Herrn
Dr. Norbert Salomon
Leiter der Abteilung
Wasserstraßen und Schifffahrt
Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn
- Per E-Mail -

Duisburg, 24.08.2020

Maßnahmen der Wirtschaft im Masterplan Binnenschifffahrt

Sehr geehrter Herr Dr. Salomon,

mit Blick auf die nächste Sitzung des Beirates zum Masterplan Binnenschifffahrt am 10.09.2020 hatten Sie darum gebeten, einen abgestimmten Bericht über den Stand der Maßnahmen zu erhalten, deren Umsetzung den Wirtschaftsverbänden zugeordnet sind.

Diesem Wunsch kommen BÖB, BDI, DSLV, VBW und VSM gern nach.

Einige Maßnahmen erfordern jedoch grundsätzliche und ausführlichere Einlassungen, die das Format der vorgegebenen Tabelle sprengen würden. Wir gestatten uns daher, diese Punkte auf den nachfolgenden Seiten dazulegen.

Mit freundlichen Grüßen

Frank Huster
Hauptgeschäftsführer
DSLV e. V.

Jürgen Hasler
Abteilungsleiter Mobilität und Logistik
BDI e. V.

Ragnar Schwefel
Leiter Büro Berlin
VSM e. V.

Marcel Lohbeck
Geschäftsführer
BÖB e. V. / VBW e. V.

Cluster Digitalisierung und automatisierte/autonome Binnenschifffahrt

Thema Verbändeinitiativen

Zu Maßnahme DIG-2:

Die Verbände der Wirtschaft werden ein Projekt „Teilnahme des Systems Wasserstraße an der digitalen Transportwelt“ initiieren, um die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt in der Logistikkette zu steigern.

und

Maßnahme DIG-11:

Die Verbände der Binnenschifffahrt und der Binnenhäfen werden in einer konzertierten Aktion die digitale Einbindung der Binnenschifffahrt in die intermodale und synchromodale Logistikkette vorantreiben.

Alle Unterzeichner:

Wie in der letzten Sitzung des Lenkungsgremiums angemerkt, ist den Unterzeichnern unverständlich, wie diese Maßnahme Eingang in den Masterplan gefunden hat, da ein solches Projekt seitens der Wirtschaft nicht als zielführend erachtet wird. Eine stärkere Integration der Binnenschifffahrt in digitale Supply-Chains kann nicht „Top-Down“ durch ein einzelnes Projekt angestoßen werden, sondern ist das Ergebnis der Umsetzung vieler Einzelmaßnahmen. Welche Maßnahmen erforderlich sind, damit Unternehmen und der Markt adaptive Lösungen zur besseren Integration der Binnenschifffahrt in digitale Supply Chains entwickeln können, hat der VBW in seinem Strategiepapier „Digital Enhancement of Vessels Infrastructure and Logistics (DEVIL)“ umfassend dargelegt. Das Strategiepapier wurde, wie der per Schreiben des VBW vom 16.09.2019 übermittelte Vorschlag über prioritäre Digitalisierungsvorhaben, gemeinsam mit der Industrie, Logistikunternehmern und Softwareherstellern entwickelt. Die Unterzeichner unterstützen die durch den VBW vorgelegten Handlungsempfehlungen und deren Priorisierung.

Es wird empfohlen, die Maßnahme DIG-2 in ihrer jetzigen Fassung zu streichen und durch einen Dialog über die Umsetzung der Digitalisierung von Binnenschifffahrt, Häfen und Wasserstraßen zu ersetzen. Gleichzeitig bieten die unterzeichneten Wirtschaftsverbände ihre Unterstützung bei der Umsetzung von Projekten und Pilotvorhaben, etwa bei der Suche nach Industriepartnern oder durch Zurverfügungstellung von Expertise, an. Darüber hinaus sind einzelne Verbände wie der BÖB bereits aktiv in verschiedene Projekte zur Digitalisierung wie SINLOG, AUTONOM SOW involviert.

Cluster Aus- und Weiterbildung

Thema Nachwuchsgewinnung

Zu Maßnahme Fa-4:

Die Verbände des Binnenschifffahrtsgewerbes und der Hafenwirtschaft werden im Rahmen einer Kooperation eine Werbekampagne für die Ausbildung zum Binnenschiffer/zur Binnenschifferin bzw. zum Hafenschiffer/zur Hafenschifferin starten.

und

Maßnahme Fa-5:

Die Branche wird eine konzertierte Offensive für eine intensive Präsenz auf Ausbildungs- und Jobmessen (z.B. durch Einrichtung eines focal points) starten. Die Koordinierung liegt bei den Verbänden des Binnenschifffahrtsgewerbes und der Hafenwirtschaft. Die Nachwuchsinitiative „Hallo Zukunft!" und Social Media werden verstärkt für die Nachwuchsgewinnung genutzt.

BÖB:

Die Maßnahmen beziehen sich hauptsächlich auf eine stärkere Gewinnung von Auszubildenden für den Beruf des Binnenschiffers. Der Beruf des Hafenschiffers hat nach Auskunft der Unternehmen im BÖB keine Praxisrelevanz für die Binnenhäfen. Somit kann auch kein Fachkräftemangel für dieses Berufsbild in den Binnenhäfen konstatiert werden. Der BÖB sieht bei der Umsetzung dieser Maßnahme daher ausschließlich die Verbände und Unternehmen der Binnenschifffahrt in der Verantwortung.

Darüber hinaus bilden die Häfen landseitiges Personal aus. Die Unternehmen der Hafenwirtschaft sind bereits selbsttätig auf Ausbildungsmessen präsent. Der BÖB sieht daher aktuell eine Notwendigkeit für ein Vorgehen seitens des Verbandes und wird hier weiterhin unterstützend für seine Unternehmen tätig sein.

Zu Maßnahme Mod-4:

Die Verbände des Binnenschifffahrtsgewerbes und der Binnenhafenwirtschaft werden eine Initiative zur stärkeren Ausrichtung der Ausbildungsordnung für Kaufleute für Spedition und Logistik auf die Binnenschifffahrt starten.

DSLV:

Der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik erachtet die Forderung als nicht zielführend. Zunächst stellt der DSLV fest, dass die Ausbildungsordnung und damit der Ausbildungsrahmenplan (Instrument der Ausbildungsbetriebe) alle Verkehrsträger beinhaltet, ohne dabei explizit ausgewählte Verkehrsträger zu benennen, für die eine fachliche Ausbildung obligatorisch ist. Auch laut Rahmenlehrplan (Instrument der Berufsschulen) überblicken die Kaufleute die Leistungsfähigkeit der Verkehrsträger im Güterverkehr auf Straßen, Schienen, im Luftverkehr, in der Binnenschifffahrt und der Seeschifffahrt. Hierbei können sich die Berufsschulen auf drei Verkehrsträger festlegen.

In der Ausbildungspraxis werden schwerpunktmäßig Verkehrsträger behandelt, mit denen es in der Ausbildung der Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung in der praktischen operativen Arbeit besonders viele Berührungspunkte gibt. Daher sieht die Kommission Berufliche Bildung des DSLV die Forderung, eine Änderung der Ausbildungsordnung in Kombination mit dem Rahmenlehrplan zu initiieren, weder als sinnvoll noch als erfolgversprechend an.

Der Ansatz, auf regionaler Ebene den Kontakt mit den Berufsschulen zu intensivieren, erscheint zielführender. Diese können zum Beispiel im Rahmen von Fortbildungsveranstaltungen in geeigneter Weise unterstützt und dabei auch Empfehlungen gegeben werden, gewisse Verkehrsträger mit zu behandeln. Eine weitere mögliche Lösung könnte darin liegen, dass die Binnenschifffahrt selbst u. a. auch Speditionskaufleute ausbildet. Dadurch würde eine hohe Affinität junger Logistiker zu diesem Verkehrsträger entstehen können.

Zu Maßnahme Mod-5:

Die Verbände des Binnenschifffahrtsgewerbes und der Hafenwirtschaft werden eine Weiterbildungsoffensive bei Kaufleuten für Spedition und Logistik starten.

und

Maßnahme Mod-7:

Die Verbände des Binnenschifffahrtsgewerbes und der Hafenwirtschaft werden eine Initiative zur Entwicklung von entsprechendem Lehrmaterial für die spezifischen Berufsschulen starten.

BÖB:

Der BÖB unterstützt den Vorschlag des BDB und des BDS, die bisher nur regional angelegte Qualifizierungsinitiative (Qualification Inland Waterway Logistics“) für Logistiker des Schifferbörse e.V. fortzuentwickeln und bundesweit auszudehnen. Aus Sicht des BÖB wäre das SPC ein geeigneter Partner hierfür. Als Gründungsmitglied des SPC bietet der BÖB an, ein Gespräch zwischen SPC und Schifferbörse e.V. zwecks Informationsaustausches und Ressourcenbedarfsermittlung zu organisieren.

Der BÖB befürwortet den Vorschlag des BDB zu prüfen, inwiefern dass durch den Schifferbörse e.V. künftig bereitgestellte Lehrmittelpaket für die Rheinschifffahrt erweitert werden kann. Der BÖB würde es begrüßen, wenn das BMVI hierzu Schifferbörse e.V. und SPC zu einem Gespräch einlüde.

<u>Cluster Binnenschiffsflotte</u>

<u>Thema umweltfreundliche wirtschaftliche Flotte</u>

Zu Maßnahme Flo-17:

Das Binnenschifffahrtsgewerbe wird weitere Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz bei der Bestandsflotte identifizieren.

VBW/VSM:

VBW und VSM sind in dieser Maßnahme nicht als geforderte Akteure genannt, informieren aber darüber, dass DST, VBW und VSM seit 2016 eine gemeinsame Arbeitsplattform „Abgasminderung/Abgasnachbehandlung/Umwelttechnik für Binnenschiffe“ betreiben, an deren Sitzungen inzwischen nahezu alle maßgeblichen Hersteller und viele relevante Schifffahrtsunternehmen sowie Vertreter des BMVI und der GDWS teilnehmen. Die Plattform ist international angelegt.

Darüber hinaus setzen VBW und VSM sich für eine geförderte Energieberatung von Binnenschiffsunternehmern ein und haben bereits mögliche Dienstleister aus ihrer jeweiligen Mitgliedschaft identifiziert und deren Bereitschaft zur Mitwirkung an einem solchen Vorhaben geweckt.

Cluster Binnenschifffahrt im Wettbewerb der Verkehrsträger stärken

Thema Potential im Bereich Schwergut- und Großraumtransporte

Zu Maßnahme Mod-11:

Die Binnenhafenwirtschaft wird eine Datenbank mit aktuellen Daten über ihre Kapazitäten im Bereich Schwergutverladung und Schwergutliniendiensten erstellen und für eine Verwendung im VEMAGS-System zur Verfügung stellen.

und

Maßnahme Mod-15: Verbände

Die Binnenhafenwirtschaft prüft eine Initiative zur Weiterbildung und Qualifizierung von Personal in den Binnenhäfen zum Umgang mit Sondertransporten.

BÖB:

Der BÖB unterstützt die Arbeitsgruppe „Schwergutverlagerung". Der in dieser AG erarbeitete Fragebogen wird durch eine Review-Group aus BÖB-Mitgliedern geprüft. Die später professionell durch Dritte durchgeführte Umfrage wird durch den BÖB begleitet. Die Review-Group wird weiteren Schulungsbedarf prüfen.

Thema Kostensenkung in der Binnenschifffahrt

Maßnahme Flo-9: Verbände

Die Binnenhafenwirtschaft wird zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit die Reduktion von Hafenentgelten prüfen.

BÖB/VBW/VSM:

Hafenentgelte werden durch die jeweiligen Hafenbetriebe auf gesetzlicher Grundlage und unter Berücksichtigung betriebswirtschaftlicher Erfordernisse der jeweiligen Häfen erhoben. Eine pauschale Senkung von Hafengebühren ist aus BÖB-Sicht nicht möglich, ebenso wenig wie eine kompensationsfreie Rabattierung der Gebühren für besonders umwelteffiziente Schiffe.

Der BÖB verweist auf die durch das BMVI beauftragte DST-Studie zur Entwicklung eines EEDI/EEOI für Binnenschiffe, deren Ergebnisse inzwischen vorliegen.

BÖB, VBW und VSM hatten im Erstellungsprozess des Masterplans vorgeschlagen, die Ergebnisse für die Entwicklung von Umwelteffizienzklassen von Binnenschiffen zu nutzen. Mithilfe dieser Klassen könnte ein Schema zur Entwicklung gestaffelter Hafengebühren entwickelt werden. Es wird darauf hingewiesen, dass die Niederlande bereits einen eigenen Vorschlag für ein solches System in CESNI vorgelegt hat.