

Brüssel, den 18. November 2022  
(OR. en)

13651/22

TRANS 648  
MAR 188

## BERICHT

---

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: Ausschuss der Ständigen Vertreter

---

Nr. Vordok.: 11895/4/22 REV 4

---

Betr.: **Vorbereitung der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am 5. Dezember 2022**

Entwurf von Schlussfolgerungen des Rates zur laufenden Weiterentwicklung der Binnenschifffahrt (NAIADES III)

– Billigung

---

### I. EINLEITUNG

1. Die Binnenschifffahrt ist ein nachhaltiger und weniger überlasteter Verkehrsträger, der bei den Bemühungen der Union um die Dekarbonisierung des Verkehrssystems eine wichtige Rolle übernehmen kann. Der tschechische Vorsitz möchte auf die Vorteile der Binnenschifffahrt aufmerksam machen, jedoch auch die Herausforderungen, mit denen der Sektor konfrontiert ist, hervorheben.
2. Der Vorsitz beschloss, Schlussfolgerungen des Rates zum Potenzial und zur laufenden Weiterentwicklung dieses Verkehrsträgers auszuarbeiten.

### II. ARBEITEN IN DEN VORBEREITUNGSGREMIEN DES RATES

3. Auf der Grundlage eines vom Vorsitz erstellten Vorschlags erörterte und bearbeitete die Gruppe „Seeverkehr“ in ihren Sitzungen vom 5., 12. und 26. September sowie 3. Oktober 2022 den Wortlaut des Entwurfs von Schlussfolgerungen.

### III. FAZIT

4. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter wird ersucht, den in der Anlage wiedergegebenen Entwurf von Schlussfolgerungen zu prüfen und zu billigen und ihn dem Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie (Verkehr)) am 5. Dezember 2022 zur Billigung vorzulegen.
-

**ENTWURF VON SCHLUSSFOLGERUNGEN DES RATES ZUR LAUFENDEN  
WEITERENTWICKLUNG DER BINNENSCHIFFFAHRT (NAIADES III)**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

UNTER HINWEIS AUF

- die Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Der europäische Grüne Deal“<sup>1</sup>;
- die Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen“<sup>2</sup>;
- die Schlussfolgerungen des Rates vom 3. Dezember 2018 zum Thema „Die Binnenschifffahrt – ihr Potenzial erkennen und fördern“<sup>3</sup>;
- die Schlussfolgerungen des Rates vom 5. Juni 2020 zum Thema „Der EU-Schiffsverkehrssektor – Zukunftsperspektiven: Hin zu einem CO<sub>2</sub>-neutralen, unfallfreien, automatisierten und wettbewerbsfähigen EU-Schiffsverkehrssektor“<sup>4</sup>;
- die Mitteilung der Kommission mit dem Titel „NAIADES III: Förderung einer zukunftssicheren europäischen Binnenschifffahrt“<sup>5</sup>;
- die Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Ein Notfallplan für den Verkehr“<sup>6</sup>;
- die Mitteilung der Kommission mit dem Titel „EU-Biodiversitätsstrategie für 2030 – Mehr Raum für die Natur in unserem Leben“<sup>7</sup>;

---

<sup>1</sup> Dok. ST 15051/19 + ADD 1.

<sup>2</sup> Dok. ST 14012/20 + ADD 1.

<sup>3</sup> Dok. ST 15144/18.

<sup>4</sup> Dok. ST 8648/20.

<sup>5</sup> Dok. ST 10214/1/21 REV 1.

<sup>6</sup> Dok. ST 9490/1/22.

<sup>7</sup> Dok. ST 8219/20 + ADD 1.

Unter HINWEIS AUF die Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates, mit der der Rahmen für die Verwirklichung der Klimaneutralität bis spätestens 2050 geschaffen wird, und UNTER HERVORHEBUNG der Bedeutung des Klimaschutzes;

UNTER WÜRDIGUNG der laufenden Arbeiten und Zuständigkeiten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), der Donaukommission, des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI), der Internationalen Kommission des Save-Beckens, der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) und der EU-Strategie für den Donaauraum (EUSDR) sowie anderer internationaler Organisationen und Gremien im Bereich der Binnenschifffahrt;

UNTER HINWEIS AUF das Ziel des europäischen Grünen Deals, einen wesentlichen Teil des Güterbinnenverkehrs von der Straße auf die Schiene und auf Binnenwasserstraßen zu verlagern, und ERFREUT ÜBER das Ziel der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität, Binnenwasserstraßen entlang der Korridore des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) und in Innenstädten zu entwickeln, in denen es wichtig ist, die letzte Meile der Stadtlogistik umweltfreundlicher zu gestalten;

ERFREUT ÜBER die Beratungen über die Vorschläge zur Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Überarbeitung der Leitlinien für das transeuropäische Verkehrsnetz für den Ausbau und die Verbesserung der Binnenschifffahrt, die zu einer nachhaltigeren und resilienteren Binnenschifffahrt führen werden;

UNTER KENNTNISNAHME VON der überarbeiteten Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) für die Jahre 2021-2027 sowie VOM Programm „Horizont Europa“ —

1. IST SICH der Bedeutung der Binnenschifffahrt als nachhaltiger und weniger überlasteter Verkehrsträger auf dem Weg zu einer emissionsfreien Mobilität BEWUSST und UNTERSTREICHT die Notwendigkeit, ihr Potenzial nachhaltig, in konkreten Schritten und durch geeignete Maßnahmen sowohl auf Ebene der Union als auch auf Ebene der Mitgliedstaaten voll auszuschöpfen und gleichzeitig ihre Wettbewerbsfähigkeit zu gewährleisten;
2. IST SICH dessen BEWUSST, dass den unterschiedlichen Gegebenheiten in den Mitgliedstaaten in Bezug auf das Potenzial der Binnenwasserstraßen Rechnung getragen werden muss;
3. BETONT, wie wichtig es ist, Strategien zur Bewältigung der Auswirkungen der Binnenschifffahrt auf den Klimawandel und die Umwelt und umgekehrt durch gezielte Forschung und damit verbundene Investitionen zu entwickeln;

4. IST SICH der erheblichen Auswirkungen des Klimawandels auf die Binnenschifffahrt – insbesondere auf die Schiffbarkeit, den Betrieb und die Wasserbewirtschaftung –, wie sich an den Veränderungen des Grundwasserspiegels, aber auch an den Perioden schwerer Dürre und starker Niederschläge in den jüngsten Jahren ablesen lässt, BEWUSST und UNTERSTREICHT, dass die Schiffbarkeit durch die Verwirklichung der guten Befahrbarkeit („Good Navigation Status“) im Einklang mit den TEN-V-Leitlinien verbessert werden muss;
5. WÜRDIGT die Schlüsselrolle der Binnenschifffahrt bei der Entlastung städtischer Ballungsräume und bei der Beförderung von Schwergut und großer Mengen an wichtigen Baumaterialien sowie Agrar-, Stahl-, Chemie- und Energieerzeugnissen, auch bei der Ausfuhr ukrainischer Güter über die Solidaritätskorridore, insbesondere über die Donau;
6. UNTERSTREICHT, dass alle verbleibenden Verwaltungs- und Infrastrukturengpässe kurz-, mittel- und langfristig unter Einhaltung des Umweltrechts angegangen werden müssen, um die Effizienz und Kapazität der Binnenschifffahrt zu erhöhen und die Sicherheit der Schifffahrt im Allgemeinen zu gewährleisten;
7. KONZENTRIERT SICH AUF die Eckpfeiler einer wirksamen Binnenschifffahrt und den Bedarf an künftiger Weiterentwicklung und Koordinierung in folgenden Bereichen:
  - Erneuerung des Schiffsbestands, sofern angezeigt, um eine höhere Verkehrseffizienz, den wirtschaftlichen Betrieb kleinerer Schiffe und– wenn möglich – eine emissionsfreie Mobilität zu erreichen, Anpassung an flache Gewässer unter Berücksichtigung der Notwendigkeit, den Verkehr zu dekarbonisieren und die Klimaresilienz sowie die Sicherheit der Schifffahrt zu verbessern, indem die lokalen Umweltbedingungen jeder einzelnen Binnenwasserstraße geachtet und geschützt werden;
  - zuverlässige, nachhaltige und stets ordnungsgemäß gewartete Infrastruktur mit einer angemessenen, wirtschaftlich vertretbaren Befahrbarkeit – insbesondere bei Niedrigwasserperioden –, die eine rasche Anbindung an andere Verkehrsträger gewährleistet;
  - sichere Arbeitsplätze für Arbeitnehmer, auch in unvorhergesehenen Situationen wie der COVID-19-Pandemie;
  - Digitalisierung zur Unterstützung der Weiterentwicklung in Bezug auf alle vorgenannten Bereiche sowie der Automatisierung, unter Berücksichtigung der Energieeffizienz und leicht zu rezyklierender Geräte;

8. UNTERSTÜTZT die Ausarbeitung und Annahme von Standards für die technischen Anforderungen, die Qualifikationen von Besatzungsmitgliedern und die Informationstechnologie durch den CESNI und EMPFIEHLT ferner, als Teil der oben genannten CESNI-Standards technische Standards für die Nutzung alternativer Kraftstoffe, nachhaltige und emissionsfreie Technologien, Automatisierung und berufliche Qualifikationen zu entwickeln;
9. BEGRÜßT die Pläne für intelligente und nachhaltige Verbesserungen der Binnenschifffahrt und der Binnenhäfen; ERSUCHT die Kommission, ihren Vorschlag für die Überarbeitung der derzeitigen Rechtsvorschriften der Union im Bereich Binnenschifffahrtsinformationsdienste vorzulegen, wobei den diesbezüglichen Arbeiten des CESNI Rechnung zu tragen ist und eine dauerhafte operative Struktur als zentrale Anlaufstelle geplant werden sollte, um die Harmonisierung und Interoperabilität – sofern geografisch möglich – zu verbessern und auch die Forschung in den Bereichen Klimaresilienz und intelligente Schifffahrt zu unterstützen; IST DER ANSICHT, dass Binnenwasserstraßen und Binnenhäfen ein zentraler Baustein des multimodalen Verkehrs sind und daher in die Überarbeitung der Richtlinie über den kombinierten Verkehr einbezogen werden sollten. Ziel sollte es sein, die Richtlinie als wirksames Instrument zur Förderung des multimodalen Güterverkehrs festzulegen, wobei ein besonderer Schwerpunkt auf nahtlosen grenzüberschreitenden Verbindungen und Interoperabilität – sofern geografisch möglich – liegen sollte, was durch die Digitalisierung des Binnenschifffahrtssektors noch weiter verstärkt würde;
10. FORDERT die Mitgliedstaaten zur Fortsetzung und Intensivierung ihrer Zusammenarbeit bei der harmonisierten Anwendung der Binnenschifffahrtsinformationsdienste und deren harmonisierten Betrieb sowie bei der Durchführung der eFTI-Verordnung für Informationen in Bezug auf den Güterverkehr AUF, wodurch eine Verbesserung des Korridormanagements ermöglicht wird;
11. ERKENNT AN, dass der Binnenschifffahrtssektor vor der Herausforderung alternder Arbeitskräfte steht und daher Arbeitskräfte, die vielfältiger sind und ein besseres Alters- und Geschlechterverhältnis widerspiegeln, und Quereinsteiger aus anderen Sektoren anziehen muss;
12. BETONT, dass die Mitgliedstaaten und der Sektor tätig werden müssen, um das Vorhandensein und die Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften in dem Sektor und in ihren Verwaltungen sicherzustellen, auch indem die Ausbildung und die Qualifikationen besser mit dem grünen und dem digitalen Wandel in Einklang gebracht werden und somit den künftigen Anforderungen des Arbeitsmarkts entsprechen;

13. FORDERT die Mitgliedstaaten AUF, langfristige Strategien auszuarbeiten und umzusetzen, wobei die Maßnahmen gegebenenfalls innerhalb der Expertengruppe für NAIADES abgestimmt werden, und dabei auf nationalen Unterstützungsregelungen aufzubauen, um die Ziele des Aktionsprogramms NAIADES III zu verwirklichen;
14. HEBT die Arbeit HERVOR, die im Rahmen des Projekts PLATINA3<sup>8</sup> als Teil des Aktionsprogramms NAIADES III geleistet wurde, und ERMUTIGT die Kommission zur Unterstützung eines Projekts PLATINA4 ab 2023;
15. BETONT, wie wichtig angemessene regulatorische und finanzielle Maßnahmen sowie private und öffentliche Investitionen sowohl auf Ebene der EU als auch auf Ebene der Mitgliedstaaten für die Umsetzung des Aktionsprogramms NAIADES III und die Einhaltung der Rechtsvorschriften im Zusammenhang mit der Binnenschifffahrt und Binnenhäfen sind, während gleiche Wettbewerbsbedingungen gewahrt werden. Angesichts des raschen Anstiegs der Material- und Energiekosten ist es von entscheidender Bedeutung, der Finanzierung von Forschung, Innovation und Sicherung der Zukunftsfähigkeit der Binnenschifffahrt Vorrang einzuräumen, womit insbesondere auf Verbesserungen der Infrastruktur, aber auch auf Flotteninnovation und Emissionsverringering abgezielt werden sollte;
16. RUFT die Kommission AUF, bei den Vorbereitungen für weitere Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“, des Programms „Horizont Europa“ und anderer Instrumente und Programme der Union allen oben genannten Punkten Rechnung zu tragen;
17. BETONT, dass auch der Privatsektor Verantwortung dafür trägt, dass die Ziele in Bezug auf die Verkehrsverlagerung, die Digitalisierung, den Klimaschutz und die Anpassung an den Klimawandel verwirklicht werden und ein Beitrag dazu geleistet wird, und FORDERT den Sektor auf, seine Anstrengungen angesichts der derzeitigen Entwicklungen zu intensivieren;
18. WÜRDIGT die Bedeutung der bestehenden Mechanismen der internationalen Zusammenarbeit und der Fachkenntnisse der Flussschifffahrtskommissionen für die grenzüberschreitende Koordinierung der Weiterentwicklung der Wasserstraßeninfrastruktur sowie ihre entscheidende Rolle bei der vollständigen Entwicklung des Potenzials der Binnenwasserstraßen;

---

<sup>8</sup> <https://platina3.eu/>

19. FORDERT die Kommission, die Mitgliedstaaten und internationale Partner wie die ZKR, die Donaukommission, die Internationale Kommission des Save-Beckens, die UNECE und die EUSDR zur Zusammenarbeit AUF, um die Konnektivität zu verbessern, einen nahtlosen Schiffsverkehr zu gewährleisten und neue Marktchancen zu eröffnen, und ERSUCHT die Kommission, die EU-Politik und die Politik dieser internationalen Partner abzustimmen.
-