

Novelle der RIS-Richtlinie

Standards für die RIS (River Information Services/Binnenwasserstraßeninformationsdienste) sollen künftiger schneller an neue technische Möglichkeiten angepasst werden können – eines der Ziele, die die EU-Kommission mit einer geplanten Novelle der europäischen RIS-Richtlinie verfolgt.



Otto Dürst/stock.adobe.com

Neues Element des Vorschlags: Die Verknüpfung der Schiffsdaten mit der elektronischen Frachttransportinformation.

Seit 2005 gibt die europäische RIS-Richtlinie 2005/44/EG einen Rahmen für nationale Binnenwasserstraßeninformationsdienste vor, wie sie zum Beispiel in Deutschland durch „ELWIS“ („Elektronischer Wasserstraßen-Informationsservice für die Binnenschifffahrt“/www.elwis.de) verkörpert werden. Ziel ist, die grenzüberschreitende Schifffahrt durch harmonisierte Datenstandards zu erleichtern.

Der Ende Januar von der Europäischen Kommission in aller Stille vorgelegte Vorschlag für eine Überarbeitung der RIS-Richtlinie von 2005 sieht unter anderem vor, dass die Vorgaben für RIS-Daten nicht mehr in der Richtlinie selbst oder unregelmäßigen EU-Durchführungsrechtsakten festgelegt werden müssen (COM(2024) 33 final). Vielmehr sollen in einem vereinfachten Verfahren die vom Europäischen Ausschuss für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) erarbeiteten Standards als europarechtliche Vorgabe übernommen werden.

Damit könnten angesichts der rasanten Entwicklung in der IT schneller neue Möglichkeiten in die Praxis überführt werden, erläuterte ein Fachmann, der ungenannt bleiben wollte, gegenüber SUT: Während die EU lediglich 2007/2012 und 2018/2019 Durchführungsrechtsakte zu Standards erlassen hat, werden die von CESNI erarbeiteten europäischen Standards für RIS (ES-RIS) alle zwei Jahre aktualisiert. Zum Beispiel gibt es inzwi-

schen die Möglichkeit, Nachrichten für die Binnenschifffahrt/ Notices to Skippers mit vordefinierten Textbausteinen so zu schreiben, dass sie maschinell übersetzt werden können.

Als weiteren Schritt schlägt die Kommission vor, eine einheitliche europäische RIS-Plattform zu schaffen, in die alle Staaten ihre RIS-Daten einspeisen. Der von SUT befragte Fachmann verwies darauf, dass es mit Eurisportal.eu bereits eine Plattform gibt, in der die Daten der nationalen RIS zusammengeführt werden. Problem sei eher, dass die Mitgliedstaaten Daten in unterschiedlicher Tiefe und Aktualität liefern.

Um dieses Problem anzugehen, wird ein Mindestkanon von Daten definiert, den die RIS für die Fahrtplanung enthalten müssen. Während bisher nur Größenbeschränkungen für Schiffe, Öffnungszeiten von Schleusen und Hub-/Klapp-/Drehbrücken sowie Wasserstandsangaben bereitgestellt werden mussten, sollen künftig auch aktuelle Wartezeiten vor Schleusen und Brücken angegeben werden. Die Datenbank für Infrastrukturdaten und Referenzcodes (ERDMS/European Reference Data Management System), die in vereinheitlichter Form Lageangaben zu Wasserstraßen und Anlagen enthält, wird rechtlich in der RIS-Richtlinie verankert und muss künftig von den Mitgliedstaaten mindestens einmal jährlich aktualisiert werden. Neu abgebildet werden sollen Tank- und Ladeinfrastrukturen für alternative Antriebe, einschließlich ihrer aktuellen Verfügbarkeit. Dafür werden auch die Häfen in die Pflicht genommen, ebenso wie zu Angaben über Liegeplätze.

RIS und eFTI sollen verknüpft werden

Ein völlig neues Element des Vorschlags, der bei Redaktionsschluss nur in englischer Sprache vorliegt, ist es, Schiffsdaten mit der elektronischen Frachttransportinformation (eFTI) zu verknüpfen, um so intermodale Transportketten zu erleichtern und Meldepflichten zu vereinfachen – zum Beispiel zu Gefahrgütern an Bord. Der von SUT befragte Fachmann sieht das Problem, dass die von der EU-Kommission gewünschte Verknüpfung die bisher freiwillige Anwendung von eFTI in die Binnenschifffahrt quasi verpflichtend machen würde. eFTI und eFTI-Plattformen seien zudem von kommerziellen Logistikinteressen getrieben. „Wenn ich eine Behörde wäre, die auf die Sicherheit in der Schifffahrt achten soll, will ich nicht auf eine Plattform angewiesen sein, die von Dritten betrieben wird.“

Bevor die Richtlinie in Kraft tritt, müssen das Europäische Parlament und der Rat der Mitgliedstaaten zustimmen. Sie können aber auch noch Änderungen vornehmen. Ob die Verabschiedung der Richtlinie noch vor der Europawahl Anfang Juni gelingt, erscheint fraglich, da das Parlament letztmalig Ende April tagt. Verbindlich sein soll sie nur für die transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-T).

Matthias Roeser