125 Jahre
1892 - 2017

Engagement für Wasserstraße, Binnen- und Personenschifffahrt Juli 2017

>>> **Themen im Überblick** <<<

**> Editorial**

**> Aktuelle Themen / Veranstaltungen DWSV**
- Bayerischer Wasserstraßen- und Schifffahrtstag am 30.06.2017 in Nürnberg

**> Netzwerkentwicklung – Mitglieder**
- Freiwillige Beitragserhöhungen
- Beitragsstruktur ab 2018
- Neue Mitglieder im DWSV

**> Informationen von unseren Mitgliedern**
- Eröffnung Erlebniswelt Wasserstraße
- 22. Donauschifffahrts- und Tourismuskonferenz in Wien

**Dr. Michael Fraas**

Vorsitzender des
Deutschen Wasserstraßen- und
Schifffahrtsvereins e.V.

## Editorial

Sehr geehrte DWSV-Mitglieder,

der DWSV hat am 30.06.2017 in Nürnberg erstmals den Bayerischen Wasserstraßen- und Schifffahrtstag veranstaltet und dabei 125 Jahre DWSV und 25 Jahre Main-Donau-Kanal gebührend gefeiert. Das Echo auf den Wasserstraßen- und Schifffahrtstag war seitens der Teilnehmer und in den Medien sehr positiv. In dieser Ausgabe berichten wir ausführlich über die Veranstaltung. Das Ziel ist klar: Die Wasserstraße ist und bleibt ein wichtiger Verkehrsträger in Deutschland, der noch über ausreichende Kapazitäten für den wachsenden Güterverkehr verfügt.

Neben freiwilligen Beitragserhöhung vieler Mitglieder konnte der DWSV auch zwei neue Mitglieder willkommen heißen. Die Neu-Mitglieder Schielein Reisen und EB Euro Bevrachting stellen sich in dieser Ausgabe kurz vor.

Lassen Sie uns weiter die Stimme erheben für leistungsfähige Wasserstraßen!

Mit den besten Grüßen

Ihr
Dr. Michael Fraas

## Aktuelle Themen / Veranstaltungen DWSV

### Bayerischer Wasserstraßen- und Schifffahrtstag am 30.06.2017 in Nürnberg

Am 30.06.2017 veranstaltete der DWSV erstmals den Bayerischen Wasserstraßen- und Schifffahrtstag in Nürnberg. 120 Akteurinnen und Akteure rund um die Wasserstraße (Schifffahrt, Häfen, Verlader, Unternehmen, Kammern, Verbände, Tourismus, Politik, Verwaltung, Kommunen, etc.) aus Deutschland, Österreich, der Schweiz, den Niederlanden und Belgien versammelten sich, um sich miteinander zu vernetzen, Anstöße zur Weiterentwicklung der Wasserstraße zu geben und der Öffentlichkeit die Bedeutung der Wasserstraße zu vermitteln. Gefeiert wurden dabei auch das 125-jährige Jubiläum des DWSV und die Eröffnung des Main-Donau-Kanals vor 25 Jahren. Keynote Speaker und Schirmherr war der Bayerische Staatsminister des Innern, für Bau und Verkehr, Joachim Herrmann.

**Dr. Fraas begrüßt Minister Herrmann auf der Nürnberger Kaiserburg (Foto: Axel Eisele)**

Der 1. Wasserstraßen- und Schifffahrtstag in Nürnberg rückte die wirtschaftliche Bedeutung der Binnenschifffahrt für Transport und Logistik in Bayern in den Mittelpunkt – vor allem auf dem Main-Donau-Kanal, der am 25.09.1992 offiziell eröffnet wurde.

DWSV-Vorsitzender Dr. Michael Fraas forderte eine sinnvolle Vernetzung und effiziente Auslastung der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße: „Der Güterumschlag wird weiter wachsen. Viele Straßen sind heute schon überlastet. Der Bau neuer Fernstraßen und Schienenwege wird immer schwieriger. Hingegen existiert die Wasserstraße bereits und sie ist nicht ausgelastet. Es gilt, sie besser auszulasten und wieder mehr Güter auf die Wasserstraße zu bringen.“ Um die Potenziale der Binnenschifffahrt für die Wirtschaft durch verlässliche Einbindung in multimodale, globale Logistikketten zu erschließen, sind deutlich Förderung und höhere Investitionen in den Verkehrsträger Wasserstraße zur Entlastung der Verkehrsträger Straße und Schiene erforderlich.

**Bedeutung des Main-Donau-Kanals für Wirtschaft, Tourismus, Ökologie und Wasserhaushalt**

Dr. Fraas betonte, dass der Main-Donau-Kanal den Startpunkt für die wirtschaftliche Entwicklung der Binnenschifffahrt in Ost und West sowie der an die Wasserwege angrenzenden Wirtschaftsregionen bildete: „Der Main-Donau-Kanal hat ganz Bayern als Industrie-, Logistik- und Exportstandort einen enormen Schub verliehen. Allein von den Häfen der bayernhafen-Gruppe sind direkt und indirekt über 40.000 Arbeitsplätze abhängig. Das bedeutet eine enorme Wertschöpfung für die anliegenden Kommunen. Sowohl für die Güter- als auch für die Personenschifffahrt ist eine leistungsfähige Wasserstraßeninfrastruktur von größter Bedeutung“. Dr. Fraas betonte neben der ökonomischen auch die Bedeutung des Main-Donau-Kanals für Tourismus, Freizeit, Ökologie und den Wasserhaushalt.

Der Bayerische Staatsminister des Innern für Bau und Verkehr, Joachim Herrmann, unterstrich in seiner Keynote, dass der Main-Donau-Kanal im Rückblick die richtige Entscheidung war: „Der Tourismus auf dem Main-Donau-Kanal boomt und ist sowohl für deutsche Urlauber, als auch für internationale Touristen weiter im Kommen. Diese zusätzliche Einnahmequelle ist wichtig für die Region und stärkt die Wirtschaft.“ Wie der Minister betonte, ist bei der positiven Entwicklung derzeit kein Ende in Sicht. „Waren es 2011 noch 650 Schiffe, so legten 2016 bereits 1200 Schiffe mit rund 150.000 Gästen pro Jahr in Nürnberg an. Das ist fast eine Verdopplung in nur fünf Jahren“, so Staatsminister Herrmann.

**„Der Bau des Main-Donau-Kanals war die richtige Entscheidung“ so Minister Herrmann bei seiner Laudatio (Foto: Thomas Prüfer)**

Er sieht zudem für den Güterverkehr noch viel Potential auf den bayerischen Wasserstraßen. „Derzeit wird ein Zehntel der Waren auf den Binnenwasserstraßen in Deutschland transportiert. Wir müssen in Zukunft mehr Gütertransport von der Straße auf die Schiene und auf das Wasser verlegen“, appellierte Herrmann. Den Rückgang der Gütermengen auf dem Main-Donau-Kanal bedauerte der Verkehrsminister: „Würde sich dieser Trend weiter fortsetzen, wäre das unter ökologischen Gesichtspunkten ein fatales Zeichen. Aber auch für die Verkehrssicherheit. Wir wollen die Zahl der LKW auf der Straße weiter minimieren und die Unternehmen überzeugen, den Warentransport auf eine sichere und umweltfreundliche Infrastruktur zu verlagern.“

Zum aktuellen Stand der Planungen für den Ausbau des Donau-Engpasses zwischen Straubing und Vilshofen sagte Herrmann: „Der Ausbau soll in zwei Teilabschnitten von Straubing bis Deggendorf und von Deggendorf bis Vilshofen erfolgen. Für den ersten Teilabschnitt Straubing bis Deggendorf erwarten wir für das erste Halbjahr 2018 den Planfeststellungsbeschluss. Der Baubeginn ist für 2019 geplant.“ Für den zweiten Teilabschnitt von Deggendorf bis Vilshofen soll das Planfeststellungsverfahren laut Joachim Herrmann im Anschluss eingeleitet werden. Die Vorbereitungsarbeiten hierfür haben bereits begonnen.

**Fachforen**

Die Ergebnisse aus **Forum 1 „Ökoeffizienz der Wasserstraße“** resümierte Martin Staats (Vorstand MSG eG und Präsident BDB Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.): „**Die Binnenschifffahrt ist deutschland- und europaweit der leistungsfähigste und ökoeffizienteste Verkehrsträger**. Dies wird untermauert durch eine Studie der Bundesanstalt für Gewässerkunde aus dem Jahr 2007, die gerade neu aufgelegt werden soll. Im Vergleich der Verkehrsträger weist die Binnenschifffahrt den deutlich geringsten Ressourcenverbrauch und Emissionsausstoß auf, ebenso die beste Verkehrseffizienz. Da die Entwicklungen auch bei LKW und Bahn nicht stehen geblieben sind, ist die Binnenschifffahrt gerade sehr engagiert dabei, die technischen Innovationen und Entwicklungen für die Zukunft voranzutreiben und umzusetzen. Die Industrienation Deutschland ist aktuell getrieben von einer Diesel-Hysterie und CO2-Debatte, die mit großer Hybris geführt wird. Die Binnenschifffahrt wird gerade unter Effizienzgesichtspunkten den Dieselmotor noch ein wenig brauchen, gerade wenn es darum geht, die Emissionsauflagen der EU (NRMM ab 2020) umzusetzen. Im Forum 1 skizzierte Martin Staats weiterhin die Entwicklung der Binnenschifffahrt in Bayern und Westeuropa. Anhand der großen Bündelung von Warenströmen wird schnell deutlich, dass diese relativ kleine Branche mit 3.500 Mitarbeitern in der gewerblichen Güterschifffahrt immerhin zwischen 220 und 230 Millionen Jahrestonnen zuverlässig, kostengünstig, umweltfreundlich und sicher in Deutschland transportiert. Das sind ungefähr 65% der Mengen, die die Güterbahnen in Deutschland mit einem ungleich höheren Einsatz an Equipment und Kapital bewegen. Die Binnenschifffahrt ist damit ein guter Partner der verladenden Wirtschaft. Die Entwicklung von verschiedenen Schiffsgrößen und Typen haben zudem den Anforderungen der Kundschaft Rechnung getragen, so dass für jede Transportaufgabe das passende Schiff existiert. Entgegen der landläufigen Meinung ist die Binnenschifffahrt seit vielen Jahren mit schwefelfreiem Diesel unterwegs.

Zudem gibt es derzeit viele interessante Entwicklungen, die dem sogenannten "Greening-Gedanken" Rechnung tragen. Neben neuen Kraftstoffen finden effizientere Dieselmotoren, SCR-Systemen und vorgelagerten Module derzeit viel Beachtung. Innovationsschübe sind in näherer Zukunft wahrscheinlich und nicht ausgeschlossen.

**Zusammenfassung der Fachforen – (v.l.n.r.) Walter Keilbart, Martin Staats, Guido Zander und Thomas Weierganz mit Moderatorin Stefanie Schmidts (Albrecht-Dürer Airport Nürnberg (Foto: Thomas Prüfer)**

Für **Forum 2 „Multifunktion der Wasserstraße“** fasste Guido Zander (Amtsleiter Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Nürnberg) die Ergebnisse zusammen. Primäre Aufgabe des Main-Donau-Kanals sei die Funktion als Verkehrsträger für das Binnenschiff. Eine weitere essentielle Aufgabe ist das Wasserüberleitungssystem Donau-Main. Über den Main-Donau-Kanal und die Stauseen des Fränkischen Seenlandes werden pro Jahr im Durchschnitt ca. 125 Millionen Kubikmeter Wasser aus dem Süden Bayerns über Donau und Altmühl in den regenarmen Norden Bayerns geführt. Ohne die Überleitung aus dem wasserreicheren Donauraum würden mehrere Mainzuflüsse in heißen Sommern austrocknen und die Wasserqualität sowie der Grundwasserspiegel leiden. Zudem werden größere Hochwasser im Altmühltal vermieden. Von 1993 bis 2015 flossen fast 3 Mrd. Kubikmeter Wasser nach Nordbayern – in etwa das Volumen des Starnberger Sees. Auch der **Freizeit- und Erholungsfunktion** des Main-Donau-Kanals komme für die Menschen in den Ballungsräumen eine große Bedeutung zu. Der Betriebsweg entlang des gesamten Kanals ist an mindestens einem Ufer für Fußgänger und Radfahrer freigegeben und ist eine beliebte Wander- und Fahrradroute. Die **Biodiversität** (Vielfalt der Ökosysteme und der Arten sowie die genetische Vielfalt innerhalb der Arten) wird durch die Vernetzung von naturschutzfachlich wertvollen Biotopflächen gefördert und erhalten. Der Main-Donau -Kanal spielt in punkto Artenschutz im Süden von Nürnberg eine sehr große Rolle. Gerade im nördlichen Bereich, wo der Kanal in den 60er Jahren eher technisch gebaut wurde, konnten Flächen ökologisch hoch aufgewertet werden. Einzigartig in Deutschland gibt es dort ein Biotop von rund 20 Kreuzottern. So leiste der Main-Donau mit seinen Dämmen einen wertvollen Beitrag zur Verbesserung der Biodiversität.

Walter Keilbart (Hauptgeschäftsführer der IHK für Niederbayern in Passau) fasste **Forum 3 „Personenschifffahrt und Tourismus“** zusammen. Der Main-Donau-Kanal sei nicht nur ein Kanal für die ‚weiße Flotte‘, sondern „als Binnenwasserstraße eine **Entwicklungsachse besonderer Qualität – national wie international**“, so Walter Keilbart. In früheren Jahren stand die Transportfunktion der Infrastruktur im Vordergrund – vor allem wenn es um den Modal Split geht. In den letzten Jahren sei die sehr intensiv **verstärkte Nutzung durch die Flusskreuzfahrten** zu einem entschiedenen Wirtschaftsfaktor für die Städte und Gemeinden entlang des Main-Donau-Kanals geworden. Im Rahmen einer aktuellen Studie wurden von CenTouris (Centrum für marktorientierte Tourismusforschung der Universität Passau) die **positiven Wertschöpfungseffekte der Kabinenschifffahrt im Donauraum** im Streckenabschnitt zwischen Regensburg und Wien wissenschaftlich erarbeitet. Im Rahmen dieser Studie wurden sowohl Experten als auch Gäste auf Flusskreuz-fahrtschiffen im Donauraum in der Sommersaison 2016 (Anfang Mai bis Ende Oktober) befragt. Die erzielte Wertschöpfung von rd. 110 Mio. Euro setzt sich zusammen aus Komponenten, wie z.B. Zusatzausgaben der Passagiere, gebuchte Ausflugspakete oder dem Zukauf von Produkten (Loading). Aus Sicht der Reedereien ergab sich, dass die **Donau innerhalb Europas das zweitwichtigste Fahrtgebiet** nach dem Rhein ist. Die Flusskreuzschifffahrt steht insgesamt aber vor vielschichtigen Herausforderungen: Einerseits ist die Akzeptanz der Anwohner in manchen Städten (z.B. Bamberg) an Ihre Grenzen gelangt. Andererseits spielt das Thema „Sicherheit“ eine immer wichtigere Rolle.

**Dr. Fraas mit Dr. Oscar Schneider, der als Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (1982 – 1989) den Bau des Main-Donau-Kanals maßgeblich befürwortet und vorangetrieben hat (Foto: Thomas Prüfer)**

„Die erfreulichen **Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte durch die Flusskreuzfahrten** sind heute gelebte Realität. Heute können wir die Früchte ernten von denjenigen, die sich vor mehr als 30 Jahren als Befürworter vorausschauend für den Bau der Wasserstraße eingesetzt haben, wie Prof. Dr. Konrad Weckerle (Vorstand der Rhein-Main-Donau AG 1992 – 2004) und Dr. Oscar Schneider (Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau 1982 – 1989)“, so Walter Keilbart.

Thomas Weierganz (Sprecher des Vorstands der LGA Landesgewerbeanstalt Bayern KdöR) führte durch das **Fachforum 4 „Optimierung von Infrastruktur und Verkehr“**. Die hohe Teilnehmerzahl verdeutlichte das große Interesse an diesem Thema. Dabei liegt das Erhaltungsdefizit unserer Verkehrswege nicht allein am Geld, sondern an der **fehlenden Planungskapazität** und gut **ausgebildeten Ingenieuren in ausreichender Anzahl**. Sowohl bei den staatlichen Behörden als auch in freien Ingenieurbüros fehlt es an „Ingenieur-Power“. So hat sich lt. Daten des Bayerischen Bauindustrieverbandes das **Erhaltungsdefizit bei den Verkehrswegen vervierfacht** – von 50 Mrd. € (1950) auf 235 Mrd. (2011).

Es bedarf dringend einer **Beschleunigung von Infrastrukturprojekten**, wenn der **dramatische Ist-Zustand der Bauwerke** zeitnah behoben werden soll. Heinz-Josef Joeris (Leiter Abt. Infrastruktur der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt und Präsident des Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V.) verdeutlichte in seinem Vortrag, dass ein Großteil der Schleusen, Wehre und Düker ihre technisch-wirtschaft- liche Nutzungsdauer (80 – 100 Jahre) bereits erreicht haben.

So sind ca. **85 Prozent der Schleusen älter als 40 Jahre**, rund **45 Prozent sind sogar älter als 80 Jahre**. Bei den Wehranlagen sind etwa 75 Prozent alter als 40 Jahre, rund 25 Prozent sind älter als 80 Jahre. Bei den Dükern wurden etwa 50 Prozent vor über 40 Jahren gebaut, etwa 25 Prozent vor mehr als 80 Jahren (Quelle BMVI). Dies verdeutlicht eindrucksvoll, dass insbesondere bei den Schleusen die **Altersgrenze weit überschritten** ist. Hinzu kommt, dass der Stand des technischen Wissens vor 50 Jahren auch bei den Schleusen deutlich lückenhaft, z.B. was verwendete Materialien und die Verankerungslänge der Bewehrung anbelangt. Den Schleusen am Main-Donau-Kanal, die in den 70er Jahren gebaut wurden, geht es so schlecht, dass die Schleusen Erlangen und Kriegenbrunn komplett neu gebaut werden müssen – die Kosten liegen voraussichtlich bei 200 Mio. Euro je Schleuse.

Die Herausforderungen bei der Infrastrukturentwicklung präsentierte Joachim Zimmermann (Geschäftsführer bayernhafen Gruppe) in seiner Funktion als Präsidiumsmitglied des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) e.V. Der Bau neuer Häfen ist aus heutiger Sicht unrealistisch, vielmehr gehe es derzeit primär um Erhalt und Sanierung der bestehenden Infrastruktur. Er skizzierte die permanent steigenden Anforderungen im Bereich der Genehmigungen, angefangen bei einfachen Genehmigungen über Plangenehmigungen bis hin zu den Planfeststellungen. Bei den technischen Behörden fehle häufig der Sachverstand, um diese Verfahren zu prüfen, voranzutreiben und zu genehmigen.

Den Ausbau der Main-Donau-Wasserstraße und den gesamtwirtschaftlichen Nutzen für Bayern stellte Martin Schneider (Leiter der Geschäftsstelle Nordbayern / Bayerischer Bauindustrieverband e.V.) vor. Die Bauindustrie in Bayern ist mittelständisch geprägt. Knapp 97 % der 12.867 Betriebe beschäftigen bis zu 50 Mitarbeiter. Mit 143.965 Beschäftigten erzielte die Branche 2015 einen Umsatz von 21,8 Mrd. € in Bayern (Quelle: Bayerischer Bauindustrieverband). Die Neuaufträge am Bau in Bayern und in Deutschland entwickeln sich seit Jahren kräftig nach oben.

Die Wasserstraße ist für Bayern unverzichtbar. Bedingt durch die **geo-zentrale Lage in Europa** braucht Bayern die **ökologische und effiziente Wasserstraße** z.B. für die Versorgung mit Rohstoffen. Wichtige Bedingung sei die Zuverlässigkeit auf lange Sicht und Zuverlässigkeit übers Jahr, in beiden Bereichen gebe es jedoch noch Probleme. Daher sind hier eine zügige Umsetzung der beschlossenen Ausbaumaßnahmen, sowie eine Nachhaltigkeit der Infrastrukturpolitik notwendig. In Bayern kommt der Straßenbau dank der Obersten Baubehörde gut voran, auch im Bereich der Schiene werden Fortschritte erzielt – doch bei den Wasserstraßen hakt es. Wieder ansteigende **Budgets können nicht umgesetzt werden**. Der Bund konnte in den letzten drei Jahren seine zur Verfügung stehenden Investitionsmittel nicht abrufen und verbauen: 2013 130 Mio. Euro, 2014 über 300 Mio. Euro und 240 Mio. Euro in 2015. Seit 1. Juni 2017 gibt es daher eine Bundesfachabteilung Wasserbau der Deutschen Bauindustrie. Ein wichtiger Engpassfaktor ist die technische Bauherrenkompetenz, die auf vielen Ebenen fehlt. Die Baufirmen vermissen die vormals vorbildliche Ingenieurskompetenz der Wasserstraßendirektionen. Personelle Engpässe bestehen sowohl bei der Wasserstraßenverwaltung als auch bei den Planungsbüros im Bereich Wasserbau. Dies führe zu Problemen bei der Abwicklung laufender Projekte (Nachtragsmanagement) und immer weniger neuen Projekten. Ziel müsse es sein, Entscheidungskompetenz in die Regionen und bei den Projektverantwortlichen vor Ort anzusiedeln. „Wasserstraßen muss man bauen und unterhalten. Infrastruktur ist eine langfristige Aufgabe der Gesellschaft und nicht von Wahlperioden“, so das Fazit von Martin Schneider.“

**DWSV-Vorstände und Ehrengäste (v.l.n.r.) Karl Freller (Mitglied des Bayerischen Landtags), Dr. Michael Fraas (DWSV), Walter Keilbart (IHK Niederbayern in Passau), Prof. Dr. Konrad Weckerle (ehem. Vorstandsvorsitzender Rhein-Main-Donau AG), Martin Staats (MSG eG), Dr. Oscar Schneider (Bundesminister a.D.), Thomas Schmid (Bayerischer Bauindustrieverband), Joachim Zimmermann (bayernhafen Gruppe), Thomas Weierganz (LGA Landesgewerbeanstalt Bayern), Dr. Roland Fleck (NürnbergMesse), Stefanie Schmidts (Moderatorin) (Foto: Thomas Prüfer)**

Dr. Michael Fraas dankte in seinem Schlusswort allen Teilnehmern, seinen Vorstandskollegen für die Vorbereitung der Fachforen, den Referenten und dem DWSV-Team für die geleistete Arbeit. Besonders dankte er den Sponsoren für die Unterstützung: Bayerischer Bauindustrieverband, Bavaria Schifffahrts- und Speditions-AG, MSG eG, Arbeitsgemeinschaft Main-Donau-Häfen und Port of Rotterdam.

Link zur Presseinformation:
http://schifffahrtsverein.de/?p=6853

Link zur Mediathek (neu):
http://schifffahrtsverein.de/?page_id=6855

## Netzwerkentwicklung - Mitglieder

### Freiwillige Beitragserhöhungen

In der Mitgliederversammlung 2016 wurde die neue Beitragsstruktur für Neumitglieder beschlossen. Viele bestehende Mitglieder sind dem Aufruf der Mitgliederversammlung gefolgt und haben ihren Jahresbeitrag freiwillig der neuen Beitragsordnung angepasst (in alphabetischer Reihenfolge):

- bayernhafen Gruppe (Premium-Mitgliedschaft)
- BayWa AG, München
- Cl'Attenkofersche Buch- und Kunstdruckerei
- Dr. Horst Erbguth
- Handwerkskammer Mittelfranken
- Handwerkskammer Niederbayern-Oberpfalz, Regensburg
- IHK für Niederbayern in Passau
- Landratsamt Haßberge
- Landratsamt Deggendorf
- Landratsamt Kelheim
- Landkreis Regensburg
- LGA Landesgewerbeanstalt Bayern KdöR, Nürnberg
- Scylla AG
- Siemens AG, Nürnberg (Premium-Mitgliedschaft)
- Stadt Straubing
- Stadtwerke Zeil am Main
- via donau – Österreichische Wasserstraßen GmbH
- Zweckverband Häfen im Landkreis Kelheim

Der DWSV schätzt das finanzielle Engagement dieser Mitglieder sehr. Sie tragen wesentlich dazu bei, den „neuen" DWSV bei seinem Engagement für die Wasserstraße der Zukunft zu stärken.

### Mitgliedsbeiträge ab 2018

Die Mitgliederversammlung 2017 hat einstimmig beschlossen, die 2016 festgelegte Beitragsstruktur für Neumitglieder – mit geringfügigen Änderungen - ab 1.1.2018 auch auf die Bestandsmitglieder anzuwenden. Geändert wurde die Mitarbeiterzahl beim Mitgliedsbeitrag für Unternehmen (Einstiegsstufe) von ursprünglich 10 auf 25 Mitarbeiter. Neu beschlossen und ergänzt wurde die Mitgliedschaft für Studenten und Auszubildende (30 € p.a.) gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung bzw. einer Bescheinigung des Arbeitgebers. Dies soll dazu beitragen, im Bereich der Hochschulen und Unternehmen Nachwuchsmitglieder für die Zukunft zu gewinnen.

Informationen für Neu-Mitglieder inkl., Beitrittserklärung finden Sie online unter:

http://schifffahrtsverein.de/?page_id=3607

### Neue Mitglieder im DWSV:

### EB Euro Bevrachting

1999 wurde die Befrachtungsgesellschaft mit Sitz in Regensburg als 100 %-ige Tochter der niederländischen Euro Bevrachting Ben van Dijk B.V. gegründet. Anlass war die nötige Präsenz, der nautisch und schiffstechnisch kritischen Schnittstelle an der Donau in Regensburg, um die Verlader qualifiziert und kompetent über die Wasserstrasse von / zu den ARA – Häfen mit den Verladeplätzen an der Donau bis hin zum Schwarzen Meer, zu begleiten. Seit 2001 firmiert das Unternehmen als Euro Bevrachting Germany GmbH.

Um den Anforderungen eines schnell wachsenden Marktes und den Bedürfnissen der Verlader gerecht zu werden, wurde der Wandel vom reinen Befrachtungsunternehmen hin zum Reedereibetrieb mit eigenem Schiffsraum vollzogen. Den nautisch anspruchsvollen, rasch wechselnden Rahmenbedingungen der Donau wurde mit dem Einsatz von sehr flach gehendem Equipment Rechnung getragen. Mit dem Aufbau von Tochter- und Beteiligungsfirmen entlang der Donau wurde zeitgleich ein flächendeckendes Netz im gesamten Donauraum geschaffen. Die Verlader werden Ihren Bedürfnissen entsprechend in ihrer Muttersprache und Mentalität betreut.

Die Euro Bevrachting – Gruppe ist heute einer der führenden Anbieter von Binnenschiffstransporten vom Rhein über den Main und Main-Donau-Kanal zur Donau bzw. vice versa. Die Verkehrsleitung der Flotte wird von Regensburg aus, in enger Abstimmung mit Rotterdam, den Erfordernissen der Kundschaft entsprechend, gesteuert. Neben 27 eigenen Binnenschiffen gehören noch ca. 70 – 80 selbstfahrende Motorschiffe an den Kontoren in Rotterdam und Bukarest zur disponiblen Flotte von ca. 120.000 to Tragfähigkeit. Schiffseinheiten mit einem Ladevolumen von 350 to – 4.000 to, vom Einzelfahrer bis hin zu Schubverbänden ermöglichen den Kunden eine flexible Gestaltung der Lieferlots. Das Fahrtgebiet der Schiffe reicht über 3.000 km von den ARA – Häfen bis zum Schwarzen Meer, so dass Transportketten über die Seehäfen, z.B. den klassischen Donau-

See-Verkehren aus einer Hand als Logistikangebot angeboten werden können. Der Zugriff auf diesen individuell einsetzbaren Schiffsraum ermöglicht es der Euro Bevrachting – Gruppe auch große Warenströme zuverlässig und termingerecht zu bewegen. Qualität gehört zu den wichtigsten Unternehmenszielen. Um dies sicherzustellen werden bestehende Qualitätskontrollen kontinuierlich vertieft und nach außen dokumentiert mit den Zertifikaten der Standards GMP + B 4.2.

Um die Unternehmensführung und -nachfolge für die Zukunft abzusichern, wurde die Unternehmensstruktur und Firmierung per 01.01.2011 geändert in Euro Bevrachting Germany AG.

**www.eurobevrachting.com**

## Schielein Reisen

Als Familienunternehmen blickt die Firma Schielein auf eine langjährige Tradition zurück. In den 30er-Jahren gründete Ludwig Schielein eine Eisenwarenhandlung und später einen Transportbetrieb. Basierend auf diesen beiden Unternehmen entwickelten sich die Unternehmen „Schielein Reisen“ und die „Schielein Spedition“. Das Unternehmen wuchs rasch, 1969 wurde die Gesellschaft von den Eltern auf die drei Söhne Ludwig, Leonhard und Josef Schielein übertragen.

Heute führt Josef Schielein den regional bedeutenden Omnibusbetrieb Schielein Reisen mit einer angegliederten betriebseigenen Meisterwerkstatt. Der Fuhrpark umfasst 30 Omnibusse und 10 Kleinbusse, die sowohl im Linienverkehr als auch im Reiseverkehr eingesetzt werden. Über 70 Mitarbeiter bilden ein starkes Team, das sich in allen Geschäftsbereichen immer wieder um das höchste Unternehmensziel „Qualität“ bemüht.

Im Mittelpunkt der Unternehmensphilosophie steht sowohl im Reise- als auch im Linienverkehr die Kundenzufriedenheit. Um hohe Qualitätsstandards für die Kunden kontinuierlich sicherzustellen, legt das Unternehmen größten Wert auf höchsten Komfort bei der Fahrzeugflotte, auf exakte Wartung der Omnibusse und die Auswahl erfahrener, freundlicher und hilfsbereiter Chauffeure.

So hat sich Schielein Reisen zu einem der renommiertesten Omnibusunternehmen im Großraum Nürnberg-Fürth-Erlangen entwickelt. Das Angebotsspektrum umfasst Fernreisen, Städtereisen, Rundreisen, ein Schulausflüge sowie Transfers zur NürnbergMesse, dem Albrecht-Dürer-Airport Nürnberg und den Hotels in der Metropolregion Nürnberg.

**http://www.schielein-reisen.de**

## Informationen von unseren Mitgliedern

### Eröffnung der Erlebniswelt Wasserstraße

Am 23.06.2017 wurde das neue Informationszentrum der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) “Erlebniswelt Wasserstraße” in der Gösselthalmühle Beilngries am Main-Donau-Kanal feierlich eröffnet. Die neue, interaktive Ausstellung markiert den Höhepunkt im Jubiläumsjahr zum 25. Geburtstag des Main-Donau-Kanals und gibt einen umfassenden und spannenden Einblick in die komplexen Zusammenhänge rund um die Wasserstraßen.

**Guido Zander (Leiter Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Nürnberg / 3.v.l.) und Projektleiterin Stefanie von Einem (4.v.l.) bei der feierlichen Eröffnung der Erlebniswelt Wasserstraße (Foto: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt)**

Mehr Informationen unter folgenden Links:
http://schifffahrtsverein.de/?p=6846 und
http://kanaljubilaeum.de

### 22. Donauschifffahrts- und Tourismuskonferenz in Wien (4. – 6.12.2017)

Vom 04.12. bis 06.12.2017 findet die 22. Donauschifffahrts- und Tourismuskonferenz in Wien statt. Veranstalter und Initiator ist Prof. Gerhard Skoff (DWSV-Vorstand / Danube Tourist Consulting, Wien).

Die Konferenz steht unter dem **Motto: " Donau & more - Movie for the Soul“.**

Die Donauschifffahrts- und Tourismuskonferenz hat sich zum bedeutenden, jährlichen Branchentreff entwickelt. Bei der Konferenz 2016 in Nürnberg waren rund 250 Teilnehmer aus über 20 Ländern zu Gast.

Den Teilnehmern wird ein vielfältiges Programm aus Vorträgen und Diskussionsrunden zu Themen aus den Berei-

chen Nautik, Infrastruktur, Recht, Sicherheit sowie touristischen Dienstleistungen geboten. Im Rahmen des Speed Datings bietet sich Städten, Gemeinden und Touristikorganisationen die Möglichkeit, sich Reedern und Reiseveranstaltern als touristische Destinationen zu präsentieren. Das Rahmenprogramm und die begleitende Ausstellung bieten den Teilnehmern umfangreiche Möglichkeiten zum persönlichen Austausch. Die Konferenz soll auch dazu beitragen, Möglichkeiten zur Optimierung der Verkehrsströme und in weiterer Folge auch der Besucherströme zu entwickeln. Damit ist die 22. Internationale Donauschifffahrts- und Tourismuskonferenz auch ein bedeutender Eckpfeiler der Donauraumstrategie.

**Detaillierte Informationen zur 22. Donauschifffahrts- und Tourismuskonferenz in Wien finden Sie online unter: http://www.donautourismus.eu/**

**Hier gelangen Sie direkt zur Registrierung http://www.donautourismus.eu/registration.php**

Die Teilnehmerzahl ist begrenzt, die Anmeldungen werden in der Reihenfolge des Eingangs berücksichtigt.

**Wichtig: Die Anmeldungen erfolgen nicht über den DWSV.**

Bis 31.7.2017 können Sie den Frühbucherbonus für die Hotelbuchung nutzen.

Deadline für die Hotelreservierung ist der 15.09.2017.

**Premium-Mitglieder im DWSV:**

bayernhafen Gruppe

SIEMENS

NÜRNBERG Wirtschaftsreferat

**Herausgeber**
DWSV e.V., Rotterdamer Str. 2, 90451 Nürnberg
Tel.: 0911/ 814 95 09, E-Mail: info@schifffahrtsverein.de

**Bildnachweis:**
Stadt Nürnberg, bayernhafen Gruppe, RMD AG, Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt,
Axel Eisele (Nürnberg), Thomas Prüfer (Prüfer Kommunikation und Medien, Nürnberg)

V.i.S.D.P.: Dr. Michael Fraas (Vorsitzender DWSV e.V.)

**Redaktion:**
Marco von Dobschütz-Dietl
Beatrix Wegner

**Hinweise zur Haftung:**
Alle Informationen, die Sie im Newsletter des DWSV e.V. finden, wurden von uns mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt. Wir bitten um Verständnis, dass wir dennoch für die Richtigkeit und Vollständigkeit der Informationen keine Gewähr übernehmen können. Wir schließen Haftung für Schäden aus, die sich direkt oder indirekt aus der Verwendung des Newsletters und der darin enthaltenen Informationen ergeben können. Wir übernehmen ferner keine Haftung für die Inhalte von Seiten im Internet, die Sie über Hyperlinks/Links des Newsletters besuchen können. Hierbei handelt es sich um fremde Angebote, auf deren inhaltliche Gestaltung wir keinen Einfluss haben.