

Endbericht zur Vision 2018

Mit der Annahme der Vision 2018 auf ihrem Kongress im Dezember 2013 hat die ZKR sich vorgenommen, im Verlauf von fünf Jahren ehrgeizige, aber realistische Ziele zu verwirklichen, um die nachhaltige Entwicklung der Binnenschifffahrt in ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Hinsicht zu fördern.

Im Jahr 2016 legte die ZKR einen Zwischenbericht über die Verwirklichung dieser Ziele und die Notwendigkeit etwaiger Anpassungen vor, in dem sie den Fortschritt der Aktivitäten der ZKR seit Dezember 2013 sowie die von der ZKR unabhängigen internationalen Übereinkommen des CDNI und der CASS in den acht wichtigsten in der Vision 2018 aufgeführten Aktionsbereichen darlegte. Zwei Jahre später ist es an der Zeit, die für 2018 angestrebte *Vision* mit ihrer *Umsetzung* zu vergleichen und die bei der nachhaltigen Entwicklung der Binnenschifffahrt erzielten Fortschritte zu bewerten oder, wie es die vierte Priorität der deutschen Präsidentschaft ausdrückt, „eine Bilanz der Aktivitäten im Rahmen der ‚Vision 2018‘ [zu] ziehen, um in der Folge über eine Fortschreibung dieser Ziele unter Berücksichtigung der strategischen Leitlinien zu entscheiden“. Zu diesem Zweck haben die ZKR, das CDNI und die CASS den Bericht 2016 aktualisiert, um einen umfassenden und vollständigen Überblick über die Fortschritte seit Beginn der Vision im Jahr 2013 bis zu ihrem Ende im Jahr 2018 zu geben. Der Abschlussbericht macht deutlich, dass die überwiegende Mehrheit der Ziele der Vision 2018 erreicht wurde, und stellt daher mit Befriedigung fest, dass die ZKR einen konkreten und wirksamen Beitrag zur Nachhaltigkeit der Binnenschifffahrt leisten konnte.

Um ein wahrheitsgetreues Bild von der Arbeit der ZKR, des CDNI und der CASS für eine nachhaltige Entwicklung in der Binnenschifffahrt zu vermitteln und vor allem einen Ausblick in die Zukunft zu geben, darf sich diese Darstellung jedoch nicht auf die Fortschritte und Schwierigkeiten beschränken, die zu einem bestimmten Zeitpunkt in den einzelnen Bereichen aufgetreten sind. Vielmehr gilt es in die Zukunft zu schauen und die neuen Meilensteine zu berücksichtigen, welche die ZKR mit Verabschiedung ihrer [strategischen Leitlinien](#) Ende 2017 zur Förderung der nachhaltigen Entwicklung und der Sicherstellung der notwendigen politischen Unterstützung für diese Leitlinien mit der Annahme der stark zukunftsgerichteten [Mannheimer Ministererklärung](#) am 17. Oktober durch die Vertreter der für die Binnenschifffahrt zuständigen Minister der ZKR-Mitgliedstaaten gesetzt hat.

Die Vision 2018, die strategischen Leitlinien und die Mannheimer Erklärung bilden somit einen konkreten strategischen Grundsatzkatalog für eine nachhaltige Entwicklung. Die überwiegende Mehrheit der für die acht Bereiche der Vision 2018 definierten Ziele wird so erneuert und in vielen Fällen durch die beiden anderen genannten Referenzdokumente gestärkt. Im Hinblick auf den ersten Bereich der Vision 2018, nämlich Sicherheit und Zuverlässigkeit, kann so auf den ersten Grundsatz der strategischen Leitlinien der ZKR verwiesen werden. Dieser Grundsatz fordert die ZKR auf, „ihre Kernkompetenzen im Bereich Sicherheitsvorschriften, Infrastruktur, Umwelt [... zu pflegen und zu entwickeln]“. In der Mannheimer Erklärung heben die Minister in Bezug auf diesen Bereich unter Punkt 4 „die Notwendigkeit zeitgemäßer, praktikabler und harmonisierter Umwelt- und Sicherheitsvorschriften in der Rhein- und Binnenschifffahrt“ hervor. Im zweiten Bereich, der die Ausbildung und Qualifikation betrifft, betont die ZKR in ihren strategischen Leitlinien die Notwendigkeit, Vorschriften zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der sozialen Sicherheit des Personals in der Binnenschifffahrt zu beschließen. Im Hinblick auf die Ministererklärung wird neben Punkt 4, der bereits oben erwähnt wurde, auch auf Punkt 7 verwiesen, unter dem die Minister erklären, dass sie „um die Bedeutung gut ausgebildeten Personals an Bord der Schiffe [wissen]“, und die ZKR daher auffordern, „zeitgemäße und flexible Besatzungsvorschriften zu entwickeln, welche auch den sozialen Belangen und den sich durch neue Technologien schnell wandelnden Arbeitsbedingungen an Bord und an Land Rechnung tragen“. Ebenso wird die ZKR ermuntert, die Arbeiten im Zusammenhang mit dem dritten und vierten Bereich der Vision (Kraftstoffverbrauch und Treibhausgasemissionen sowie Schadstoffemissionen in Luft und Wasser) fortzusetzen, wobei ihre strategischen Leitlinien sie auffordern, auch künftig nationale, regionale und internationale Nachhaltigkeitsziele und -initiativen zu unterstützen, insbesondere durch die Verabschiedung der Vision emissionsfreier Binnenschiffe bis 2050 und durch Unterstützung bei der Weiterentwicklung und Implementierung des CDNI. Diese Leitlinien werden in der Mannheimer Ministererklärung bekräftigt und präzisiert, indem die ZKR beauftragt wird, „zur weiteren Verbesserung der ökologischen Nachhaltigkeit der Binnenschifffahrt eine Roadmap zu entwickeln, um die Emissionen von

- Treibhausgasen bis 2035 um 35% im Vergleich zu 2015 zu reduzieren,
- Schadstoffen bis 2035 um 35% bis 50% gegenüber 2015 zu reduzieren,
- Treibhausgasen und sonstigen Schadstoffen bis 2050 weitgehend zu beseitigen“.

Auch der fünfte Bereich der Vision, der sich auf die Veränderungen der Umweltbedingungen bezieht, ist Gegenstand der strategischen Leitlinien; so wird die ZKR erneut aufgefordert, ihre Kompetenzen im Bereich Infrastruktur zu pflegen und zu entwickeln. Was die Logistikketten (sechster Bereich) anbelangt, so wird die ZKR aufgerufen, die Vorteile der Binnenschifffahrt als wichtiger Verkehrsträger weiter zu stärken und die Verkehrsverlagerung auf die Binnenwasserstraßen zu unterstützen (strategische Leitlinien), ein Aufruf, der in der Ministererklärung noch stärker anklingt, indem die ZKR aufgefordert wird, die Einbindung der Binnenschifffahrt in die Logistikketten zu beschleunigen. Der siebte Bereich, die Handhabung der sozialen Rahmenbedingungen, wird ebenfalls wiederaufgegriffen; so soll die ZKR auch in Zukunft danach streben, Vorschriften zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der sozialen Sicherheit des Personals in der Binnenschifffahrt zu beschließen, was auch durch die Charakterisierung der Besatzungsvorschriften („welche auch den sozialen Belangen Rechnung tragen“) veranschaulicht wird. Im achten Bereich schließlich, der die Verfügbarkeit von Informationen betrifft, besteht zweifellos die Absicht, dass die ZKR auch in Zukunft das maßgebliche Kompetenzzentrum und die erste Anlaufstelle für alle Belange der Binnenschifffahrt bleibt. Da das CDNI und die CASS von der ZKR unabhängig sind, wird auf ihre Aktivitäten nicht immer namentlich Bezug genommen, aber sowohl die strategischen Leitlinien als auch die Ministererklärung umfassen Aspekte aus ihrem Zuständigkeitsbereich. Die beiden Organisationen werden so auch in Zukunft ihren Beitrag bei der Fortsetzung der Arbeiten leisten.

Die aufgezeigten Parallelen zwischen der Vision 2018, den strategischen Leitlinien der ZKR und der Mannheimer Ministererklärung verdeutlichen, wie sehr die zur Umsetzung der Vision 2018 formulierten Vorgaben durch die strategischen Leitlinien vom Dezember 2017 konsolidiert werden, die wiederum durch die Ministererklärung vom Oktober 2018 wesentlich gestärkt werden, um so ein kohärentes Ganzes um das zentrale Ziel der Nachhaltigkeit der Binnenschifffahrt zu bilden.

Abschließend ist noch anzumerken, dass die Vision 2018 teilweise auch darauf abzielte, zur Umsetzung des europäischen Programms [Naiades II](#) und damit zur Entwicklung der Binnenschifffahrt zu „einem qualitativ hochwertigen Verkehrsträger [...]: mit einer guten Lenkungsstruktur, effizient, sicher, integriert in die intermodale Kette, mit hochwertigen Arbeitsplätzen und qualifizierten Beschäftigten und in Übereinstimmung mit strengen Umweltnormen“ beizutragen. In diesem Zusammenhang wird auf den (im September 2018 veröffentlichten) [Zwischenbericht](#) der Dienststellen der Europäischen Kommission über die Durchführung des Programms für den Zeitraum 2014-2017 hingewiesen, dem zufolge die Mehrzahl der geplanten Regelungs-, Politik- und Finanzierungsmaßnahmen auch hier umgesetzt wurden, nicht ohne die diesbezüglichen Beiträge der ZKR, insbesondere im Hinblick auf den CESNI-Ausschuss, die Marktbeobachtung und die Infrastruktur, zu würdigen. In dem Zwischenbericht werden auch die noch bis 2020 laufenden Maßnahmen für die weitere Durchführung des Programms dargelegt. An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass die ZKR auch zu diesem Bericht beigetragen hat, indem sie im Rahmen der Marktbeobachtung in Partnerschaft mit der Europäischen Kommission einen Marktbericht 2014-2017 erstellt hat.

Globale Synthese zur Umsetzung der Ziele der 8 großen Richtungsansätze der Vision 2018

1. SICHERHEIT UND ZUVERLÄSSIGKEIT

Einheitliche technische Vorschriften

2015 hat die ZKR per Beschluss einen Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt („CESNI“) ins Leben gerufen. Die Schaffung des neuen Arbeitsgremiums spiegelt den gemeinsamen Willen von Zentralkommission und Europäischer Union wider, auf europäischer Ebene die Fäden der politischen Steuerung, insbesondere im Bereich der Binnenschifffahrtsgesetzgebung, enger zusammenlaufen zu lassen. Im November 2015 hat CESNI eine erste Fassung (2015/1) des europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN) angenommen. Dieser Standard legt die für die Sicherheit der Binnenschiffe erforderlichen einheitlichen technischen Vorschriften fest. ES-TRIN ist per se nicht bindend. Damit dieser Standard anwendbar wird, können die ZKR, die Europäische Union, andere internationale Organisationen sowie die Mitgliedstaaten der ZKR oder der EU in ihren jeweiligen Rechtsrahmen darauf verweisen. Im Juli 2017 hat der CESNI eine zweite Ausgabe (2017/1) des ES-TRIN angenommen. Im Dezember 2017 hat die ZKR beschlossen, den ES-TRIN 2017/1 in ihr Regelwerk umzusetzen (siehe Beschlüsse 2017-II-15,19 und 20). Im März 2018 wird die Europäische Union voraussichtlich einen delegierten Rechtsakt verabschieden, um in ihrem Regelwerk (Richtlinie (EU) 2016/1629) den Verweis auf den ES-TRIN (2017/1 statt 2015/1) zu aktualisieren.

Ein Leitfaden der bewährten Verfahren für die Stabilität der Fahrzeuge, die Container befördern

Um die Sicherheit der Rheinschifffahrt weiter zu erhöhen und den Besonderheiten des Containertransports Rechnung zu tragen, hat die ZKR in enger Zusammenarbeit mit dem Gewerbe (EBU, ESO) und AQUAPOL auf der Grundlage eines Vorschlags des Gewerbes einen Leitfaden bewährter Verfahren in Bezug auf die Stabilität von Containerschiffen veröffentlicht. Das Binnenschifffahrtsgewerbe verfügt über eine Reihe von Best Practices, die das Problem ungenauer oder fehlender Containergewichtsdaten entschärfen. Dank dieser Best Practices ist die Zahl der Unfälle im Zusammenhang mit Containern relativ niedrig. Dies ist von großer Bedeutung, da solche Unfälle für die Schifffahrt gravierende Folgen haben können, bis hin zu einem vollständigen Erliegen des Verkehrs. Der Leitfaden bewährter Verfahren wurde von der ZKR 2017 publiziert und wurde von den Schifffahrtstreibenden sehr gut aufgenommen.

Ausrüstungsverpflichtung mit Inland AIS und Inland-ECDIS im Informationsmodus

Seit dem 1. Dezember 2014 gilt auf dem Rhein eine allgemeine Ausrüstungs- und Nutzungsverpflichtung für Inland AIS und Inland ECDIS im Informationsmodus (oder ein vergleichbares Kartenanzeigergerät). Inland AIS-Geräte müssen bis auf wenige Ausnahmen stets eingeschaltet sein. Inland AIS, ein System, das ursprünglich aus der Seeschifffahrt stammt, dient zur automatischen Übertragung der Position von Schiffen sowie anderer sicherheitsrelevanter Daten. Inland ECDIS ist ein System zur Darstellung wichtiger Informationen für die Schifffahrt mittels elektronischer Binnenschifffahrtskarten. Dank Inland AIS kann Inland ECDIS (oder ein vergleichbares Kartenanzeigergerät) auch Informationen zu anderen in der Nähe befindlichen Schiffen anzeigen. Wenn alle Fahrzeuge auf einer Wasserstraße mit Inland AIS und Inland ECDIS (oder einem vergleichbaren Kartenanzeigergerät) ausgerüstet sind, werden diese Fahrzeuge allen Schiffsführern auf ihren elektronischen Binnenschifffahrtskarten zusammen mit den wichtigsten relevanten Sicherheitsinformationen graphisch angezeigt. Diese beiden RIS-Technologien führen zu einer erheblichen Erhöhung der Sicherheit und stellen für die Schiffsführer ein wertvolles Entscheidungsinstrument dar, mit dem auch die Navigation optimiert werden kann.

Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf alle Fahrzeuge, die Container befördern

Seit dem 1. Januar 2010 gilt eine elektronische Meldepflicht auf dem Rhein für Fahrzeuge und Verbände, die mehr als 20 Container oder mindestens einen Container mit Gefahrgut an Bord haben. Am 1. Dezember 2015 wurde diese Meldepflicht auf alle Fahrzeuge, die Container befördern, und am 1. Dezember 2018 auf alle Tankschiffe ausgedehnt. Durch diese Maßnahme konnte der Verwaltungsaufwand der Schiffsführer und des Personals in den Revierzentralen reduziert werden und gleichzeitig das hohe Sicherheitsniveau in der Rheinschifffahrt erhalten werden. Angesichts der Vorteile, die das elektronische Melden bietet, und der Tatsache, dass dieses Verfahren inzwischen gut funktioniert, hat die ZKR die Absicht, diese Meldepflicht auf alle Fahrzeuge und Verbände, die sich zur Zeit lediglich über Sprechfunk melden müssen, auszuweiten.

2. AUSBILDUNG UND QUALIFIKATION

Modernisierung der Berufsbefähigungen

Die Zielvorgabe der Modernisierung der nautischen Ausbildungen und der Befähigungen des Binnenschifffahrtspersonals wurde im Rahmen einer fruchtbaren und innovativen Zusammenarbeit zwischen der ZKR und der Europäischen Union in vollem Umfang erreicht. Die Zusammenarbeit ist darauf ausgerichtet, die auf dem Rhein und in Europa geltenden Regelwerke auf einem hohen Sicherheitsniveau zu vereinfachen und zu harmonisieren, und zwar mit einem kompetenzbasierten Ansatz für das gesamte Schiffspersonal. Diese neue Ära in der Binnenschifffahrt soll nicht nur die Mobilität der Arbeitskräfte steigern, sondern auch die Attraktivität der Arbeitsplätze in diesem Sektor erhöhen und positive Auswirkungen auf die Schiffssicherheit entfalten.

Hierzu werden derzeit auf dem Rhein und in der Europäischen Union neue Regelwerke für die Berufsbefähigungen eingeführt. In diese fließen die 14 Standards des CESNI (des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt) ein, die am 8. November 2018 verabschiedet wurden. Durch das harmonisierte Regelwerk werden künftig der Zugang zu den Berufsbefähigungen vereinfacht und die Attraktivität der Binnenschifffahrtsberufe erhöht, was sich hoffentlich positiv auf ein ausreichendes Angebot an Arbeitskräften auswirkt. Andere Flusskommissionen sowie die UNECE haben bereits Interesse an der neuen verordnungsrechtlichen Regelung bekundet.

Als Ergebnis der gemeinsamen Arbeiten der Zentralkommission zur Modernisierung der Berufsbefähigungen ist am 17. Januar 2018 die Richtlinie (EU) 2017/2397 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt und zur Aufhebung der Richtlinien 91/672/EWG und 96/50/EG des Rates in Kraft getreten. Parallel dazu hat die Zentralkommission zwischenzeitlich eine grundlegende Überarbeitung der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV) begonnen. Die CESNI-Arbeitsgruppe für Berufsbefähigungen (CESNI/QP) hat 14 Standards erarbeitet, in denen die erforderlichen Befähigungen des Schiffspersonals und die Kriterien für die medizinische Tauglichkeit festgelegt sind. Die endgültige Annahme durch den CESNI-Ausschuss ist am 7. November 2018 in Prag erfolgt. Die künftigen Standards betreffen

- die Schiffsführer (Führungsebene) und erstmals auch Matrosen (Betriebsebene);
- praktische Prüfungen und Fahrsimulatoren;
- Führen von Schiffen unter Radar
- Navigation auf Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter;
- Sachkundige für Flüssigerdgas und Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt;
- körperliche und geistige Tauglichkeit;
- harmonisierte Muster für Schiffsführerzeugnisse bzw. Patente, die derzeit ausgearbeitet werden.

Der CESNI wird auch harmonisierte Muster für Schiffsführerzeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher festlegen.

Die abgestimmte und harmonisierte Umsetzung ist für spätestens 2022 geplant.

Diese verordnungsrechtlichen Errungenschaften sind das Ergebnis der langjährigen Aktivitäten der ZKR zur Modernisierung der Ausbildungen und Qualifikationen des Schiffspersonals und zur Steigerung der Attraktivität der Schifferberufe mit dem Ziel, ein ausreichendes Angebot an Arbeitskräften zu gewährleisten. Im Zentrum des Interesses standen dabei die Berufsschiffer, denen die ZKR 2013 ihren Kongress widmete, der unter dem Motto „Kompetenzen zusammenführen für eine nachhaltige Binnenschifffahrt“ stand.

Die ZKR hat sich voll und ganz einer europäischen Perspektive verschrieben und seit Ende der 1990er Jahre ihre Fachkompetenz im europäischen Rahmen erweitert, angefangen bei der Anerkennung der Fahrzeiten nicht nur auf dem Rhein, sondern in der gesamten EU. Als Grundlage für eine europäische Zusammenarbeit haben die Mitgliedstaaten der ZKR ab 2008 mit sieben Nichtmitgliedstaaten (Bulgarien, Österreich, Polen, Rumänien, Slowakei, Tschechische Republik und Ungarn) Verwaltungsvereinbarungen geschlossen, die es ermöglicht haben, deren Schiffsführerzeugnisse und Schifferdienstbücher sowie zwei Ausbildungsstätten (Rumänien und Tschechische Republik) und Bordbücher (Österreich) in der Rheinschifffahrt anzuerkennen. Sie hat zudem Verfahren zur gegenseitigen Anerkennung der Berufsbefähigungen der Mitgliedstaaten der ZKR und sieben Nichtmitgliedstaaten eingeführt. So werden nun Schiffsführerzeugnisse, Fahrzeiten und Schifferdienstbücher sowie seit Kurzem auch Berufsausbildungen und Bordbücher von ihr als gültig anerkannt.

Die von der ZKR in die Wege geleiteten und durchgeführten umfangreichen Arbeiten zur Modernisierung der Vorschriften besonders zu Fahrsimulatoren, LNG (Beschluss 2015-I-7) und zur Tauglichkeit sowie die Kompetenztabellen haben voll und ganz Eingang in das neue Regelwerk und die Arbeiten des CESNI-Ausschusses gefunden. Die Anerkennung der Ausbildungsstätten und die Zusatzausbildung für die Besatzung an Bord eines Schiffes mit LNG-Antrieb basierten bereits auf einem Ansatz des Kompetenznachweises und umfassen einen Theorie- und einen Praxisteil sowie eine Prüfung.

Die Erarbeitung von Standards für die Berufsbefähigungen ist Gegenstand der Tätigkeit des CESNI-Ausschusses seit dessen Gründung im Jahr 2015 und bietet die Möglichkeit, das Know-how der ZKR (die erste Patentverordnung geht auf das Jahr 1922 zurück) und der beteiligten EU-Mitgliedstaaten zu vereinen.

Darüber hinaus organisierte die ZKR im November 2014 einen Runden Tisch mit den Sozialpartnern zum Thema Schiffsbesatzungen, Fahr- und Ruhezeiten sowie Einsatz neuer Technologien zur Verbesserung der Kontrollen, der einerseits den Impuls gab, kurzfristig Änderungen der Vorschriften zu erarbeiten, die auf eine gewisse Lockerung der bestehenden Regelungen abzielen und andererseits erkennen ließ, dass es mittelfristig einer umfassenden Studie zur Entwicklung der Arbeitsbelastung in der Binnenschifffahrt bedarf, die von den Sozialpartnern durchgeführt werden könnte.

Der Impuls hatte zum einen die Streichung der Funktion des Matrosen-Motorenwarts, die stärkere Berücksichtigung der Auszubildenden in den Besatzungstabellen, die Erleichterung der Fahrt von großen Verbänden und starren Zusammenstellungen, die Möglichkeit, die Mindestbesatzung auf Tagesausflugsschiffen an der vorhandenen Anzahl an Fahrgästen zu orientieren (Beschluss 2016-II-9) sowie die Vorbereitung einer Anpassung zur Aufnahme der Möglichkeit von Ruhezeiten während der Fahrt in den Verordnungstext zur Folge, die derzeit vor dem Abschluss steht. Zum anderen haben die Sozialpartner seither mit Unterstützung der ZKR und Finanzierung durch die Europäische Kommission eine umfassende Studie zur Entwicklung der Arbeitsbelastung, „TASCS“ (Towards A Sustainable Crewing System), initiiert. Die Ergebnisse werden Anfang 2019 erwartet und dem STF-Ausschuss und der Arbeitsgruppe CESNI/QP vorgelegt und dort diskutiert.

Sprachliche Anforderungen

In Bezug auf die Präzisierung der sprachlichen Anforderungen, womit zu einer verbesserten Kommunikation und damit auch Sicherheit in der Binnenschifffahrt beigetragen werden soll, hat die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung eine bestimmte Anzahl von Redewendungen entsprechend den „sprachlichen Mindestanforderungen“ zusammengetragen, die die Situationen mit dem höchsten Risiko für die Sicherheit der Binnenschifffahrt abdecken. Diese Redewendungen wurden in Artikel 4 des Handbuchs Binnenschifffahrtfunk, Regionaler Teil Rhein (Basel – offenes Meer) und Mosel, aufgenommen, dessen neuste Ausgabe auf der Website der ZKR erhältlich ist. Das Handbuch enthält somit empfohlene Redewendungen für die Fahrt in deutscher, französischer, niederländischer und englischer Sprache.

Zudem wurde unter der Bezeichnung „LE SINCP“ (Standard Inland Navigation Communication Phrases) eine Anwendung mit Standardredewendungen entwickelt, die unentgeltlich zur Verfügung steht und für iOS und Android verfügbar ist. Im kommenden Arbeitsprogramm des CESNI ist die Erarbeitung nicht rechtsverbindlicher CESNI-Standards vorgesehen. Darüber hinaus könnte die Möglichkeit zur Festlegung weiterer nautischer Standardredewendungen geprüft werden.

3. KRAFTSTOFFVERBRAUCH UND TREIBHAUSGASEMISSIONEN

Gemäß dem Arbeitsprogramm des Untersuchungsausschusses (Beschluss 2017-II-10) hat die ZKR beschlossen, ihre Anstrengungen zur Verringerung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen fortzusetzen, einschließlich insbesondere der Aktualisierung des Grundlagenberichts.

4. SCHADSTOFFEMISSIONEN IN LUFT UND WASSER

Gesetzlicher Rahmen für die Nutzung von Flüssigerdgas (Liquified Natural Gas – LNG) als „regulärer“ Brennstoff

Die ZKR hat ihr Regelwerk angepasst, um die Nutzung von Flüssigerdgas (Liquified Natural Gas – LNG) als „regulären“ Brennstoff in der Rheinschifffahrt nach dem Vorbild von Dieselmotoren zu ermöglichen. In verschiedenen nationalen und europäischen Forschungs- und Entwicklungsprojekten wurde Flüssigerdgas (LNG) als bestgeeignet für die Binnenschifffahrt identifiziert, da die Kosten pro Energieeinheit niedrig sind, die Energiedichte hoch ist und seine Verbrennung umwelt- und klimafreundlicher als Dieselmotoren erfolgt. Nach Auswertung von Betriebserfahrungen mit Binnenschiffen, die bereits zu Versuchszwecken LNG nutzen, hat die ZKR 2015 einen rechtlichen Rahmen für LNG in der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO), der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) und der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV) geschaffen, der die Förderung technologischer Innovation bei gleichzeitiger Wahrung des hohen Sicherheitsstandards der Binnenschifffahrt erlaubt. Mit der Veröffentlichung der Edition 1.0 des Standards für eine Prüfliste für das Bunkern von LNG LKW-Schiff im Oktober 2015 wurde zusätzliche Rechtssicherheit geschaffen. Damit bestätigt die ZKR ihre aktive Rolle bei der Entwicklung eines rechtlichen Rahmens für die Nutzung von LNG als Brennstoff auf Binnenschiffen und die damit geleistete Unterstützung der Maßnahmen des Gewerbes zur Reduzierung der Schadstoff- und Treibhausgasemissionen.

Zurzeit werden weitere Innovationen zugunsten alternativer Kraftstoffe und Energien (Methanol, Wasserstoff, Elektromobilität usw.) gefördert. Zulassungen für Versuchszwecke sollen es ermöglichen, Erfahrungen zu sammeln, den erwarteten Nutzen zu klären und die Auswirkungen auf das Sicherheitsniveau abzuschätzen. Die ZKR beabsichtigt in den kommenden Jahren in Zusammenarbeit mit dem CESNI Arbeiten zur Anpassung des Regelwerks durchzuführen.

Arbeiten zur europäischen Verordnung über die Schadstoffemissionen nicht für den Straßenverkehr bestimmter mobiler Maschinen und Geräte (NRMM)

Die ZKR hat ihre Aufmerksamkeit ferner auf die Arbeiten der Europäischen Union zur Entwicklung einer neuen Verordnung über die Schadstoffemissionen nicht für den Straßenverkehr bestimmter mobiler Maschinen und Geräte (Verordnung (EU) 2016/1628) gerichtet, die namentlich auf Binnenschiffe Anwendung finden wird. Mit diesen neuen Bedingungen für die Verringerung der gasförmigen Schadstoff- und Partikelemissionen wird das Ziel verfolgt, die ökologische Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt unter Sicherstellung wirtschaftlich realistischer technologischer Lösungen zu erhalten. Nach der Verabschiedung dieser Verordnung hat die ZKR beschlossen, ihr Regelwerk entsprechend anzupassen (Beschluss 2017-II-20).

Annahmestellennetz des CDNI

Die Annahmestellen für Abfälle nach Teil A (öl- und fetthaltige Abfälle) und Teil C (sonstige Abfälle) sowie die angebotenen Leistungen sind auf einer interaktiven Karte verzeichnet, die auf der Website des CDNI von den Schifffahrttreibenden und der Öffentlichkeit eingesehen werden kann. Sie wird regelmäßig aktualisiert und bietet die Möglichkeit der Geolokalisierung zur Bestimmung der nächstgelegenen Annahmestellen.

Website des CDNI: www.cdni-iwt.org

International einheitlicher Rechtsrahmen für die Behandlung gasförmiger Rückstände flüssiger Ladungen seit Juni 2017

Im Juni 2017 hat die Konferenz der Vertragsparteien des CDNI einen Beschluss zur Änderung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt und dessen Anwendungsbestimmung gefasst.

Den Schätzungen der durchgeführten Untersuchungen zufolge können mit dieser Änderung 95 % der schädlichen Entgasungen von Schiffen in die Atmosphäre im Vertragsgebiet vermieden werden, was für die Umwelt und die Nachhaltigkeit des Gütertransports über die Wasserstraßen einen großen Gewinn darstellt.

Das Entgasungsverbot wird schrittweise eingeführt, um die Entwicklung der erforderlichen Infrastruktur und der entsprechenden logistischen Lösungen, wie z. B. den Einsatz von Einheits- oder kompatiblen Transporten, zu ermöglichen.

Diese Änderung, die erste seit der Unterzeichnung des CDNI im Jahr 1996, wird in Kraft treten, sobald die Vertragsparteien die laufenden nationalen Ratifizierungsverfahren abgeschlossen haben.

Finanzierung umweltfreundlicherer Antriebssysteme

Der Wirtschaftsausschuss der ZKR befasste sich in enger Zusammenarbeit mit den anderen ZKR-Ausschüssen vertieft mit der Finanzierung umweltfreundlicherer Antriebssysteme, insbesondere im Hinblick auf die Anforderungen der NRMM-Verordnung der EU für das Inverkehrbringen neuer Motoren für Binnenschiffe, und ganz allgemein mit der Finanzierung des Greenings. Im Juli 2018 wurde unter Beteiligung zahlreicher Stakeholder, Experten und Vertreter der ZKR-Mitgliedstaaten eine außerordentliche Sitzung abgehalten, um kurz- und langfristige Finanzierungslösungen zu ermitteln. Die Arbeiten zu diesem Thema werden im Wirtschaftsausschuss fortgesetzt.

5. VERÄNDERUNGEN DER UMWELTBEDINGUNGEN

Im Hinblick auf die Nachhaltigkeitsziele, für die der Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt das federführende Gremium ist (Leistungsfähigkeit der Infrastruktur, internationale Koordination der integrierten Planung und Bewirtschaftung der Wasserstraße), ist darauf hinzuweisen, dass die Mitgliedsstaaten der ZKR große Anstrengungen unternehmen, die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur der Wasserstraße Rhein zu erhalten und zu verbessern. Dies geschieht kontinuierlich durch eine Vielzahl von Maßnahmen, von denen die bedeutsamen im Rahmen der ZKR international koordiniert werden. Die ZKR hat sich in ihrer Vision 2018 zum Ziel gesetzt, künftig bei der internationalen Koordinierung verstärkt auch wasserwirtschaftliche Maßnahmen zu berücksichtigen und mögliche Grenzen dafür im Hinblick auf die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie unter Berücksichtigung der Anforderungen der Binnenschifffahrt an die Wasserstraße zu formulieren. Die ZKR setzt sich hierbei

aktiv für eine koordinierte Umsetzung der TEN-V Verordnung¹ mit der Wasserrahmenrichtlinie ein und pflegt hierbei eine Zusammenarbeit mit anderen Flusskommissionen, insbesondere der IKSR.

Die internationale Koordinierung wird auch Initiativen auf Ebene der EU zu der Entwicklung des TEN-V Korridors RheinAlpen und der Bestimmung eines „Good Navigation Status“ berücksichtigen. Hierzu beabsichtigt die ZKR eine Korrespondenzgruppe zusammen mit anderen europäischen Staaten und Flusskommissionen zur Erarbeitung von Vorschlägen für an Flüsse und Kanäle besser angepasste Ziele, zum Beispiel zu Fahrrinntiefen, Brückendurchfahrtshöhen und Verfügbarkeit der Infrastruktur, und zur Verbesserung des Verständnisses des Good Navigation Status einzurichten. Die ZKR wird die Implementierung des Good Navigation Status und der Verordnung über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes weiter aktiv unterstützen. Diese Initiativen waren zum Zeitpunkt der Ausarbeitung der Vision 2018 noch nicht entwickelt.

6. LOGISTISCHE KETTEN

Analysepapier und Aktionsplan zur besseren Einbindung der Binnenschifffahrt in die Logistikketten der Seehafenhinterlandverkehre

Der Wirtschaftsausschuss der ZKR präsentierte im Jahr 2014 ein Analysepapier und einen Aktionsplan zur besseren Einbindung der Binnenschifffahrt in die Logistikketten der Seehafenhinterland- und kontinentalen Verkehre. Von zentraler Bedeutung ist in diesem Kontext die enge Einbindung und Partizipation der Binnenschifffahrt bei der Implementierung der multimodalen Korridore des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V). Als Stakeholder des Korridorforums Rhein-Alpen setzt sich die ZKR für Maßnahmen ein, die zu einer Verbesserung der physischen, elektronischen und organisatorischen Verknüpfungen der Binnenschifffahrt mit anderen Verkehrsträgern führen. Die ZKR nahm an den Sitzungen dieses für die Förderung der Binnenschifffahrt im Rheingebiet maßgeblichen Forums zwischen 2016 und 2018 weiterhin teil, und wird dies auch in Zukunft tun. Die erfolgreiche Stärkung und Förderung der Binnenhäfen als trimodale Umschlagspunkte wurde als ein entscheidender Faktor herausgestellt, um die Koordination und Kooperation zwischen verschiedenen Gliedern der Logistikkette weiter zu verbessern und somit multimodale Logistikkettenslösungen mit Binnenschifftransport noch attraktiver zu machen. Die ZKR setzte ihre Zusammenarbeit mit dem Korridor Rhein-Alpen fort und festigte sie insbesondere durch regelmäßige Kontakte mit dem TEN-V-Koordinator für den Korridor Rhein-Alpen, dessen Mandat 2018 verlängert wurde. Die ZKR nimmt auch an den Sitzungen der Interregionalen Allianz für den Rhein-Alpen-Korridor (EVTZ) teil, die 2015 gegründet wurde, um die transnationale Zusammenarbeit zwischen den Partnern entlang dieses Korridors zu erleichtern und seine Entwicklung zu fördern.

Als internationale Plattform wird die ZKR außerdem den Transfer erfolgreicher Ansätze öffentlicher und privater Akteure unterstützen und sich dafür einsetzen, dass in den multimodalen europäischen Transportkorridoren das Potenzial der Wasserstraßen voll ausgeschöpft wird.

Die Themen Multimodalität, Logistik und Einbindung der Binnenschifffahrt in das europäische Verkehrssystem werden auch im Rahmen der Marktbeobachtung der europäischen Binnenschifffahrt regelmäßig aufgegriffen.

¹ Verordnung über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (EU 1315/2013)

7. HANDHABUNG DER SOZIALEN RAHMENBEDINGUNGEN

Empfehlung betreffend die Ausstellung der Rheinschiffahrts-Zugehörigkeitsurkunde und der Ausrüsterbescheinigung

Ferner hat der Ausschuss für Binnenschiffahrtsrecht der ZKR in Zusammenarbeit mit der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer (CASS) eine „Empfehlung betreffend die Ausstellung der Rheinschiffahrts-Zugehörigkeitsurkunde und der Ausrüsterbescheinigung“ erarbeitet, die Vorschläge für elektronische Unterlagen zur Beantragung dieser Dokumente sowie aktualisierte Formulare enthält. Die Rheinschiffahrts-Zugehörigkeitsurkunde bestätigt die Berechtigung zur Teilnahme am Rheinverkehr. Die Empfehlung richtet sich an die für die Ausstellung dieser Dokumente zuständigen Behörden und erläutert, welche Kontrollen erfolgen können, um betrügerische Vorgehensweisen so weit wie möglich zu verhindern, insbesondere, wenn sich der Eigentümer und der Ausrüster in unterschiedlichen Vertragsstaaten befinden. Das Antragsformular für die Ausrüsterbescheinigung zielt somit darauf ab zu erfragen und festzustellen, ob der Ausrüster des Fahrzeugs auch wirklich der Betreiber des Schiffes auf eigene Rechnung und eigenes Risiko ist bzw. über die Entscheidungsbefugnis über das wirtschaftliche und kommerzielle Management des Schiffes verfügt. Die Empfehlung, die Antragsunterlagen und die aktualisierten Formulare können direkt von der Website der ZKR heruntergeladen werden.

Diese Empfehlung ist für die CASS von besonderem Interesse, denn die Frage, welches Sozialversicherungsrecht für die Beschäftigten an Bord anwendbar ist, ist von der korrekten Bestimmung des Ausrüsters abhängig. Seit der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 883/2004 ist das Rheinübereinkommen für die Unterzeichnerstaaten, die auch Mitglieder der Europäischen Union sind (B, D, F, L, NL), nicht mehr anwendbar. Die Vertragsstaaten des Rheinübereinkommens, die auch Mitglieder der Europäischen Union sind, haben jedoch gemäß Artikel 16 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 883/2004 eine „Vereinbarung über die Bestimmung der anzuwendenden Rechtsvorschriften für Rheinschiffer“ (Ausnahmevereinbarung über die anzuwendenden Rechtsvorschriften für Rheinschiffer) geschlossen, die am 11. Februar 2011 in Kraft getreten ist und rückwirkend zum 1. Mai 2010 angewandt wird. Die Schweiz hat beschlossen, die Verordnung (EG) Nr. 883/2004 ab dem 1. April 2012 anzuwenden, und ist ebenfalls Vertragspartei der Ausnahmevereinbarung geworden. Zuletzt schlossen fünf der Unterzeichnerstaaten der Ausnahmevereinbarung (Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg und Niederlande) im August 2018 eine zweite Zusatzvereinbarung mit Liechtenstein. Zwischen diesen Staaten trat die Zusatzvereinbarung am 1. September 2018 in Kraft. Die Ausnahmevereinbarung sieht vor, dass für die Bestimmung der anzuwendenden Rechtsvorschriften über soziale Sicherheit der Sitz des Ausrüsters maßgebend ist, weshalb es wichtig ist, Betrugsmöglichkeiten in Bezug auf die Identifizierung des Unternehmens einzuschränken. Im Zusammenhang damit planen die ZKR und die CASS eine Umfrage bei den für die Ausstellung der Rheinschiffahrtszugehörigkeitsurkunde zuständigen Behörden, u. a. um festzustellen, welche Schwierigkeiten bei letzteren auftreten und sich um eine Antwort darauf zu bemühen, damit eine möglichst einheitliche Anwendung der Empfehlung gewährleistet wird.

Einheitliche Regel für die Zuordnung zur Sozialversicherung

Die CASS hielt es ferner für angebracht, sich für die Einführung einer einheitlichen Regel für die Zuordnung zur Sozialversicherung für das gesamte auf den europäischen Binnenwasserstraßen tätige Personal einzusetzen. Die auf den Ausrüster abstellende Zuordnungsregel weist ihrer Auffassung nach alle nötigen Merkmale auf, die für eine solche einheitliche Regel erforderlich sind. Es wurde zwar ein entsprechendes Dokument an die Verwaltungskommission für die Koordinierung der Systeme der sozialen Sicherheit der Europäischen Kommission (CACSS) gerichtet, die Mitteilung blieb jedoch ohne Wirkung. Ungeachtet dessen unterstützen die Sozialpartner (EBU, ESO, ETF) nach wie vor diese Initiative und stellen auch weiterhin Überlegungen dazu an, inwiefern sich eine solche einheitliche Zuordnungsregel auf anderen Wegen umsetzen lässt.

8. INFORMATIONEN

Start der Website der Beobachtungsstelle für die Binnenschifffahrt in Europa

Die ZKR richtete im Jahr 2014 unter www.inland-navigation.org eine Beobachtungsstelle für die Binnenschifffahrt in Europa ein. Diese Beobachtungsstelle bietet in grafisch ansprechender Form nützliche Informationen zu den Themen Innovation, Logistikketten, Infrastruktur, Besatzung, Qualifikationen, Regelwerke sowie Nachhaltigkeit. So können sich interessierte Akteure beispielsweise mittels interaktiver Karten über den Fortschritt bei der Einführung von LNG oder über Ausbildungsmöglichkeiten in der Binnenschifffahrt informieren. Allerdings wurde die Beobachtungsstelle seit 2017, insbesondere aus Mangel an Ressourcen, nicht mehr aktualisiert.

Überarbeitete Version der Marktbeobachtung der europäischen Binnenschifffahrt

Seit Anfang 2016 erscheint auch die traditionelle Marktbeobachtung der europäischen Binnenschifffahrt in einem neuen Gewand. In Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission veröffentlicht die ZKR unter www.inland-navigation-market.org vier Berichte pro Jahr. Die neue digitale Version der Marktbeobachtung ermöglicht einen intuitiven und schnellen Zugang zu relevanten Informationen, sei es vom Computer, dem Tablet oder dem Smartphone aus. Alle Marktanalysen stehen auf Englisch, Französisch, Deutsch und Niederländisch zur Verfügung. Auch das Erscheinungsbild und Format der verschiedenen Berichte entwickelt sich ständig weiter, um deren Qualität stetig zu verbessern und sie möglichst breit zugänglich zu machen.

Die ZKR leistet mit der ständigen Beobachtung und Aufbereitung von Informationen zur wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit sowie der strukturellen und konjunkturellen Tendenzen der Binnenschifffahrt einen wichtigen Beitrag zur strategischen Entscheidungsfindung in Politik, Wirtschaft und Verwaltung.

Zwischen 2016 und 2018 wurden das Informationsangebot der ZKR und die Website www.inland-navigation-market.org optimiert, um den spezifischen Bedürfnissen öffentlichen und privaten Akteuren sowie der breiten Öffentlichkeit besser gerecht zu werden. Die Jahresberichte 2017 und 2018 der Marktbeobachtung enthalten mehrere neue thematische Kapitel, und zwar

- 2017 über die Funktionsweise und Struktur des Binnenschifffahrtsmarktes und die ökonomischen Bedingungen des Greening,
- 2018 über die neuen Wachstumschancen für die Binnenschifffahrt, wie z. B. urbane Logistik und Biomasse.

Im Jahr 2018 hat die ZKR im Rahmen des Halbjahresberichts über die Durchführung des Programms NAIADES II auch einen Marktbeobachtungsbericht zur europäischen Binnenschifffahrt für den Zeitraum 2014-2017 erstellt. Dieser Bericht wurde im September 2018 veröffentlicht. Bis Ende 2018 soll ein Bericht über die Multimodalität fertiggestellt werden.

Die Zusammenarbeit der ZKR mit Partnerakteuren wurde intensiviert, insbesondere mit ESO und EBU, die bei der Erstellung der Jahresberichte regelmäßig konsultiert werden und zur Bewertung der Qualität dieses Berichts beitragen. Ähnliches gilt für die Zusammenarbeit mit Partnerinstitutionen, insbesondere der Europäischen Kommission, Eurostat, den nationalen statistischen Ämtern und den Flusskommissionen.

Die ZKR möchte auch in Zukunft die statistischen Quellen ihrer verschiedenen Berichte ergänzen und das Spektrum der zu behandelnden Themen, ihre geografische Abdeckung und den Kreis ihrer Leser erweitern, um die europäische Dimension der Berichte weiter zu stärken.