

WORKSHOP ZU LIEGESTELLEN ALS ELEMENT FÜR EINE ZUKUNFTSORIENTIERTE BINNENSCHIFFFAHRT

Ref: CC/CP (18)15



Kaum ein Binnenschiffahrtsthema beherrschte die Medien in den letzten Monaten so sehr wie die Liegestellen für Binnenschiffe. Sei es im Zusammenhang mit dem Wegfall bestehender attraktiver Liegestellen in innerstädtischen Bereichen, dem Mangel an Autoabsetzplätzen, den Auswirkungen der Lärm- und Schadstoffemissionen der liegenden Schiffe auf Anwohner und die innerstädtische Luftqualität oder im Zusammenhang mit zukünftigen Anforderungen wie die Verpflichtung zur Nutzung von Landstrom an einzelnen Liegestellen.

In Wien trafen sich hierzu vom 8. bis 9. November 2018 Vertreter aus zehn europäischen Staaten und von Binnenschiffahrtsverbänden. Hans-Peter Hasenbichler, Geschäftsführer von viadonau und Gerhard Kratzenberg, in seiner Funktion als Vorsitzender des ZKR Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt, eröffneten den Workshop und umrissen in ihren Grußworten die Herausforderungen vor denen die Binnenschiffahrt in den kommenden Jahren stehen wird, wie zum Beispiel Klimawandel, Niedrigwasser und Wettbewerbsfähigkeit. Gerhard Kratzenberg hob die Bedeutung einer ausreichenden Anzahl von qualitativ hochwertigen Liegestellen für das gesamte System Binnenschiffahrt und dessen Zukunftssicherheit hervor. Hans-Peter Hasenbichler unterstrich, dass die Binnenschiffahrt für zahlreiche Güter der beste Verkehrsträger ist und auch zukünftig sein werde. Den Herausforderungen müsse man sich jedoch aktiv stellen.

Im Anschluss tauschten die Experten ihre Erfahrungen bei der Ermittlung des Liegestellenbedarfs, bei der Planung und Ausrüstung von Liegestellen und Autoabsetzplätzen sowie mit neuen Verfahren zum Management von Liegestellen aus, informierten sich über die nationalen Strategien zu Liegestellen und diskutierten intensiv, lebhaft und kontrovers die qualitativ hochwertigen Beiträge.

SOZIALE NACHHALTIGKEIT

Kai Kempmann vom ZKR Sekretariat stellte zu Beginn des Workshops die Bedeutung von Liegestellen für das Konzept einer sozialen nachhaltigen Binnenschiffahrt heraus. So sei eine ausreichend Anzahl von Liegestellen mit gutem Anschluss an den öffentlichen Personennahverkehr und von Autoabsetzplätzen erforderlich, um Beruf und Familie in Einklang zu bringen sowie das Berufsbild des Binnenschiffers auch zukünftig attraktiv zu gestalten. Ein weiterer wichtiger Aspekt sei eine gute Ausstattung der vorhandenen Liegestellen. Eine Ausrüstung von Liegestellen mit Landstrom könne zum Beispiel insbesondere in innerstädtischen Gebieten die Lärm- und Schadstoffemission der Binnenschiffe reduzieren und so zur Verbesserung der Akzeptanz der Binnenschiffahrt und somit auch zur Verbesserung der sozialen Kohäsion beitragen.

Erik Schultz griff für die Europäische Binnenschiffahrtsunion (EBU) und die Europäische Schifferorganisation (ESO) diese Aspekte in seinem Vortrag zu den Empfehlungen der Binnenschiffahrt auf und unterstrich die Gefahr der sozialen Vereinsamung bei weiterem Wegfall von innerstädtischen Liegestellen und die Risiken beim Liegen vor Anker am Rand der Fahrrinne.

André Städtner von der Berufsgenossenschaft Verkehr wies auf die wichtigen und oftmals unberücksichtigten medizinischen und sozialen Aspekte von Liegestellen hin. So führe das Liegen am Rand der Fahrrinne oftmals zu psychischen Belastungen durch fehlende oder gestörte Nachtruhe.

viadonau



ZKR

ZENTRAKKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Straßburg Cedex

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

www.ccr-zkr.org

LAGE UND AUSSTATTUNG VON LIEGESTELLEN

Ulf Meinel stellte für viadonau die Leitlinien für eine bedarfsorientierte Liegestellenentwicklung in Österreich vor. Wichtig sei nicht nur eine ausreichende Anzahl an Liegestellen, insbesondere öffentliche, sondern auch eine gute Qualität und Ausstattung. Anhand von Praxisbeispielen zu den Liegestellen in Wien und Linz wurde die Umsetzung des Konzepts erläutert.

Experten aus Deutschland, Tschechien und den Niederlanden berichteten über geplante und in Bau befindliche Liegestellen und erläuterten die Rolle der Flusskommissionen hierbei. So wurde auch das im Rahmen des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt der ZKR gemeinsam von den Niederlanden und Deutschland erstellte Konzept zur Ermittlung des Bedarfs an Liegestellen am Rhein vorgestellt. Der Bedarf ergebe sich demnach aus der Verkehrsintensität, also der Anzahl der Schiffe in einem Sektor der Wasserstraße, multipliziert mit einem Faktor für die Verweildauer sowie einem Ungleichmäßigkeitsfaktor. Mittels dieses Modells wurde die Anzahl der Liegestellen am Rhein überprüft. Das Ergebnis sei, dass ausreichend Liegestellen vorhanden seien. Allerdings, und hier waren sich sämtliche Teilnehmer einig, könne noch mehr für eine Verbesserung der Qualität der bestehenden Liegestellen getan werden.

Wichtige Erkenntnisse für die Gewerbevertreter brachten auch die Erläuterungen zur Komplexität der jeweiligen nationalen Planungs- und Genehmigungsverfahren. Der Bau einer Liegestelle inklusive Planung und Genehmigung könne so durchaus zehn Jahre erfordern. Angesichts der Anzahl an Liegestellen, welche sich kurz vor der Fertigstellung befinden, baten die Staatenvertreter das Gewerbe noch um etwas Geduld. Sie wiesen aber auch explizit darauf hin, dass das Binnenschiffahrtsgewerbe bei der öffentlichen Diskussion um Liegestellen in attraktiven, innerstädtischen Bereichen unbedingt mit einer Stimme sprechen muss, um gehört zu werden.

LANDSTROM

Roelof Weekhout (Rijkswaterstaat) präsentierte die rechtlichen Grundlagen der Nutzung von Landstrom sowie Daten zu dessen Verfügbarkeit in den Niederlanden. Eine Studie der Universität Delft aus dem Jahre 2011 zeigt, dass die Nutzung von Landstrom für die Schifffahrtstreibenden auch wirtschaftlich sinnvoll sein kann. Der Bordgenerator sei demnach nur günstiger bei einem Verbrauch von mehr als 3 kWh, der in der Regel jedoch nur für zwei bis drei Stunden pro Tag erreicht werde.

Die Vertreter des Binnenschiffahrtsgewerbes diskutierten kontrovers die Vor- und Nachteile von Landstrom und wiesen darauf hin, dass zum Beispiel das Verlegen der Leitungen im Winter, das Verlegen über andere Schiffe hinweg oder über einen Treppenturm an Land große Probleme bereite und auch Arbeitssicherheitsaspekte zu berücksichtigen seien. Alternativ hierzu verfügen bereits zahlreiche Schiffe über ausreichend

Batteriekapazität um die Liegezeit ohne Anschluss an das Landstromnetz zu überbrücken. Ein weiteres Hindernis sei der Stromtarif. Die Binnenschiffahrt zahle nicht den Industrietarif, sondern den höheren Haushaltstarif, obwohl ein nicht unerheblicher Teil des Stroms für industrielle Zwecke sei. Hier sehe das Gewerbe Handlungsbedarf bei den Staaten.

LIEGESTELLENMANAGEMENT/RIVER INFORMATION SERVICES (RIS)

Roelof Weekhout (Rijkswaterstaat), Jürgen Trögl (viadonau) und Roland Blessinger (Schweizerische Rheinhäfen) stellten RIS-Anwendungen zum Management von Liegestellen vor. Roelof Weekhout erläuterte, dass das Binnenschiffahrts-Liegestellen-Informationssystem (BLIS) hierzu sowohl AIS Daten als auch Radardaten automatisch auswerte. Die Ermittlung des Belegungsgrades befinde sich jedoch noch in der Entwicklung und werde weiter verbessert. Das Gewerbe begrüßte ausdrücklich diese neuen Systeme, insbesondere die Möglichkeit zum Anzeigen der Belegungssituation. Dies führe auch vor dem Hintergrund der psychischen Belastungen am Arbeitsplatz zu einer Entspannung im Berufsalltag.

FAZIT

Eine zentrale Aussage des Workshops ist, dass der Mensch im System Binnenschiffahrt wieder mehr in den Fokus gerückt werden muss. Vor diesem Hintergrund war allen Teilnehmern bewusst, dass dieser Workshop lediglich ein Auftakt zu einer Reihe von weiteren Aktivitäten zur Verbesserung der Liegestellensituation der Binnenschiffahrt sein kann, weitere Initiativen notwendig seien und dieses Thema auch im Donaunraum weiter verbreitet werden muss.

Der überwiegende Teil der notwendigen Maßnahmen wird aber nur von den jeweiligen Wasserstraßenverwaltungen realisiert werden können, da diese originär zuständig für den Bau und Betrieb von öffentlichen Liegestellen sind. Zur Verbesserung der Situation an privaten Liegestellen müssen mögliche Konzepte zum Beispiel zur dualen Nutzung von Umschlagstellen als Liegestellen mit dem Europäischen Verband der Binnenhäfen (EFIP) weiter erörtert werden.

Link: <https://www.ccr-zkr.org/13020150-de.html>

ÜBER DIE ZKR

Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) ist eine internationale Organisation, die die Hauptverantwortung für die verordnungsrechtliche Tätigkeit im Hinblick auf die Rheinschiffahrt trägt. Sie übernimmt Aufgaben im technischen, juristischen, wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Bereich. In allen Arbeitsbereichen sind Effizienz des Transports auf dem Rhein, Sicherheit soziale Belange und Umweltschutz die Leitlinien des Handelns der ZKR. Viele Aktivitäten der ZKR gehen heute über den Rhein hinaus und beziehen sich in einem weiteren Sinne auf alle europäischen Binnenwasserstraßen. Die ZKR arbeitet eng mit der Europäischen Kommission sowie den anderen Flusskommissionen und internationalen Organisationen zusammen.

viadonau



ZKR

ZENTRAKKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Straßburg Cedex

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

www.ccr-zkr.org