



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 5.12.2007  
KOM(2007) 770 endgültig

**MITTEILUNG DER KOMMISSION**

**Erster Fortschrittsbericht  
über die Durchführung des Aktionsprogramms „NAIADES“  
zur Förderung der Binnenschifffahrt**

## **1. EINLEITUNG**

### **1.1. Hintergrund**

Im Januar 2006 veröffentlichte die Kommission eine Mitteilung über die Förderung der Binnenschifffahrt, das Aktionsprogramm „NAIADES“<sup>1</sup>.

Das Programm ist für den Zeitraum 2006 bis 2013 konzipiert und vor allem auf fünf strategische Bereiche ausgerichtet: Verbesserung der Marktbedingungen, Modernisierung der Flotte, Entwicklung des Humankapitals, Imageverbesserung und Ausbau der Infrastruktur.

Adressaten des Programms sind die Akteure der Binnenschifffahrt, die EU und ihre Organe sowie die Mitgliedstaaten. Das Europäische Parlament<sup>2</sup> und der Ministerrat<sup>3</sup> haben diese Initiative begrüßt und unterstützen das Programm; die Industrie<sup>4</sup> hat breite Zustimmung signalisiert.

Diese Mitteilung ist der erste Fortschrittsbericht über den Stand der Durchführung und erzielte Erfolge<sup>5</sup>. Weiter enthält sie einen Überblick über die Finanzierungsmöglichkeiten für das Aktionsprogramm und beschreibt die Entwicklungen hinsichtlich der Organisationsstruktur.

### **1.2. Entwicklungen 2006/7**

Das Beförderungsaufkommen auf den wichtigsten Wasserstraßen Europas (+ 0,3 %) und der Verkehrsträgeranteil der Binnenschifffahrt blieben im Jahr 2006 weitgehend unverändert. Während Beförderungen im Binnenverkehr zurückgingen, verzeichnete der internationale Verkehr einen Anstieg von rund 1 %. Das Beförderungsaufkommen auf dem Rhein nahm 2006, vor allem dank der gegenüber 2005 wesentlich besseren Wasserstände, um 3 % zu.

Während für andere Flüsse wie die Seine oder die Rhône eine starke Zunahme des Containerverkehrs, einem der vielversprechendsten Wachstumsfaktoren des Sektors, festzustellen ist, ging dieser auf dem Rhein im Jahr 2006 leicht zurück (-1 %), was vor allem auf gelegentliche Schwierigkeiten bei der Umladung von See- auf Binnenschiffe vor allem im Hafen Rotterdam zurückzuführen ist.

Im ersten Quartal 2007 verzeichnete das Beförderungsvolumen der Binnenschifffahrt in Europa eine Aufwärtstendenz, und diese Entwicklung dürfte sich über 2007 hinaus fortsetzen.

---

<sup>1</sup> KOM(2006) 6.

<sup>2</sup> A 6-0299/2006.

<sup>3</sup> Am 8./9. Juni 2006.

<sup>4</sup> Treffen auf hoher Ebene am 15. Februar 2006, Wien.

<sup>5</sup> Siehe Anlage.

## 2. BERICHT ÜBER DIE UMSETZUNG DES PROGRAMMS

### 2.1. Neue Rechtsvorschriften der Gemeinschaft

Seit der Veröffentlichung der „NAIADES“-Mitteilung wurden die folgenden Rechtsvorschriften verabschiedet:

- In der Richtlinie 2006/87/EG über die *technischen Vorschriften* für Binnenschiffe werden harmonisierte moderne Vorschriften für Binnenschiffe festgelegt, die für das gesamte Binnenwasserstraßennetz der Gemeinschaft einschließlich des Rheins gelten.
- Durch die TEN-Finanzierungsverordnung (Verordnung (EG) Nr. 680/2007) wird die Finanzierungsrate für vorrangige Vorhaben und für RIS-Vorhaben von 10 % auf 20 %, für grenzüberschreitende Abschnitte sogar auf bis zu 30 % angehoben.
- Im Rahmen des Programms „Marco Polo II“ (Verordnung (EG) Nr. 1692/2006) wird auch weiterhin die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf andere Verkehrsträger gefördert. Neu ist, dass mehrere kleinere Anträge jetzt in einem Antrag zusammengefasst werden können und es so kleinen Unternehmen möglich ist, für den Antrag zusammenzuarbeiten.
- Die Richtlinie 80/1119/EWG über die statistische Erfassung des Güterverkehrs auf Binnenwasserstraßen wurde durch die Verordnung (EG) Nr. 1365/2006 aktualisiert und ersetzt.

### 2.2. Kommission

#### 2.2.1. *Bessere Marktbedingungen*

In der Binnenschifffahrt ist die Anzahl der KMU besonders groß; sie müssen sich in der Regel in einem harten Wettbewerb auf einem offenen Verkehrsmarkt behaupten, erzielen nur geringe Einkünfte und haben nicht ohne Weiteres **Zugang zu Kapital**. Dies erschwert die Einrichtung neuer Verkehrsdienste und Unternehmen.

Sollten die Interessengruppen dies wünschen, könnte die Kommission zusammen mit der Europäischen Investitionsbank (EIB) die Möglichkeit prüfen, für die Binnenschifffahrtsunternehmen spezielle Fazilitäten einzurichten. Der Reservefonds für die Binnenschifffahrt und eine mögliche Syndizierung der Finanzmittel der Mitgliedstaaten und der Gemeinschaft könnten ein Weg zur Entwicklung moderner Unterstützungsmechanismen für den Sektor sein (siehe 3.1).

Im Auftrag der Kommission wird ein Inventar der derzeit bestehenden Beihilferegulungen auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene erstellt. Ein **Finanzierungshandbuch** soll 2008 veröffentlicht werden.

Im Dezember 2006 legte die Kommission fest, dass die für staatliche Beihilfen geltende *de-minimis*-Regel auch auf den Verkehrssektor Anwendung findet<sup>6</sup>. Nach dieser Regelung kann jedes Unternehmen eine staatliche Beihilfe bis zu einer Höhe

---

<sup>6</sup> Verordnung (EG) Nr. 1998/2006

von 200 000 EUR während eines Zeitraums von drei Jahren erhalten, ohne dass diese auf EU-Ebene genehmigt werden muss.

Hinsichtlich der Verbesserung der Rahmenbedingungen für Unternehmen wurde mit der **Identifizierung administrativer und rechtlicher Hemmnisse** begonnen. Die Ergebnisse werden 2008 vorgestellt.

#### 2.2.2. *Modernisierung der Flotte*

Wenn er seine Vorteile wahren will, muss der Sektor seine Effizienz, Sicherheit und Umweltleistung laufend anpassen und verbessern.

In diesem Zusammenhang hat die Kommission einen Vorschlag für eine Richtlinie<sup>7</sup> über die Beförderung gefährlicher Güter vorgelegt, die auch für die Binnenwasserstraßen gilt.

Um sicherzustellen, dass die Binnenschifffahrt ihren Umweltvorteil gegenüber anderen Verkehrsträgern aufrechterhalten kann, hat die Kommission vorgeschlagen, den zulässigen **Schwefelhöchstgehalt in Gasölen**<sup>8</sup> zu senken.

#### 2.2.3. *Maßnahmen zur Schaffung von Arbeitsplätzen und Förderung der Fachkenntnisse*

Zu diesen Themen gibt es vorbereitende Arbeiten, z.B. in den Bereichen *Arbeitszeiten* und *berufliche Qualifikationsanforderungen* (siehe 2.4.).

#### 2.2.4. *Imageverbesserung*

Das Image der Binnenschifffahrt entspricht häufig nicht ihrer tatsächlichen Leistungsfähigkeit. Es ist daher äußerst wichtig, Werbung für die Binnenschifffahrt zu machen und die Entscheidungsträger im Bereich der Logistik, die Spediteure und die politisch Verantwortlichen für das Potenzial dieses Verkehrsträgers zu sensibilisieren. Die meisten Mitgliedstaaten, die hier eine Rolle spielen, haben Förderprogramme durchgeführt oder planen dies.

Eine Möglichkeit zur Erhöhung der Sichtbarkeit der Binnenschifffahrt ist die Bereitstellung zuverlässiger, aktueller Marktdaten und -informationen. Daher hat die Kommission von 2005 bis 2007 der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) die Aufgabe übertragen, ein Instrument der **Marktbeobachtung** auszuarbeiten. Die Vorbereitung für die Fortführung und weitere Verbesserung dieser Aktion über 2007 hinaus läuft gerade.

Im Aktionsprogramm wird die Einrichtung eines Netzes von **Förderzentren für die Binnenschifffahrt** so nahe wie möglich beim Kunden empfohlen. Das wichtigste Ziel hierbei ist, die Verkehrsnutzer auf regionaler und lokaler Ebene durch ein Angebot logistischer Lösungen und bewährter Verfahren sowie durch Werbung zu informieren und zur Nutzung der Binnenschifffahrt zu ermutigen. Die Kommission veröffentlichte im Mai 2007 eine Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen, die nach 2008 umgesetzt werden.

---

<sup>7</sup> KOM(2006) 852.

<sup>8</sup> KOM(2007) 18.

### 2.2.5. *Bereitstellung angemessener Infrastruktur*

Die Effizienz der Binnenschifffahrt hängt davon ab, dass ein angemessenes Angebot an Infrastrukturen besteht, die gut unterhalten werden. Dazu trägt die Gemeinschaft durch ihre Programme bei, unter anderem durch die **Transeuropäischen Netze**. Am 27. September 2007 benannte die Kommission Frau Karla Peijs als Europäischen **Koordinator**, um die Realisierung der vorrangigen Binnenwasserstraßenachse Rhein/Maas-Main-Donau als (das sogenannte Vorhaben Nr. 18) und die Verbindung Seine-Schelde (Vorhaben Nr. 30) zu erleichtern.

Moderne Informations- und Telekommunikationssysteme ergänzen die Infrastrukturnetze. Zur Durchführung der Richtlinie 2005/44/EG über **Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS)** verabschiedete die Kommission 2007 je eine Verordnung über die technischen Leitlinien für die Planung, die Einführung und den Betrieb der Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS)<sup>9</sup>, die technischen Spezifikationen für Schiffsverfolgungs- und -aufspürungssysteme (Inland-AIS)<sup>10</sup> und die Nachrichten für die Binnenschifffahrt<sup>11</sup>. Zwei weitere Verordnungen befinden sich in Vorbereitung.

## 2.3. **Mitgliedstaaten**

Alle betroffenen Mitgliedstaaten betreiben eine aktive Politik für die Binnenschifffahrt. Je nach ihrer speziellen Situation, traditionellen Gegebenheiten und nationalen Prioritäten sind Ausrichtung, Intensität und Umfang der Maßnahmen zur Förderung der Binnenschifffahrt unterschiedlich.

Im Zusammenhang mit dem Programm „NAIADES“ hat beispielsweise ein Mitgliedstaat ein umfassendes nationales Aktionsprogramm mit rund 40 Maßnahmen verabschiedet. In anderen Mitgliedstaaten gibt es bereits spezielle Fördermaßnahmen oder ihre Einführung wird erwogen. Die Maßnahmen betreffen z.B. schwerpunktmäßig Startbeihilfen für neue Dienste im Bereich des Containerverkehrs oder der Abfallbeförderung in den Ballungszentren usw.. In einem Fall wurde eine zentrale Anlaufstelle der Verwaltung für die Ausstellung von Zeugnissen und Bescheinigungen eingerichtet und ein Förderzentrum für die Binnenschifffahrt ausgebaut.

Ein weiterer Schwerpunkt ist die Modernisierung der Flotte, die in einigen Mitgliedstaaten durch Regelungen für die steuerfreie Wiederanlage, durch Finanzhilfen für die Verbesserung der wirtschaftlichen Leistung und der Umweltleistung von Schiffen (z.B. Darlehen für sauberere Maschinen, wirksamere Antriebstechniken, neue Hüllenkonstruktionen) gefördert wird. In bestimmten Gebieten gibt es – zum Teil grenzüberschreitende – Initiativen für die verstärkte Nutzung kleinerer Wasserstraßen.

In mehreren Mitgliedstaaten wurden Maßnahmen ergriffen, um Berufe in der Binnenschifffahrt attraktiver zu machen (z.B. Unterstützung für Ausbildungsgänge, Starthilfe für junge Unternehmer).

---

<sup>9</sup> Verordnung (EG) Nr. 414/2007.

<sup>10</sup> Verordnung (EG) Nr. 415/2007.

<sup>11</sup> Verordnung (EG) Nr. 416/2007.

Bei den Binnenwasserstraßeninfrastrukturen geht es vorrangig um die Unterhaltung des Netzes und der damit in Verbindung stehenden Infrastrukturen, unter anderem die Verbesserung intermodaler Terminals und die Installation moderner Umschlaganlagen. Die Verfahren der Mitgliedstaaten für den Bau der Verbindung Seine-Schelde und für den Ausbau des Donauabschnitts an der österreichisch-slowakischen Grenze wurden eingeleitet. Die Einführung von Binnenschifffahrtsinformationsdiensten (RIS) und die Ausstattung mit IKT-Geräten entlang der wichtigsten Binnenwasserstraßen kommt langsam voran.

#### 2.4. Akteure

#### 2.5. Europäischer Dialog der Sozialpartner

Im Aktionsprogramm „NAIADES“ wird die Schlussfolgerung gezogen, dass die Verbesserung der Arbeitsbedingungen und sozialen Bedingungen in der Binnenschiffahrt eine der zentralen Herausforderungen darstellt. Ein konstruktiver **Dialog zwischen den Sozialpartnern** auf europäischer Ebene ist eine Möglichkeit zur Umsetzung dieser Ziele. Der von der Kommission unterstützte Ausschuss für den sektoralen sozialen Dialog<sup>12</sup> trat 2006 und 2007 regelmäßig zusammen und erzielte Fortschritte in zwei wichtigen Bereichen: Hinsichtlich *sektorspezifischer Arbeitszeitvereinbarungen* hat der soziale Dialog eine Verhandlungsebene erreicht. In Bezug auf die EU-weite Festlegung *beruflicher Qualifikationsanforderungen* hat der Ausschuss Vorarbeit geleistet und die verschiedenen nationalen Berufsprofile verglichen.

### 3. FINANZFÖRDERUNGSPROGRAMME

#### 3.1. Innovationsfonds

Damit die Binnenschiffahrt ihren Vorteil als effizienter, sicherer und umweltfreundlicher Verkehrsträger aufrechterhalten kann, sind laufende Investitionen in logistische Konzepte, die Modernisierung der Flotte, Humanressourcen und Marketing erforderlich. Dies ist vor allem Aufgabe des Binnenschiffahrtsgewerbes selbst. Im Aktionsprogramm „NAIADES“ werden als zusätzlicher Anreiz und zur Erleichterung weiterer Investitionen gezielte nationale Unterstützungsprogramme und die Inanspruchnahme der verfügbaren Gemeinschaftsprogramme vorgeschlagen. In diesem Zusammenhang wird auch empfohlen, zu prüfen, inwieweit Mittel des durch die Verordnung (EG) Nr. 718/1999/EG<sup>13</sup> eingerichteten Reservefonds für die Binnenschiffahrt, der vom Binnenschiffahrtsgewerbe finanziert wird, sowie andere Finanzquellen genutzt werden können.

In diesem Zusammenhang forderte der **Rat** die Kommission in seinen Schlussfolgerungen vom Juni 2006 auf, einen Vorschlag für einen Europäischen Innovationsfonds für die Binnenschiffahrt zu unterbreiten, der mit den nationalen Programmen der Mitgliedstaaten koordiniert werden sollte. Das **Europäische Parlament** befand in seiner Entschließung vom Oktober 2006, dass dieser Fonds

---

<sup>12</sup> Beschluss 98/500/EG. [http://ec.europa.eu/employment\\_social/social\\_dialogue/sectorial12\\_de.htm](http://ec.europa.eu/employment_social/social_dialogue/sectorial12_de.htm).

<sup>13</sup> ABl. L 90 vom 2.4.1999, S. 1-5.

*„...als ein zentrales Instrument des NAIADES-Aktionsprogramms zu einem Drittel von der Branche (dem bestehenden (Reserve-) Fonds für die Binnenschifffahrt [...]), zu einem weiteren Drittel durch die EU und zu einem Drittel durch die Mitgliedstaaten finanziert werden sollte“ und legte der Kommission darüber hinaus nahe, „in enger Zusammenarbeit mit der Branche die Bedingungen festzulegen, unter denen der Fonds geschaffen werden sollte [...]“.*

Die Kommissionsdienststellen haben die Möglichkeiten geprüft und - in enger Zusammenarbeit mit Sachverständigen aus der Binnenschifffahrt und aus den Mitgliedstaaten, deren Reservefonds eine positive Bilanz aufweist – mehrere Ansätze für ein spezielles Finanzierungsprogramm für die Binnenschifffahrt vorgeschlagen.

### *3.1.1. Finanzierungsziele*

Das künftige Programm für einen Innovationsfonds wäre in erster Linie auf die Binnenschifffahrtsunternehmen ausgerichtet. Als Anreiz für Innovationen und die beschleunigte Einführung neuer Konzepte und Technologien könnten darin förderfähige Maßnahmen festgelegt werden, um die Industrie zu veranlassen,

- neue Märkte und Verkehrsdienste in der Binnenschifffahrt zu schaffen,
- die Flotte zu modernisieren, um Sicherheit, Effizienz und Umweltstandard der Schiffe zu verbessern,
- das Humankapital durch Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen aufzuwerten, und
- das Image des Sektors durch geeignete Werbekampagnen zu verbessern.

Das Programm könnte von 2009 bis 2013 laufen. Gleichzeitig würden Binnenschifffahrtsdienste weiterhin aus Mitteln des Programms MARCO POLO, der Infrastrukturausbau im Rahmen der TEN-V und der Kohäsionspolitik und Forschungsmaßnahmen durch das FTE-Rahmenprogramm gefördert.

### *3.1.2. Ressourcen*

Erstens kann auf den bestehenden Reservefonds für die Binnenschifffahrt zurückgegriffen werden, der durch die Verordnung (EG) Nr. 718/1999/EG eingerichtet und von den Unternehmen der Binnenschifffahrt ausgestattet wurde, jedoch seit fast einem Jahrzehnt ungenutzt blieb. Für seine Nutzung müsste ein neues Rechtsinstrument geschaffen werden, dem alle Betroffenen zustimmen, und das dann ein gemeinschaftsweites Förderprogramm für den Sektor ermöglichen würde. Der Reservefonds verfügt zur Zeit über eine Mittelausstattung von rund 40 Millionen EUR.

Zweitens stellt die Kommission über diese potenzielle, aber bisher nicht in Anspruch genommene Förderung hinaus aktive Unterstützung durch die oben genannten Instrumente bereit. Sollte ein sinnvolles modernes Förderinstrument vereinbart und gemeinsam mit der Binnenschifffahrt und den Mitgliedstaaten entwickelt werden, könnte der Vorschlag geprüft werden, zusätzliche Mittel aus bestehenden Quellen einzubeziehen.

Der dritte Teil des Förderprogramms könnte von den betroffenen Mitgliedstaaten aufgebracht werden. Mehrere Mitgliedstaaten verfügen über nationale Beihilferegelungen für die Binnenschifffahrt oder bereiten die Einführung solcher Programme vor. Zur Zeit wird diskutiert, ob und wie diese Regelungen in ein künftiges Förderprogramm der Gemeinschaft einbezogen oder damit kombiniert werden könnten.

### 3.1.3. *Weitere Schritte*

Ausgehend von diesen Überlegungen nimmt die Kommission derzeit eine Ex-ante-Bewertung und eine Folgenabschätzung vor, um Lösungen und die damit verbundenen Erträge, den Nutzen und die Kostenwirksamkeit eines „Europäischen Innovationsfonds für die Binnenschifffahrt“ zu analysieren. Je nach den Ergebnissen dieser Analyse und weiterer Konsultationen mit den Berufsverbänden und den Mitgliedstaaten könnte die Kommission 2008 einen Vorschlag vorlegen.

## 3.2. **Nutzung bestehender Gemeinschaftsprogramme für die Binnenschifffahrt**

- Im Zuge der Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen im Rahmen des Programms **Marco Polo** wurde 2006 ein einziges Binnenschifffahrtsvorhaben ausgewählt. Die Vorschläge der Runde 2007 werden noch geprüft.
- Aus **TEN-V-Mitteln** wurden 2006 zwei Binnenwasserstraßenvorhaben mit einem Finanzierungsvolumen von rund 9 Mio. EUR mitfinanziert (1,5 % der Gesamtmittelausstattung, was weit unter dem Verkehrsträgeranteil der Binnenschifffahrt liegt). Die Bewertung der Vorschläge für die Aufforderung 2007 und für das große Mehrjahresprogramm bis 2013 läuft noch.

Die Einführung von Binnenschifffahrtswahlleistungen (RIS) wurde in das Mehrjahresprogramm TEN-V<sup>14</sup> aufgenommen. Die erste Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für RIS soll im Dezember 2007 veröffentlicht werden.

- Auf der Grundlage der Verordnungen (EFRE, Kohäsionsfonds und ESF)<sup>15</sup> und der strategischen Leitlinien der Gemeinschaft für die Kohäsion haben die Kommission, die Mitgliedstaaten und die Regionen die operationellen Programme (OP) für die **Kohäsionspolitik** für den Zeitraum 2007-2013 erstellt, deren Ausarbeitung beinahe abgeschlossen ist. In diesen operationellen Programmen sind unter Umständen auch Prioritäten im Zusammenhang mit Verkehrsinfrastrukturen vorgesehen, und in einigen Mitgliedstaaten wird ein ausschließlich auf den Verkehr ausgerichtetes operationelles Programm verabschiedet werden.
- Das **7. Rahmenprogramm (EG) für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration**<sup>16</sup> für den Zeitraum 2007 bis 2013 bietet eine ganze Reihe von Möglichkeiten für die Binnenschifffahrt, insbesondere im Hinblick auf die Modernisierung der Flotte, eine weitere Optimierung des Sektors und seine

---

<sup>14</sup> Beschluss C(2007) 2158 der Kommission.

<sup>15</sup> Siehe Verordnung (EG) Nr. 1083/2006.

<sup>16</sup> Beschluss Nr. 1982/2006/EG.



Einbeziehung in komplette Logistikketten.

In der ersten Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen<sup>17</sup>, die bis Juni 2007 befristet war, wurde um Vorschläge in verschiedenen Bereichen gebeten, die für die Binnenschifffahrt von Bedeutung sind, unter anderem in Bezug auf eine Koordinierungsmaßnahme. Die Aufträge werden wahrscheinlich 2008 vergeben.

#### **4. MODERNISIERUNG DER ORGANISATIONSSTRUKTUR**

In der Mitteilung zum Programm „NAIADES“ wurde auch das Thema der Modernisierung der Organisationsstruktur der Binnenschifffahrt in Europa aufgegriffen. Die Dienststellen der Kommission haben für vier Optionen eine Folgenabschätzung vorgenommen und die Interessengruppen konsultiert<sup>18</sup>.

##### **4.1. Auswirkungen der verschiedenen Optionen**

Die Auswirkungen der verschiedenen Optionen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Option 1: Verstärkte Zusammenarbeit, aber keine Änderung des institutionellen Rahmens

Eine intensivere Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Kommission und den Stromkommissionen würde auch bedeuten, dass für alle Beteiligten ein höherer Koordinierungsbedarf entsteht. Auch wenn die in verschiedenen Rechtsakten enthaltenen Rechtsgrundlagen und die unterschiedlichen im Binnenmarkt geltenden Vorschriften unberührt bleiben, kann das Ziel, auf allen Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft einheitliche Bedingungen zu schaffen, erreicht werden, ohne den geltenden Rechtsrahmen zu ändern. Dies würde jedoch relativ lange dauern und ähnliche Verwaltungskosten verursachen wie Option 2.

- Option 2: Beitritt der Gemeinschaft zur Rhein- und Donaukommission

Verwaltungsstrukturen und Humanressourcen könnten effizienter genutzt werden, wenn die Gemeinschaft den internationalen Stromkommissionen beitreten würde. Diese Option würde den institutionellen Aufbau nicht wesentlich ändern und nur eine marginale Erhöhung der Humanressourcen erfordern. Die Angleichung der Rechtsvorschriften könnte durch die Einbeziehung verfügbaren Expertenwissens und vorhandener Mechanismen beschleunigt werden. Für die ZKR und die Donaukommission würde sich dies jedoch deutlich anders auswirken (siehe nachstehende Schlussfolgerungen).

- Option 3: Gesamteuropäisches Übereinkommen

Im Vergleich zu den beiden ersten Optionen würde ein gesamteuropäisches Übereinkommen<sup>19</sup> dem komplexen Vorgang der Rechtsangleichung eine weitere

---

<sup>17</sup> Bekanntmachung der Kommission 2006/C316/10.

<sup>18</sup> SEK(2007) xxx.

<sup>19</sup> Siehe Initiativstellungnahme des EWSA TEN/222 - EWSA 599/2006.

Ebene hinzufügen. Dies würde nicht nur schwierige Verhandlungen erfordern, auch die Verwaltungskosten wären erheblich höher als bei den Optionen 1 und 2, und der erhöhte Bedarf an Humanressourcen ist unter Umständen nicht durch eine gesteigerte Effizienz gerechtfertigt. Durch ein größeres politisches Interesse könnte jedoch eine strategische Förderung dieses Ansatzes vorangetrieben werden.

– Option 4: Europäische Agentur

Für die Einrichtung einer EU-Agentur für die Binnenschifffahrt – oder einer „Antenne“ für die Binnenschifffahrt in einer bestehenden Agentur – würden vergleichbare operative Kosten entstehen wie für Option 3. Eine solche Agentur würde der Politik der Union in Bezug auf andere Verkehrsträger entsprechen und gegenüber den Optionen 1 und 3 die Harmonisierung beschleunigen. Allerdings würde die Einrichtung einer EU-Agentur *zusätzlich* zu den bestehenden internationalen Stromkommissionen und nationalen Sicherheitsbehörden keinen effizienteren Einsatz der Humanressourcen darstellen.

#### 4.2. Schlussfolgerungen aus der Folgenabschätzung

Die Folgenabschätzung ergibt, dass zwar der derzeitige Rahmen seine Schwachpunkte hat, keine der Optionen jedoch deutliche Vorteile in Bezug auf Auswirkungen auf legislativer, institutioneller oder administrativer Ebene bietet. Unter den gegebenen Umständen ist es vorzuziehen, den Organisationsrahmen auf den vorhandenen institutionellen Akteuren aufzubauen und Arbeitsmethoden und – verhältnisse zu verbessern, modernisieren und koordinieren, wo immer dies möglich ist. Vor diesem Hintergrund bietet eine Kombination der Optionen 1 und 2 – stärkere Koordinierung der vorhandenen institutionellen Akteure und gleichzeitig Mitgliedschaft der Gemeinschaft in der Donaukommission – derzeit die größten Vorteile.

Angesichts dieser Ergebnisse schlägt die Kommission daher nicht vor, über den vorhandenen institutionellen Rahmen hinaus zusätzliche Strukturen zu schaffen. Die Kommission sollte, wie es die Interessengruppen gefordert haben, im vorhandenen Organisationsrahmen eine größere Rolle spielen.

Die **Mitgliedschaft der Gemeinschaft in der Donaukommission** ist ein Sonderfall, da die Rechtsvorschriften für die Schifffahrt auf der Donau zur Zeit überarbeitet werden. Durch den Beitritt der Gemeinschaft in den Bereichen, die in ihre Zuständigkeit fallen, wird nicht nur die Koexistenz oder die Harmonisierung der Vorschriften für die Schifffahrt auf der Donau erleichtert, sondern auch die Revision des Belgrader Übereinkommens von 1948 beschleunigt, die Voraussetzung für eine Reform der Donaukommission ist. Außerdem wird dadurch die Aufteilung der Zuständigkeiten innerhalb der EU gegenüber den Drittstaaten in der Donaukommission deutlich gemacht. Am 7. Juni 2007 beschloss der EU-Ministerrat, die Europäische Kommission zu ermächtigen, Verhandlungen über den Beitritt der Gemeinschaft zur Donaukommission aufzunehmen.

#### 4.3. Die nächsten Schritte

Angesichts dieser gemeinsamen Bemühungen um ein harmonisches System wird deutlich, dass die Gemeinschaft in den letzten Jahren ihre Rolle im Bereich der *Angeleichung der Rechtsvorschriften* ausgebaut hat:

- Die Richtlinien der EG über Binnenschiffahrtinformationsdienste (RIS)<sup>20</sup> und über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe<sup>21</sup> schaffen einen Rahmen für alle Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft, einschließlich des Rheins.
- Der Vorschlag für eine Richtlinie über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland<sup>22</sup> wird ein gesamteuropäisches Übereinkommen mit den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft umfassen und so die Entwicklung unterschiedlicher Regelungen in der Zukunft vermeiden.

Voraussetzung für diese Entwicklung ist die intensive Einbeziehung von Experten aus den Mitgliedstaaten in den verschiedenen Foren, auch in den Stromkommissionen. Im Aktionsprogramm „NAIADES“ sind weitere Rechtsetzungsinitiativen der Kommission vorgesehen, vor allem in Bezug auf Kapitänspatente oder Besatzungsvorschriften.

Hinsichtlich einer *strategischen Entwicklung ihrer Politik* wird die Europäische Kommission bemüht sein, auch weiterhin für Koordination zu sorgen.

Im Hinblick auf die Erhöhung des Fachwissens im Bereich der Binnenschiffahrt und auf eine bessere Ausnutzung vorhandener Ressourcen – entsprechend der Aufforderung des Europäischen Parlaments – könnte den internationalen Stromkommissionen die Ausführung bestimmter Aufgaben oder Mandate übertragen werden<sup>23</sup>. Die Übertragung solcher Aufgaben dürfte mit dem rechtlichen, territorialen und finanziellen Rahmen der Stromkommissionen vereinbar sein und sollte sich auf eine solide Rechtsgrundlage im Gemeinschaftsrecht stützen; Dazu ist eine weitere Prüfung erforderlich<sup>24</sup>. In jedem Fall hat die Kommission bereits ihre Kontakte mit den Stromkommissionen intensiviert, insbesondere mit der ZKR.

Ein weiterer Schritt kann sein, unter der Schirmherrschaft der Kommission und auf freiwilliger Basis eine „Reflexionsgruppe Binnenschiffahrt“ einzurichten oder einer solchen Gruppe beizutreten, in der Vertreter der Industrie, Politiker, Entscheidungsträger und Wissenschaftler zusammenkommen, um Probleme zu diskutieren eine Beratungsfunktion in Bezug auf die künftige Entwicklung der Binnenschiffahrt in Europa zu übernehmen.

## 5. SCHLUSSFOLGERUNG

Obwohl das Aktionsprogramm „NAIADES“ erst vor eineinhalb Jahren angelaufen ist, hat sich die politische Wahrnehmung der Binnenschiffahrt nicht nur auf EU-

---

<sup>20</sup> Richtlinie 2005/44/EG.

<sup>21</sup> Richtlinie 2006/87/EG.

<sup>22</sup> Siehe 2.2.2..

<sup>23</sup> In der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen „NAIADES“ (SEK(2006) 34/3) ist Folgendes aufgelistet: Durchführung von Studien; Überwachung/Koordinierung der Einhaltung technischer Standards; Überwachung der Arbeit der Benannten Stellen; Datenbankpflege, Überwachung der Registrierung von Schiffen.

<sup>24</sup> Beispielsweise kann die Kommission nach Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 (einheitlicher europäischer Luftraum) Eurocontrol Aufträge erteilen. Auch die Erfahrungen der Kommission in der Zusammenarbeit mit der Europäischen Weltraumorganisation bei der Durchführung des Galileo-Projekts könnten Berücksichtigung finden.

Ebene, sondern auch in den Mitgliedstaaten und in der Binnenschifffahrtsbranche deutlich verbessert. Die Kommission engagiert sich sehr für die Umsetzung des Programms und möchte den durch diese Initiative geschaffenen Elan aufrechterhalten. In den kommenden Jahren sind Maßnahmen in folgenden Bereichen vorgesehen:

#### *Finanzierung*

Im Anschluss an die Folgenabschätzung/Ex-ante-Bewertung und die Konsultation der Interessengruppen wird die Rechtsgrundlage für einen „*Innovationsfonds Binnenschifffahrt*“<sup>25</sup> mit Durchführungsvorschriften erarbeitet. Ergänzend dazu würden ein *Finanzierungshandbuch* und eventuell spezielle *Leitlinien für staatliche Beihilfen* erstellt.

#### *Faktor Mensch*

Ein weiterer Maßnahmencluster würde schwerpunktmäßig den Faktor Mensch betreffen. Spezielle *Arbeitszeitvereinbarungen* und die Festlegung EU-weiter *beruflicher Qualifikationsanforderungen* sollten am besten im Rahmen des sozialen Dialogs vereinbart werden<sup>26</sup>. Dies könnte, im Anschluss an Folgenabschätzungen und Konsultationen, durch Legislativvorschläge zur *Harmonisierung von Mindestvorschriften für die Besatzung* sowie für ein *einheitliches Kapitänspatent*, die auf allen Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft gelten, ergänzt werden.

#### *Administrativer und rechtlicher Rahmen*

Im Hinblick auf den Abbau der administrativen und rechtlichen Hemmnisse werden die Ergebnisse der entsprechenden Studie<sup>27</sup> ausgewertet und in der Zusammenarbeit mit den Verwaltungen der Mitgliedstaaten und den Interessengruppen berücksichtigt, wo immer dies möglich ist.

#### *Ausbau der Infrastruktur*

Über die koordinierte Einführung von RIS hinaus wird in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten ein indikativer *Entwicklungsplan für Ausbau und Unterhaltung der Binnenwasserstraßen und Häfen* ausgearbeitet, der auch der europäischen Hafenspolitik Rechnung trägt. Dabei werden, auf der Grundlage des laufenden Dialogs zwischen den internationalen Schifffahrts- und Schutzkommissionen für den Rhein und die Donau, auch Umweltbelange und andere Anforderungen berücksichtigt.

#### *Organisatorische Unterstützung*

Um die koordinierte Durchführung des Programms „NAIADES“ zu erleichtern, wird die Kommission die Unterstützung einer Plattform suchen, an der alle Interessengruppen, die Mitgliedstaaten, Stromkommissionen und die Industrie

---

<sup>25</sup> Siehe 3.1.3..

<sup>26</sup> Siehe 2.4..

<sup>27</sup> Siehe 2.2.1..

beteiligt sind, möglicherweise in Form einer „Reflexionsgruppe Binnenschifffahrt“<sup>28</sup>. Die Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen im Rahmen des 7. FTE-Rahmenprogramms<sup>29</sup> könnte hier Beiträge liefern, beispielsweise durch eine Koordinierungsmaßnahme für die Binnenschifffahrt.

---

<sup>28</sup>

Siehe 4.3..

<sup>29</sup>

Siehe Fußnote 17.

**Aktionsprogramm „NAIADES“ – Überblick**

**ANLAGE 1**

**A. LEGISLATIVINSTRUMENTE**

	STAND 2007
<b>HARMONISIERUNG VON:</b>	
▪ technischen Vorschriften für Binnenschiffe	☑
▪ Intermodalen Ladeeinheiten (ILU)	✓
▪ Statistiken des Güterverkehrs auf Binnenwasserstraßen	☑
Leitlinien für staatliche Beihilfen (Unterstützungsprogramme) und de-minimis-Regeln für die Binnenschifffahrt	△ ☑
Harmonisierung von:	
▪ Beförderung gefährlicher Güter	✓
▪ Motoremissionen	△
Erhöhung des Stellenwerts der Binnenschifffahrt und Verbesserung des Rechtsrahmens	~~~~
Harmonisierung in Bezug auf:	
▪ Kapitänspatente	△
▪ Haftung im intermodalen Verkehr	2008
▪ Besatzungsvorschriften	2009
▪ Abfallentsorgung	2009
▪ Aus- und Weiterbildungsstandards	2009
▪ Formulare für den intermodalen Verkehr	2010
▪ Erhebung von Infrastrukturgebühren	2013
▪ Kraftstoffqualität	✓

**B. INSTRUMENTARIUM**

	STAND 2007
TEN-Koordinator für die Binnenschifffahrt	✓
Finanzierungshandbuch für die Binnenschifffahrt	△
Ermittlung von Hemmnissen in geltenden und neuen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten	△
Zentrale Anlaufstellen der Verwaltung („one-stop shops“) und Ansprechpartner für die Binnenschifffahrt	△
Sozialer Dialog innerhalb des Sektors	~~~~
Marktbeobachtung Binnenschifffahrt	~~~~
Europäischer Entwicklungsplan für Infrastrukturen und Umschlaganlagen der Binnenwasserstraßen	2009
Einstellungsinitiativen	
Raumplanung mit größerem Nachdruck auf der Ansiedlung neuer und Sanierung vorhandener Industriegebiete an Wasserstraßen	
Interdisziplinärer Dialog auf Projektebene	

- ☑ = von EP und Rat angenommen
- ✓ = Vorschlag der Kommission
- ~~~~ = laufend
- △ = in Vorbereitung

**C. UNTERSTÜTZUNGSINSTRUMENTE**

	STAND 2007
<b>Europäischer Reservefonds für die Binnenschifffahrt</b>	△
<b>Nationale Unterstützungsprogramme</b>	
▪ Förderung der Verkehrsverlagerung und Erleichterung von Investitionen	AT△,BE,DE,FR,NL,UK△
▪ Technologien zur Erhöhung von Effizienz, Umweltfreundlichkeit und Sicherheit	AT,BE,DE,FR, NL
▪ Einrichtungen für Unterstützungs- und Entwicklungsmaßnahmen	AT, BE, DE, FR, NL
▪ Verbesserung und Instandhaltung der Infrastruktur	AT, BE, BU,CZ, DE, FR, NL ,PL, RO, UK △
<b>Europäische FTE- und Förderprogramme</b>	
▪ Dienste: Marco Polo, CIP, INTERREG, etc.	~~~~
▪ Flotte: FTE-Programme (7. RP), etc.	~~~~
▪ Arbeitsplätze und Fachwissen: SOCRATES, LEONARDO DA VINCI, etc.	
▪ Infrastruktur	
- vorrangige TEN-V-Vorhaben 18&30	~~~~
- RIS (MRP TEN-V)	~~~~
- PHARE, ISPA, CARDS, INTERREG, etc.	~~~~

