



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 24.6.2021
COM(2021) 324 final

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN
RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIAUSSCHUSS UND
DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN**

NAIADES III:

Förderung einer zukunftssicheren europäischen Binnenschifffahrt

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIAUSSCHUSS UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN

NAIADES III:

Förderung einer zukunftssicheren europäischen Binnenschifffahrt

1. EINLEITUNG

Der grundlegende Wandel unserer Verkehrssysteme hin zu einer emissionsfreien Mobilität erfordert ein integriertes multimodales Konzept, das ausdrücklich auf die Nutzung nachhaltigerer und weniger überlasteter Verkehrsträger ausgerichtet ist.

Die Binnenschifffahrt ist, wie auch der Schienenverkehr, seit Langem als einer der CO₂-effizientesten Verkehrsträger (je Tonne beförderter Güter)¹ anerkannt und gilt als zentraler Baustein der Bemühungen der Union um die Dekarbonisierung des Verkehrssystems.

Im europäischen Grünen Deal² wurde ein entschiedenes Handeln gefordert, um einen wesentlichen Teil des Straßengüterverkehrs (der derzeit 75 % des Binnengüterverkehrs ausmacht) auf die Schiene und auf Binnenwasserstraßen zu verlagern, insbesondere durch Maßnahmen zur Erhöhung der Kapazität des Schienenverkehrs und der Binnenwasserstraßen ab 2021. Ebenso wird in der am 9. Dezember 2020 angenommenen Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität³, in der die Grundlagen dafür geschaffen werden, wie der grüne und der digitale Wandel im EU-Verkehrssystem gelingen und das EU-Verkehrssystem krisenfester gemacht werden kann, betont, dass die Nutzung nachhaltigerer Verkehrsträger gesteigert werden muss, und vermerkt, dass der Binnenschiffsverkehr und der Kurzstreckenseeverkehr bis 2030 um 25 % und bis 2050 um 50 % zunehmen sollten. Eine emissionsfreie Mobilität ist auch das Hauptziel des Aktionsplans „Schadstofffreiheit von Luft, Wasser und Boden“, der am 12. Mai 2021 angenommen wurde.⁴

Trotz der ökologischen Vorteile und der Bemühungen des Binnenschifffahrtssektors um die Modernisierung des Betriebs hat sein Anteil am Gesamtverkehr in der EU in den vergangenen Jahren nicht die gewünschten Zuwachsraten erzielt, sondern ist bei etwa 6 % konstant geblieben.⁵

Es bedarf entschlossener zusätzlicher Maßnahmen, um die Herausforderungen besser zu bewältigen, die den Sektor daran hindern, ein höheres Frachtvolumen zu erzielen, und um die mit dem Übergang zu einer emissionsfreien und digitalen Wirtschaft gebotenen Chancen zu nutzen.

Der schon jetzt hohe Anteil der Binnenschifffahrt am Frachtverkehr in einigen Ländern wie den Niederlanden (42,7 %), Rumänien (28,1 %) oder Bulgarien (31,8 %)⁶ und die zunehmende Nutzung der Binnenschifffahrt in der Stadtlogistik in einigen der

¹ CE Delft, STREAM-Studie.

² Der europäische Grüne Deal (COM(2019) 640 final).

³ Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen (COM(2020) 789 final).

⁴ Mitteilung der Kommission: „Schadstofffreiheit von Luft, Wasser und Boden“ (COM(2021) 400 final).

⁵ Bericht der Marktbeobachtungsstelle: <https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2021/04/Market-report-2014-2019-Web-BD.pdf>.

⁶ Güterverkehr nach Verkehrszweig – Binnenschifffahrt 2019, Eurostat – [Data Explorer \(europa.eu\)](https://data.eurostat.ec.europa.eu/).

verkehrsreichsten Städte der EU⁷ verdeutlichen, welch großes Potenzial der Sektor bietet, wenn die richtigen Bedingungen gegeben sind.

Es ist von größter Bedeutung, diese Errungenschaften zu konsolidieren und das ungenutzte Potenzial zu erschließen, sowohl entlang der Korridore des transeuropäischen Verkehrsnetzes (im Folgenden „TEN-V“) als auch in denjenigen Innenstädten, in denen die letzte Meile der Stadtlogistik durch Binnenwasserstraßen umweltfreundlicher gestaltet werden kann.

Die multimodale Logistik muss Teil dieser Umgestaltung sein, innerhalb und außerhalb städtischer Gebiete. Heute sind in bestimmten Teilen Europas Umschlaginfrastrukturen und insbesondere multimodale Hinterlandterminals äußerst knapp, sodass dort vorrangig Maßnahmen ergriffen werden sollten. Darüber hinaus muss dafür gesorgt werden, dass das Binnenschifffahrtssystem sowohl in sich als auch innerhalb der grenzüberschreitenden multimodalen Logistikketten effizienter funktioniert, und zwar durch die Optimierung der Schifffahrtsbedingungen, eine verstärkte Nutzung intelligenter Verkehrsmanagementsysteme und den multimodalen Datenaustausch. Dies erfordert nicht nur erhebliche Investitionen in die Binnenschifffahrt und die multimodale Infrastruktur sowie in die Modernisierung und Digitalisierung der Flotten, sondern auch die Anpassung der politischen und rechtlichen Rahmen der EU für die Entwicklung der Binnenschifffahrt; dazu müssen insbesondere die anhaltende Marktfragmentierung angegangen und der bestehende Rahmen für den intermodalen Verkehr⁸ verbessert werden.

Auch neue Herausforderungen für den Sektor, darunter die Intensivierung des Klimawandels und die Zunahme extremer Wetterereignisse, die seine Betriebsfähigkeit und die Zuverlässigkeit der Dienste erheblich beeinträchtigen, erfordern angemessene politische Lösungen auf EU-Ebene. Zudem hat der Sektor, der überwiegend aus KMU besteht⁹, besonders stark unter den Phasen des Konjunkturabschwungs in Europa gelitten und einen Rückgang der Aktivität sowohl in den Jahren 2009–2010¹⁰ als auch jüngst im Zuge der COVID-19-Krise erlebt, wobei der Sektor 2020 aufgrund eines Rückgangs der Personenbeförderung um 70 % und der Güterbeförderung um 8 % einen Umsatzeinbruch von insgesamt rund 2,7 Mrd. EUR verzeichnete. Diese allgemeineren wirtschaftlichen Schocks und der harte Preiswettbewerb mit anderen Verkehrsträgern haben es dem Sektor erschwert, in neue oder innovative Technologien zu reinvestieren und Arbeitskräfte zu gewinnen.

Infolgedessen ist die Binnenflotte im Hinblick auf die Altersstruktur vergleichsweise alt; die meisten Schiffe wurden vor 2000 gebaut und sind für den geplanten Übergang zur emissionsfreien Mobilität schlecht gerüstet¹¹. Jedoch müssen, wie in der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität betont wird, alle Verkehrsträger, auch die Binnenschifffahrt, ihre Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen deutlich verringern und die externen Kosten besser internalisieren, beispielsweise durch die Umsetzung des Verursacher- und des Benutzerprinzips, damit wir unsere Ziele der Klimaneutralität und der Schadstofffreiheit bis 2050 erreichen. Die Erneuerung der Binnenschifffahrtsflotten und die Verbesserung des Zugangs zu erneuerbaren und alternativen kohlenstoffarmen Kraftstoffen werden beträchtliche Investitionen erfordern, die sich nur erreichen lassen, wenn auf EU-Ebene geeignete Förderrahmen bestehen.

⁷ Zum Beispiel die Stadtlogistik in Paris: <http://www.inlandnavigation.eu/news/transport/sustainable-urban-mobility-and-circular-economy/> und <http://www.inlandnavigation.eu/news/innovation/floating-city-warehouse/>.

⁸ Verankert in der Richtlinie 92/106/EWG des Rates über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten.

⁹ Rund 80 % der Flotte wird von Partikulieren betrieben.

¹⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013DC0623&from=DE>

¹¹ Marktbeobachtungsstelle der EU: <https://inland-navigation-market.org/?lang=de>.

Schließlich muss ein stärkerer Binnenschifffahrtssektor auch hochwertige Arbeitsplätze, berufliche Entwicklungsmöglichkeiten und hohe Sozial- und Sicherheitsstandards bieten können, um qualifizierte Arbeitskräfte anzuziehen.

2. AKTIONSPLAN FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT 2021–2027

Um die Herausforderungen im Binnenschifffahrtssektor anzugehen und die Ziele des europäischen Grünen Deals und der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität zu verwirklichen, legt die Kommission im Einklang mit dem neuen mehrjährigen Finanzrahmen jetzt einen „**Aktionsplan für die Binnenschifffahrt 2021–2027**“ vor, der auf zwei Hauptziele ausgerichtet ist, nämlich **mehr Güterverkehr auf die Binnenwasserstraßen zu verlagern und den Sektor unwiderruflich auf einen Pfad in Richtung Emissionsfreiheit zu bringen**, jeweils untermauert durch **einen Paradigmenwechsel hin zur weiteren Digitalisierung** sowie durch **Begleitmaßnahmen zur Unterstützung der derzeitigen und zukünftigen Arbeitskräfte**. Die Verwirklichung dieser Kernziele erfordert ein integriertes Konzept und ein von finanziellen Anreizen¹² flankiertes Bündel verkehrs-, umwelt-, digital-, energie- und steuerpolitischer Maßnahmen, die im Folgenden aufgeführt und im Anhang – dem Aktionsplan – konkretisiert werden. Dazu werden acht Leitinitiativen vorgelegt.

2.1. Verlagerung von mehr Güterverkehr auf die Binnenwasserstraßen

Das Binnenwasserstraßennetz der EU erstreckt sich über 25 Mitgliedstaaten¹³ und hat eine Gesamtausdehnung von rund 41 000 Kilometern. Jedes Jahr befördern etwa 15 000 Frachtschiffe auf diesen Binnenwasserstraßen rund 150 Mrd. Tonnenkilometer Fracht, außerdem sind etwa 3000 Tagesausflugsschiffe und 430 Kabinenschiffe (> 12 Fahrgäste) in Betrieb.¹⁴

Das Potenzial für einen Ausbau des Verkehrsträgeranteils der Binnenschifffahrt ist erheblich, was sich auch positiv auf die Treibhausgasemissionen auswirken würde. Eine deutliche Steigerung des Beförderungsvolumens in der Binnenschifffahrt wird jedoch nur möglich sein, wenn der Sektor i) grenzüberschreitend und dauerhaft ausreichend effiziente, zuverlässige und sichere Schifffahrtsbedingungen bietet, ii) in angemessener Weise – sowohl physisch als auch digital – mit anderen Verkehrsträgern vernetzt ist, iii) in der Lage ist, zu gleichen Bedingungen mit anderen Verkehrsträgern zu konkurrieren und iv) über einen gut funktionierenden Binnenmarkt verfügt.

2.1.1. Eine zukunftsfähige Infrastruktur für eine optimierte Schifffahrt

Das Binnenwasserstraßennetz der EU ist zurzeit nicht optimal aufgestellt, weil eine kohärente Infrastruktur und die Qualitätssicherung der Fahrwasser fehlen. Die Betriebsfähigkeit der Flussschifffahrt hängt in allererster Linie von Niederschlagsmengen und einem geeigneten Wasserstand ab. Dürren und Überschwemmungen können die Beförderung stark beeinträchtigen, weil Abschnitte vorübergehend blockiert sein können, sodass weniger Fracht befördert werden kann und zusätzliche Schiffe erforderlich sind, um die geringeren Lademengen auszugleichen, oder sogar andere Verkehrsträger eingesetzt werden müssen. Solche Störungen erschweren es der Binnenschifffahrt sehr, mehr Fracht vom Straßengüterverkehr an sich zu ziehen. Als Folge des Klimawandels werden solche

¹² Die Entscheidungen in Bezug auf IT-Entwicklung und -Auftragsvergabe werden vor der Genehmigung einer Prüfung durch den Informationstechnik- und Cybersicherheitsbeirat der Europäischen Kommission unterzogen.

¹³ Dreizehn Mitgliedstaaten verfügen über zusammenhängende Netze.

¹⁴ In der EU und der Schweiz.

wetterbedingten Störungen häufiger auftreten¹⁵, was die Beförderung zu Wasser und die entsprechenden Infrastrukturen in besonderem Maße trifft.

Leitinitiative 1: Unterstützung der Wasserstraßenverwaltungen bei der Sicherstellung einer hohen Dienstleistungsqualität (gute Befahrbarkeit) entlang der EU-Binnenschifffahrtskorridore bis zum 31. Dezember 2030

Die Kommission wird zum einen die Mitgliedstaaten auffordern, ihre Bemühungen um die Instandsetzung und Instandhaltung der Fahrwasser zu intensivieren, um die Schifffahrtsbedingungen zu erhalten und zu verbessern; zum anderen wird sie Projekte zur Vervollständigung und zum Ausbau des TEN-V-Binnenwasserstraßennetzes und zur Beseitigung von Engpässen stärker unterstützen¹⁶ und dabei ein besonderes Augenmerk auf Binnenwasserstraßen legen, die eine enge Abstimmung zwischen den Mitgliedstaaten und eine angemessene Lenkung erfordern. Das Europäische Parlament¹⁷ hat die Kommission aufgefordert, die Umsetzung des TEN-V strenger zu überwachen, indem sie die entsprechenden Instrumente und die Rolle der europäischen Koordinatoren bei der Lenkung der Korridore ausbaut, und dabei grenzüberschreitende Projekte im Bereich der Binnenwasserstraßen besonders zu berücksichtigen. **Die Kommission wird daher erwägen, im Rahmen der Überarbeitung der TEN-V-Verordnung einen speziellen Kooperationsrahmen für die Binnenschifffahrt vorzuschlagen, der den Mitgliedstaaten eine bessere Koordinierung grenzüberschreitender Maßnahmen und Projekte ermöglicht.**

Außerdem wird die Kommission im Rahmen der 2021 vorgesehenen Überarbeitung der TEN-V-Verordnung¹⁸ prüfen, ob eine harmonisierte Definition der guten Befahrbarkeit¹⁹ benötigt wird und ob bestimmte konkrete Anforderungen auf das gesamte Kernnetz ausgeweitet werden sollten, um die Vorteile des Netzwerks ganz auszuschöpfen. Um der heterogenen Hydromorphologie und den damit verbundenen Systemen unterschiedlicher Abschnitte der Binnenwasserstraßen sowie den spezifischen Merkmalen dieser Abschnitte²⁰, insbesondere in den frei fließenden Abschnitten, Rechnung zu tragen, könnten die Anforderungen auf Ebene der Flusseinzugsgebiete bzw. Korridore festgelegt werden. Insbesondere soll geprüft werden, ob die Qualität und Vorhersagbarkeit der Schifffahrtsbedingungen durch einen zielorientierten Ansatz verbessert werden könnte, der – unter vollständiger Einhaltung der Umweltmaßnahmen und -vorschriften²¹ – eine gewisse Flexibilität bei den Anforderungen für bestimmte und begrenzte Wasserstraßenabschnitte zulässt, zum Beispiel in Bezug auf die Fahrwassertiefe und die Brückendurchfahrtshöhe²².

Die Unterstützung der Wasserstraßenverwaltungen bei der Sicherstellung der guten Befahrbarkeit wird auch die Einführung intelligenter Infrastruktur-, Betriebs- und Instandhaltungssysteme erfordern, die eine frühzeitige Erkennung (und Vorhersage) von Engpässen und eine Rückkehr zum erforderlichen Betriebsniveau mit möglichst geringen physischen Eingriffen ermöglichen, wodurch Kosten und Umweltauswirkungen verringert

¹⁵ Schlussfolgerung des Workshops der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (im Folgenden „ZKR“) zum Thema Niedrigwasser und Auswirkungen auf die Rheinschifffahrt.

¹⁶ In Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ – Digitales und von Horizont Europa.

¹⁷ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-PR-646914_DE.html?redirect

¹⁸ Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes.

¹⁹ Gute Befahrbarkeit (Good Navigation Status) ist ein Konzept zur Verbesserung der europäischen Wasserstraßen, damit sie Teil eines nachhaltigen Verkehrssystems im Dienste des EU-Binnenmarkts werden.

Gute Befahrbarkeit bedeutet, dass der Zustand des Binnenschifffahrtsnetzes eine effiziente, zuverlässige und sichere Schifffahrt ermöglicht, indem neben Mindestanforderungen an die Wasserstraßen zusätzliche Bedingungen erfüllt werden, die auf Ebene des Flusseinzugsgebiets/Korridors festgelegt werden können, wobei die geltenden Umweltvorschriften geachtet werden und der allgemeinen sozioökonomischen Nachhaltigkeit der Wasserstraßenverwaltung Rechnung getragen wird.

²⁰ Einschließlich der Besonderheiten der zugehörigen Ökosysteme.

²¹ Wasserrahmenrichtlinie und Habitat-Richtlinie.

²² Mindestanforderungen bei Niedrigwasser (2,50 m) und bezüglich der Brückendurchfahrtshöhe (5,25 m).

werden. Eine wichtige Voraussetzung hierfür ist die Einführung einer verbesserten digitalen Informationsbasis („Kartographie“) über den tatsächlichen Zustand der kritischen Standorte an den Wasserstraßen. **Die Kommission wird im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ Maßnahmen fördern, die zur Sicherstellung der guten Befahrbarkeit beitragen, darunter die Einführung interdisziplinärer digitaler Informations- und Betriebssysteme für die Wasser- und Wasserstraßenverwaltung.**

Das häufigere Auftreten von Niedrigwasserereignissen macht eine schnellere Entwicklung und Einführung innovativer, klimaverträglicher Schiffe²³ notwendig, die bei niedrigem Wasserstand fahren können und möglichst geringe Auswirkungen auf die aquatischen Ökosysteme haben. **Die Anpassung der Flotten an künftige Umwelt-, Klimaschutz- und Sicherheitsanforderungen sowie die Entwicklung und Erprobung neuer Verfahren der Instandhaltung und Modernisierung von Verkehrsinfrastrukturen sollen im Rahmen von Horizont Europa²⁴ unterstützt werden, um die Sicherheit, die Klimaresilienz und die Umweltauswirkungen (unter anderem in Bezug auf die Luft- und Wasserverschmutzung und die biologische Vielfalt) zu verbessern und der Weiterentwicklung der Verkehrsträger Rechnung zu tragen.**

2.1.2. *Nahtlose Integration in multimodale Mobilitäts- und Logistiksysteme*

Damit die Binnenwasserstraßen als Verkehrsweg zuverlässiger werden, sind Maßnahmen über die Wasserstraßen hinaus erforderlich. Das europäische Binnenwasserstraßennetz kann und muss bis 2030 sowohl physisch als auch digital so weit wie möglich mit anderen Verkehrsträgern vernetzt werden. Allerdings ist die Interoperabilität zwischen Binnenhäfen und der Hinterlandanbindung auch heute noch problematisch und die Zahl der multimodalen Plattformen und Umschlagknoten unzureichend.²⁵

Die Kommission wird die Mittel für Vorhaben aufzustocken²⁶, die dazu dienen, die Qualität der Infrastruktur der Binnenhäfen und ihrer multimodalen Anbindung an Schiene, Straße und Seewege²⁷ durch spezielle Terminals zu verbessern. Ein wesentlicher Schwerpunkt wird zudem auf Vorhaben in städtischen Knotenpunkten liegen, wo die letzte Meile der Stadtlogistik durch Binnenwasserstraßen umweltfreundlicher gestaltet werden kann. **Horizont Europa²⁸ wird auch zur Entwicklung neuer Lösungen für eine intelligente und vernetzte Mobilität und für eine bessere Integration der Binnenwasserstraßen in die allgemeine Verkehrsinfrastruktur und die Energiesysteme beitragen.**

Ein angemessener Zustand der Wasserstraßen und eine nahtlose multimodale Integration werden für die Planungsarbeit der Wasserstraßenverwaltungen im Störungsfall und die Stärkung der Binnenschifffahrt gegen Krisensituationen, wie diejenige, die durch die COVID-19-Pandemie ausgelöst wurde, entscheidend sein. **Die Kommission wird einen Notfallplan für den Verkehrsbereich ausarbeiten, um die Betriebskontinuität im Falle schwerwiegender Störereignisse durch eine koordinierte politische Reaktion zu gewährleisten, und wird dazu auf der Erfahrung aufzubauen, die mit den im Zuge der COVID-19-Pandemie entwickelten Leitlinien und Rechtsvorschriften gewonnen wurde.** Bei der Entwicklung dieses Plans sollte die Kommission auch die relative Resilienz des Binnenschifffahrtssektors im Hinblick auf den Güterverkehr berücksichtigen.

²³ Einschließlich emissionsfreier Schiffe.

²⁴ HORIZON-CL5-2021-D6-01-09: Eine klimaresiliente und umweltverträgliche Verkehrsinfrastruktur unter besonderer Berücksichtigung der Binnenwasserstraßen.

²⁵ TEN-V-Korridore – Arbeitspläne: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads_de

²⁶ Im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ – Digitales und von Horizont Europa.

²⁷ HORIZON-CL5-2021-D6-01-07: Diesem Thema ist der Punkt „Effizientere und wirksamere multimodale Güterverkehrsknotenpunkte für mehr Flexibilität, Sichtbarkeit von Dienstleistungen und zur Verringerung der durchschnittlichen Frachtkosten“ gewidmet. Er steht allen Knotenpunkten offen, auch den Binnenschifffahrtshäfen.

²⁸ HORIZON-CL5-2021-D6-01-09: Eine klimaresiliente und umweltverträgliche Verkehrsinfrastruktur unter besonderer Berücksichtigung der Binnenwasserstraßen.

Leitinitiative 2: Aktualisierung des EU-Rechtsrahmens für den intermodalen Verkehr zur Ankurbelung der Binnenschifffahrt

Gegenwärtig ist die **Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr** das einzige EU-Rechtsinstrument, mit dem der intermodale Verkehr direkt unterstützt wird. **Die Kommission wird die bevorstehende Überarbeitung dieser Richtlinie nutzen, um die Binnenwasserstraßen als zentralen Baustein des intermodalen Verkehrs vollständig in das europäische Verkehrssystem zu integrieren. Der bestehende Regelungsrahmen sollte in ein wirksames Instrument zur Förderung des multimodalen Güterverkehrs unter Einbeziehung von Schiene, Binnenschifffahrt und Kurzstreckenseeverkehr umgewandelt werden.**²⁹

2.1.3. Förderung der Akzeptanz nachhaltigerer Verkehrsträger

Ein wesentliches Hindernis für die Akzeptanz der Binnenschifffahrt sind nach wie vor die ungleichen Wettbewerbsbedingungen für die verschiedenen Verkehrsträger, was deren Umweltleistung betrifft.

Daher wird die Kommission ein umfassendes Bündel an Maßnahmen vorlegen, das unter anderem den Emissionshandel, Infrastrukturabgaben und Energiesteuern umfasst, um sicherzustellen, dass das Verursacher- und das Benutzerprinzip bei allen Verkehrsträgern umgesetzt wird. Dies dürfte die Verlagerung hin zu nachhaltigeren Verkehrsformen wie der Binnenschifffahrt fördern.

Ein weiteres wesentliches Hindernis ist, dass es trotz des steigenden Interesses von Verbrauchern und Unternehmen an umweltverträglicheren Lösungen³⁰ an leicht zugänglichen und verlässlichen Informationen mangelt, die die Wahl nachhaltiger Verkehrsmittel unterstützen. Wie in der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität dargelegt, **wird die Kommission daher einen EU-Rahmen für die harmonisierte Messung der und Berichterstattung über die im Bereich Verkehr und Logistik entstehenden Treibhausgasemissionen schaffen, der dann dazu dienen könnte, Unternehmen und Endnutzern eine Schätzung des CO₂-Fußabdrucks der von ihnen gewählten Verkehrsmittel zu liefern und die Nachfrage nach nachhaltigeren Optionen, gegebenenfalls einschließlich der Binnenwasserstraßen, zu erhöhen.**

2.1.4. Ein gut funktionierender Binnenmarkt im Bereich der Binnenschifffahrt

Die Verbesserung der Funktionsweise und Effizienz des EU-Binnenschifffahrtsmarktes und die Belebung des Angebots an nachhaltigen Leistungen und Beförderungen auf Binnenwasserstraßen können helfen, die Attraktivität des Sektors im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern zu steigern.

Heute stammt ein Großteil der EU-Rechtsvorschriften über den Zugang zum Binnenschifffahrtsmarkt und dessen Gestaltung aus den 1960er und 1990er Jahren. Die Rechtsvorschriften tragen weder der geografischen Ausdehnung der Europäischen Union Rechnung, noch werden darin die aktuelleren Herausforderungen für die Binnenschifffahrt und den Verkehrssektor im Allgemeinen berücksichtigt. **Die Europäische Kommission hat die Rechtsvorschriften über den Zugang zum Binnenschifffahrtsmarkt überprüft**³¹, um

²⁹ Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (ABl. L 368 vom 17.12.1992, S. 38).

³⁰ „LEARN“-Projekt, siehe <http://www.learnproject.net/>, und z. B. die D2.4 Leitlinien für die Validierung und Berichterstattung betreffend Emissionen (Guidelines for validation and reporting of emissions), einschließlich der Erneuerung des Umweltzeichens nach einer Prüfung. Über dieses Projekt hinaus unterstützt der Koordinator jetzt auch die Festlegung eines Standards im Zusammenhang mit dem GLEC-

Rahmen, siehe <https://www.smartfreightcentre.org/en/how-to-implement-items/what-is-glec-framework/58/>.

³¹ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/11874-Fitness-check-on-market-access-in-Inland-waterway-transport_de

sicherzustellen, dass sie zweckmäßig sind und eine reibungslose und faire Funktionsweise des Binnenmarktes gewährleisten.

Obwohl mit der Richtlinie (EU) 2016/1629³² harmonisierte Vorschriften für Binnenschiffe eingeführt wurden, kann eine unterschiedliche Umsetzung der Vorschriften über die Untersuchung von Schiffen und die Ausstellung von Zeugnissen durch die nationalen Behörden dazu führen, dass der Binnenmarkt im Hinblick auf die Sicherheit und auf gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Schiffseigner beeinträchtigt wird.

Daher wird die Kommission auch eine Überprüfung der Richtlinie (EU) 2016/1629 einleiten, um die Harmonisierung weiter zu verbessern, gleiche Wettbewerbsbedingungen zu wahren und einen hohen Sicherheitsstandard in der Binnenschifffahrt, insbesondere im Zusammenhang mit der Einführung innovativer und emissionsarmer Schiffe, zu gewährleisten.

2.2. Übergang zu einer emissionsfreien Binnenschifffahrt

Trotz seiner im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern guten Umweltbilanz muss in der Binnenschifffahrt dennoch zügig darauf hingearbeitet werden, die Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2050 auf Null zu senken, wenn der Sektor wettbewerbsfähig und tragfähig bleiben soll. Dies betrifft sowohl die Flotte als auch die Infrastruktur, einschließlich der Häfen und ihrer Tätigkeiten.

2.2.1. Auf dem Weg zu einer emissionsfreien Flotte

In Anbetracht der Altersstruktur der Flotte werden beträchtliche Investitionen erforderlich sein, damit die Schiffe die Umwelt-, Klimaschutz- und Sicherheitsanforderungen im Einklang mit den ehrgeizigeren Zielen des europäischen Grünen Deals erfüllen. Doch die große Anzahl kleiner Partikuliere, die große Vielfalt an Beförderungslösungen und hydromorphologischen Bedingungen der Binnenwasserstraßen der EU, der Mangel an marktreifen kohlenstoffarmen alternativen Kraftstoffen sowie die schwierige Wirtschaftslage haben zur Folge, dass der Sektor bei der Umsetzung sektorübergreifender innovativer Lösungen vor einer ganzen Reihe von Investitionshindernissen und organisatorischen Schwierigkeiten steht.

Im Rahmen der neu geschaffenen **Partnerschaft für emissionsfreien Schiffsverkehr**³³ soll – in enger Zusammenarbeit mit der Europäischen Batterie-Allianz, der Europäischen Allianz für sauberen Wasserstoff und der Allianz für die Wertschöpfungskette bei erneuerbaren und CO₂-armen Kraftstoffen – die Forschung in den Bereichen **emissionsfreie Schiffstechnologie, innovative Antriebssysteme und nachhaltige Kraftstoffe** unterstützt werden.

Darüber hinaus sollte die Ökologisierung der Binnenschifffahrtsflotte auch durch ordnungspolitische und finanzielle Anreize gefördert werden, um die Einführung bezahlbarer emissionsfreier Schiffe und der entsprechenden kohlenstoffarmen Kraftstoffe und Infrastrukturen zu gewährleisten und zu beschleunigen. Innovative Lösungen sollten mit Blick auf die Ziele des Aktionsplans „Schadstofffreiheit von Luft, Wasser und Boden“ auch auf die Verringerung von Emissionen, die zur Luft- und Wasserverschmutzung beitragen, ausgerichtet sein³⁴.

³² Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe, zur Änderung der Richtlinie 2009/100/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/87/EG (ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 118).

³³ Mittelausstattung: 530 Mio. EUR.

³⁴ Mitteilung der Kommission: „Schadstofffreiheit von Luft, Wasser und Boden“ (COM(2021) 400 final).

Die Kommission wird die vollständige Umsetzung der Verordnung (EU) 2016/1628 über Schadstoffemissionen von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten³⁵ sicherstellen und darüber hinaus **prüfen, ob zur Förderung der Verbreitung emissionsfreier Schiffe weitere legislative Maßnahmen erforderlich sind. In einem ersten Schritt wird für die Überwachung und Meldung der CO₂-Intensität von Binnenschiffen³⁶ eine abgestimmte Methodik für einen EU-Energieindex³⁷ benötigt.** Anhand dessen sollen dann Ziele für die Verringerung der CO₂-Intensität bestimmt und soll ein Technologiefahrplan³⁸ für die Einführung einer emissionsfreien Schifffahrt bis 2050 erstellt werden.

Leitinitiative 3: Beschleunigung der Zertifizierungsverfahren für innovative und emissionsarme Schiffe

Bei der Überprüfung der Richtlinie (EU) 2016/1629 **wird die Kommission untersuchen, wie sich die Prüfung und Zertifizierung innovativer und emissionsarmer Schiffe am besten erleichtern und beschleunigen lässt.** In verschiedenen Programmen, u. a. im Rahmen von Horizont Europa, der Fazilität „Connecting Europe“, LIFE oder regionalen Fonds, könnte erwogen werden, Pilotprojekte zur Erprobung innovativer und emissionsarmer Schiffe durchzuführen, um förderliche Regulierungsrahmen zu schaffen.

Die Behörden sollten auf regionaler und nationaler Ebene durch die Flusskommissionen sowie auf EU-Ebene durch Finanzierungsinstrumente wie InvestEU und die Fazilität „Connecting Europe“ Finanzierungsmöglichkeiten insbesondere für kleinere Betreiber leichter zugänglich machen.³⁹ Darüber hinaus könnten Synergien zwischen kleineren Akteuren zum Beispiel durch gemeinsame Käufe, gemeinsame Innovationsinitiativen oder eine weitere Konsolidierung gefördert werden. Diesbezüglich wird die Inland Waterway Transport Platform (Plattform für die Binnenschifffahrt – im Folgenden „IWT-Plattform“)⁴⁰ eine zentrale Rolle als Impulsgeberin spielen.

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (im Folgenden „ZKR“) koordiniert zurzeit Studien zur Bewertung alternativer Kraftstofftechnologien für Binnenschiffe und der für die Förderung dieser Technologien geeigneten Finanzierungsinstrumente. Die Kommission wird unter Berücksichtigung dieser Studien prüfen, unter welchen Bedingungen Finanzierungsinstrumente der EU solche technologischen Entwicklungen fördern können, die mit den Zielen des europäischen Grünen Deals im Einklang stehen.

Darüber hinaus wird die Kommission die Verbreitung kohlenstoffarmer erneuerbarer Kraftstoffe bei der Überarbeitung der Energiebesteuerungsrichtlinie durch Steueranreize weiter fördern. In der überarbeiteten Energiebesteuerungsrichtlinie ist vorgesehen, den Übergang zu weniger umweltschädlichen Kraftstoffen in der Binnenschifffahrt durch die Einführung eines EU-weit harmonisierten Mindeststeuersatzes auf in der Binnenschifffahrt verwendete Kraftstoffe entsprechend ihrer Umweltleistung zu fördern. Diese Steuer wird auch Anreize für den Einsatz energieeffizienter Lösungen setzen.

³⁵ Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte (ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 53).

³⁶ In Zusammenarbeit mit der aus Horizont Europa geförderten Partnerschaft für emissionsfreien Schiffsverkehr und dem Platina-III-Projekt unter Horizont 2020.

³⁷ Ähnlich dem Energieeffizienzindex in der Seeschifffahrt.

³⁸ Die Koordinierungs- und Unterstützungsmaßnahme (CSA) zum Platina-III-Projekt unter Horizont 2020 umfasst die Erstellung eines Technologiefahrplans, der auf dem zurzeit in der Vorbereitung befindlichen Technologiefahrplan der ZKR aufbauen soll. Im Rahmen des Platina-III-Projekts soll außerdem eine CO₂-Methodik für den Sektor vorgeschlagen werden.

³⁹ Emissionsfreie Schiffe sind im Rahmen des Arbeitsprogramms der Fazilität „Connecting Europe“ – Digitales 2021–2024 förderfähig.

⁴⁰ Die IWT-Plattform wurde von der Europäischen Binnenschifffahrtsunion (EBU) und der Europäischen Schifferorganisation (ESO) aus Reservefonds geschaffen (Verordnung (EG) Nr. 718/1999 des Rates vom 29. März 1999 über kapazitätsbezogene Maßnahmen für die Binnenschifffahrtsflotten der Gemeinschaft zur Förderung des Binnenschiffsverkehrs). Eines der Ziele der IWT-Plattform ist die Förderung der Ökologisierung des Sektors. Die Plattform wird von Österreich, Belgien, Deutschland, Frankreich und den Niederlanden überwacht.

Die Kommission hat für Kurzem Leitvorlagen für staatliche Beihilfen veröffentlicht, um die Mitgliedstaaten bei der Erarbeitung ihrer nationalen Pläne im Rahmen der Aufbau- und Resilienzfazilität⁴¹ zu unterstützen; damit wird auch eine Orientierungshilfe für die öffentliche Förderung der Binnenschifffahrt⁴² geboten. Außerdem beabsichtigt die Kommission, bei der Überarbeitung der Gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen⁴³⁴⁴ die bestehenden Vorschriften über die Vereinbarkeit von Beihilfen für die Koordinierung des Verkehrs zu straffen. Auf der Grundlage der Entscheidungspraxis über staatliche Beihilfemaßnahmen zur Unterstützung der Verkehrsverlagerung von der Straße hin zu nachhaltigeren Verkehrsträgern wird in der Folgenabschätzung untersucht, **inwieweit der Anwendungsbereich der Eisenbahnleitlinien auf alle im Landverkehr tätigen Betreiber, die zur Verkehrsverlagerung beitragen können, ausgeweitet werden kann, d. h. auch auf die Betreiber von Binnenschifffahrtsdiensten; außerdem soll untersucht werden, ob staatliche Beihilfemaßnahmen von der Pflicht zur vorherigen Anmeldung ausgenommen werden können, bei denen nur eine geringe Gefahr von Wettbewerbsverzerrungen besteht.** Schließlich soll bei der Überarbeitung der Leitlinien für staatliche Umweltschutz- und Energiebeihilfen geprüft werden, ob deren Anwendungsbereich unter bestimmten Bedingungen auf Beihilfen für die Binnenschifffahrt ausgeweitet werden kann, einschließlich der Anschaffung und Anmietung sauberer Schiffe, der Umrüstung von Schiffen sowie der für den Betrieb dieser Schiffe notwendigen Ladepunkt- und Tankstelleninfrastruktur⁴⁵.

2.2.2. Ökologisierung der Infrastruktur von Binnenwasserstraßen und Häfen

Die Binnenschifffahrt kann die aquatischen Ökosysteme belasten, insbesondere durch Veränderungen der Hydromorphologie der Flüsse, die Fragmentierung von Ökosystemen, die Störung ökologischer Strömungen oder die Wasser- und Sedimentverschmutzung (z. B. durch die illegale Einleitung von Ölabfällen, durch Gefahrstoffe oder durch Schiffsabwasser sowie durch Ballastwasser). Während effiziente Häfen für die Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt und die sozioökonomische Entwicklung ihres Hinterlands unabdingbar sind, können sich der damit verbundene Schiffsverkehr, die Umschlagtätigkeiten und die landgestützten Hinterlandanbindungen negativ auf die Umwelt und die in der unmittelbaren Umgebung lebenden Menschen auswirken (z. B. durch Verschmutzung und Lärm).

Deshalb muss bei der Prüfung künftiger Entwicklungen der Infrastruktur für die Binnenschifffahrt ein integrierter Ansatz verfolgt werden, der sowohl den Verkehrsbedürfnissen als auch den ökologischen und gesellschaftlichen Belangen sowie den vielfältigen Funktionen von Wasserstraßen und Häfen im Hinblick auf die regionale wirtschaftliche Entwicklung, die Wasserversorgung, die Energiegewinnung und die biologische Vielfalt Rechnung trägt.

Leitinitiative 4: Garantierte Berücksichtigung von Klima- und Umweltzielen bei Investitionen in die Binnenschifffahrt

Die Kommission wird 2021 technische Leitlinien für die Sicherung der Umweltverträglichkeit verabschieden, um Projektträger bei der Berücksichtigung von Klima- und Umweltzielen im Rahmen ihrer Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zu unterstützen. Darüber hinaus können als Teil dieses integrierten Ansatzes die

⁴¹ Verordnung (EU) 2021/241 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Februar 2021 zur Einrichtung der Aufbau- und Resilienzfazilität (ABl. L 57 vom 18.2.2021, S. 17).

⁴² https://ec.europa.eu/competition/state_aid/what_is_new/template_RFF_low_emission_transport_modes.pdf

⁴³ Mitteilung der Kommission – Gemeinschaftliche Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen (im Folgenden „Eisenbahnleitlinien“) (2008/C 184/07, ABl. C 184 vom 22.7.2008, S. 13).

⁴⁴ Die Ergebnisse der 2019 und 2020 von der Kommission durchgeföhrten Eignungsprüfung der Eisenbahnleitlinien sind abrufbar unter: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2044-Paket-zur-Modernisierung-der-staatlichen-Beihilfen-von-2012-Eisenbahnleitlinien-und-kurzfristige-Ausfuhrkreditversicherungen-Eignungsprufung_de.

⁴⁵ https://ec.europa.eu/competition-policy/public-consultations/2021-ceeag_de

Entwicklung von Strategien zur Anpassung an den Klimawandel und Pläne für Binnenwasserstraßen durch das Instrument für Klimaanpassung⁴⁶ unterstützt werden. Des Weiteren setzt sich die Kommission für eine bessere Integration der Schifffahrtspolitik in die Wasserrahmenrichtlinie ein und unterstützt dazu die integrierte Planung von Binnenwasserstraßen und eine bessere Umsetzung der Umweltvorschriften.

Auch die Binnenhäfen sind ein Kernelement des Verkehrsrückgrats der EU entlang des transeuropäischen Kernverkehrsnetzes (im Folgenden „TEN-V-Kernnetz“), zumal sie als wichtige Logistik- und Verkehrsknotenpunkte in der Lieferkette dienen und zur sozioökonomischen Entwicklung in diesen Regionen beitragen. Durch die mit der Binnenschifffahrt geschaffenen Hinterlandanbindungen konnten sich viele der größten Seehäfen der EU zu den Logistik-Drehkreuzen entwickeln, die sie inzwischen sind. Laut der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität könnten die Binnenhäfen zu emissionsfreien Verkehrsknotenpunkten werden, die nicht nur als „Verkehrsschnittstellen“ fungieren, sondern auch als Drehscheiben für eine nachhaltige Mobilität und Wirtschaft, saubere Energie und die Entwicklung der Kreislaufwirtschaft. Voraussetzung hierfür ist, dass die Häfen neue umweltverträgliche und nachhaltige Lösungen entwickeln und umsetzen – unter anderem in den Bereichen Energieeffizienz, Umweltstrategien und Überwachungsinstrumenten –, die den Übergang zu erneuerbaren Energien und einem emissionsfreien Betrieb unterstützen. Die bewährten Verfahren der nachhaltigsten Häfen sollten zur Norm werden, damit nachhaltigere Formen der Konnektivität erreicht werden können. **Die Kommission wird eine Studie⁴⁷ über mögliche Umweltauswirkungen der Hafentätigkeiten ausgewählter Fluss- und Seehäfen auf den Weg bringen. In der Studie sollen spezifische Instrumente wie Umweltmanagementsysteme sowie hafenspezifische Aktionspläne entwickelt und umgesetzt werden, die eine Grundlage für die großflächige Einführung eines umweltverträglichen Hafenmanagements und -betriebs bilden sollen.**

Der umfassende Aufbau von Lösungen für saubere Energie und nachhaltigen alternativen Kraftstoffen in den Binnenhäfen sowie entlang der wichtigsten Binnenschifffahrtskorridore wird für die Ökologisierung der Binnenschifffahrt ebenfalls von großer Bedeutung sein. Aus dem Bericht der Kommission über die Anwendung der Richtlinie 2014/94/EU⁴⁸ geht hervor, dass das Angebot an alternativen Kraftstoffen entlang der Binnenwasserstraßen des TEN-V-Kernnetzes sehr begrenzt ist.

Leitinitiative 5: Entwicklung der Binnenhäfen als Knotenpunkte für eine multimodale Infrastruktur für alternative Kraftstoffe

Die Kommission wird vorschlagen, die Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe⁴⁹ 2021 zu überarbeiten, um sicherzustellen, dass die für emissionsfreie Schiffe erforderliche Ladepunkt- und Tankstelleninfrastruktur bis 2030 in den Binnenhäfen aufgebaut ist. Im Rahmen dieser Überarbeitung wird die Kommission prüfen, wie die Luftqualität in den Häfen weiter verbessert werden kann, zum Beispiel indem Landstrom bereitgestellt wird, damit die Schiffe ihre Maschinen am Liegeplatz abschalten können, was sich in der Folge positiv auf die Gesundheit der in der Nähe lebenden und arbeitenden Menschen auswirken wird. Außerdem wird sie untersuchen, wie die Binnenhäfen zu wichtigen Infrastrukturknotenpunkten für alternative Kraftstoffe für verschiedene Verkehrsträger entwickelt werden können. Zur Unterstützung dieser Arbeiten **wird die**

⁴⁶ CLIMATE-ADAPT: <https://climate-adapt.eea.europa.eu/>

⁴⁷ Pilotstudie des Europäischen Parlaments „Enabling sustainable Management and Development of Ports in the Rhine Main-Danube basin“ (Förderung eines nachhaltigen Managements und einer nachhaltigen Entwicklung der Häfen in der Rhein-Main-Donau-Region).

⁴⁸ COM(2021) 103 final.

⁴⁹ Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1).

Kommission die europäischen Normungsorganisationen ersuchen,⁵⁰ sich mit harmonisierten Normen für Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe in Binnenhäfen zu befassen.

Des Weiteren sollen durch spezifische Maßnahmen im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“⁵¹, von Horizont 2020⁵² und von Horizont Europa⁵³ innovative Konzepte für die Ökologisierung der Binnenhäfen einschließlich der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe gefördert werden. Ferner wird die Entwicklung emissionsfreier Infrastrukturen bei der Überarbeitung der TEN-V-Verordnung berücksichtigt.

Darüber hinaus wird die Kommission prüfen, ob harmonisierte Vorschriften über Infrastrukturen zur Abfallaufnahme und über die Entladung von Abfällen in geeigneten Hafenauffangeinrichtungen erforderlich sind. Zwar existiert im Rahmen des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen aus der Rhein- und Binnenschifffahrt (Convention on the collection, deposit and reception of waste generated during navigation on the Rhine and other inland waterways – im Folgenden „CDNI“)⁵⁴ ein regionales System für den Umgang mit Abfällen, doch es gibt keine harmonisierten EU-Vorschriften zur Verhinderung der Wasserverschmutzung durch Schiffe. Zudem ist die Ratifizierung des CDNI in Bezug auf das Verbot der Entgasung von Binnenschiffen zur Verringerung der Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen noch im Gange. **Die Kommission könnte sich daher im Rahmen ihrer Bedarfsermittlung auch mit Entgasungsinfrastrukturen befassen, die in verschiedenen EU-Förderprogrammen, insbesondere der Fazilität „Connecting Europe“, berücksichtigt werden sollten.**

Schließlich sind Binnenhäfen oftmals in der Nähe von Stadtzentren gelegen und daher von großer Bedeutung für die Intermodalität der Stadtlogistik. Die Binnenschifffahrt könnte in vielen Städten auch zu einem integralen Bestandteil des öffentlichen Nahverkehrs werden und zur Entlastung des Straßenverkehrs beitragen. Beide Aspekte werden im neuen EU-Rahmen für städtische Mobilität angegangen, eine für 2021 geplante Initiative, die unter anderem eine nachhaltigere Planung für städtische Mobilität, auch im Zusammenhang mit der Stadtlogistik, zum Ziel hat. Die Kommission wird sich darum bemühen, die Integration der Personenverkehrsdienste auf Binnenwasserstraßen in die multimodalen digitalen Mobilitätsdienste zu erleichtern, indem sie **die Einbeziehung des Binnenschiffsverkehrs in den Anwendungsbereich der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 über multimodale Reiseinformationsdienste⁵⁵** und in die Initiative zur Bewältigung der Herausforderungen des Marktes für die Entwicklung multimodaler digitaler Mobilitätsdienste⁵⁶ prüft.

2.3. Intelligente Binnenschifffahrt

Der Binnenschifffahrtssektor muss dringend mit den digitalen Entwicklungen Schritt halten, um die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors zu verbessern und sicherzustellen, dass er zu einem aktiven Bestandteil der erweiterten multimodalen Ketten wird.⁵⁷ Die weitere Digitalisierung kann maßgeblich dazu beitragen, die Effizienz und Zuverlässigkeit des Schifffahrts- und Verkehrsmanagements zu verbessern, den Binnenschiffsverkehr besser in die Logistikprozesse und multimodalen Ketten zu integrieren und den Verwaltungsaufwand

⁵⁰ CEN, CENELEC und ETSI.

⁵¹ Allgemeine Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen und Mischfinanzierungsfazilität für alternative Kraftstoffe (Alternative Fuel Blending Facility).

⁵² Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen „GREEN PORTS“ – Thema 5.1.

⁵³ Destination 6: „Sichere, widerstandsfähige Verkehrssysteme und intelligente Mobilitätsdienste für Personen und Güter“.

⁵⁴ <https://www.cdni-iwt.org/?lang=de>

⁵⁵ Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926 der Kommission vom 31. Mai 2017 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste (ABl. L 272 vom 21.10.2017, S. 1).

⁵⁶ Maßnahme 37 der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität.

⁵⁷ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/studies/2017-10-dina.pdf>

sowie die Kosten zu reduzieren, die mit der Einhaltung und Durchsetzung der Rechtsvorschriften verbunden sind.⁵⁸

Seit 2005 sind Maßnahmen zur Unterstützung der Einführung harmonisierter Binnenschifffahrtsinformationsdienste (River Information Services – im Folgenden „RIS“) umgesetzt worden, um ein nahtloses Transport- und Verkehrsmanagement auf den europäischen Binnenwasserstraßen zu ermöglichen.⁵⁹ Die RIS-Richtlinie hat maßgeblich dazu beigetragen, die Digitalisierung im Binnenschifffahrtssektor durch die Einführung von Informations- und Kommunikationstechnologien voranzutreiben. Die Bewertung der Richtlinie 2005/44/EG über RIS⁶⁰ ergab, dass die Richtlinie eine wichtige Impulswirkung für die Standardisierung und Harmonisierung der Binnenschifffahrtsinformationsdienste in ganz Europa und für die Verbesserung der Sicherheit hatte. Es wurde jedoch auch festgestellt, dass eine vollständige Harmonisierung und Interoperabilität der RIS noch nicht erreicht wurde, da die Mitgliedstaaten und Flusseinzugsgebiete die Dienste unterschiedlich schnell umsetzen und die Qualität der Daten schwankt. Zur Förderung des Ziels, die Binnenwasserstraßen bis 2030 in ein nahtloses System harmonisierter RIS zu integrieren, soll der Rechtsrahmen für RIS überarbeitet werden, um solche Harmonisierungs- und Interoperabilitätslücken zu schließen und die Verfügbarkeit, Wiederverwendung und Interoperabilität der Daten im Sinne der Europäischen Datenstrategie⁶¹ zu verbessern.

Bei der Überarbeitung der RIS muss auch den neuen Anforderungen, die sich durch neu aufkommende Herausforderungen ergeben, und der digitalen Transformation in diesem Sektor Rechnung getragen werden.⁶² So sollten RIS zum Beispiel eine Schlüsselrolle als Datenquelle für den künftigen europäischen Mobilitätsdatenraum⁶³ spielen, was die Integration der Binnenschifffahrt in die multimodale Mobilität und die multimodalen Logistikketten erleichtern wird. Um die Interoperabilität zu gewährleisten, werden sich daher die technischen Spezifikationen für RIS ständig weiterentwickeln müssen. Gestraffte Zyklen für die Überarbeitung dieser technischen Spezifikationen im Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (European Committee for Standards in the field of inland navigation – im Folgenden „CESNI“)⁶⁴ könnten die Entwicklung der RIS in Richtung einer intelligenten Schifffahrt und der Interoperabilität mit dem Mobilitätsdatenraum unterstützen und helfen, die digitale Transformation des Sektors im Lichte der synchromodalen⁶⁵ Entwicklungen im Verkehrswesen voranzubringen.

Vor diesem Hintergrund hat die Kommission mit den Vorarbeiten zu einer möglichen Überarbeitung der RIS-Richtlinie im Jahr 2022 aufgenommen. Um den Aufbau von RIS bis 2030 abzuschließen, fordert die Kommission zudem die Mitgliedstaaten auf, die Einführung intelligenter Verkehrs- und Transportmanagementlösungen in der Binnenschifffahrt weiter voranzutreiben und dabei ein besonderes Augenmerk auf ein RIS-gestütztes harmonisiertes Korridormanagement zu legen. Dies kann durch eine kontinuierliche Finanzierung aus der Fazilität „Connecting Europe“ für die Einrichtung

⁵⁸ Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen über die digitale Binnenschifffahrt (SWD(2018) 427 final).

⁵⁹ Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 152).

⁶⁰ Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen – Bewertung der Richtlinie 2005/44/EC über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) (SWD(2021) 50 final).

⁶¹ Eine europäische Datenstrategie (COM(2020) 66 final).

⁶² Digitale Plattformen für Schiffsbetreiber, Hafeninformationssysteme, Synchromodalität, Korridormanagement, intelligente Schifffahrt und autonome Binnenschiffe.

⁶³ <https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/european-strategy-data>

⁶⁴ <https://www.cesni.eu/de/ueber-cesni/>

⁶⁵ „Synchronisierung intermodaler Dienste zwischen verschiedenen Verkehrsträgern und mit Verladern, die mit unterschiedlichen Geschwindigkeit und Vorlaufzeiten arbeiten (sogenannte Synchromodalität), wobei Ausrüstungen und Dienste auf Korridoren und an Knotenpunkten aufeinander abgestimmt und in diese Netze integriert werden.“ Alliance for Logistics Innovation through Collaboration in Europe (Allianz für Innovation in der Logistik durch Zusammenarbeit in Europa), https://www.etp-logistics.eu/?page_id=79.

einer dauerhaften operativen Struktur als zentrale Anlaufstelle für RIS-gestützte Korridor-Informationsdienste unterstützt werden.⁶⁶

Allgemeiner gesehen benötigt der Sektor eine integrierte und operationalisierte Vision für die digitale Transformation der bisherigen verkehrs- und transportbezogenen Geschäftsmodelle und -prozesse, um dessen Rolle in der synchromodalen Lieferkette zu stärken, aber auch um zukunftsweisende Technologien wie die autonome Binnenschifffahrt zu integrieren, die sich aufgrund technischer und ordnungspolitischer Herausforderungen noch in einem frühen Entwicklungsstadium befindet.

Leitinitiative 6: Fahrplan für Digitalisierung und Automation in der Binnenschifffahrt

Die Kommission wird die Erarbeitung einer ganzheitlichen Vision für die Digitalisierung und Automatisierung des Sektors erleichtern und unter anderem ermitteln, inwiefern bestehende Vorschriften angepasst werden müssen; dazu werden die Expertengruppen der Digital Inland Navigation Area (DINA)⁶⁷, von NAIADES⁶⁸ und des Digital Transport and Logistics Forum (DTLF)⁶⁹ hinzugezogen, und es ist eine Unterstützung durch das im Januar 2021 unter Horizont 2020 aufgenommene Platina-III-Projekt vorgesehen.

Außerdem wird im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ ein Projekt für technische Hilfe auf den Weg gebracht, um eine engere öffentlich-private Zusammenarbeit in der Binnenschifffahrt zu entwickeln und die Umsetzung einer solchen Vision in allen schiffbaren Flusseinzugsgebieten der EU zu erleichtern.

Zudem wird die Kommission die Entwicklung, Erprobung und Einführung ganzheitlicher, intelligenter und automatisierter Schifffahrtskonzepte aus Horizont Europa und der Fazilität „Connecting Europe“ fördern⁷⁰; der Fokus wird auf Anwendungen liegen, die hinsichtlich Machbarkeit und Vermarktbarkeit und hinsichtlich des Umweltnutzens besonders vielversprechend sind. So wird die Kommission beispielsweise im Rahmen von Horizont Europa die Entwicklung eines autonomen Frachtzubringerdienstes fördern, der sich für bestimmte kommerzielle Anwendungen eignet und einen integrierten, zuverlässigen, stabilen, berechenbaren und vollautomatisierten Dienst bietet, wobei Lösungen ohne Treibhausgas- und Schadstoffemissionen⁷¹ Vorrang erhalten sollen.

2.4. Attraktivere und zukunftsfähige Arbeitsplätze in der Binnenschifffahrt

Auf Binnenschiffen sind etwa 44 000 Menschen beschäftigt, davon 60 % im Güterverkehr und 40 % im Personenverkehr. Wie andere Verkehrsträger leidet auch die Binnenschifffahrt unter mangelnder Attraktivität, insbesondere für junge Menschen und Frauen. Hauptursachen hierfür sind offenbar atypische Arbeitsbedingungen und fehlende Informationen⁷².

Die Kommission wird die regelmäßige Erhebung und Verbreitung von Informationen über die Arbeitsmarktstruktur durch die Marktbeobachtungsstelle für die Binnenschifffahrt⁷³ unterstützen. Diese Informationen sollen den Mitgliedstaaten dabei helfen, geeignete Maßnahmen gegen den Mangel an qualifizierten Arbeitskräften in dem

⁶⁶ Technische Hilfe im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ – Digitales ab 2024.

⁶⁷ <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?do=groupDetail&groupDetail&groupID=3505&NewSearch=1&NewSearch=1&lang=de>

⁶⁸ <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?do=groupDetail&groupDetail&groupID=3497&NewSearch=1&NewSearch=1&lang=de>

⁶⁹ Forum für die Digitalisierung in Verkehr und Logistik: <https://www.dtlf.eu/>

⁷⁰ Vorbehaltlich der Bestimmungen der jeweiligen Regelungen.

⁷¹ Eine für emissionsfreie Schiffe notwendige Anforderung, weil sie eine geringere Reichweite haben als Dieselschiffe.

⁷² https://ec.europa.eu/transport/themes/social/studies/social_de

⁷³ Marktbeobachtungsstelle der EU: <https://inland-navigation-market.org/?lang=de>

Sektor und in ihren Verwaltungen zu ergreifen sowie mehr junge Menschen und Frauen zum Erwerb von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt zu ermuntern.⁷⁴

Durch den grenzüberschreitenden Charakter vieler Arbeitsverträge in dem Sektor ist es für Unternehmen wie für Arbeitskräfte unter Umständen schwer zu erkennen, welches Arbeitsrecht und welche Sozialversicherungsvorschriften jeweils gelten. Komplexe und vielfältige Vorschriften, verbunden mit einer uneinheitlichen Anwendung und unwirksamer Durchsetzung, können zu prekären Beschäftigungsverhältnissen führen. Daher muss klargestellt werden, welche Vorschriften für die Binnenschifffahrt gelten; außerdem muss der Rechtsrahmen für den Binnenschifffahrtssektor insbesondere im Hinblick auf die Durchsetzung von Arbeitszeitregelungen, das Sozialversicherungsrecht⁷⁵ und das Entsenderecht bewertet und es muss geprüft werden, wie die Mitgliedstaaten die Vorschriften in der Praxis umsetzen. In diesem Zusammenhang muss auch betrachtet werden, wie eine stärkere Harmonisierung wesentlicher Konzepte erzielt werden kann, die dazu beitragen, dass eine echte Verbindung zwischen dem Eigentümer bzw. Betreiber des Unternehmens und den Rechten der Beschäftigten hergestellt wird. **Daher wird die Kommission eine Eignungsprüfung zu Marktzugangsvorschriften vornehmen, um die EU-Rechtsrahmen in den Bereichen soziale Sicherheit⁷⁶ und Entsendung von Arbeitnehmern⁷⁷ in diesem Sektor zu bewerten, und prüfen, wie die Mitgliedstaaten bei der Durchsetzung der einschlägigen Rechtsvorschriften und der Verbesserung des Informationsaustauschs zwischen den Durchsetzungsbehörden unterstützt werden können.**

Grenzüberschreitend tätige Betreiber müssen außerdem verschiedene Auflagen erfüllen, um eine sichere Schifffahrt zu gewährleisten. Die geltenden nationalen Besatzungsanforderungen wurden für die Flotte der vorigen Generation entwickelt und tragen den neuen Technologien und Arbeitsabläufen nicht Rechnung, die die Arbeitsbelastung an Bord verändert haben. Der Sektor benötigt⁷⁸ einen zukunftsorientierten und flexiblen Rechtsrahmen auf EU-Ebene, in dem Besatzungsanforderungen, begleitet durch eine zuverlässige digitale Echtzeit-Überwachungskapazität, festgelegt werden. Mithilfe solcher digitalen Instrumente könnte auch die Einhaltung der Richtlinie 2014/112/EU⁷⁹ über Arbeitszeitregelungen für die Beschäftigten in der Binnenschifffahrt überprüft werden. Diese digitalen Bordinstrumente für die Erfassung und den Austausch von Informationen über Besatzungen und Schiffe könnten überdies dazu beitragen, die Funktionsweise des Binnenschifffahrtsmarkts zu verbessern, den Verwaltungsaufwand zu minimieren und die Verbreitung und Akzeptanz elektronischer Dokumente bzw. Lösungen zu erhöhen.

Leitinitiative 7: Intelligente und flexible EU-Vorschriften über Schiffsbesatzungen

Die Kommission wird prüfen, ob mit Blick auf eine bessere Harmonisierung auf EU-Ebene Gesetzgebungsinitiativen im Bereich der digitalen Bordinstrumente zur Erfassung und zum Austausch von Informationen über Besatzungen und Schiffe sowie im Bereich der Besatzungsanforderungen erforderlich sind.

Den derzeitigen und zukünftigen Arbeitskräften müssen die nötigen Kompetenzen vermittelt werden, um mit dem grünen und dem digitalen Wandel, Cybersicherheit, Synchromodalität

⁷⁴ <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/home?do=groupDetail.groupMeetingDoc&docid=3814&lang=de>

⁷⁵ Die Bewertung ist auf die Ausnahmevereinbarung über die anzuwendenden Rechtsvorschriften für Rheinschiffer begrenzt, die auf der Grundlage des Artikels 16 Absatz 1 der Verordnung (EG) 883/2004 zur Koordinierung der Systeme der sozialen Sicherheit geschlossen wurde.

⁷⁶ Die Bewertung ist auf die Ausnahmevereinbarung über die anzuwendenden Rechtsvorschriften für Rheinschiffer begrenzt, die auf der Grundlage des Artikels 16 Absatz 1 der Verordnung (EG) 883/2004 zur Koordinierung der Systeme der sozialen Sicherheit geschlossen wurde.

⁷⁷ Richtlinie 96/71/EG über die Entsendung von Arbeitnehmern und die zugehörige Durchsetzungsrichtlinie 2014/67/EU.

⁷⁸ Die Europäische Binnenschifffahrts Union (EBU), die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF) und Aquapol.

⁷⁹ Richtlinie 2014/112/EU des Rates vom 19. Dezember 2014 zur Durchführung der von der Europäischen Binnenschifffahrts Union (EBU), der Europäischen Schifferorganisation (ESO) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) geschlossenen Europäischen Vereinbarung über die Regelung bestimmter Aspekte der Arbeitszeitgestaltung in der Binnenschifffahrt.

und der Automatisierung von Schiffen und Infrastrukturen umgehen zu können. Es müssen Maßnahmen für lebenslanges Lernen entwickelt werden, damit neue Technologien reibungslos und sicher eingeführt werden können. Mit der Digitalisierung und Automatisierung des Sektors könnten auch neue Chancen für Frauen entstehen. Im Interesse der Innovation und zur Verbreitung vorbildlicher Verfahren sollten die Teilnahme an transnationalen Austauschprogrammen und die Entwicklung der sektorspezifischen Zusammenarbeit im Bereich der Kompetenzen gefördert werden.

Die Kommission empfiehlt den Mitgliedstaaten und dem Sektor daher, sich am europäischen sektoralem sozialen Dialog zu beteiligen, um zur Umsetzung der europäischen Kompetenzagenda⁸⁰ für nachhaltige Wettbewerbsfähigkeit, soziale Gerechtigkeit, Chancengleichheit und Resilienz beizutragen, indem sie insbesondere eine Strategie für lebenslanges Lernen entwickeln und aktiv an der Europäischen Woche der Berufsbildung mitwirken. Außerdem wird sie den CESNI damit beauftragen, Standards für Qualifikationen für den Betrieb mit alternativen Kraftstoffen und für den umweltverträglichen und effizienten Schiffsbetrieb („Eco-Navigation“) zu erarbeiten.

Die Kommission wird im Rahmen der in dieser Mitteilung beschriebenen einschlägigen Maßnahmen und Strategien weiterhin mit den Sozialpartnern zusammenarbeiten, insbesondere durch den zielgerichteten Dialog im Ausschuss für den sektoralem sozialen Dialog in der Binnenschifffahrt.

3. FINANZIERUNG

In der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität wird anerkannt, dass der Zugang des Sektors zu Finanzmitteln verbessert werden muss. Schätzungen zufolge werden allein für die Fertigstellung der Binnenwasserstraßen des TEN-V-Kernnetzes Kosten in Höhe von 27 Mrd. EUR anfallen.⁸¹ Eine der größten Herausforderungen für die Modernisierung des Sektors wird darin bestehen, die finanzielle Unterstützung für den Übergang zu einer emissionsfreien Flotte aufzustocken.

Leitinitiative 8: Unterstützung des Sektors und der Mitgliedstaaten beim Übergang zu emissionsfreien Schiffen

Um dieser Herausforderung zu begegnen, sollen im Rahmen der Mischfinanzierungsfazilität für alternative Kraftstoffe (Alternative Fuel Blending Facility) und des Arbeitsprogramms 2021–2023 der Fazilität „Connecting Europe“ – Digitales (CEF 2) Fördermittel für die Ersteinführung emissionsfreier Schiffe und der zugehörigen Ladepunkt- und Tankstelleninfrastrukturen bereitgestellt werden. Die Förderung aus der Fazilität „Connecting Europe“ – Digitales könnte gegebenenfalls mit anderen Finanzierungsquellen kombiniert werden, um eine stärkere Wirkung zu erzielen. Darüber hinaus **wird die Kommission die Bemühungen von Interessenträgern und Mitgliedstaaten um die Einrichtung eines Fonds erleichtern⁸², der die Finanzierungsinstrumente der EU und der Einzelstaaten zur Förderung der Einführung emissionsfreier Schiffe⁸³ ergänzt.** Insbesondere gilt es sicherzustellen, dass kleinere Schiffsbetreiber ihre Vorhaben soweit wie möglich kombinieren können, um attraktive Finanzierungsbedingungen zu erhalten.

⁸⁰ <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1223&langId=de>

⁸¹ Schätzungen gemäß den Arbeitsplänen der Europäischen Korridor-Koordinatoren.

⁸² Koordinierungs- und Unterstützungsmaßnahme (CSA) – Platina-III-Projekt unter Horizont 2020.

⁸³ Zum Beispiel Initiativen der betroffenen Mitgliedstaaten zur Verwendung der gemäß der Verordnung (EU) 718/1999 über kapazitätsbezogene Maßnahmen für die Binnenschifffahrtsflotten der Gemeinschaft zur Förderung des Binnenschiffsverkehrs (in der durch die Verordnung (EU) 546/2014 entsprechend geänderten Fassung) geschaffenen Reservefonds.

Über die Aufbau- und Resilienzfazilität⁸⁴ werden insgesamt 672,5 Mrd. EUR bereitgestellt, die allen Wirtschaftszweigen in der EU einschließlich der Binnenschifffahrt zugutekommen. Auch die Binnenschifffahrt hat stark unter der COVID-19-Krise gelitten. Deshalb hat die Kommission Mitgliedstaaten unterstützt, deren Aufbau- und Resilienzpläne Investitionen in eine emissionsfreie Binnenschifffahrt vorsehen.

Die Haushaltsmittel der Fazilität „Connecting Europe“ für den Zeitraum 2021–2027 belaufen sich auf 21,8 Mrd. EUR zur Finanzierung der Fertigstellung eines vernetzten, multimodalen, nachhaltigen, interoperablen, intelligenten und sicheren TEN-V-Netzes, das den sozialen, wirtschaftlichen, ökologischen und territorialen Zusammenhalt in der Union stärkt.⁸⁵ Das Programm zielt auf eine wirksame Modernisierung der Infrastruktur der TEN-V-Binnenwasserstraßen ab, beispielsweise durch die Förderung des Aufbaus von Binnenschifffahrtsinformationsdiensten (RIS), eines Infrastrukturnetzes für alternative Kraftstoffe oder multimodaler Plattformen in den Binnenhäfen entlang des TEN-V-Netzes.

Mit einer Garantie in Höhe von 26,2 Mrd. EUR wird auch InvestEU, insbesondere das Finanzierungsfenster „Nachhaltige Infrastruktur“, dem Binnenschifffahrtssektor einschließlich KMU zugutekommen, indem Anreize für private Investitionen in nachhaltige Verkehrsinfrastrukturen und emissionsfreie Schiffe geschaffen werden. Der im Zuge der Überarbeitung des Emissionshandelssystems gestärkte Innovationsfonds wird weitere Anreize für Innovation und Forschung im Bereich des Schiffsverkehrs sowie für die Einführung emissionsfreier Schiffe bieten. Auch das LIFE-Programm wird weiterhin Finanzierungsmöglichkeiten für die Binnenschifffahrt umfassen, wobei der Fokus auf den Bereichen der Luft- und Wasserqualität⁸⁶, der biologischen Vielfalt und der verbesserten Ressourceneffizienz liegt. Schließlich werden aus dem Programm Horizont Europa weiterhin innovative Projekte im Bereich der Binnenschifffahrtsinfrastruktur und der Binnenschifffahrtsflotten zur Unterstützung von Digitalisierung und Dekarbonisierung gefördert.

Schließlich wird in der delegierten Verordnung zur EU-Klimataxonomie⁸⁷ anerkannt, dass kohlenstoffarme Verkehrsträger wie die Binnenschifffahrt einen wichtigen Beitrag zur Verkehrsverlagerung leisten können. Daher wird die Kommission geeignete technische Screening-Kriterien einführen, anhand deren bestimmt wird, unter welchen Bedingungen die Infrastruktur der Binnenwasserstraßen insgesamt zum Klimaschutz beiträgt, um den Marktteilnehmern eine Hilfestellung für ihre Investitionsentscheidungen an die Hand zu geben.

4. LENKUNG

Die für den EU-Binnenschifffahrtssektor wichtigsten Lenkungsstrukturen sind die Europäische Union, die ZKR⁸⁸, die Donaukommission⁸⁹ und die Wirtschaftskommission der

⁸⁴ Die EU-Mitgliedstaaten und das Europäische Parlament haben ein beispielloses Konjunkturpaket zur Ankurbelung der europäischen Wirtschaft verabschiedet. Es umfasst ein Paket im Umfang von 1,1 Billionen EUR für den neuen Programmplanszeitraum und sieht 750 Mrd. EUR für das neue Aufbauinstrument NextGenerationEU vor. Die Aufbau- und Resilienzfazilität wird die zentrale Säule von NextGenerationEU bilden.

⁸⁵ Es wurde eine Methode entwickelt, um zu verfolgen, welchen Beitrag aus der Fazilität „Connecting Europe“ finanzierte TEN-V-Projekte zur Luftreinhaltung leisten; hier wurde der Verkehrsart Binnenschifffahrt ein Rio-Marker von 40 % zugewiesen.

⁸⁶ Im Rahmen des LIFE-Programms werden Pilot- und Erprobungsprojekte mit Schiffen, die den Anforderungen der Verordnung (EU) 2016/1628 für die Binnenschifffahrt entsprechen, förderfähig sein, weil die Luftqualität ein Schwerpunktthema des Teilprogramms Umwelt 2021–2027 sein wird.

⁸⁷ Erwägungsgrund 34 der delegierten Verordnung zur EU-Klimataxonomie.

⁸⁸ Die ZKR ist die älteste makroregionale Organisation für die Zusammenarbeit in der Binnenschifffahrt in Europa. Sie entscheidet über verbindliche Regelwerke für die Schifffahrt auf dem Rhein; Mitgliedstaaten der ZKR sind Belgien, Frankreich, Deutschland, die Niederlande und die Schweiz. <https://ccr-zkr.org/10000000-de.html> Die Donaukommission und elf Staaten (Österreich, Bulgarien,

Vereinten Nationen für Europa (United Nations Economic Commission for Europe – UNECE)⁹⁰. Internationale Flusskommissionen wie die ZKR oder die Donaukommission ermöglichen seit mehr als hundert Jahren eine freie Schifffahrt in ihren jeweiligen Einzugsgebieten, auch in Kooperation mit Nicht-EU-Ländern⁹¹.

Dieses Lenkungsgefüge ist komplex, und eine Vereinfachung könnte zu einer weiteren Harmonisierung der EU-Politik sowie zum Abbau des Verwaltungsaufwands auf EU-Ebene und auf Ebene der Mitgliedstaaten und damit zur Steigerung der Effizienz des Binnenschifffahrtssektors führen. **Die Kommission wird weiterhin mit der ZKR, der Donaukommission und dem ständigen Sekretariat der Verkehrsgemeinschaft zusammenarbeiten, um gegebenenfalls für eine Abstimmung zwischen der EU-Politik und der Politik dieser internationalen Organisationen zu sorgen und die Möglichkeiten einer Unterstützung durch die Fazilität „Connecting Europe“ aufzuzeigen.**

Der 2015 eingerichtete Europäische Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI)⁹² hat durch die Entwicklung technischer Standards für Schiffe und Besatzungen zur Weiterentwicklung des Binnenmarktes beigetragen. **Während der CESNI auch künftig technische Standards entwickeln wird**, sollte der Lenkungsrahmen in den verschiedenen 2017 von der Kommission eingerichteten Expertengruppen der Mitgliedstaaten und Interessenträger weiterhin erörtert und verbessert werden.

Die Kommission wird den CESNI auch künftig über die Fazilität „Connecting Europe“ unterstützen, um harmonisierte technische EU-Normen für die Binnenschifffahrt zu entwickeln.

Schließlich ist „Ein stärkeres Europa in der Welt“ eine der sechs Prioritäten⁹³ der amtierenden Kommission. Daher wird die Kommission ihre Zusammenarbeit mit wichtigen Partnern und Nachbarn fortsetzen, um neue Marktchancen zu eröffnen und durch internationale Organisationen hohe Sicherheitsstandards zu fördern. Für die Durchführung dieses Programms ist die Zusammenarbeit und Koordinierung mit den Ländern des westlichen Balkans sowie mit der Ukraine und der Republik Moldau im Rahmen der Verkehrsgemeinschaft wichtig, insbesondere auch im Zusammenhang mit dem gemeinsamen regionalen Markt.

5. SCHLUSSFOLGERUNG

Der europäische Grüne Deal und die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität enthalten die klare Zielvorgabe, die Rolle der Binnenschifffahrt zu stärken und alle Verkehrsträger im Einklang mit dem Klimaneutralitätsziel und dem Null-Schadstoff-Ziel nachhaltiger zu gestalten. Das ehrgeizige Vorhaben, den Anteil des auf Binnenwasserstraßen beförderten Frachtguts deutlich zu steigern und die Kapazität der Binnenwasserstraßen in den kommenden Jahren beträchtlich zu erhöhen, erfordert entschiedene Maßnahmen, die eine grundlegende Transformation des Sektors voraussetzen. Mit NAIADES III wird ein Weg

Luxemburg, Ungarn, die Slowakei, die Tschechische Republik, Rumänien, das Vereinigte Königreich, die Ukraine, Polen und Serbien) haben Beobachterstatus bei der ZKR.

⁸⁹ Die Donaukommission gibt Empfehlungen heraus, um die sichere Schifffahrt und die Einhaltung der Grundsätze des Belgrader Übereinkommens sicherzustellen, das die freie und kostenlose Schifffahrt auf der Donau für alle Betreiber gewährleisten soll. Mitglieder der Donaukommission sind Österreich, Bulgarien, Ungarn, Deutschland, die Republik Moldau, Russland, Rumänien, Serbien, die Slowakei, die Ukraine und Kroatien. Die Europäische Kommission nimmt als Beobachterin teil.

<https://www.danubecommission.org/dc/de/donaukommission/>

⁹⁰ <https://unece.org/transport/inland-water-transport>

⁹¹ Mit der Schweiz im Falle der ZKR; mit der Ukraine, der Republik Moldau, Russland und Serbien im Falle der Donaukommission.

⁹² Mitglieder sind die Mitglieder die ZKR und Mitgliedstaaten der EU sowie Vertreter internationaler Organisationen und Interessenträger im Bereich der Binnenschifffahrt in Europa.

⁹³ https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024_de

aufgezeigt, der diese Transformation ermöglicht, der den Zielen für den grünen und den digitalen Wandel des Sektors Rechnung trägt und der gleichzeitig für attraktive und nachhaltige Arbeitsplätze sorgt. Die Kommission wird weiterhin eng mit den Mitgliedstaaten, mit Interessenträgern und mit den in der Binnenschifffahrt tätigen internationalen Organisationen zusammenarbeiten, um diese ehrgeizigen aber entscheidenden Ziele für den Sektor zu verwirklichen und zur langfristigen Tragfähigkeit, zum Wachstum und zur Widerstandsfähigkeit des Sektors beizutragen.

ANHANG: AKTIONSPLAN

VERLAGERUNG VON MEHR GÜTERVERKEHR AUF DIE BINNENWASSERSTRÄßen	
1. Fortsetzung der Förderung innovativer Infrastrukturen und von deren Aufbau aus Horizont Europa und der Fazilität „Connecting Europe“	Ab 2021
2. Überarbeitung der TEN-V-Verordnung – Anforderungen für die Binnenschifffahrt und Rolle der Koordinatoren	2021
3. Einführung interdisziplinärer digitaler Informations- und Betriebssysteme für die Wasser- und Wasserstraßenverwaltung im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“	Ab 2022
4. Krisen- und Notfallplan/-pläne für den Verkehrssektor	2022
5. Überarbeitung des Rechtsrahmens für den intermodalen Verkehr, einschließlich der Richtlinie über den kombinierten Verkehr	2022
6. Bereitstellung von Leitlinien für Unternehmen und Plattformen zur Information von Endnutzern über den CO ₂ -Fußabdruck der von ihnen gewählten Versandart und über nachhaltigere Entscheidungen bei der Lieferung	2023
7. Überprüfung der Marktzugangsvorschriften im Binnenschifffahrtssektor	2022
8. Bewertung der Richtlinie (EU) 2016/1629 über technische Vorschriften für Binnenschiffe	2022
AUF DEM WEG ZU EINER EMISSIONSFREIEN BINNENSCHIFFFAHRT	
9. Spezifische Maßnahmen, die sich aus der Mission „Gesunde Ozeane, Meere, Küsten- und Binnengewässer“ und aus der Partnerschaft für emissionsfreien Schiffsverkehr/der Partnerschaft für sauberen Wasserstoff ergeben	Ab 2021
10. Förderung der Einführung emissionsfreier Binnenschiffe aus der Fazilität „Connecting Europe“	Ab 2021
11. Erleichterung der Ausarbeitung einer Methodik für einen EU-Energieindex zur Bewertung der CO ₂ -Intensität von Binnenschiffen durch das Platina-III-Projekt unter Horizont 2020	2022
12. Bewertung des Verfahrens für Ausnahmeregelungen im Zusammenhang mit der Richtlinie (EU) 2016/1629, um den Einsatz emissionsfreier Schiffe auf den Wasserstraßen der EU zu fördern	2023
13. Analyse zur Prüfung des Bedarfs an Maßnahmen zur Förderung kohlenstoffarmer/ emissionsfreier Schiffe	2025
14. Überarbeitung der Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen – mögliche Einbeziehung der Binnenschifffahrt und mögliche Gruppenfreistellung von Beihilfen für die Verkehrskoordinierung	2021 bis 2023
15. Überarbeitung der Leitlinien für staatliche Umweltschutz- und Energiebeihilfen sowie des Rahmens für staatliche Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationsbeihilfen	2021
16. Technischer Leitfaden für die Sicherung der Klimaverträglichkeit der Infrastruktur im Zeitraum 2021–2027	2021
17. Studie zur Unterstützung der Ökologisierung der Binnenhäfen	2021
18. Überarbeitung der Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und Einführungsstrategie mit Finanzierungsmöglichkeiten und -bedarf	2021
19. Ersuchen an die europäischen Normungsorganisationen um harmonisierte Normen für Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe an Binnenwasserstraßen und in Häfen	2021
20. Fortsetzung der Förderung innovativer Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe und von deren Aufbau aus Horizont Europa und der Fazilität „Connecting Europe“	Ab 2021

21. Bedarfsprüfung im Zusammenhang mit Infrastrukturen zur Abfallaufnahme und mit Entgasungsanlagen	2024
22. Überarbeitung der delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 über multimodale Reiseinformationsdienste unter Einbeziehung der Binnenschifffahrt	2022
INTELLIGENTE BINNENSCHIFFFAHRT	
23. Überarbeitung der Richtlinie 2005/44/EG über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationsdienste	2022
24. Technische Hilfe zur Einrichtung einer dauerhaften operativen Struktur als zentrale Anlaufstelle für RIS-gestützte Korridor-Informationsdienste	2024
25. Eine integrierte und operationalisierte Vision für die digitale Transformation der bisherigen verkehrs- und transportbezogenen Geschäftsmodelle und -prozesse des Sektors	2023
26. Projekt für technische Hilfe im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ zur Stärkung der öffentlich-privaten Zusammenarbeit im Bereich der Binnenschifffahrt und zur Erleichterung der Umsetzung der Vision für die Digitalisierung	2023
27. Förderung der Entwicklung, Erprobung und Einführung ganzheitlicher intelligenter Schifffahrtskonzepte zur digitalen Integration der Binnenschifffahrt in die synchromodale Lieferkette, einschließlich RIS, durch Horizont Europa und die Fazilität „Connecting Europe“	Ab 2022
AUF DEM WEG ZU ATTRAKTIVEREN UND ZUKUNFTSFÄHIGEN ARBEITSPLÄTZEN IN DER BINNENSCHIFFFAHRT	
28. Regelmäßige Bereitstellung von Informationen über die Arbeitsmarktstruktur durch die Beobachtungsstelle für die Binnenschifffahrt	Ab 2022
29. Bewertung der Sozialgesetzgebung im Rahmen der Eignungsprüfung zu Marktzugangsvorschriften	2023
30. Vorschlag für Maßnahmen zu digitalen Instrumenten für die Erfassung und den Austausch von Informationen über Besatzungen und Schiffe	2021
31. Vorschlag für Maßnahmen betreffend EU-Besatzungsanforderungen für die Binnenschifffahrt	2024
32. Ersuchen um die Erarbeitung von Standards für Qualifikationen für den Betrieb mit alternativen Kraftstoffen und den umweltverträglichen und effizienten Schiffsbetrieb („Eco-Navigation“)	2022
FINANZIERUNG	
33. Erleichterung der Bemühungen von Interessenträgern und Mitgliedstaaten um die Einrichtung eines Fonds, der die Finanzierungsinstrumente der EU und der Einzelstaaten ergänzt	2024
LENKUNG	
34. Unterstützung des CESNI bei der Entwicklung technischer Standards für die Binnenschifffahrt durch technische Hilfe aus der Fazilität „Connecting Europe“	2022
35. Unterstützung der ZKR und der Donaukommission, um gegebenenfalls die Koordinierung zwischen der EU-Politik und der Politik der jeweiligen internationalen Organisationen zu gewährleisten	Ab 2022