



Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

TEN/248
"Förderung der
Binnenschifffahrt -
NAIADES"

Brüssel, den 14. September 2006

STELLUNGNAHME

des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
zu der

Mitteilung der Kommission über die Förderung der Binnenschifffahrt "NAIADES" –
Integriertes Europäisches Aktionsprogramm für die Binnenschifffahrt
KOM(2006) 6 endg.

Die Kommission beschloss am 3. Februar 2006, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 262 des EG-Vertrags um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen:

Mitteilung der Kommission über die Förderung der Binnenschifffahrt "NAIADES" - Integriertes Europäisches Aktionsprogramm für die Binnenschifffahrt
KOM(2006) 6 endg.

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft nahm ihre Stellungnahme am 4. September 2006 an. Berichterstatter war Herr SIMONS.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 429. Plenartagung am 13./14. September 2006 (Sitzung vom 14. September) mit 64 gegen 2 Stimmen bei 2 Stimmenthaltungen folgende Stellungnahme:

*

* *

1. **Schlussfolgerungen und Empfehlungen**

- 1.1 Im Rahmen des überarbeiteten Weißbuchs muss die Binnenschifffahrt durch die Konzipierung einer europäischen Politik für die Binnenschifffahrt gestärkt werden. Die Schaffung gleicher Ausgangsbedingungen und die Beseitigung bestehender infrastruktureller und institutioneller Engpässe bilden zusammen mit der erforderlichen politischen Unterstützung die Grundvoraussetzungen für die künftige Entwicklung dieses Verkehrsträgers.
- 1.2 Das vorgeschlagene *Integrierte Europäische Aktionsprogramm für die Binnenschifffahrt* kann als solide Grundlage für die Entwicklung der Binnenschifffahrt angesehen werden. Die vorgeschlagenen Maßnahmen müssen unter Berücksichtigung der Anmerkungen des EWSA zu dem Vorschlag unverzüglich umgesetzt werden, um das Potenzial dieses Sektors voll auszuschöpfen.
- 1.3 Der EWSA wirft der Kommission vor, die in seiner Stellungnahme zu den sozialpolitischen Maßnahmen¹ vorgebrachten Empfehlungen nicht beachtet zu haben. Bei der Berücksichtigung dieser Empfehlungen ist eine enge Abstimmung zwischen den einzelnen betroffenen Generaldirektionen erforderlich, um alle relevanten Aspekte richtig abzuwägen und zum Tragen zu bringen.
- 1.4 Der Rechtsrahmen für die Binnenschifffahrt in Europa wurde weitgehend von der Zentralen Kommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) entwickelt. Zur Verbesserung des administrativen und rechtlichen Rahmens haben die Stromkommissionen für den Rhein und die Donau, insbesondere die ZKR, bereits Anstrengungen zur Harmonisierung der Vorschriften für die Besatzung, die Schiffe, Schifferpatente und die Haftung unternommen und sollten auch in den

¹ ABl. C 24 vom 31.1.2006.

Auflistungen der Instrumente der Mitteilung als zuständige Akteure in diesem Bereich berücksichtigt werden.

- 1.5 Der EWSA fordert die Kommission auf, die Haftung von Beförderern von Reisenden im Binnenschiffsverkehr nicht - wie im Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates (KOM(2005) 592) über die Haftung von Beförderern von Reisenden auf See und im Binnenschiffsverkehr bei Unfällen vorgesehen - über eine neue Regelung zu regeln. Unter Verweis auf seine Initiativstellungnahme zum Thema "Der institutionelle Rahmen für die europäische Binnenschifffahrt" empfiehlt der EWSA, über den von den Stromkommissionen eingeschlagenen Weg die Neuverhandlung des in diesem Bereich abgeschlossenen internationalen Übereinkommens² zu fördern.
- 1.6 Die Verlagerung des Verkehrs auf die Binnenschifffahrt führt nicht nur zu einer verbesserten Umweltleistung der Transportkette, sondern trägt auch zum Aufbau eines nachhaltigen Verkehrs im Allgemeinen bei. Aus diesem Grund müssen ausreichende Finanz- und Steuermittel zur Verfügung gestellt werden, um in diesen Verkehrsträger zu investieren und alle Möglichkeiten ausschöpfen zu können.
- 1.7 Über einen konstruktiven sozialen Dialog auf europäischer Ebene muss eine Strategie entworfen werden, um Nachwuchs für die Binnenschifffahrt zu finden und um in allen Mitgliedstaaten vergleichbare Sozial- und Beschäftigungsbedingungen zu schaffen. Auch muss in die Ausbildung und Praktika in der Binnenschifffahrt investiert werden, um den in der Ausbildung befindlichen Arbeitskräften in der Binnenschifffahrt eine berufliche Perspektive und Karrieremöglichkeiten zu bieten.
- 1.8 Die Binnenschifffahrt ist ein zuverlässiger, sicherer, umweltfreundlicher und preisgünstiger Verkehrsträger. Um traditionelle Verhaltensmuster zu ändern, muss etwas getan werden, um das tatsächliche Potenzial dieses Sektors in Bezug auf Qualität und Zuverlässigkeit der breiten Öffentlichkeit bewusst zu machen und zu fördern.
- 1.9 Sichergestellt werden müssen die angemessene Instandhaltung der Infrastruktur durch die Mitgliedstaaten sowie die erforderliche finanzielle Unterstützung, die unverzügliche Durchführung der prioritären Projekte der Prioritätenliste des transeuropäischen Verkehrsnetzes und die im Rahmen der überarbeiteten Leitlinien für das TEN-V vorgesehene maximale Kofinanzierung für diese Projekte. Die Benennung eines europäischen Koordinators für die in der Liste der wichtigsten TEN-V-Projekte festgelegten Binnenschifffahrtsprojekte (Projekt Nr. 18: Binnenschifffahrtsachse Rhein/Maas-Main-Donau, Projekt Nr. 30: Binnenwasserstraße Seine-Schelde) sollte zur Beseitigung der Engpässe beitragen.
- 1.10 Der EWSA hält die Schaffung eines passenden institutionellen Rahmens für ein geeignetes Instrument zur Umsetzung des vorgeschlagenen integrierten europäischen Aktionsprogramms für die Binnenschifffahrt sowie zur Stärkung der Stellung der Binnenschifffahrt. Der EWSA

² Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI).

hat in seiner vor kurzem vorgelegten Initiativstellungnahme³ empfohlen, letztlich eine durch einen Vertrag geschaffene unabhängige Organisation anzustreben, die zumindest sowohl die internationalen Organisationen, wie die EU selbst, die EU-Mitgliedstaaten und Nicht-EU-Mitgliedstaaten (wie die Schweiz), die Binnenschifffahrt betreiben, als auch die Nicht-EU-Donauanrainerstaaten umfassen könnte.

2. Einleitung

- 2.1 Die Europäische Union will eine integrierte Verkehrspolitik entwickeln, um die Beförderung von Gütern und Personen möglichst schnell, effizient, nachhaltig und kostengünstig zu gestalten. Dies ist unter Berücksichtigung des im Rahmen der Lissabon-Strategie angestrebten Ziels einer dynamischen und wettbewerbsfähigen Wirtschaft der EU und der schon im Jahr 2001 in Göteborg aufgestellten Strategie für nachhaltige Entwicklung von zentraler Bedeutung, wobei die wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Aspekte gleichermaßen berücksichtigt werden müssen.
- 2.2 Die Binnenschifffahrt bietet dort, wo Wasserstraßen vorhanden sind, zahlreiche Möglichkeiten für Innovation, Wachstum und Kapazität, Umweltfreundlichkeit und Sicherheit. Daneben verfügt sie über ausreichende Kapazitäten, um die wachsenden Güterströme in Europa zu absorbieren und einen Beitrag dazu zu leisten, Europa von den ständigen Verkehrsstauungen zu erlösen.
- 2.3 In seiner Stellungnahme vom 16. Januar 2002 zum Thema "*Die Zukunft des transeuropäischen Binnenwasserstraßennetzes*" und seiner Stellungnahme vom 24. September 2003 zum Thema "*Streben nach einer gesamteuropäischen Regelung der Binnenschifffahrt*" hat der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss die Lage der europäischen Binnenschifffahrt analysiert⁴. In der Stellungnahme aus dem Jahr 2003 wird auf die Probleme der Binnenschifffahrt sowie auf das Erfordernis einer harmonisierten Regelung eingegangen. Dies gilt sowohl für öffentlich-rechtliche als auch für privatrechtliche Aspekte. Ferner werden in der besagten Stellungnahme Fragen wie Umwelt und Sicherheit, die Arbeitsmarktsituation und soziale Aspekte behandelt. Die sozialen Aspekte werden in der Initiativstellungnahme vom September 2005 zum Thema "*Sozialpolitische Maßnahmen im Rahmen einer gesamteuropäischen Binnenschifffahrt*" noch ausführlicher erörtert⁵.

Vor kurzem wurde die Initiativstellungnahme zum Thema "*Der institutionelle Rahmen für die europäische Binnenschifffahrt*"⁶ verabschiedet, die just auf den in dieser Mitteilung noch offen gebliebenen Punkt bezüglich der öffentlichen Organisationsstruktur eingeht.

³ CESE 599/2006.

⁴ ABl. C 80 vom 3.4.2002 und ABl. C 10 vom 14.1.2004.

⁵ ABl. C 24 vom 31.1.2006.

⁶ ABl. C 185 vom 8.8.2006.

2.4 Die Kommission hat mit dieser Mitteilung ein ehrgeiziges Aktionsprogramm zur Förderung der Binnenschifffahrt vorgelegt. Es beruht auf einer gründlichen Analyse und enthält fünf strategische Maßnahmenbereiche, die gemeinsam die Stellung der Binnenschifffahrt an sich sowie auch als Glied der Logistikkette fördern sollen.

2.5 Die vorgeschlagenen Maßnahmen betreffen die folgenden Bereiche:

- Märkte
- Flotte
- Arbeitsplätze und Fachkenntnisse
- Image
- Infrastruktur.

Die Modernisierung der Organisationsstruktur wird in einem eigenen Kapitel behandelt; die Kommission schlägt hier vier Optionen vor, ohne sich jedoch bereits für eine der Optionen zu entscheiden. Im Folgenden werden fünf Maßnahmenbereiche sowie die Organisationsstruktur im Einzelnen erörtert.

2.6 Das Aktionsprogramm umfasst eine breite Palette an Maßnahmen, für die konkrete und gegebenenfalls konzertierte Bemühungen der Europäischen Union selbst, der Mitgliedstaaten und der Branche⁷ erforderlich sind. Dieser kohärente und offene Ansatz soll zum Ausbau der Binnenschifffahrt beitragen, wodurch ein Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung der europäischen Verkehrspolitik geleistet wird.

3. **Allgemeine Bemerkungen**

3.1 Die Schaffung und Erhaltung gleicher Ausgangsbedingungen für die einzelnen Verkehrsträger und die verschiedenen Mitgliedstaaten ist eine Grundvoraussetzung für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes, auf dem die Binnenschifffahrt auf einem liberalisierten Markt unter Wettbewerbsbedingungen konkurriert.

3.2 Die Förderung der Binnenschifffahrt wird als Instrument zur Herbeiführung eines ausgewogeneren Verkehrsmarktes gesehen. Um die Möglichkeiten dieses Verkehrsträgers voll ausschöpfen zu können, müssen allerdings einige Hindernisse beseitigt werden, die bislang einer vollen Entfaltung dieses Sektors im Wege stehen. Hindernisse bestehen vor allem im Infrastrukturbereich, bei der Entwicklung und dem Ausbau der transeuropäischen Netze und auch hinsichtlich der fehlenden rechtlichen und institutionellen Harmonisierung und Vereinheitlichung im Binnenschifffahrtssektor.

3.3 Die Europäische Kommission hat mit ihrem Vorschlag anerkannt, dass die Binnenschifffahrt gefördert werden muss; daher hat sie ein integriertes Aktionsprogramm ausgearbeitet, das den

⁷

In dieser Stellungnahme werden unter dem Begriff "Branche" u.a. Arbeitgeber, Selbstständige und Arbeitnehmer der Branche verstanden.

Schwerpunkt auf konkrete Maßnahmen legt, die erforderlich sind, um das Marktpotenzial dieses Verkehrsträgers optimal zu nutzen und ihn attraktiver zu machen. Der EWSA begrüßt diesen Vorschlag als einen positiven Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme sowie zur Stärkung der Stellung der Binnenschifffahrt.

- 3.4 Der EWSA stellt zu seiner Enttäuschung fest, dass keine sozialpolitischen Maßnahmen vorgeschlagen werden. Der EWSA hat in seiner Initiativstellungnahme aus dem Jahr 2005 konkrete Empfehlungen zu diesem Thema ausgesprochen. Er fordert eindringlich, diese Lücke auf die in dieser Initiativstellungnahme genannten Weise zu schließen.

4. **Besondere Bemerkungen**

4.1 **Märkte**

- 4.1.1 Um Unternehmergeist in der Binnenschifffahrt zu fördern, müssen günstige Bedingungen und die entsprechenden Voraussetzungen geschaffen werden, die ein gutes Funktionieren der Branche ermöglichen und gleiche Ausgangsbedingungen im wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Bereich im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern schaffen. Daher müssen durch eine bessere Koordinierung aller betroffenen Behörden und entsprechende politische Maßnahmen die erforderlichen Formalitäten vereinfacht werden.
- 4.1.2 Um den Markt für Marktneulinge interessant zu machen und gleichzeitig bestehenden Unternehmen Wachstumsmöglichkeiten zu geben, müssen steuerliche Anreize (Re-)Investitionen attraktiver machen, insbesondere die Maßnahmen und Instrumente, die im Bereich der speziell auf die Binnenschifffahrt ausgerichteten Leitlinien für staatliche Beihilfen und EU-FTE aufgestellt werden. Es sind die hohen Investitionskosten, die der Ausweitung und Erneuerung der Branche im Wege stehen.
- 4.1.3 Der Rechtsrahmen für die Binnenschifffahrt in Europa wurde weitgehend von der Zentralen Kommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) entwickelt. Zur Verbesserung des administrativen und rechtlichen Rahmens haben die Stromkommissionen für den Rhein und die Donau, insbesondere die ZKR, bereits Anstrengungen zur Harmonisierung der Vorschriften für die Besatzung, die Schiffe, Schifferpatente und die Haftung unternommen und sollten denn auch in den Auflistungen der Instrumente der Mitteilung als zuständige Akteure berücksichtigt werden⁸.
- 4.1.4 In diesem Zusammenhang wird auf den Vorschlag für eine Verordnung der Europäischen Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (KOM(2005) 592) über die Haftung von Beförderern von Reisenden auf See und im Binnenschiffsverkehr bei Unfällen verwiesen, mit dem die Kommission für Beförderer von Reisenden im See- und im Binnenschiffsverkehr dasselbe Haftungssystem einführen möchte.

⁸

In diesem Zusammenhang sei an den in seiner Initiativstellungnahme zu den sozialpolitischen Maßnahmen vorgebrachten Aufruf des EWSA zu adäquaten Konsultationen auch durch diese Stromkommissionen erinnert.

- 4.1.5 Zwischen diesen beiden Verkehrsträgern bestehen jedoch derartige Unterschiede, die unter Berücksichtigung ihrer spezifischen Stellung unterschiedliche Regelungen erforderlich machen. Um die globale Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt, die derzeit über ein internationales Übereinkommen geregelt wird⁹, auf höhere Obergrenzen einzustellen, werden derzeit unter Leitung der Stromkommissionen Verhandlungen über eine Änderung dieses Übereinkommens geführt. Durch diese Änderungen soll das Übereinkommen nicht nur in allen Rheinanrainerstaaten, sondern auch in den sonstigen Binnenschifffahrt betreibenden Staaten in Europa eingeführt werden.
- 4.1.6 Der EWSA empfiehlt daher unter Verweis auf seine Initiativstellungnahme zum Thema "Streben nach einer gesamteuropäischen Regelung der Binnenschifffahrt", auf diesem Verhandlungspfad fortzuschreiten.

4.2 Flotte

- 4.2.1 Binnenschiffe zeichnen sich durch eine lange Lebensdauer aus. Daher müssen die Erneuerung und Modernisierung der Flotte über Programme unterstützt werden, die eine Anpassung an neue technische Normen erleichtern und auf den Leitlinien für staatliche Beihilfen aufbauen. Speziell auf die Binnenschifffahrt ausgerichtete FTE- und Förderprogramme sind erforderlich, um den dringendsten Innovationsbedarf in der Branche zu unterstützen und die vorhandene Flotte an neue Standards in den Bereichen Umweltschutz und Sicherheit anzupassen.
- 4.2.2 Die Binnenschifffahrt ist ein Verkehrsträger, der auf einem wachsenden Verkehrsmarkt der Überlastung der Straßen entgegenwirken und durch seine Sicherheit und Umweltverträglichkeit zu einer nachhaltigen Lösung der Verkehrsprobleme beitragen kann. Emissionsnormen, Treibstoffqualität, Lärmschutz und Behandlung von Schiffsabfällen waren der Wirtschaft schon immer ein Anliegen. Derzeit werden neue Verfahren für eine weitere Reduzierung der Schadstoffemissionen schon während der nächsten zehn Jahre von Schiffsbetreibern, Motorherstellern und Behörden erörtert. Die Binnenschifffahrt steht im Vergleich mit den anderen Verkehrsträgern bei der Umweltleistung an erster Stelle und will diese Position auch halten. Die Branche ist engagiert und sollte weiter dazu ermutigt werden, emissionsarme Konzepte auszubauen, um ihr umweltfreundliches Image zu erhalten.
- 4.2.3 Der Nutzen der Binnenschifffahrt ergibt sich aus dem Gesamtkonzept und den Vorteilen der Binnenschifffahrt in Bezug auf Verkehrsverdichtung, die Erhaltung und Nutzung der Infrastruktur, Unfälle und andere maßgebliche Faktoren. Eine Verlagerung des Verkehrs auf die Binnenschifffahrt trägt daher nicht nur zu einer verbesserten Umweltleistung der Transportkette, sondern auch zur Entwicklung eines insgesamt nachhaltigeren Verkehrssystems bei.
- 4.2.4 Die Binnenschifffahrt spielt eine wichtige Rolle in der intermodalen Transportkette. Der Auf- und Ausbau des intermodalen Konzepts sollte als Alternative zum Straßengütertransport umfassend unterstützt werden. Diese Konzepte sind im Bereich des Containerverkehrs zwar

⁹ Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI).

schon in den vergangenen Jahren entwickelt worden, doch sind zusätzliche Maßnahmen erforderlich, um die Möglichkeiten des intermodalen Verkehrs u.a. durch die Einbeziehung der Binnenschifffahrt voll auszuschöpfen.

- 4.2.5 Konkret bedeutet dies, dass Umschlagzentren an Flüssen eingerichtet werden müssen. Es müssen bestehende Häfen zu intermodalen Häfen umgebaut sowie neue intermodale Häfen angelegt werden. Die Effizienz der Hafeninfrastuktur und der Wasserstraßen, u.a. ausreichend hohe Brücken über Flüsse und Kanäle, bestimmen weitgehend die Effizienz des intermodalen Verkehrs.

4.3 **Arbeitsplätze und Fachkenntnisse**

- 4.3.1 Die Binnenschifffahrt ist ein sehr qualifikationsintensiver Sektor. Für die Arbeit in diesem Sektor sind zunehmend Fachkenntnisse im nautischen und technischen Bereich sowie immer mehr Fähigkeiten im Bereich der Sicherheit, Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) und Logistik erforderlich. Die Ausbildung muss an die modernen Anforderungen angepasst werden, um einen zukunftsorientierten Berufszweig zu schaffen und zu fördern. Die Standardisierung von Ausbildungskonzepten, vergleichbar mit den Standards im Seeverkehr, kann zu einer weiteren Professionalisierung, vor allem beim Transport gefährlicher Güter, beitragen. Um junge Menschen für die Binnenschifffahrt zu gewinnen und die beruflichen Fähigkeiten der in der Binnenschifffahrt Beschäftigten aufrechtzuerhalten, müssen Einstellungs- und Ausbildungsprogramme entwickelt werden.

- 4.3.2 Durch einen konstruktiven sozialen Dialog auf europäischer Ebene muss eine Strategie entwickelt werden, um die Binnenschifffahrt als Berufszweig attraktiv zu machen, Anreize für potenzielle Arbeitskräfte zu schaffen und zwischen den Mitgliedstaaten vergleichbare Arbeits- und Sozialbedingungen herbeizuführen.

- 4.3.3 Wie bereits erwähnt, zeichnet die Zentrale Kommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) zum Großteil für den Rechtsrahmen für die Binnenschifffahrt in Europa verantwortlich. Die ZKR und die Donaukommission beschäftigen sich auch mit der Harmonisierung der Rechtsvorschriften in Bezug auf Besatzungsvorschriften und Schifferpatente; gemeinsam mit der Europäischen Kommission sollten die Stromkommissionen an einer stärkeren Vereinheitlichung in diesem Bereich arbeiten.

- 4.3.4 Die Anwendung der einzelstaatlichen Sozialvorschriften sollte strenger kontrolliert werden. Die Kommission sollte die Koordinierung zwischen den Kontrollbehörden der Mitgliedstaaten fördern. In diesem Zusammenhang sollte Hotelschiffen besonderes Augenmerk gewidmet werden.

- 4.3.5 In seiner Initiativstellungnahme zum Thema "Sozialpolitische Maßnahmen im Rahmen einer gesamteuropäischen Binnenschifffahrtsregelung" hielt der EWSA die Europäische Kommission für den bestgeeigneten Akteur, um sozialpolitische Maßnahmen im weiteren Sinne voranzubringen, wobei sie dabei auch auf die lange Tradition, die Erfahrung und das Sach-

wissen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Donauschifffahrt, in der den sozialpolitischen Maßnahmen immer ein gewisses Maß an Aufmerksamkeit gewidmet wurde, zurückgreifen kann.

4.4 **Image**

4.4.1 Die Binnenschifffahrt ist ein zuverlässiger, sicherer, umweltfreundlicher und preisgünstiger Verkehrsträger. Um gegenläufige, traditionelle Verhaltensmuster zu ändern, muss etwas getan werden, um das tatsächliche Potenzial dieses Sektors in Bezug auf Qualität und Zuverlässigkeit der breiten Öffentlichkeit bewusst zu machen und zu fördern.

4.4.2 Das bereits eingerichtete Marktbeobachtungssystem kann bei der Beobachtung von Trends und Entwicklungen in der Binnenschifffahrt und ihrer Verbreitung unter den wesentlichen Akteuren eine wichtige Rolle spielen. Mit Unterstützung durch die Stromkommissionen und die Wirtschaft muss die Europäische Kommission die erforderlichen Informationen zusammentragen.

4.4.3 Andererseits kann die Einrichtung und Unterstützung von Förderzentren als Instrument für die Weiterleitung branchenrelevanter Informationen an die Wirtschaft angesehen werden, wobei unter Führung und Aufsicht der Branchenverbände konkret auf die Möglichkeiten der Binnenschifffahrt hingewiesen werden muss, wenn diese Förderzentren erfolgreich sein sollen.

4.5 **Die Infrastruktur**

4.5.1 Die Hochwasser der jüngsten Zeit in einigen Donauanrainerstaaten lassen die Diskussion über ökologisch verantwortbare Infrastrukturmaßnahmen wieder aufleben. Ein Bericht, der von der deutschen Regierung im Anschluss an die Flutkatastrophe an der Elbe im Jahr 2003 in Auftrag gegeben wurde, hat ergeben, dass die Binnenschifffahrt in keiner Weise zu den entstandenen Verhältnissen beigetragen hat und ihr daher auch keine Schuld an den Überschwemmungen und ihren Folgen zugewiesen werden kann.

4.5.2 Eine tadellose Infrastruktur ist die Voraussetzung für das Funktionieren des Güter- und Personenverkehrs. Die angemessene Instandhaltung der vorhandenen Wasserstraßeninfrastruktur, die Beseitigung der größten Engpässe und die Schaffung der fehlenden Verkehrsverbindungen sind absolut erforderlich. Hierbei muss auch eine Revitalisierung der alten Infrastruktur erwogen werden.

4.5.3 Das transeuropäische Verkehrsnetz wurde zum Schlüsselement der neu belebten Lissabon-Strategie für Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung in Europa erklärt. Doch nur zwei der 30 prioritären Projekte betreffen Binnenschifffahrtsachsen, Nr. 18 die Binnenschifffahrtsachse Rhein/Maas-Main-Donau und Nr. 30 die Binnenwasserstraße Seine-Schelde.

4.5.4 Bei der Festlegung der Finanziellen Vorausschau für den Zeitraum 2007-2013 wurden die von der Kommission vorgeschlagenen Haushalte für die TEN-V erheblich gekürzt. Um die Kofinanzierung der genannten Binnenschifffahrtsprojekte nicht zu gefährden, fordert der

EWSA die betroffenen EU-Mitgliedstaaten auf, unverzüglich mit den in den TEN-V festgelegten Arbeiten zu beginnen.

- 4.5.5 Zugleich fordert er die Kommission auf, wie bei den Schienenverkehrsprojekten einen Koordinator für die beiden Binnenschifffahrtsprojekte zu benennen, der sowohl koordinierend als auch stimulierend tätig sein können sollte.
- 4.5.6 Der EWSA erwartet das von der Kommission angekündigte Vorgehen im Zusammenhang mit der Frage der Erhebung von Infrastrukturgebühren.

4.6 **Modernisierung der Organisationsstruktur**

- 4.6.1 Eine der wichtigsten Schlussfolgerungen einer jüngeren Analyse der Binnenschifffahrt im Bericht der EFIN-Gruppe (European Framework for Inland Navigation) mit dem Titel "Neuer institutioneller Rahmen für die Europäische Binnenschifffahrt" und dem PINE-Bericht (Prospects of Inland Navigation in an Enlarged Europe) im Auftrag der Europäischen Kommission lautet, dass dieser Verkehrsträger relativ wenig Aufmerksamkeit seitens der Politik erhält und dass für diese Branche nicht genügend politische Strategie entwickelt wird. Der EWSA hat daher kürzlich eine Initiativstellungnahme zum Thema "Der institutionelle Rahmen für die europäische Binnenschifffahrt"¹⁰ vorgelegt. Aus Gründen der Kürze wird hier auf diese Stellungnahme verwiesen.

Brüssel, den 14. September 2006

Die Präsidentin
des Europäischen Wirtschafts- und
Sozialausschusses

Der Generalsekretär
des Europäischen Wirtschafts- und
Sozialausschusses

Anne-Marie SIGMUND

Patrick VENTURINI

¹⁰ Initiativstellungnahme des EWSA zum Thema "Der institutionelle Rahmen für die europäische Binnenschifffahrt" (CESE 599/2006).