

DE

DE

DE



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 17.1.2006
SEK(2006) 34/3

ARBEITSDOKUMENT DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

Anhang zur

MITTEILUNG DER KOMMISSION

ÜBER DIE FÖRDERUNG DER BINNENSCHIFFFAHRT

„NAIADES“

Integriertes Europäisches Aktionsprogramm für die Binnenschifffahrt

{KOM(2006) 6 endg.}

INHALTSVERZEICHNIS

Teil I: Aktionsprogramm „NAIADES“ – Durchführungsinstrumente	4
Teil II: Detaillierte Beschreibung der Aktionen und Maßnahmen.....	10
1. Schaffung günstiger Bedingungen für Verkehrsdienste	10
1.1. Aktuelle Situation.....	10
1.2. Vorgeschlagene Aktionen und Maßnahmen	11
1.2.1. Erschließung neuer Märkte	11
1.2.2. Förderung der unternehmerischen Initiative	12
1.2.3. Verbesserung des Verwaltungs- und Rechtsrahmens	13
2. Anreize für die Modernisierung und Erneuerung der Flotte.....	15
2.1. Aktuelle Situation.....	15
2.1.1. Die Wirtschaftlichkeit der Schiffe	15
2.1.2. Das Sicherheitsniveau der Binnenschifffahrt.....	16
2.1.3. Die Umweltverträglichkeit der Schiffe	16
2.2. Vorgeschlagene Aktionen und Maßnahmen	18
2.2.1. Verbesserung der Logistikeffizienz, Sicherheit und Umweltfreundlichkeit der Binnenschifffahrt.....	18
3. Schaffung von Arbeitsplätzen und Förderung der Fachkenntnisse.....	22
3.1. Aktuelle Situation.....	22
3.2. Vorgeschlagene Aktionen und Maßnahmen	23
3.2.1. Anreize für Arbeitskräfte	23
3.2.2. Investitionen in Humankapital	25
4. Imageverbesserung und Zusammenarbeit.....	28
4.1. Aktuelle Situation.....	28
4.2. Vorgeschlagene Aktionen und Maßnahmen	29
4.2.1. Förderung der Binnenschifffahrt als leistungsstarker Partner von hohem Nutzen	29
4.2.2. Einrichtung und Ausbau eines europäischen Förder- und Entwicklungsnetzes für die Binnenschifffahrt.....	30
4.2.3. Beobachtung der Trends und Entwicklungen im Binnenschifffahrtsmarkt.....	31
5. Bereitstellung angemessener Infrastrukturen.....	34
5.1. Aktuelle Situation.....	34

5.2.	Vorgeschlagene Aktionen und Maßnahmen	35
5.2.1.	Ausbau des multimodalen Netzes	35
5.2.2.	Einführung von Binnenschifffahrtsinformationssystemen (RIS)	38
Teil III: Modernisierung des institutionellen Rahmens für die Binnenschiffahrt in Europa ..		40
1.	Aktuelle Situation und Herausforderungen.....	40
2.	Anforderungen an einen zukünftigen Rahmen	41
3.	Mögliche Lösungen.....	41
Teil IV: Die Binnenschiffahrt im Spiegel der Zahlen		47
1.	Flotte	47
2.	Binnenschifffahrtsunternehmen	49
3.	Binnenwasserstrassen.....	49
4.	Verkehrsleistung in Tonnenkilometern (tkm).....	50
5.	Verkehrs- bzw. Modalanteil der Binnenschiffahrt	50
6.	Schiffstypen: Technische Daten.....	51

Teil I: Aktionsprogramm „NAIADES“ – Durchführungsinstrumente

A. Rechtsinstrumente

<u>Ak- tions- cluster</u>	<u>Instrument</u>	<u>Akteur(e)</u>	<u>Dring- lichkeit</u>	<u>Zieldatum*</u>	<u>Geschätzte Kosten 2006 – 2013** (Mio. EUR)</u>
1	Harmonisierung: Technische Anforderungen an Schiffe	EK/EU	+++	Bereits begonnen (Vorschlag KOM (1997) 644)	–
1	Intermodale Ladeeinheiten (ILU)	EU		2006 (Vorschlag KOM (2003) 155)	–
4	Statistik des Güterverkehrs auf Binnenwasserstraßen	EK/EU	+	2007 (Vorschlag KOM (2005) 366)	–
1, 2	Leitlinien für staatliche Beihilfen (Unter- stützungsprogramme) sowie u. U. <i>De- minimis</i> -Regeln für die Binnenschifffahrt	EK	++	2007	–
2	Harmonisierung: Gefahrguttransporte	EK/EU	+++	2007	–
2	Motoremissionen	EK/EU	++	2007	–
	Paket an Vorschlägen zur Erhöhung des Stellenwerts der Binnenschifffahrt sowie Verbesserung des Rechtsrahmens (einschl. Mitgliedschaft der Europäischen Gemeinschaft in den Stromkommissio- nen)	EK/EU	+++	2008, teilweise be- reits vorge- schlagen (SEK(2003) 897)	X ^a
1	Harmonisierung: Schifferpatente	EK/EU	+++	2008	–
1	Haftung im intermodalen Verkehr	EK/EU	-	2008	–
1	Besatzungsvorschriften	EK/EU	+++	2009	–
2	Abfallentsorgung	EK/EU	+	2009	–
3	Standards für Aus- und Weiterbildung	EK/EU	+	2009	–
1	Formulare für intermodalen Verkehr	EK/EU	-	2010	–
5	Infrastrukturgebühren	EK/EU	-	2013	–
2	Kraftstoffqualität	EK/EU	++		–

EK = Europäische Kommission; MS = Mitgliedstaaten; EU = Europäische Union.

* Vorläufiges Datum des Inkrafttretens.

** Alle hier angegebenen Beträge sind vorläufiger und damit lediglich illustrativer Natur. Die finanzielle Beteiligung der Gemeinschaft für das Jahr 2006 ist in den im Haushaltsverfahren 2006 vorgesehenen Beträgen enthalten. Für den Zeitraum 2007 bis 2013 sind die Angaben zur finanziellen Beteiligung der Gemeinschaft jedoch rein indikativ und somit unverbindlich.

B. Politikinstrumente

<u>Aktions-cluster</u>	<u>Instrument</u>	<u>Akteur(e)</u>	<u>Dringlichkeit</u>	<u>Zieldatum*</u>	<u>Geschätzte Kosten 2006 – 2013** (Mio. EUR)</u>
5	TEN-Koordinator für die Binnenschifffahrt	EU/MS	+++	2006	0,3 ^b
1, 2, 3	Finanzierungshandbuch für die Binnenschifffahrtsindustrie	EK	+++	2006/07	0,25 ^c
1	Identifizierung von Hemmnissen in geltenden und neuen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten	EK	+++	2006/07	0,25 ^d
1	Zentrale Anlaufstellen der Verwaltung („one-stop shops“) und Ansprechpartner für die Binnenschifffahrt	MS (EK)	+++	2006/07	-
3	Sozialer Dialog innerhalb des Sektors (Arbeitsbedingungen, Arbeitszeitregelung, Festlegung EU-weit geltender beruflicher Qualifikationsanforderungen usw.)	Sozialpartner (Ausschuss für den sektoralen Dialog)	+++	2006/07	-
4	Marktbeobachtung Binnenschifffahrt	EK	+++	2008	1,5 ^e
5	Europäischer Entwicklungsplan für die Verbesserung und Instandhaltung von Infrastrukturen und Umschlaganlagen der Binnenwasserstraßen	EU/MS	+++	2009	-
3	Einstellungsinitiativen	MS/ Industrie	+		X ^f
5	Raumplanung mit größerem Nachdruck auf der Ansiedlung neuer und Sanierung vorhandener Industriegebiete an Wasserstraßen	MS	++		-
5	Interdisziplinärer Dialog auf Projektebene	EK/MS	++		-

C. Unterstützungsinstrumente

<u>Aktions-cluster</u>	<u>Instrument</u>	<u>Akteur(e)</u>	<u>Dringlichkeit</u>	<u>Zieldatum*</u>	<u>Geschätzte Kosten 2006 – 2013** (Mio. EUR)</u>
2, 3	Europäischer Reservefonds für die Binnenschifffahrt (Verordnung (EG) Nr. 718/1999)	EU/MS/ Industrie	+++	2007/08	X ^g
1	Nationale Förderprogramme <ul style="list-style-type: none"> ▪ Förderung der Verkehrsverlagerung und Erleichterung von Investitionen (einschl. forschungsbezogener und steuerlicher Anreize) ▪ Förderung von Technologien zur Verbesserung der Effizienz, Umweltfreundlichkeit und Sicherheit (einschl. forschungsbezogener und steuerlicher Anreize) ▪ Einrichtung nationaler Förder- und Entwicklungsorganisationen und ihres Netzwerks ▪ Finanzierungsprogramme zur Verbesserung und Instandhaltung der Infrastruktur 	MS	+++		100 – 140 ^h
2		MS		250 – 300 ⁱ	
4		EU/MS		± 30 ^j	
5		MS		7 – 9 Mrd. ^k	
1	Europäische FTE- und Förderprogramme <ul style="list-style-type: none"> ▪ Schaffung günstiger Bedingungen für Verkehrsdienste <ul style="list-style-type: none"> – Marco Polo – Rahmenprogramm „Wettbewerbsfähigkeit und Innovation“ (WI-RP) – INTERREG ▪ Anreize für Flottenmodernisierung und -erneuerung <ul style="list-style-type: none"> – FuE-Programme (7. RP) – Leitprojekte für die sektorspezifische Innovation ▪ Förderung von Beschäftigung und Fachkenntnissen <ul style="list-style-type: none"> – EU-Unterstützung für Vorhaben im Bereich Aus- und Weiterbildung (z. B. über die gemeinschaftlichen Bildungs- und Ausbildungsprogramme oder FTE-Programme) – Spezielle, bedarfsgerechte Ausbildungsprogramme für die Binnenschifffahrt ▪ Bereitstellung angemessener Infrastrukturen für <ul style="list-style-type: none"> – vorrangige Vorhaben Nr. 18 u. 30 – sonstige Vorhaben von gemeinsamem Interesse, etwa die Hafen- und Terminalentwicklung 	EU/MS/ Industrie	+++		±20 % des Haushalts Nicht spezifiziert
2		EU/ Industrie		Nicht spezifiziert	
3		EU/ Industrie/ Bildungs- und Ausbildungseinrichtungen		Nicht spezifiziert	
5		MS/EU		2013	4 Mrd. ^l ±10 % des ges. TEN-V-Haushalts

	– Durchführung der RIS-Richtlinie (MRP TEN-V) – PHARE, ISPA, CARDS, INTERREG				± 120 ^m Nicht spezifiziert
--	---	--	--	--	--

- ^a Abhängig von den gewählten Optionen.
- ^b Geschätzte Aufwandsentschädigung 50.000 € pro Jahr, abzudecken über Haushaltslinie 06 0301 (Transeuropäische Netze – Verkehr); Rechtsgrundlage: Entscheidung Nr. 884/2004/EG.
- ^c Ausschreibung mit Leistungsumfang Untersuchung, Erstellung, Übersetzung, Veröffentlichung und Aktualisierung. Abzudecken über Haushaltslinie 06 020 401 (Binnenmarkt – Optimierung der Verkehrsnetze); Entscheidung im Rahmen des Haushaltsverfahrens 2006.
- ^d Ausschreibung zur Durchführung der Erhebung innerhalb der Branche und bei den einzelstaatlichen Behörden, einschließlich Analyse, Auswertung und Empfehlungen. Abzudecken über Haushaltslinie 06 020 401 (Binnenmarkt – Optimierung der Verkehrsnetze); Entscheidung im Rahmen des Haushaltsverfahrens 2006.
- ^e Die aktuelle Marktbeobachtung wird von der ZKR durchgeführt und von der EG finanziell unterstützt (Nr. TREN/04/MD/S07.39091). Das Budget beläuft sich insgesamt auf 150.000 € pro Jahr, wovon die Hälfte durch Gemeinschaftsmittel abgedeckt wird. Die Laufzeit endet 2007. Für die Zeit ab 2008 ist neu über dieses System zu befinden. Sollte sich die Kommission für eine Fortführung entscheiden, ist der erforderliche Finanzierungsbeschluss im Rahmen des einschlägigen Haushaltsverfahrens zu fassen (Haushaltslinie 06 020 401 (Binnenmarkt – Optimierung der Verkehrsnetze)). Könnte jedoch auch Aufgabe einer Gemeinschaftsstruktur sein.
- ^f Vom jeweiligen Mitgliedstaat nach dessen Bedürfnissen festzulegen (siehe deutsches Ausbildungsprogramm „ABI“ mit jährlich 1,5 Mio. €).
- ^g Bezüglich des Reservefonds für die Binnenschifffahrt mit seinem Volumen von rund 40 Mio. € (vom Berufsstand auf Basis der Verordnung (EG) Nr. 718/1999 des Rates finanziert) könnte man prüfen, inwieweit die Einbeziehung zusätzlicher Finanzierungsquellen und -gegenstände möglich oder sinnvoll ist (siehe unten Teil II, Punkt 2.2.1).
- ^h Grundannahme: 1 Mio. € pro Jahr und MS, 15 MS, auf 7 Jahre. (Zum Vergleich: Die Niederlande geben für Verkehrsverlagerungsmaßnahmen derzeit jährlich 2 Mio. € aus, Österreich 1 Mio. €, Wallonien 0,3 Mio. €).
- ⁱ Grundannahme: Die Niederlande, die derzeit rund die Hälfte der Flotte stellen (BE: 16 %, F: 15 %, D: 14 %, Rest: 5 %), wenden derzeit etwa 20 Mio. € pro Jahr für umweltfreundliche Technologien in der Binnenschifffahrt auf (Verringerung der NOx-Emissionen). Weitere 20 Mio. € p. a. sollten von den übrigen Ländern investiert werden.
- ^j Grundannahme: 350.000 € pro Jahr und Land, 12 MS mit beträchtlichem Binnenschiffsverkehr, 7 Jahre. (Zum Vergleich die jährlichen Ausgaben für Förderzentren in folgenden Ländern: NL = 5000.000 €, A = 250.000 €, D (Kurzstreckenseeverkehr/KSSV) = 300.000 €). Spezielle Förderzentren für die Binnenschifffahrt gibt es bereits in vier Mitgliedstaaten. Bei den übrigen 8 MS mit bedeutendem Binnenschiffsverkehr könnte die EU-Unterstützung in Form einer Starthilfe (Anschubfinanzierung) von 45.000 € pro Organisation erfolgen, abzudecken über Haushaltslinie 06 020 401 (Binnenmarkt – Optimierung der Verkehrsnetze). (Siehe EU-Beitrag zu Förderzentren für den Kurzstreckenseeverkehr.)
- ^k Grundannahme: 125 Mio. € pro Jahr und Land, 8 MS mit bedeutendem Wasserstraßennetz, 7 Jahre (Vergleichszahlen: NL = 380 Mio. € jährlich, D = 350 Mio. € jährlich).
- ^l TEN-V-Vorhaben werden von den Mitgliedstaaten finanziert und von der EU unterstützt. Für das vorrangige Vorhaben Nr. 18 (Donau-Ausbau: Straubing bis Vilshofen, Wien bis ungarische Grenze) belaufen sich die Kosten auf schätzungsweise 1,2 Mrd. €, für das vorrangige Vorhaben Nr. 30 (Seine-

Schelde-Kanal) auf etwa 2,5 Mrd. €. Der EU-Beitrag ist über Haushaltslinie 06 0301 (Transeuropäische Netze – Verkehr) abzudecken; Rechtsgrundlage ist die Verordnung (EG) Nr. 2236/95 des Rates in der geänderten Fassung.

^m Das unter die RIS-Richtlinie fallende Wasserstraßennetz umfasst insgesamt rund 12.000 km. Groben Schätzungen zufolge liegen die Kosten der RIS-Installation bei 10.000 € pro Wasserstraßenkilometer. Förderfähig ist die Einführung von Binnenschiffahrtinformationssystemen (RIS) im Rahmen des TEN-V-Haushalts. Der entsprechende EU-Beitrag ist über Haushaltslinie 06 0301 (Transeuropäische Netze – Verkehr) abzudecken; Rechtsgrundlage ist die Verordnung (EG) Nr. 2236/95 des Rates in der geänderten Fassung.

Teil II:

Detaillierte Beschreibung der Aktionen und Maßnahmen

1. SCHAFFUNG GÜNSTIGER BEDINGUNGEN FÜR VERKEHRSDIENSTE

1.1. Aktuelle Situation

Die Binnenschifffahrt ist traditionell stark im Bereich der Beförderung von Massengütern, wie Eisenerze, Baustoffe oder Metallerzeugnisse. Ergänzend findet derzeit eine Expansion in neue Märkte statt. Hierzu zählen etwa der Hinterlandverkehr mit Seecontainern, Abfälle und Recycling, Gefahrgut- und Fahrzeugtransporte, übergroße Ladungen, aber auch der Fluss-See-Verkehr.

Der Hinterlandtransport von Seecontainern per Binnenschiff hat in Nordwesteuropa seit den neunziger Jahren deutlich zugenommen. Auf den holländischen Wasserstraßen beispielsweise hat sich der Containerverkehr zwischen 1995 und 2003 verdreifacht, und auf den deutschen Wasserstraßen kam es zwischen 1998 und 2004 bei einer Steigerung von einer Million TEU auf knapp zwei Millionen TEU pro Jahr immerhin zu einer Verdoppelung des Transportvolumens. Auch auf den flämischen Wasserstraßen verzeichnete dieser Geschäftszweig zwischen 1997 und 2004 bei durchschnittlichen jährlichen Zuwachsraten von 31 % eine bemerkenswerte, ja rasante Entwicklung. Ähnliches gilt für Frankreich, das für den Zeitraum 1995 bis 2004 durchschnittliche jährliche Wachstumsraten von 22 % aufzuweisen hat.

Der Erfolg im Bereich des Containerverkehrs verdankt sich unternehmerischen Initiativen, die wettbewerbsfähige Kostenstrukturen mit einem logistisch attraktiven Serviceniveau zu verbinden verstanden. Die derzeit gepflegten Kooperationsmodelle zwischen Binnenschiffern (so genannten „Fahrgemeinschaften“) und ihren Hauptkunden sind ein gutes Beispiel dafür, wie sich strategische Kooperation in betrieblicher Effizienz auszahlt. Eine hohe Fahrhäufigkeit (Lieferfrequenz), Dienstleistungen von Haus zu Haus, eine zufrieden stellende Nutzung der Schiffskapazitäten und nicht zuletzt Größenvorteile sind erzielbar, wenn einzelne Frachtkahnbetreiber und private Schiffseigner sich über ein zentrales Planungssystem zur Buchung von Frachtraum zusammenschließen. In diesem Verbund behält jeder Teilnehmer gleichwohl seine wirtschaftliche Identität. Diese Formen des „Poolings“ im Sinne der Kooperation und Ladekapazitätsbündelung gibt es derzeit auf dem Rhein sowie zwischen Rotterdam und Antwerpen.

Die westeuropäischen Entwicklungen im Hinterlandtransport von Seecontainern haben gezeigt, dass die Binnenschifffahrt sehr wohl in der Lage ist, rasch auf Marktanforderungen zu reagieren und einen erheblichen Teil des Transportvolumens an sich zu ziehen. Die Expansion in weitere zukunftssträchtige Märkte, zum Beispiel den („kontinentalen“, nicht seehafenbezogenen) Landfrachtsektor und den intermodalen Verkehr in Mittel- und Osteuropa, sollte mit derselben Philosophie – Kundenorientierung gepaart mit operativen Kooperationsmodellen – angegangen werden.

Auf Donau, Elbe und Oder gibt es derzeit allerdings noch eine Reihe von Hemmnissen, die regelmäßigen Container-Liniendiensten im Wege stehen. Erstens hat es in der Vergangenheit häufig an der kritischen Masse an Frachtgut gefehlt, insbesondere vom Schwarzen Meer und von Südosteuropa her. Die wirtschaftliche Integration dieser Region und der weitergehende

Prozess der Erweiterung der Europäischen Union bringen nun aber erhebliche Verschiebungen in der Wirtschaftstätigkeit mit sich. Neue Industriecluster, die in neuen Mitgliedstaaten, aber auch in Bewerberländern entstanden, erzeugen im Containerverkehr bereits eine große Nachfrage. Allerdings entfällt der größte Teil dieses Marktes derzeit noch auf den Straßenverkehrssektor. Die Verkehrsverlagerung hin zur Binnenschifffahrt dürfte schwierig sein, solange die Logistikstrukturen so sehr auf den Straßenverkehr fixiert sind. Zweitens nahmen die unternehmerischen Initiativen in Mittel- und Osteuropa bisher leider eine recht zaghafte Entwicklung. Die Privatisierung der früheren Staatsbetriebe und der Zuwachs an neuen, privaten Binnenschiffern werden aber zweifellos Früchte tragen. Drittens gibt es diverse infrastrukturelle Engpässe, die die Entstehung intermodaler Dienste ebenfalls hemmen, insbesondere im Main-Donau-Korridor, doch auch auf Elbe und Oder. Hierzu zählen zu niedrige Brücken über Main und Oberdonau sowie zum Teil veraltete Hafeninfrastrukturen, speziell in Südosteuropa.

1.2. Vorgeschlagene Aktionen und Maßnahmen

1.2.1. Erschließung neuer Märkte

Entwicklung und Umsetzung neuer Logistikkonzepte

Marktsegmente, die unter Nutzung von Ladeeinheiten wie Landcontainern, Wechselbrücken, Paletten oder Kühlcontainern an der Stückgutbeförderung im Landverkehr beteiligt sind, bieten gewiss gute Zukunftschancen, stecken derzeit aber noch in den Anfängen. Auch in den Bereichen Abfälle und Recycling, Gefahrgut, Schwergut sowie in der Fluss-See-Schifffahrt lassen sich neue, freilich ebenfalls noch entwicklungsbedürftige Marktnischen ausmachen. Die Möglichkeiten für innovative intermodale Dienstleistungen sollten daher untersucht und genutzt werden, um neue Märkte anzuziehen. Dies sollte auf Basis eines fortgesetzten Dialogs zwischen den Marktteilnehmern geschehen. Gleichzeitig sollten lokale und regionale Initiativen zur Förderung der Kooperation zwischen dem Binnenschifffahrtssektor einerseits und Spediteuren, Verladern und Behörden andererseits für Kundenorientierung sorgen und eine erfolgreiche Einführung neuer Dienstleistungen gewährleisten. In diesem Zusammenhang können auch die regionalen und nationalen Industrie- und Handelskammern eine aktive Rolle spielen, indem sie ihre Mitglieder auf den Nutzen der Binnenschifffahrt aufmerksam machen und so für den Sektor werben.

Unterstützung von Liniendiensten für den intermodalen Verkehr

Da neue Dienstleistungen starke Synergien und eine kritische Masse benötigen, um auf den Markt vorzudringen, kommt es darauf an, das hohe finanzielle Risiko der Anlaufphase durch entsprechende Unterstützung zu verringern. Dabei sollte sich die finanzielle Förderung jedoch an der tatsächlichen Verkehrsleistung und der durch Verkehrsverlagerung hin zur Binnenschifffahrt erzielten Verringerung der externen Kosten orientieren. Beispielsweise könnten Beihilfen an die Bedingung geknüpft werden, dass die intermodalen Dienstleistungen allen potenziellen Kunden offen stehen. Außerdem sollten subventionierte intermodale Dienste zu festen Zeiten und in einem regelmäßigen Rhythmus verfügbar sein.

Verbesserung der Kooperation zwischen den Verkehrsträgern und innerhalb des Sektors

Neben der finanziellen Unterstützung sind strategische Allianzen zwischen Frachtschiffbetreibern, Schiffsführern, Häfen und anderen Verkehrsträgern von entscheidender Bedeutung für den Erfolg intermodaler Binnenschifffahrtsdienste. Das Beispiel der wirtschaftlich erfolgreichen Binnenschiffer auf dem Rhein beweist, dass es

möglich ist, sich durch operative Zusammenarbeit mit kostengünstigen und logistisch attraktiven Dienstleistungen am Markt zu behaupten. Daher sollten die Mitgliedstaaten auch für Unterstützung organisatorischer und praktischer Art sorgen, etwa bei der Entwicklung von Betriebs- und Geschäftsplänen, im Lobbying- und Marketingbereich, durch Bereitstellung von Informationen zu rechtlichen Fragen usw. Schlecht vorbereitete Projekte und am Markt scheiternde neue Dienstleistungen würden bei potenziellen Kunden einen langfristigen Vertrauensverlust in die Fähigkeiten des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt bewirken.

1.2.2. Förderung der unternehmerischen Initiative

Anziehung neuer Marktteilnehmer

Der derzeitige Markterfolg der Binnenschifffahrt im Bereich des Containerverkehrs ist zu einem Gutteil den individuellen Bemühungen und dem Unternehmergeist einzelner privater Schiffseigner zuzuschreiben. Häufig haben diese selbstständigen Binnenschiffer (so genannte Partikuliere) auf ihren Fahrten die Familie mit an Bord, die Arbeitszeiten sind lang und die Gemeinkosten daher niedrig. Freilich verliert diese familienabhängige Betreiberstruktur immer mehr an Bedeutung, was angesichts des Mangels an Nachfolgern für die künftige Entwicklung der Binnenschifffahrt ein erhebliches Problem schafft. Neue Betriebsmodelle – indem beispielsweise zwei oder mehrere Familienmitglieder das Schiff abwechselnd betreiben – können das Nachfolgeproblem allenfalls abmildern. Zusätzlich wird daher auf jeden Fall eine grundlegende Verbesserung der Rahmenbedingungen benötigt (z. B. leichter Zugang zu Kapital, Beseitigung bürokratischer Hemmnisse, Aus- und Weiterbildung), um den Sektor für neue Marktteilnehmer interessant zu machen.

Erleichterung des Kapitalzugangs für KMU

Der schwierige Zugang zu Kapital sowie die mit den erforderlichen Investitionen verbundenen finanziellen Risiken hemmen die Entstehung neuer Dienstleistungen, insbesondere vonseiten neuer Marktteilnehmer. Angesichts des KMU-Charakters der Binnenschifffahrtsbranche sollten die finanziellen Schwellen bei Förderprogrammen daher niedrig gehalten werden. Die Einrichtung *zentraler Anlaufstellen* („one-stop shops“) in der Verwaltung, verbunden mit speziellen *Ansprechpartnern für die Binnenschifffahrt* (siehe Aktionscluster 4), wird sich hier sehr positiv auswirken, und Gleiches gilt sicherlich für das geplante *Finanzierungshandbuch*. Dieser sektorspezifische Leitfaden bietet aktuelle Informationen zu Finanzierungsgegenständen und -kriterien, Beispielprojekten, Kontaktpersonen und Finanzierungsorganisationen. Ziel all dieser Initiativen ist es, Binnenschifffahrtsunternehmen den Zugang zu den vorhandenen Mitteln und Instrumenten und somit die Beantragung von Geldern zu erleichtern. Dies betrifft etwa Mittel aus dem Europäischen Investitionsfonds (ETF-Startup-Fazilität, „Seed Capital Action“ beziehungsweise Startkapitalaktion, KMU-Garantie-Fazilität), aus dem Programm „Marco Polo“, bezogen auf den intermodalen Verkehr, ferner Anreize im Rahmen des vorgeschlagenen Programms „Wettbewerbsfähigkeit und Innovation“ (WI-RP). Spezielle *Leitlinien für staatliche Beihilfen* sollen den Mitgliedstaaten darüber hinaus einen klaren, umfassenden und verlässlichen Rahmen für Subventionen im Bereich der Binnenschifffahrt an die Hand geben. Dies schafft einheitliche und faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Unternehmen wie auch zwischen den Mitgliedstaaten und ließe sich zudem leicht mit Best-Practice-Beispielen, also einer Modellfunktion für zulässige Unterstützungsinitiativen verbinden. Auch die Ausweitung der so genannten „*De-minimis*“-*Beihilferegeln* auf den Binnenschifffahrtssektor könnte in diesem Zusammenhang in Erwägung gezogen werden.

1.2.3. Verbesserung des Verwaltungs- und Rechtsrahmens

Beseitigung administrativer Entwicklungshemmnisse im Binnenschifffahrtssektor

Der allgemeine Rechts- und Verwaltungsrahmen des Binnenschifffahrtssektors sollte unternehmerische Initiativen unterstützen. Ein durch Fairness geprägtes unternehmerisches Klima würde bedeuten, dass für alle Unternehmer dieselben Kriterien gelten, unabhängig von Staatsangehörigkeit oder Verkehrsträger. Da Verwaltungsvorschriften für die Binnenschiffer häufig mit erheblichen Kostenwirkungen und Sicherheitsauflagen verbunden sind (z. B. technische Anforderungen an Schiffe, Arbeitszeitregelungen usw.), können uneinheitliche Bestimmungen leicht zu Wettbewerbsverzerrungen führen. Die Harmonisierung dieser Anforderungen käme zudem der Integration der Binnenschifffahrt in intermodale Logistikketten entgegen, da die „Nutzerfreundlichkeit“ des Sektors dadurch erheblich verbessert würde.

Sicherstellung gleicher Ausgangsbedingungen / Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen

Ein schlankerer Verwaltungs- und Rechtsrahmen ließe generell eine bessere Kenntnis der Vorschriften erwarten. Gleichzeitig könnten Schlupflöcher zwischen verschiedenen Bestimmungen gestopft werden, die wechselseitige Anerkennung von Zeugnissen würde erleichtert und Kontrollen wären effizienter. Im Ergebnis könnte dies einen deutlichen Abbau von Wettbewerbsverzerrungen bewirken.

Verstärkte Koordination zwischen den beteiligten öffentlichen Diensten

Geltende wie neue europäische und einzelstaatliche Rechtsvorschriften sollten *harmonisiert* und *auf potenzielle Hemmnisse untersucht* werden (etwa in Bezug auf Besatzung, Schiffe, Schifferpatente, intermodale Dokumente). Dies verlangt eine bessere Koordination zwischen den beteiligten öffentlichen Diensten (z. B. Europäische Kommission, ZKR, Donaukommission, UN/ECE). Die Einrichtung zentraler verwaltungsinterner Anlaufstellen („one-stop shops“) nebst Benennung spezieller Ansprechpartner für die Binnenschifffahrt wird wesentlich zur Erreichung dieses Ziels beitragen.

1. SCHAFFUNG GÜNSTIGER BEDINGUNGEN FÜR VERKEHRSDIENSTE

Vorgeschlagene Aktionen und Maßnahmen

Erschließung neuer Märkte

- Entwicklung und Realisierung neuer Logistikkonzepte
- Unterstützung von Liniendiensten für den intermodalen Verkehr
- Verbesserung der Kooperation zwischen den Verkehrsträgern und innerhalb des Sektors

Förderung der unternehmerischen Initiative

- Anziehung neuer Marktteilnehmer
- Erleichterung des Kapitalzugangs für KMU

Verbesserung des Verwaltungs- und Rechtsrahmens

- Beseitigung administrativer Entwicklungshemmnisse im Binnenschifffahrtssektor
- Sicherstellung gleicher Ausgangsbedingungen / Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen
- Verstärkte Koordination zwischen den beteiligten öffentlichen Diensten

Instrumente

Zuständige Akteure

- | | |
|--|-----------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Leitlinien für staatliche Beihilfen (Unterstützungsprogramme) sowie unter Umständen <i>De-minimis</i>-Regeln | EK |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Programme zur Förderung der Verkehrsverlagerung und Erleichterung von Investitionen (einschl. forschungsbezogener und steuerlicher Anreize) | MS |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeinschaftliche FTE- und Förderprogramme (7. RP, Marco Polo, WI-RP, INTERREG) | EU/MS/Industrie |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Finanzierungshandbuch für die Binnenschifffahrt | EK |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zentrale Anlaufstellen der Verwaltung („one-stop shops“, über die alle Verfahren zentral abgewickelt werden können), verbunden mit speziellen Ansprechpartnern für die Binnenschifffahrt | 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) | EU |

2. ANREIZE FÜR DIE MODERNISIERUNG UND ERNEUERUNG DER FLOTTE

2.1. Aktuelle Situation

Zu den auf Binnenwasserstraßen benutzten Transportfahrzeugen zählen Trockengüter- und Tankschiffe mit Eigenantrieb, Schubboote, Schlepper und Frachtkähne (ohne Eigenantrieb, z. B. Schleppkähne, vor allem Schubleichter). Rund 12.500 motorisierte Einheiten sind innerhalb EU-25 registriert, etwa 95 % davon in den Niederlanden, Deutschland, Belgien und Frankreich. Die niederländische Flotte allein macht zahlen- wie kapazitätsmäßig rund die Hälfte der EU-Flotte aus. Unter den selbstfahrenden Schiffen sind Trockenfrachtschiffe (ca. 7.100 Einheiten) und Tankschiffe (etwa 1.400 Einheiten) auf den europäischen Wasserstraßen weitaus am stärksten vertreten. Der Rest verteilt sich auf Schlepper und Schubboote.

Binnenschiffe zeichnen sich gegenüber den Fahrzeugen anderer Verkehrsträger vor allem durch ihre Langlebigkeit aus. Das Durchschnittsalter der selbstgetriebenen europäischen Trockengüterschiffe liegt derzeit bei 37 Jahren, jenes der Tankschiffe bei 31 Jahren. Der Alterungsprozess der europäischen Binnenflotte schreitet allerdings voran. So erhöhte sich das Durchschnittsalter der deutschen Trockenfrachtflotte zwischen 1995 und 2004 von 48 auf 50 Jahre, das der Tankschiffe von 28 auf 30 Jahre. Diese Zahlen sind allerdings insofern etwas irreführend, als zwar der Rumpf der Schiffe relativ alt ist, ihre Ausrüstung – wie Motoren, Antriebsschrauben und Kommunikationseinrichtungen – jedoch kontinuierlich modernisiert wurde. Die Schiffseigner pflegen Antriebsaggregate und sonstige Teile der Schiffsanlagen im eigenen Interesse zu ersetzen, wann immer ihnen dies wirtschaftlich vertretbar erscheint. Hinzu kommt, dass das Innovationstempo bei den Informations- und Kommunikationsanwendungen und -diensten ohnehin eine permanente Aufrüstung der elektronischen Gerätschaften auf der Brücke verlangt.

Die Einführung neuer Schiffe hat in den letzten Jahrzehnten zu einer Erhöhung der durchschnittlichen Tragfähigkeit geführt. Große Binnenschiffe mit einer Ladekapazität von bis zu 5.000 Tonnen (135 m Länge, 17 m Breite, 4 m Tiefe) sind heute keine Exoten mehr. Tankschiffe sind mittlerweile sogar noch größer (bis zu 8.000 Tonnen). Dies sollte aber nicht den Blick darauf verstellen, dass auch kleinere Schiffe eine Zukunft haben – etwa im Transportgeschäft auf kleineren Wasserstraßen oder im Zubringer- beziehungsweise Hinterlandverkehr der Häfen und Knotenpunkte. Beispielsweise entfällt ein Viertel der Ladekapazität der niederländischen Flotte noch immer auf Schiffe mit einer Tragfähigkeit von unter 1.000 Tonnen.

2.1.1. Die Wirtschaftlichkeit der Schiffe

Die Gesamtbetriebskosten eines Binnenschiffes lassen sich in so genannte Bereitschaftskosten und Betriebskosten unterteilen. Zu den Bereitschaftskosten zählen alle Kosten, die unabhängig vom tatsächlichen Einsatz des Schiffes anfallen, wie Lohnkosten, Kapitalkosten (Zinsen, Abschreibung), Versicherungsprämien, indirekte Kosten, Instandhaltungskosten. Die Betriebskosten setzen sich im Wesentlichen aus den Aufwendungen für Kraftstoff, Schmiermittel, Hafengebühren usw. zusammen. Die Logistikeffizienz (oder Rentabilität) steigt in dem Maße, wie sich der Verhältniswert zwischen Gesamtkosten und Tragfähigkeit verringert, das heißt die Kosten pro Tonnenkilometer sinken.

Der Anteil der Lohnkosten an den Gesamtkosten kann bis zu 57 % betragen, insbesondere bei kleineren Schiffen. Der anhaltende Trend zu größeren Schiffen kann insofern auch als

Maßnahme zur Steigerung der Arbeitsproduktivität an Bord gesehen werden. Allerdings ist bei größeren Schiffen in der Regel der Anteil der Kapital- und Wartungskosten höher. Diese zusätzlichen Kosten müssen dann natürlich durch Produktivitätssteigerungen kompensiert werden. Erreichen lässt sich dies etwa durch rascheres Laden und Löschen, mehr Doppelfahrten oder Verringerung des Kraftstoffverbrauchs.

Die Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs hat in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen, nicht zuletzt wegen der drastisch gestiegenen Preise. Der Preis für Gasöl zum Beispiel verdoppelte sich zwischen Januar 2004 und August 2005. Die Optimierung dieses Kostenfaktors senkt indes nicht nur die Betriebskosten, sondern erhöht in den meisten Fällen auch die Umweltfreundlichkeit (Ökoeffizienz) des Schiffes. Primär hängt der Kraftstoffverbrauch von folgenden Faktoren ab: Strömungsgeschwindigkeit, Tiefgang des Schiffes, Wassertiefe, Form des Schiffsrumpfs, Fahrgeschwindigkeit und Motorleistung. Selbstfahrende Schiffe älteren Typs verbrauchen derzeit im Durchschnitt noch bis zu 0,013 Liter Brennstoff pro Tonnenkilometer. Mit modernen Schiffen lässt sich der Gasölverbrauch jedoch auf bis zu 0,0044 Liter je Tonnenkilometer reduzieren. Unabhängig davon jedoch ist der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch in der Binnenschifffahrt (0,0083 l/tkm) im Vergleich zu Schiene (0,0095 l/tkm) und Straße (0,0292 l/tkm) relativ niedrig.

2.1.2. Das Sicherheitsniveau der Binnenschifffahrt

Derzeit entfallen auf den Binnenschiffsverkehr rund 80 % aller Gefahrguttransporte in Europa. Dies verdankt sich dem traditionell vorbildlichen Sicherheitsniveau dieses Verkehrsträgers. Gleichwohl gibt es auch hier Verbesserungsmöglichkeiten, wobei in unterschiedlichen Bereichen anzusetzen ist: landseitig (Verkehrsinformations- und -managementsysteme), bordseitig (Navigationsausrüstung, Schiffskonstruktion), Schnittstelle Schiff/Land, rechtlicher Rahmen (überarbeitete ADN-Vorschriften), dazu Maßnahmen im Bereich der Aus- und Weiterbildung.

Welche Auswirkungen ein Unfall hat, hängt maßgeblich von der Bauart des Schiffes ab. Im Mittelpunkt der konstruktionstechnischen Bemühungen zur Erhöhung des Sicherheitsniveaus in der Binnenschifffahrt stehen beispielsweise die Doppelhülle und der hoch widerstandsfähige, die Stoßenergie absorbierende und dissipierende Rumpf. Die neuen Rumpfformen können nicht nur einen hohen Energieeintrag verkraften, sondern sind durch die Verwendung von Kunstfaser-Verbundwerkstoffen tendenziell auch sehr leicht, was der Tragfähigkeit beziehungsweise Ladekapazität zugute kommt. Auch in Bezug auf Anker und sonstige vorstehende oder ausbuchtende Schiffskomponenten wurden konstruktionstechnische Alternativen entwickelt, die nunmehr nutzbar sind.

2.1.3. Die Umweltverträglichkeit der Schiffe

Der spezifische, im Übrigen direkt mit dem Ausstoß von Kohlendioxid, Schwefeldioxid und Stickstoffoxiden (CO₂, SO₂ und NO_x) gekoppelte Kraftstoffverbrauch der Schiffe ist im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern relativ niedrig. Allerdings hat sich bei den Emissionsnormen des Straßenverkehrssektors dank strenger Vorschriften und gezielter Forschung und Investitionen in den letzten Jahrzehnten einiges bewegt. Die vormals konkurrenzlose Umweltfreundlichkeit des Binnenschifffahrtsektors gerät dadurch zunehmend unter Druck. Dies hat allerdings auch mit der allmählichen Veralterung der europäischen Flotte zu tun. Beispielsweise liegt bei der aktiven niederländischen Flotte das Baujahr bei der Hälfte der Schiffe vor 1960, und die derzeit benutzten Motoren wurden in der Mehrzahl in den Jahren vor 1980 gebaut. Die Binnenschifffahrt hat hier also Nachholbedarf und darf den

Anschluss an die modernen, umweltfreundlichen Entwicklungen nicht verpassen. Dies verlangt vor allem Investitionen in emissionsarme Kraftstoffe und Motorkonzepte sowie in neue Motoren und geeignete Nachrüstungsmaßnahmen.

Kohlendioxid (CO₂)

CO₂ ist ein Treibhausgas, das zur globalen Klimaänderung beiträgt. Eine weitere Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und damit der CO₂-Emissionen pro Tonnenkilometer lässt sich durch Einsatz verbesserter Antriebe und Motoren, schiffbauliche Adaptation des Rumpfes sowie eine Optimierung des Fahrverhaltens erreichen. Bereits geringfügige formspezifische Änderungen am Schiffsrumpf können durch Verbesserung der hydrodynamischen Verhältnisse den Wasserwiderstand erheblich reduzieren. Darüber hinaus kann die Informationstechnologie den Schifffahrern helfen, ihre Fahrweise durch optimale Anpassung der Geschwindigkeit an die Gegebenheiten umweltfreundlicher zu gestalten.

Schwefeldioxid (SO₂)

SO₂ ist ein Luftschadstoff, der zur Versauerung der Umwelt und Bildung gesundheitsschädlicher Sekundärteilchen beiträgt. Die Schwefeldioxidemissionen korrelieren direkt mit dem Schwefelanteil im Kraftstoff (bei Binnenschiffen in der Regel Gasöl). Schwefel ist zunächst ein natürlicher Bestandteil von Rohöl, der auch im Endprodukt enthalten ist, sofern er im Raffinerieverfahren nicht gezielt entzogen wird. Die Schwefelgrenzwerte der EU für diesen Kraftstoff sind in der Richtlinie 1999/32/EG festgelegt (bzw. in deren unlängst geänderter Fassung – siehe Richtlinie 2005/33/EG zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen). Gegenwärtig liegt der Schwefelgrenzwert bei 0,2 %. Die Richtlinie strebt jedoch an, den Schwefelgehalt bis zum Jahr 2008 auf unter 0,1 % zu senken. Ab dem Jahr 2010 schließlich ist die Verwendung von Kraftstoff mit einem Schwefelgehalt von weniger als 0,1 % laut geänderter Richtlinie für alle Binnenschiffe Pflicht, sofern nicht genehmigte emissionsmindernde Technologien (etwa zur Abgasreinigung) eingesetzt werden, die im Ergebnis ebenfalls eine Ausstoßverringerung auf das geforderte Niveau garantieren. Fortschrittliche Motoren erlauben bereits die Verwendung von Kraftstoffen mit einer Schwefelkonzentration von lediglich 500 ppm (entspricht etwa 0,05 %), ohne dass dadurch das Aggregat Schaden nimmt.

Stickstoffoxide (NO_x)

NO_x ist ein Luftschadstoff, der zur Versauerung der Umwelt sowie zur Bildung von bodennahem Ozon (Smog) und gesundheitsschädlichen Sekundärteilchen beiträgt. Verringern lassen sich Stickstoffoxidemissionen (NO_x-Emissionen) zum Beispiel durch motorbezogene Technologien, die dafür sorgen, dass bereits beim Verbrennungsprozess weniger NO_x entsteht, insbesondere durch Wassereinspritzung oder Zufuhr von feuchter Luft. Andere Maßnahmen setzen im Abgasbereich an (etwa die selektive katalytische Reduktion), filtern die Stickstoffoxide also im Nachgang aus. Auf dem Rhein ist bereits seit dem 1. Januar 2002 die erste Stufe eines Emissionsstandards für NO_x, Kohlenwasserstoffe (HC) und Partikel (PM₁₀ – auch Feinstaub genannt) in Kraft. Ab 2007 wird auf allen Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft die zweite Stufe der Norm verbindlich¹.

¹ Siehe Richtlinie 2004/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 97/68/EG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über

Partikelbestandteile („particulate matter“, kurz „PM“)

Partikel (Feststoffteilchen) sind gesundheitsschädliche Luftschadstoffe, die beim Menschen zu Atemwegs- und Herzerkrankungen führen. Dabei kann es sich um Primärpartikel (im Sinne direkt ausgestoßener Teilchen) oder um Sekundärpartikel handeln, die sich in der Umgebungsluft infolge anderweitiger Emissionen bilden (beispielsweise durch SO₂- und NO_x-Emissionen erzeugte Sulfat- und Nitratpartikel). Dies bedeutet, dass durch Maßnahmen zur Verringerung der SO₂- und NO_x-Emissionen auch die Partikelemissionen erheblich reduziert werden können. In anderen Verkehrssektoren wird zudem auf spezifische Verfahren (etwa den Einsatz von Partikelfängern) zurückgegriffen, um die Teilchenemission zu verringern. Diese Maßnahmen lassen sich im Prinzip auch in der Binnenschifffahrt nutzen.

Flüchtige organische Verbindungen (VOC-Emissionen)

Flüchtige organische Verbindungen (so genannte VOCs) sind Luftschadstoffe, die zur Bildung von bodennahem Ozon (Smog) beitragen und potenziell gesundheitsschädlich sind. Die VOC-Emissionen von Binnenschiffen finden grundsätzlich in Form von Dämpfen statt, die von petrochemischer Fracht (Mineralöl) emittiert werden. Häufig kommt es hier zu einer absichtlichen Freisetzung solcher Verbindungen, um den Ladungsdruck beim Laden und Löschen und während des Transports sicherheitshalber zu verringern. Die mit solchen Entgasungen verbundene Problematik wird in Richtlinie 1994/63/EG im Zusammenhang mit der Dampfrückgewinnung behandelt, ebenso in den Rheinbestimmungen. Es kommt allerdings darauf an, dass diese zweckgerichteten Emissionen weiterhin überwacht und die Dämpfe möglichst rückgeführt werden. Gleichzeitig müssen unbeabsichtigte und flüchtige Emissionen auf ein Minimum begrenzt werden.

Bilgewasser

Ein spezifisches Umweltproblem der Binnenschifffahrt stellt die Leckage von Öl und Schmierfetten (Bilgewasser) dar. Zwar sind die Dichtungsdurchführungen moderner Schraubenwellen inzwischen absolut wasserdicht, doch ist dieser Standard bei etwa 70 % aller Schiffe leider noch immer nicht gegeben, weshalb nach wie vor das Problem besteht, dass durch die Dichtungen veröltes Leckwasser in die Bilge dringt. Entlang des Rheins, in den Niederlanden, Deutschland, Frankreich und der Schweiz gibt es spezielle Entsorgungseinrichtungen für Bilgewasser und andere im Binnenschiffsverkehr produzierte Abfälle. Rund 60.000 Tonnen Bilgewasser kommen auf diese Weise jährlich zusammen, dazu 5.000 Tonnen Schlamm, Schmierstoffe, Stoffreste, Filter, Motorkühlmittel usw. Noch immer jedoch fehlen solche Dienste zum Beispiel im Donaauraum.

2.2. Vorgeschlagene Aktionen und Maßnahmen

2.2.1. Verbesserung der Logistikeffizienz, Sicherheit und Umweltfreundlichkeit der Binnenschifffahrt

Entwicklung innovativer Schiffskonzepte und -technologien sowie Förderung ihrer Nutzung

Wie bereits geschildert, wurden in den letzten Jahrzehnten verschiedenste Technologien und Schiffskonzepte entwickelt, um die Leistungsfähigkeit, Verkehrssicherheit und

Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte.

Umweltfreundlichkeit der Binnenschifffahrt zu verbessern. Während einige dieser Innovationen (wie Radar oder Bugstrahlruder) infolge staatlicher Vorschriften oder wegen ihres unmittelbaren wirtschaftlichen Nutzens breite Anwendung fanden, ist in anderen Bereichen weitere Forschung und Entwicklung vonnöten. Besondere Aufmerksamkeit sollte dabei der Verbesserung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit kleiner Schiffe gewidmet werden, ebenso solcher, die unter extremen Bedingungen (etwa in seichten oder vereisten Gewässern) eingesetzt werden, ferner Fluss-See-Konzepten. Die stärkere Abstimmung des Schiffbaus und der einschlägigen Normen auf die Gegebenheiten bestimmter Flüsse sollte ebenfalls in Erwägung gezogen werden. Für diese Zwecke sollten im Rahmen der europäischen FTE- und Förderprogramme (7. RP, Leitprojekte für die sektorspezifische Innovation) entsprechend finanzielle Mittel bereitgestellt werden.

Von Ländern wie Frankreich, Belgien und den Niederlanden wurden in den letzten Jahren Förderprogramme notifiziert, die beispielsweise den Erwerb und Einbau von effizienteren (d. h. wirtschaftlicheren wie umweltfreundlicheren) Motoren, Bugstrahlrudern (zur Verbesserung der Navigierbarkeit und Erhöhung der Sicherheit beim Anlegen) oder modernen Navigations- und Telekommunikationstechnologien (wie Radar, Autopilot, GPS) subventionieren. Dies kann mit spezifischen, dem Charakter der Binnenschifffahrtsbranche – Langfristigkeit der Investitionen, hohe Investitionssummen – Rechnung tragenden Finanzierungsbedingungen, direkten Beihilfen für umweltfreundliche Innovationen oder geeigneten steuerlichen Bestimmungen (wie Aufschub der Einkommensteuer auf Buchgewinne im Falle hoher Investitionen) verbunden sein. Um gleiche Ausgangsbedingungen für alle zu schaffen, werden die *Leitlinien für staatliche Beihilfen* (siehe Aktionscluster 1) künftig auch für flottenbezogene Förderprogramme gelten.

Die notwendige Flottenerneuerung wird zum einen durch den KMU-Charakter des Binnenschifffahrtssektors – der Anteil der Ein-Schiff-Unternehmen liegt in den meisten Ländern bei über 70 % –, zum anderen durch die begrenzten Eigenmittel der Unternehmer behindert. Um in der Branche die erforderlichen technischen Anpassungen und Modernisierungen zu erreichen, sind öffentliche Fördermaßnahmen daher unverzichtbar. Gezielte finanzielle Modernisierungsanreize in Verbindung mit einer Stärkung der Eigenkapitalbasis können dazu beitragen, das vorhandene Potenzial zu aktivieren und bestehende Marktchancen zu nutzen. Aus diesem Grunde sollte die Einrichtung eines Innovationsfonds auf EU-Ebene in Erwägung gezogen werden. Gleichzeitig könnte der im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 718/99 eingerichtete und vom Berufsstand finanzierte *Reservefonds für die Binnenschifffahrt* überprüft und wie folgt stärker auf die Förderung innovativer Konzepte rund um das Schiff abgestimmt werden:

- Förderung der Modernisierung der Schiffe, um die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord zu verbessern und den technischen Sicherheits- und Umweltauflagen Rechnung zu tragen;
- Ermutigung der selbstständigen Binnenschiffer (Partikuliere), sich über Allianzen kooperativ zusammenzuschließen und den Branchenverbänden beizutreten, um die erforderliche kritische Masse zu erreichen beziehungsweise neue organisatorische Möglichkeiten zu nutzen;
- Förderung der Entwicklung neuer Dienstleistungen und zukunftsfähiger Logistikkonzepte in Bereichen, in denen andere Instrumente (wie Marco Polo) nicht intervenieren;

- Unterstützung von Aus- und Weiterbildungsprogrammen sowie Förderung der unternehmerischen Initiative;
- Unterstützung von Einstellungsinitiativen, Beihilfen für Auszubildende.

Der erwähnte Innovationsfonds ist speziell für die Binnenschifffahrtsindustrie gedacht. Die Finanzierung könnte zu gleichen Teilen durch die Branche selbst, die EU und die Mitgliedstaaten erfolgen.

Förderung der Nutzung ökoeffizienter Motoren und erneuerbarer Energiequellen

Die Normen für Emissionen in die Atmosphäre müssen kontinuierlich verschärft werden, da sich die Umweltbilanz des Binnenschifffahrtssektors auf diese Weise erheblich verbessern lässt. Erste Schritte wurden mit der Einführung von Emissionsgrenzwerten durch die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) und die Europäische Union bereits unternommen. Zusätzliche Regelungen durch die Gemeinschaft dürften allerdings notwendig sein, um den Schwefelgehalt von Gasöl weiter zu verringern. Ergänzend sollten Finanzmittel für geeignete FuE- und Leitprojekte bereitgestellt werden, etwa im Hinblick auf ökoeffiziente Motoren und entwurfstechnische Verbesserungen an Rumpf und Antriebsschrauben, aber auch für die Einführung von Abgaskatalysatoren, Dampfstrahl-Aerosolsammlern und anderen Filtertechniken. Die auf dem Rhein angebotenen Bilgewasser- und Abfallentsorgungsdienste sollten zudem auf ganz Europa ausgedehnt werden. Auch sollte eine weitere Harmonisierung der Vorschriften ins Auge gefasst werden, um für alle Marktteilnehmer faire Wettbewerbsbedingungen zu schaffen.

Langfristig gesehen sollten Konzepte zur Entwicklung kohlenstofffreier Kraftstoffe und emissionsfreier Motoren weiterverfolgt werden, unter Nutzung des Potenzials von Biokraftstoffen, speziell Biodiesel. Brennstoffzellen wiederum können Wasserstoff direkt in elektrische Energie umwandeln, wobei lediglich Wasser und andere unschädliche Stoffe als Nebenprodukte anfallen. Die weitere Forschung sollte hier auf die schiffsseitige Erprobung und die Überwindung der gegenwärtig noch bestehenden Nachteile des Wasserstoffs (insbesondere dessen leichte Entflammbarkeit und hoher Raumbedarf) ausgerichtet sein.

Förderung des Einsatzes sicherheitserhöhender Technologien

Neben sicherheitserhöhenden Maßnahmen wie der Einführung von Binnenschifffahrtswarnungsdiensten (RIS) sollten konstruktionstechnische Ansätze zum Bau moderner und sicherer Schiffe vorangetrieben und getestet werden. Neue Konzepte bedürfen freilich der finanziellen Unterstützung im Rahmen von Forschungs- und Förderprogrammen, entweder durch direkte Beihilfen oder über steuerliche Anreize. Gleichzeitig ist durch geeignete gesetzliche Maßnahmen auf europäischer Ebene die Einhaltung der internationalen Sicherheitsstandards für Schiffe sicherzustellen. Was die *Gefahrgutbeförderung* auf Binnenschiffen angeht, gilt das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) derzeit lediglich auf dem Rhein und in einigen Mitgliedstaaten, während das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN) noch immer nicht von allen Unterzeichnerstaaten ratifiziert ist. Um insbesondere für die im gemeinsamen Markt tätigen Unternehmen gleiche Wettbewerbsbedingungen herzustellen, ist es wichtig, auf Basis des ADN-Abkommens gemeinsame Vorschriften für diesen Gütertransport auf allen Binnenwasserstraßen verbindlich einzuführen.

Entwicklung von Nachrüstungskonzepten für vorhandene Schiffe

Die Modernisierung der europäischen Binnenflotte stellt eine wirksame und nachhaltige Maßnahme zur Steigerung der Leistungsfähigkeit, Sicherheit und Umweltfreundlichkeit der Binnenschifffahrt dar. Grundsätzlich gibt es zwei Ansätze: Bau neuer und Modernisierung vorhandener Schiffe. Bislang haben sich die systematischen Analysen und daraus folgenden Innovationsbestrebungen allerdings fast ausschließlich auf den Schiffsneubau konzentriert. Nachrüstungskonzepte zur Installation moderner Komponenten in der existierenden Flotte wurden demgegenüber vernachlässigt. So wurden etwa die Wechselwirkungsverhältnisse zwischen Hauptantriebsaggregat, Getriebe, Schiffsschraube und sonstigen Komponenten bis jetzt noch nicht systematisch untersucht. Die FuE-Aktivitäten sollten sich daher verstärkt auf Nachrüstungskonzepte ausrichten, um den Flottenmodernisierungsprozess zu unterstützen und voranzutreiben.

2. ANREIZE FÜR DIE MODERNISIERUNG UND ERNEUERUNG DER FLOTTE	
Vorgeschlagene Aktionen und Maßnahmen	
<p>Verbesserung der Logistikeffizienz, Sicherheit und Umweltfreundlichkeit der Binnenschifffahrt</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Entwicklung innovativer Schiffskonzepte und -technologien und Förderung ihrer Nutzung ▪ Förderung der Nutzung sicherheitserhöhender Technologien ▪ Förderung des Einsatzes ökoeffizienter Motoren und erneuerbarer Energiequellen ▪ Entwicklung von Nachrüstungskonzepten für vorhandene Schiffe 	
Instrumente	Zuständige Akteure
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Leitlinien für staatliche Beihilfen (Unterstützungsprogramme) sowie unter Umständen <i>De-minimis</i>-Regeln ▪ Förderprogramme für Technologien zur Erhöhung der Effizienz, Umweltfreundlichkeit und Sicherheit (einschl. forschungsbezogener und steuerlicher Anreize) ▪ Gemeinschaftliche FTE- und Förderprogramme (7. RP, Leitprojekte für die sektorspezifische Innovation) ▪ Europäischer Innovationsfonds für die Binnenschifffahrt (Verordnung Nr. 718/99) ▪ Finanzierungshandbuch für die Binnenschifffahrt ▪ Verbesserung der Umwelt- und Sicherheitsvorschriften (einschl. von Motoren und Fracht ausgehender Emissionen, Abfallentsorgung, Kraftstoffqualität, Beförderung gefährlicher Güter) 	<p>EK</p> <p>MS</p> <p>EU/Industrie</p> <p>EU/MS/Industrie</p> <p>EK</p> <p>EU</p>

3. SCHAFFUNG VON ARBEITSPLÄTZEN UND FÖRDERUNG DER FACHKENNTNISSE

3.1. Aktuelle Situation

Die hervorragende Sicherheits- und Leistungsbilanz der Binnenschifffahrt hängt in starkem Maße mit der Verfügbarkeit gut ausgebildeter Arbeitskräfte zusammen. Die Entwicklung der letzten Jahre zeigt allerdings eine deutliche Abnahme des einheimischen Schiffspersonals, insbesondere im Rheinkorridor. Immer weniger Schulabgänger entscheiden sich für eine Ausbildung im Verkehrssektor, weshalb insbesondere der Zustrom junger Menschen rückläufig ist. In der deutschen Binnenschifffahrtsbranche zum Beispiel fiel die Zahl der Auszubildenden zwischen 1990 und 2000 drastisch ab (von 400 auf 164). Durch eine Reihe gezielter Ausbildungsinitiativen konnte dieser Trend inzwischen jedoch gestoppt, ja umgekehrt werden. Hinzu kommt allerdings das Problem, dass die Bildungseinrichtungen mit hohen Abbrecherquoten zu kämpfen haben – in niederländischen Matrosenschulen sind es teilweise bis zu 42 %.

Gegen Ende der 1990er Jahre wurde es immer schwieriger, qualifiziertes, gut ausgebildetes und zudem bezahlbares und motiviertes Schiffspersonal zu finden. Mitgliedstaaten wie die Niederlande lösten dieses Problem zum Teil dadurch, dass den Schiffseignern die Anheuerung ausländischer Arbeitskräfte erlaubt wurde. Allein im Jahr 2004 wurden in den Niederlanden 700 Arbeitsgenehmigungen für tschechische Matrosen ausgestellt. Die Einstellung von Arbeitskräften aus Mittel- und Südosteuropa stellt zweifellos eine Alternative dar, erfordert jedoch neue Unternehmensstrukturen und geht im Vergleich zu den traditionellen Familienunternehmen außerdem mit höheren Kostenniveaus einher. Dennoch sind die gut ausgebildeten und erfahrenen Fachkräfte aus Polen, der Tschechischen Republik, Ungarn, Rumänien, Bulgarien, Serbien und der Ukraine für westeuropäische Arbeitgeber zweifellos interessant (wie auch umgekehrt). Jedenfalls ist der Mangel an qualifiziertem Personal ein Problem, das gelöst werden muss.

Die Gründe für diesen Fachkräftemangel in Westeuropa sind vielfältig. Das Arbeitsprofil und die Lebensbedingungen an Bord scheinen eine erhebliche Rolle zu spielen. Selbstverständlich konkurrieren die Beschäftigungsbedingungen der Branche mit jenen, die andere Sparten zu bieten haben, und nicht selten schneidet die Binnenschifffahrt bei diesem Vergleich schlecht ab. Auch die knappe und unregelmäßige Freizeit sowie die fehlenden beruflichen Perspektiven in Verbindung mit dem relativ schlechten, wenig profilierten Image des Binnenschifffahrtssektors werden als Hauptgründe für den Personalmangel angeführt.

Neben dem quantitativen Arbeitskräftemangel gibt es jedoch auch qualitative Defizite. Bislang standen bei den nautischen Ausbildungsplänen Themen wie diese im Zentrum:

- Planung und Organisation des Lebens und der Teamarbeit an Bord;
- Planung der Betriebs- und Arbeitsabläufe an Bord;
- Betrieb und Wartung der Antriebseinheit und der Hauptmaschine;
- Verhalten von Binnenschiffen im Betrieb;
- Kommunikation im Schiffsbetrieb (Signale während der Fahrt und bei Stoppmanövern);

- Instandhaltung des Schiffes (Rumpf und Ausrüstung);
- Laden und Löschen (Verfahren, Techniken);
- Maßnahmen nach Kollisionen bzw. in Notfällen.

Inzwischen sind jedoch neue und andersartige Fähigkeiten verlangt. Die Schiffer und ihre Mannschaften müssen sich nicht nur in den Bereichen Navigation, Schiffstechnik und Sicherheit auskennen, sondern brauchen darüber hinaus auch gute Kenntnisse kaufmännisch-betriebswirtschaftlicher, informations- und kommunikationstechnischer sowie sprachlicher Art, und auch die soziale Kompetenz ist verstärkt gefragt. Hinzu kommt, dass der wachsende internationale Verkehr (etwa zwischen dem Rhein- und Donau-Korridor) und die Arbeitsmigration Defizite aufgedeckt haben, etwa im Bereich der wechselseitigen Anerkennung beruflicher Qualifikationen (bedingt durch unterschiedliche Ausbildungsstandards), der Streckenkenntnisse (Stichwort Streckenzeugnisse) und der Sprachkenntnisse. Dies kann unter Umständen auch die Sicherheit an Bord gefährden.

3.2. Vorgeschlagene Aktionen und Maßnahmen

3.2.1. Anreize für Arbeitskräfte

Verbesserung der Arbeits- und Sozialbedingungen

Bessere Arbeits- und Sozialbedingungen sind von zentraler Bedeutung, um den Sektor für den Arbeitsmarkt attraktiver zu machen. Gesundheitsverträgliche, gefahrlose und gesicherte Arbeitsbedingungen sollten für das Schiffspersonal prinzipiell garantiert sein, und bezüglich der übrigen Sozialstandards (wie Kranken-, Unfall- und Rentenversicherung) sollte für eine Anpassung an die allgemeinen Normen in anderen Sektoren gesorgt werden. Schlupflöcher in den einzelstaatlichen Vorschriften müssen beseitigt werden, da sie nicht nur dem unlauteren Wettbewerb Vorschub leisten, sondern unter Umständen auch die Sicherheit an Bord gefährden. Um gleiche Ausgangsbedingungen für alle in der Binnenschifffahrt tätigen Unternehmen zu schaffen, sollten die einzelstaatlichen Vorschriften einander angenähert werden. Auch werden dringend moderne, für genügend Platz an Bord sorgende Unterbringungsstandards benötigt. Die Entwicklung und Umsetzung attraktiver, Einsatz- und Ruhezeiten in ein ausgewogenes Verhältnis bringende Arbeitszeitmodelle ist ein weiterer wichtiger Punkt. Auf europäischer Ebene ist der Ausschuss für den sektoralen Dialog in der Binnenschifffahrt² die natürliche Plattform für die Erörterung aller Fragen im Zusammenhang mit den Beschäftigungsbedingungen.

Bewusstseinsbildung und Verbesserung der beruflichen Perspektiven

Geeignete Maßnahmen sollten auch ergriffen werden, um Profil und Image der Binnenschifffahrt zu verbessern, den Sektor als ein interessantes Tätigkeitsfeld stärker ins öffentliche Bewusstsein zu rücken und die Karrierechancen auszubauen. Hierbei sollten die örtlichen Arbeitsagenturen verantwortlich in die Rekrutierung von Personal für den Sektor eingebunden werden. Es kommt darauf an, jungen Auszubildenden sowie Arbeitskräften aus anderen Sektoren eine klare Berufsperspektive aufzuzeigen, unter Betonung der Vorzüge,

² Eingerichtet im Einklang mit dem Beschluss der Kommission vom 20. Mai 1998 über die Einsetzung von Ausschüssen für den sektoralen Dialog zur Förderung des Dialogs zwischen den Sozialpartnern auf europäischer Ebene (ABl. L 225 vom 12.8.1998).

dass die Binnenschifffahrt nicht nur einen sicheren Arbeitsplatz, sondern zum Beispiel auch berufliche Chancen speziell im Logistiksektor zu bieten hat. Informationskampagnen und Einstellungsinitiativen sind daher wichtige Mittel, um auf die Binnenschifffahrt als einen modernen und innovativen Wirtschaftszweig mit guten Aufstiegsmöglichkeiten aufmerksam zu machen. Flankierend sollte ein modulares Aus- und Fortbildungssystem für den Sektor geschaffen werden, um eine Ausbildung für junge Menschen mit unterschiedlichem Bildungs- und Schulungshintergrund interessant zu machen. Auch Fachkräfte aus anderen Branchen (etwa dem Straßenverkehrssektor) hätten dann nach abgeschlossener Lehre bessere Möglichkeiten, eine Laufbahn in der Binnenschifffahrt einzuschlagen. Gerade dem derzeit drückenden Arbeitskräftemangel könnte mit diesen Maßnahmen wirksam begegnet werden.

Förderung der Arbeitsmobilität

Eine weitere Chance zur Gewinnung von Arbeitskräften für die Binnenschifffahrt liegt in der Förderung der Arbeitsmobilität in Europa. Angesichts des Fachkräftemangels könnte der Sektor von qualifizierten Kräften aus den neuen EU-Mitgliedstaaten zweifellos profitieren, zumal diese ein hohes Schulungs- und Ausbildungsniveau zu bieten vermögen. Speziell mit Blick auf die der EU im Jahr 2004 beigetretenen Länder könnte die volle Umsetzung des Prinzips der Freizügigkeit der Arbeitnehmer zu einer raschen Problemlösung beitragen. Was Arbeitskräfte aus Drittstaaten angeht, werden in der allgemeinen Rahmenrichtlinie – wie im „Strategischen Plan zur legalen Zuwanderung“³ für 2007 angekündigt – auch deren Rechte berücksichtigt. Zumindest für die Sektoren mit dringendem Personalbedarf – wie eben die Binnenschifffahrt – sollten klare und harmonisierte Vorschriften entwickelt, eingeführt und in der Folge streng kontrolliert werden, um Missbrauch zu verhindern. In diesem Zusammenhang könnten im Rahmen des für 2006 ausgerufenen Europäischen Jahres der Arbeitsmobilität, aber auch im Zuge der Durchführung der verschiedenen Maßnahmen, die im „Strategischen Plan zur legalen Zuwanderung“ für den Zeitraum 2006 bis 2009 vorgesehen sind, sektorspezifische Aktivitäten organisiert werden.

Verbesserung der Zusammenarbeit in Bezug auf die gegenseitige Anerkennung von Qualifikationen

Was Binnenschifferpatente angeht, hat sich das Gemeinschaftsrecht in zwei Etappen entwickelt: Zunächst gelang 1991 die Einführung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung der einzelstaatlichen Schifferpatente durch die Mitgliedstaaten; 1996 folgte schließlich die Harmonisierung der Voraussetzungen zur Erlangung der einzelstaatlichen Patente, verknüpft mit der Einführung eines gemeinschaftlichen Modells für Schifferpatente. Nach wie vor fehlt jedoch eine europäische Regelung bezüglich der gegenseitigen Anerkennung von Abschlüssen gewöhnlicher Besatzungsmitglieder, was derzeit auch den Zugang zum Arbeitsmarkt behindert. Die internationale Kooperation und gegenseitige Anerkennung beruflicher Qualifikationen (und somit auch der Aus- und Fortbildungsbestimmungen) sollte daher weiter ausgebaut werden, um den Beschäftigten im Binnenschifffahrtssektor ein Maximum an sozialer Mobilität zu ermöglichen. Die Kommission arbeitet zurzeit an einem „Europäischen Qualifikationsrahmen“ (EQR), der durch Vernetzung der einzelstaatlichen und sektoralen Qualifizierungssysteme die Übertragung und Anerkennung von Qualifikationen erleichtern wird. Der EQR ist als neutraler europäischer Referenzpunkt gedacht, der den Vergleich von Qualifikationen erleichtern, eine bessere Abstimmung von Kenntnissen, Fähigkeiten und Kompetenzen

³ KOM(2005) 669, 21.12.2005.

ermöglichen und so die europaweite Arbeitsmobilität unterstützen soll. Flankiert werden sollte dies von klaren Stellenbeschreibungen, die hinreichend Auskunft darüber geben, welche Fähigkeiten und Kenntnisse zur Ausübung der jeweiligen Funktionen an Bord erforderlich sind. Gleichzeitig können diese Profile als Grundlage für die Entwicklung von Ausbildungs-, Prüfungs- und Zertifizierungsstandards dienen. Solche Stellenprofile gibt es für Besatzungsmitglieder (Matrosen/Bootsleute) und Schiffsführer bereits in den Niederlanden, Belgien, Deutschland und Frankreich. Obwohl bereits sehr vergleichbar, bedürfen diese Profile der weiteren Harmonisierung (allerdings keiner völligen Angleichung bzw. Standardisierung), verbunden mit einer analogen Entwicklung und Einführung in allen an der internationalen europäischen Binnenschifffahrt beteiligten Staaten. Darüber hinaus sollte auch die Anerkennung von Qualifikationen von Arbeitskräften aus Drittländern in diesem Sektor erleichtert werden.

3.2.2. Investitionen in Humankapital

Wahrung des Bestands an Aus- und Fortbildungseinrichtungen

Ein funktionierendes Aus- und Fortbildungswesen ist eine Grundvoraussetzung für einen gesunden Arbeitsmarkt und eine positive Entwicklung der Binnenschifffahrt in Europa. Viele Aus- und Weiterbildungseinrichtungen leiden derzeit jedoch unter sinkenden Schüler- oder Kursteilnehmerzahlen. Die Existenz dieser Einrichtungen muss gesichert werden, sofern ihre Lehrpläne den aktuellen Marktbedürfnissen Rechnung tragen. Finanzierungshilfen für spezifische Projekte bieten unter anderem die Gemeinschaftsprogramme zur allgemeinen und beruflichen Bildung.

Die Lehrpläne und Ausbildungskonzepte sollten in enger Zusammenarbeit mit der Binnenschifffahrtsbranche entwickelt werden. Vor allem sollten die Bildungseinrichtungen auf die Entwicklung von Qualifikationen Wert legen, die technisches Wissen mit persönlichen und sozialen Kompetenzen verbinden. Daneben ist es wichtig, moderne Lerntechniken (etwa Simulatoren) in die Ausbildungspläne zu integrieren, ähnlich wie in der Luftfahrt und der Seeschifffahrt. Gerade im Bereich der Sicherheit wären Navigationssimulatoren von hohem Wert, da sie jungen Auszubildenden mehr Praxisnähe böten und somit den Lernprozess forcierten. Angesichts der Erweiterung der EU und der zunehmenden Internationalisierung der Binnenschifffahrt können solche Simulatoren freilich auch für erfahrene Schiffer von Nutzen sein, etwa um sich auf die Navigation in unbekanntem oder schwierigen Gewässern vorzubereiten.

Förderung des lebenslangen Lernens

Die routinemäßigen Anforderungen sind in den letzten Jahrzehnten für alle in der Binnenschifffahrt Beschäftigten drastisch gestiegen. Dies betrifft den nautischen, schiffstechnischen und sicherheitsspezifischen Bereich genauso wie die Informations- und Kommunikationstechnik, die unternehmerisch-betriebswirtschaftliche Seite oder die sozialen Fähigkeiten. Daher sollte das lebenslange Lernen in all diesen Bereichen gefördert werden. Derzeit werden spezifische Ausbildungskurse (z. B. für Radarzeugnis oder ADNR-Schein) noch von diversen unabhängigen, schlecht miteinander verbundenen und unzureichend koordinierten Schulungseinrichtungen angeboten. Es wird daher ein Konzept für lebenslange berufliche Bildung benötigt, bestehend aus gegenseitig anerkennungsfähigen Ausbildungsmodulen, die nicht nur den kaufmännischen und betriebswirtschaftlichen Bereich mitberücksichtigen, sondern darüber hinaus Weiterbildungsmöglichkeiten eröffnen. Ein solches Berufsbildungskonzept sollte zudem den Erwerb eines allgemeinen

Bildungsabschlusses bis hin zur Fachhochschulreife ermöglichen, denn gerade durch die Chance des Zugangs zu einer Hochschulausbildung bieten sich den Beschäftigten völlig neue Laufbahnen und Berufsperspektiven.

Entwicklung der unternehmerischen Fähigkeiten

Um mehr unternehmerische Initiative zu erreichen, sollte in den Lehr- und Ausbildungsplänen grundsätzlich stärkeres Gewicht auf betriebswirtschaftliche Kenntnisse gelegt werden, speziell in den Bereichen Handelsrecht, Arbeitsrecht, Kostenrechnung, Investitionsrechnung und Steuerrecht. Daneben sollte in der Binnenschiffahrtsbranche selbst durch entsprechende Schulung dafür gesorgt werden, dass das dienstleistungsorientierte, selbstständige Unternehmertum an Attraktivität und damit Boden gewinnt. Angesichts der in der Branche stattfindenden organisatorischen Veränderungen wird es künftig allerdings auch auf gute Führungsfähigkeiten und Marketingkenntnisse sowie auf Investitionen in die Ausbildung des Personals ankommen. Die Bedeutung des Unternehmergeistes unterstreicht im Übrigen auch das Arbeitsprogramm „Allgemeine und berufliche Bildung 2010“ der Europäischen Kommission, indem es ihn zu einem wichtigen Element eines Bezugsrahmens erklärt, den es im Laufe der allgemeinen Schulpflicht zu entwickeln und durch lebenslanges Lernen zu erhalten und zu aktualisieren gilt.

3. SCHAFFUNG VON ARBEITSPLÄTZEN UND FÖRDERUNG DER FACHKENNTNISSE	
Vorgeschlagene Aktionen und Maßnahmen	
<p>Anreize für Arbeitskräfte</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Arbeits- und Sozialbedingungen ▪ Förderung der Arbeitsmobilität ▪ Bewusstseinsbildung und Verbesserung der beruflichen Perspektiven ▪ Verbesserung der Zusammenarbeit in Bezug auf die gegenseitige Anerkennung von Qualifikationen <p>Investitionen in Humankapital</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wahrung des Bestands an Aus- und Fortbildungseinrichtungen ▪ Förderung des lebenslangen Lernens ▪ Entwicklung der unternehmerischen Fähigkeiten 	
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 Binnenschiffahrt ▪ EU-Förderung für Vorhaben im Bereich Bildung und Ausbildung (z. B. über die gemeinschaftlichen Programme zur allgemeinen und beruflichen Bildung oder die FTE-Programme – 7. RP) 	<p>Sozialpartner (Ausschuss für den sektoralen Dialog)</p> <p>MS/Industrie EK EU/Industrie/Bildungs- und Ausbildungseinrichtungen</p>

<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 Schiffsbesatzungen und Schifferpatente 	<p>EU/MS</p> <p>EU/MS/Industrie</p> <p>EU/Bildungs- und Ausbildungseinrichtungen, Industrie</p> <p>EU/MS</p> <p>EU</p>
--	--

4. VERBESSERUNG VON IMAGE UND ZUSAMMENARBEIT

4.1. Aktuelle Situation

Die Art und Weise, wie die Binnenschifffahrt in der breiten Öffentlichkeit, aber auch von der Logistikbranche und den politischen Entscheidungsträgern wahrgenommen wird, entspricht keineswegs immer der Realität. Ungeachtet der Tatsache, dass die Binnenschifffahrt seit vielen Jahren in einem vollständig liberalisierten Markt operiert, und trotz der zahlreichen wirtschaftlichen, organisatorischen und technologischen Innovationen, die in den letzten zehn bis fünfzehn Jahren stattfanden, leidet der Sektor nach wie vor an einem Image der Passivität, Schwerfälligkeit und Antiquiertheit. Die positiven Entwicklungen (etwa im Containerverkehr) scheinen der Öffentlichkeit praktisch verborgen geblieben zu sein. So wundert es nicht, dass vielfach auch in der verladenden Wirtschaft eine ziemlich unklare Vorstellung von den Vorteilen herrscht, die die Binnenschifffahrt tatsächlich bietet. Nicht selten wird der Nutzen dieses Verkehrsträgers vor allem in der Tonnage gesehen – als Massenguttransporteur, statt ihn als unternehmerischen Partner in der Lieferkette zu betrachten. Bevor daher eine modale Verlagerung stattfinden kann, muss zunächst ein „mentaler Wechsel“ – ein Umdenken – erreicht werden.

Derzeit sind die Marketing- und Kommunikationsmaßnahmen primär auf den Binnenschifffahrtssektor selbst, dessen aktuelle Nutzer und verbundene Wirtschaftszweige gerichtet. Die PR-Arbeit erschöpft sich damit aber gleichsam in dem Bemühen, Eulen nach Athen zu tragen, und allzu oft bleibt es außerdem bei Ad-hoc-Initiativen. Nachteilig ist auch, dass unterschiedlichste Organisationen und Akteure in den Kommunikationsprozess – bezogen auf Entscheidungsträger in Logistik und Politik wie auch die breite Öffentlichkeit – involviert sind, wobei es leider sowohl an einer guten Abstimmung als auch an einer klaren Kommunikationsstrategie mangelt. Die Folge ist eine ineffiziente Nutzung der vorhandenen Ressourcen, gepaart mit einer begrenzten Wirksamkeit der Fördermaßnahmen.

Verschiedene Mitgliedstaaten haben inzwischen allerdings erkannt, wie wichtig es ist, Profil und Image der Binnenschifffahrt konsequent und auf struktureller Basis zu verbessern. In diesen Ländern wurden inzwischen geeignete Förderstrukturen aufgebaut, um der Industrie und den politischen Entscheidungsträgern aktuelle und bedarfsgerechte, doch wirtschaftlich neutrale Informationen zugänglich zu machen. Die Initiative ging hierbei von der Binnenschifffahrtsbranche in Kooperation mit den nationalen Verwaltungen aus. Das Volumen der Fonds, die zur Deckung der Einrichtungs- und Betriebskosten entsprechender Förderagenturen gegründet wurden, schwankt in den einzelnen Mitgliedstaaten zwischen 200.000 und 500.000 Euro jährlich. Die Wirksamkeit einer solch aktiven und abgestimmten PR-Politik ist durch die relativen wie absoluten Zuwachszahlen der Binnenschifffahrt in diesen Ländern klar belegt.

Der Erfolg dieser Förderstrukturen erklärt sich durch die Herstellung eines engen Kontakts zwischen Kunden, Binnenschifffahrtssektor und politischen Entscheidungsträgern. Gemeinsam mit den Behörden legen diese Agenturen Strategien zur Entwicklung und Förderung des Binnenschiffsverkehrs fest. Die Verbesserung des Kenntnisstands der breiten Öffentlichkeit – und insbesondere der potenziellen Kunden – durch eine gezielte Informationspolitik wird die Wettbewerbsstellung und Akzeptanz der Binnenschifffahrt deutlich stärken. Es ist im Grunde verwunderlich, dass solche Förderstrukturen trotz der Tatsache, dass sie im Hinblick auf die angestrebte Verkehrsverlagerung völlig unverzichtbar

sind, in vielen europäischen Ländern noch immer fehlen, selbst dort, wo die Binnenschifffahrt ein hohes Potenzial besitzt.

4.2. Vorgeschlagene Aktionen und Maßnahmen

4.2.1. Förderung der Binnenschifffahrt als leistungsstarker Partner von hohem Nutzen

Unterstützung und Koordinierung der Promotionmaßnahmen

Die Zielgruppen der Öffentlichkeitsarbeit sind relativ groß und durch heterogene Interessen, Wissensstände und Anforderungen geprägt. Für die Kommunikation mit der breiten Öffentlichkeit dürften Massenmedien die geeignetste Option sein, wohingegen die Verladern am besten durch Seminare im kleinen Rahmen oder im direkten Gespräch von den Vorzügen der Binnenschifffahrt zu überzeugen sein dürften. Die allgemeine Öffentlichkeitsarbeit sollte für eine breite Basis sorgen, auf welcher dann spezifischere Aktionen (etwa auf die verladende Wirtschaft gerichtete Initiativen) aufsetzen können. Es kommt folglich – unabhängig von den gewählten Kanälen – auf eine mehrschichtige und koordinierte Kommunikation an. Allerdings sollten bei allen Zielgruppen dieselben grundlegenden Imageaspekte ins Zentrum gestellt werden. Ferner kommt es auf allen Ebenen auf Klarheit und Eindeutigkeit an, denn nur so lassen sich Synergieeffekte nutzen. Kommunikative Divergenzen hingegen würden nicht nur die Wirksamkeit der Maßnahmen beeinträchtigen, sondern auch deren Glaubwürdigkeit untergraben. Die Entwicklung eines überzeugenden, positiven Bildes der Binnenschifffahrt ist zunächst Aufgabe des Sektors selbst, doch können diese Bemühungen von einzelstaatlichen und europäischen Einrichtungen unterstützt werden.

Einflussnahme auf die Entscheidungsträger in der Logistikbranche durch PR-Maßnahmen

Das übergeordnete Ziel einer abgestimmten Kommunikationsstrategie besteht in einer Verkehrsverlagerung zugunsten der Binnenschifffahrt. Erreicht werden kann dies durch Verbesserung des aktiven Wissensstands und Schaffung einer positiven Einstellung gegenüber diesem Sektor. Grundlage einer solchen Strategie muss zunächst eine Analyse der betreffenden Zielgruppen sein, um deren aktuelle Wissensstände und Einschätzungen zu ermitteln. Die Kommunikationsstrategie schließlich sollte über das zu realisierende Image, die zentralen Kommunikationsbotschaften (etwa die Vorteile der Binnenschifffahrt, die niedrigen Verkehrskosten usw.), die primären Zielgruppen und die bevorzugten Kommunikationskanäle Aufschluss geben.

Auf Basis einer solchen Strategie lassen sich geeignete PR-Maßnahmen entwickeln, um die Wahrnehmung der Binnenschifffahrt bei den Entscheidungsträgern im Bereich der Logistik (etwa bei Verladern und Logistikdienstleistern) positiv zu verändern. Freilich muss man sich im Klaren darüber sein, dass die Veränderung ausgeprägter und verfestigter Einstellungen, wie sie in diesen Zielgruppen gängig sind (siehe Meinungen wie „Die Binnenschifffahrt eignet sich nur für große und sperrige Ladungen“ oder „Der Binnenschiffsverkehr ist nur etwas für Unternehmen in der Nähe von Wasserstraßen“), ein zäher Prozess ist, der in der Regel über Jahre hinweg engagierte Überzeugungsarbeit verlangt. Über persönliche Kommunikation und den Einsatz gezielter Informationen (etwa konkreter Kosten- und Leistungsvergleiche zwischen alternativen Logistikketten) lassen sich die Entscheidungsträger der Logistikbranche jedoch dafür sensibilisieren, dass die Binnenschifffahrt durchaus zur Lösung ihrer derzeitigen Distributionsprobleme beizutragen vermag. Gezielte Öffentlichkeitsarbeit zur Veränderung von Einstellungen ebnet somit den Weg zu einem ausgewogeneren Verkehrssystem unter Stärkung der Position der Binnenschifffahrt.

4.2.2. *Einrichtung und Ausbau eines europäischen Förder- und Entwicklungsnetzes für die Binnenschifffahrt*

Aufbau einzelstaatlicher Förder- und Entwicklungsstrukturen

In allen Mitgliedstaaten, Bewerber- und assoziierten Ländern, die vom Binnenschiffsverkehr profitieren können, sollten geeignete Förder- und Entwicklungsstrukturen aufgebaut werden. Deren Hauptaufgaben bestehen darin, die Innovation im Logistikbereich voranzutreiben, die Binnenschifffahrtspolitik zu unterstützen und die Maßnahmen zur Bekanntmachung und stärkeren wirtschaftlichen Nutzung des Sektors zu koordinieren.

Eine der Hauptfunktionen der einzurichtenden Agenturen besteht darin, die Nutzer von Beförderungsdienstleistungen zu beraten und diese Kunden zu einem verstärkten Rückgriff auf die Binnenschifffahrt zu ermutigen. Dies kann erstens durch die Entwicklung geeigneter Transport- und Logistiklösungen geschehen, unter enger Zusammenarbeit der Agenturen (als wirtschaftlich neutrale Partner) mit dem Binnenschifffahrtssektor, den Häfen, den Schifffahrtsunternehmen, Spediteuren und Verladern. Konkret geht es dabei um die Identifizierung von Geschäftsmöglichkeiten für die Binnenschifffahrt, die Koordinierung projektspezifischer Konsortien, die Initiierung von Technologievorhaben sowie die Erstellung von Geschäftsplänen und Vermarktungskonzepten. Zweitens ist es Aufgabe der Förder- und Entwicklungsagenturen, die Behörden bei der Planung und Durchführung einer nationalen Binnenschifffahrtspolitik zu unterstützen. Dies bedeutet Einbringung der benötigten fachlichen und organisatorischen Kompetenz, Ermittlung vorhandener Defizite auf lokaler und regionaler Ebene, Erarbeitung gezielter Maßnahmen zur Beseitigung dieser Defizite, Unterstützung von nationalen und internationalen Partnerschaften sowie Stärkung der Lobbyingaktivitäten. Drittens ist es Aufgabe dieser Agenturen, PR-Kampagnen zur Verbesserung des öffentlichen Bildes der Binnenschifffahrt und der Kenntnis dieses Sektors zu entwickeln und durchzuführen, die Integration des Sektors in die allgemeinen und beruflichen Bildungspläne zu fördern sowie dafür zu sorgen, dass den verschiedenen Zielgruppen bedarfsgerechte und leicht zugängliche Informationsdienste zur Verfügung stehen.

Unterstützung der Förderzentren auf politischer, praktischer und finanzieller Ebene

Über ein umfassendes Dienstleistungsportfolio der einzelstaatlichen Förder- und Entwicklungsagenturen lässt sich sowohl eine gute Koordination als auch die Kosteneffizienz der Förderungs- und Entwicklungsmaßnahmen sicherstellen. Dies dürfte sich nachhaltig positiv auf das Image der Binnenschifffahrt auswirken, ganz im Gegensatz zum derzeitigen, typischerweise von einem koordinationsarmen Ad-hoc-Charakter geprägten PR-Ansatz. Die Erzeugung öffentlicher Aufmerksamkeit und einer positiven Einstellung gegenüber der Binnenschifffahrt erfordert folglich nicht nur eine langfristige Kommunikationsstrategie als solcher, sondern auch solide, dauerhafte Strukturen zu ihrer Umsetzung. Die Aufgaben und Dienstleistungen der Förder- und Entwicklungsagenturen bedürfen mithin einer langfristigen Basis. Dies setzt wiederum die entsprechende politische, praktische und finanzielle Unterstützung vonseiten der Verwaltungen wie auch der Binnenschifffahrtsbranche selbst voraus. Es sollten daher geeignete Instrumente (wie Unterstützungsprogramme für nationale Förder- und Entwicklungsorganisationen) geschaffen werden.

Benennung nationaler Ansprechpartner innerhalb der Verwaltungen

Alle Mitgliedstaaten, assoziierten Länder und Bewerberländer mit Binnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung sollten innerhalb ihrer Verwaltung eine nationale Kontaktperson mit spezieller Zuständigkeit für die Binnenschifffahrt benennen. Spezifische Aufgabe dieser Staatsbeamten ist es, die Binnenschifffahrt ihres Landes zu fördern und zu entwickeln. Ähnlich wie im Bereich des Kurzstreckenseeverkehrs arbeiten diese Ansprechpartner eng mit den jeweiligen einzelstaatlichen Förder- und Entwicklungsagenturen zusammen, fördern den Binnenschiffsverkehr auf nationaler Ebene und bilden gleichzeitig die Kontaktstelle zur Kommission. Außerdem repräsentieren und koordinieren sie Maßnahmen zur Förderung der Binnenschifffahrt und pflegen den regelmäßigen Erfahrungs- und Meinungsaustausch mit ihren internationalen Pendanten.

Integration der nationalen Förderstrukturen und Ansprechpartner in ein europäisches Netz

Die Binnenschifffahrt hat von Natur aus einen internationalen Charakter (75 % der Verkehrsleistung der europäischen Binnenschifffahrt entfällt auf den internationalen Handel). Damit liegt die Notwendigkeit, die Koordination der Fördermaßnahmen für diesen Sektor auf europäischer Ebene zu betreiben, auf der Hand. Ein solches Netzwerk könnte als Förder- und Innovationsplattform fungieren, auf der die einzelstaatlichen Förderstrukturen und Ansprechpartner auf europäischer Ebene zusammengeführt werden. Ein solches Kontaktnetz ist aus mehreren Gründen erforderlich – für den Ideenaustausch, die Verbreitung vorbildlicher Vorgehensweisen (Erfolgsbeispiele) sowie die Identifizierung von Möglichkeiten zur Förderung des Sektors. Die Vorteile eines solchen Informationsaustausches liegen in einer abgestimmten Kommunikationsstrategie, einer besseren Ressourcennutzung sowie der Vermeidung von Redundanzen und daraus resultierenden Ineffizienzen. Der Kooperation im Rahmen eines europäischen Netzes kommt somit eine Multiplikatorfunktion zu, die wiederum die Wirksamkeit der gemeinsamen PR-Bemühungen erhöht.

4.2.3. Beobachtung der Trends und Entwicklungen im Binnenschifffahrtsmarkt

Harmonisierung der Datenerhebung auf allen Ebenen

Die Verfügbarkeit zuverlässiger, aktueller und vergleichbarer Daten ist für jeden Entscheidungsträger von größter Bedeutung. Wohl liegen aus zahlreichen Quellen (einzelstaatliche Statistik, Eurostat, ZKR, Donaukommission) bereits detaillierte Daten zu Flotten, Verkehrsleistung, Kostenniveaus, Umschlagkapazitäten, Unfällen, Beschäftigung usw. vor, doch fehlt es an Einheitlichkeit, sowohl was die Qualität als auch was den Detailgrad der Daten angeht. Dies macht internationale Vergleiche ebenso schwierig wie Zeitreihenanalysen zur Ermittlung langfristiger Trends. Große Diskrepanzen gibt es beispielsweise zwischen den Flottenregistern verschiedener Quellen. Die statistischen Erhebungsverfahren müssen daher verbessert und auf allen Ebenen harmonisiert werden. Die aktualisierte europäische Verordnung über die Statistik des Güterverkehrs auf Binnenwasserstraßen, die gegenwärtig vom Europäischen Parlament und vom Rat geprüft wird, kann zur Erreichung dieses Ziels beitragen.

Sicherstellung der Verfügbarkeit kompatibler Ausgangsdaten

Häufig fehlt es den statistischen Quellen an hinreichend detaillierten Daten für eine sinnvolle Trendbeobachtung. Hier einige Beispiele für bestehende Defizite:

- Es fehlen zuverlässige und harmonisierte Versandort/Zielort-Daten für den intermodalen Verkehr auf internationaler Ebene;
- die nationalen und internationalen Flottenregister sind häufig nicht harmonisiert, oder es fehlen Daten zum Fahrgebiet des Schiffes, zu Umfang und Jahr der letzten baulichen oder technischen Änderung usw.;
- es findet keine systematische und regelmäßige Erhebung statistischer Daten über Umschlaganlagen in öffentlichen und privaten Häfen statt;
- der intermodale Verkehrsanteil lässt sich nicht vom traditionellen, d. h. reinen (direkten) Binnenschiffsverkehr unterscheiden, da die benötigten Informationen in der Regel nicht in einem statistischen Datenformat vorliegen;
- die vorhandenen Beförderungstarifinformationen geben nur Aufschluss über Preistrends auf dem Kassamarkt, und dies lediglich für Westeuropa;
- Unfalldaten sind lediglich auf einer hohen Aggregationsebene verfügbar, obgleich detaillierte Daten zum Beispiel in den strompolizeilichen Unfallberichten enthalten sind und somit verfügbar wären;
- die Beschäftigungsdaten sind im Ländervergleich weder vollständig noch harmonisiert; häufig fehlt es zudem an Daten zu Qualifikation und Bildungsniveau der Beschäftigten.

Die Bemühungen sollten sich darauf konzentrieren, die diversen Informationsquellen zusammenzuführen. Hierfür sollten Datenbanken aufgebaut (oder gegebenenfalls aktualisiert) und angemessen gepflegt werden. Dies verlangt gleichzeitig die Bereitstellung ausreichender Mittel für die Erhebung und Verarbeitung der erforderlichen Daten, ferner die Entwicklung europaweit harmonisierter Definitionen und Datenerhebungsverfahren sowohl in den Mitgliedstaaten als auch in den assoziierten und Bewerberländern.

Genauso wichtig wie die Verfügbarkeit detaillierter statistischer Daten ist die regelmäßige Beschaffung von Informationen über die Marktentwicklungen. Ein solches Marktbeobachtungssystem, das sowohl ökonomische als auch soziale Parameter beinhalten sollte, kann zu einem wichtigen Instrument für Entscheidungsträger werden, dies nicht nur auf politischer (d. h. europäischer und einzelstaatlicher) Ebene, sondern auch im wirtschaftlichen Bereich. Nützlich wäre dieses Instrument auch zur Überwachung der Flottenkapazität, damit im Falle von Marktstörungen geeignete Maßnahmen ergriffen werden können. Die Grundlagen für ein europäisches Marktbeobachtungssystem sind bereits gelegt. Dessen Entwicklung wird derzeit von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) in Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission und den Berufsverbänden vorangetrieben. Es wird ein umfassendes Marktbild liefern (Beförderungsvolumina, nach Marktsektoren verfügbare Dienstleistungen, Flottenkapazität, Preis- und Kostenschwankungen) und zudem auch Bedarfsprognosen ermöglichen. Dieses Konzept ist nach einer angemessenen Zeit zu überprüfen und soll 2007 im Lichte der bis dahin gemachten Erfahrungen angepasst werden.

4. IMAGEVERBESSERUNG UND ZUSAMMENARBEIT

Vorgeschlagene Aktionen und Maßnahmen

Förderung der Binnenschifffahrt als leistungsstarker Partner von hohem Nutzen

- Unterstützung und Koordinierung der Promotionmaßnahmen
- Einflussnahme auf die Entscheidungsträger in der Logistikbranche durch PR-Maßnahmen

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

- Aufbau einzelstaatlicher Förder- und Entwicklungsstrukturen
- Unterstützung der Förderzentren auf politischer, praktischer und finanzieller Ebene
- Benennung nationaler Ansprechpartner innerhalb der Verwaltungen
- Integration der nationalen Förderstrukturen und Ansprechpartner in ein europäisches Netz

Beobachtung der Trends und Entwicklungen im Binnenschifffahrtmarkt

- Harmonisierung der Datenerhebung auf allen Ebenen
- Sicherstellung der Verfügbarkeit kompatibler Ausgangsdaten

Instrumente

Zuständige Akteure

- Unterstützungsprogramme für nationale Förder- und Entwicklungsorganisationen und deren Netzwerk
- Verordnung über die Statistik des Güterverkehrs auf Binnenwasserstraßen
- Marktbeobachtung Binnenschifffahrt

EU/MS

EU

EK

5. BEREITSTELLUNG ANGEMESSENER INFRASTRUKTUREN

5.1. Aktuelle Situation

Das europäische *Wasserstraßennetz* hat insgesamt eine Länge von rund 37.000 km. Das Kernnetz mit Flüssen und Kanälen von internationaler Bedeutung (Klasse IV oder höher) besteht aus über 12.000 km miteinander verbundener Wasserwege, 444 Schleusen und mehreren Hundert Binnenhäfen und Umschlaganlagen. Das übrige Netz machen kleinere Wasserstraßen aus. Obgleich die Dichte des Netzes deutlich geringer ist als bei Straße und Bahn, liegen dennoch die meisten europäischen Wirtschaftszentren in seinem Einzugsbereich. In weiten Teilen verfügt dieses Netz über erhebliche freie Kapazitäten. Die Donau beispielsweise wird nur zu sieben bis zehn Prozent ihrer Maximalkapazität genutzt. Das europäische Wasserstraßennetz enthält mithin massive Kapazitätsreserven, die zum Teil bereits nutzbar sind und im Übrigen mit relativ begrenzten finanziellen Investitionen aktiviert werden können.

Den vorhandenen Kapazitäten zum Trotz gibt es jedoch einige Engpässe, die die Wettbewerbsfähigkeit des Binnenschiffsverkehrs beeinträchtigen und somit der vollen Nutzung des Wasserstraßennetzes im Wege stehen. Hierzu zählen die mangelnde Breite und Tiefe mancher Flüsse und Kanäle, fehlende Anlegemöglichkeiten (Kais), begrenzte Schleusenkapazität, zu geringe Brückendurchfahrtshöhen sowie fehlende Terminalkapazität. Hinzu kommen die starken Pegelstandsschwankungen auf der Oberen Donau, die die Reise- und Tiefgangplanung erschweren und eine durchschnittliche Schiffsauslastungsquote von nur 60 % zur Folge haben, während der Vergleichswert für den Niederrhein, einen Stromabschnitt mit nahezu optimalen Fahrwasserbedingungen, bei rund 85 % liegt. Jeder fehlende Wasserstandsdezimeter kommt auf der Donau einer Tragfähigkeitseinbuße von 70 bis 100 Tonnen pro Schiff gleich. Die niedrige Auslastungsquote führt nicht nur zu Schwankungen beim Transportvolumen, sondern auch bei den Preisen.

In den letzten Jahrzehnten wurden leider nicht die nötigen Mittel bereitgestellt, um Engpässe zu beseitigen und die Wasserstraßen, Brücken und Schleusen angemessen instand zu halten und auf einen modernen Stand zu bringen. Die für den Binnenschiffsverkehr reservierten Infrastrukturhaushalte nehmen sich geradezu bescheiden aus, und zwar sowohl gegenüber anderen Verkehrsträgern als auch gemessen am Modalanteil der Binnenschifffahrt: Zwischen 1994 und 2004 entfielen lediglich 1,5 % des TEN-V-Haushalts auf die Binnenwasserstraßen, während der Modalanteil der Binnenschifffahrt auf EU-15-Ebene bei immerhin etwa 7 % lag. Dem entspricht das niedrige Investitionsniveau auf einzelstaatlicher Ebene. Die kleineren Wasserstraßen (Klasse I – III) werden zunehmend vernachlässigt und verlieren folglich an Bedeutung, obgleich sie im Einzugsbereich beziehungsweise Hinterlandverkehr der Häfen und Knotenpunkte wertvolle Zubringerdienste leisten können. Dieser Abwärtstrend wird sich jedoch weiter verstärken, wenn nicht zusätzliche politische Maßnahmen entwickelt werden. Ungenügende Infrastrukturinvestitionen bedeuten indes weniger vorbeugende Wartung, unerwartete Tiefgangbeschränkungen, temporäre Schleusenschließungen usw. Unter dem Strich führt dies zu unzuverlässigen Verkehrsdiensten, Sicherheitseinbußen und höheren Transportkosten.

Gleichzeitig ist ein wachsender Widerstand gegen Binnenschifffahrtsprojekte zu beobachten. Häufig sind es Umweltgründe, die gegen flussbauliche Vorhaben ins Feld geführt werden. Es ist daher ein offener und rationaler Dialog auf Projektbasis gefragt.

Auch die *Häfen* entlang der europäischen Wasserstraßen sind angesichts ihrer Funktion im europäischen Verkehrsnetz von hoher Bedeutung. Häfen ermöglichen die wirksame Integration der verschiedenen Verkehrsträger und bieten darüber hinaus Mehrwertdienste logistischer Art. Allein die 389 niederländischen Binnenhäfen verzeichnen einen jährlichen Umschlag von 380 Tonnen, beschäftigen 66.400 Menschen und erzeugen einen direkten Mehrwert von 5,7 Mrd. Euro. Häufig hängt die Wettbewerbsfähigkeit intermodaler Lieferketten ganz von der Leistungsfähigkeit beziehungsweise Effizienz des Hafensbetriebs ab, da die Umschlagkosten und die Rollfuhrkosten des Vor- und Nachlaufs typischerweise mehr als die Hälfte der Haus-Haus-Beförderungskosten ausmachen.

Auf lokaler Ebene ist festzustellen, dass verschiedenen Binnenhäfen die nötige Reservekapazität fehlt. Dies führt zu längeren Wartezeiten an den Terminals, was wiederum die betriebliche Leistungsfähigkeit (und damit die Rentabilität) der Binnenschiffe und ihrer Besatzungen verringert. Etwa 70 % aller niederländischen Binnenhäfen haben berichtet, dass ihnen nicht genügend Expansionsraum zur Verfügung stehe. Erschwert wird die Hafenausweitung etwa durch die konkurrierenden Flächenansprüche anderer Funktionen (Wohngebiete, Freizeit- und Erholungsanlagen, Naturschutzgebiete usw.). Andererseits gibt es zahlreiche Binnenhäfen mit Überkapazitäten, was entweder höhere Gebühren pro Frachteinheit nach sich zieht oder infolge verstärkter Subventionen die öffentlichen Haushalte belastet. Beide Probleme – die begrenzten Expansionsmöglichkeiten und die Überkapazitäten – könnten die Wettbewerbsposition der Binnenhäfen beeinträchtigen und die wirtschaftliche Lebensfähigkeit intermodaler Verkehrsdienste gefährden.

Die Integration der Binnenschifffahrt in intermodale Logistikketten hängt indes nicht nur von der physischen Infrastruktur ab; ebenso wichtig ist ein verstärkter Informationsaustausch. Hierbei spielen Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) eine wichtige Rolle. Durch den nahtlosen Austausch der relevanten logistischen Informationen über diese Dienste lassen sich Leistungsfähigkeit und Sicherheit der Lieferketten erhöhen, da die Ressourcen besser genutzt und Fehler vermieden werden können. Diese Vorteile bestätigten sich im Rahmen einer eingehenden Überprüfung verschiedener europäischer RIS-Anwendungen. Der aktuelle Stand bezüglich der Einrichtung von Binnenschifffahrtsinformationsdiensten in den Mitgliedstaaten und Bewerberländern ist allerdings unterschiedlich. Die Interoperabilität (Verzahnung) der Anwendungen bedarf weiterer Aufmerksamkeit, auch wenn inzwischen verschiedene Standards entwickelt und eingeführt wurden (etwa durch PIANC und ZKR). Für den Binnenschifffahrtssektor liegt die Herausforderung in der Integration der verschiedenen Dienste und Systeme in ein einheitliches, gemeinsames Betriebskonzept. Die politischen Grundlagen für diesen koordinierten Ansatz wurden im europäischen Weißbuch „Verkehr“, in den überarbeiteten TEN-V-Leitlinien und nicht zuletzt in der RIS-Richtlinie geschaffen. Ergänzend wurde durch den von der Europäischen Union finanziell unterstützten IRIS-Masterplan ein Rahmen für die koordinierte Durchführung der RIS-Vorhaben in Europa bereitgestellt.

5.2. Vorgeschlagene Aktionen und Maßnahmen

5.2.1. Ausbau des multimodalen Netzes

Unterhaltung und Verbesserung des europäischen Binnenwasserstraßennetzes

Die Verbesserung des europäischen Binnenwasserstraßennetzes bleibt zwar primär Aufgabe der Einzelstaaten, sollte jedoch auf europäischer Ebene gefördert und gelenkt werden. Deshalb schlägt die Kommission vor, einen „Europäischen Entwicklungsplan für Ausbau und

Unterhaltung von Infrastruktur und Umschlaganlagen der Binnenwasserstraßen“ zu erstellen. Dieser Plan ginge insofern über die laufenden TEN-V-Prioritätsvorhaben hinaus, als er auch andere Vorhaben von „gemeinsamem Interesse“ sowie die kleineren Wasserstraßennetze einbezüge. Seine Entwicklung sollte im Einklang mit den UNECE-Initiativen in diesem Bereich erfolgen. Ein solcher Plan wäre geeignet, die Schaffung eines kohärenten europäischen Binnenwasserstraßennetzes langfristig zu unterstützen, indem er den Mitgliedstaaten in folgender Hinsicht Leitlinien bietet:

- Festlegung von Standards in Bezug auf die Breite und Tiefe von Wasserstraßen, Brückenhöhe, Schleusenmaße sowie die durchschnittlichen strukturbedingten Wartezeiten an Terminals und Schleusen;
- Priorisierung der erforderlichen Investitionen aus Sicht eines europäischen Netzes, unter Einbeziehung sowohl der Hauptverkehrsachsen als auch der kleinen Wasserwege;
- Schließung vorhandener Verbindungslücken sowie Beseitigung strategischer Engpässe und gravierender Instandhaltungsrückstände;
- Berücksichtigung von Umweltafordernungen sowie Abstimmung mit den von der Wasser-Rahmenrichtlinie verlangten Bewirtschaftungsplänen für Einzugsgebiete;
- regelmäßige Zustandsuntersuchung und Statusprüfung des Wasserstraßennetzes und der Hafeninfrastruktur in Europa.

Die Kommission schlägt vor, den Beitrag der Europäischen Union zu vorrangigen TEN-V-Vorhaben auf 30 % anzuheben, um die Mitgliedstaaten noch stärker zur Finanzierung von Vorhaben mit einer europäischen Dimension zu ermutigen. Die Reservierung eines erheblichen Teils (d. h. mindestens 10 Prozent) des TEN-V-Haushalts für Wasserstraßen-Infrastrukturprojekte, Modernisierungsmaßnahmen eingeschlossen, sollte ebenfalls in Erwägung gezogen werden. Darüber hinaus würde die Einsetzung eines *Europäischen Koordinators* für die Binnenschifffahrt die Umsetzung des strategischen Entwicklungsplans und der vorrangigen TEN-V-Projekte erheblich erleichtern.

Derzeit ist die Nutzung der meisten internationalen Wasserstraßen für die Binnenschifffahrtsindustrie gebührenfrei. Nutzungsgebühren fallen lediglich bei bestimmten Kanälen an (etwa beim Main-Donau-Kanal). Es stellt sich angesichts dessen, dass für Unterhaltungs- und Nutzungsmaßnahmen dringend finanzielle Mittel benötigt werden, allerdings die Frage, ob dies so bleiben kann. Die Europäische Kommission beabsichtigt jedenfalls, einen alle Verkehrsträger einbeziehenden Rahmen für *Infrastrukturgebühren* zu entwickeln. Was die Binnenschifffahrt angeht, sollten von einem solchen Rahmen jedoch deutliche Qualitätsimpulse für das gesamte Wasserstraßennetz ausgehen. Keinesfalls darf er bezüglich der Nutzung ohnehin unterwickelter Wasserstraßen neue Hemmnisse schaffen.

Stärkung des gegenseitigen Verständnisses für die Mehrzwecknutzung der Wasserstraßen

Die Notwendigkeit des Ausbaus der Wasserstraßen- und Hafeninfrastruktur zum Nutzen der Binnenschifffahrt kann freilich nicht isoliert betrachtet werden. Vielmehr wird ein integraler Infrastrukturplanungsansatz benötigt, der sowohl ökonomischen als auch ökologischen Interessen Rechnung trägt. Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur müssen selbstverständlich im Rahmen des geltenden Rechts, der Raumplanung und der

umweltpolitischen Zielsetzungen erfolgen. Die Integration aller relevanten Aspekte lässt sich am besten durch einen interdisziplinären Dialog auf Projektebene in Verbindung mit einem allgemein akzeptierten Bewertungsrahmen gewährleisten. Ein solcher Planungsprozess ermöglicht nicht nur eine transparente und objektive Berichterstattung, sondern gleichzeitig auch die Austarierung der unterschiedlichen politischen Zielsetzungen. Auf diesem Wege kann das gegenseitige Verständnis für eine an verschiedenen Zwecken orientierte Wasserstraßennutzung wirksam gestärkt werden.

Förderung der Entwicklung von Hafen- und Umschlaganlagen

Die Entwicklung und Festlegung der erforderlichen Hafenfunktionen, Kapazitäten und Einzugsgebiete verlangt eine koordinierte Entwicklungs- und Investitionsstrategie. Zwar sollten die Investitionen in Hafenanlagen primär im Rahmen regionaler Initiativen stattfinden, also aus der Kooperation zwischen Hafenbesitzern, Schifffahrttreibenden und Nutzern hervorgehen. Gleichwohl kommt es auf eine verbesserte Koordination an, um einerseits Parallel- und Doppelinvestitionen, andererseits eine weitere Desintegration der Frachtströme zu vermeiden. Von großer Bedeutung ist die Schaffung eines Binnenterminalnetzes, insbesondere in den neuen Mitgliedstaaten und den Bewerberländern, um Ungleichgewichte und Schwankungen in der Nachfrage nach Beförderungsdienstleistungen besser auffangen und für die einzelnen Häfen eine hinreichende Kapazitätsauslastung gewährleisten zu können. Ergänzend kommt es darauf an, im Wettbewerb zwischen öffentlichen und privaten Häfen und Terminals gleiche Ausgangsbedingungen herzustellen.

Ein klares, nicht zuletzt marktseitiges Interesse besteht im Hinblick auf eine bessere Ausnutzung der Komplementaritäten zwischen Binnenschifffahrt und Schiene. Um die Integration der Binnenschifffahrt in intermodale Logistikketten voranzutreiben, müssen trimodale Logistikschnittstellen gefördert werden, und zwar auch in den Bewerber- und assoziierten Ländern. Zum jetzigen Zeitpunkt gibt es nur wenige Binnenhäfen (nämlich Duisburg und Basel), in denen der Containerumschlag von Schiff auf Schiene (und umgekehrt) möglich ist. Insbesondere in den neuen Mitgliedstaaten und den Bewerberländern steht die fehlende Supra- und Infrastruktur für den Güterumschlag der Einrichtung von intermodalen Verkehrsdiensten in der Binnenschifffahrt stark im Wege. In Verbindung mit Marktinitiativen sollte der Europäische Entwicklungsplan daher zur Priorisierung von Hafenvorhaben genutzt werden, wobei einzelstaatliche Finanzierungsprogramme und europäische Förderprogramme wie PHARE, ISPA, CARDS und INTERREG für die nötige finanzielle Unterstützung sorgen sollten. Diese Investitionen können sich auf neue wie auch sanierungs- beziehungsweise modernisierungsfähige Umschlaganlagen beziehen.

Ergänzend sollten die vorhandenen und künftigen FTE-Programme nachhaltig auf die Erforschung neuer Umschlagtechnologien und -konzepte ausgerichtet werden, damit sich die Umschlagszeiten und -kosten senken lassen. Entsprechende Innovationen in diesem Bereich könnten die Realisierung von Nabe-Speiche-Systemen beschleunigen und somit auch die derzeitigen Konfigurationen in Bezug auf Schiffsausrüstung und Terminalnetze optimieren. Ein weiteres Feld für Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen ist die Informationstechnologie, da der Einsatz moderner Terminalbetriebssysteme in den Häfen zur Steigerung der Produktivität von Kränen, Fahrzeugen und Lagerbereichen beitragen kann.

Ansiedlung neuer und Sanierung vorhandener Industriegebiete an Wasserstraßen

Im Rahmen der nationalen, regionalen und lokalen Raumplanungs- und Wirtschaftspolitiken kommt es darauf an, bei der Standortplanung für neue Gewerbegebiete die Vorteile zu nutzen,

die mit der Konzentration von Industrien im unmittelbaren Umfeld von Häfen und Umschlaganlagen einhergehen. Ergänzend sollte die Raumplanung der Sanierung vorhandener wasserstraßennaher Industriegebiete größeres Gewicht beimessen. Auf diese Weise lassen sich die Rollfuhrkosten des Vor- und Nachlaufs erheblich verringern, wenn nicht gar eliminieren. Eine in diesem Sinne auf die Entwicklung von Industriestandorten im Umfeld von Binnenhäfen und Umschlaganlagen gerichtete Raumpolitik liefert gleichzeitig einen wirksamen und nachhaltigen Beitrag zur angestrebten Verkehrsverlagerung.

Auf einzelstaatlicher Ebene sollten Unternehmen unterstützt werden, die der Binnenschifffahrt positiv gegenüberstehen und sie gerne als Verkehrsträger nutzen würden, dies aber mangels geeigneter Zugangsmöglichkeiten nicht können (etwa wegen fehlender Kais zum Laden und Löschen). Hierbei sollte allerdings auf eine marktorientierte Förderung geachtet werden, indem von den Antragstellern Transportmengengarantien verlangt werden. Daneben ist es sinnvoll, auch die Investitionsschranken für die Sanierung von Brachland abzubauen, vor allem bei Häfen, die aus alten Industrieansiedlungen hervorgingen und daher besonders stark mit Restbelastungen und ähnlichen Problemen konfrontiert sind.

5.2.2. *Einführung von Binnenschifffahrtswirtschaftsinformationsdiensten (RIS)*

Förderung und Koordinierung der Entwicklung und Einführung von RIS in Europa

Binnenschifffahrtswirtschaftsinformationsdienste (RIS) stellen einen bedeutenden Beitrag zur Rationalisierung der Binnenschifffahrt und nicht zuletzt auch zu deren Imageverbesserung dar. Durch einen reibungslosen Informationsaustausch lassen sich die gesamten Abläufe des Sektors optimieren (z. B. Fahrtplanung, Betriebspläne für Terminals und Schleusen, grenzüberschreitende Vorgänge). Neben ihrem Nutzen für die Wirtschaft (speziell die Logistikbranche) haben sich diese Informationsdienste jedoch auch für die Wasserstraßenverwaltungen als äußerst wertvoll erwiesen, etwa mit Blick auf Verkehrsmanagement, Unfallanalysen, Gefahrgutüberwachung usw.

Maßgebend für die Einführung von Binnenschifffahrtswirtschaftsinformationsdiensten sind die Anforderungen der RIS-Richtlinie. Auf dieser Basis sieht der IRIS-Masterplan eine bis 2010 angelegte Durchführungsstrategie vor. Durch die RIS-Richtlinie, den IRIS-Masterplan sowie weitere im Rahmen von MRP TEN-V finanzierte Vorhaben sollte es gelingen, der harmonisierten Einführung von RIS in Europa die nötigen Impulse zu verleihen.

5. BEREITSTELLUNG ANGEMESSENER INFRASTRUKTUREN

Vorgeschlagene Aktionen und Maßnahmen

Ausbau des multimodalen Netzes

- Unterhaltung und Verbesserung des europäischen Binnenwasserstraßennetzes
- Stärkung des gegenseitigen Verständnisses für die Mehrzwecknutzung der Wasserstraßen
- Förderung der Entwicklung von Hafen- und Umschlaganlagen – auch in Bewerber- und assoziierten Ländern
- Ansiedlung neuer und Sanierung vorhandener Industriegebiete an Wasserstraßen

Einführung von Binnenschifffahrtswirtschaftsinformationsdiensten (RIS)

- Förderung und Koordinierung der Entwicklung und Einführung von RIS in Europa

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 Vorhaben (MRP TEN-V) 	EU/MS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeinschaftliche FTE- und Förderprogramme (7. RP, PHARE, ISPA, CARDS, INTERREG) 	EU
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einzelstaatliche Finanzierungsprogramme 	MS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rahmen für Infrastrukturgebühren 	EU
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Raumplanung mit größerem Nachdruck auf der Ansiedlung neuer und Sanierung vorhandener Industriegebiete an Wasserstraßen 	MS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Interdisziplinärer Dialog auf Planungs- und Projektebene 	EK/MS

Teil III: Modernisierung des institutionellen Rahmens für die Binnenschifffahrt in Europa

A. ANALYSE DER ERÖRTERTEN OPTIONEN

Mit dem Beitritt mehrerer Donauanrainerstaaten zur Europäischen Union hat die Diskussion über einen geeigneten institutionellen Rahmen für die Binnenschifffahrt an Bedeutung gewonnen. Alle Parteien sind sich darin einig, dass der bestehende Rahmen verbessert werden muss. Die Kommission ist der Auffassung, dass eine Bündelung der vorhandenen Fähigkeiten und Mittel erforderlich ist, um den Sektor voranzubringen, und dass das vorgeschlagene Aktionsprogramm die Chance bietet, den Worten endlich Taten folgen zu lassen.

1. AKTUELLE SITUATION UND HERAUSFORDERUNGEN

Von einer Einheitlichkeit der Vorschriften für die Binnenschifffahrt in der Europäischen Union kann derzeit keine Rede sein, da verschiedene Regelwerke nebeneinander existieren – die Mannheimer Akte für die Schifffahrt auf dem Rhein, die Belgrader Akte für die Donauschifffahrt, die einschlägigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft sowie jene der Mitgliedstaaten.

Trotz einer gut organisierten Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Akteuren ergibt der aktuelle institutionelle Rahmen daher ein unbefriedigendes Bild. Seine Hauptmerkmale:

- Er gleicht einem „Flickenteppich“ zusammengewürfelter Ressourcen und Bemühungen: Unterschiedliche Organisationen sind für unterschiedliche Gebiete zuständig, und ihre Regelungsmaßnahmen überlappen sich auch noch sehr stark;
- dies führt zu Effektivitätsverlusten, bedingt durch systeminhärente Reibungen und Ineffizienzen (Mehrgleisigkeiten), da fünf verschiedene Ebenen im Spiel sind (EK/EU, ZKR, DK, UN/ECE, EKVM);
- darüber hinaus mangelt es an einem strategischen politischen Ansatz: Außer der EU verfügt keine der beteiligten Organisationen weder über die Zuständigkeiten noch über die Mittel, um in diesem Bereich legitimerweise Maßnahmen ergreifen zu können;
- dies erklärt auch, weshalb die Binnenschifffahrt auf politischer Ebene relativ wenig Gewicht besitzt;
- die Legitimität des bestehenden Rahmens ist charakterisiert durch einer Zersplitterung der Zuständigkeiten, da nur die Gemeinschaft für das gesamte Gemeinschaftsnetz verbindliche Vorschriften erlassen kann, während die Donaukommission (DK) nur Empfehlungen zu geben vermag und die ZKR ausschließlich für den Rhein regulatorisch zuständig ist.

Das vorgeschlagene Aktionsprogramm ist breit angelegt und sieht so unterschiedliche Maßnahmen wie Harmonisierung der Rechtsvorschriften, strategische Förderung und spezifische Unterstützungs- und Koordinierungsmaßnahmen vor. Freilich kann es nur bei kohärenter Durchführung sein volles Potenzial entfalten. Blicke der aktuelle Rahmen hingegen unverändert bestehen, wäre keine der beteiligten Organisationen in der Lage, die anstehenden Aufgaben erfolgreich in Angriff zu nehmen.

2. ANFORDERUNGEN AN EINEN ZUKÜNFTIGEN RAHMEN

Zwischen allen interessierten Parteien scheint hinsichtlich der wesentlichen Kriterien für den Mehrwert, den ein neuer Rahmen mit sich bringen sollte, wie folgt Übereinstimmung zu herrschen:

- Schaffung von Bedingungen, die es der Binnenschifffahrt erlauben, aus ihrem Nischendasein herauszutreten, die politische Sichtbarkeit des Sektors zu erhöhen und so ihr Potenzial voll zu nutzen;
- Ermöglichung eines echten Wechsels von einem primär auf Regulierung und die Setzung technischer Normen ausgerichteten Politikansatz zu einer strategischen Binnenschifffahrtspolitik, unter Einbeziehung des intermodalen (kombinierten) Verkehrs, der Logistik sowie von Förder- und Koordinationsmaßnahmen;
- Gewährleistung voller Legitimität (im Sinne umfassender Geltung) durch Schaffung gemeinsamer Regeln auf der geeigneten Ebene, unter gleichzeitiger Vorantreibung der Harmonisierung der Vorschriften in gesamteuropäischer Hinsicht (durch Einbindung von Drittstaaten);
- Wahrung der derzeitigen Standards in Bezug auf das hohe Sicherheitsniveau, das in der Binnenschifffahrt auf Basis der Arbeit der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) bereits erzielt werden konnte;
- Nutzung bewährter Arbeitsmethoden, beispielsweise systematische Einbeziehung von Sachverständigen schon in der Frühphase des Gesetzgebungsprozesses, enge Kontakte zu den Adressaten (d. h. jenem Personenkreis, der die Rechtsvorschriften praktisch durchführt) sowie effiziente Kontrollmechanismen;
- Pflege einer engen Zusammenarbeit mit der Binnenschifffahrtsindustrie, den Verwaltungen der Mitgliedstaaten sowie sonstigen betroffenen Kreisen;
- Effizienz und Kostengünstigkeit.

3. MÖGLICHE LÖSUNGSANSÄTZE

Derzeit werden folgende Optionen erörtert:

- (1) **Verstärkte Zusammenarbeit zwischen den internationalen Stromkommissionen und der Europäischen Kommission**, gestützt auf entsprechende Vereinbarungen (gemeinsame „Absichtserklärungen“, so genannte „Memoranda of Understanding“):
 - Dies würde keinerlei institutionelle Änderungen erfordern, vielmehr könnten Rahmen und Arbeitsmethoden in der bisherigen Form beibehalten werden. Tatsächlich findet eine solche Kooperation im Bereich der technischen Anforderungen an Schiffe bereits statt.
 - Die gegenseitige Anerkennung von Standards würde allerdings eine verstärkte Koordination der Arbeit dieser Organisationen erfordern. Beispielsweise müssten die legislativen Instrumente von mindestens drei verschiedenen Organisationen eng aufeinander abgestimmt werden, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.

Da jedoch eine solche Harmonisierung der gesetzlichen Vorschriften rechtlich nicht durchsetzbar wäre, würde das Risiko unterschiedlicher Vorschriften in verschiedenen geographischen Bereichen des Binnenmarktes fortbestehen.

(2) **Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zur Rhein- und Donaukommission⁴:**

- Die Kommission hat dem Rat bereits 2003 vorgeschlagen, die Kommission zu ermächtigen, Verhandlungen über eine Mitgliedschaft der Europäischen Gemeinschaft in ZKR und Donaukommission aufzunehmen und zu führen.
- Ein solcher Beitritt würde stärker der Tatsache Rechnung tragen, dass die Gemeinschaft in verschiedenen Bereichen bereits heute ausschließliche Zuständigkeit besitzt.
- Gleichzeitig würde dadurch eine Harmonisierung der Vorschriften erreicht, da die Entscheidungen der Stromkommissionen auf dem Gemeinschaftsrecht aufsetzen beziehungsweise mit diesem in Einklang gebracht werden könnten.
- Bislang konnte in Bezug auf diesen Ansatz jedoch keine politische Einigung erzielt werden.

(3) **Schaffung einer zwischenstaatlichen gesamteuropäischen Organisation für die Binnenschifffahrt:**

- Eine solche Organisation könnte alle an der Binnenschifffahrt interessierten europäischen Länder und Organisationen im Rahmen eines gemeinsamen Koordinationsgremiums zusammenführen.
- Erforderlich wäre ein einschlägiges internationales Abkommen, dessen Erreichung indes sehr schwierig und langwierig sein dürfte, zumal es von allen beteiligten Parteien unterzeichnet und ratifiziert werden müsste. Zudem stünde diese Struktur außerhalb des Rechtsrahmens und der Entscheidungsmechanismen der Gemeinschaft.
- Eine separate Einrichtung dieser Art könnte der Binnenschifffahrt durchaus mehr politische Aufmerksamkeit verschaffen und ihre strategische Ausrichtung vorantreiben.
- Zwar könnte eine solche Organisation im Prinzip auch zu einer Harmonisierung der Rechtsvorschriften beitragen; derzeit ist allerdings noch unklar, wie deren Entscheidungen rechtlich durchgesetzt werden könnten.
- Diese Option wäre mit einer zusätzlichen Verwaltungsebene verbunden, ohne dass sie bezüglich der mehrfachen Sachverständigensitzungen und aufwändigen Koordinationsmechanismen Entlastung brächte.

⁴ 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, beschränkt EU.

- Angesichts ihres zwischenstaatlichen Charakters müsste eine solche Organisation über Beiträge der Vertragsparteien finanziert werden.

(4) **Gemeinschaftsrahmen zur Förderung der Binnenschifffahrt:**

- Unter den derzeitigen Akteuren ist allein die Gemeinschaft befugt, für die Union insgesamt einheitliche und verbindliche Regelungen zu treffen. Dadurch ist sie in der Lage, eine strategische und umfassende Binnenschifffahrtspolitik für den Binnenmarkt zu entwickeln.
- Durch Abkommen mit an der Binnenschifffahrt interessierten Drittstaaten ließe sich sicherstellen, dass die harmonisierten Vorschriften durchgängig im gesamten europäischen Wasserstraßennetz umgesetzt werden. Gleichzeitig könnte über solche Abkommen das Problem des Marktzugangs geregelt werden.
- Bei den politischen Entscheidungsprozessen und der Vorbereitung legislativer Maßnahmen kann das in den internationalen Stromkommissionen vorhandene Sach- und Fachwissen voll genutzt werden, ebenso jenes, das im Rahmen der mit Sachverständigen aus den betreffenden einzelstaatlichen Behörden (Drittländer eingeschlossen), aus den Berufs- und Industrieverbänden und aus den Organisationen der europäischen Sozialpartner besetzten Arbeitsgruppen verfügbar ist.
- Diese Option macht eine zusätzliche Verwaltungsebene entbehrlich und vermeidet damit bürokratische Koordinationslasten ebenso wie durch Mehrgleisigkeiten bedingte Ineffizienzen.

Es besteht ein klares Interesse an einem starken Akteur, der eine strategische Binnenschifffahrtspolitik auf EU-Ebene zu gewährleisten vermag. Ab 2007/08 wird sich das Wasserstraßennetz der Gemeinschaft von Rotterdam bis Constanța (Constanza am Schwarzen Meer) erstrecken. Zwei Drittel (18/27) der Mitgliedstaaten werden dann über Binnenwasserstraßen verfügen, zwölf von ihnen mit Einbindung in das Wasserstraßennetz der Gemeinschaft. Doch auch Mitgliedstaaten ohne Binnenwasserstraßen können von diesen Verbindungen profitieren und haben von daher ebenfalls ein Interesse an der Entwicklung dieses Verkehrsträgers. Außerdem bietet die vorgeschlagene Gemeinschaftsstruktur den Vorteil der Integration der Binnenschifffahrt in eine strategischer ausgerichtete Gesamtverkehrspolitik. Gleichzeitig sind infolge der Beteiligung des Europäischen Parlaments demokratisch legitimierte und daher bürgernähere Entscheidungen garantiert.

Der Aufbau einer sektorspezifischen Gemeinschaftsstruktur würde keinerlei Änderung der Mannheimer und der Belgrader Akte erfordern. Den internationalen Stromkommissionen bliebe ihre Rolle in Angelegenheiten, die ihre Wasserstraße betreffen und keiner europäischen Harmonisierung bedürfen, auch in Zukunft unbenommen (zum Beispiel Polizei- und Verkehrsvorschriften, spezielle Anforderungen hinsichtlich der Streckenkenntnisse usw.). Mithin könnte auf der bewährten Erfahrung und Sachkenntnis dieser Organisationen aufgebaut werden.

Die nachfolgende Tabelle fasst die oben erörterten Optionen in Form einer Nutzenübersicht zusammen.

Modernisierung der Organisationsstruktur der Binnenschifffahrt in Europa

Schematische Übersicht über die derzeit erörterten Optionen

Option	Politi- sche Aufmerk- samkeit	Harmoni- sierung d. Rechtsvor- schriften	Umfas- sende Politik (strat.)	Markt- integra- tion	Effizienz	Kosten
1. Verstärkte Zusammenarbeit zwischen den internationalen Stromkommissionen und der Europäischen Kommission, gestützt auf „Absichtserklärungen“	-	+/-	-	-	-	neutral
2. Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zur Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) und zur Donaukommission (DK)	+	+	-	+	-	neutral
3. Gesamteuropäische Organisation für die Binnenschifffahrt	+	+/-	+/-	+	-	wie 4), Beiträge der Vertrags- staaten
4. Gemeinschaftsstruktur zur Förderung der Binnenschifffahrt	+	+	+	+	+	wie 3), Finanzie- rung aus dem EU- Haushalt

B. HAUPTASPEKTE EINER MODERNISIERUNG

Unabhängig von der gewählten Option sollte die Modernisierung der Organisationsstruktur im Ergebnis bestimmten Anforderungen genügen, wie nachfolgend beschrieben.

Der Aufgabenbereich einer solchen – auch schrittweise entwickelbaren – Struktur könnte Folgendes umfassen:

- (1) Wahrnehmung einer aktiven Rolle bei der **Förderung** der Binnenschifffahrt, d. h.
 - Anregung von Initiativen sowie Organisation und Koordinierung gemeinsamer Maßnahmen, etwa zur Verbreitung der Ergebnisse von Forschungsprojekten oder vorbildlicher Vorgehensweisen („best practice“) bezüglich des Zugangs zu neuen Märkten;
 - Durchführung von Analysen und Studien in verschiedenen Bereichen, z. B. zur Identifizierung von Infrastrukturengpässen oder Verwaltungshemmnissen;
 - Wahrnehmung der Funktion des Ansprechpartners in Umweltfragen, die für die Binnenschifffahrt von Belang sind;
 - Vertretung der Interessen der Binnenschifffahrt in Planungsprozessen (bezogen auf Infrastruktur, Umwelt, Raumplanung);
 - Ausarbeitung eines europäischen Entwicklungsplans für die Infrastruktur der Binnenschifffahrt, unter Konzentration auf die dringlichsten Aufgaben sowie systematischer Einbeziehung von Umweltaspekten von Anfang an.

- (2) Beitrag zur Entwicklung von **Rechtsvorschriften**, etwa in Bezug auf:
 - technische Anforderungen an Schiffe;
 - Schifferpatente und sonstige berufliche Qualifikationen;
 - technische Spezifikationen für Binnenschifffahrtswartungsdienste (RIS);
 - Beförderung gefährlicher Güter;
 - Sicherheitsangelegenheiten (z.B. Schutz vor terroristischen Akten);
 - Besatzungsvorschriften;
 - Aus- und Weiterbildung;
 - Emissionen, Kraftstoffe, Abfallentsorgung;
 - Statistik;
 - Infrastrukturgebühren.

- (3) Zuweisung **spezifischer Aufgaben** wie
- Überwachung des legislativen Besitzstandes, das heißt der Einhaltung des gemeinschaftlichen Rechtsrahmens, insbesondere der technischen Normen;
 - Überwachung und Koordination der Anwendung dieser Vorschriften und der damit verbundenen Zertifizierung, dies in Zusammenarbeit mit den zuständigen Prüfstellen;
 - Überwachung der Arbeit der Benannten Stellen;
 - Unterstützung der Arbeit des Ausschusses für den sektoralen Dialog im Bereich der Arbeits- und Sozialbedingungen;
 - Durchführung einer laufenden Marktbeobachtung;
 - Datenbankpflege, Überwachung der Registrierung von Schiffen und Zeugnissen/Patenten.
- (4) Sicherstellung der **angemessenen Einbeziehung** aller betroffenen Akteure durch:
- Zusammenführung (Bündelung) des Sach- und Fachwissens im Bereich der Binnenschifffahrt;
 - Nutzung bewährter Arbeitsmethoden, unter systematischer Einbeziehung des in den Mitgliedstaaten vorhandenen Sachverständigen von Anfang an;
 - Sicherstellung der Einbindung von Drittländern.

Teil IV: Die Binnenschifffahrt im Spiegel der Zahlen

1. FLOTTE

Trockengüterschiffe mit Eigenantrieb

Land	Anzahl der Einheiten	Tragfähigkeit gesamt (DWT)	Durchschnittliche Tragfähigkeit (DWT)	Durchschnittl. Alter (Jahre)
1 Belgien	1158	971571	839	44
2 Bulgarien	22	22620	1028	27
3 Deutschland	1028	1198527	1166	50
4 Finnland	13	2954	227	44
5 Frankreich	1126	520353	462	45
6 Italien	1	1200	1200	35
7 Luxemburg	26	26803	1031	48
8 Niederlande	3404	3278465	963	47
9 Österreich	28	33194	1186	25
10 Polen	105	49000	467	k. A.
11 Portugal				
12 Rumänien	32	18082	565	22
13 Schweden				
14 Slowakei	12	18142	1512	32
15 Tschech. Republik	67	60960	910	30
16 Ungarn	10	6216	622	k. A.
17 Verein. Königreich	118	29858	253	k. A.
18 Schweiz	18	33052	1836	21
GESAMT EU + CH	7168	6270997	874,86*	37,49*

* gewichtet

DWT = dead weight tonnage = Bruttotragfähigkeit in Tonnen

k. A. = keine Angabe

Trockenfrachtleichter/-schuten

Land	Anzahl der Einheiten	Tragfähigkeit gesamt (DWT)	Durchschnittliche Tragfähigkeit (DWT)	Durchschnittl. Alter (Jahre)
1 Belgien	146	359903	2465	23
2 Bulgarien	99	165769	1674	19
3 Deutschland	987	891738	903	22
4 Finnland	2	1812	906	13
5 Frankreich	611	593838	972	36
6 Italien	12	12000	1000	25
7 Luxemburg	2	5660	2830	25
8 Niederlande	751	1292402	1721	25
9 Österreich	96	163234	1700	19
10 Polen	384	204000	531	k. A.
11 Portugal				
12 Rumänien	735	1333514	1814	17
13 Schweden				
14 Slowakei	0	0	0	-
15 Tschech. Republik				k. A.
16 Ungarn	0	0	0	-
17 Verein. Königreich	0			
18 Schweiz	0	0	0	-
GESAMT EU + CH	3825	5023870	1313,43*	21,64*

* gewichtet

DWT = dead weight tonnage = Bruttotragfähigkeit in Tonnen

k. A. = keine Angabe

Quelle: PINE, Prospects of Inland Navigation within the Enlarged Europe (Perspektiven der Binnenschifffahrt im erweiterten Europa), März 2004.

Tankschiffe mit Eigenantrieb

	Land	Anzahl der Einheiten	Tragfähigkeit gesamt (DWT)	Durchschnittliche Tragfähigkeit (DWT)	Durchschnittl. Alter (Jahre)
1	Belgien	205	242263	1182	37
2	Bulgarien	0	0	-	-
3	Deutschland	305	446262	1463	30
4	Finnland	0			
5	Frankreich	70	51414	734	42
6	Italien	1	1000	1000	35
7	Luxemburg	27	47103	1745	26
8	Niederlande	719	721217	1003	32
9	Österreich	4	4036	1009	43
10	Polen	0			
11	Portugal				
12	Rumänien	5	1723	345	11
13	Schweden				
14	Slowakei	0	0	-	-
15	Tschech. Republik				
16	Ungarn	5	6091	1218	k. A.
17	Verein. Königreich	55	42846	779	
18	Schweiz	45	102604	2280	20
	GESAMT EU + CH	1441	1666559	1156,53*	30,95*

* gewichtet

DWT = dead weight tonnage = Bruttotragfähigkeit in Tonnen

k. A. = keine Angabe

Tankleichter

	Land	Anzahl der Einheiten	Tragfähigkeit gesamt (DWT)	Durchschnittliche Tragfähigkeit (DWT)	Durchschnittl. Alter (Jahre)
1	Belgien	8	9144	1143	38
2	Bulgarien	k. A.			
3	Deutschland	41	55352	1350	24
4	Finnland	0			
5	Frankreich	64	90823	1419	34
6	Italien	20	25000	1250	15
7	Luxemburg	2	8444	4222	20
8	Niederlande	49	80666	1646	25
9	Österreich	k. A.			
10	Polen	0			
11	Portugal				
12	Rumänien	k. A.			
13	Schweden				
14	Slowakei	k. A.			
15	Tschech. Republik	0			
16	Ungarn	k. A.			
17	Verein. Königreich	0			
18	Schweiz	0	0	0	-
	GESAMT EU + CH	184	269429	1464,29*	27,33*

* gewichtet

DWT = dead weight tonnage = Bruttotragfähigkeit in Tonnen

k. A. = keine Angabe

Quelle: PINE, Prospects of Inland Navigation within the Enlarged Europe
(Perspektiven der Binnenschifffahrt im erweiterten Europa), März 2004.

2. BINNENSCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN

2002				
	Land	Anzahl der Unternehmen	Umsatz (Mio. €)	Anzahl der Beschäftigten
1	Belgien*	235	163,1	735
2	Deutschland	1257	1690,7	11223
3	Finnland	85	21,6	252
4	Frankreich	1176	476,7	
5	Italien	711	211,9	2959
6	Luxemburg	103	42,7	1212
7	Niederlande	3510	1374	9207
8	Österreich	59	83	330
9	Polen			
10	Portugal	26	23,4	838
11	Schweden	393	69,5	1021
12	Slowakei			
13	Slowenien	20	0,4	26
14	Tschech. Republik			
15	Ungarn	105	66,1	1920
16	Verein. Königreich	217	165,5	1921
	EU-25	7662	4225,5	30909
17	Bulgarien	12		
18	Rumänien	102	77,8	4123

* 2001

Quelle: Eurostat (Wirtschaftstätigkeit gemäß Klassifikation der NACE Rev. 1, "Statistische Systematik der Wirtschaftszweige in der Europäischen Gemeinschaft")

3. BINNENWASSERSTRASSEN

2001		
	Land	Genutzte Länge* km
1	Belgien	1527
2	Deutschland	6754
3	Finnland	6245
4	Frankreich	5378
5	Italien	1477
6	Luxemburg	37
7	Niederlande	5046
8	Österreich	351
9	Polen	3812
10	Portugal	124
11	Schweden	390
12	Slowakei	172
13	Tschech. Republik	664
14	Ungarn	1884
15	Verein. Königreich	1153
	EU-25	35014
16	Bulgarien	470
17	Rumänien	1779

* Schiffbare Kanäle, Flüsse und Seen mit regelmäßiger Nutzung für den Verkehr

Quelle: Europäische Kommission, Energie und Verkehr in Zahlen, 2004 (Statistisches Taschenbuch)

4. VERKEHRSLEISTUNG IN TONNENKILOMETERN (TKM)

Mrd. tkm

	Land	2000	2001	2002	2003	2004
1	Belgien	7,2	7,7	8,1	8,2	8,5
2	Deutschland	66,5	64,8	64,2	58,2	63,7
3	Finnland	0,4	0,4	0,4	0,4	0,1
4	Frankreich	9,1	8,3	8,3	8,0	8,4
5	Italien	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1
6	Luxemburg	0,4	0,4	0,4	0,3	0,4
7	Niederlande	41,3	41,8	43,6	38,1	38,0
8	Österreich	2,4	2,6	2,8	2,3	1,7
9	Polen	1,2	1,3	1,1	0,9	1,1
10	Slowakei	1,4	1,0	0,6	0,5	0,7
11	Tschech. Republ.	0,8	0,7	0,6	0,5	0,4
12	Ungarn	0,9	1,3	1,7	1,5	1,9
13	Ver. Königreich	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
	EU-25	131,9	130,4	132,0	119,1	124,1

Quelle: Europäische Kommission, Energie und Verkehr in Zahlen, 2005 (Statistisches Taschenbuch)

5. VERKEHRS- BZW. MODALANTEIL DER BINNENSCHIFFFAHRT

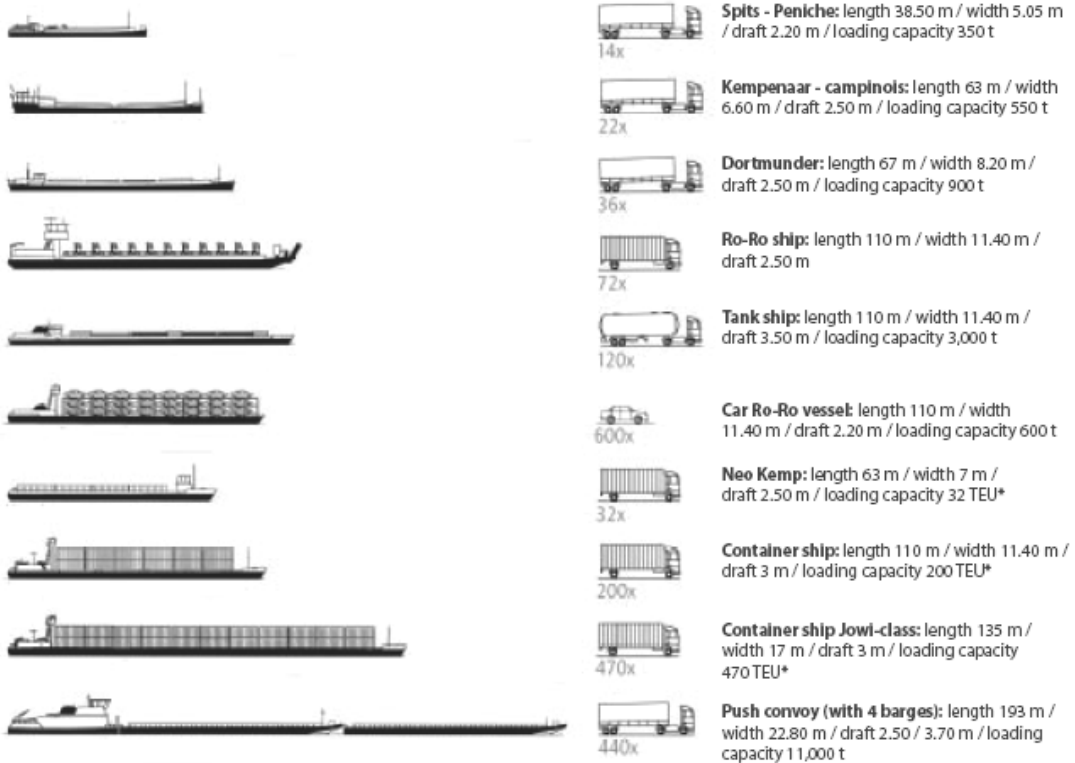
2002

	Land	Modalanteil nach Land* (in %, Basis Tonnenkilometer)
1	Belgien	14,3
2	Deutschland	12,8
3	Finnland	0,8
4	Frankreich	2,3
5	Italien	0,1
6	Luxemburg	7,5
7	Niederlande	44,2
8	Österreich	4,9
9	Polen	0,8
10	Portugal	-
11	Schweden	-
12	Slowakei	2,8
13	Tschech. Republik	0,9
14	Ungarn	5,8
15	Verein. Königreich	0,1
16	EU-25	6,00
17	Bulgarien	-
18	Rumänien	-

* 4 Landverkehrsträger (Straße, Schiene, Binnenschifffahrt, Rohrleitung); ohne Seeverkehr

Quelle: Europäische Kommission, Energie und Verkehr in Zahlen, 2004
(Statistisches Taschenbuch)

6. SCHIFFSTYPEN: TECHNISCHE DATEN



*TEU= Twenty-foot Equivalent Unit

Quelle: INE (Inland Navigation Europe)

Legende zur Abbildung:

Spits-Péniche:	Länge 38,50 m / Breite 5,05 m / Tiefgang 2,20 m / Tragfähigkeit 350 t
Kempenaar-Campinois:	Länge 63 m / Breite 6,60 m / Tiefgang 2,50 m / Tragfähigkeit 550 t
Dortmunder:	Länge 67 m / Breite 8,20 m / Tiefgang 2,50 m / Tragfähigkeit 900 t
Ro-ro-Schiff:	Länge 110 m / Breite 11,40 m / Tiefgang 2,50 m
Tankschiff:	Länge 110 m / Breite 11,40 m / Tiefgang 3,50 m / Tragfähigkeit 3.000 t
Auto-ro-ro-Schiff:	Länge 110 m / Breite 11,40 m / Tiefgang 2,20 m / Tragfähigkeit 600 t
Neo-Kemp:	Länge 63 m / Breite 7 m / Tiefgang 2,50 m / Tragfähigkeit 32 TEU*
Containerschiff:	Länge 110 m / Breite 11,40 m / Tiefgang 3 m / Tragfähigkeit 200 TEU*
Containerschiff, Jowi-Klasse:	Länge 135 m / Breite 17 m / Tiefgang 3 m / Tragfähigkeit 470 TEU*
Schubverband (Motorschiff mit 4 Schubleichtern)	Länge 193 m / Breite 22,80 m / Tiefgang 2,50/3,70 m / Tragfähigkeit 11.000 t

* TEU = Twenty-foot Equivalent Unit = Maßeinheit für Lager-, Umschlag- und Transportkapazitäten auf Basis eines 20-Fuß-Containers