

3. Telematik-Workshop der ZKR

13. November 2008

Erfahrungen und Erwartungen des Gewerbes

Jörg Rusche

**Sekretär der gemeinsamen Nautisch-Technischen Kommission
der Europäischen Binnenschiffahrts Union (EBU) und
der Europäischen Schifferorganisation (ESO)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Einladung, die Erfahrungen mit und die Erwartungen des Gewerbes an River Information Services im Namen der internationalen Verbände der Binnenschiffahrt, der Europäischen Binnenschiffahrts Union (EBU) und der Europäischen Schifferorganisation (ESO), darstellen zu können. Diese Gelegenheit nehme ich als Sekretär der gemeinsamen Nautisch-Technischen Kommission von EBU und ESO gern wahr.

Mit den Workshops zur Telematik hat die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt eine gute Tradition begründet. Ihre Runden Tische setzen Impulse für die Rheinschiffahrt und die Binnenschiffahrt auf dem gesamten Kontinent. Es ist eine gute Übung, über die Workshops die Arbeit von EU und ZKR unter Beteiligung aller stakeholder eng zu vernetzen. Dies könnte aufgrund des Fortschritts der Technik künftig unter noch stärkerer Einbeziehung der Anbieter von Dienstleistungen im Bereich der Telematik geschehen. Ein denkbares Ziel der Ziel wäre auch ein gemeinsames Marketing von RIS durch Mitgliedstaaten und internationale Organisationen.

Gestatten Sie mir eingangs drei grundsätzliche Bemerkungen zum Thema:

- Erstens: Telematik ersetzt keine Infrastruktur, sondern verbessert nur die vorhandene Infrastruktur. Eine Erwartung, dass Engpässe wie auf der Donau zwischen Straubing und Vilshofen oder auf der Elbe in Tschechien und Deutschland durch den Einsatz von

Telematik überwunden werden könnten, ist sicher nicht gerechtfertigt. Um ihren vollen ökonomischen und ökologischen Nutzen entfalten zu können, braucht die Binnenschifffahrt zunächst und zuvörderst eine bedarfsgerechte Infrastruktur, die durch River Information Services optimales Management erfahren kann.

- Zweitens: Bei der künftigen Ausrichtung der Dienste bitten wir, Nutzen und Priorität dort zu sehen, wo die Engpässe am größten sind: Dies gilt zum Beispiel für die Abfertigung von Containerbinnenschiffen in Seehäfen Rotterdam, Antwerpen, Hamburg, weshalb wir zum Beispiel das Projekt SIF der französischen Wasser- und Schifffahrtsverwaltung mit großen Interesse verfolgen.
- Drittens: Um die Akzeptanz der Anwendungen von Telematik, insbesondere von Inland AIS zu gewährleisten, ist der Datenschutz stets zu wahren. So muss auch in der Binnenschifffahrt der Eigentümer der gesendeten Daten, also der Schiffseigner, sicher sein können, dass bei AIS-Daten neben der zuständigen Behörde nur von ihm Berechtigte Dritte Zugang zu den Daten bekommen. Das gilt zum Beispiel nicht für die lückenlose Erfassung des Verkehrsgeschehen durch die Wasserschutzpolizeien oder kommerzielle Anbieter, die sich vor der Einstellung von Bewegungsprofilen der Menschen an Bord nicht beim Dateninhaber über die Zustimmung zur Weitergabe von Daten an Dritter vergewissert haben.

Bitte gestatten Sie mir nun einige Bemerkungen zu den einzelnen Punkten des 3. Telematik-Workshops der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt:

1. Inland AIS

Bei der Einführung des Automatischen Identifikationssystems (AIS) für Binnenschiffe hat das Gewerbe drei unterschiedliche Erfahrungen gemacht, die ich anhand von drei Beispielen belegen möchte.

Als Beispiel für eine gute Praxis ist die Einführung von AIS durch die Ergänzung der Wasserstraßen-Verkehrsordnung in Österreich zum 1. Juli 2008 zu nennen. Die österreichische Wasserstraßen-Management Gesellschaft mbH via-donau hatte die Einführung von AIS im Vorfeld umfassend angekündigt und den Fahrzeugen, die häufig auf österreichischen Wasserstraßen verkehren, bereits zwei Jahre vor der Einführung der AIS-Pflicht Angebote für geleaste Geräte gemacht. Österreich hat zudem dafür gesorgt, dass die fest eingebauten oder

für die Dauer der Passage installierten Geräte eine Zulassung nach internationalen Bestimmungen aufweisen.

Schlechte Praxis mussten wir am deutschen Nord-Ostsee-Kanal erleben. Die örtliche Verwaltung, die überwiegend Fahrzeugen aus der Seeschifffahrt zu ihren Kunden zählt, hatte der Binnenschifffahrt keine ausreichende Vorlaufzeit vor Einführung der AIS-Pflicht geboten und keine Klärung der zugelassenen Geräte für die Binnenschifffahrt abgewartet. Sie hat außerdem keine Förderung oder andere positive Anreize zum Gebrauch von AIS vorgesehen. Erst nach Intervention des Gewerbes wurde für selten in den Kanal einfahrende Binnenschiffe ein Leihgerät an den Schleusen bereit gestellt.

Als fragwürdiges Beispiel, das im Gewerbe aktuell diskutiert wird, nenne ich die Einführung von AIS im Bereich des Hafens Duisburg. Mit dem geringen Aufwand einer einzelnen Antenne ist es im niederrheinischen Flachland möglich, für den Hafen bestimmte Daten von Schiffsbewegungen über die Duisburger Reede hinaus unter der Webadresse von vesseltracker.com, also bei einem kommerziellen Datenanbieter abzufragen, ohne dass hierfür die Zustimmung der Einstellung von Daten von den Schiffseignern eingeholt würde. Dies entspricht nach meiner Meinung nicht den Anforderungen an einen verantwortungsvollen Umgang mit Daten. Ich wünsche mir, dass wir diese Fragestellung heute gemeinsam diskutieren.

Eine Ausrüstungsbeihilfe für Inland AIS in durch Mitgliedstaaten und mit Unterstützung der Europäischen Gemeinschaft ist aus Sicht des Gewerbes wünschenswert. Wir begrüßen daher, dass Deutschland und die Niederlande einen gemeinsamen Antrag auf Förderung der AIS-Ausrüstung im Rahmen der TEN-T Projekte gestellt haben. Und wir begrüßen, dass das in vielerlei Hinsicht vorbildliche (weil flexible) Förderprogramm der Voies Navigables de France eine Unterstützung für den Kauf von AIS-Geräten bereits vorsieht. EBU und ESO gehen davon aus, dass es mit Hilfe dieser Ansätze in wenigen Jahren ebenso selbstverständlich ist, AIS zu benutzen wie heute Funk und Radar.

Übrigens wird dazu auch das Pilotprojekt „AIS-Einsatz auf der Mittelweser“ beitragen, wo AIS als Navigationshilfe zur Unterstützung der Zulassung größerer Abmessungen dient. Doch auch für die Mittelweser gilt: AIS ist kein Ersatz für den bedarfsgerechten Ausbau der Mittelweser.

Zusammenfassend darf ich für das Herzstück der Telematikanwendungen sagen: Neben der Steigerung der Verkehrssicherheit ist der Datenaustausch wichtig für die optimale Einbindung der Binnenschifffahrt in die Logistikkette. Strenge und möglichst uniforme Zugangsregeln sind in Europa Voraussetzung für die Akzeptanz von AIS. Zu dieser Akzeptanz und zur Steigerung Effizienz der Wasserstraßen gehört auch die Liegeplatzberatung und die Information über den Status der Schleusen, die bei allen anderen Anwendungen von AIS, die Generalsekretär Woehrling bereits zusammen gefasst hat, nicht zu gering bewertet werden sollte.

2. Elektronisches Melden

Ich kann die Enttäuschung des Gewerbes über den fehlgeschlagenen Versuch, das verbindliche elektronische Melden auf dem Rhein zum 1. April 2008 einzuführen, nicht verhehlen. Die ZKR hat dennoch Flexibilität bewiesen, indem sie den Vorschlag von EBU und ESO, das verbindliche elektronische Melden für Containerschiffe auszusetzen, gefolgt ist. Vor dem Workshop zu diesem Thema in Bonn im Mai 2009 gilt: Jetzt geht Sorgfalt vor Schnelligkeit. Wir erwarten eine gründliche Bewertung der Erfahrung bei Containerschiffen, bevor die Pflicht zur elektronischen Meldung nach § 12.01 Rheinschifffahrtspolizeiverordnung auf weitere Fahrzeugkategorien wie Gefahrgut-, Kabinen- oder Schiffe mit großen Abmessungen ausgedehnt wird. Wir gehen nach wie vor davon aus, dass das elektronische Melden in den Revierzentralen Raum für mehr Verkehrsberatung schafft, die mindestens bis zur Einführung einer AIS-Pflicht wichtig für die Fahrt auf unseren Wasserstraßen ist.

3. Inland ECDIS

Aus der jüngsten Befragung des Gewerbes zu Telematikanwendungen, die diesen Sommer in Deutschland statt gefunden hat, zeigt sich, dass alle RIS-Angebote, insbesondere aber auch die von der Europäischen Gemeinschaft vorgeschriebenen elektronischen Wasserstraßenkarten und die ihnen unterlegten Tiefenlinien gut angenommen werden. Für uns ist es aber wichtig, Häfen und einen möglichst großen Teil des Fahrwassers in die Inland ECDIS Karten zu integrieren, auch um Akzeptanz bei der Sportschifffahrt zu erhöhen, mit der wir diese Einschätzung teilen.

Ein Wort noch zu den Nachrichten für die Binnenschifffahrt, den notices to skippers. Um der Datenflut standardisierter Nachrichten Herr zu werden, bitten wir gerade im Sinne der mobilen Empfänger an Bord um eine Priorisierung der Nachrichten. So gehören Sperrungen der Wasserstraßen mit einer Dauer von mehr als zwei Stunden in die Kategorie der wichtigsten Nachrichten. Kurzzeitige Sperrungen oder Einschränkungen, die eine Fahrt mit den zulässigen Abmessungen nicht beeinträchtigen, sind dagegen nicht besonders hervorzuheben.

Abschließen möchte ich mit der Erwartung, dass wir eine zügige Umsetzung der von der EU gesetzten Impulse erreichen können. Ich zähle dabei auf die aktive Begleitung durch die Stromkommissionen, PIANC und das Gewerbe. Für das Gewerbe möchte ich ankündigen, dass wir starke Impulse für die bessere Integration von RIS in die Aus- und Fortbildung setzen werden. Das ist eine Aufgabe, der sich PLATINA und das Netzwerk EDINNA stellen werden.

Ich freue mich auf die vor uns liegenden Vorträge und Diskussionen.