



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den xxx
KOM(2006) yyy

- ENTWURF -

MITTEILUNG DER KOMMISSION

ÜBER DIE FÖRDERUNG DER BINNENSCHIFFFAHRT

„NAIADES“

Integriertes Europäisches Aktionsprogramm für die Binnenschifffahrt

MITTEILUNG DER KOMMISSION

ÜBER DIE FÖRDERUNG DER BINNENSCHIFFFAHRT

„NAIADES“

Integriertes Europäisches Aktionsprogramm für die Binnenschifffahrt

I. EINLEITUNG

Im europäischen Güterverkehr gibt es noch viel zu verbessern. Überlastungen, Kapazitätsprobleme und Verspätungen beeinträchtigen die Mobilität sowie die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit und wirken sich nachteilig auf die Umwelt und die Lebensqualität aus. Die EU hat sich dem Ziel verpflichtet, den Verkehr auf weniger energieintensive, umweltfreundlichere und sicherere Verkehrsträger zu verlagern. Die Binnenschifffahrt kann beim Erreichen dieses Ziels offensichtlich eine zentrale Rolle spielen.

Es bedarf konkreter Maßnahmen, um das Marktpotenzial der Binnenschifffahrt voll auszuschöpfen und ihre Attraktivität als Verkehrsträger zu erhöhen. Da der Binnenschiffsverkehr häufig grenzüberschreitend ist, muss sowohl auf nationaler als auch auf Gemeinschaftsebene gehandelt werden.

Diese Mitteilung umfasst ein integriertes Aktionsprogramm. Zur Erreichung ihrer Ziele fordert die Europäische Kommission die Mitgliedstaaten auf, sich an der Umsetzung des Aktionsprogramms aktiv zu beteiligen.

II. BEGRÜNDUNG

Ausgewogenes Güterverkehrssystem

In dem Weißbuch der Kommission „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ werden eine Reihe von Zielen festgelegt, damit auch im Jahr 2010 die Wettbewerbsfähigkeit und eine auf Dauer tragbare Mobilität gewährleistet sind. Die Bedeutung dieser Ziele wird unterstrichen durch die auf Wirtschaftswachstum und die Schaffung von Arbeitsplätzen ausgerichtete Lissabon-Strategie sowie durch den Europäischen Rat von Göteborg (2001) über eine Strategie der nachhaltigen Entwicklung.

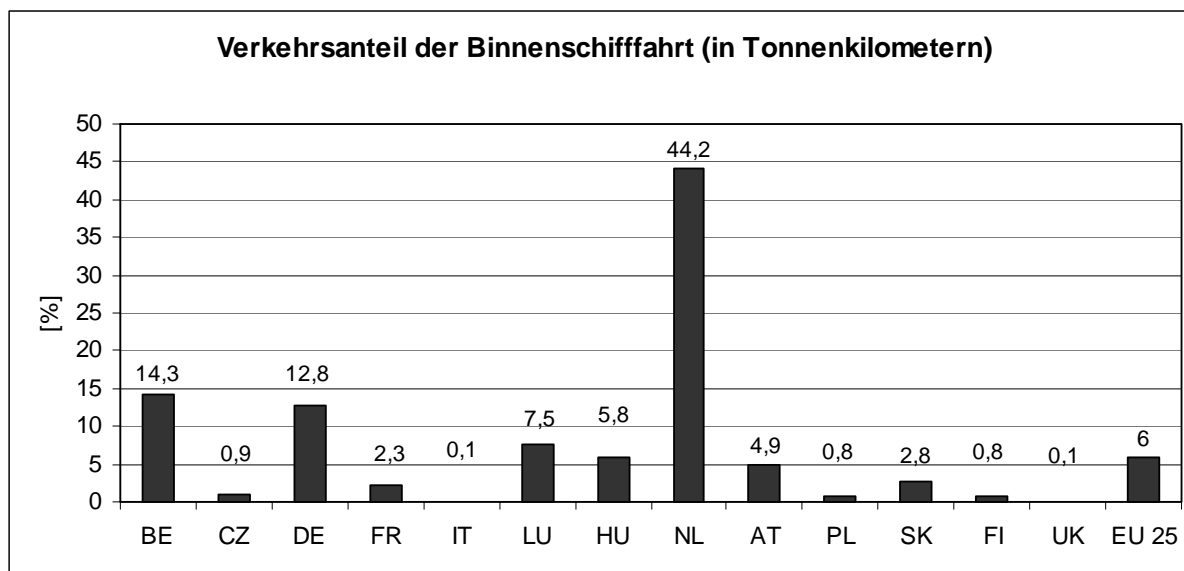
Wegen des zunehmenden Überseehandels und der EU-Erweiterung in Richtung Mittel- und Osteuropa dürfte der Güterverkehr in Europa bis 2015 um ein Drittel anwachsen. Die gegenwärtige Art und Weise des Verkehrswachstums, das einseitig zu Lasten der Straße geht, ist gleichbedeutend mit Überlastung und Umweltverschmutzung geworden, deren Kosten sich bis 2010 voraussichtlich verdoppeln und damit auf 1 % des jährlichen europäischen BIP ansteigen werden.

Zusammen mit dem Schienen- und dem Kurzstreckenseeverkehr kann die Binnenschifffahrt, im Einklang mit der Empfehlung des Weißbuchs, zur Nachhaltigkeit des Verkehrssystems beitragen. Im Rahmen eines liberalisierten Binnenschifffahrtmarktes verfolgt die Kommission das Ziel, die Wettbewerbsstellung der Binnenschifffahrt, insbesondere durch ihre Integration in multimodale Beförderungsketten, zu fördern und auszubauen.

Wachstumspotenzial der Binnenschifffahrt

Die Binnenschifffahrt ist traditionell stark in der Langstreckenbeförderung von Massengut. In den vergangenen zwei Jahrzehnten wurden auch mit Erfolg neue Märkte erschlossen, etwa der Hinterlandverkehr mit Seecontainern, wo zweistellige jährliche Zuwachsraten erzielt werden. Die Erschließung der Stückgutbeförderung im Landverkehr und des Kurzstreckenverkehrs ermöglicht darüber hinaus neue Vertriebslösungen, die den aktuellen Logistikanforderungen besser gerecht werden.

In manchen Regionen (z. B. Einzugsgebiete großer Seehäfen) entfallen bereits 40 % des Verkehrs auf die Binnenschifffahrt. Belgien und Frankreich verzeichneten zwischen 1997 und 2004 mit jeweils über 50 % und über 35 % beeindruckende Wachstumsraten (nach Tonnenkilometern). Der Sektor besteht heute aus etwa 12.500 Schiffen, was einer Ladekapazität von 440.000 LKWs entspricht. Die Binnenschifffahrt schneidet bei den externen Kosten, insbesondere bei Umweltverschmutzung und Sicherheit, am besten ab (2 ½-mal besser als die Straße) und verfügt über eine große Kapazität. Derzeit werden z.B. nur 10 % des Potenzials der Donau genutzt. Der Verkehrsträgeranteil der Binnenschifffahrt in der EU beträgt 6%, während die Schifffahrt in den Vereinigten Staaten allein auf dem Mississippi einen Verkehrsträgeranteil von 12 % ausmacht.



Beitrag zu Wirtschaftswachstum und Nachhaltigkeit

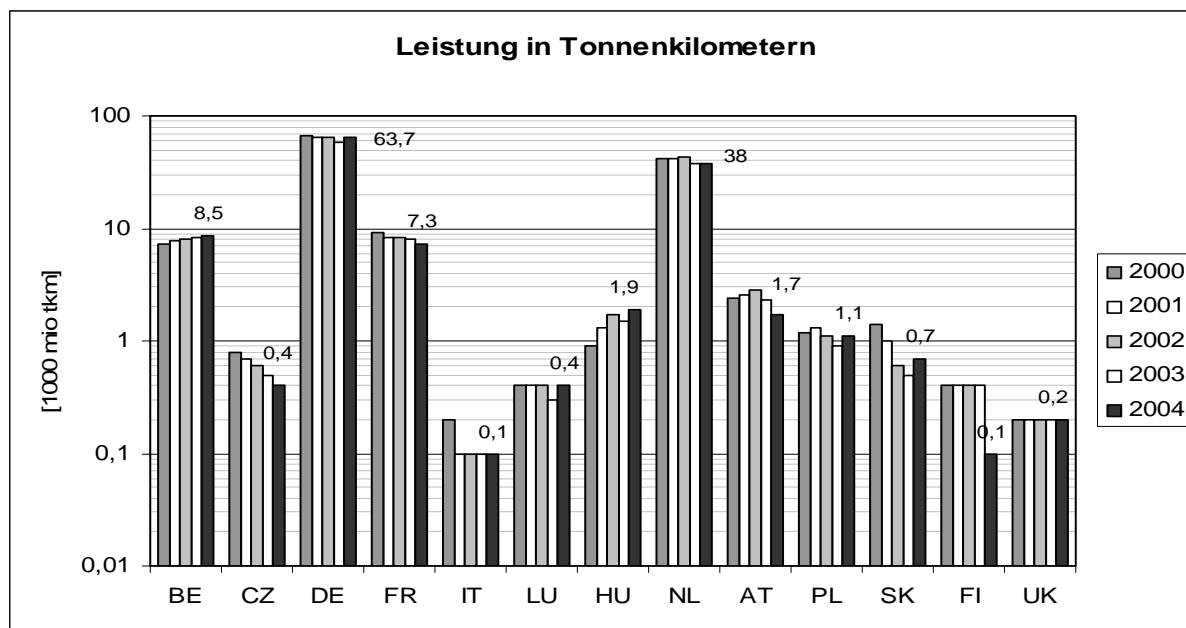
Durch die verstärkte Nutzung der Binnenschifffahrt können die Verkehrskosten erheblich gesenkt werden. Die Verfügbarkeit kostengünstiger Binnenschiffsverkehrsdienste ist ein entscheidender Standortfaktor für die europäische Industrie, der zur Erhaltung industrieller Arbeitsplätze erheblich beiträgt. Allein in Deutschland hängen rund 400 000 Arbeitsplätze direkt oder indirekt von der Binnenschifffahrt und damit verbundenen Unternehmen ab¹.

Die europäische Binnenwasserstraßeninfrastruktur verfügt über umfangreiche freie Kapazitäten. Im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern hängt die Intensivierung des Wasserstraßenverkehrs normalerweise nicht so stark von öffentlichen Investitionen und der Verfügbarkeit entsprechender Flächen ab. Darüber hinaus ist die Binnenschifffahrt weitaus

¹ Forum Binnenschifffahrt und Logistik, Handlungskonzept, Berlin, Januar 2005.

sicherer als andere Verkehrsarten. In den Niederlanden, wo der dichteste Binnenschiffsverkehr in Europa herrscht, geht die Zahl der jährlichen Unfälle mit Todesfolge gegen Null.

Ferner erweist sich die Binnenschifffahrt mit externen Kosten von derzeit 10 € je 1 000 Tonnenkilometer als der umweltfreundlichste Landverkehrsträger (zum Vergleich: Straßenverkehr 35 € und Eisenbahn 15 €)². Würde der auf die Binnenschifffahrt entfallende Verkehrsanteil über die Straße fließen, so lägen die Schadstoffemissionen in Europa um mindestens 10 % höher.



Künftige Herausforderungen

Die Kommission will mit dieser Mitteilung die Vorteile der Binnenschifffahrt unterstreichen und auf die Beseitigung bestimmter Hindernisse hinwirken, die der Nutzung bestimmter Möglichkeiten im Wege stehen. Zwar sind in der Binnenschifffahrt die erwähnten Erfolge zu verzeichnen, doch um ihr Potenzial voll auszuschöpfen, müssen noch eine Reihe von Schwierigkeiten überwunden werden.

Der fragmentierte Markt und ein starker Wettbewerb haben die Möglichkeiten zur Wiederanlage von Erträgen schrumpfen lassen. Dies sind, zusammen mit der Langlebigkeit der Schiffe, wichtige Gründe, die einer Modernisierung der Flotte entgegenstehen. Da die Arbeitsbedingungen an Bord und die Berufsaussichten weniger attraktiv erscheinen als in anderen Sparten, fehlt es dem Sektor an Fachkräften. Häufig sind den Behörden und sogar Verkehrs- und Logistikunternehmen die Vorteile des Binnenschiffsverkehrs nicht bekannt. Bei Planungen auf kommunaler und regionaler Ebene bleibt der Verkehrsträger oft unberücksichtigt. Die Binnenwasserstraßen und Umschlaganlagen sind von einer Reihe strategischer Engpässe betroffen und bedürfen längst fälliger Instandhaltungsarbeiten. Gegenüber Baumaßnahmen bestehen umweltpolitische Vorbehalte. Auf dem Gebiet der Informations- und Kommunikationstechnologien, z. B. Binnenschifffahrtsinformationsdienste, ist noch weitere Entwicklungsarbeit notwendig.

² KOM(2002) 54 endg.

Auch der institutionelle Rahmen der europäischen Binnenschifffahrt ist uneinheitlich. Dies hat eine ineffiziente Nutzung von Verwaltungsressourcen sowie ein mangelndes politisches Interesse zur Folge, was schließlich zu komplizierten unternehmerischen Rahmenbedingungen führt.

Die Notwendigkeit eines koordinierten Vorgehens

All dies erfordert eindeutig, dass alle Beteiligten, d. h. die Industrie, die Europäische Gemeinschaft, die Mitgliedstaaten sowie andere Verantwortliche, mittel- und langfristig koordinierte Anstrengungen unternehmen.

III. AKTIONSPROGRAMM

Das folgende Aktionsprogramm trägt den Namen „NAIADES“³ (**N**avigation **A**nd **I**nland Waterway **A**ction and **D**evelopment in **E**urope – Europäisches Aktions- und Entwicklungsprogramm für die europäische Binnenschifffahrt). Es beruht auf einer gründlichen Analyse und ist das Ergebnis ausführlicher Anhörungen der Mitgliedstaaten und der Wirtschaft.⁴ Im Mittelpunkt stehen fünf strategische und voneinander abhängige Bereiche einer umfassenden Binnenschifffahrtspolitik : Markt, Flotte, Arbeitsplätze und Fachwissen, Image und Infrastruktur. Das Programm umfasst Empfehlungen für Maßnahmen der Gemeinschaft, der Mitgliedstaaten und anderer Beteiligter im Zeitraum 2006-2013. Diese können in Legislativ-, Koordinierungs- und Unterstützungsmaßnahmen unterteilt werden (siehe Anhang 1). Das Programm soll in enger Zusammenarbeit mit nationalen und regionalen Behörden, den Stromkommissionen und der europäischen Industrie umgesetzt werden.

1. MÄRKTE

Die Binnenschifffahrt ist traditionell stark im Massenguttransport, weitete aber ihr Angebot erfolgreich auf die Beförderung hochwertigen Stückguts in Westeuropa aus. Die Entwicklungen im Hinterlandverkehr der maritimen Transporte von Containern sowie in Mittel- und Osteuropa sind zwar viel versprechend, befinden sich aber noch in den Anfängen. Neue Marktnischen sind in den Bereichen Abfall, Recycling und Gefahrgut, bei der Beförderung von Fahrzeugen und von Schwergut und übergroßen Ladungen sowie in der Fluss-/Seeschifffahrt entstanden. Für diese Wachstumsmärkte soll die Binnenschifffahrt zuverlässige multimodale Haus-zu-Haus-Dienstleistungen anbieten und zugleich besser in die Logistikkette des Verkehrs eingebettet werden.

Erschließung neuer Märkte

Damit neue multimodale Verkehrsdienste auf den Markt vordringen können, müssen starke Synergien und eine kritische Masse vorhanden sein. Dies erfordert eine enge Zusammenarbeit zwischen den Spediteuren, der Schiffindustrie und den Häfen. Der schwierige Zugang zu Kapital ist ein Hemmnis für die Einrichtung neuer Verkehrsdienste. Durch geeignete Lösungen sollte versucht werden, Anlaufschwierigkeiten zu überwinden. Die Zusammenarbeit zwischen den

³ In der griechischen Mythologie sind die Najaden Süßwassernymphen, die über Flüsse, Teiche, Quellen, Seen und Sümpfe wachen.

⁴ Gutachten „Prospects of Inland Navigation within the Enlarged Europe“ (PINE), September 2004; Experten-Workshop am 25.2.2005; öffentliche Anhörung vom 15.7. bis 31.8.2005; Anhörungen des Gewerbes und der Mitgliedstaaten im September 2005

verschiedenen Verkehrsträgern sollte erleichtert und Zusammenschlüsse innerhalb der Branche gefördert werden. .

Förderung unternehmerischer Initiative

Das Potential der im Binnenschiffahrtssektor seit jeher vorhandenen unternehmerische Initiative sollte voll zum Tragen kommen. Hohe Investitionskosten und Schwierigkeiten bei der Beschaffung der erforderlichen finanziellen Mittel erschweren die Expansion und die Erneuerung des aus vielen Kleinunternehmen bestehenden Sektors (vgl. Tabelle in Anhang 2). Um neue Marktteilnehmer anzuziehen und Expansionsmöglichkeiten für bestehende Unternehmen zu schaffen, muss für einen besseren Zugang zu Kapital gesorgt werden, insbesondere für KMU. Durch steuerliche Anreize sollte die Wiederanlage von Betriebsgewinnen gefördert werden. Leitlinien für Staatsbeihilfen könnten den Mitgliedstaaten klare und vorhersehbare Orientierungen für Staatsbeihilfen auf diesem Gebiet geben. Dabei könnte im Zusammenhang mit der gegenwärtigen Überarbeitung der Regeln für Staatsbeihilfen im Verkehrsbereich auch die Ausweitung der *de-minimis*-Regeln erwogen werden.

Verbesserung des Verwaltungs- und Rechtsrahmens

Der allgemeine Verwaltungs- und Rechtsrahmen sollte eine florierende Binnenschiffahrt begünstigen. Im Einklang mit den Zielen von Lissabon sollte geprüft werden, inwieweit Verwaltungsverfahren vereinfacht oder abgeschafft werden können, um gleiche Ausgangsbedingungen zwischen den Mitgliedstaaten und den einzelnen Verkehrsträgern zu schaffen. Die nötigen Formalitäten sollten durch eine bessere Koordinierung aller relevanten öffentlichen Stellen bzw. Instanzen und Politiken gestrafft werden.

Instrumente	Zuständige Akteure
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Leitlinien für staatliche Beihilfen (Unterstützungsprogramme) sowie möglicherweise de-minimis-Regeln 	EK
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Programme zur Förderung der modalen Verlagerung und Erleichterung von Investitionen (einschl. Forschung und steuerliche Anreize) 	MS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ EU-FTE- und Förderprogramme (7. Forschungsrahmenprogramm, Marco Polo, CIP, INTERREG) 	EU/MS/Industrie
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Finanzierungshandbuch für die Binnenschiffahrt 	EK
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anlaufstellen der Verwaltung, in denen alle Verfahren zentral abgewickelt werden können (one-stop-shops), und Ansprechpartner für die Binnenschiffahrt 	EK/MS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ermittlung von Hemmnissen in geltenden und neuen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten 	EK/MS/Industrie
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Harmonisierung der Rechtsvorschriften in Bezug auf Mannschaften, Schiffe und Schifferpatente, Formulare für den intermodalen Verkehr, Haftung und Ladeeinheiten (ILU) 	EK/EU

EK = Europäische Kommission, EU = Europäische Union, MS = Mitgliedstaaten

2. FLOTTE

Die Binnenschifffahrt ist ein effizienter, sicherer und umweltfreundlicher Verkehrsträger. Der verstärkte Rückgriff auf diesen Verkehrsträger entspricht den Zielen der Verkehrs- und Umweltpolitik. Damit er seinen Vorsprung in diesen Bereichen halten kann, sind jedoch laufend Investitionen für seine Modernisierung und für Innovationen erforderlich.

Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt in Bezug auf Logistik, Umweltfreundlichkeit und Sicherheit

Eine effiziente Technologie führt in der Regel zu einer leistungsfähigeren Logistik und niedrigeren Betriebskosten. Dies kann durch gezielte Erneuerungen in der Flotte erreicht werden, z. B. in Bezug auf Konstruktionsmerkmale der Schiffe, weitergehende Automatisierung, Informations- und Kommunikationstechnologien etc. Daher sollten für große und kleine Schiffe innovative Konzepte für Betriebsabläufe und Ladungsumschlag geprüft und vereinfacht werden.

Durch die Weiterentwicklung von Technologien zur weiteren Reduzierung von Treibstoffverbrauch und schädlichen Emissionen neuer und bestehender Schiffe, z. B. Hydrodynamik, verbesserter Antrieb, Wirkungsgrad und Filtertechniken, kann die Binnenschifffahrt ihre hohen Standards aufrechterhalten. Die Forschung im Bereich wirtschaftlich tragbarer Brennstoffe ohne Kohlenstoffanteil, z. B. Brennstoffzellen und emissionsfreie Motoren, sollte ebenfalls aktiv fortgeführt werden. Die Nutzung von Biokraftstoffen, insbesondere Biodiesel, sollte ausgeschöpft werden⁵. Die Anpassung von Konstruktionsmerkmalen und Schiffsnormen an die Gegebenheiten bestimmter Flüsse sollte in Betracht gezogen werden.

Das Sicherheitsniveau in der Binnenschifffahrt ist bereits vorbildlich, kann jedoch durch schiffs- und landseitige Informationstechnologie (Binnenschifffahrtsinformationsdienste), Navigationsausrüstung, Konstruktionsmerkmale der Schiffe sowie durch Aus- und Weiterbildung noch weiter verbessert werden.

Innovation kann durch den Bau neuer Schiffe (langfristig) oder die Nachrüstung bestehender Schiffe (kurz- und mittelfristig) erfolgen. Um neuen Technologien den Weg auf den Markt zu ebnen, sollte der Rechtsrahmen für Umwelt- und Sicherheitsstandards (Motoremissionen, Brennstoffqualität, Abfallentsorgung, Beförderung gefährlicher Güter) verstärkt werden. FuE-Maßnahmen sollten gezielt auf die Entwicklung von Nachrüstungskonzepten ausgerichtet werden, die durch Unterstützungsprogramme (einschließlich Pilotversuchen), steuerliche Anreize und Ausbildungsmaßnahmen flankiert werden. Das Potenzial des Reservefonds für die Binnenschifffahrt, geschaffen unter Verordnung (EG) Nr. 718/1999 und finanziert durch Beiträge des Gewerbes, könnte ebenfalls überprüft werden, um es besser zu nutzen und um die Möglichkeit zusätzlicher Finanzquellen zu untersuchen.

⁵ Siehe Richtlinie 2003/30/EG.

Instrumente	Zuständige Akteure
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Leitlinien für staatliche Beihilfen (Unterstützungsprogramme) sowie möglicherweise de-minimis-Regeln 	EK
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Förderprogramme für Technologien zur Erhöhung von Effizienz, Umweltfreundlichkeit und Sicherheit (einschl. Forschung und steuerliche Anreize) 	MS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ EU-FTE- und Förderprogramme (7. Forschungsrahmenprogramm, Leitprojekte für sektorspezifische Innovationen) 	EU/Industrie
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Europäischer Reservefonds für die Binnenschifffahrt, Verordnung (EG) Nr. 718/1999 	EU/MS/Industrie
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Finanzierungshandbuch für die Binnenschifffahrt 	EK
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Umwelt- und Sicherheitsvorschriften (einschl. von Motoren und Fracht ausgehender Emissionen, Abfallentsorgung, Kraftstoffqualität, Beförderung gefährlicher Güter) 	EU

3. ARBEITSPLÄTZE UND FACHKENNTNISSE

Engpässe bei Personal und unternehmerischer Kapazität sind zu einem ernstem Problem geworden. In den 1990er Jahren konnte dies teilweise durch technologische Innovationen und verstärkte Mobilität von Bordpersonal von innerhalb und außerhalb der EU aufgefangen werden, weil die unterschiedlichen Lohnkosten ein großer Anreiz waren.

Anreize für Arbeitskräfte

Das zentrale Element einer solchen Strategie muss die Verbesserung der Arbeits- und Sozialbedingungen durch einen konstruktiven sozialen Dialog auf europäischer Ebene sein. Die Festlegung EU-weit geltender beruflicher Qualifikationsanforderungen durch eine verstärkte gegenseitige Anerkennung von Qualifikationsstandards, z. B. durch den Europäischen Qualifikationsrahmen (EQR), wird für eine größere Mobilität der Arbeitnehmer sorgen. Darüber hinaus könnte durch Einstellungsinitiativen auch über den Sektor hinaus auf das Arbeitsplatzangebot und die Karrieremöglichkeiten in der Binnenschifffahrt aufmerksam gemacht werden.

Investitionen in Humankapital

Ein funktionierendes Bildungs- und Ausbildungssystem ist Grundvoraussetzung für einen gesunden und wettbewerbsfähigen Arbeitsmarkt. Dafür müssen der Bestand von Bildungs- und Ausbildungseinrichtungen in dem Sektor sichergestellt und deren Lehrpläne an den aktuellen Bedarf auf verwaltungstechnischer, technologischer, sprachlicher und nautischer Ebene angepasst werden. Andererseits sollten Binnenschifffahrtskenntnisse auch Eingang in die Logistikausbildung finden. In die Lehrpläne müssen moderne Lerntechniken wie Simulatoren für die Navigation in unbekanntem und gefährlichen Gebieten aufgenommen werden. Lebenslanges Lernen sollte gefördert werden.

Instrumente	Zuständige Akteure
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sozialer Dialog innerhalb des Sektors (Arbeitsbedingungen, Arbeitszeitregelung, Festlegung EU-weit geltender beruflicher Qualifikationsanforderungen usw.) ▪ Einstellungsinitiativen ▪ Finanzierungshandbuch für die Binnenschifffahrt ▪ EU-Förderung für Vorhaben im Bereich Bildung und Ausbildung (z. B. Bildungs- und Berufsbildungsprogramme der Gemeinschaft und FTE-Programme – 7. Forschungsrahmenprogramm) ▪ Europäischer Sozialfonds (ESF) ▪ Europäischer Reservefonds für die Binnenschifffahrt ▪ Spezifische Ausbildungsprogramme für den Bedarf der Binnenschifffahrt ▪ Gemeinsamer Rahmen für Bildungs- und Ausbildungsstandards ▪ Harmonisierung der Rechtsvorschriften in Bezug auf Besatzungsvorschriften und Schifferpatente 	<p>Sozialpartner (Ausschuss für den sektoralen Dialog)</p> <p>MS/Industrie EK</p> <p>EU/Industrie/ Bildungs- und Ausbildungs- einrichtungen</p> <p>EU/MS</p> <p>EU/MS/Industrie</p> <p>EU/Bildungs- und Ausbildungs- einrichtungen</p> <p>EU/MS</p> <p>EU</p>

4. IMAGE

Das Image der Binnenschifffahrt hinkt der Leistungsfähigkeit hinterher, die dieser Sektor in logistischer und technologischer Hinsicht erreicht hat. Wie groß sein Potenzial in Bezug auf Qualität und Verlässlichkeit tatsächlich ist, muss in der Öffentlichkeit besser bekannt gemacht werden.

Förderung der Binnenschifffahrt als verlässlichem Geschäftspartner

Für eine Verbesserung des Images der Binnenschifffahrt sind Industrie, Politik und Verwaltungen auf nationaler und EU-Ebene gemeinsam verantwortlich. Fördermaßnahmen, die gezielt auf Entscheidungsträger im Bereich der Logistik ausgerichtet sind, könnten unterstützt und koordiniert werden, um ein überzeugendes und positives Image für die Binnenschifffahrt zu schaffen und den Weg für ein ausgewogenes Verkehrssystem zu ebnen.

Einrichtung und Ausbau eines europäischen Förder- und Entwicklungsnetzes für die Binnenschifffahrt

In einigen Mitgliedstaaten wurden Förderstrukturen eingerichtet, die der Industrie aktuelle Informationen über die Möglichkeiten der Binnenschifffahrt liefern und die Entwicklung dieser Branche unterstützen. Durch die Einrichtung von Förderzentren und die Benennung nationaler Ansprechpartner werden problemlos funktionierende Schnittstellen zwischen Behörden und Industrie geschaffen und eine ergebnisorientierte Politik erleichtert. Dies zeigt ein Vergleich der Wachstumsstatistik in Ländern mit und solchen ohne derartige Strukturen. Es sollte

ein europaweites Netz nationaler Förder- und Entwicklungszentren eingerichtet oder ausgebaut werden, in das auch die Bewerberländer und assoziierten Länder einbezogen werden.

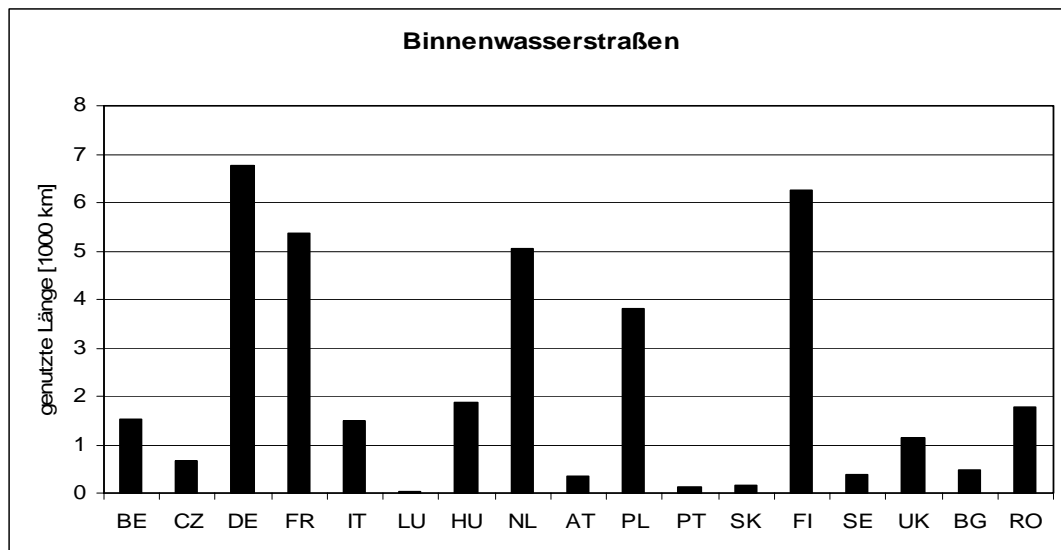
Beobachtung von Trends und Entwicklungen auf dem Binnenschiffmarkt

Die laufende Beobachtung wichtiger wirtschaftlicher und sozialer Parameter ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass das Gewerbe, die politischen Entscheidungsträger und die Behörden Markttrends vorhersehen können. Derzeit sind die Statistiken für diesen Zweck nicht detailliert genug. Voraussetzung für jede Marktbeobachtung sind vergleichbare und kompatible Ausgangsdaten. Die nationalen Verwaltungen sollten zur Bereitstellung dieser Daten aufgefordert werden. Dazu wird eine aktualisierte EU-Verordnung über die Statistik des Güterverkehrs auf Binnenwasserstraßen beitragen, die gerade das Gesetzgebungsverfahren durchläuft. Zurzeit wird ein europäisches Marktbeobachtungssystem eingerichtet, an dem die ZKR, die Europäische Kommission und die Berufsverbände beteiligt sind; es muss nach einer angemessenen Zeit überprüft und angepasst werden. Darin sollen auch wirtschaftliche und soziale Faktoren berücksichtigt werden.

Instrumente	Zuständige Akteure
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Unterstützungsprogramme für nationale Förder- und Entwicklungsorganisationen und deren Netze ▪ Verordnung über die Statistik des Güterverkehrs auf Binnenwasserstraßen ▪ Marktbeobachtung Binnenschiffahrt 	EU/MS/ Industrie EU EK

5. INFRASTRUKTUR

Mehr als 36 000 Kilometer Wasserstraßen und Hunderte von Binnenhäfen verbinden zahlreiche Wirtschaftszentren in Europa. Obwohl der größte Teil des Binnenwasserstraßennetzes über umfangreiche freie Kapazitäten verfügt, verhindern einige Engpässe, die durch begrenzten Tiefgang, Brückendurchfahrtshöhen und Schleusenabmessungen verursacht werden, die volle Ausschöpfung dieses Potenzials und beeinträchtigen so die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschiffahrt.



Ausbau des multimodalen Netzes

Es sollte ein europäischer Entwicklungsplan für Ausbau und Unterhaltung von Infrastruktur und Umschlaganlagen der Binnenwasserstraßen erstellt werden, um die Beförderung auf transeuropäischen Wasserstraßen unter gleichzeitiger Berücksichtigung von Umwelanforderungen effizienter zu gestalten. Ein solcher am TEN-V-Netz⁶ orientierter Plan sollte darauf abzielen, im Einklang mit dem natürlichen Wasserhaushalt Engpässe zu beseitigen, und Leitlinien für die Finanzierung und die Festlegung von Prioritäten enthalten. Dabei sollten auch kleine Netze berücksichtigt werden. Die Umsetzung könnte durch einen Europäischen Koordinator erleichtert werden. Die Entwicklung der Wasserstraßen-Infrastruktur sollte in koordinierter und integrierter Weise erfolgen. Die verschiedenen politischen Ziele, wie z.B. Verkehr, Umwelt, Energie und eine nachhaltige Mobilität, sollten dabei miteinander in Einklang gebracht werden. Eine grundlegende Regelung über die Erhebung von Infrastrukturgebühren auf allen Verkehrsträgern, die die externen Kosten, z.B. Unfälle, Luftverschmutzung, Lärm und Überlastung, internalisiert, könnte zur Infrastrukturfinanzierung beitragen. Eine solche Regelung, auf alle Verkehrsträger angewandt, würde sich zudem günstig auf die Binnenschifffahrt auswirken. Die Kommission wird zur gesamten Frage der Anlastung der Infrastrukturkosten einen Anhörungsprozess einleiten.

Angesichts eines bestehenden Entwicklungsrückstands in Bezug auf Umschlaganlagen und den Zugang zu Wasserstraßen ist vor allem in neuen Mitgliedstaaten und Beitrittsländern Unterstützung erforderlich. Die Unterstützung sollte sich auf Marktsegmente mit Wachstumspotential konzentrieren. Außerdem sind innovative Strategien und erhebliche Investitionen erforderlich, um Binnenschiffen einen besseren Zugang zur Abfertigung in den Seehäfen zu verschaffen. Raumplanungs- und Wirtschaftsstrategien auf föderaler, regionaler und lokaler Ebene sind erforderlich, um zu gewährleisten, dass Industrie- und Gewerbestandorte an Wasserstraßen für logistische Zwecke erhalten bleiben.

⁶ Siehe Entscheidung Nr. 884/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates.

Einführung von Binnenschifffahrtsinformationsdiensten

Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) sind eine Hilfe für Planung und Verwaltung von Verkehrs- und Beförderungsvorgängen. Sie leisten einen wichtigen Beitrag zu einer effizienteren und sichereren Nutzung von Wasserstraßen, Schleusen, Brücken und Terminals, indem sie den elektronischen Datenaustausch und die Logistik optimieren. Sie sind von unschätzbarem Wert für die Wasserstraßenverwaltungen zur Unterstützung der Aufgaben des Verkehrsmanagements und der Überwachung gefährlicher Güter und werden auch für die Akteure des Handels von großem Nutzen sein. RIS werden zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit und der Sicherheit beitragen und müssen im Rahmen der transeuropäischen Netze in koordinierter Weise eingeführt und weiterentwickelt werden.

Instrumente	Zuständige Akteure
<ul style="list-style-type: none">▪ Europäischer Entwicklungsplan für Ausbau und Unterhaltung von Infrastrukturen und Umschlaganlagen der Binnenwasserstraßen	EU/MS
<ul style="list-style-type: none">▪ Europäischer Koordinator	EK
<ul style="list-style-type: none">▪ TEN-V-Finanzierung für die vorrangigen Vorhaben Nr. 18 und Nr. 30, andere Vorhaben von gemeinsamem Interesse, Hafen- und Terminalausbau	EU/MS
<ul style="list-style-type: none">▪ RIS-Richtlinie und Projekte (MRP TEN-V)	EU/MS
<ul style="list-style-type: none">▪ EU-FTE- und Förderprogramme (7. Forschungsrahmenprogramm, PHARE, ISPA, CARDS, INTERREG)	EU
<ul style="list-style-type: none">▪ Nationale Finanzierungssysteme für die Verbesserung und Instandhaltung von Infrastruktur	MS
<ul style="list-style-type: none">▪ Rahmen für Infrastrukturgebühren	EU
<ul style="list-style-type: none">▪ Raumplanung mit größerem Nachdruck auf der (Neu)ansiedlung von Industriestandorten in der Nähe von Wasserstraßen	MS
<ul style="list-style-type: none">▪ Interdisziplinärer Dialog auf Planungs- und Projektebene	EK/MS

IV. MODERNISIERUNG DER ORGANISATIONSSTRUKTUR

Das vorgeschlagene Aktionsprogramm enthält Maßnahmen unterschiedlicher Art, darunter die Harmonisierung von Vorschriften, strategische Fördermaßnahmen sowie besondere Unterstützungs- und Koordinierungsmaßnahmen. Es kann nur dann seine volle Wirksamkeit entfalten, wenn es in kohärenter Weise umgesetzt wird.

Die gegenwärtige organisatorische Struktur ist jedoch durch eine Fragmentierung der Ressourcen und Tätigkeiten auf verschiedenen Ebenen gekennzeichnet. Ein Schiffer ist heute mit einer Reihe nebeneinander bestehender Vorschriften des europäischen oder nationalen Gesetzgebers, der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) oder der Donaukommission konfrontiert⁷. Dies führt zu einem Mangel an Effizienz und politischer Bedeutung.

Es besteht Übereinstimmung, dass der derzeitige organisatorische Rahmen modernisiert werden muss. Dieser Prozess hat begonnen⁸. Um den Rahmen wirksam zu erneuern, müssen zum einen gegenwärtige Errungenschaften gewahrt bleiben und zum anderen ein Mehrwert hinsichtlich Effizienz, Legitimität, Strategieplanung und Kostenwirksamkeit herbeigeführt sowie die Vorschriften auf gesamteuropäischer Ebene vereinheitlicht werden. Die Änderungen sollten auch den bestehenden Verpflichtungen und internationalen Übereinkünften, denen die Mitgliedstaaten und Drittstaaten beigetreten sind, und die den Rhein, die Donau und andere Flüsse betreffen, Rechnung tragen. Verschiedene Alternativen sind derzeit in Diskussion:

1. Eine **intensivere Zusammenarbeit** zwischen den internationalen Stromkommissionen und der Europäischen Kommission, gestützt auf gemeinsame Absichtserklärungen, würde den bestehenden Rahmen und die Arbeitsmethoden aufrechterhalten, andererseits aber eine stärkere Koordinierung der Tätigkeiten dieser Organisationen erfordern.

Eine solche Zusammenarbeit ist bereits bei den technischen Anforderungen für Schiffe zu beobachten. Andere Bereiche werden geprüft. Allerdings bleiben die Zersplitterung der für die Binnenschifffahrt geltenden Rechtsgrundlagen und die unterschiedlichen Regelungen für die verschiedenen geografischen Gebiete innerhalb des Gemeinsamen Marktes weiter bestehen.

2. Der **Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zur Rhein- und zur Donaukommission**⁹ würde eine stärkere, über ihren gegenwärtigen Beobachterstatus hinausgehende Mitwirkung der Gemeinschaft bedeuten. Jedoch war es bisher nicht

⁷ Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt beruht auf der Grundlage der revidierten Mannheimer Akte von 1968. Ihre Mitglieder sind Belgien, Frankreich, Deutschland, die Niederlande und die Schweiz. Die Donaukommission ist auf der Belgrader Akte von 1948 begründet. Ihre Mitglieder sind Deutschland, Österreich, Slowakei, Ungarn, Kroatien, Serbien und Montenegro, Rumänien, Bulgarien, Moldawien, Ukraine und Russland.

⁸ Siehe Empfehlung der Kommission an den Rat zur Ermächtigung der Kommission zur Aufnahme und Führung von Verhandlungen über die Bedingungen und Modalitäten des Beitritts der Europäischen Gemeinschaft zur Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und zur Donaukommission, SEK (2003) 897 endg.; Bericht der EFIN-Gruppe, „Neuer institutioneller Rahmen für die europäische Binnenschifffahrt“, Oktober 2004.

⁹ Wie von der Kommission 2003 vorgeschlagen. Siehe Fußnote 8.

möglich, hierüber eine politische Übereinkunft zu erzielen. Ein solcher Beitritt würde die ausschließliche Kompetenz, die die Gemeinschaft auf einer Reihe von Gebieten heute hat, klarer widerspiegeln.

3. Die Schaffung einer zwischenstaatlichen **gesamteuropäischen Binnenschifffahrtsorganisation** auf der Grundlage eines neuen internationalen Übereinkommens hätte zum Ziel, alle an der Binnenschiffahrt interessierten europäischen Länder und Organisationen innerhalb eines einzigen Koordinierungsgremiums zusammenzuführen.

Zwar erhielte die Binnenschiffahrt dadurch größere politische Aufmerksamkeit und einen höheren strategischen Stellenwert, doch bestünde nach wie vor die Notwendigkeit einer Angleichung der verschiedenen Rechtsinstrumente, so dass die Maßnahme ineffizient und unwirksam bliebe. Zudem würde eine neue institutionelle Ebene geschaffen, die außerhalb der bestehenden Rechtsrahmen angesiedelt wäre, und die darüber hinaus lange Zeit für den Unterzeichnungs- und Ratifizierungsprozess durch alle beteiligten Parteien beanspruchen würde.

4. Eine weitere Option besteht darin, die **Gemeinschaft** mit der strategischen Entwicklung der Binnenschiffahrt in Europa zu betrauen. Unter den gegenwärtigen Akteuren ist die Gemeinschaft die einzige Instanz, die eine einheitliche Rechtssetzung im gesamten Gebiet der Union erlassen kann. Auf dieser Basis ist nur sie in der Lage, eine strategische und umfassende Binnenschiffahrtspolitik für den Gemeinsamen Markt zu entwickeln. Allerdings hat der EU-Binnenschiffahrtmarkt Bezüge mit Drittstaaten (Schweiz, Kroatien, Serbien und Montenegro, Rumänien, Bulgarien, Moldawien, Ukraine, Russland), deren Interessen mitberücksichtigt werden müssen. Darüber hinaus ist auch dem Umstand Rechnung zu tragen, dass die internationalen Flusskommissionen historisch einen bedeutenden Wissens- und Erfahrungsschatz erlangt haben, der genutzt werden sollte.

Auf der Grundlage der weiteren Diskussionen der verschiedenen Alternativen und unter Berücksichtigung des Fortschritts bei der Umsetzung des Aktionsprogramms wird die Kommission einen Vorschlag machen, der den Prozess der Modernisierung der Organisationsstruktur in der Binnenschiffahrt weiter voranbringt.

V. FAZIT

Damit die Binnenschifffahrt ihr Potenzial voll ausschöpfen und zur Verwirklichung der verkehrspolitischen Ziele uneingeschränkt beitragen kann, müssen eine Reihe von Rahmenbedingungen verbessert werden.

In dieser Mitteilung beschreibt die Kommission ein integriertes Aktionsprogramm, in dessen Mittelpunkt fünf strategische Bereiche stehen, die für die Entwicklung der Binnenschifffahrt wesentlich sind. Diese Schlüsselbereiche werden durch Überlegungen für eine Modernisierung der Organisationsstruktur abgerundet. Eine solche Erneuerung wird für die Umsetzung des Programms für notwendig erachtet.

Die in dem Programm vorgesehenen Tätigkeiten und Maßnahmen werden nach den Beratungen im Rat und dem Parlament genauer spezifiziert. In diesem Rahmen wird die Kommission gegebenenfalls Rechtsakte vorschlagen und politische Maßnahmen durchführen. Jedem der Vorschläge wird eine gründliche Wirkungsanalyse vorangehen. Das Programm soll im Zeitraum 2006-2013 umgesetzt werden.

Entsprechend dem Subsidiaritätsprinzip ist das Programm an die für die Binnenschifffahrt Verantwortlichen aller Ebenen gerichtet, d. h. die Branche selbst, einschließlich der Sozialpartner, die für die Infrastrukturnetze zuständigen Mitgliedstaaten, die Europäische Kommission sowie andere Einrichtungen. Die Kommission wird im Zusammenwirken mit diesen Akteuren den Fortschritt bei der Umsetzung des Aktionsprogramms regelmäßig überprüfen.

Die Kommission fordert das Europäische Parlament und den Rat auf, diese Mitteilung zu billigen und das Aktionsprogramm zu unterstützen.

Aktionsprogramm NAIADES im Überblick

ANHANG 1

A. RECHTSINSTRUMENTE

Harmonisierung:	
▪ Technische Anforderungen an Binnenschiffe	bereits begonnen
▪ Intermodale Ladeeinheiten	2006
▪ Statistik des Güterverkehrs auf Binnenwasserstraßen	2007
Leitlinien für staatliche Beihilfen (Unterstützungsprogramme) und möglicherweise de-minimis-Regeln für die Binnenschifffahrt	2007
Harmonisierung:	
▪ Beförderung gefährlicher Güter	2007
▪ Motoremissionen	2007
Erhöhung des Stellenwerts der Binnenschifffahrt und Verbesserung des Rechtsrahmens	2008
Harmonisierung:	
▪ Schifferpatente	2008
▪ Haftung im intermodalen Verkehr	2008
▪ Besatzungsvorschriften	2009
▪ Abfallentsorgung	2009
▪ Standards für die Aus- und Weiterbildung	2009
▪ Formulare für den intermodalen Verkehr	2010
▪ Erhebung von Infrastrukturgebühren	2013
▪ Kraftstoffqualität	

B. INSTRUMENTARIUM

TEN-Koordinator für die Binnenschifffahrt	2006
Finanzierungshandbuch für die Binnenschifffahrtsindustrie	2006/7
Ermittlung von Hemmnissen in geltenden und neuen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten	2006/7
Anlaufstellen der Verwaltung, in denen alle Verfahren zentral abgewickelt werden können (one-stop-shops), und Ansprechpartner für die Binnenschifffahrt	2006/7
Sozialer Dialog innerhalb des Sektors	2006/7
Marktbeobachtung Binnenschifffahrt	2008
Europäischer Entwicklungsplan für Infrastrukturen und Umschlaganlagen der Binnenwasserstraßen	2009
Einstellungsinitiativen	
Raumplanung mit größerem Nachdruck auf der (Neu)ansiedlung von Industriestandorten in der Nähe von Wasserstraßen	
Interdisziplinärer Dialog auf Projektebene	

C. UNTERSTÜTZUNGSINSTRUMENTE

Europäischer Reservefonds für die Binnenschifffahrt	2007/8
Nationale Unterstützungsprogramme	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Förderung der Verkehrsverlagerung und Erleichterung von Investitionen ▪ Technologien zur Erhöhung von Effizienz, Umweltfreundlichkeit und Sicherheit ▪ Einrichtungen für Unterstützungs- und Entwicklungsmaßnahmen ▪ Verbesserung und Instandhaltung der Infrastruktur 	
Europäische FTE- und Förderprogramme	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dienstleistungen: Marco Polo, CIP, INTERREG etc. ▪ Flotte: FTE-Programme (7. RP) etc. ▪ Beschäftigung und Fachwissen: SOCRATES, LEONARDO DA VINCI etc. ▪ Infrastruktur <ul style="list-style-type: none"> - vorrangige TEN-V-Vorhaben Nr. 18 und Nr. 30 - RIS (MRP TEN-V) - PHARE, ISPA, CARDS, INTERREG etc. 	2013

Binnenschifffahrtsunternehmen

2002

	Country	Number of enterprises	Turnover million €	Number of persons employed
1	Belgium*	235	163,1	735
2	Czech Republic			
3	Germany	1257	1690,7	11223
4	France	1176	476,7	
5	Italy	711	211,9	2959
6	Luxembourg	103	42,7	1212
7	Hungary	105	66,1	1920
8	Netherlands	3510	1374	9207
9	Austria	59	83	330
10	Poland			
11	Portugal	26	23,4	838
12	Slovenia	20	0,4	26
13	Slovakia			
14	Finland	85	21,6	252
15	Sweden	393	69,5	1021
16	United Kingdom	217	165,5	1921
	EU 25	7662	4225,5	30909
17	Bulgaria	12		
18	Romania	102	77,8	4123

* 2001

Source: Eurostat (economic activity according to NACE Rev. 1 classification)