig zu bleiben. Darauf haben sich die Länder Brandenburg, Hamburg und Sachsen-Anhalt heute auf einer Konferenz in Magdeburg verständigt.

Nach Auffassung von Sachsen-Anhalts Verkehrsstaatssekretär Dr. Sebastian Putz bietet die Digitalisierung vielfältige Chancen für die künftige Elbschifffahrt. „Hieraus ergeben sich Potenziale, um Infrastrukturen, Ressourcen und die Umwelt zu entlasten“, sagte Putz nach einem Erfahrungsaustausch mit Vertreterinnen und Vertretern der Landesregierungen Hamburgs und Brandenburgs. Zugleich trage die Digitalisierung dazu bei, den modernen Anforderungen der Transport- und Logistikwirtschaft gerecht zu werden.

Die drei Länder hatten sich bereits im Herbst 2015 darauf verständigt, die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifftransporte im Elbstromgebiet durch den gezielten Einsatz moderner Informationstechnologie zu erhöhen. Konkrete Maßnahmen, die geeignet sind, um dieses Ziel zu erreichen, wurden nun in einer gemeinsamen Studie „Digitalisierung des Elbkorridors – Elbe 4.0“ von der Arbeitsgemeinschaft Hanseatic Transport Consultancy (HTC) und dem Institut für Automation und Kommunika-

tion (ifak) herausgearbeitet.

„Wir sind uns darüber einig, dass die vorliegende Studie als strategischer Leitfaden für konkrete Projekte im Bereich Digitalisierung der Binnenschifffahrt dienen soll“, erklärte Staatsrat Andreas Rieckhof von der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg. Die Studie zeige zahlreiche 2

Defizite auf, von denen viele zugleich jedoch die Chancen böten, mehr Ladung auf die Elbe zu bekommen. Hier gebe es nicht die e i n e zielführende Maßnahme. Vielmehr handele es sich um ein Maßnahmen-bündel, wobei die Durchgängigkeit und Transparenz in der logistischen Transportkette ein Schwerpunktthema ist, betonte Rieckhof.

Die Staatssekretärin im Brandenburger Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung, Ines Jesse, sieht im Gesamtkonzept Elbe die wesentliche Grundvoraussetzung für das künftige Handeln. „Für uns ist es wichtig, Güter vom Lkw auf das Binnenschiff zu verlagern. Die Digitalisierung des Gütertransportes entlang des Elbkorridors ist dafür ein wichtiger Beitrag. Jetzt kommt es darauf an, die Anregungen aus der Studie aufzugreifen und in konkrete Projekte umzusetzen. Davon profitiert die Binnenschifffahrt im gesamten Seehafenhinterlandverkehr“, erklärte Jesse anlässlich der Vorstellung der Studie.

Neben der weiteren Begleitung des Gesamtkonzeptes Elbe werden sich die Länder nach den Worten von Staatssekretär Dr. Putz nun dem Thema „Digitalisierung des Elbkorridors“ mit konkreten Umsetzungsprojekten widmen. Hier sind die vorgeschlagenen Maßnahmen zunächst im Detail mit den Beteiligten zu erörtern. „Mit Blick auf den Verkehrsträger Straße und das digitale Testfeld A9 zwischen München und Nürnberg halten wir die Elbe für das geeignete Testgebiet, um den Verkehrsträger Binnenschifffahrt als alternativen Verkehrsträger auf Augenhöhe zu bringen“, erklärte Putz. Schließlich gehe es darum, die Transportkette insgesamt abzusichern. „Da bringt es nichts, wenn nur ein Verkehrsträger digital arbeitet. Das verstehe ich auch als wichtiges Thema in der Betrachtung multimodaler Transporte“, betonte der Staatssekretär.

Die Studie „Digitalisierung des Elbkorridors – Elbe 4.0“ sowie eine Kurz-fassung sind ab sofort verfügbar

unter: <http://www.hamburg.de/bwvi/hafen-logistik/elbe-4-0/>

Quelle: Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr Sachsen-Anhalt,
Foto: HHM / Thomas Wägener

MITCHEL NOACK IST DER 20.000STE SCHÜLER



Das Schiffer-Berufskolleg RHEIN mit seiner fachlichen Ausrichtung auf die Themenbereiche Schiff und Hafen ist bundesweit einzigartig und kann in diesem Jahr bereits auf 125 Jahre Tradition zurückblicken. Da passt auch eine weitere Rekordmarke von 20 000.

Duisburg, der Hafen und die Binnenschifffahrt gehören eng zusammen. Da ist es naheliegend, dass die Berufsgruppe der Binnenschiffer mit ihren speziellen Anforderungen auch in Duisburg ihre Bildungsheimat hat. Anders als andere Berufsgruppen können Binnenschiffer im Rahmen der Dualen Ausbildung nicht einmal pro Woche zum Berufsschulunterricht gehen, da ihre Ausbildungsstätten – die Binnenschiffe – in ganz Europa vom Schwarzen Meer bis zum Atlantik unterwegs sind.

Daher wurde am 18. Januar 1892 in unmittelbarer Nähe zum größten Binnenhafen in Duisburg eine erste Schulklasse für die Ausbildung der Binnenschiffer eingerichtet. Heute beschult das Schiffer-Berufskolleg RHEIN in Duisburg-Homberg jährlich nahezu 400 angehende Binnenschif-

ferinnen und Binnenschiffer im Blocksystem. So kommen Auszubildende für durchschnittlich 13 Wochen nach Duisburg zur Schule. Den Rest des Jahres sind sie bei Reedereien oder Partikulieren auf den Schiffen in Europa unterwegs.

Seit dem Ende des zweiten Weltkrieges werden die Schülerinnen und Schüler, die zur schulischen Ausbildung nach Duisburg kommen gezählt. Im Sommer 2016 ging die 20 000ste Anmeldung seit dem Beginn der Schülerzählung nach dem zweiten Weltkrieg im Sekretariat des Schiffer-Berufskolleg RHEIN ein. Die Anmeldung kam von der Reederei Imperial mit Sitz in Duisburg.

Seinen ersten Schultag im Rahmen dieser Ausbildung hat der jetzt 30 jährige Mitchel Noack jetzt für den Kurs 259 bis zum 21. Juli 2017 in Duisburg. Es kommt bei den Binnenschiffern häufiger vor, dass bei den Auszubildenden zwischen der letzten Schule und dem Ausbildungsbeginn ein paar Jahre liegen. Mitchel war beispielsweise acht Jahre bei der Marine im Decksdienst auf Fregatten unterwegs, wo er seine Liebe zur Schifffahrt entdeckte. Vor der Marine hatte er sich mit der Schule schwer getan, doch er nutzte die Bundeswehrzeit, um den mittleren Bildungsabschluss nachzuholen und auch Führerscheine für Auto und Motorrad zu erwerben.

„Ich will nicht jeden Tag zu Hause sein“, beschreibt Mitchel Noack sein Fernweh. Abwesenheiten von mehreren Monaten, wie beispielsweise bei der Handelsmarine, kann er sich dagegen auch nicht vorstellen, da er bereits eine Familie gegründet hat.

Die vielfältigen Möglichkeiten der Imperial-Reederei überzeugten ihn dann, gerade dort eine Ausbildung zu beginnen. So fährt er seit September 2016 auf einem Tankschiff häufig zwischen Rotterdam und Mannheim, was nur zwanzig Minuten von seinem Heimatort entfernt liegt. Aber er hat bereits auch viele andere Orte in Deutschland, Belgien und den Niederlanden mit dem Tankschiff bereist.

Früher fiel ihm die Schule schwer. Durch den nachgeholt Mittleren Bildungsabschluss bei der Bundeswehr hat er sich neue Ziele gesteckt. So will er während der Schulblöcke am Schiffer-Berufskolleg RHEIN die dortigen Zusatzangebote nutzen, um am Ende der drei Ausbildungsjahre zusätzlich auch noch eine Prüfung zur Fachhochschulreife abzulegen.

Da zwanzigtausend Auszubildende für die Binnenschifffahrt eine große Zahl sind, ließ es sich der Bezirksbürgermeister für Homberg, Ruhrort und Baerl, Hans-Joachim Paschmann, nicht nehmen, Mitchel Noack am Schulstandort Duisburg-Homberg vor allen Binnenschifferinnen und Binnenschiffern zu begrüßen und ihm eine Schultüte mit vielen nützlichen Utensilien für seine Ausbildung mit besonderen Wünschen zu überreichen. Auch Vertreter der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg – Wesel – Kleve zu Duisburg sowie seines Ausbildungsbetriebes, der Imperial-Reederei, waren anwesend.

Das Kollegium des Schiffer-Berufskolleg RHEIN wünscht Mitchel Noack viel Erfolg bei der Ausbildung und seinen persönlichen Zielen, immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel und „Allzeit gute Fahrt in Gottes Namen“ (traditioneller Binnenschiffer-Gruß).

Quelle und Foto: Schifferberufskolleg RHEIN, (von links nach rechts) Bezirksbürgermeister Hans-Joachim Paschmann, Schulleiter Manfred Wieck, Mitchel Noack, Schulschiffleiter Volker Müßig, Wilhelmine Böhrmer und ein Kolleg von der Imperial Reederei.

BRUNO GEORGES BESUCHT DUISBURG



Hoher Besuch aus Straßburg in Duisburg: Der neue Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), Bruno Georges, machte seine Aufwartung beim deutschen Binnenschifffahrtsgewerbe.

Empfangen wurde er von Dr. Gunther Jaegers (Reederei Jaegers GmbH, Duisburg), der im April 2016 die Präsidentschaft des europäischen Binnenschiffverkehrsverbandes EBU übernommen hat, und von Martin Staats (MSG, Würzburg), der als Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB) die nationalen Interessen des Gewerbes vertritt.

Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt darf als die maßgebliche internationale Organisation für die Angelegenheiten der Schifffahrt auf dem Rhein bezeichnet werden: Sie wurde mit der Schlussakte des Wiener Kongresses von 1815 geschaffen, als diplomatische Konferenz zur Erarbeitung der Rheinschiffahrtsakte. Die ZKR ist die erste und gleichzeitig auch die älteste, noch heute bestehende internationale Organisation weltweit. Zu ihren Aufgaben gehören die Sicherstellung der Freiheit des Rheins als Wasserstraße, die Sicherheit des Rheinverkehrs sowie die wirtschaftliche Förderung des Schiffsverkehrs auf dem Rhein.

ZKR-Generalsekretär Bruno Georges, der das Amt im November 2016 von Hans van der Werf übernommen hat und zuvor für das Königreich Belgien bei der OSZE tätig war, zeigte sich im Gespräch mit den Schifffahrtsunternehmen sehr interessiert an den aktuellen Entwicklungen der Branche, insbesondere hinsichtlich der Innovationen. Dr. Gunther Jaegers und Martin Staats schilderten die Bemühungen der Branche, in Punkto Umweltfreundlichkeit noch besser zu werden, z.B. durch den Einsatz von LNG oder synthetischem Diesel als Alternativen zum Gasöl oder durch Wasser-Emulsionstechnologie, die den Rußanteil im Abgas erheblich reduziert. Einen wichtigen Beitrag in den Bereichen Forschung und Innovationen leistet das ebenfalls in Duisburg ansässige Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme DST. Deren Leiter, Prof. Bettar Ould El Moctar, und der kaufmännische Geschäftsführer Dr. Rupert Henn schilderten die Arbeit dieses Instituts, das sich als die Forschungsabteilung sämtlicher Binnenschiffahrtsunternehmen in Deutschland begreifen darf, in der Vergangenheit wiederholt wichtige Impulse Weiterentwicklung der Binnenschiffahrt, z.B. im Bereich Nautik-Technik, gegeben hat und dabei traditionell eng mit dem deutschen Branchenverband BDB kooperiert.

Einen wichtigen Themenkomplex bildete in dem Gespräch die Aus- und Weiterbildung in der Binnenschiffahrt. Zurzeit werden die Ausbildungsinhalte mit dem Ziel der europaweiten Vereinheitlichung komplett neu erarbeitet. Der Ausbildung am Simulator soll zukünftig eine höhere Be-

deutung zukommen. Dies wird von der Branche als begleitende Maßnahme begrüßt, sollte die praktische Fahrzeit auf dem Wasser und die dort gesammelten Erfahrungen aber nicht vollständig ersetzen. Was ein Simulator in der Aus- und Weiterbildung zu leisten vermag, konnte Bruno Georges selber testen, als er am in Duisburg-Homberg stationierten Flachwasserfahrtsimulator – übrigens der einzige Binnenschifffahrtsimulator, der auch Wasserströmungen unter realen Bedingungen darstellen kann – ein großes Containerbinnenschiff aus dem Duisburg-Ruhrorter Hafenumd erfolgreich in Richtung Rotterdam navigierte.

Die Branchen- und Verbändevertreter verabredeten die Fortsetzung des engen Dialogs in Duisburg zur konstruktiven Weiterentwicklung der Binnenschiffahrt.

Quelle und Foto: BDB, ZKR-Generalsekretär Bruno Georges zu Gast in Duisburg. links: Dr. Gunther Jaegers, rechts: Martin Staats

STRÖMUNGEN UND FAHRVERHALTEN NACHBILDEN



Nur ein wirklich erfahrener Binnenschiffer schafft es, das perfekt simulierte Schiff an der schwierigen Strömung vorbeizusteuern. Im Schiffsführungssimulator der Bundesanstalt für Wasserbau wird der Ist-Zustand simuliert – und die Situation nach einer baulichen Veränderung des Flusslaufes.

Schiffsführungssimulatoren für die Seeschifffahrt, die in der Ausbildung von Nautikern eingesetzt werden, gibt es schon länger. Der Simulator für die Binnenschifffahrt ist dagegen noch nicht etabliert, zumal es sehr viel schwieriger ist, die oft komplizierten Verhältnisse von Flussströmungen abzubilden. Gleichzeitig unterscheiden sich Binnenschiffe auf Grund ihrer Fahrtgebiete in ihren nautischen Ausrüstungen und Eigenschaften und damit in ihren Fahrfähigkeiten erheblich von Seeschiffen. Daher waren jahrelange Forschungen nötig, um das fahrende Binnenschiff im Simulator perfekt abzubilden.

Der Binnenschiffsführungssimulator im Karlsruher Hauptsitz der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) dient nun aber nicht der Ausbildung. Vielmehr prüfen die Forscher mit ihm, wie sich Baumaßnahmen auswirken werden. Wie ändern sich Strömungsverhältnisse, wenn beispielsweise flussbauliche Maßnahmen geplant sind? Erfahrene Flusskapitäne übernehmen dann das Steuer, durchfahren die Strecke und beurteilen die Situation aus ihrer Sicht. Die Experten aus der BAW beurteilen die Situation aufgrund der Daten, die aus der Simulation gewonnen werden. Es liegt auf der Hand, dass die Entwicklung des Simulators und die Modellierung neuer Flussabschnitte nicht billig sind. Eine misslungene Baumaßnahme kostet allerdings mehr als ein Vielfaches.

So wurde der Schiffsführungssimulator im Zusammenhang mit den Planungsarbeiten für die dringend notwendige Erneuerung der Eisenbahnbrücke in Hamm eingesetzt. Die Brücke überquert den Datteln-Hamm-Kanal. Künftig sollen dort bis zu 185 Meter lange Schubverbände fahren können. Eine Ausbauplanung nach den entsprechenden Richtlinien würde erhebliche Anforderungen an die Konstruktion der Brücke nach sich ziehen und die Baukosten in die Höhe treiben. Unter Ausnutzung aller örtlichen Möglichkeiten und aller Fähigkeiten der Schubverbände konnte mithilfe des Schiffsführungssimulators eine Lösung entwickelt werden, die keine zusätzlichen Anforderungen an die Brücke stellt.

Das Beispiel zeigt, weshalb im Wasserstraßenbau eine Forschungseinrichtung benötigt wird, wenn neue Baumaßnahmen anstehen. Die BAW berät die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) in allen verkehrswasserbaulichen Fragen. Sie begutachtet alle Bauten auf und an Flüssen und Kanälen, also von Wehren über Schleusen bis hin zu Leuchttürmen. Da eine neue Schleuse im Einzelfall hunderte Millionen Euro kosten kann und der Bau viele Jahre dauert – etwa die neue Schleuse in Brunsbüttel von der Elbe zum Nord-Ostsee-Kanal -, muss die Planung per-

fekt und auf dem neuesten Stand der Wissenschaft sein.

„Während die meisten Ressortforschungseinrichtungen ausschließlich Politikberatung für ihr jeweiliges Ministerium machen, finden bei uns sowohl Politikberatung für das Bundesverkehrsministerium als auch Projektberatung für die WSV statt und dies bundesweit, das heißt von den Küsten an Nord- und Ostsee bis ins Binnenland nach Baden-Württemberg und Bayern“, so Professor Christoph Heinzelmann, Leiter der Bundesanstalt für Wasserbau.

Die Techniker, Ingenieure und Wissenschaftler der BAW bearbeiten Fragestellungen im Verkehrswasserbau ganzheitlich. Dadurch können sämtliche technischen Aspekte umfassend berücksichtigt werden. In riesigen Hallen modellieren die Mitarbeiter Flussläufe samt Bodenstruktur im verkleinerten Format von 1:10 bis 1:100. Derzeit finden sich dort die Mündung der Lahn, mehrere Kilometer Rhein im Bereich der Loreley und ein Teil der Oder.

Es geht bei der BAW aber nicht nur um den Neubau, sondern auch um die Erhaltung und Sanierung bestehender Ingenieurbauten. Das Bundeswasserstraßennetz in Deutschland hat einschließlich der dazugehörigen Infrastrukturbawerke wie etwa Schleusen, Wehre, Düker, Kanalbrücken, Brücken und Leuchttürme ein Anlagevermögen von rund 50 Milliarden Euro. Die Altersstruktur der Verkehrswasserbauwerke wird zunehmend ungünstiger. Bei Schleusen sind mehr als 35 Prozent älter als 80 Jahre. Sie haben also ihre bisher vorgesehene technische Nutzungsdauer überschritten. Würde man alle alten Bauwerke sanieren, wäre das nicht finanzierbar. Auch gibt es technische Anlagen, die zwar ihre Nutzungsdauer deutlich überschritten haben, aber noch gut in Schuss sind, während manch eine neuere Anlage dringend saniert werden muss.

Forscher der BAW entwickeln daher ein IT-gestütztes Erhaltungsmanagementsystem (EMS). Es basiert auf den vorgeschriebenen regelmäßigen Bauwerksinspektionen. Diese erfolgen nach einem bundeseinheitlichen Leitfaden. Die Inspektoren bewerten den Zustand der Bauwerke nach einem vierstufigen System. Es liegt auf der Hand, dass als „ungenügend“ eingestufte Bauten zuerst saniert werden müssen. Da aber jahrelange Bauzeiten und Millionen Euro teure Maßnahmen langfristig geplant werden müssen, bietet das System gleichzeitig Zustandsprognosen für intakte Bauten und damit für den Zeitraum bis zu dem eine Sanierung unaufschiebbar werden wird.

Der nächste Schritt, an dem die BAW derzeit arbeitet, ist eine Einbeziehung der Instandhaltungskosten. So lassen sich zukünftig erforderliche Finanzmittel und die Reihenfolge von Maßnahmen planen. Daneben werden andere Kriterien einbezogen, wie etwa die Bedeutung des Objektes für die Schifffahrt oder die Gefahr, die im Schadensfall von dem Objekt ausgeht. In der Endausbaustufe soll das Erhaltungsmanagementsystem dann mit standardisierten, objektiven Zahlen den Entscheidungsprozess innerhalb der Instandhaltungsplanung maßgeblich unterstützen.

Die Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) ist eine technisch-wissenschaftliche Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Die BAW verfügt über eine umfassende Kompetenz und Erfahrung auf dem Gebiet des Verkehrswasserbaus. Sie ist weltweit eine der führenden verkehrswasserbaulichen Beratungs- und Forschungseinrichtungen und maßgeblich an der Weiterentwicklung dieser Disziplin beteiligt. Ihr Haushalt beträgt ca. 46 Millionen Euro (2016). In den beiden Standorten (Karlsruhe und Hamburg) arbeiten etwa 410 Menschen. Bearbeitet werden etwa 800 Projekte und 100 Forschungsvorhaben. Die BAW arbeitet in rund 300 nationalen und internationalen Ausschüssen mit und kooperiert weltweit mit etwa 50 wissenschaftlichen Einrichtungen.

Quelle und Foto: BAW, Der Erhalt großer technischer Wasserbauten bedarf wissenschaftlichen Sachverständs

SCHULSCHIFF „RHEIN“ UNTER NEUER LEITUNG



Schulschiff „Rhein“ steht seit 1. April 2017 unter neuer Leitung. Volker Müßig übernimmt das Ruder der einzigartigen Aus- und Weiterbildungsrichtung in der Binnenschifffahrt.

Das Schulschiff befindet sich in der Trägerschaft des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) und liegt in Duisburg-Homberg vor Anker. An Bord werden jährlich rund 300 Auszubildende während der Berufsschulblöcke des benachbarten Schiffer-Berufskollegs untergebracht, gepflegt, betreut und in praktischen Arbeitsgemeinschaften auf das Leben an Bord vorbereitet. Außerdem bietet das Schulschiff im Bereich der Weiterbildung ein umfassendes Lehrgangsprogramm und speziell zugeschnittene Seminare für die Branche an.

Volker Müßig, Jahrgang 1962, ist gelernter Binnenschiffer und Speditionskaufmann. Seine Ausbildung absolvierte er bei der Karl Gross Internationale Speditions GmbH in Bremen. Es folgten berufliche Stationen bei der Hegemann-Gruppe in Bremen und der Deutschen Binnenreederei in Berlin und Hamburg. Mit seinem Unternehmen „Müßig Tankschifffahrt“ ist er seit September 2007 im Vorstand des BDB vertreten, Mitglied in der Kommission Tankschifffahrt und engagiert sich als Vorsitzender der Schulschiff-Kommission des Verbandes für die Einrichtung.

„Ich freue mich, diese verantwortungsvolle Aufgabe an Bord zu übernehmen. Eine gute und qualitativ hochwertige Ausbildung sichert die Zukunft der Branche. Dazu leistet das Schulschiff einen entscheidenden Beitrag. Binnenschiffer / Binnenschifferin ist ein faszinierender

Beruf, der vielfältige Möglichkeiten und hervorragende Perspektiven eröffnet. Als Leiter des Schulschiffs werde ich mich dafür einsetzen, noch mehr junge Menschen für dieses Berufsbild zu begeistern“, so Volker Müßig.

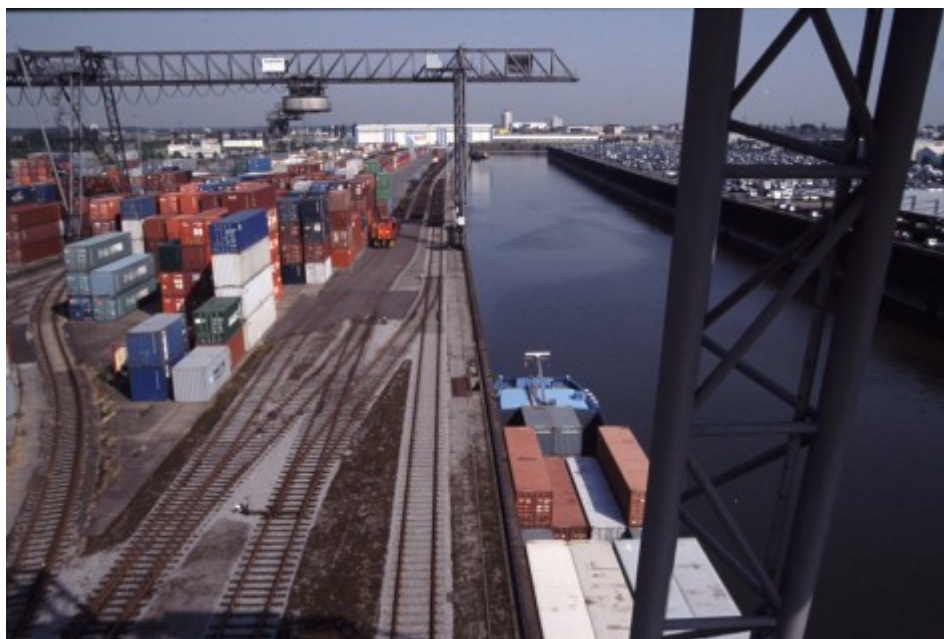
Seine langjährige Tätigkeit als Dozent im Bereich der Weiterbildung in der Binnenschifffahrt sowie die Mitgliedschaft im Prüfungsausschuss der niederrheinischen IHK qualifizieren Herrn Müßig neben seiner großen Erfahrung im Gewerbe fachlich in besonderer Weise für seine neue, anspruchsvolle Aufgabe. Volker Müßig ist als Unternehmer, der selbst Nachwuchs für die Binnenschifffahrt ausbildet, außerdem vertraut im Umgang mit Auszubildenden und jungen Menschen.

Volker Müßig folgt auf Klaus Ridderskamp, der die Geschicke des Schulschiffs mehr als zwei Jahre geleitet hat und zum 31. März 2017 aus den Diensten des BDB ausgeschieden ist. Der BDB dankt Herrn Ridderskamp für die geleistete Arbeit und die Verdienste in der Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt.

Aktuelle Informationen über das Schulschiff, Einblicke in das Leben an Bord und das Lehrgangsprogramm finden Sie online unter www.schulschiff-rhein.de.

Quelle und Foto: BDB

SCHIFFFAHRT IST WEITERHIN MÖGLICH



Seit einigen Wochen sind in großen Teilen des deutschen Wasserstraßennetzes sinkende Wasserstände zu beobachten. Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) nimmt diese Situation zum Anlass, über die Folgen von Niedrigwassersituationen, die im Spätsommer und Herbst aufgrund niedriger Regenfälle nicht ungewöhnlich sind, zu informieren.

Von Niedrigwasser sind derzeit insbesondere freifließende Flüsse wie Rhein, Donau und Elbe betroffen. Auf staugeregelten Flüssen wie Mosel, Neckar und Main sowie im westdeutschen Kanalgebiet und auf weiteren Kanälen sind die Auswirkungen deutlich geringer. Für das Binnenschifffahrtsgewerbe bedeuten niedrige Wasserstände, dass die Schiffe nicht maximal beladen werden können, da sie sonst zu viel Tiefgang haben. Mit welcher Auslastung Binnenschiffe noch fahren können, ist von verschiedenen individuellen Faktoren wie Art der Ladung, dem Schiffstyp und nicht zuletzt der im entsprechenden Fahrtgebiet zur Verfügung stehenden Fahrrinne abhängig. Dieser für die Schifffahrt hindernisfrei vorgehaltene Bereich hat z.B. am Niederrhein eine Tiefe von 2,80 m unter dem sog. Gleichwertigen Wasserstand (GlW), einem Referenzwert, der auf einen bestimmten Pegelstand bezogen ist. Im Mittelrheintal beträgt die Fahrrinntiefe stellenweise nur 1,90 m, so dass die Folgen bei Niedrigwasser hier deutlicher zu Tage treten. Es gibt aber auch Wasserstraßen, an denen der GlW nicht definiert ist. Anders als bei Hochwasserlagen, bei deren Auftreten ab bestimmten Hochwassermarken Maßnahmen wie Einschränkungen und Sperrungen von den zuständigen Behörden verhängt werden, ist Schifffahrt bei Niedrigwasser in der Regel bis an

die physikalische Grenze möglich – so lange die Sicherheit gewährleistet ist.

Der Umstand, dass Binnenschiffe bei Niedrigwasser nicht ihre maximale Ladekapazität ausschöpfen können, bedeutet allerdings nicht, dass die Lieferungen nicht mehr ankommen. Im Dialog mit ihren Kunden können die Unternehmer vielmehr Lösungen finden, dank derer keine Tonne „liegen bleibt“. So besteht z.B. die Möglichkeit, die Ladung auf mehrere Schiffe zu verteilen oder einen späteren Liefertermin zu vereinbaren. Bei der Findung der effektivsten individuellen Lösungen sind Pegelvorhersagen, beispielsweise die des Elektronischen Wasserstraßen-Informationsservice (ELWIS) der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) hilfreiche Instrumente.

Dem wirtschaftlichen Mehraufwand, den das Vorhalten zusätzlicher Schiffe verursacht, steht der Effekt gegenüber, dass die Nachfrage nach Schiffsraum in Niedrigwassersituationen traditionell steigt. In vielen Fahrtgebieten ist es außerdem üblich, dass die Kunden den Binnenschiffern ab einem bestimmten Pegelreferenzwert den sog. Kleinwasserzuschlag als Kompensation zahlen. Dieser ist in zahlreichen Frachtverträgen verankert.

Die Umsetzung der im Bundesverkehrswegeplan 2030 sowie im dazugehörigen Wasserstraßenausbaugesetz verankerten, vom BDB vorgeschlagenen Wasserstraßenprojekte verspricht übrigens auch eine verbesserte Schifffbarkeit bei Niedrigwasser. Denn die geplante Abladeoptimierungen der Fahrrinnen an Mittelrhein und Main werden potenzielle Engstellen entschärfen.

Quelle: BDB, Foto: NDH

221 MIO. TONNEN GÜTER AUF DEM WASSER



Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) hat in seiner aktuellen Ausgabe des statistischen Faltblattes „Daten & Fakten“ erneut die wesentlichen Kennzahlen von Destatis, ZSUK und BAG zur Binnenschifffahrt zusammengetragen.

Durch die besonders lang anhaltenden Niedrigwasserperioden im vergangenen Jahr ging die Menge beförderter Güter in 2015 gegenüber dem Vorjahr von 228,5 Mio. t auf 221,4 Mio. t zurück (- 3,1 %). Die Verkehrsleistung betrug 55,3 Mrd. tkm, was einem Minus von 6,4 % im Vergleich zum Jahr 2014 bedeutet.

Die wichtigsten Wasserstraßenregionen waren auch 2015 das Rheingebiet mit 185,7 Mio. t, das Westdeutsche Kanalgebiet mit 39,4 Mio. t und der Mittellandkanal mit 21,7 Mio. t. Dahinter rangierten das Elbegebiet (19,1 Mio. t), Main (14,9 Mio. t), Mosel (10,8 Mio. t) sowie Neckar und Donau (je 5,7 Mio. t). Die ausgedehnten Niedrigwasserperioden wirkten sich auf fast alle Regionen aus und verursachten Tonnagerückgänge. Trotzdem wurden nicht nur im Elbegebiet (+ 3,2 %), sondern auch im Wesergebiet (+ 3,8 %), auf dem Küstenkanal (+ 4,8 %) auf den Wasserstraßen Mecklenburg-Vorpommerns (+ 11,1 %) sowie auf den Berliner Wasserstraßen (+ 2,1 %) mehr Güter verschifft als 2014.

Bei der Betrachtung der einzelnen Gütersegmente ergaben sich keine nennenswerten Verschiebungen gegenüber dem Vorjahr. Besonders häufig wurden die traditionellen Gütergruppen „Erze, Steine, Erden“ (55,1 Mio.

t, 24,9 % Anteil am Gütermix), „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“ (37,3 Mio. t, 16,9 %), „Kohle, rohes Erdöl, Erdgas“ (34,8 Mio. t, 15,7 %) sowie „Chemische Erzeugnisse“ (24,9 Mio. t, 11,2 %) über den Wasserweg transportiert. Wie schon von 2013 auf 2014 zu beobachten war, fanden auch 2015 wieder vermehrt Maschinen und Ausrüstungen (+ 4,3 %) ihren Weg auf das Binnenschiff. Trotz des schwierigen Jahres 2015 mit seinen niedrigen Wasserständen entwickelt sich das Containergeschäft in der Binnenschifffahrt weiterhin erfreulich positiv. Mit insgesamt knapp 2,4 Mio. TEU wurden 2015 0,4 % mehr Boxen als noch 2014 über die deutschen Wasserstraßen transportiert.

Die Stärke der deutschen Binnenflotte ging gegenüber dem Vorjahr leicht zurück. Zum Stichtag 31. Dezember 2015 wurden im deutschen Binnenschiffsregister insgesamt 1.999 Schiffe für den Transport trockener und flüssiger Güter geführt. Hinzu kommen 80 Bunkerboote sowie 296 Schubboote und 115 Schlepper. Die deutsche Fahrgastschifffahrt bildet weiterhin die größte „Weiße Flotte“ Europas mit 983 Tagesausflugsschiffen und 60 Fahrgastkabinenschiffen. Die Personenkapazität lag bei 207.131, die Bettenkapazität bei 8.670.

Die Anzahl der Unternehmen in der gewerblichen Binnenschifffahrt sank von 964 im Jahr 2013 auf 923 im Jahr 2014. Davon waren 432 Unternehmen in der Trockengüterschifffahrt, 146 in der Tankschifffahrt, 42 in der Schub- und Schleppschifffahrt sowie 318 in der Personenschifffahrt tätig. Die Beschäftigtenzahl sank im gleichen Zeitraum von 7.489 auf 6.878. Der Umsatz stieg dabei leicht auf 1,564 Mrd. Euro.

Das Faltblatt ist in der digitalen Version dieser Pressemitteilung beigelegt und steht außerdem im Internetangebot des BDB (www.binnenschiff.de, Rubrik „Service“) zum Download bereit. Die gedruckte Fassung kann über die BDB-Geschäftsstelle bezogen werden.

Hinweis: Der BDB führt keine eigene Datenerhebung durch, sondern greift für diese Veröffentlichung auf Material des statistischen Bundesamtes, des Bundesamtes für Güterverkehr und der Zentralen Binnenschiffsbestandsdatei bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zurück. Für die Richtigkeit der Angaben kann daher keine Gewähr übernommen werden.

Quelle und Foto: BDB

EXZELLENTEN AUSSICHTEN FÜR AUSZUBILDENDE



Nach rund drei Monaten an Bord endete für 102 Auszubildende in der Binnenschiffahrt heute der 256. Berufsschulkurs auf dem Schulschiff „Rhein“ in Duisburg-Homberg.

Während die Unterstufen- und Mittelstufenschüler ihre Prüfungen schon einige Tage zuvor abgelegt und vielfach schon die Heimreise angetreten haben, konnten die Oberstufenschüler heute im Rahmen der sog. „Lossprechung“ an Deck des Schulschiffs ihren erfolgreichen Ausbildungsabschluss feiern und ihr Schulzeugnis sowie die Urkunde der IHK entgegen nehmen. Das Ergebnis war dabei äußerst positiv: 54 der 57 zur Prüfung angetretenen Azubis der Oberstufe konnten ihren Start ins Berufsleben feiern. Jeder der frisch gebackenen Binnenschiffer wurde einzeln aufgerufen, und von seinen Kollegen, denen allesamt die Freude und Erleichterung deutlich anzumerken waren, laut beglückwünscht.

Die erfolgreichen Absolventen sehen nun einer vielversprechenden beruflichen Zukunft entgegen. Denn in kaum einer anderen Branche können die Auszubildenden nach ihrer erfolgreich abgelegten Prüfung so sicher sein, direkt einen Arbeitsvertrag „in der Tasche“ zu haben. Der Bedarf an Nachwuchspersonal in der Binnenschiffahrt ist groß, so dass die Übernahmegarantie bei annähernd 100 % liegt. Neben diesem Faktor und der attraktiven Ausbildungsvergütung, die zu den höchsten deutschland-

weit gehört, winken Binnenschiffern im Anschluss abwechslungsreiche Tätigkeiten im System Wasserstraße. Diese Rahmenbedingungen sind einzigartig, so dass die Ausbildung zum Binnenschiffer bzw. zur Binnenschifferin für junge Menschen, aber auch für Quereinsteiger, stets eine Überlegung wert sein sollte.

Nachdem in den vergangenen Jahren die Zahl der Schiffsjungen und Schiffsmädchen in der Ausbildung kontinuierlich angestiegen ist, erlebt die Branche zurzeit einen kleinen Einbruch. „Wir hoffen, dass die rückläufigen Ausbildungszahlen keinen längerfristigen Trend darstellen. Die Binnenschifffahrt ist auf junges und gut qualifiziertes Personal angewiesen, damit der Gütertransport über das Wasser auch künftig zuverlässig und sicher abgewickelt werden kann“, sagt BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen. Der BDB trägt mit dem Betrieb seines Schulschiffs, einer europaweit einzigartigen Aus-, Fort- und Weiterbildungseinrichtung in der Binnenschifffahrt, zur Sicherung der hohen Qualifikationsstandards maßgeblich bei und lädt junge Menschen dazu ein, sich über das Berufsbild Binnenschiffer mit seinen Vorzügen und Perspektiven zu informieren. Das Internetangebot www.schulschiff-rhein.de gibt dabei einen guten ersten Überblick, vermittelt einen Eindruck vom Leben an Bord und benennt Ausbildungsbetriebe und Ansprechpartner.

Sorgen bereiten der Branche derzeit Bestrebungen in Brüssel, die Qualifikationen und Befähigungen in der Binnenschifffahrt europaweit zu vereinheitlichen. „Eine Harmonisierung und Vereinfachung ist grundsätzlich begrüßenswert. Entscheidend ist aber, dass dabei mit Augenmaß vorgegangen wird. Die qualitativ hochwertige, bewährte und praxisnahe Ausbildung nach deutschem Vorbild sollte unbedingt erhalten bleiben, damit auch künftig der Ruf der Binnenschifffahrt als besonders sicherer Verkehrsträger gewahrt bleibt“, erklärt BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen.

Quelle und Foto: BDB

DEUTLICHES ERGEBNIS FÜR DEN WIRTSCHAFTSSTANDORT



Die Wirtschaft im Osten benötigt die Elbe dringend als Verkehrsmittel und als Standortfaktor. Zu diesem eindeutigen Ergebnis kommt die Elbschifffahrtsstudie, die die Länder Sachsen-Anhalt, Hamburg, Brandenburg und Sachsen in Auftrag gegeben haben.

Mit dem Gesamtkonzept Elbe sollen die unterschiedlichen Ansprüche an den Fluss gleichberechtigt miteinander abgewogen werden. Hierbei stehen sich die gewerbliche Nutzung und die Grundlagen des Naturhaushaltes bisher gegenüber sollen aber zusammengeführt werden. - Dazu haben die Bundesländer Sachsen-Anhalt, Hamburg, Brandenburg und Sachsen eine Elbschifffahrtsstudie in Auftrag gegeben, die die von Prof. Heike Flämig (TU-Hamburg-Harburg), im Auftrag des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB), erarbeitete Methodik zur Ermittlung von Arbeitsplatzeffekten von Binnenhäfen aufgreift. Die Elbschifffahrtsstudie geht mit ihren Analysen zum Schiffahrtsgewerbe aber noch einen Schritt weiter.

Der BÖB hält die Ergebnisse der Elbeschifffahrtsstudie für überaus plausibel. Der Verband hat mit seiner Grundlagenstudie im Jahr 2013 Vorgaben für eine einheitliche Erhebung der Arbeitsplatzwirkung in Binnenhäfen erarbeitet. Diese stützen sich auf klare Richtlinien für die Erhebung von Daten, einen wissenschaftlich fundierten Berechnungsansatz und Erkenntnisse internationaler Studien. Boris Kluge, Geschäfts-

führer des BÖB: „Die von der Elbschifffahrtsstudie ermittelte Zahl von 16.400 Beschäftigten ist beeindruckend. Sie zeigt, dass die Wirtschaft im Osten die Elbe als Verkehrsmittel und als Standortfaktor dringend benötigt. Es ist aus unserer Sicht unabdingbar, diese Arbeitsplätze zu erhalten.“

Die auftraggebenden Bundesländer haben den Fokus auf die Ermittlung der Arbeitsplatzwirkung von Hafen- und der Binnenschiff-fahrtswirtschaft gelegt. Einer weiteren Analyse zur Arbeits-platzwirkung des Elbtourismus stehen die Binnenhäfen unvoreingenommen offen gegenüber. Boris Kluge „Wir wollen keine Diskussion – Elbschiff-fahrt kontra Elbtourismus – befeuern. Wir glauben, dass beide Wirtschaftszweige wichtig für den Wirtschaftsraum entlang der Elbe sind und es keine unüberwindbaren Gegensätze gibt.“

Bei der Auswertung von 139 der befragten Unternehmen, die bereits heute die Elbe als Transportweg nutzen, stellte sich heraus, dass für den Großteil (62 Prozent) der Wasserstraßentransport eine mindestens „hohe“ Bedeutung hat, für 43 Prozent sogar eine „sehr hohe“. 27 Prozent der Befragten gaben an, die Nutzbarkeit der Wasserstraße Elbe sei Voraussetzung für ihre Tätigkeit. Stefan Kunze, Vorsitzender des Elbe Allianz e.V., sieht die Arbeit der Elbe Allianz in den Ergebnis-sen bestätigt. „Wichtig für unser künftiges Tun und Handeln ist die Aussage, dass bessere Schifffahrtsverhältnisse bei 40 Prozent der be-fragten Unternehmen zu einer Expansion führen würden. Die Elbe ist als Wirtschaftsfaktor für die Region wichtig. Schifffahrt ist kein Selb-stzweck, sondern für viele Unternehmen existentiell“, so Kunze. Ergänzt wird diese Wirkung auch durch touristische Nutzung, die eben-falls erhebliche Arbeitsplatzeffekte in den Elbregionen hat. „Schiff-fahrt und Tourismus ergänzen sich – schließlich freut sich auch jeder Radler oder Paddler über die Begegnung mit gewerblicher Schifffahrt“, so Kunze weiter. In die Studie flossen nur Angaben auf Basis der aktuellen Transportmengen ein. Potentiale, die sich aus der, mit der Erarbeitung des Gesamtkonzeptes Elbe beabsichtigten, Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse ergeben, wurden nicht einbezogen.

Die Studie zum Gesamtkonzept Elbe gibt es [hier](#)

Die Elbe Allianz e.V. ist ein Zusammenschluss von etwa 100 Unternehmen aus der verladenden Wirtschaft und der Verkehrswirtschaft, Landes- und Kommunalbehörden sowie regionalen Industrie- und Handelskammern beider-

seits der Elbe einschließlich der Tschechischen Republik. Ziele des Vereins sind die Förderung der Wasserstraßen und Häfen im Stromgebiet der Elbe, ihrer schiffbaren Nebenflüsse und angrenzenden Kanäle. Wesentliche Forderung der Elbe Allianz e.V. war und ist, eine stabile und durchgängige Fahrrinntiefe durch entsprechenden Unterhaltungsaufwand und ggf. umweltverträgliche und kosteneffiziente Ausbaumaßnahmen zu garantieren. Dies gilt insbesondere auch für die Elbestrecken bei Coswig und Dömitz und andere Stellen, an denen der Fluss nicht im Gleichgewicht zwischen Erosion und Abfluss ist und an denen gar keine bzw. nicht ausreichend Buhnen vorhanden sind. Die Geschäftsstelle des Vereins wird von der Handelskammer Hamburg geführt. Die Elbe Allianz e.V. ist seit 2013 die Nachfolgevereinigung des 1976 gegründeten „Vereins zur Förderung des Elbstromgebietes e.V.“ – kurz Elbstromverein. Die Wurzeln des Engagements für das Elbstromgebiet gehen auf den 1951 gegründeten „Nord-Süd-Kanal-Verein e.V.“ zurück.

Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e. V. Die Sicherung einer nachhaltigen Mobilität ist eine wesentliche Voraussetzung für Wirtschaftswachstum und Beschäftigung. Güterverkehr und Logistik gewährleisten die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft und den Wohlstand der Menschen. Die Zukunft des Standorts Deutschland und die Umweltbilanz des Verkehrs werden maßgeblich beeinflusst durch den intelligenten Verbund der Verkehrsträger Wasserstraße, Schiene und Straße. Wesentliche Schnittstellen zwischen diesen Verkehrsträgern sind die Binnenhäfen. Binnenhäfen entwickeln und betreiben leistungsfähige Verkehrs- und Logistikinfrastruktur. Sie sind ideale Standorte für Industrie-, Handels- und Dienstleistungsunternehmen. Das Angebot der Häfen reicht von der Bereitstellung hochwertiger Flächen und Immobilien über den Betrieb von Umschlaganlagen bis zur Organisation effizienter Logistikketten. Über 100 Häfen in Deutschland bilden das Rückgrat des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) mit Sitz in Berlin. Der BÖB ist Mitglied im Europäischen Verband der Binnenhäfen (EVB). Vor Ort ist der BÖB mit regionalen Arbeitsgemeinschaften in allen wichtigen deutschen Wirtschaftsräumen vertreten. Spezielle Fachthemen werden in überregionalen Ausschüssen behandelt. Der BÖB ist kompetenter Ansprechpartner für die Politik auf Kommunal-, Landes- und Bundesebene und kooperiert mit bedeutenden Wirtschaftsverbänden. Er bringt auf diesem Weg die Belange seiner Mitgliedsunternehmen in den politischen Meinungsbildungsprozess ein. Der BÖB erfüllt Aufgaben und verfolgt Ziele in folgenden Bereichen: Politik, Öffentlichkeit, Insti-

tutionen, Mitgliedsunternehmen.

Quelle: BÖB und Elbe Allianz, Foto: Elbe Allianz

SCHIFFFAHRT BEKLAGT ABGASGRENZWERTE



Am 5. Juli 2016 hat das europäische Parlament der Neufestsetzung von deutlich strengeren Abgasgrenzwerten für „nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte“ (engl.: non road mobile machinery, NRMM) zugestimmt.

Hierunter fallen nicht nur Rasenmäher, Bagger und ähnliche Geräte, sondern auch Binnenschiffsmotoren. Bei Neumotorisierungen mit Antrieben bis 300 Kilowatt Leistung müssen die neuen Grenzwerte ab 1. Januar 2019 eingehalten werden. Für Antriebe mit höherer Leistung treten die neuen Bestimmungen ab 1. Januar 2020 in Kraft.

„Wir hatten in den vergangenen Monaten wiederholt dafür plädiert, dass die US-amerikanischen Abgasgrenzwerte (US EPA Tier 4) in Europa übernommen werden. Diese erfüllen annähernd die Euro-VI-Grenzwerte; sie bieten außerdem die Möglichkeit, auf einen deutlich größeren Kreis an Motorenherstellern, etwa aus dem Marinesektor, zuzugreifen“, erklärt

Martin Staats, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB). Zwar habe man sich in Brüssel bei den gasförmigen Schadstoffen nun tatsächlich an den amerikanischen Bestimmungen orientiert, ausgerechnet bei den Partikelemissionen aber hiervon abweichend eine drastische Verschärfung vorgenommen.

„Motorenhersteller haben uns und die Politik wiederholt gewarnt, dass die heute in der Schifffahrt verwendeten Motoren diese neuen Grenzwerte nicht einhalten können. Bei lediglich 150 bis 200 Hauptantrieben, die europaweit pro Jahr verkauft werden, besteht seitens der Hersteller kaum eine Motivation, umfangreiche Investitionen in diese Motorentechnologien vorzunehmen. Ein weiteres Problem ist, dass es aufgrund der äußerst geringen Stückzahlen für Binnenschiffe keine standardisierten Partikelfiltersysteme gibt, die als Massenprodukt erworben und eingebaut werden können. Es fehlen zudem standardisierte Messverfahren zur Überprüfung der vorhandenen Emissionen“, erklärt Staats.

Hinzu kommt, dass die baulichen Abmessungen an Bord von Binnenschiffen häufig gar keinen Platz für den Einbau von Filtern lassen. „Es ist ausgesprochen ärgerlich, dass dieser Umstand in Brüssel trotz wiederholter Hinweise einfach ignoriert wird und weltfremde Regularien beschlossen werden“, so Staats. Äußerst befremdlich sei, dass dieses Argument aber ausgerechnet bei den Lokomotiven zu einer Freistellung von den neuen Abgasgrenzwerten führt: „Maßgeschneiderte Lösungen würden die Kosten für eine neue Lokomotive deutlich in die Höhe treiben und Eisenbahnunternehmen davon abhalten, ihre Flotten zu erneuern. Um die Ökologisierung des Eisenbahnsektors in den betroffenen Mitgliedsstaaten zu erleichtern und zu beschleunigen und den Einsatz der besten derzeit auf dem Markt verfügbaren Technik zu fördern, sollte für Lokomotiven eine Genehmigung für eine zeitweilige Ausnahme von bestimmten Anforderungen erteilt werden“, heißt es in der Drucksache des Europäischen Parlaments.

„Es ist beschämend und empörend, mit welchem unterschiedlichem Maß Schiene und Schiff hier offensichtlich in Brüssel bewertet werden, obwohl die Probleme bei der Umsetzung der neuen Abgasgrenzwerte identisch sind“, so Staats.

Staats' Fazit: „Überambitionierte Abgasgrenzwerte, die technisch nicht realisierbar sind, helfen der Umwelt nicht und schaden einer Branche, die bisher völlig zu Recht den Ruf als umweltverträglichster

Verkehrsträger genießt. Anstatt der Binnenschifffahrt mit realistischen und erfüllbaren Umweltstandards einen möglichst zügigen Umstieg in besonders saubere Antriebstechnologien zu ermöglichen, wird in der klein- und mittelständisch strukturierten Branche nun möglicherweise das genaue Gegenteil erreicht: Neumotorisierungen werden vermieden, derzeit eingebaute Motoren werden so lange wie nur irgend möglich repariert und ‚in Fahrt‘ gehalten. Wir nennen das ‚Kubanisierung‘ in der Binnenschifffahrt. Fatal ist, dass nach unseren Informationen selbst LNG-angetriebene Schiffe die neuen Grenzwerte nicht werden einhalten können. Dieser Zukunftstechnologie wurde somit gleich mit das Wasser abgegraben.“

Der 1974 gegründete Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) vertritt die gemeinsamen gewerblichen Interessen der Unternehmer in der Güter- sowie der Fahrgastschifffahrt gegenüber Politik, Verwaltung und sonstigen Institutionen. Mitglieder des BDB sind deshalb Partikuliere, Reedereien und Genossenschaften. Auch Fördermitglieder unterstützen die Arbeit des BDB. Der Verband mit Sitz in Duisburg und Repräsentanz in Berlin bezieht Stellung zu verkehrspolitischen Fragen und bringt sich aktiv in die Gestaltung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ein. Seit der Fusion mit dem Arbeitgeberverband (AdB) im Jahr 2013 vertritt der BDB auch die Belange der Verbandsmitglieder in arbeits-, tarif- und sozialrechtlichen sowie personal-, sozial- und bildungspolitischen Angelegenheiten und ist Tarifvertragspartner der Gewerkschaft Verdi. Der BDB betreibt das in Duisburg vor Anker liegende Schulschiff „Rhein“ – eine europaweit einzigartige Aus-, Fort- und Weiterbildungseinrichtung für das Binnenschifffahrtsgewerbe.

Quelle und Foto: Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB)