

Bericht zur Umsetzung des Masterplans Binnenschifffahrt – Stand November 2020

Erläuterungen:

Die Farben in der jeweils letzten Spalte dienen als Hinweis auf den Stand der Umsetzung der betreffenden Maßnahme. Dabei weist eine rote Einfärbung ● darauf hin, dass die Umsetzung der Maßnahmen noch offen ist, eine gelbe Einfärbung ● darauf, dass die Umsetzung der Maßnahme läuft und eine grüne Einfärbung ● darauf, dass die Umsetzung der Maßnahme bereits vollständig erfolgt ist.

Der Masterplan Binnenschifffahrt enthält 90 Maßnahmen, von denen 78 vom Bund umzusetzen sind.

Von diesen 78 Maßnahmen sind aktuell

- 30 Maßnahmen bereits umgesetzt,
- 47 Maßnahmen sind eingeleitet und befinden sich in der Umsetzung und
- 1 Maßnahme ist noch offen.

Von den 12 Maßnahmen, die durch das Gewerbe umzusetzen sind aktuell

- 1 Maßnahme bereits umgesetzt,
- 10 Maßnahmen sind eingeleitet und befinden sich in der Umsetzung und
- 1 Maßnahme ist noch offen.

Inhaltsverzeichnis

Cluster bedarfsgerechte und klimaangepasste Infrastruktur	6
Thema Anpassung Infrastruktur an den Klimawandel.....	6
Maßnahme Inf-1: Expertennetzwerk	6
Maßnahme Inf-24: Deutschen Anpassungsstrategie an den Klimawandel	6
Maßnahme DIG-7: Wasserstandsprognosen	7
Maßnahme DIG-8: Gewässerinformationen	8
Thema Landstrom	8
Maßnahme Inf-2: Förderrichtlinie Bordstrom- und mobile Landstromversorgung.....	8
Maßnahme Inf-4: Pilotprojekt Landstromtankstellen	9
Maßnahme Inf-16: Länder-Förderung Landstromanlagen.....	9
Maßnahme Inf-17: Wettbewerbsfähigkeit Landstrom	10
Maßnahme Inf-3: Form Building Information Modeling (BIM).....	11
Maßnahme Inf-6: Nachtragsabwicklung.....	11
Maßnahme Inf-7: Regionalkonferenzen.....	12
Maßnahme Inf-8: Gesamtstrategie Investitionen.....	12
Maßnahme Inf-9: Dialogreihe Beschleunigung Bauprojekte	13
Maßnahme Inf-10: Streitbeilegungsinstrumente.....	13
Maßnahme Inf-11: Nebenangebote	14
Maßnahme Inf-12: Task Force WSV.....	15
Maßnahme Inf-13: Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz	15
Maßnahme Inf-19: Zielsetzungs- und Umsetzungsgrad erhöhen	15
Maßnahme Inf-20: Investitionsrahmenplan.....	16
Maßnahme Inf-21: Netzentwicklungsplan 2050	16
Maßnahme Inf-22: Erhalt vor Neu- und Ausbau.....	17
Maßnahme Inf-23: Entscheidungshierarchie WSV	17
Maßnahme Inf-26: Personal WSV.....	17
Cluster Digitalisierung und automatisierte/autonome Binnenschifffahrt	19
Thema Verbändeinitiativen	19
Maßnahme DIG-2: Projekt „Teilnahme des Systems Wasserstraße an der digitalen Transportwelt“	19
Maßnahme DIG-11: Aktion digitale Einbindung der Binnenschifffahrt.....	20
Thema Digitale Testfelder	20
Maßnahme DIG-1: Haushaltsmittel Digitale Testfelder.....	20
Maßnahme DIG-9: Einrichtung digitaler Testfelder	21
Maßnahme DIG-10: Richtlinie Digitale Testfelder	21

Thema Digitale Navigation	22
Maßnahme DIG-5: AIS-Abdeckung Wasserstraßen	22
Maßnahme DIG-6: Erweiterung elektronische Wasserstraßenkarten	22
Maßnahme DIG-14: Elektronische Wasserstraßenkarten Klasse III	23
Maßnahme Dig-15: Mobilfunkanbindung Wasserstraßen	23
Maßnahme DIG-18: Schifffahrtsspezifische Regelungen Autonomes Fahren	24
Thema Digitale Schleusungen	24
Maßnahme DIG-3: Leitzentralen Schleusen	24
Maßnahme DIG-4: Verbesserung Schleusenzeiten	25
Maßnahme DIG-12: Digitale Schleusenreservierungen	25
Maßnahme DIG-13: Digitale Prozesse Schleusen	25
Thema Havarien besser abwickeln	26
Maßnahme DIG-16: Melde- und Informationssystem (NaMIB)	26
Maßnahme DIG-17: Meldeverpflichtung alle Binnenschiffe	26
Cluster Aus- und Weiterbildung	27
Thema Nachwuchsgewinnung	27
Maßnahme Fa-1: Verlängerung Förderrichtlinie Aus- und Weiterbildung Binnenschifffahrt 2019	27
Maßnahme Fa-2: Evaluierung Förderrichtlinie Aus- und Weiterbildung Binnenschifffahrt	27
Maßnahme Fa-3: Weiterentwicklung Förderrichtlinie Aus- und Weiterbildung Binnenschifffahrt	27
Maßnahme Fa-4: Werbekampagne Ausbildung Binnenschiffer	28
Maßnahme Fa-5: Offensive Ausbildungs- und Jobmessen	28
Maßnahme Fa-8: Beteiligung WSV und SPC Werbekampagne Binnenschiffer	29
Maßnahme Mod-3: SPC Einbindung Aus- und Weiterbildung	29
Thema Modernere Ausbildung Binnenschiffer	30
Maßnahme Fa-6: Modernisierung Schulschiff RHEIN	30
Maßnahme Fa-7: Flachwassersimulator SANDRA	30
Maßnahme Fa-9: Neue Ausbildungsordnung Binnenschiffer	31
Maßnahme Fa-10: Verkürzung Ausbildung Binnenschiffer	31
Thema Verbesserter Informationsstand von Transportentscheidern zur Binnenschifffahrt	32
Maßnahme Mod-4: Ausbildungsordnung Kaufleute für Spedition und Logistik	32
Maßnahme Mod-5: Weiterbildungsoffensive Kaufleute für Spedition und Logistik	32
Maßnahme Mod-6: Binnenschifffahrt prüfungsrelevant für Kaufleute für Spedition und Logistik	33
Maßnahme Mod-7: Lehrmaterial Berufsschulen	33
Thema alternative Antriebe	35
Maßnahme Flo-1: Förderung alternativer Antriebe	35
Maßnahme Flo-2: WSV-Flotte alternative Antriebe	35
Maßnahme Flo-5: Alternative Antriebe in europäisches Regelwerk	35
Maßnahme Flo-16: Zusammenarbeit bei Regelungen zu alternativen Antrieben	36
Maßnahme Flo-12: Verzahnung Förderprogramme	36

Thema Förderung/Unterstützung der nachhaltigen Modernisierung der Binnenschifffahrt.....	37
Maßnahme Flo-3: Verlängerung Förderrichtlinie nachhaltige Modernisierung Binnenschiffe 2019.....	37
Maßnahme Flo-4: Evaluierung Förderrichtlinie nachhaltige Modernisierung Binnenschiffe.....	37
Maßnahme Flo-10: Weiterentwicklung Förderrichtlinie Nachhaltige Modernisierung Binnenschifffahrt.....	37
Maßnahme Flo-14: Gespräche Banken Schiffsfinanzierung.....	38
Thema Marinisierung Motoren.....	38
Maßnahme Flo-6: Regelung zur Prüfung Zuverlässigkeit marinierte Motoren.....	38
Maßnahme Flo-15: Internationale Regelung zu marinierten Motoren.....	38
Thema Emissionsuntersuchung und emissionsabhängige Entgeltgestaltung.....	39
Maßnahme Flo-7: Studie zu Energy Efficiency Design Index (EEDI).....	39
Maßnahme Flo-8: Projekt Emissionen Binnenschifffahrt.....	40
Maßnahme Flo-11: Differenzierte Hafengebühren.....	40
Thema Forschung im Binnenschifffahrtsbereich.....	41
Maßnahme Flo-17: Identifizierung Maßnahmen Energieeffizienz.....	41
Maßnahme Flo-18: Schiffe der WSV für Pilotprojekte.....	41
Maßnahme Flo-13: Studie kleine und/oder konstruktiv optimierte Binnenschiffe.....	42
Maßnahme Flo-19: Forschungsprogramm für Binnenschifffahrt.....	42
Maßnahme Flo-20: Einsatz für innovationsfreundliche Vorschriften.....	42
Thema Entgasung von Tankschiffen.....	43
Maßnahme Inf-18: Dialog Länder Entgasung.....	43
Maßnahme Inf-25: Bestimmungen Entgasung Umsetzung in nationales Recht.....	43
Cluster Binnenschifffahrt im Wettbewerb der Verkehrsträger stärken.....	45
Thema Potential im Bereich Containertransporte.....	45
Maßnahme Mod-12: Optimierungsmöglichkeiten Förderung Kombierter Verkehr.....	45
Thema Potential im Bereich Massengut.....	45
Maßnahme Mod-1: Studie zu Ausweitung 44-Tonnen-Regelung.....	45
Maßnahme Mod-2: Feldversuch nach Studie zu 44-Tonnen-Regelung.....	46
Maßnahme Mod-16: Modernere Umschlaganlagen Stück- und Massengut.....	46
Thema Potential im Bereich Schwergut- und Großraumtransporte.....	47
Maßnahme Mod-9: Digitales Routenfähiges Verkehrsnetz für VEMAGS.....	47
Maßnahme Mod-10: Dialog Länder Genehmigungsverfahren zu Schwerguttransporten.....	47
Maßnahme Mod-11: Datenbank Schwergutumschlag und Schwergutliniendienste.....	48
Maßnahme Mod-13: Dialog Länder Schwerlasttrouten.....	48
Maßnahme Mod-14: Prüfung ordnungspolitische Maßnahmen Schwergut.....	49
Maßnahme Mod-15: Umschlagpersonal Binnenhäfen Schwergut.....	49
Thema Stärkung der Binnenschifffahrt in den Häfen.....	49
Maßnahme Mod-8: Abläufe für Binnenschiffe in Seehäfen.....	49
Maßnahme Inf-14: Dialog Länder/Kommunen Liegeplätze.....	50
Maßnahme Inf-15: Dialog Länder/Kommunen Gewichtung Belange Häfen.....	50

Thema Kostensenkung in der Binnenschifffahrt	51
Maßnahme Inf-5: Abschaffung der Schifffahrtsabgaben/Moselabgaben.....	51
Maßnahme Flo-9: Reduktion Hafentgelte	51
Abkürzungsverzeichnis	52

Cluster bedarfsgerechte und klimaangepasste Infrastruktur

Thema Anpassung Infrastruktur an den Klimawandel

Maßnahme Inf-1: Expertennetzwerk

Das BMVI-Expertennetzwerk wird seine Forschungsaktivitäten fortsetzen.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Bereits eingeleitete bzw. umgesetzte Maßnahme	<p>Abschlussberichte der ersten Forschungsphase erarbeitet; veröffentlicht unter https://www.bmvi-expertennetzwerk.de/publikationen</p> <p>Die 2. Phase des Expertennetzwerks wurde begonnen, der Forschungsbedarf abgestimmt, das Personal zur Verfügung gestellt</p>	<p>Durchführung einer öffentlichen, digitalen Veranstaltung im Januar 2021 mit Präsentation von Ergebnissen</p> <p>Ergebnisse werden regelmäßig veröffentlicht und durch Anwenderdialoge in die Umsetzung gebracht. Im Frühjahr 2023 werden Zwischenberichte der Themenfelder erscheinen.</p>	<p>Phase 1 lief von 2016 bis 2019</p> <p>Phase 2 läuft von 2020 bis 2025</p>		

Hintergrundinformationen zu Maßnahme Inf-1:

Das BMVI-Expertennetzwerk bündelt die Expertise und die Ressourcen von sieben Ressortforschungseinrichtungen und Fachbehörden, um drängende Zukunftsfragen im Verkehrsbereich zu bearbeiten. Ziel ist es, die Kompetenzen auf eine breitere gemeinsame Basis zu stellen, intensiver miteinander zu vernetzen und so Wissens- und Technologietransfer zu fördern.

Maßnahme Inf-24: Deutschen Anpassungsstrategie an den Klimawandel

Das BMVI wird die Überführung und Weiterentwicklung der Produkte, Datensätze und Ergebnisse aus der Forschung, z.B. aus dem Expertennetzwerk in den „Basisdienst für Klima und Wasser“ im Rahmen der Deutschen Anpassungsstrategie an den Klimawandel (DAS) weiterverfolgen.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Mittelfristige Maßnahme	<p>Bewilligung erster Stellen für Einrichtung des DAS-Basisdienstes „Klima und Wasser“ bei den Ressortforschungseinrichtungen (Deutscher Wetterdienst, Bundesanstalt für Gewässerkunde, Bundesanstalt für Wasserbau, Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie) im Jahr 2020.</p>	<p>Anpassung und Priorisierung des bestehenden Konzepts des DAS-Basisdienstes „Klima und Wasser“ gemäß den verfügbaren Ressourcen. Erstes Produktportfolio aus „ProWaS“ für den Binnen- und Küstenbereich im DAS-Basisdienst „Klima und Wasser“ bereitstellen.</p>	<p>Die erste Phase des DAS-Basisdienst hat begonnen. Für den vollständigen</p>	<p>Der DAS-Basisdienst ist noch im Aufbau, dennoch können ausgewählte Leistungen gegenüber</p>	

			Aufbau werden weitere Ressourcen benötigt. .	der WSV und Dritten aufgrund der Vorarbeiten in ProWaS und aus dem BMVI-Expertenetzwerk bereits erbracht werden.	
--	--	--	--	--	--

Hintergrundinformationen zu Maßnahme Inf-24:

Um der Klimaanpassung in Deutschland einen politischen Rahmen zu geben, hat die Bundesregierung im Dezember 2008 die „Deutsche Anpassungsstrategie an den Klimawandel“ (DAS) beschlossen. Für die Anpassung an den Klimawandel sowie die damit verbundene Politikberatung sind fortlaufend objektive und qualitätsgesicherte Grundlagendaten erforderlich. Dies gilt insbesondere für die Anpassung des Verkehrssystems, aber letztlich auch für viele andere Anpassungsentscheidungen in den Handlungsfeldern der DAS.

Aufbauend auf der langjährigen Expertise der Ressortforschungseinrichtungen wird der DAS-Basisdienst „Klima und Wasser“ schrittweise als Daueraufgabe im Geschäftsbereich des BMVI eingerichtet. Er wird eine aktuelle und übergreifende Datenbasis für klimatologische, ozeanographische und hydrologische Parameter sowie Dienstleistungen bereitstellen. Auf Basis von Datensätzen für die Vergangenheit sowie Klimavorhersagen und Klimaprojektionen für die Zukunft können Aktivitäten zur Minderung der Auswirkungen des Klimawandels, wie auch der extremen Wetterereignisse, abgeleitet werden.

Maßnahme DIG-7: Wasserstandsprognosen

Das BMVI prüft mit den zuständigen Behörden seines Geschäftsbereiches die Möglichkeit, längerfristige Prognosen (z.B. Wasserstandsprognosen) in ELWIS zur Verfügung zu stellen.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	Am 04.12.2019 konnte die durch die Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) entwickelte wahrscheinlichkeitsbasierte 10-Tagesvorhersage des Wasserstandes für den Rhein im Elektronischen Wasserstraßen-Informationssystem (ELWIS) der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) bereitgestellt werden.	Weiterentwicklung der probabilistischen 10-Tagesvorhersagen am Rhein (Verlängerung auf 14 Tage); Entwicklung der 6-Wochen-Vorhersage zunächst für ausgewählte Bundeswasserstraßen (Rhein und Elbe).	06/2021: Verlängerung der 10-Tagesvorhersage auf 14 Tage 06/2022: 6-Wochen-Vorhersage	.	

Maßnahme DIG-8: Gewässerinformationen

Das BMVI wird gemeinsam mit den zuständigen Behörden seines Geschäftsbereiches die Gewässerinformationen im Informationssystem ELWIS optimieren.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	Erweiterung der Angebote der Gewässerinformationen in ELWIS durch neues Vorhersageprodukt der Wasserstände bereits erfolgt, weitere Optimierung wird vorbereitet (siehe Dig-7).	Abstimmungen zu einer weiteren Optimierung der Gewässerinformationen in ELWIS, die über die Verbesserung der Wasserstandsdaten hinausgehen.			

Thema Landstrom

Maßnahme Inf-2: Förderrichtlinie Bordstrom- und mobile Landstromversorgung

Das BMVI erarbeitet ein Konzept zur Förderung von umweltfreundlicher Bordstrom- und Landstromversorgung für See- und Binnenschiffe.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Bereits eingeleitete bzw. umgesetzte Maßnahme	Seit Mai 2019 können innovative Pilotprojekte zur Realerprobung umweltfreundlicher Bordstrom- und mobiler Landstromversorgungssysteme gefördert werden. Seit 09.04.2020 ist die Richtlinie über Zuwendungen zur Marktaktivierung alternativer Technologien für die umweltfreundliche Bordstrom- und mobile Landstromversorgung von See- und Binnenschiffen (BordstromTech-Richtlinie) in Kraft. Erster Förderantrag wird derzeit geprüft.			Pandemiebedingt ist die Nachfrage nach Zuwendung z.Zt. sehr gering, da aufgrund der schwierigen wirtschaftlichen Situation, Investitionsentscheidungen der Branche zurückgestellt werden.	

Maßnahme Inf-4: Pilotprojekt Landstromtankstellen

Die WSV setzt derzeit im Auftrag des BMVI ein Pilotprojekt zur Bereitstellung von Landstromtankstellen für Binnenschiffe im Westdeutschen Kanalnetz um.

Zeithorizont der gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Bereits eingeleitete bzw. umgesetzte Maßnahme	Pilotprojekt umfasst 21 Liegestellen mit 120 Anschlusseinheiten am Rhein, Wesel-Datteln-Kanal, Rhein-Herne-Kanal, Dortmund-Ems-Kanal, Datteln-Hamm-Kanal. Gegenwärtig Umsetzung, Errichtung und Betrieb von Stromtankstellen im Projekt. Liegestellen Riesenbeck, Datteln und Dorsten mit neuen Säulen bestückt. Bereits errichtete Säulen konnten aus elektrotechnischen und vertraglichen Gründen noch nicht abgenommen werden, folglich sind diese noch nicht für den Betrieb freigegeben.	Andere Liegestellen des Projektgebietes werden in Kürze ausgestattet. Ziel des Pilotprojektes: Entwicklung eines Systems das auf das gesamte deutsche Binnenwasserstraßennetz ausgeweitet werden kann.	Geplanter Abschluss bis Ende 2020		

Maßnahme Inf-16: Länder-Förderung Landstromanlagen

Das BMVI wird sich im Dialog mit den Ländern für eine bedarfsgerechte Verfügbarkeit von Landstromanlagen an den Liegestellen für Binnenschiffe einsetzen und das Einrichten eines Landstromkatasters vorschlagen.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	Sowohl im Bereich der See- als auch im Bereich der Binnenschifffahrt besteht noch ein erhebliches Ausbaupotenzial von Landstromanlagen. Der Bund kann aufgrund der bestehenden föderalen Zuständigkeitsverteilung ortsfeste Landstromanlagen jedoch nicht direkt fördern. Um die Länder beim Ausbau der Landstrominfrastruktur in See- und Binnenhäfen zu unterstützen, ist geplant, dass das BMWi den Ländern für die Jahre 2020-2024 Finanzhilfen des Bundes nach Art. 104b GG aus dem Energie- und Klimafonds (EKF) gewährt. Die Umsetzung von Investitionen und die Ausgestaltung entsprechender Förderrichtlinien liegt in der Verantwortung der Länder. Grundsätzlich werden die den Ländern bereitgestellten Mittel für die Förderung von	Die genauen Rahmenbedingungen für die Finanzhilfen des Bundes an die Länder wurden einvernehmlich im Rahmen einer Verwaltungsvereinbarung abgestimmt, die voraussichtlich Ende Oktober in Kraft treten wird. In den Jahren 2020-2024 sollen den Ländern insgesamt 176 Mio. EUR an Finanzhilfen zur Verfügung gestellt werden, wobei sich der Bund in den Jahren 2020-2021 mit bis zu 75% und in den Jahren 2022-2024 mit bis zu 50% an der Finanzierung beteiligt.	Förderbeginn: 01.01.2020 Inkrafttreten Verwaltungsvereinbarung: Ende Oktober 2020 Auszahlung der Finanzhilfen: Ab November 2020		

	Landstromanlagen in See- und Binnenhäfen sowie auch Anlegestellen außerhalb von Häfen zur Verfügung stehen.				
--	---	--	--	--	--

Maßnahme Inf-17: Wettbewerbsfähigkeit Landstrom

Das BMVI wird sich weiterhin für die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit von Landstrom einsetzen.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	<p>BMVI beteiligt sich an der vom BMWi koordinierten Landstrom-Bund-/Länder-Arbeitsgruppe.</p> <p>Erkenntnisse aus der Landstrom-AG: In der Binnenschifffahrt ist Landstrom bereits relativ weit verbreitet. Vorhandene Hürden sind hier weniger die Stromkosten als vielmehr der kostenintensive Ausbau der Infrastruktur. Die EEG-Umlage soll daher nach dem Kabinettsentwurf vom 23.09.2020 nur für Landstrom für Seeschiffe auf 20 Prozent reduziert werden, da der Strompreis dort – im Gegensatz zur Binnenschifffahrt – aktuell ein vollständiges Markthindernis darstellt. Selbst in der Fahrgast(kabinen)schifffahrt mit deutlich höheren Stromverbräuchen, wird Landstrom trotz der hohen Stromkosten bereits genutzt.</p> <p>Bei den Stromnetzentgelten bestand im Bereich der Seeschifffahrt das Problem, dass die sehr hohe Leistungsabnahme von 5-16 MW verbunden mit nur vergleichsweise wenigen Anläufen und damit einem vergleichsweise geringen Stromverbrauch im Jahres- bzw. Monatsleistungspreissystem zu sehr hohen Netznutzungsentgelten führte. Diese Problematik existiert in der Binnenschifffahrt nicht. Die zum 01.01.2020 neu geschaffene Möglichkeit für Netzbetreiber, die Netznutzung auch auf Basis eines Tagesleistungspreises anzubieten wurde daher ebenfalls auf die Seeschifffahrt beschränkt.</p>	<p>Hemmnis für flächendeckende Nutzung von Landstrom in der Binnenschifffahrt ist nach den Erkenntnissen aus der Landstrom AG vor allem der unzureichende Aufbau von Infrastruktur aufgrund der hohen Investitionskosten.</p> <p>Folgerung: Wichtig für die Binnenschifffahrt sind vor allem die über das Förderprogramm des EKF bereitgestellten Finanzhilfen des Bundes an die Länder zum landesweiten Ausbau von Landstrominfrastruktur. Siehe dazu: Maßnahme Inf-16.</p>	EEG-Novelle soll noch in 2020 vom Bundestag beschlossen werden.		

Hintergrundinformationen zu Maßnahme Inf-17:

Mit der EEG -Umlage wird der Ausbau der Erneuerbaren Energien finanziert. Betreiber von Erneuerbare Energien-Anlagen, die Strom in das Netz der öffentlichen Versorgung einspeisen, erhalten dafür eine festgelegte Vergütung. Die Übertragungsnetzbetreiber verkaufen den eingespeisten Strom an der Strombörse. EKF: siehe Maßnahme Inf-16.

Thema Infrastruktur und Partnerschaftliches Bauen

Maßnahme Inf-3: Form Building Information Modeling (BIM)

Das BMVI prüft derzeit im Rahmen von Pilotprojekten, unter welchen Bedingungen bzw. in welcher Form Building Information Modeling (BIM) bei der Planung und Realisierung von öffentlichen Großprojekten an den Bundeswasserstraßen ab Ende 2020 angewendet wird.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Bereits eingeleitete bzw. umgesetzte Maßnahme	Implementierung von BIM im Geschäftsbereich der Bundeswasserstraßen wird auf Basis eines Projektauftrages aus dem Jahr 2016 sowie dem Ende 2018 von der GDWS vorgelegten Ziel- und Zukunftskonzept vorbereitet. Eröffnung des BIM Deutschland am 29.01.2020. Zwischenbericht im Juli 2020 vorgelegt; Fortschreibung des Projektauftrages ist erfolgt.	Umsetzung des Projektauftrages unter Einbindung weiterer Erfahrungsprojekte.			

Hintergrundinformationen zu Maßnahme Inf-3:

Building Information Modeling (BIM) steht für eine zunehmend an Bedeutung gewinnende Arbeitsmethode im Bauwesen, bei der Projektbeteiligte ihre Leistungen mit oder aufgrund digitaler Daten erbringen.

BIM Deutschland ist das nationale Zentrum für die Digitalisierung des Bauwesens. Es ist die zentrale öffentliche Anlaufstelle des Bundes für Informationen und Aktivitäten rund um Building Information Modeling (BIM). Das Zentrum wird gemeinsam vom BMVI und dem Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI) betrieben. Ziel ist ein einheitliches und abgestimmtes Vorgehen im Infrastruktur- und Hochbau.

Maßnahme Inf-6: Nachtragsabwicklung

Die deutsche Bauindustrie strebt gemeinsam mit der WSV nach einer Verbesserung und Beschleunigung der partnerschaftlichen Nachtragsabwicklung. Qualifizierte und detaillierte Planungen mindern das Nachtragsaufkommen spürbar. Die deutsche Bauindustrie sichert darüber hinaus zu, die Anzahl nicht-werthaltiger Nachträge zu reduzieren.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	Erster Austausch zwischen Leitung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt und Leitern der Neubauämter	Einbettung des Themas in einen Letter of Intent zum partnerschaftlichen Bauen	Letter of Intent: 2021		

	mit der Bauindustrie (Bundesfachabteilung Wasserbau) hat stattgefunden. Beschluss: Gründung einer gemeinsamen Arbeitsgruppe.	zwischen Bundesfachabteilung Wasserbau und Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.			
--	--	--	--	--	--

Maßnahme Inf-7: Regionalkonferenzen

Das BMVI wird auf der Regionalkonferenz Wasserstraßen im Ruhrgebiet am 28.05.2019 gemeinsam mit den Nutzern der Wasserstraßen im Ruhrgebiet über die Anforderungen und Erwartungen an die Wasserstraßeninfrastruktur diskutieren, Schwerpunkte herausarbeiten und Unterstützungen für die prioritären Infrastrukturmaßnahmen im Ruhrgebiet organisieren.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	28.05.2019 erste Regionalkonferenz im Ruhrgebiet. Mit der Veranstaltung wurde die Bedeutung der Wasserwege des Ruhrgebiets für den Güterverkehr und für die Versorgung der Industrie in öffentliches Bewusstsein gerückt und Lösungsansätze für die zukunftsgerechte Gestaltung der Wasserstraßeninfrastruktur und deren Nutzung vorgestellt.	Zukünftige Regionalkonferenzen sollen sich auf Regionen beziehen, die einen hohen Informationsbedarf haben, unterschiedliche Interessen aufweisen und an wichtigen Industriestandorten liegen.	umgesetzt		

Maßnahme Inf-8: Gesamtstrategie Investitionen

Das BMVI wird die Gesamtstrategie zur Steigerung der Investitionen in die Bundeswasserstraßen weiter umsetzen (z.B. Pilotprojekte nach Planen und Bauen- Modell, Erhöhung der Standardisierung).

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	Größtenteils sind Maßnahmen aus der Gesamtstrategie bereits eingeleitet, können aber naturgemäß nicht kurzfristig wirken. Erste Erfolge werden dennoch bereits erkennbar. Pilotvorhaben zum Planen, Bauen und Unterhaltung sind definiert und bereits begonnen.	Weitere Umsetzung der Maßnahmen aus der Gesamtstrategie mit den Bereichen Priorisierung der anstehenden Infrastrukturmaßnahmen, Maßnahmen zur Erweiterung der Planungskapazitäten und Maßnahmen zur Beschleunigung von Planungs-, Vergabe- und Bauprozessen.	Evaluierung der Pilotvorhaben steht noch aus.	Daueraufgabe	

Hintergrundinformationen zu Maßnahme Inf-8:

Eine weitere Möglichkeit für eine beschleunigte Umsetzung von Baumaßnahmen wird in der kombinierten Vergabe von Planung und Bau von Infrastrukturmaßnahmen (sog. Planen und Bauen-Modell) gesehen. Bei diesem Modell wird die Verantwortung sowohl für die Ausführungsplanung als auch für die Bauausführung vollständig an den Auftragnehmer übertragen. Die Planungsstufen Vorplanung des Bauprojektes bis zur Erlangung des Baurechtes verbleiben hingegen beim Auftraggeber.

Maßnahme Inf-9: Dialogreihe Beschleunigung Bauprojekte

Das BMVI setzt sich für eine Optimierung der Zusammenarbeit zwischen der öffentlichen Hand und der privaten Bauwirtschaft ein (partnerschaftliche Kultur des Bauens).

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Mittelfristige Maßnahme	Initiierung einer Dialogreihe „Dialog zur Beschleunigung und erfolgreichen Umsetzung von großen Bauprojekten“. Zwei Konferenzen haben bereits stattgefunden. Wesentliches Element zum partnerschaftlichen Bauen ist die Vereinbarung von gemeinsamen Projektzielen. Hauptelement für eine bessere Zusammenarbeit ist eine gute Entscheidungskultur. Diese Aspekte werden in weiteren Gesprächen mit der Bauindustrie vertieft.	Bis zur nächsten Konferenz ist vorgesehen eine Charta der Zusammenarbeit mit der Bauindustrie zu erarbeiten. Eine weitere Konferenz ist im Jahr 2021 vorgesehen.	Nov. 2020 Dialog mit der Bauindustrie Sept. 2021 3. Konferenz		

Maßnahme Inf-10: Streitbeilegungsinstrumente

Das BMVI und die WSV werden verstärkt bei Konflikten zwischen Auftraggebern und Auftragnehmern auf angemessene Streitbeilegungsinstrumente zurückgreifen.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes setzt auf ein dreistufiges Eskalationssystem: Stufe 1: präventive Maßnahmen, um Streitverfahren innerhalb von Bauverträgen zu vermeiden. Stufe 2: Auftragnehmer steht Beantragung eines § 18.2-Verfahrens zur Verfügung. Ziel: lösungs- und sachorientiert sowie unter Ausnutzung von Ermessensspielräumen, zeitnah eine möglichst von beiden Parteien akzeptierte Lösung finden. Stufe 3: Erst wenn die beiden Stufen nicht zu einem streitbeilegenden Ergebnis geführt haben, wird die	Bei Großprojekten (> 100 Mio. Euro) können im Einzelfall Mediations- oder Schlichtungsvereinbarungen als Streitbeilegungsmechanismen in der Leistungsbeschreibung vertraglich vereinbart werden (VHB-W Teil 1 Abs. 558ff).	Im BMVI umgesetzt, auf WSV-Ebene Daueraufgabe		

	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS), soweit dies im Ausnahmefall zweckmäßig ist, in Abstimmung mit dem Auftragnehmer, in der dritten Stufe über den Einsatz von Schlichtungsinstrumenten entscheiden. Entsprechend der dargestellten Vermeidungsstrategie wird es nicht als zielführend angesehen, bereits in den standardisierten Vergabeunterlagen Streitbelegungsinstrumente im Sinne der Stufe 3 aufzunehmen und darzustellen, da sonst die Ansätze von den Stufen 1 und 2 entwertet werden oder verloren gehen.				
--	--	--	--	--	--

Hintergrundinformationen zu Maßnahme Inf-10:

Die Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen – Teil B: Allgemeine Vertragsbedingungen für die Ausführung von Bauleistungen (VOB/B) enthält in § 18 Nr. 2 ein Verfahren zur außergerichtlichen Streitbeilegung mit öffentlichen Auftraggebern. VHB-W = Vergabehandbuch für Bauleistungen – Wasserbau.

Maßnahme Inf-11: Nebenangebote

Das BMVI unterstützt die Zulassung von Nebenangeboten, Bonus-Malus-Regelungen sowie die Vergabe größerer Lose im Rahmen der geltenden Vergabevorschriften.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	Im Vergabehandbuch des BMVI für Bauleistungen für den Bereich der Bundeswasserstraßen ist geregelt, dass Nebenangebote i.d.R. zuzulassen sind. Eine ausnahmsweise Nichtzulassung ist zu begründen. Weiterhin ist geregelt, dass die Instrumente des Leitfadens Großprojekte (z.B. Bonus-Malus-Regelungen) bei der Vergabe und Durchführung von Großprojekten unmittelbar herangezogen werden können. Bezüglich Losen wurde geregelt, dass die Bauleistung i.d.R. nach Losen aufzuteilen ist. Eine Gesamtvergabe ist zu begründen.		Im BMVI umgesetzt, auf WSV-Ebene Daueraufgabe		

Hintergrundinformationen zu Maßnahme Inf-11:

Nebenangebote sind Vorschläge eines Bieters, die eine andere (technische) Lösung anbieten, als die, die der Auftraggeber in den Ausschreibungsunterlagen als sog. „Amtsvorschlag“ vorgesehen hat. Nebenangebote umfassen daher sämtliche Abweichungen von der geforderten Leistung, sie können Änderungsvorschläge unterbreiten, aber auch komplette technische Alternativlösungen anbieten.

Das Bonus-Malus-System besteht aus Anreizen und Sanktionen. Vertragspartner, die das erwünschte Verhalten zeigen, werden mit einem Bonus belohnt, wer die vertraglichen Verpflichtungen nicht einhält, wird mit Sanktionen belegt.

Ein Los ist der in einem Bauauftrag enthaltene Anteil einer erforderlichen Gesamtleistung. Umfangreiche Bauleistungen sollen möglichst in Lose geteilt und nach Losen vergeben werden.

Maßnahme Inf-12: Task Force WSV

Das BMVI prüft die Einrichtung einer Task Force in der WSV zur Beschleunigung, z.B. von Reparaturarbeiten an systemkritischen Infrastrukturen und zur Beschleunigung der Vertragsabwicklung und der Nachtragsbearbeitung.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	Zur Beschleunigung der Vertragsabwicklung und der Nachtragsbearbeitung hat die GDWS eine verwaltungsinterne Task Force eingerichtet, die bereits im großen Umfang diesbezügliche aufgelaufene Fälle abgearbeitet hat. Sie wird nicht bei § 18 (2) VOB/B-Verfahren und bei Streitigkeiten im Rahmen von Dienstleistungen eingeschaltet. Siehe Maßnahme Inf-10.		Daueraufgabe		

Maßnahme Inf-13: Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz

Das BMVI wird für die schnellere Umsetzung von Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs-Engpassbeseitigung (VB-E) ein erforderliches Vorschaltgesetz auf den Weg bringen, in welchem die Projekte für spätere Maßnahmengesetze identifiziert werden. Dazu zählt auch die Abladeoptimierung am Mittelrhein.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	Das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz (MgvG) ist am 01.04.2020 in Kraft getreten.				

Hintergrundinformationen zu Maßnahme Inf-13:

Besonders wichtige Projekte des Bundesverkehrswegeplans 2030 mit vordringlichem Bedarf werden als Vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung gekennzeichnet. Dies sind insbesondere Projekte, deren beschleunigte Umsetzung für die Volkswirtschaft von besonders hohem Interesse ist. Das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz (MgvG) enthält vorbereitende Regelungen für ein später zu erlassendes Maßnahmengesetz.

Maßnahme Inf-19: Zielsetzungs- und Umsetzungsgrad erhöhen

Das BMVI wird die im BVWP und dem Wasserstraßenausbaugesetz ausgewiesenen Wasserstraßenprojekte nach fachlichen und verkehrlichen Prioritäten umsetzen und den Zielsetzungs- und Umsetzungsgrad erhöhen. Dies erfolgt mit der Zielsetzung einer verlässlichen und leistungsfähigen Wasserstraßeninfrastruktur und nach der eingeführten Priorisierung, definiert durch die etablierten Kriterien „Erhalt vor Neubau“, „Zustand und Systemrelevanz“ und den „Nutzen-Kosten-Faktor“.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Mittelfristige Maßnahme	Im Wasserstraßenausbaugesetz sind 11 laufende Vorhaben und 24 neue Vorhaben des sogenannten Vordringlichen				

	Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten.				
--	---	--	--	--	--

Maßnahme Inf-20: Investitionsrahmenplan

Das BMVI wird mit dem Investitionsrahmenplan die Priorisierung der Infrastrukturmaßnahmen an den Bundeswasserstraßen transparent darstellen.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Mittelfristige Maßnahme	Der Investitionsrahmenplan (IRP) 2019 bis 2023 ist fertiggestellt und wurde Februar 2020 veröffentlicht. Veröffentlichung siehe unter https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/investitionsrahmenplan-2019-2023.html		abgeschlossen		

Hintergrundinformationen zu Maßnahme Inf-20:

Zur Verwirklichung der im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen Verkehrsprojekte stellt das BMVI Fünfjahrespläne auf. In diesen Investitionsrahmenplänen (IRP) werden verkehrsträgerübergreifend die Investitionsschwerpunkte für Erhalt und Aus- und Neubau festgelegt. Erstmals werden Ersatzinvestitionsmaßnahmen einzeln für die Wasserstraße im IRP aufgelistet.

Maßnahme Inf-21: Netzentwicklungsplan 2050

Bei der Erarbeitung des Masterplans wurde die Idee eines „Netzentwicklungsplans 2050“ diskutiert. Diese Anregung wird bei der Umsetzung des Masterplans Binnenschifffahrt weiterverfolgt und die Ergebnisse werden gegebenenfalls in den langfristigen Planungen für die Entwicklung der Wasserstraßeninfrastruktur eingebracht.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Mittelfristige Maßnahme	Die Erarbeitung eines „Netzentwicklungsplans 2050“ (NEP) wurde bereits verschiedentlich im Zusammenhang mit einer möglichen Fortentwicklung der Bundesverkehrswegeplanung erwähnt. Es gibt bislang noch keine konkrete Diskussion, welche Inhalte in einem Netzentwicklungsplan 2050 berücksichtigt werden sollen.	Die Entwicklung des Bundeswasserstraßennetzes wird im Rahmen der Fortschreibung der Bundesverkehrswegeplanung auf Basis der nächsten Verkehrsprognose vorangetrieben. Die Weiterverfolgung der Idee eines NEP wird in diesem Zusammenhang zur Diskussion gestellt.		Betrachtungszeitraum bis 2050 liegt außerhalb derzeit belastbarer Prognosehorizonte. Entscheidung über Weiterverfolgung des Vorschlags auf Basis der neuen Verkehrsprognose 2035.	

Maßnahme Inf-22: Erhalt vor Neu- und Ausbau

Das BMVI wird die Schwerpunktsetzung bei den Investitionen in Infrastrukturmaßnahmen nach dem Leitmotiv „Erhalt vor Neu- und Ausbau“ durchführen.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Mittelfristige Maßnahme	Mit der eingeführten Priorisierung der Infrastrukturmaßnahmen und dem im Februar 2020 veröffentlichten Investitionsrahmenplan (IRP) 2019 bis 2023 wird der Erhalt vor Neu- und Ausbau an Bundeswasserstraßen transparent dokumentiert. Veröffentlichung unter https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/investitionsrahmenplan-2019-2023.html				

Maßnahme Inf-23: Entscheidungshierarchie WSV

BMVI und GDWS überprüfen die Entscheidungshierarchie innerhalb der WSV.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Mittelfristige Maßnahme	Die Maßnahme Inf-23 ist eine Maßnahme der „Gesamtstrategie zur Steigerung der Investitionen“ zur Beschleunigung von Planungsprozessen, in der Vergabe sowie von Bauprozessen. Sie wird in Zusammenhang mit der Maßnahme Inf-8 betrachtet (Daueraufgabe).			Bestandteil der Betrachtungen zu schneller Planen und Bauen	

Maßnahme Inf-26: Personal WSV

Das BMVI wird Maßnahmen ergreifen, um eine bedarfsgerechte personelle Ausstattung der WSV zu erreichen (z.B. Maßnahmen zur Steigerung der Arbeitgeberattraktivität, Ausbau flexibler Beschäftigungsmodelle, Nutzung innovativer Personalentwicklungsinstrumente, Aufbau eines demografieorientierten Personalmanagements).

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Mittelfristige Maßnahme	Der Prozess der Personalgewinnung wurde von GDWS und BMVI gemeinsam analysiert. Schwachstellen wurden	Erarbeitung eines Personalentwicklungskonzeptes.			

	<p>lokalisiert und Gegenmaßnahmen eingeleitet. Entwicklung eines Softwaretools, das eine frühzeitige Steuerung der Nachbesetzungsprozesse erleichtert. Der von der WSV mit der Bundeswehruniversität Hamburg entwickelte duale Studiengang „Bauingenieurwesen“ ist zum 01.10.2018 an den Start gegangen. Derzeit findet eine Markterkundung zu bestehenden Methoden/Instrumenten der Personaleignungsdiagnostik statt. Für die Personalauswahl- und -entwicklung sollen ressortweit (d.h. auch für die WSV) mit Hilfe externer Unterstützung angepasste Diagnostikinstrumente ausgewählt und angewandt werden.</p>	<p>Zur Verbesserung der Position der Behörden im Geschäftsbereich des BMVI auf dem Arbeitsmarkt soll ein professionelles Personalmarketing aufgebaut werden. Das ressortweite Projekt „Entwicklung einer Arbeitgebendachmarke und eines zentralen Flyers“ steht vor dem Abschluss.</p>			
--	--	--	--	--	--

Cluster Digitalisierung und automatisierte/autonome Binnenschifffahrt

Thema Verbändeinitiativen

Maßnahme DIG-2: Projekt „Teilnahme des Systems Wasserstraße an der digitalen Transportwelt“

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.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	<p><u>VBW, BÖB, DSLV, BDI, VSM:</u> Einzelnes Projekt ist nicht sinnvoll. Umbenennung der Maßnahme DIG-2 in „Dialog über die Umsetzung der Digitalisierung von Binnenschifffahrt, Häfen und Wasserstraßen“.</p> <p><u>BDB:</u> Digitalisierung der Binnenschifffahrt wird bereits über andere Projekte vorangetrieben. z.B. durch das „Versuchs- und Leitzentrum autonome Binnenschifffahrt“ (VeLABi) ab Oktober 2020. Dort Erforschung, Entwicklung des automatisierten Fahrens in der Binnenschifffahrt durch Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme (DST), Universität Duisburg-Essen und RWTH Aachen. Anschließend Erprobung auf digitalen Testfeldern. Hier Beteiligung des Binnenschifffahrtsgewerbes.</p> <p><u>BDS:</u> Beteiligung an Entwicklung von Standards für die Digitalisierung von Dokumenten, den Aufbau von Datenbanken und die technische Ausstattung der Schiffe im Rahmen von CESNI. Beteiligung an Gestaltung einer europäischen Besatzungsordnung, so dass zeitnah aufkommende Entwicklungen reagiert werden kann. Einbindung in europäische Studien zu Themen Digitalisierung und Auswirkungen auf Personal, Ausbildung,</p>	<p><u>VBW, BÖB, DSLV, BDI, VSM:</u> Statt des o.g. Projektes Umsetzung der Maßnahmen aus Strategiepapier „Digital Enhancement of Vessels Infrastructure and Logistics (DEVIL)“. Angebot zur Unterstützung bei der Umsetzung von Projekten und Pilotvorhaben, z.B. bei Suche nach Industriepartnern oder durch Zurverfügungstellung von Expertise.</p> <p><u>BDB:</u> Anregung zur Einbindung des DST und der Universität Duisburg-Essen.</p> <p><u>BDS:</u> Mitarbeit bei Voraussetzungen für weitere Digitalisierung und Automatisierung, vor allem in Bereichen Rechtsetzung und Personal. Technische Weiterentwicklung der Digitalisierung und Automatisierung ist Aufgabe von Unternehmen.</p>			

	Arbeitsbedingungen.				
--	---------------------	--	--	--	--

Hintergrundinformationen zu Maßnahme DIG-2:

Europäischer Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI)

Maßnahme DIG-11: Aktion digitale Einbindung der Binnenschifffahrt

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

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Mittelfristige Maßnahme	Siehe DIG-2				

Thema Digitale Testfelder

Maßnahme DIG-1: Haushaltsmittel Digitale Testfelder

Das BMVI hat im Bundeshaushalt 2019 Haushaltsmittel für die Einrichtung digitaler Testfelder in Häfen, an Wasserstraßen und Bahnstrecken eingestellt.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Bereits eingeleitete bzw. umgesetzte Maßnahme	Es wurden Haushaltsmittel im Jahr 2020 zur Verfügung gestellt. Mittelausstattung im Haushalt nur bis 2022 gesichert. Für 2023 und 2024 sind Verpflichtungsermächtigungen im Haushalt eingestellt.	Einwerbung der Anschlussfinanzierung.		Projekte laufen über mehrere Jahre (z.T. bis 2027)	

Hintergrundinformationen zu Maßnahme DIG-1:

Mit einer Verpflichtungsermächtigung ermächtigt das Parlament, im Rahmen eines Haushaltsplans finanzielle Verpflichtungen über ein Haushaltsjahr hinaus einzugehen.

Maßnahme DIG-9: Einrichtung digitaler Testfelder

Das BMVI unterstützt zur Förderung der Digitalisierung in der Binnenschifffahrt, speziell des automatisierten und vernetzten Fahrens, die Einrichtung von digitalen Testfeldern im Bereich der Binnenwasserstraßen.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	Veröffentlichung der Förderrichtlinie für Investitionen zur Entwicklung von Digitalen Testfeldern an Bundeswasserstraßen am 31.07.2020.	Die Förderrichtlinie steht zur Verfügung. Förderanträge konnten bis zum 30.09.2020 eingereicht werden.			

Maßnahme DIG-10: Richtlinie Digitale Testfelder

Das BMVI wird eine Richtlinie zur Förderung digitaler Testfelder in Häfen und an Wasserstraßen erarbeiten.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	<p><u>Digitale Testfelder an Wasserstraßen:</u> Förderrichtlinie für Investitionen zur Entwicklung von Digitalen Testfeldern an Bundeswasserstraßen wurde am 31.07.2020 veröffentlicht. Bis zum 30.09.2020 können Förderanträge bei der Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen (BAV) gestellt werden.</p> <p><u>Digitale Testfelder in Häfen:</u> Die Förderrichtlinie zur Entwicklung von Digitalen Testfeldern in Häfen ist abgestimmt. Aktuell laufen Vorbereitungen zur Auswahl eines Projektträgers.</p>	<p><u>Digitale Testfelder in Häfen:</u> Auswahl des Projektträgers, Abwicklung des Förderprogramms durch den Projektträger.</p>			

Thema Digitale Navigation

Maßnahme DIG-5: AIS-Abdeckung Wasserstraßen

Das BMVI wird eine AIS-Abdeckung für die Wasserstraßen der Netzkategorien A, B und C zur Verfügung stellen.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	Seit dem Jahr 2008 wurde der Aufbau der AIS Landinfrastruktur kontinuierlich durchgeführt. Inzwischen sind ca. 4.000 km Binnenwasserstraße mit 130 AIS Landstationen und 10 Repeaterstationen abgedeckt.	Im Jahr 2021 sollen die noch fehlenden Wasserstraßenabschnitte (Neckar, DEK-Nordstrecke, Küstenkanal und Stichkanäle am Mittellandkanal) vorbereitet werden.	Komplett-abdeckung voraussichtlich bis Ende 2021.		

Hintergrundinformationen zu Maßnahme DIG-5:

Mit dem Funksystem AIS (Automatic Identification System) identifizieren sich Schiffe und geben wichtige statische, reisebezogene und dynamische Daten für andere Teilnehmer an der Schifffahrt wie z.B. andere Schiffe, Landstationen, Hafenbehörden oder Rettungseinrichtungen eindeutig bekannt. Ein Repeater ist in der Kommunikationstechnik ein elektrischer oder auch optischer Signalverstärker oder -aufbereiter zur Vergrößerung der Reichweite eines Signals. Zur Identifizierung der wichtigsten Transportrelationen mit einer hohen Verkehrsbedeutung wurden die Bundeswasserstraßen im Bundesverkehrswegeplan analog der jeweiligen Transportmengen kategorisiert und in ein „Kernnetz mit den Kategorien A, B und C“ sowie in „Wasserstraßen außerhalb des Kernnetzes“ gegliedert. Dabei gilt Kategorie A: $\geq 6,0$ Mio. t Transportmenge/Jahr, Kategorie B: $\geq 4,0$ Mio. t Transportmenge/Jahr und Kategorie C: $\geq 0,6$ Mio. t Transportmenge/Jahr.

Maßnahme DIG-6: Erweiterung elektronische Wasserstraßenkarten

Das BMVI wird die in ELWIS zur Verfügung stehenden elektronischen Wasserstraßenkarten erweitern.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	Es existieren elektronische Wasserstraßenkarten für die Bundeswasserstraßen Klassen IV und höher. Eine Erweiterung ist geplant.	Siehe Maßnahme DIG-14.			

Hintergrundinformationen zu Maßnahme DIG-6:

ELWIS ist die Website der deutschen Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) mit Hinweisen für alle Schifffahrtstreibenden auf deutschen Seeschifffahrts- und Binnenwasserstraßen. Die Binnenwasserstraßen werden seit einem Erlass des BMVI im Jahr 1993 nach Schifffbarkeit ihres Fahrwassers/ihrer Fahrrinne in Klassen je nach maximaler Größe der Schiffe untergliedert. Auf Wasserstraßen der Klasse IV und höher werden Flüsse oder Kanäle bezeichnet, auf denen mindestens Binnenschiffe mit einer Länge von 85 m, einer Breite von 9,5 m und einer Abladetiefe von 2,50 m („Europaschiffe“) fahren können. Bei den Binnenwasserstraßen der Klasse III handelt es sich um eine Binnenwasserstraße auf denen nur Schiffe fahren können, die kleiner als ein Europaschiff sind.

Maßnahme DIG-14: Elektronische Wasserstraßenkarten Klasse III

Das BMVI strebt die Schaffung von elektronischen Wasserstraßenkarten für weitestgehend alle Binnenschiffahrtsstraßen der Klasse III an.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Mittelfristige Maßnahme	Für die Binnenschiffahrtsstraßen der Klasse III gab es bisher keinen Bedarf, elektronische Wasserkarten zu produzieren. Für erste Streckenabschnitte zur Erprobung von AIS wurden IENC produziert und bereitgestellt.	Unter Berücksichtigung der vorhandenen Ressourcen der WSV soll eine Erweiterung auf die Klasse III an den Strecken erfolgen, für die die Produktion von elektronischen Wasserstraßenkarten für die Binnenschiffahrt einen deutlichen Mehrwert darstellt. Nach Festlegung der relevanten Strecken der Klasse III kann ein Zeitplan für eine Umsetzung unter Berücksichtigung der vorhandenen Ressourcen abgeleitet werden			

Maßnahme Dig-15: Mobilfunkanbindung Wasserstraßen

Das BMVI wird sich für eine Mobilfunkanbindung des Mobilfunkstandards 5G entlang aller für die Binnenschiffahrt bedeutenden Wasserstraßen einsetzen.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Mittelfristige Maßnahme	Eine lückenlose 4G-Mobilfunkabdeckung entlang aller gewerblich befahrenen Wasserstraßen ist bislang noch nicht gegeben. Für bestimmte Anwendungen des autonomen/automatisierten Fahrens ist eine 5G-Mobilfunkanbindung notwendig. Bis zum 31.12.2024 soll der Zuteilungsinhaber aus der Ausschreibung für die 5G-Lizenzen eine Versorgung der Seehäfen sowie der Binnenwasserwege des Kernnetzes des Bundes mit einer Übertragungsrates von mind. 50 Mbit/s im Downlink im Antennensektor erreichen. Vodafone hat nach Presseberichten die ersten 180 5G-Antennen an 64 Standorten entlang von Wasserstraßen aktiviert.	Aktivitäten des BMVI zur lückenlosen 4G-Mobilfunkabdeckung entlang der gewerblich befahrenen Wasserstraßen und an Liegeplätzen außerhalb von Häfen, z.B. Gespräche mit Mobilfunkbetreibern. In den kommenden zwölf Monaten plant Vodafone die Aktivierung von rund 1.000 weiteren 5G-Antennen entlang der deutschen Wasserstraßen.			

Hintergrundinformationen zu Maßnahme DIG-15:

5G ist ein Standard für mobiles Internet und Mobiltelefonie. Durch eine Reihe technischer Innovationen sind Übertragungsgeschwindigkeiten bis zu 2.000 Megabit pro Sekunde möglich. Erst mit 5G kann zum Beispiel das autonome Fahren realisiert werden oder andere Anwendungen, bei denen es auf eine äußerst schnelle Reaktionen ankommt. Um die Technik nutzen zu können, benötigen die Betreiber freie Frequenzen zur Übertragung der Funksignale. Die für 5G benötigten Frequenzen wurden von März bis Juni 2019 versteigert. Als Downlink werden Verbindungen von einer sendenden zu einer empfangenden Station bezeichnet.

Maßnahme DIG-18: Schifffahrtsspezifische Regelungen Autonomes Fahren

Das BMVI erarbeitet zusammen mit den übrigen Mitgliedstaaten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt die schifffahrtsspezifischen Regelungen, die für die automatisierte Navigation und für das autonome Fahren erforderlich sind.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Mittelfristige Maßnahme	In der Herbstplenarsitzung 2018 hat die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) eine Definition der verschiedenen Automatisierungsgrade in der Binnenschifffahrt beschlossen. Diese Definition ist die Grundlage für die weiteren Arbeiten der ZKR zum Thema Automatisierung und soll von den EU-Mitgliedstaaten gleichermaßen genutzt werden. Die Definition ist bis zum 31.12.2020 befristet.	Polizeiausschuss überprüft aktuell die Akzeptanz und Nutzung der Definition; legt der ZKR im Jahr 2020 Bericht sowie einen Vorschlag für notwendige Anpassungen vor. Erarbeitung und Anpassung der schifffahrtsspezifischen Regelungen für die automatisierte Navigation und für autonomes Fahren sukzessive mit dem Fortschritt der technischen Möglichkeiten.			

Thema Digitale Schleusen

Maßnahme DIG-3: Leitzentralen Schleusen

Das BMVI wird die Anzahl der Leitzentralen für Schleusen erhöhen.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
bereits eingeleitete Maßnahme	Im Jahr 2020 waren deutschlandweit 29 Leitzentralen im Betrieb. Von diesen werden bereits ca. 50 % der Schleusenanlagen an bundesdeutschen Wasserstraßen bedient.	Es befinden sich derzeit 11 Leitzentralen in der WSV in Bearbeitung. Mit den dargestellten Projekten wird das Ziel verfolgt, in den nächsten 10 Jahren über 80 % der Schleusenanlagen an Leitzentralen angebunden zu haben.			

Hintergrundinformationen zu Maßnahme DIG-3:

Während früher jede Schleuse eigenes Bedienpersonal hatte, werden von einer Leitzentrale aus verschiedene Schleusen zentral ferngesteuert. Mit dieser Technik wird der Schleusenbetrieb optimiert und langfristig eine Kostenreduzierung erreicht. Die Sperrung einer Schleuse aufgrund von Personalmangels, z.B. bei Krankheit, soll dadurch vermieden werden.

Maßnahme DIG-4: Verbesserung Schleusenzeiten

Das BMVI wird eine Verbesserung der Schleusenzeiten und des Schleusenmanagements durch z.B. längere Schleusenbetriebszeiten (24/7 Betrieb) prüfen.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	Die Maßnahme DIG-4 wird in Zusammenhang mit der Maßnahme DIG-3 und der vermehrten Anbindung an Leitzentralen betrachtet.				

Maßnahme DIG-12: Digitale Schleusenreservierungen

Das BMVI prüft die Umsetzung von digitalen Schleusenreservierungen („Slotmanagement“).

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Mittelfristige Maßnahme	Mit dem Pilotprojekt „Schleusenmanagement“ an der Donau werden die Grundlagen für die Optimierung von Schleusungsprozessen geschaffen. Seit dem Jahr 2017 ist das Pilotprojekt mit fünf Schleusen „live“. Die Ergebnisse aus dem Projekt bilden die Grundlage für den Entscheidungsprozess zu einem Slotmanagement.	Ergebnis von Gesprächen mit Verbänden: eine intelligente Schleusenzulaufsteuerung (iSZS) im Rahmen eines allgemeinen, unentgeltlichen Schleusenmanagements wird befürwortet. Ein Slotmanagement im Sinne fest gebuchter, entgeltlicher Schleusungstermine wird dagegen abgelehnt (keine Vorschleusungsrechte).			

Maßnahme DIG-13: Digitale Prozesse Schleusen

Das BMVI unterstützt die Optimierung der Bedingungen für Binnenschiffe an Schleusen durch digitale Prozesse.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Mittelfristige Maßnahme	Die Maßnahmen DIG-12 und DIG-13 stehen in direktem Zusammenhang.				

Thema Havarien besser abwickeln

Maßnahme DIG-16: Melde- und Informationssystem (NaMIB)

Das BMVI strebt die Einführung des Melde- und Informationssystems (NaMIB) auch auf Binnenschiffahrtsstraßen an, auf denen es derzeit noch nicht verfügbar ist.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Mittelfristige Maßnahme	Entwicklung der Nachfolganwendung Melde- und Informationssystem Binnenschiffahrt (NaMIB) befindet sich kurz vor dem Abschluss. NaMIB ist am 01.07.2020 entlang des Rheins (Duisburg, Oberwesel, Basel) „Live“ gegangen.	Probetrieb an der Mosel (Frühjahr 2021). Anschließend ist vorgesehen, NaMIB auf den Binnenschiffahrtsstraßen einzuführen, auf denen es derzeit noch nicht verfügbar ist.	Umsetzung voraussichtlich abgeschlossen bis Ende 2022.		

Hintergrundinformationen zu Maßnahme DIG-16:

Das im Jahr 2010 eingerichtete nationale Melde- und Informationssystem Binnenschiffahrt der WSV (NaMIB) stellt den zuständigen Einsatz- und Rettungskräften für Notfälle, Unfälle oder Havarien die für ihren Einsatz relevanten Informationen zur Verfügung. Eine elektronische Meldung von Containerschiffen und Binnentankschiffen auf dem Rhein ist bereits verpflichtend.

Maßnahme DIG-17: Meldeverpflichtung alle Binnenschiffe

Das BMVI prüft die Einführung der Meldeverpflichtung für alle Binnenschiffe.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Mittelfristige Maßnahme	Da mit dem Wegfall der Schifffahrtsgebühren auch die Erhebung von Daten über die Ladung entfallen ist und die Meldewege durch elektronische Verfahren vereinfacht werden, wird darüber nachgedacht, die Meldepflichten auszuweiten. Prüfung im BMVI noch nicht abgeschlossen.	Abschluss Prüfung der Ausweitung.			

Cluster Aus- und Weiterbildung

Thema Nachwuchsgewinnung

Maßnahme Fa-1: Verlängerung Förderrichtlinie Aus- und Weiterbildung Binnenschifffahrt 2019

Das BMVI hat die seit Mai 2015 geltende Richtlinie zur Förderung der Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt bis zum 31.12.2019 verlängert.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Bereits eingeleitete bzw. umgesetzte Maßnahme	Zum 01.01.2019 wurde das Förderprogramm zur Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt bis zum 31.12.2019 verlängert.		umgesetzt		

Maßnahme Fa-2: Evaluierung Förderrichtlinie Aus- und Weiterbildung Binnenschifffahrt

Das BMVI hat die Evaluierung der bis zum 31.12.2018 geltenden Richtlinie zur Förderung der Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt veranlasst.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Bereits eingeleitete bzw. umgesetzte Maßnahme	Die externe Evaluierung wurde im April 2019 abgeschlossen. Die Handlungsempfehlungen aus der Evaluierung wurden bei der ab dem 01.01.2020 geltenden Förderrichtlinie zur Förderung der Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt berücksichtigt.		umgesetzt		

Maßnahme Fa-3: Weiterentwicklung Förderrichtlinie Aus- und Weiterbildung Binnenschifffahrt

Das BMVI wird zum 01.01.2020 die Richtlinie zur Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt weiterentwickeln und sich für eine bedarfsgerechte finanzielle Ausstattung und Ausgestaltung der Förderung einsetzen.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	Veröffentlichung der Richtlinie im Bundesanzeiger am 07.11.2019. Inkrafttreten am 01.01.2020.				

Maßnahme Fa-4: Werbekampagne Ausbildung Binnenschiffer

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

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	<p><u>BÖB:</u> Beruf des Hafenschiffers nach Auskunft der Unternehmen im BÖB keine Praxisrelevanz für Binnenhäfen. kein Fachkräftemangel für dieses Berufsbild. Bereits Präsenz von Hafenunternehmen auf Ausbildungsmessen.</p> <p><u>BDB:</u> Werbekampagne für die Ausbildung zum Binnenschiffer scheitert daran, dass es noch kein Einverständnis zwischen den Sozialpartnern zur Umsetzung der europäischen Regelwerke in nationales Recht gibt. So lange Schülerinnen und Schülern keine Auskunft zum zukünftigen Gang der Ausbildung gegeben werden kann, macht eine Werbekampagne keinen Sinn.</p>	<p><u>BDB:</u> Die Umsetzung der Werbekampagne wird bis zur Klärung der Ausbildungsfragen zurückgestellt.</p> <p><u>BDS:</u> Die Sozialpartner haben gemeinsam auf der Basis eines Kompromisses einen Antrag auf Neuordnung beim BMWi für die Berufsqualifizierungen Steuermann und Schiffsführer gestellt. Am 11.09.2020 Sozialpartnergespräch und ggf. im direkten Anschluss Antragsgespräch mit allen am Verfahren Beteiligten, das darüber entscheidet, ob Neuordnungsvorschlag so ins Verfahren gehen an.</p>			

Maßnahme Fa-5: Offensive Ausbildungs- und Jobmessen

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 Binnenschiffahrtsgewerbes und der Hafenwirtschaft. Die Nachwuchsinitiative „Hallo Zukunft!“ und Social Media werden verstärkt für die Nachwuchsgewinnung genutzt.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	<p><u>BDB:</u> Der BDB hat eine Befragung unter seinen Mitgliedsunternehmen durchgeführt. Ergebnis: sämtliche Unternehmen, die ausbilden, sind bereits auf Ausbildungs- und Jobmessen präsent. Einer Offensive oder Koordination durch die Verbände bedarf es daher nicht.</p>				

	<u>BDS:</u> Auch der Verein Ausbildungsinitiative Binnenschifffahrt (ABI), dem beide Binnenschifffahrtsverbände angehören, führt eigene Veranstaltungen durch.				
--	---	--	--	--	--

Maßnahme Fa-8: Beteiligung WSV und SPC Werbekampagne Binnenschiffer

WSV und SPC werden sich in die Werbekampagne für die Ausbildung zum Binnenschiffer/zur Binnenschifferin bzw. zum Hafenschiffer/zur Hafenschifferin der Verbände des Binnenschifffahrtsgewerbes und der Hafenwirtschaft einbringen.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	Ein Entwurf zur Überarbeitung der Aus- und Weiterbildungsaktivitäten des SPC und zur Ergänzung durch eine Promotion für Berufsfelder in der wassergebundenen Logistik ist bereits vorhanden. Das SPC hat im Jugendratgeber „Hallo Zukunft“ (Ausgabe für 2020, 30.000 Exemplare) mit Anzeigenformaten u. a. für die Berufsbilder Binnen- und Hafenschiffer geworben. Finales Abstimmungsgespräch zwischen WSV und SPC am 15. Mai 2020.	Die WSV wird sich an den SPC-Aktivitäten im Rahmen der Berufswahlmessen beteiligen und diese unterstützen. Die WSV wird kurzfristig auf BDB und BDS zugehen, um für eine Unterstützung der SPC -Aktivitäten in Bezug auf Berufswahlmessen zu werben und für 2021 die Teilnahme an 2 - 4 Messen zu unterstützen. Ferner soll eine gemeinsame Kampagne für 2021 erörtert werden.			

Maßnahme Mod-3: SPC Einbindung Aus- und Weiterbildung

Das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) wird verstärkt zur Darstellung der Vorteile des Systems Wasserstraße im Bereich der Aus- und Weiterbildung eingebunden.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	Informationen über Berufe entlang der Wasserstraße sind seit Mai 2020 auf der spc-Webseite www.shortseashipping.de unter der Rubrik „Berufe und Karriere“ einsehbar. Dort werden 6 Berufsfelder entlang der Wasserstraße vorgestellt. Zurzeit werden noch drei weitere Berufsbilder eingearbeitet, darunter der „Wasserbauer“. Die Teilnahme an den geplanten Berufswahlmessen in	Die Messen werden 2021 nachgeholt. Die Gastvorlesungen an Bildungseinrichtungen befinden sich zurzeit, ebenfalls wegen der Corona-Pandemie, in Überarbeitung und werden auf 2021 verschoben oder virtuell durchgeführt, je nach Möglichkeit der entsprechenden Bildungseinrichtung.	Daueraufgabe		

	Magdeburg und Köln ist 2020 nicht möglich, da die Messen von den Veranstaltern wegen der Corona-Pandemie abgesagt wurden.				
--	---	--	--	--	--

Hintergrundinformationen zu Maßnahme Mod-3:

Das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center Deutschland (SPC Deutschland) ist eine öffentlich-private Beratungseinrichtung mit Sitz im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in Bonn. Die öffentlich kofinanzierte Non-Profit-Organisation ist Bestandteil eines europaweiten SPC-Netzwerkes, das von der Europäischen Kommission initiiert wurde mit dem Bestreben, alternative Verkehrsträger und vorrangig Binnenschiffs- sowie Shortsea-Verkehre zu stärken.

Thema Modernere Ausbildung Binnenschiffer

Maßnahme Fa-6: Modernisierung Schulschiff RHEIN

Das BMVI wird die anstehende Modernisierung des Schulschiffs RHEIN finanziell unterstützen.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	Der BDB hat am 21.05.2019 den Förderbescheid des BMVI für die finanzielle Unterstützung der Modernisierungsmaßnahmen des Schulschiffs im Jahr 2019 erhalten.		umgesetzt		

Hintergrundinformationen zu Maßnahme Fa-6:

Der Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt (BDB) betreibt mit dem Schulschiff RHEIN in Duisburg eine Einrichtung zur Unterbringung von Auszubildenden zum Binnenschiffer, Hafenlogistiker und Wasserbauer.

Maßnahme Fa-7: Flachwassersimulator SANDRA

Das BMVI wird den Betreiber des Flachwassersimulators SANDRA bei der Anschaffung der erforderlichen neuen Hard- und Software finanziell unterstützen.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	Der Bewilligungsbescheid über die Komplettförderung des Simulators wurde am 28.05.2019 an die Stadt Duisburg versandt.		umgesetzt		

Hintergrundinformationen zu Maßnahme Fa-7:

Bereits seit zehn Jahren wird am Schifferberufskolleg Duisburg der Flachwasserfahrersimulator "SANDRA" zur Simulation gezielter Navigationsaufgaben ohne Schadensrisiko eingesetzt. Die Nutzung des Flachwassersimulators ist ein wichtiger Bestandteil der Ausbildung zum Binnenschiffer/zur Binnenschifferin, der Weiterbildung (z.B. im Bereich kraftstoffsparendes Fahren).

Maßnahme Fa-9: Neue Ausbildungsordnung Binnenschiffer

Das BMVI wird sich dafür einsetzen, die Ausbildung in der Binnenschifffahrt attraktiver zu gestalten (Einführung einer dualen Ausbildung zum Matrosen/ zum Schiffsführer).

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Mittelfristige Maßnahme	Anfang Juni 2020 haben die Sozialpartner dem zuständigen BMWi einen gemeinsamen Antrag vorgelegt mit Eckpunkten für eine Neuordnung der Ausbildung in der Binnenschifffahrt. Es wurde ein Entwurf für eine/mehrere neue Ausbildungsordnung/en eingereicht. Siehe Maßnahme Fa-4	Antragsgespräch mit allen am Verfahren Beteiligten, das darüber entscheidet, ob Neuordnungsvorschlag so ins Verfahren gehen an.	Abschluss voraussichtlich bis Ende 2021		

Maßnahme Fa-10: Verkürzung Ausbildung Binnenschiffer

Das BMVI wird prüfen, ob eine verkürzte Ausbildung in der Binnenschifffahrt für Quereinsteiger eingeführt werden sollte.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Mittelfristige Maßnahme	Eine verkürzte Ausbildung bedeutet nach der EU-Befähigungsrichtlinie eine Ausbildung von 9 Monaten zum Matrosen und von anderthalb Jahren zum Schiffsführer. Die Prüfung des BMVI hat ergeben, dass eine verkürzte duale Berufsausbildung nicht eingeführt werden sollte.	Die EU-Befähigungsrichtlinie ermöglicht auch Ausbildungsprogramme von privaten/externen Anbietern. Auch solche Programme könnten verkürzt angeboten werden. Prüfung solcher Programme im Einzelnen durch BMVI kann erst erfolgen, wenn entsprechende Anträge vorliegen.			

Hintergrundinformationen zu Maßnahme Fa-10:

Mit der Richtlinie 2017/2397 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12.12.2017 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt („EU-Befähigungsrichtlinie“) werden Qualifikationen, die unter den dort geregelten Voraussetzungen erworben wurden, auf allen Binnenwasserstraßen der EU Gültigkeit haben.

Thema Verbesserter Informationsstand von Transportentscheidern zur Binnenschifffahrt

Maßnahme Mod-4: Ausbildungsordnung Kaufleute für Spedition und Logistik

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.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	<p><u>DSVL:</u> In der Ausbildungspraxis werden schwerpunktmäßig Verkehrsträger behandelt, mit denen es in der Ausbildung in der praktischen operativen Arbeit besonders viele Berührungspunkte gibt. Kommission Berufliche Bildung des DSLV sieht daher die Forderung, einer Änderung der Ausbildungsordnung in Kombination mit dem Rahmenlehrplan nicht als sinnvoll und erfolgversprechend an.</p> <p><u>BDB:</u> Gesamtkoordination sollte beim DSLV und bei IHKen bzw. DIHK liegen: Binnenschifffahrts- und Binnenhafenverbände können hier nur schwerlich Einfluss nehmen.</p> <p><u>BDS:</u> Keine Zuständigkeit der Binnenschifffahrtsverbände.</p>	<p><u>DSLV:</u> Vorschlag 1: Auf regionaler Ebene Kontakt mit den Berufsschulen intensivieren, Fortbildungsveranstaltungen für Berufsschullehrer zur Wissensvermittlung nutzen.</p> <p>Vorschlag 2: Verstärkte Ausbildung von Kaufleuten für Spedition und Logistikdienstleistung in Binnenschifffahrtsunternehmen.</p>			

Maßnahme Mod-5: Weiterbildungsoffensive Kaufleute für Spedition und Logistik

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

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	<p><u>BDB:</u> Maßnahme befindet sich bereits in der Umsetzung: Der Verein „Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort e.V.“ führt jedes Jahr die Weiterbildung „Quinwalo“ (Qualification Inland Waterway Logistics) durch, die sich an Auszubildende im Speditions- und Logistikgewerbe richtet und dazu dient, Kenntnisse der Binnenschifffahrt zu vermitteln.</p>	<p><u>BDB:</u> Anregung einer Förderung des Quinwalo-Programms durch das BMVI. In Abhängigkeit davon sukzessiver Ausbau an anderen Standorten, z.B. entlang Rheinschiene.</p> <p><u>BDS:</u></p>			

	Das Angebot ist für Unternehmen, die Mitglieder in der „Schifferbörse“ sind, kostenlos. Bis jetzt aufgrund beschränkter finanzieller und personeller Ressourcen nur in Duisburg.	Unterstützung Vorschlag des BDB. <u>BÖB:</u> Unterstützung Vorschlag BDB. Organisation eines Gesprächs zwischen SPC und Schifferbörse e.V. zwecks Informationsaustausch und Ressourcenbedarfsermittlung.			
--	--	--	--	--	--

Maßnahme Mod-6: Binnenschifffahrt prüfungsrelevant für Kaufleute für Spedition und Logistik

Das BMVI wird in Dialog mit den Ländern treten, um für eine prüfungsrelevante Aufnahme der Ausbildungsinhalte zum Verkehrsträger Binnenschifffahrt in die Lehrpläne der Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung zu werben.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	Für den 19.05.2020 war ein Gespräch zwischen dem BMVI und den zuständigen Länderministerien zur Umsetzung verschiedener Maßnahmen des Masterplans geplant. Dieses musste wegen der Corona-Pandemie verschoben werden. Es wurden Stellungnahmen der Länderministerien zum Thema angefordert.	Bearbeitung der Stellungnahmen der Länderministerien. Planung des Gesprächs zu einem späteren Zeitpunkt.			

Maßnahme Mod-7: Lehrmaterial Berufsschulen

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

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	<u>BDB:</u> Lehrmittelpaket zur Rheinschifffahrt für Berufsschullehrer wird demnächst kostenfrei auf der Internetseite der Schifferbörse erscheinen. Basis war österreichisches Forschungsprojekt „rewway“. <u>BDS:</u> Umfangreiche Lehrmaterialien rund um Binnenschifffahrt und Binnenhäfen sind kostenfrei unter	<u>BDB:</u> Vorschlag 1: Lehrmittelpaket Rheinschifffahrt für Berufsschullehrer auf Internetseite des SPC. Vorschlag 2: Prüfung des Lehrmittelpakets Rheinschifffahrt und ggf. Ausweitung des Lehrmittelpakets der Schifferbörse auf sämtliche Wasserstraßengebiete des			

	https://www.rewway.at/de/lehrmittel/pakete/ abrufbar.	Bundes. Prüfung einer Förderung der Ausweitung durch das BMVI. <u>BDS:</u> Unterstützung des Vorschlags des BDB. <u>BÖB:</u> Befürwortung des Vorschlags des BDB.			
--	---	---	--	--	--

Cluster Binnenschiffsflotte

Thema alternative Antriebe

Maßnahme Flo-1: Förderung alternativer Antriebe

Das BMVI fördert im Rahmen des Förderprogramms nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen umweltfreundliche Antriebe.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Bereits umgesetzte Maßnahme	Im Rahmen des Förderprogramms Nachhaltige Modernisierung können alle alternativen Antriebe gefördert werden. Die Förderrichtlinie ist technologieoffen.		umgesetzt		

Maßnahme Flo-2: WSV-Flotte alternative Antriebe

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) wird durch die Erprobung von alternativen Antriebstechnologien für ihre Wasserfahrzeuge sowie die Umstellung der Flotte auf umweltfreundliche Antriebssysteme eine Vorreiterrolle übernehmen.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Bereits eingeleitete bzw. umg. Maßnahme	Aktuell wird ein reinelektrisches Arbeitsfahrzeug für den Binnenschiffsbereich realisiert. Weiterhin kommen Systeme zur Abgasreinigung zum Einsatz.	Erarbeitung eines Konzeptes zur Umstellung der WSV-Flotte auf umweltfreundliche Antriebssysteme im Jahr 2020 in Abstimmung zwischen BMVI und GDWS.	Geplant ist eine vollständige Umstellung der Flotte bis ca. 2050		

Maßnahme Flo-5: Alternative Antriebe in europäisches Regelwerk

Das BMVI arbeitet daran, neue nachhaltige Antriebstechnologien schneller in das europäische Regelwerk zu integrieren (wie z.B. bereits beim Thema Brennstoffzelle begonnen).

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Bereits eingeleitete bzw. umgesetzte	Anforderungen an elektrische Schiffsantriebe wurden auf Basis deutscher Vorschläge in den europäischen Standard ES-TRIN 2019 aufgenommen, der am 01.01.2020 rechtswirksam wurde.	Regelungen für den Einsatz von Brennstoffzellen befinden sich nach Vorschlag Deutschlands in der internationalen Befassung.	Umsetzung voraussichtlich abgeschlossen bis Ende 2021		

Maßnahme	Regelungen Elektrische Schiffsantriebe – abgeschlossen.				
----------	---	--	--	--	--

Hintergrundinformationen zu Maßnahme Flo-5:

Die Anforderungen richten sich nach dem Europäischen Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN), der in Deutschland durch die Verordnung über die Schiffssicherheit in der Binnenschifffahrt (Binnenschiffsuntersuchungsordnung - BinSchUO) in nationales Recht umgesetzt wird.

Maßnahme Flo-16: Zusammenarbeit bei Regelungen zu alternativen Antrieben

Das BMVI setzt sich für eine engere Zusammenarbeit der zuständigen Stellen bei der Entwicklung der Regularien für alternative Antriebe und Brennstoffe sowie für die automatisierte und autonome Schifffahrt ein.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	Bei der Entwicklung der Regularien für alternative Antriebe und Brennstoffe nimmt das BMVI eine zentrale Rolle bei der Ausarbeitung und der Einbeziehung zuständiger Stellen ein, wie gegenwärtig bei technischen Regelungen für den Einsatz von Brennstoffzellen sowie alternativen Kraftstoffen.		Abschluss im Bereich Antriebe/ Brennstoffe Ende 2021 geplant	Entwicklung einer automatisierten und autonomen Schifffahrt noch am Anfang. Daher schwer einzuschätzen, wann Regularien einzuführen sind.	

Maßnahme Flo-12: Verzahnung Förderprogramme

Das BMVI wird die Anwendbarkeit bestehender Förderprogramme auf die Binnenschifffahrt prüfen und den Dialog zwischen den Ministerien zur besseren Verzahnung bestehender Förderprogramme stärken (z.B. für alternative Antriebe bzw. Kraftstoffe).

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	Am 31.03.2020 fand ein erstes Gespräch zwischen dem BMVI und dem BMWI zur besseren Verzahnung der bestehenden Förderprogramme statt.	Es sollen regelmäßig Gespräche zur Thematik stattfinden.			

Thema Förderung/Unterstützung der nachhaltigen Modernisierung der Binnenschifffahrt

Maßnahme Flo-3: Verlängerung Förderrichtlinie nachhaltige Modernisierung Binnenschiffe 2019

Das BMVI setzt das Förderprogramm nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen über den 31.12.2018 hinaus bis zum 31.12.2019 fort.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Bereits umgesetzte Maßnahme	Zum 01.01.2019 wurde das Förderprogramm Nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen bis zum 31.12.2019 verlängert.		umgesetzt		

Maßnahme Flo-4: Evaluierung Förderrichtlinie nachhaltige Modernisierung Binnenschiffe

Das BMVI hat die Evaluierung des bis zum 31.12.2018 geltenden Förderprogramms nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen veranlasst.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Bereits umgesetzte Maßnahme	Die externe Evaluierung im Mai 2019 abgeschlossen. Handlungsempfehlungen aus der Evaluierung wurden bei der ab dem 01.01.2020 geltenden Förderrichtlinie berücksichtigt.		umgesetzt		

Maßnahme Flo-10: Weiterentwicklung Förderrichtlinie Nachhaltige Modernisierung Binnenschifffahrt

Das BMVI wird zum 01.01.2020 eine technologieoffene Förderrichtlinie unter besonderer Berücksichtigung der Umwelt-, Sicherheits- und Energieaspekte in der Binnenschifffahrt erarbeiten. Es setzt sich für eine bedarfsgerechte finanzielle Ausstattung und Ausgestaltung der Förderung ein.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	Entscheidung des BMVI zur Erstellung einer neuen Förderrichtlinie mit der ab dem Jahr 2021 zwischen 60 und 80 Prozent der Investitionsausgaben des klein- und mittelständisch geprägten Binnenschifffahrtsgewerbes abdeckt werden sollen. Vor diesem Hintergrund wurde der Entwurf einer neuen Förderrichtlinie erarbeitet.	Die Förderrichtlinie, die zum 01.01. 2021 in Kraft treten und bis zum 31.12.2023 befristet sein soll, muss zuvor bei der EU-Kommission notifiziert werden.	Inkrafttreten der Richtlinie im Januar 2021 geplant	Seit dem 24.04.2020 befindet sich der Richtlinien-entwurf im Notifizierungsverfahren bei der EU-Kommission.	

Maßnahme Flo-14: Gespräche Banken Schiffsfinanzierung

Das BMVI wird bei einschlägigen Banken das Gespräch suchen, um Möglichkeiten für die Schiffsfinanzierung auszuloten.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	Es fanden Gespräche mit der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW-IPEX) und dem der KfW vorgesetzten BMWi zum Thema statt.	Weitere Gespräche im Jahr 2020/2021.			

Thema Marinisierung Motoren

Maßnahme Flo-6: Regelung zur Prüfung Zuverlässigkeit marinierte Motoren

Das BMVI hat eine nationale Regelung zur Prüfung der Zulässigkeit des Einbaus von marinierten Motoren erarbeitet. Das Verfahren zur Prüfung der Zulässigkeit des Einbaus von marinierten Motoren (VEMM) wurde am 20.12.2018 im Bundesanzeiger bekanntgegeben.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Bereits umgesetzte Maßnahme	Das Verfahren zur Prüfung der Zulässigkeit des Einbaus von marinierten Motoren wurde am 20.12.2018 im Bundesanzeiger bekanntgegeben.		umgesetzt		

Hintergrundinformationen zu Maßnahme Flo-6:

Die "Marinisierung" bezeichnet den Vorgang, einen (Diesel-) Motor aus einem LKW so zu modifizieren, dass er nach dem Umbau für den Einsatz an Bord eines Schiffes geeignet ist.

Maßnahme Flo-15: Internationale Regelung zu marinierten Motoren

Das BMVI setzt sich im Europäischen Ausschuss für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt („CESNI“) für eine internationale Regelung für marinierte Motoren ein.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	In ihrer Sitzung im September 2019 hat die Arbeitsgruppe für Technische Vorschriften des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI/PT) die Arbeiten für die Regelung abgeschlossen. Der Ausschuss CESNI hat das Dokument in seiner Sitzung am	Eine Veröffentlichung im Bundesanzeiger ist vorgesehen.	Veröffentlichung voraussichtlich 2020		

	15.10.2019 gebilligt.				
--	-----------------------	--	--	--	--

Thema Emissionsuntersuchung und emissionsabhängige Entgeltgestaltung

Maßnahme Flo-7: Studie zu Energy Efficiency Design Index (EEDI)
 Das BMVI hat eine wissenschaftliche Untersuchung in Auftrag gegeben, die sich mit der Frage befasst, ob die Einführung eines Energy Efficiency Design Index (EEDI) und eines korrelierenden Energy Efficiency Operability Index (EEOI) in der Binnenschifffahrt praktikabel sind und wie die technische Umsetzung aussehen könnte.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Bereits eingeleitete bzw. umgesetzte Maßnahme	Die wissenschaftliche Untersuchung wurde im April 2019 abgeschlossen. Im Februar 2020 wurde das Ergebnis der Studie der Arbeitsgruppe für Technische Vorschriften des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI/PT) vorgestellt. Die Arbeitsgruppe hat die Verwendung der vorgeschlagenen Methodik im nationalen Rahmen anheimgestellt.	Die Stellungnahme eines Teils des Gewerbes liegt vor (BDB), die von anderen Verbänden ist noch offen.			

Hintergrundinformationen zu Maßnahme Flo-7:
 Mit dem Energy Efficiency Design Index (EEDI) können die Emissionen eines Schiffes unter seinen spezifischen Einsatzbedingungen ermittelt werden. Die EEDI-Formel setzt sich aus den Faktoren Antriebsleistung, spezifischer Treibstoffverbrauch und Emissionsfaktor zusammen, die ins Verhältnis zu Transportkapazität und Geschwindigkeit gesetzt werden. Der Energy Efficiency Operation Index (EEOI) dient der Erfassung der operativen Schiffseffizienz. Zu diesem Zweck werden Kosten und Nutzen miteinander in Bezug gesetzt, wobei in diesem Zusammenhang die Emissionen auf der Kostenseite zu sehen sind. Die Einheit des EEOI ergibt sich als Gramm CO2 je Ladungsmeile beförderter Ladung. Dementsprechend spielt die Auslastung der Ladekapazität eines Schiffes beim EEOI eine wichtige Rolle.
 Seit Juni 2015 werden technische Standards vom Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) erarbeitet. Durch die Schaffung dieses Ausschusses möchten die Europäische Kommission sowie die die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) die Gesetzgebungsprozesse für die Binnenschifffahrt vereinfachen, damit die Erfahrungen der ZKR allen institutionellen Partnern und betroffenen Akteuren zugutekommen können. In diesen Ausschuss werden Sachverständige der Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Zentralkommission sowie Vertreter der internationalen Organisationen der Binnenschifffahrt berufen. Die CESNI/PT ist die Arbeitsgruppe für Technische Vorschriften von CESNI.

Maßnahme Flo-8: Projekt Emissionen Binnenschifffahrt

Die WSV hat Mitte 2018 die Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) mit dem Projekt „Ermittlung und Bewertung der von der Schifffahrt auf Bundeswasserstraßen ausgehenden Luftschadstoffemissionen und -immissionen“ beauftragt.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Bereits eingeleitete bzw. umgesetzte Maßnahme	Die Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) hat die Arbeiten an dem Projekt begonnen. Bereits umgesetzt ist ein Workshop mit den Fachbehörden aller Länder, um die Akzeptanz zur Verwendung einheitlicher Grundlagen zu erreichen.	Fortschreibung der Berechnungs- und Modellierungsgrundlagen. Vorbereitung eines weiteren Workshops mit Einbeziehung der wissenschaftlichen Einrichtungen und des Gewerbes auf der Grundlage erster Modellierungsergebnisse.	Projektlaufzeit voraussichtlich 3 Jahre		

Maßnahme Flo-11: Differenzierte Hafengebühren

Das BMVI wird mit den Ländern und Kommunen einen Dialog über eine differenzierte Gestaltung der Hafengebühren für besonders umweltfreundliche Binnenschiffe führen.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte		Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	Die Bundesländer/Kommunen sind für Bestimmung der Höhe und die Erhebung der Hafengebühren zuständig. Für den 19.05.2020 war ein Gespräch zwischen dem BMVI und den zuständigen Länderministerien zur Umsetzung verschiedener Maßnahmen des Masterplans geplant. Dieses musste wegen der Corona-Pandemie verschoben werden. Stellungnahmen der Länderministerien zum Thema angefordert.	Bearbeitung der Stellungnahmen der Länderministerien. Planung des Gesprächs zu einem späteren Zeitpunkt.			

Thema Forschung im Binnenschifffahrtsbereich

Maßnahme Flo-17: Identifizierung Maßnahmen Energieeffizienz

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

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Mittelfristige Maßnahme	<p><u>BDB:</u> Häufig Umsetzung unternehmensbezogener Maßnahmen im Binnenschifffahrtsgewerbe zur Steigerung der Energieeffizienz der Flotte. Fachkenntnisse zur Energieeffizienz sind auch im DST (Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme) gegeben, das im Auftrag des Binnenschifffahrtsgewerbes tätig wird.</p> <p><u>VBW/VSM:</u> DST, VBW und VSM betreiben seit 2016 eine gemeinsame Arbeitsplattform zum Thema an deren Sitzungen nahezu alle maßgeblichen Hersteller und viele relevante Schifffahrtsunternehmen sowie Vertreter des BMVI und der GDWS teilnehmen.</p>	<p><u>BDB:</u> Vorschlag: Einbindung DST und Universität Duisburg-Essen bei dieser fachlich anspruchsvollen Angelegenheit.</p> <p><u>BDS:</u> Zustimmung zum Vorschlag des BDB.</p> <p><u>VBW/VSM:</u> geförderte Energieberatung von Binnenschiffsunternehmern</p>			

Maßnahme Flo-18: Schiffe der WSV für Pilotprojekte

Das BMVI wird die Bereitstellung von Schiffen der WSV für Pilotprojekte prüfen sowie den Bau oder die Bereitstellung eines Forschungsschiffes als Plattform, um Innovationen in der Binnenschifffahrt zu testen.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Mittelfristige Maßnahme	<p>Derzeit finden Abstimmungen zwischen dem BMVI und der GDWS statt. Es wird geprüft, ob durch den Bau oder die Bereitstellung eines Forschungsschiffes als Plattform, Innovationen in der Binnenschifffahrt getestet werden können.</p>				

Maßnahme Flo-13: Studie kleine und/oder konstruktiv optimierte Binnenschiffe

Das BMVI wird eine wissenschaftliche Untersuchung zur Prüfung des Bedarfs (ggf. auch Neubau und/oder „Alt-für-Neu-Regelung“), der technischen Möglichkeiten und wirtschaftlichen Machbarkeit sowie des nötigen Umfangs einer Förderung für kleinere und für konstruktiv optimierte Binnenschiffe („flachgehende Schiffe“) in Auftrag geben. Anschließend erfolgt eine Prüfung, inwieweit Förderprogramme des Bundes genutzt bzw. verzahnt werden können.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	Am 31.03.2020 wurde die "Studie zur Prüfung eines Bedarfs einer Förderung für kleinere und/ oder konstruktiv optimierte Binnenschiffe" ausgeschrieben. Auswahlverfahren befindet sich in der Endphase.	Vergabe der Studie September 2020.			

Hintergrundinformationen zu Maßnahme Flo-13:

Im Rahmen einer „Alt für Neu Regelung“ könnte eine Prämie an Unternehmen ausgezahlt werden, die in einen Neubau investieren, der dem in Deutschland benötigten Schiffsraum entspricht. Bei der im Zeitraum 1999 bis 2003 geltenden Alt-für-Neu-Regelung nach EU-Verordnung Nr. 718/1999 mussten Eigentümer, die ein neues Schiff in Verkehr bringen wollten, entweder alten Schiffsraum abwracken oder Geld zahlen. Hierdurch sollte die Überkapazität an Schiffsraum auf europäischen Wasserstraßen abgebaut werden.

Maßnahme Flo-19: Forschungsprogramm für Binnenschifffahrt

Das BMVI wird – ggf. mit anderen Ressorts – die Notwendigkeit und ggf. die Ausrichtung eines konkret auf die Binnenschifffahrt ausgerichteten Forschungsprogramm prüfen.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Mittelfristige Maßnahme	Am 31.03.2020 fand ein Gespräch zwischen dem BMVI und dem BMWI zum Thema statt.	Nach Abschluss der "Studie zur Prüfung eines Bedarfs einer Förderung für kleinere und/ oder konstruktiv optimierte Binnenschiffe" wird das Thema noch einmal aufgegriffen.	Weiteres Gespräch im Jahr 2021.		

Maßnahme Flo-20: Einsatz für innovationsfreundliche Vorschriften

Das BMVI wird sich für eine innovationsfreundliche Gestaltung und Anwendung der maßgebenden Vorschriften bei der Erprobung und Zulassung der Innovationen einsetzen.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Mittelfristige Maßnahme	Bei der Ausarbeitung der neuen technischen Richtlinie hat sich das BMVI, unterstützt von den anderen ZKR-Staaten, dafür		umgesetzt		

	eingesetzt, das Werkzeug der Empfehlung aus dem ZKR-Recht in das EU-Recht zu transferieren. Dieses Werkzeug zur Zulassung innovativer Projekte ist heute in Artikel 25 der EU-Richtlinie 2016/1629 über die technischen Anforderungen an Binnenschiffe enthalten und damit einheitlich in der EU geregelt.				
--	--	--	--	--	--

Thema Entgasung von Tankschiffen

Maßnahme Inf-18: Dialog Länder Entgasung

Das BMVI wird den Dialog mit den Ländern bezüglich der Entgasungsproblematik von Binnenschiffen führen.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	Die Länder sind bei der Erarbeitung der erforderlichen Gesetze beteiligt (siehe Inf-25). Des Weiteren erfolgt die Zusammenarbeit mit den Ländern im Bund-Länder-Gespräch, das regelmäßig, mindestens einmal im Jahr, stattfindet.	Zuletzt hat ein Bund-Länder-Gespräch am 08./09.10.2019 stattgefunden. Das nächste Gespräch war für Herbst 2020 geplant und wurde wegen der Corona-Pandemie auf unbestimmte Zeit verschoben.			

Hintergrundinformationen zu Maßnahme Inf-18:

Ein zunehmendes Problem wird in der notwendigen Entgasung von Binnenschiffen gesehen. Jährlich werden große Mengen Flüssigladungen transportiert, u.a. auch flüchtige organische Verbindungen (z.B. Benzin, Kraftstoffgemische, Benzol oder Aceton) und umweltgefährdende Stoffe. Nach dem Löschen der Ladung bleiben Gase im Ladungstank zurück, die entfernt werden müssen, um das Schiff für die nächste Ladung zu reinigen (Entgasen). In Deutschland ist bisher das Entgasen von Rohbenzin, Ottokraftstoffen und Kraftstoffgemischen verboten. Zukünftig soll durch eine Änderung des internationalen Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt vom 09.09.1996 (im Folgenden CDNI genannt) auf eine Vielzahl weiterer Produkte ausgedehnt werden. Die Gase müssen in speziellen Absauganlagen entsorgt werden. In Deutschland gibt es solche Anlagen kaum. Die Überwachung einer sachgemäßen Entgasung erfolgt durch die Behörden der Länder.

Maßnahme Inf-25: Bestimmungen Entgasung Umsetzung in nationales Recht

Das BMVI wird beim Thema Entgasung die Bestimmungen des CDNI in nationales Recht umsetzen und die Industrie damit verpflichten, entsprechende Anlagen zur Verfügung zu stellen.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Mittelfristige Maßnahme	Das Gesetzgebungsverfahren zum CDNI Vertragsgesetz - Änderung des CDNI durch Regelungen für gasförmige				

	<p>Rückstände flüssiger Ladung (Dämpfe) - ist abgeschlossen. Der Gesetzentwurf zur Neufassung des Ausführungs-gesetzes wurde dem Bundestag zugeleitet. Zuvor hat der Bundesrat am 03.07.2020 beschlossen zu dem Gesetzentwurf Stellung zu nehmen. Die Gegenäußerung der Bundesregierung erfolgte am 19.08.2020.</p>				
--	---	--	--	--	--

Cluster Binnenschifffahrt im Wettbewerb der Verkehrsträger stärken

Thema Potential im Bereich Containertransporte

Maßnahme Mod-12: Optimierungsmöglichkeiten Förderung Kombiniertes Verkehr

Das BMVI prüft die Optimierungsmöglichkeiten bei der Förderung des Kombinierten Verkehrs sowie die Fördermöglichkeiten für regelmäßig verkehrende Containertransporte mit dem Binnenschiff.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Mittelfristige Maßnahme	Im Rahmen der Evaluierung der KV-Förderrichtlinie werden Optimierungsmöglichkeiten und weitere Fördermöglichkeiten wie Betriebsförderungen für Güterbeförderungen auf der Schiene und Wasserstraße geprüft.	Die KV-Förderrichtlinie wird derzeit extern evaluiert.	Ergebnis Evaluierung Ende 2020, Neue KV-Förderrichtlinie voraussichtlich 01/2022		

Hintergrundinformationen zu Maßnahme Mod-12:

Die Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV-Förderrichtlinie) regelt die Förderung nichtbundeseigener Unternehmen, um den Kombinierten Verkehr in der Bundesrepublik wettbewerbsfähig zu gestalten.

Thema Potential im Bereich Massengut

Maßnahme Mod-1: Studie zu Ausweitung 44-Tonnen-Regelung

Das BMVI wird eine wissenschaftliche Untersuchung zu den Auswirkungen einer Ausweitung der 44-Tonnen-Regelung auf Massengüter im Vor- und Nachlauf zu/von Binnenhäfen unter Berücksichtigung der Vernetzung der Verkehrsträger in Auftrag geben.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt durch eine verkehrsträgerübergreifend angelegte, wissenschaftliche Untersuchung gemeinsam mit dem Prüfauftrag aus Meilenstein 5.4 des Masterplans Schienengüterverkehr (Ausdehnung der 44-t-Regelung auf straßengebundene Vor- und Nachläufe zum konventionellen Wagenladungsverkehr im Rahmen multimodaler Transportketten).	Die Beauftragung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) soll schnellstmöglich erfolgen. Aktuell wird auf Grundlage der abgestimmten Leistungsbeschreibung für die Studie die Verfügbarkeit der Personal- und Sachressourcen bei der BASt abgefragt.	Ergebnis der Studie voraussichtlich im Sommer 2021.	Verzögerung wegen der Corona-Pandemie.	

Hintergrundinformationen zu Maßnahme Mod-1:

Im Straßengüterverkehr darf das normale zulässige Gesamtgewicht von 40 Tonnen der Lkw, die im Vor- und Nachlauf zum oder vom nächstgelegenen geeigneten KV-Umschlagterminal eingesetzt werden, um zusätzliche vier Tonnen (= 44 Tonnen) steigen.

Maßnahme Mod-2: Feldversuch nach Studie zu 44-Tonnen-Regelung

Bei positiven Ergebnissen der wissenschaftlichen Untersuchung wird das BMVI die Möglichkeit eines Feldversuchs mit einer erweiterten 44-Tonnen-Regelung für Massengüter zur Verifizierung der Vorteile einer solchen Maßnahme für die Binnenschifffahrt und evtl. Nebeneffekte prüfen.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	Die Aufsetzung von Feldversuchen muss im Anschluss an das Ergebnis der Studie aus MOD-1 erfolgen.		Voraussichtlich ab dem Jahr 2022		

Maßnahme Mod-16: Modernere Umschlaganlagen Stück- und Massengut

Das BMVI wird Forschungsprojekte für moderne und leistungsfähige Umschlaganlagen im Stück- und Massengutbereich initiieren und Maßnahmen zur Umsetzung prüfen.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Mittelfristige Maßnahme	Die Untersuchung des Einflusses der Nutzungsmöglichkeit moderner und leistungsfähiger Umschlaganlagen im Stück- und Massengutbereich auf die Verkehrsmittelwahl unter Berücksichtigung der damit einhergehenden Effizienzsteigerungen erfolgt im Rahmen einer Studie zur besseren Vernetzung und Verzahnung der Verkehrsträger. Siehe Maßnahme Mod-1.		Ergebnis der Studie voraussichtlich im Sommer 2021.		

Thema Potential im Bereich Schwergut- und Großraumtransporte

Maßnahme Mod-9: Digitales Routenfähiges Verkehrsnetz für VEMAGS

Das BMVI wird das digitale routingfähige Verkehrsnetz der Bundeswasserstraßen für eine Verwendung im VEMAGS-System zur Verfügung stellen.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	Das digitale routingfähige Verkehrsnetz der Bundeswasserstraßen wurde dem VEMAGS-Beauftragten im März 2019 zur Verfügung gestellt.		umgesetzt		

Hintergrundinformationen zu Maßnahme Mod-9:

Die Durchführung von Sondertransporten (Schwergut- und Großraumtransporte) auf der Straße ist in Deutschland grundsätzlich genehmigungspflichtig. Die Abwicklung erfolgt bundesweit über ein elektronisches Antrags- und Genehmigungsverfahren ("Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertransporte" - VEMAGS).

Maßnahme Mod-10: Dialog Länder Genehmigungsverfahren zu Schwerguttransporten

Das BMVI wird in den Dialog mit den Ländern treten, um eine Optimierung des Genehmigungsverfahrens mit dem Ziel der stärkeren Integration der Binnenschifffahrt in die Transportkette zu erreichen.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	Ein wesentliches Ergebnis der Arbeitsgruppe (AG) zur Erarbeitung von konkreten Umsetzungsvorschlägen zur Verlagerung von Großraum- und Schwerlasttransporten von der Straße auf die Wasserstraße ist die Umgestaltung des Anhörverfahrens Straße durch automatisierte vorgeschaltete Parameterprüfung sowie die Einrichtung einer Prüfstelle für Schiene und Wasserstraße. Eine Integration der Wasserstraßen- und Hafeninformationen in VEMAGS ist technisch möglich. Erste Vorschläge aus der AG im BMVI wurden im Bund-Länder-Fachausschuss zur Straßenverkehrsordnung und in der Lenkungsgruppe VEMAGS vorgestellt. Besprechung auf Arbeitsebene mit VEMAGS fand Ende Juli 2020 statt.	Aktuell Erarbeitung des Schlussberichts. Abgabe Entwurf Schlussbericht	Ende 2020		

Maßnahme Mod-11: Datenbank Schwergutumschlag und Schwergutliniendienste

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.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	<p>Die AG zur Erarbeitung von konkreten Umsetzungsvorschlägen zur Verlagerung von Großraum- und Schwerlasttransporten von der Straße auf die Wasserstraße ist mit dem BÖB zwecks Datenumfangs der Hafeninformatoren etc. in Abstimmung. Der Bund bietet dem BÖB die einmalige Erfassung der Hafeninformatoren unter Beteiligung eines externen Anbieters an.</p> <p><u>BÖB:</u> Unterstützung der o.g. AG. 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.</p> <p><u>DVF:</u> Daten müssen im bestehenden System zur Verfügung gestellt werden. Pilotprojekt mit Berater-Unterstützung sinnvoll. Angaben zu verfügbaren Schiffstransporten, Ladungsvermögen der Schiffe, vorhandene Krananlagen in Häfen, Informationen zu landseitigen Zu-/Abfahrtsrouten, Tauglichkeit der Zufahrten zu den Häfen notwendig.</p>	Erstmalige Erfassung der benötigten Hafeninformatoren unter Beteiligung eines externen Anbieters.			

Maßnahme Mod-13: Dialog Länder Schwerlaststruten

Das BMVI wird in Dialog mit den Ländern treten, um verlässliche Schwerlaststruten von und zu den Binnenhäfen in allen Ländern zu definieren.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Mittelfristige Maßnahme	Siehe Maßnahme Mod-10.				

Maßnahme Mod-14: Prüfung ordnungspolitische Maßnahmen Schwergut

Das BMVI wird ordnungspolitische Maßnahmen prüfen, die den vorrangigen Sondertransport auf der Wasserstraße unterstützen.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Mittelfristige Maßnahme	Siehe Maßnahme Mod-10.				

Maßnahme Mod-15: Umschlagpersonal Binnenhäfen Schwergut

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

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Mittelfristige Maßnahme	BÖB: Eine Review-Group aus BÖB-Mitgliedern wird weiteren Schulungsbedarf prüfen.				

Thema Stärkung der Binnenschifffahrt in den Häfen

Maßnahme Mod-8: Abläufe für Binnenschiffe in Seehäfen

Das BMVI setzt sich für die Verbesserung der Ablaufplanung für Binnenschiffe in den Seehäfen ein und unterstützt innovative Ablaufplanungssysteme in deutschen Seehäfen, z.B. im Rahmen des Förderprogramms Innovative Hafentechnologien (IHATEC).

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	Verschiedene Projekte des IHATEC-Förderprogramms befassen sich mit einer verbesserten Ablaufplanung für Binnenschiffe in Häfen (z.B. die Projekte HVCC-Software, EMP 4.0, SMECS, Binntelligent, Select). Nähere Informationen hierzu: https://www.innovativehafentechnologien.de/	Das Förderprogramm IHATEC läuft Ende 2020 aus, soll jedoch bis 2025 verlängert werden. Das BMVI erwartet durch zukünftige IHATEC-Projekte weitere Verbesserungen für Binnenschiffe in Häfen.	Daueraufgabe		

Hintergrundinformationen zu Maßnahme Mod-8:

Binnenschiffe fahren innerhalb eines Seehafens häufig verschiedene Terminals an, die normalerweise auch durch Seeschiffe genutzt werden. Eine bessere Ablaufplanung wann und in welcher Reihenfolge ein Binnenschiff verschiedene Umschlagterminals – unter Berücksichtigung des Umschlags von Seeschiffen – anfährt, kann die Effizienz deutlich erhöhen. In dem seit 08.07.2016 bestehenden Förderprogramm IHATEC wird die Entwicklung innovativer Technologien, die den Häfen helfen, das Umschlagaufkommen zu bewältigen und Logistikketten zu verbessern gefördert. Ziele des Förderprogramms sind u. a. die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen See- und Binnenhäfen, die Optimierung des Güterumschlags, der Fahrgastdienste in den Häfen und des Zu- und Ablaufverkehrs sowie die Verbesserung der digitalen Infrastruktur.

Maßnahme Inf-14: Dialog Länder/Kommunen Liegeplätze

Das BMVI wird sich im Dialog mit Ländern und Kommunen für den Erhalt und die Zurverfügungstellung einer ausreichenden Anzahl von Liegeplätzen für Binnenschiffe in stadtnahen Bereichen einsetzen und das Einrichten eines Liegestellenkatasters vorschlagen.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	Für das Errichten und Betreiben von Liegestellen ist im Bereich der Bundeswasserstraßen der Bund und in den Häfen das jeweilige Bundesland bzw. die Kommune zuständig. Die WSV wird durch die Länder und Kommunen bezüglich der Aufstellung und Abstimmung von Raumordnungs-, Flächennutzungs- und Bauleitplanungen regelmäßig eingebunden, sodass hierdurch die Zurverfügungstellung neuer Liegestellen auch in stadtnahen Bereichen verbindlich zwischen den Behörden vereinbart werden kann.	Erstellung eines Liegestellenkatasters auf Grundlage der bereits bestehenden tabellarischen Übersichten unter elwis.de zu den Liegestellen des Bundes im Bereich der Bundeswasserstraßen. Ergänzung durch Angaben der Länder und Kommunen zu den Liegestellen in Häfen.			

Maßnahme Inf-15: Dialog Länder/Kommunen Gewichtung Belange Häfen

Das BMVI wird den Dialog mit Ländern und Kommunen bezüglich der Aufstellung von Raumordnungs-, Flächennutzungs- und Bauleitplanungen fortsetzen, um eine höhere Gewichtung der Belange der Häfen und der Werftindustrie zu erreichen.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	Für den 19.05.2020 war ein Gespräch zwischen dem BMVI und den zuständigen Länderministerien zur Umsetzung verschiedener Maßnahmen des Masterplans geplant. Dieses musste wegen der Corona-Pandemie verschoben werden. Stattdessen Stellungnahmen der Länderministerien zu verschiedenen Maßnahmen des Masterplans angefordert.	Bearbeitung der Stellungnahmen der Länderministerien. Planung des Gesprächs zu einem späteren Zeitpunkt.	Daueraufgabe		

Thema Kostensenkung in der Binnenschifffahrt

Maßnahme Inf-5: Abschaffung der Schifffahrtsabgaben/Moselabgaben

Das BMVI hat zum 01.01.2019 die Abschaffung der Schifffahrtsabgaben umgesetzt. Hiervon ausgenommen sind der Nord-Ostsee-Kanal und - aufgrund eines internationalen Abkommens mit Frankreich und Luxemburg - die Mosel. Das BMVI hat Gespräche mit Frankreich und Luxemburg zwecks Aufhebung der Abgabepflicht auf der Mosel aufgenommen.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Bereits eingeleitete bzw. umgesetzte Maßnahme	Die deutsche Delegation setzt sich seit Mai 2018 im Rahmen der Moselkommission für die Abschaffung der Schifffahrtsabgaben ein. Seit Anfang 2019 verfolgt auch Luxemburg das Ziel, die Abgabenerhebung auf der Mosel zu beenden.	Aufnahme direkter Gespräche mit Frankreich, mit dem Ziel, auch Frankreich für das Vorhaben zu gewinnen. Weitere Diskussion in der Moselkommission.		Für Frankreich noch Fragen ungelöst, insb. finanzielle Auswirkungen auf die französische Wasserstraßenverwaltung.	

Hintergrundinformationen zu Maßnahme Inf-5:

Die Erhebung der Schifffahrtsabgaben auf der Mosel ist durch den „Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Französischen Republik und dem Großherzogtum Luxemburg über die Schiffbarmachung der Mosel“ vom 27.10.1956 geregelt. Gemäß Moselvertrag ist die Moselkommission für deren Festlegung zuständig. Die Schifffahrtsabgaben werden den Moselanrainerstaaten nach einem festgelegten Verteilungsschlüssel zurückerstattet, um die Kosten für Betrieb und Ausbau der Schifffahrtsstraße Mosel auszugleichen.

Maßnahme Flo-9: Reduktion Hafententgelte

Die Binnenhafenvirtschaft wird zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit die Reduktion von Hafententgelten prüfen.

Zeithorizont gemäß Masterplan	Sachstand	Geplante Schritte	Zeitplan	Anmerkungen	Stand
Kurzfristige Maßnahme	<u>BÖB/VBW/VSM:</u> Hafententgelte 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.	<u>BÖB/VBW/VSM:</u> Vorschlag: Nutzung der Ergebnisse der DST-Studie zur Entwicklung eines EEDI/EEOI für die Entwicklung von Umwelteffizienzklassen für Binnenschiffe. Ergebnisse der Studie als Grundlage für ein Schema zur Entwicklung gestaffelter Hafengebühren (siehe Vorlage der Niederlande bei CESNI).			

Hintergrundinformationen zu Maßnahme Inf-5:

CESNI: Europäischer Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt. EEDI/EEOI: siehe Maßnahme Flo-7.

Abkürzungsverzeichnis

AIS	Automatic Identification System
ARA	Antwerpen , Rotterdam und Amsterdam
Banz AT	Bundesanzeiger Amtlicher Teil
BIM	Building Information Modeling
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
CDNI	Convention on the collection, deposit and reception of waste generated during navigation on the Rhine and other inland waterways
CESNI	Comité Européen pour l'Élaboration de Standards dans le Domaine de Navigation In térieure
CO2	Kohlendioxid
ELWIS	Elektronischer Wasserstraßen-Informationsservice der Wasserstraßen und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
EU	Europäische Union
GDWS	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
IWA/IWP-Motoren	Motoren, die ausschließlich in Binnenschiffen zum Antrieb von Motoren (IWP) oder als Hilfsaggregat (IWA) eingesetzt werden
KLIWAS	Auswirkungen des Klimawandels auf Wasserstraßen und Schifffahrt – Entwicklung von Anpassungsoptionen
KV	Kombinierter Verkehr
Mrd.	Milliarden
NRE- Motoren	Motoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Motoren, Maschinen und Geräte
NRMM	Non-Road Mobile Machinery
RIS-COMEX	River Information System Corridor Management Execution
SANDRA	Simulator for Advanced Navigation Duisburg – Research and Application
SPC	ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center
TEN-T	Trans-European Transport Network
VEMAGS	Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertransporte
VEMM	Verfahren zur Prüfung der Zulässigkeit des Einbaus von marinisierten Motoren
VOC	Volatile organic compounds
WSV	Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
ZKR	Zentralkommission für die Rheinschifffahrt