

DE

DE

DE

Konsultationspapier

Integriertes Europäisches Aktionsprogramm für die Binnenschifffahrt

Die Europäische Kommission beabsichtigt, bis Ende 2005 eine Mitteilung zur Förderung der Binnenschifffahrt vorzulegen. Diese Mitteilung wird ein integriertes Aktionsprogramm umfassen, in dem konkrete Maßnahmen vorgesehen sind, um das Marktpotential der Binnenschifffahrt voll auszuschöpfen und ihre Attraktivität als Verkehrsträger zu erhöhen.

Das von der Kommission geplante Aktionsprogramm ist gezielt auf Strategien ausgerichtet, die für die Entwicklung der Binnenschifffahrt wesentlich sind:

- (1) Schaffung günstiger Bedingungen für Verkehrsdienstleistungen
- (2) Anreize für Modernisierung und Erneuerung der Flotte
- (3) Maßnahmen zur Schaffung von Arbeitsplätzen und Förderung der Fachkenntnisse
- (4) Imageverbesserung und Zusammenarbeit
- (5) Bereitstellung einer angemessenen Infrastruktur
- (6) Verbesserung des institutionellen Rahmens

Das Programm umfasst Empfehlungen für Maßnahmen der Gemeinschaft und anderer zuständiger Parteien im Zeitraum 2006-2013. Es soll in enger Zusammenarbeit mit nationalen und regionalen Behörden, den Flusskommissionen und des europäischen Gewerbes umgesetzt werden.

Die Aktionsfelder sind voneinander abhängig. Die verschiedenen Aktionen und Maßnahmen sind miteinander verknüpft und in Aktionscluster eingebunden. Als Instrumente für ihre Umsetzung werden Gesetzgebungs-, Koordinierungs- und Fördermaßnahmen empfohlen. Aktionsübergreifende Instrumente (z.B. Leitlinien für staatliche Beihilfen) werden in allen betroffenen Aktionsclustern genannt. Die Aktionscluster werden in den Anhängen der Mitteilung ausführlicher beschrieben.

Interessierte und Beteiligte sind aufgefordert, Ansichten und Anregungen bis zum 31. August 2005 zu äußern.

1. SCHAFFUNG GÜNSTIGER BEDINGUNGEN FÜR VERKEHRSDIENSTLEISTUNGEN

Neben ihrer traditionellen Stärke im Massenguttransport hat die Binnenschifffahrt ihr Angebot erfolgreich auf den Weitertransport hochwertiger Güter des Container-Seeverkehrs in Westeuropa ausgeweitet. Die Entwicklung bei der Frachtbeförderung im Landverkehr sowie in Zentral- und Osteuropa ist zwar vielversprechend, befindet sich aber noch in den Anfängen. Neue Marktnischen entstehen in den Bereichen Abfall und Recycling und gefährliche Güter, bei der Beförderung von Fahrzeugen und von Schwergut und übergroßen Ladungen sowie in der Fluss-Seeschifffahrt. Ziel muss es sein, für diese Wachstumsmärkte zuverlässige multimodale Haus-zu-Haus-Binnenschifffahrtssdienste anzubieten.

Erschließung neuer Märkte

Damit neue multimodale Verkehrsdienste auf den Markt vordringen können, müssen starke Synergien und eine kritische Masse vorhanden sein. Der schwierige Zugang zu Kapital ist ein Hindernis für die Einrichtung neuer Verkehrsdienstleistungen. Durch Anschubfinanzierungen sollte versucht werden, Anlaufschwierigkeiten zu überwinden, die Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Verkehrsträgern und Zusammenschlüsse innerhalb der Branche zu erleichtern und einen Beitrag zu den Zielen der modalen Verlagerung zu leisten.

Förderung unternehmerischer Initiative

Die im Binnenschifffahrtssektor seit jeher vorhandene unternehmerische Initiative muss gefördert werden. Hohe Investitionskosten und Schwierigkeiten bei der Beschaffung der erforderlichen finanziellen Mittel erschweren die Expansion und die Erneuerung des Sektors. Um den Markt attraktiv für neue Teilnehmer zu machen und Expansionsmöglichkeiten für bestehende Unternehmen zu schaffen, muss für einen besseren Zugang zu Kapital gesorgt werden, insbesondere für KMU. Darüber hinaus sollte durch finanzielle Anreize die Re-Investition von Betriebsgewinnen gefördert werden.

Verbesserung des Verwaltungs- und Rechtsrahmens

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

1. SCHAFFUNG GÜNSTIGER BEDINGUNGEN FÜR VERKEHRSDIENSTE	
Vorgeschlagene Aktionen und Maßnahmen	
<p>Erschließung neuer Märkte</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Prüfung und Einführung neuer Logistikkonzepte ▪ Unterstützung von Liniendiensten für den intermodalen Verkehr ▪ Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsträgern und innerhalb des Sektors <p>Förderung unternehmerischer Initiative</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Anziehung neuer Marktteilnehmer ▪ Erleichterung des Zugangs zu Kapital für KMU <p>Verbesserung des Verwaltungs- und Rechtsrahmens</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Abschaffung administrativer Hemmnisse für die Entwicklung der Binnenschifffahrt ▪ Gewährleistung gleicher Ausgangsbedingungen/Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen ▪ Bessere Koordinierung zwischen zuständigen Verwaltungen 	
Instrumente	Zuständige Akteure
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Leitlinien für staatliche Beihilfen (Unterstützungsprogramme) ▪ Programme zur Förderung der modalen Verlagerung und Erleichterung von Investitionen (einschl. Forschung und steuerliche Anreize) ▪ EU-FTE- und Förderprogramme (Marco Polo, CIP, INTERREG) ▪ Finanzierungshandbuch für die Binnenschifffahrt ▪ Anlaufstellen der Verwaltung, in denen alle Verfahren zentral abgewickelt werden können (one-stop-shops), und Ansprechpartner für die Binnenschifffahrt ▪ Ermittlung von Hemmnissen in geltenden und neuen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten ▪ Harmonisierte Rechtsvorschriften in Bezug auf Besatzung, Schiffe, Schifferpatente, Formulare für den intermodalen Verkehr, Haftung und Ladeeinheiten (ILU) 	<p>EK¹ MS²</p> <p>EU³/MS/Gewerbe EK EK/MS</p> <p>EK/MS/Gewerbe</p> <p>EU</p>

2. ANREIZE FÜR DIE MODERNISIERUNG UND ERNEUERUNG DER FLOTTE

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

¹ EK = Europäische Kommission
² MS = Mitgliedstaaten;
³ EU = Europäische Union

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

Eine effiziente Technologie führt in der Regel zu einer leistungsfähigen Logistik und niedrigeren Betriebskosten. Dies kann durch gezielte Erneuerungen in der Flotte erreicht werden, z.B. in Bezug auf Konstruktionsmerkmale der Schiffe, weitergehende Automatisierung, u.a. IKT. Daher sollten innovative Konzepte für Schiffe, Betriebsabläufe und Ladungsvorgänge erforscht und gefördert werden.

Durch die Einführung bereits bestehender Technologien, um Treibstoffverbrauch und schädliche Emissionen weiter zu reduzieren, z.B. Hydrodynamik, verbesserter Antrieb, Brennstoff-Wirkungsgrad und Filtertechniken, kann die Binnenschifffahrt ihre hohen Standards aufrechterhalten. In der Zwischenzeit sollte die Forschung im Bereich wirtschaftlich tragbarer Brennstoffe ohne Kohlenstoffanteil, z.B. Brennstoffzellen und emissionsfreie Motoren, aktiv fortgeführt werden⁴.

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

Innovation kann durch den Bau neuer Schiffe (langfristiger Ansatz) oder die Nachrüstung bestehender Schiffe (kurz- und mittelfristiger Ansatz) erfolgen. Um neuen Technologien den Weg auf den Markt zu ebnen, sollte der Rechtsrahmen für Umwelt- und Sicherheitsstandards (Motoremissionen, Brennstoffqualität, Abfallentsorgung, Beförderung gefährlicher Güter) verstärkt werden. FuE-Maßnahmen sollten gezielt auf die Entwicklung von Nachrüstungskonzepten ausgerichtet werden, die durch Unterstützungsprogramme (einschließlich Pilotversuche), steuerliche Anreize und Ausbildungsmaßnahmen flankiert werden.

2. ANREIZE FÜR DIE MODERNISIERUNG UND ERNEUERUNG DER FLOTTE

Vorgeschlagene Aktionen und Maßnahmen

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

- Entwicklung und Förderung des Einsatzes innovativer Schiffsbaukonzepte und -technologien
- Förderung des Einsatzes von Technologien zur Verbesserung der Sicherheit
- Förderung des Einsatzes umweltfreundlicher Motoren und erneuerbarer Energien
- Entwicklung von Nachrüstkonzepten für bestehende Schiffe

⁴ Entsprechend der Richtlinie 2003/30/EG zur Förderung der Verwendung von Biokraftstoffen oder anderen erneuerbaren Kraftstoffen im Verkehrssektor.

Instrumente	Zuständige Akteure
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Leitlinien für staatliche Beihilfen (Unterstützungsprogramme) ▪ Förderprogramme für Technologien zur Erhöhung von Effizienz, Umweltfreundlichkeit und Sicherheit (einschl. Forschung und steuerliche Anreize) ▪ EU-FTE- und Förderprogramme (7. Forschungsrahmenprogramm, Leitprojekte für sektorspezifische Innovationen) ▪ Europäischer Innovationsfonds für die Binnenschifffahrt ▪ Finanzierungshandbuch für die Binnenschifffahrt ▪ Verschärfung der Umwelt- und Sicherheitsvorschriften (einschl. Abfallentsorgung, gefährliche Güter) 	<p>EK MS</p> <p>EU</p> <p>EU/MS/Gewerbe EK EU</p>

3. MASSNAHMEN ZUR SCHAFFUNG VON ARBEITSPLÄTZEN UND FÖRDERUNG DER FACHKENNTNISSE

Engpässe bei Personal und unternehmerischer Kapazität sind zu einem ernstem Problem geworden. In den 90er Jahren konnte dies teilweise durch technologische Innovationen und die Beschäftigung von Seeleuten aus Ländern aufgefangen werden, die noch nicht Mitglied der EU waren, weil die unterschiedlichen Lohnkosten ein großer Anreiz waren. Die Angleichung des Lohnniveaus nach der EU-Erweiterung könnte jedoch in Zukunft den Zustrom von Arbeitskräften beschränken. Es sind klare Strategien erforderlich, um nachhaltige und zukunftsorientierte Arbeitsplätze und unternehmerische Tätigkeiten zu schaffen.

Anreize für Arbeitskräfte

Das zentrale Element einer solchen Strategie muss die Verbesserung der Arbeits- und Sozialbedingungen durch einen konstruktiven sozialen Dialog auf europäischer Ebene sein. Die Festlegung EU-weit geltender beruflicher Qualifikationsanforderungen wird für eine größere Mobilität der Arbeitnehmer sorgen. Dies sollte durch die gegenseitige Anerkennung von Qualifikationsstandards und Ausbildungsanforderungen unterstützt werden. Ein gemeinsamer Ansatz für die Arbeitsmigration wird den legalen Zugang zum Arbeitsmarkt für Menschen aus den Bewerberländern und den assoziierten Ländern erleichtern und fördern. Darüber hinaus sollte durch Rekrutierungskampagnen auch über den Sektor hinaus auf das Arbeitsplatzangebot und die Karrieremöglichkeiten in der Binnenschifffahrt aufmerksam gemacht werden.

Investitionen in Humankapital

Ein funktionierendes Bildungs- und Ausbildungssystem ist Grundvoraussetzung für einen gesunden und wettbewerbsfähigen Arbeitsmarkt. Daher müssen der Bestand von Bildungs- und Ausbildungseinrichtungen sichergestellt und deren Lehrpläne an den aktuellen Bedarf auf verwaltungstechnischer, technologischer und nautischer Ebene angepasst werden. In die Lehr- und Ausbildungspläne müssen moderne Lerntechniken wie Simulatoren für die Navigation in unbekanntem und gefährlichen Gebieten aufgenommen werden. Lebenslanges Lernen sollte gefördert werden.

3. MASSNAHMEN ZUR SCHAFFUNG VON ARBEITSPLÄTZEN UND FÖRDERUNG DER FACHKENNTNISSE

Vorgeschlagene Aktionen und Maßnahmen

Anreize für Arbeitskräfte

- Verbesserung der Arbeits- und Sozialbedingungen
- Anreize für Mobilität der Arbeitnehmer
- Sensibilisierungsmaßnahmen und Schaffung von Karrieremöglichkeiten
- Verbesserung der Zusammenarbeit in Bezug auf die gegenseitige Anerkennung von Qualifikationen

Investitionen in Humankapital

- Erhalt von Bildungs- und Ausbildungseinrichtungen
- Förderung des lebenslangen Lernens
- Verbesserung unternehmerischer Fähigkeiten

Instrumente	Zuständige Akteure
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sozialer Dialog innerhalb des Sektors (Arbeitsbedingungen, Arbeitszeitregelung, Festlegung EU-weit geltender beruflicher Qualifikationsanforderungen) ▪ Rekrutierungskampagnen ▪ Finanzierungshandbuch für die Binnenschifffahrt ▪ Freizügigkeit der Arbeitnehmer ▪ Europäische Politik für die Arbeitsmigration ▪ EU-Förderung für Bildungs- und Ausbildungseinrichtungen (z.B. SOCRATES und LEONARDO DA VINCI) ▪ Europäischer Innovationsfonds für die Binnenschifffahrt ▪ Spezifische Ausbildungsprogramme für den Bedarf der Binnenschifffahrt ▪ Gemeinsamer Rahmen für Bildungs- und Ausbildungsstandards ▪ Harmonisierte Rechtsvorschriften in Bezug auf Besatzungsvorschriften und Schifferpatente 	<p>Sozialpartner</p> <p>EK/MS/Gewerbe EK MS MS/EU EU</p> <p>EU/MS/Gewerbe EU/Bildungs & Ausbildungs- einrichtungen EU/MS EU</p>

4. IMAGEVERBESSERUNG UND ZUSAMMENARBEIT

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

Förderung der Binnenschifffahrt als verlässlichem Geschäftspartner

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

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

In einigen Mitgliedstaaten wurden Förderstrukturen eingerichtet, die der Industrie aktuelle Informationen über die Möglichkeiten der Binnenschifffahrt liefern und die Entwicklung dieser Branche unterstützen. Durch die Einrichtung von Förderzentren und die Benennung nationaler Ansprechpartner werden problemlos funktionierende Schnittstellen zwischen Behörden und Gewerbe geschaffen und eine ergebnisorientierte Politik erleichtert. Dies zeigt ein Vergleich der Wachstumsstatistik in Ländern mit und solchen ohne koordinierte Strukturen. Deshalb sollte ein europaweites Netz nationaler Förder- und Entwicklungszentren eingerichtet oder ausgebaut werden, in das auch die Bewerberländer und assoziierten Länder einbezogen werden.

Beobachtung von Trends und Entwicklungen auf dem Binnenschifffahrtsmarkt

Die laufende Beobachtung wichtiger wirtschaftlicher und sozialer Parameter ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass die Branche, die politischen Entscheidungsträger und die Behörden Markttrends vorhersehen können. Derzeit sind die Statistiken für Europa für diesen Zweck nicht detailliert genug. Voraussetzung für jedes Marktbeobachtungssystem sind vergleichbare und kompatible Ausgangsdaten. Die nationalen Verwaltungen sollten zur Bereitstellung dieser Daten aufgefordert werden. Dazu wird eine aktualisierte europäische Verordnung über die Statistik des Güterverkehrs auf Binnenwasserstraßen beitragen, die gerade ausgearbeitet wird. Zurzeit wird ein europäisches Marktbeobachtungssystem eingerichtet, an dem die ZKR, die Europäische Kommission und die Berufsverbände beteiligt sind; es muss nach einer angemessenen Zeit überprüft und angepasst werden.

4. IMAGEVERBESSERUNG UND ZUSAMMENARBEIT

Vorgeschlagene Aktionen und Maßnahmen

Förderung der Binnenschifffahrt als verlässlichem Geschäftspartner

- Unterstützung und Koordinierung von Werbemaßnahmen
- Beeinflussung von Logistikkentscheidungen durch Öffentlichkeitsarbeit

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

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

Beobachtung von Trends und Entwicklungen auf dem Binnenschifffahrtsmarkt

- Harmonisierung der Sammlung von Daten auf allen Ebenen
- Gewährleistung kompatibler Ausgangsdaten

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

5. BEREITSTELLUNG EINER ANGEMESSENEN INFRASTRUKTUR

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

Verbesserung des multimodalen Netzes

Es sollte ein europäischer Entwicklungsplan für Ausbau und Unterhaltung von Infrastrukturen und Umschlaganlagen der Binnenwasserstraßen erstellt werden, um die Beförderung auf transeuropäischen Wasserstraßen effizienter zu gestalten. Ein solcher Plan, der sich am TEN-V-Netz⁵ orientiert, sollte darauf abzielen, Engpässe zu beseitigen, und Leitlinien für die Finanzierung und die Festlegung von Prioritäten enthalten. Die koordinierte Umsetzung könnte durch einen Europäischen Koordinator erleichtert werden. Die Entwicklung der Wasserstraßen-Infrastruktur sollte in koordinierter und integrierter Weise erfolgen, indem das gegenseitige Verständnis für die Nutzung von Wasserstraßen zu verschiedenen Zwecken gefördert und die Ziele des Umweltschutzes mit denen der nachhaltigen Mobilität in Einklang gebracht werden. Gebühren für die Nutzung von Infrastrukturen können zur Finanzierung beitragen.

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

⁵ Siehe Gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes in ihrer geänderten Fassung (ABl. L 201 vom 7.6.2004).

Einführung von Binnenschifffahrtsinformationsdiensten

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

5. BEREITSTELLUNG EINER ANGEMESSENEN INFRASTRUKTUR	
Vorgeschlagene Aktionen und Maßnahmen	
<p>Ausbau des multimodalen Netzes</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Unterhaltung und Ausbau des europäischen Binnenschifffahrtsnetzes ▪ Förderung des gegenseitigen Verständnisses für die Nutzung von Wasserstraßen zu verschiedenen Zwecken ▪ Förderung der Entwicklung von Umschlaganlagen – auch in Bewerberländern und assoziierten Ländern ▪ (Neu)ansiedlung von Industriestandorten in der Nähe von Wasserstraßen <p>Einführung von Binnenschifffahrtsinformationsdiensten</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Unterstützung und Koordinierung von 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 ▪ Europäischer Koordinator ▪ TEN-V-Finanzierung für die vorrangigen Vorhaben Nr. 18 und Nr. 30, andere Vorhaben von gemeinsamem Interesse, Hafen- und Terminalausbau ▪ RIS-Richtlinie und Projekte (TEN-V MIP) ▪ EU-FTE- und Förderprogramme (PHARE, ISPA, CARDS, INTERREG) ▪ Nationale Förderungsprogramme ▪ Rahmen für Infrastrukturgebühren ▪ Raumplanung mit größerem Nachdruck auf der (Neu)ansiedlung von Industriestandorten in der Nähe von Wasserstraßen ▪ Interdisziplinärer Dialog auf Projektebene 	<p>EU/MS</p> <p>EU/MS</p> <p>EU/MS</p> <p>EU/MS</p> <p>EU</p> <p>MS</p> <p>EU</p> <p>MS</p> <p>EK/MS</p>

6. VERBESSERUNG DES INSTITUTIONELLEN RAHMENS

Der institutionelle Rahmen für die Binnenschifffahrt in Europa ist uneinheitlich, die Zuständigkeiten verteilen sich auf verschiedene Organisationen. Daher hat die Binnenschifffahrt auf politischer Ebene kein allzu großes Gewicht, und es fehlt ein umfassendes Management für die Strategien in diesem Bereich.

Konzentration der verfügbaren Fachkenntnisse

Das vorgeschlagene Aktionsprogramm kann nur dann seine volle Wirksamkeit entfalten, wenn es in kohärenter Weise umgesetzt wird. Wenn jedoch der derzeitige Rahmen unverändert bleibt, wird keine Organisation in der Lage sein, die anstehenden Aufgaben in Angriff zu nehmen. Die Flusskommissionen haben nur begrenzte Entscheidungsbefugnisse. Die Gemeinschaft kann ihre Kompetenzen nicht uneingeschränkt einsetzen. Daher müssen die verfügbaren Fachkenntnisse und Ressourcen gebündelt werden. Der bürokratische Aufwand für die Koordinierung und Doppelarbeit sollten vermieden werden.

Der Gemeinschaftsrahmen bietet die breiteste Rechtsgrundlage für eine strategische und wirksame Binnenschifffahrtspolitik auf europäischer Ebene. Eine Europäische Agentur für die Binnenschifffahrt könnte entscheidend dazu beitragen, die koordinierte Umsetzung des Aktionsprogramms zu erleichtern. Mit dem entsprechenden Fachwissen ausgestattet, könnte es zu ihren Aufgaben und Zuständigkeiten gehören, an der Entwicklung von Rechtsvorschriften zur Gewährleistung hoher technischer und Sicherheitsstandards mitzuwirken sowie eine Reihe spezieller Aufgaben (wie vorstehend beschrieben) zu übernehmen. Sie sollte in enger Konsultation mit dem Gewerbe und den Sozialpartnern tätig werden und mit den Flusskommissionen zusammenarbeiten. Als Einrichtung der Europäischen Gemeinschaft würde sie Drittländern zur Beteiligung offen stehen.

Erleichterung von Entscheidungen

Der Gemeinschaftsrahmen bietet einen einzigen Entscheidungsmechanismus für gemeinsame Regeln, die erforderlich sind, um den freien und sicheren Verkehr von Schiffen, Besatzung, Fracht usw. auf dem gesamten Wasserstraßennetz zu gewährleisten. Dadurch wird keine zusätzliche Verwaltungsebene geschaffen. Durch Einbeziehung sowohl des Rats als auch des Europäischen Parlaments ist gewährleistet, dass Entscheidungen demokratischer Kontrolle unterliegen und damit bürgernäher sind.

Drittländer könnten durch bi- und multilaterale Übereinkommen an der Arbeit der Agentur beteiligt werden. Im Idealfall würden Sachverständige aus einigen oder allen dieser Staaten an der Ausarbeitung von Regeln in den Arbeitsgruppen der Agentur beteiligt, ähnlich wie es derzeit in der ZKR geschieht. Weiter könnten in den Übereinkommen Mechanismen vorgesehen werden, um die Anwendung harmonisierter Regeln auf das europäische Wasserstraßennetz über die EU hinaus sicherzustellen.

Die Internationalen Flusskommissionen würden weiter ihre Rolle für ihre jeweiligen Flussgebiete einnehmen, vor allem in den Bereichen, die für ihren Flusslauf relevant

sind und nicht auf europäischer Ebene harmonisiert zu werden brauchen (z.B. Schifffahrtsregeln, polizeiliche Vorschriften, Flussüberwachung). Ihre bewährten Erfahrungen und Sachkenntnisse könnten so erhalten und genutzt werden.

Verbesserung der politischen Sichtbarkeit

Die Binnenschifffahrt benötigt - mehr als andere Verkehrsträger - die aktive Unterstützung der Institutionen. Durch die Einrichtung einer Agentur für die Binnenschifffahrt würde dieser Verkehrsträger in der Gemeinschaft und in den Mitgliedstaaten mehr Gewicht erhalten. Auf diese Weise kann die Binnenschifffahrt in einen stärker strategisch ausgerichteten Ansatz der Verkehrspolitik einbezogen werden. Damit könnte sie aus ihrem Nischendasein heraustreten und eine größere politische Sichtbarkeit erhalten.

6. VERBESSERUNG DES INSTITUTIONELLEN RAHMENS	
Vorgeschlagene Aktionen und Maßnahmen	
<p>Konzentration der verfügbaren Fachkenntnisse</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Konzentration der verfügbaren Fachkenntnisse und Ressourcen ▪ Vermeidung von Doppelarbeit in verschiedenen Organisationen ▪ Kombination verschiedener Aufgaben zur Schaffung von Synergien <p>Erleichterung von Entscheidungen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Festlegung gemeinsamer Regeln auf der geeigneten Ebene ▪ Einbeziehung von Drittländern in die Erarbeitung von Regeln <p>Verbesserung der politischen Sichtbarkeit</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Einbeziehung der Binnenschifffahrtspolitik in die europäische Verkehrspolitik 	
Instrumente	Zuständige Akteure
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einrichtung einer Europäischen Agentur für die Binnenschifffahrt ▪ Übereinkommen mit Drittländern über ihre Beteiligung 	<p>EU/MS EU/MS</p>