

Sonderbericht

Die Binnenschifffahrt in Europa: keine signifikanten Verbesserungen in Bezug auf Verkehrsträgeranteil und Schiffbarkeitsbedingungen seit 2001



EUROPÄISCHER
RECHNUNGSHOF

EUROPÄISCHER RECHNUNGSHOF
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBURG

Tel. +352 4398-1

E-Mail: eca-info@eca.europa.eu
Internet: <http://eca.europa.eu>

Twitter: @EUAuditorsECA
YouTube: EUAuditorsECA

Zahlreiche weitere Informationen zur Europäischen Union sind verfügbar über Internet,
Server Europa (<http://europa.eu>).

Luxemburg: Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, 2015

Print	ISBN 978-92-872-1971-8	ISSN 1831-080X	doi:10.2865/647753	QJ-AB-15-001-DE-C
PDF	ISBN 978-92-872-2000-4	ISSN 1977-5644	doi:10.2865/264243	QJ-AB-15-001-DE-N
EPUB	ISBN 978-92-872-2002-8	ISSN 1977-5644	doi:10.2865/074077	QJ-AB-15-001-DE-E

© Europäische Union, 2015

Nachdruck mit Quellenangabe gestattet.

Die Genehmigung zur Wiedergabe oder Vervielfältigung der Abbildung 2 muss direkt beim Copyright-Inhaber eingeholt werden.

Printed in Luxembourg

Sonderbericht

Die Binnenschifffahrt in Europa: keine signifikanten Verbesserungen in Bezug auf Verkehrsträgeranteil und Schiffbarkeitsbedingungen seit 2001

(gemäß Artikel 287 Absatz 4 Unterabsatz 2 AEUV)

Prüferteam

Die Sonderberichte des Hofes enthalten die Ergebnisse seiner Wirtschaftlichkeits- und Compliance-Prüfungen zu spezifischen Haushaltsbereichen oder Managementthemen. Bei der Auswahl und Gestaltung dieser Prüfungsaufgaben ist der Hof darauf bedacht, maximale Wirkung dadurch zu erzielen, dass er die Risiken für die Wirtschaftlichkeit oder Compliance, die Höhe der betreffenden Einnahmen oder Ausgaben, künftige Entwicklungen sowie das politische und öffentliche Interesse abwägt.

Zuständig für die Durchführung dieser Wirtschaftlichkeitsprüfung war Prüfungskammer II (spezialisiert auf die Ausgabenbereiche strukturpolitische Maßnahmen, Verkehr und Energie) unter Vorsitz von Henri Grethen, Mitglied des Hofes. Die Prüfung stand unter der Leitung von Iliana Ivanova, Mitglied des Hofes, mit Unterstützung von Tony Murphy, Kabinettschef; Mihail Stefanov, Attaché im Kabinett; Pietro Puricella, Referatsleiter; Enrico Grassi, Teamleiter; Christian Wieser, Prüfer; Erika Soveges, Prüferin, Erki Must, Prüfer; Di Hai, Prüferin.



Von links nach rechts: E. Soveges, M. Stefanov, P. Puricella, C. Wieser, I. Ivanova, E. Must, E. Grassi, D. Hai, T. Murphy.

Ziffer

Abkürzungen

Glossar

I – VII Zusammenfassung

01 – 13 Einleitung

01 – 06 **Die Merkmale des Güterverkehrs mit Binnenschiffen in der EU**

07 – 10 **Die wichtigsten politischen Ziele und Hindernisse in Bezug auf den Güterverkehr mit Binnenschiffen in der EU**

11 – 13 **Die Rolle der Europäischen Kommission und der Mitgliedstaaten**

14 – 16 Prüfungsumfang und Prüfungsansatz

17 – 49 Bemerkungen

17 – 27 **Der Verkehrsträgeranteil der Binnenschifffahrt stieg nicht signifikant an, und die von der EU finanzierten Projekte trugen nicht wirksam zur allgemeinen Verbesserung der Schiffbarkeitsbedingungen bei**

18 – 19 **Der Verkehrsträgeranteil des Güterverkehrs mit Binnenschiffen stieg nicht signifikant an**

20 – 24 **Es wurde nur gegen einige einzelne Engpässe vorgegangen, ohne Korridor- und Instandhaltungsaspekte zu berücksichtigen**

25 – 27 **Verzögerungen bei der Umsetzung, unter anderem aufgrund langwieriger Verwaltungsverfahren**

28 – 49 **Die EU-Strategien für die Binnenschifffahrt beruhten nicht auf einer umfassenden und stichhaltigen Analyse**

29 – 32 **Die EU-Strategien beruhten nicht auf stichhaltigen Analysen**

33 – 40 **Die EU-Strategien waren nicht ausreichend auf zentrale Hindernisse für ihre Umsetzung auf Ebene der Mitgliedstaaten ausgerichtet**

41 – 45 **Der Ansatz bei der Auswahl von Projekten war nicht ausreichend zielgerichtet**

46 – 49 **Die Mitgliedstaaten kümmern sich nicht in ausreichendem Maße um die Flussinstandhaltung**

50 – 54 Schlussfolgerungen und Empfehlungen

- Anhang I – Klassifizierung der europäischen Binnenwasserstraßen gemäß Resolution Nr. 92/2 der Europäischen Verkehrsministerkonferenz**
- Anhang II – Liste der vom Hof geprüften Projekte**
- Anhang III – Verkehrsträgeranteil der Binnenschifffahrt im Vergleich zu sämtlichen Landverkehrsträgern in den Mitgliedstaaten (MS) auf den wichtigsten Binnenschifffahrtskorridoren von 2001 bis 2012 (in %)**
- Anhang IV – Die verschiedenen Varianten für die Beseitigung des Engpasses im Abschnitt Straubing-Vilshofen**
- Anhang V – Kosten der Beseitigung von Engpässen gemäß der Bestandsaufnahme der Engpässe und Verbindungslücken des PLATINA-Programms vom 31.3.2010**

Antworten der Kommission

AGN: Europäisches Übereinkommen über die Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung

CEF: Fazilität „*Connecting Europe*“

EFRE: Europäischer Fonds für regionale Entwicklung

GD Mobilität und Verkehr: Generaldirektion für Mobilität und Verkehr

GD Regionalpolitik und Stadtentwicklung: Generaldirektion für Regionalpolitik und Stadtentwicklung

GD Umwelt: Generaldirektion für Umwelt

TEN-V: Transeuropäisches Verkehrsnetz

UNECE: UN-Wirtschaftskommission für Europa

Binnenwasserstraße: Vom Festland umschlossenes Gewässer, das von Schiffen mit einer Tragfähigkeit von mindestens 50 t bei normaler Beladung befahren werden kann. Dazu zählen befahrbare Flüsse, Seen und Kanäle.

Brückendurchfahrtshöhe: Abstand zwischen dem Wasserspiegel und dem niedrigsten Punkt der Brücke.

Engpass: Gemäß der Resolution Nr. 49 der UN-Wirtschaftskommission für Europa (UNECE) aus dem Jahr 2005 wird der Begriff für Binnenwasserstraßenabschnitte verwendet, deren Werte deutlich hinter den Zielanforderungen zurückbleiben.

Gesamtnetz: Teil des TEN-V-Netzes, den die Mitgliedstaaten rechtlich verpflichtend bis 2050 fertigstellen müssen.

Kernnetz: Teil des TEN-V-Netzes, den die Mitgliedstaaten rechtlich verpflichtend bis 2030 fertigstellen müssen.

Natura 2000: Netzwerk von Naturschutzgebieten auf dem Gebiet der Europäischen Union.

Operationelles Programm: Ein von der Kommission genehmigtes Programm für durch die EU finanzierte Investitionen eines Mitgliedstaats in Form eines kohärenten Bündels von Schwerpunkten, darunter mehrjährige Maßnahmen, in deren Rahmen Projekte kofinanziert werden.

RIS (River Information Services): Binnenschiffahrtswirtschaftsinformationsdienste – moderne Verkehrsmanagementsysteme, die den raschen elektronischen Datentransfer zwischen Wasser und Festland durch einen Vorab- und Echtzeitaustausch von Informationen ermöglichen.

Schiffshebewerk: Konstruktion zum Heben oder Absenken von Schiffen zwischen zwei Wasserspiegelniveaus.

Schleuse: Anlage zum Heben und Absenken von Booten zum Ausgleich von Wasserstandsunterschieden auf Flüssen oder Kanälen.

TEU (Twenty-foot equivalent unit): Die 20-Fuß-Einheit wird verwendet, um die Kapazität von Containerschiffen und Containerterminals zu beschreiben. Der Begriff beruht auf dem Volumen eines 20 Fuß (6,1 m) langen Containers, eines Metallbehälters mit Normgröße, der leicht zwischen verschiedenen Verkehrsträgern wie Schiffen, Zügen und Lastwagen verladen werden kann.

Tiefgang: Höhe eines Schiffs von der Wasserlinie bis zu seiner Unterkante. Je schwerer das Schiff beladen ist, desto größer ist seine Abladetiefe.

tkm: Tonnenkilometer – Maßeinheit zur Aufzeichnung von Verkehrsleistung, die der Beförderung einer Tonne über 1 km entspricht; wird berechnet durch Multiplikation der beförderten Menge in Tonnen mit der zurückgelegten Entfernung in km. Im Bereich des nationalen und internationalen sowie des Transitverkehrs werden nur Entfernungen berücksichtigt, die auf dem Hoheitsgebiet des berichterstattenden Lands zurückgelegt werden.

Verkehrsträgeranteil (auch modale Verteilung oder Modalteil): Anteil verschiedener Verkehrsträger, wie Straße, Schiene, Binnengewässer, See- und Luftverkehr, einschließlich des nicht motorisierten Verkehrs, an der Gesamtheit an Fahrtstrecken, Volumen, Gewicht, Fahrzeug- oder Beförderungsleistung (Fahrzeug-, Tonnen- oder Passagierkilometer). In diesem Bericht bezieht sich der Begriff auf die drei wichtigsten Landverkehrsträger: Straße, Schiene und Binnenwasserstraßen.

I

Die Binnenschifffahrt zählt neben dem Straßen- und Schienenverkehr zu den drei wichtigsten Landverkehrsträgern. Güter werden mit Schiffen über Binnenwasserstraßen wie Kanäle, Flüsse und Seen zwischen Binnenhäfen und -anlegeplätzen befördert. Die EU strebt eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsträger, einschließlich der Binnenschifffahrt, an, da dies potenzielle Vorteile in Form von Kosteneinsparungen, einer geringeren Umweltverschmutzung und einer erhöhten Verkehrssicherheit bietet. Im Rahmen der EU-Strategien wurde die Beseitigung von Infrastrukturengpässen als eine der wesentlichen Voraussetzungen für den Ausbau der Binnenschifffahrt in Europa ermittelt.

II

Der Hof untersuchte, ob die Strategien für den Güterverkehr mit Binnenschiffen von der Kommission und den EU-Mitgliedstaaten wirksam umgesetzt wurden. Im Mittelpunkt der Prüfung standen insbesondere die beiden folgenden Hauptfragen:

- i) Haben die aus dem EU-Haushalt kofinanzierten Projekte wirksam zur Erhöhung des Verkehrsträgeranteils des Güterverkehrs mit Binnenschiffen und zur Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen beigetragen?
- ii) Waren die EU-Strategien für die Binnenschifffahrt kohärent und beruhten sie auf relevanten und umfassenden Analysen?

III

Die Prüfung erstreckte sich auf die politischen und strategischen Grundsatzpapiere seit 2001, wobei die wichtigsten politischen und strategischen Dokumente, von der Kommission, der UN-Wirtschaftskommission für Europa (UNECE) und sonstigen Dritten zur Verfügung gestellte Informationen sowie einschlägige Finanz-, Verkehrs- und Schifffahrtsindikatoren analysiert wurden. Darüber hinaus wurden Prüfbesuche bei zwölf durch die EU geförderten Projekten in Belgien, der Tschechischen Republik, Deutschland und Ungarn durchgeführt, die während des Programmplanungszeitraums 2007-2013 im Rahmen des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) und der Strukturfonds (SF) finanziert wurden.

IV

Insgesamt stellte der Hof fest, dass das politische Ziel der Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Binnenschifffahrt und der Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen nicht erreicht wurde. Von 2001 (dem Jahr der Festlegung dieses Ziels) bis 2012 (dem Jahr, für das die aktuellsten statistischen Angaben verfügbar sind) erhöhte sich der Verkehrsträgeranteil der Binnenschifffahrt nicht signifikant und lag immer im Bereich von etwa 6 %. Daher ist der Hof der Ansicht, dass die EU-Strategien für den Güterverkehr mit Binnenschiffen nicht wirksam umgesetzt wurden.

V

Die geprüften von der EU finanzierten Projekte entsprachen nicht immer den Zielen für den Güterverkehr mit Binnenschiffen und nur wenige von ihnen trugen zur Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen bei. Insbesondere wurden einzelne Engpässe beseitigt, die aber weiterhin von anderen Engpässen umgeben waren. Folglich waren die Auswirkungen dieser Projekte auf die Binnenschifffahrt gering.

VI

Dies lag teilweise an Schwachstellen in den EU-Strategien für die Binnenschifffahrt (denen keine ausreichend stichhaltigen und umfassenden Analysen zugrunde lagen) und einem nicht zielgerichteten Einsatz der begrenzten Ressourcen auf Ebene der EU und der Mitgliedstaaten. Darüber hinaus waren die Ansätze der Mitgliedstaaten in Bezug auf die Binnenschifffahrt entlang der Hauptkorridore uneinheitlich. In den EU-Strategien wurden ökologische Aspekte und das Ausmaß, in dem sich die Mitgliedstaaten um die Flussinstandhaltung kümmerten, nicht ausreichend berücksichtigt.

VII

Der Hof empfiehlt Folgendes:

Empfehlung 1

Zur Verbesserung der Wirksamkeit der EU-Finanzierung der Binnenschifffahrt und zur Sicherstellung einer besseren Leistung von Projekten

- a) sollten die Mitgliedstaaten denjenigen Binnenschifffahrtsprojekten Priorität einräumen, die an den Korridoren, Flüssen oder Flussabschnitten liegen, welche den größten und unmittelbarsten Nutzen hinsichtlich der Verbesserung der Binnenschifffahrt mit sich bringen;
- b) sollte die Kommission bei der Auswahl von zu finanzierenden Projektvorschlägen ihre Mittel auf jene Projekte konzentrieren, die für die Binnenschifffahrt am relevantesten sind und für die bereits fortgeschrittene Pläne in Bezug auf die Beseitigung von Engpässen in der näheren Umgebung vorliegen.

Empfehlung 2

Mit Blick auf die zukünftige Weiterentwicklung der EU-Strategie für den Güterverkehr mit Binnenschiffen und eine bessere Koordinierung zwischen den Mitgliedstaaten

- a) sollte die Kommission ausführliche Analysen des potenziellen Markts und der Vorteile der Binnenschifffahrt in verschiedenen Flussabschnitten durchführen und unter Berücksichtigung des Potenzials, das diese Flussabschnitte hinsichtlich des Ausbaus der Korridore für den Güterverkehr mit Binnenschiffen aufweisen, die Umsetzung des TEN-V-Kernetzes zwischen den Mitgliedstaaten koordinieren;
- b) sollten sich Kommission und Mitgliedstaaten bei der Korridorumsatzung auf spezifische und erreichbare Zielsetzungen und präzise Etappenziele für die Beseitigung von Korridorengpässen im Rahmen der Fazilität „*Connecting Europe*“ einigen. Dabei sollten die TEN-V-Zielsetzung der Fertigstellung des Kernetzes bis 2030, die Verfügbarkeit von Mitteln auf Ebene der EU und der Mitgliedstaaten sowie die politischen und ökologischen Erwägungen hinsichtlich des Aufbaus neuer (oder des Ausbaus bereits bestehender) Binnenschifffahrtsinfrastrukturen berücksichtigt werden;
- c) sollte die Kommission bei der nächsten Überarbeitung der TEN-V-Verordnung eine Stärkung der Rechtsgrundlage dahin gehend vorschlagen, dass i) die Berichterstattungspflichten bezüglich des Schiffbarkeitszustands der Wasserstraßen erweitert werden und ii) die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, auf koordinierte Weise nationale Pläne für die Instandhaltung der Binnenwasserstraßen auszuarbeiten.

Die Merkmale des Güterverkehrs mit Binnenschiffen in der EU

01

Die Binnenschifffahrt zählt neben dem Straßen- und Schienenverkehr zu den drei wichtigsten Landverkehrsträgern. Schiffe befördern Güter über Binnenwasserstraßen wie Kanäle, Flüsse und Seen zwischen Binnenhäfen und -anlegeplätzen.

02

Die Hälfte der europäischen Bevölkerung lebt in Küstenregionen oder in der Nähe von Binnenwasserstraßen, und die meisten europäischen Industriezentren sind an das Binnenwasserstraßennetz angebunden. Das wichtigste Binnenwasserstraßennetz ist das Rhein-Donau-Netz, das mit einer Länge von 14 360 km beinahe der Hälfte der Binnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung entspricht¹. Die wichtigsten Einzugsgebiete sind:

- i) das Rheineinzugsgebiet, die am stärksten ausgebaute, unterhaltene und genutzte Wasserstraße für den Güterverkehr. Es zeichnet sich durch die höchste Bevölkerungs- und Wasserstraßendichte aus. Etwa 80 % des gesamten Güterverkehrs mit Binnenschiffen entfallen auf diesen Fluss;
- ii) das Donaueinzugsgebiet, welches das Potenzial hat, die Flussfahrt zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer sicherzustellen. Etwa 9 % der gesamten Binnenschifffahrt entfallen auf die Donau und den Rhein-Main-Donau-Kanal.

03

Mehr als ein Drittel der Wasserstraßen im Rhein-Donau-Einzugsgebiet erfüllt nicht die von der Europäischen Verkehrskonferenz² für Wasserstraßen festgelegten Standards (siehe **Anhang I**), und es bestehen wesentliche Unterschiede hinsichtlich der Qualität der Infrastrukturen östlich bzw. westlich der bayerischen Wasserscheide³. Die Europäische Union verfolgt das Ziel, diese Standards in ihrem gesamten transeuropäischen Netz umzusetzen (siehe **Abbildung 1**).

04

Die Beförderung von Gütern auf Binnenwasserstraßen kann von Vorteil sein, da Verbände von Schubschiffen mehr Güter pro Entfernungseinheit (tkm) transportieren können als jeder andere Landverkehrsträger und zur Verringerung des Straßenverkehrs beitragen könnten. Die Ladekapazität von Binnenschiffen entspricht der von Hunderten von Lastwagen, was zur Einsparung von Transportkosten, zur Verringerung von Schadstoffemissionen und zur Minderung der Straßenverkehrsbelastung beitragen könnte (siehe **Abbildung 2**). Zudem haben Binnenschiffe eine sehr gute Sicherheitsbilanz.

- 1 UN-Wirtschaftskommission für Europa (UNECE), *White Paper on Efficient and Sustainable Inland Water Transport in Europe* (Weißbuch zur effizienten und nachhaltigen Binnenschifffahrt in Europa), New York und Genf, 2011.
- 2 Resolution Nr. 92/2 der Europäischen Verkehrskonferenz.
- 3 Flächen oder Landrücken, die Gewässer, die zu verschiedenen Flüssen, Einzugsgebieten oder Meeren fließen, voneinander trennen.

Abbildung 1

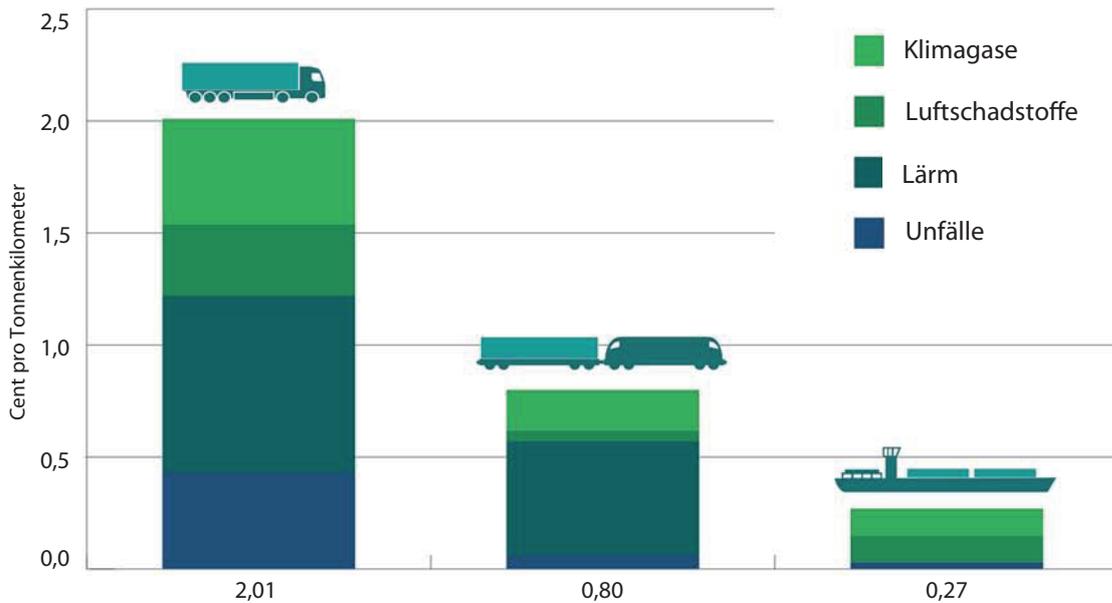
Hauptbinnenwasserstraßen in der EU (TEN-V-Gesamt- und Kernnetz)



Quelle: Europäische Kommission.

Abbildung 2

Potenzielle Vorteile der Binnenschifffahrt in Bezug auf externe Kosten (Cent pro Tonnenkilometer) und Transportkapazität



Quelle: PLANCO Consulting & Bundesanstalt für Gewässerkunde 2007.

Die Summe der externen Kosten für Binnenschiffe ist bei Weitem am niedrigsten (durchschnittliche Werte für ausgewählte Transporte von Schüttgut).

1 Verband mit 4 Schubleichtern: 7 000 Nettotonnen



175 Eisenbahnwaggons zu je 40 Nettotonnen



280 Lastwagen zu je 25 Nettotonnen



Quelle: via donau.

Binnenschiffe sind Straße und Schiene in Bezug auf die Transportkapazität überlegen.

05

Die Binnenschifffahrt ist insofern energieeffizient, als ein Binnenschiff in der Lage ist, eine Tonne Ladung bei gleichem Energieverbrauch beinahe viermal so weit zu befördern wie ein Lastwagen (370 km gegenüber 300 km auf der Schiene und 100 km mit dem Lastwagen). Außerdem sind die Transportkosten wettbewerbsfähig, und die Einheitskosten sinken über größere Entfernungen (siehe **Tabelle 1**). Da jedoch die Binnenschifffahrt langsamer ist als der Straßenverkehr, wird sie im Allgemeinen für Güter genutzt, bei denen keine kurzen Lieferzeiten erforderlich sind, z. B. für Metallerze, landwirtschaftliche Erzeugnisse, Koks und raffinierte Erdölprodukte, Kohle und Rohöl. In den letzten Jahren war zudem insbesondere im Rheineinzugsgebiet eine Intensivierung des Containerverkehrs zu beobachten.

06

Wasserstraßen haben jedoch eine begrenzte geografische Reichweite. Außerdem können Schiffe im Fall von Problemen entlang ihrer Route, wie Unfällen, schlechten Wetterbedingungen und übermäßig hohen oder niedrigen Wasserständen, nur selten umgeleitet werden. Darüber hinaus ergeben sich Kostenvorteile nur unter bestimmten Bedingungen, in Abhängigkeit davon, wie weit Güter auf Wasserstraßen befördert werden und wie weit der Versender bzw. Empfänger vom Umschlagplatz, an dem die Güter auf- bzw. abgeladen werden, entfernt ist.

Tabelle 1

Beispiele von Transportkosten pro Tonnenkilometer in Euro-Cent für Transportentfernungen von 200 km und 1 000 km

Güterverkehrsträger	200 km	1 000 km
Straße	14,30	8,80
Schiene	16,04	7,40
Binnenwasserstraße	2,73	1,95

Quelle: PLANCO Consulting GmbH, *Economical and Ecological Comparison of Transport Modes: Road, Railways and Inland waterways* (Wirtschaftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger Straße, Schiene und Binnenwasserstraße), November 2007.

Die wichtigsten politischen Ziele und Hindernisse in Bezug auf den Güterverkehr mit Binnenschiffen in der EU

07

Im Juni 2001 veröffentlichte die Europäische Kommission ein Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik⁴, in dem sie die Schaffung eines ausgewogenen Verhältnisses zwischen den Verkehrsträgern, eine Wiederbelebung des Schienenverkehrs, die Förderung der See- und Binnenschifffahrt sowie eine Eindämmung des Luftverkehrsanstiegs vorschlug. 2006 wurde im Rahmen der Halbzeitbilanz zu diesem Weißbuch⁵ die Bekämpfung der Überlastung des Straßenverkehrs als strategisches Ziel hinzugefügt. Diese Zielsetzungen wurden im Weißbuch zum Verkehr aus dem Jahr 2011⁶ bekräftigt, in dem eine Verlagerung der Güterbeförderung von der Straße auf den Schienen- und Schiffsverkehr geplant wurde.

08

Um ihre politischen Ziele zu erreichen, rief die Europäische Kommission das NAIADES-Programm⁷ zur Förderung der Binnenschifffahrt durch Maßnahmen in fünf voneinander abhängigen Bereichen ins Leben (siehe **Kasten 1**).

09

Sowohl in den Weißbüchern von 2001 und 2011 als auch in den NAIADES-Programmen von 2006 und 2013 wurde auf die Notwendigkeit hingewiesen, Engpässe zu beseitigen, um die Schiffbarkeitsbedingungen auf den Flüssen zu verbessern und dadurch die größten Infrastrukturhemmnisse für den Ausbau der Binnenschifffahrt in Europa zu beseitigen.

- 4 KOM(2001) 370 vom 12. September 2001 „Weißbuch – Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“.
- 5 KOM(2006) 314 endgültig vom 22. Juni 2006 „Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent – Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001“.
- 6 KOM(2011) 144 endgültig vom 28. März 2011 „Weißbuch – Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“.
- 7 KOM(2006) 6 endgültig vom 17. Januar 2006 über die Förderung der Binnenschifffahrt „NAIADES“ – Integriertes europäisches Aktionsprogramm für die Binnenschifffahrt.

Kasten 1

Die NAIADES-Aktionsprogramme

NAIADES steht für die Förderung und den Ausbau der Binnenschifffahrt in Europa. Der NAIADES-Aktionsplan wurde 2006 entworfen. Mit dieser Initiative der Europäischen Kommission sollte die Nutzung der Binnenschifffahrt als Teil eines Modells zum verkehrsträgerübergreifenden Gütertransport gestärkt werden, um ein nachhaltiges, wettbewerbsfähiges und umweltfreundliches europaweites Transportnetz zu schaffen. Der Aktionsplan umfasste politische Leitlinien für einen gemeinsamen Ansatz zur Stärkung der Binnenschifffahrt sowie Vorschläge für Maßnahmen in den folgenden fünf Aktionsbereichen: Markt, Flotte, Arbeitsplätze und Fachwissen, Image und Infrastruktur.

Auf das NAIADES-Programm folgte das im Jahr 2013 ins Leben gerufene Programm NAIADES II⁸. Ziel dieses Programms ist es, die Binnenschifffahrt wie folgt zu fördern: durch i) neue Infrastruktur, einschließlich der Schließung von Verbindungslücken, der Beseitigung der Hauptengpässe und der Entwicklung der Häfen, ii) Innovation, iii) reibungsloses Funktionieren des Marktes, iv) mehr Umweltqualität durch geringere Emissionen, v) qualifizierte Arbeitskräfte und qualitativ hochwertige Arbeitsplätze, vi) Integration der Binnenschifffahrt in die multimodale Logistikkette.

8 COM(2013) 623 final vom 10. September 2013 „Mehr Qualität in der Binnenschifffahrt – NAIADES II“.

Einleitung

10

In diesem Zusammenhang hatte die Kommission unzulängliche Infrastruktur (d. h. Engpässe und Verbindungslücken) als eines der größten Hemmnisse für die Binnenschifffahrt identifiziert. Die häufigsten Arten von Engpässen und Verbindungslücken in Bezug auf Flüsse sind:

- i) **Brücken.** Die Brückendurchfahrts- höhe und der Abstand zwischen den Trägern sind ausschlaggebend für die Größe der Binnenschiffe und die

Anzahl an Containerebenen, die diese befördern können. Die Brückendurchfahrts- höhe nimmt bei hohem Wasserstand ab und bei niedrigem Wasserstand zu (siehe **Foto 1**).

Foto 1

Ein Binnenschiff fährt unter einer Brücke hindurch

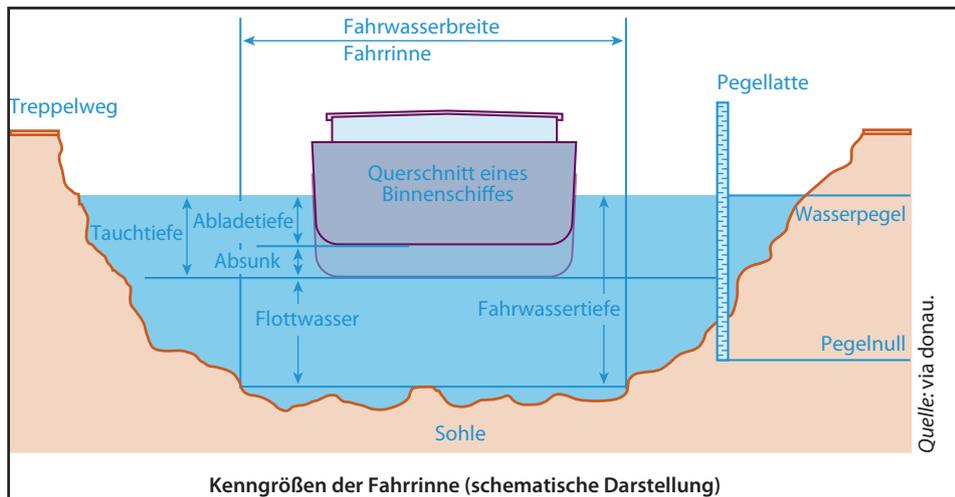


Quelle: Europäische Kommission.

- ii) **Fahrrinne.** Breite und Form der Fahrrinne bestimmen die Fahrgeschwindigkeit und ob stromauf- und stromabwärts fahrende Schiffe gleichzeitig passieren können. Wie viele Gütertonnen auf einem Binnenschiff transportiert werden können, hängt von der Tiefe der Fahrrinne ab. Die Abladetiefe hat entscheidenden Einfluss auf die Kosteneffizienz der Binnenschifffahrt (siehe **Abbildung 3**).

Abbildung 3

Terminologie der Fahrinnenabmessungen



iii) **Schleusen.** Schleusenkapazitäten können zu längeren Fahrzeiten führen, wenn aufgrund der Größe der Schiffe oder Verbände, welche die Kammer(n) passieren können, Wartezeiten entstehen. Bei Schleusen

mit einer Kammer besteht das Risiko, dass die Binnenschifffahrt auf dem gesamten Fluss ins Stocken gerät, wenn auch nur eine Schleuse wegen Instandhaltungsarbeiten geschlossen ist (siehe **Foto 2**).

Foto 2

Binnenschiff in der Schleuse in Lanaye

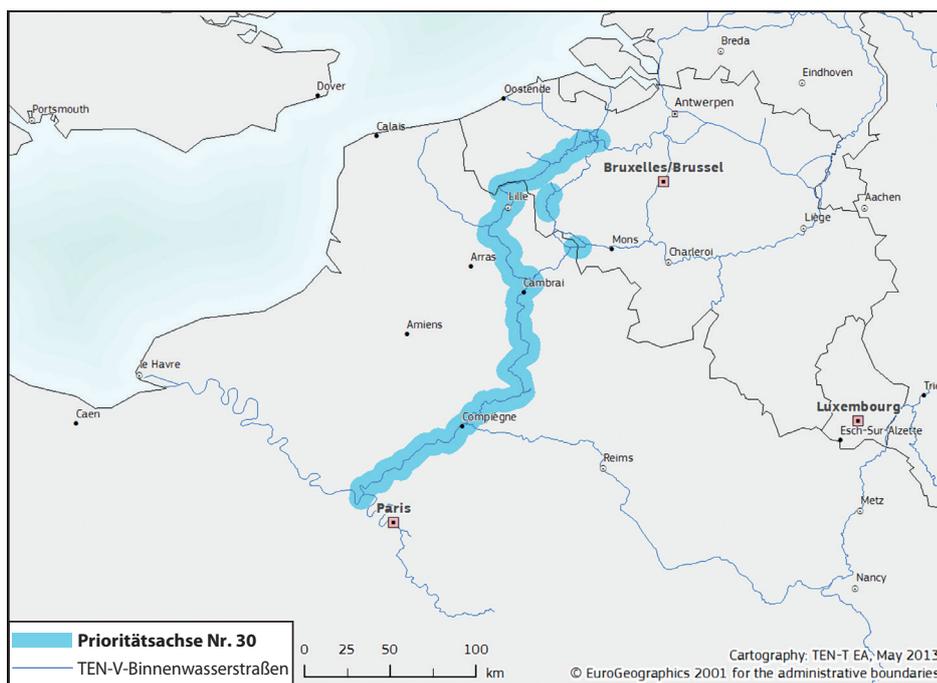


Quelle: Europäischer Rechnungshof.

- iv) **Verbindungs-lücken.** Die Teile des künftigen Netzes von Binnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung, die gegenwärtig noch nicht existieren. Ein Beispiel für eine wichtige Verbindungslücke ist die Seine-Schelde-Verbindung zwischen Frankreich und Belgien, gegen die gegenwärtig von den betreffenden Mitgliedstaaten sowie im Rahmen des TEN-V angegangen wird (siehe **Abbildung 4**).

Abbildung 4

Die Verbindungslücke zwischen Seine und Schelde



Quelle: Europäische Kommission.

Die Rolle der Europäischen Kommission und der Mitgliedstaaten

11

Die Kommission setzt ihre Verkehrspolitik hauptsächlich über zwei Generaldirektionen um: die GD Mobilität und Verkehr, die die Verkehrspolitik festlegt und Verkehrsinfrastrukturprojekte im Rahmen des TEN-V-Programms finanziert, sowie die GD Regionalpolitik und Stadtentwicklung, die den Mitgliedstaaten und Regionen über den EFRE und den Kohäsionsfonds finanzielle Unterstützung bereitstellt, die zur Verkehrsentwicklung genutzt werden kann.

12

Die über das TEN-V-Instrument bereitgestellten EU-Finanzmittel werden direkt von der Exekutivagentur für Innovation und Netze (INEA) verwaltet⁹. Die Kommission veröffentlicht jährliche und mehrjährige Aufrufe zur Einreichung von Vorschlägen, und die Mitgliedstaaten legen Projektvorschläge vor, aus denen die Kommission dann anhand vordefinierter Auswahlkriterien Projekte auswählt. Gemäß den Leitlinien für das transeuropäische Netz¹⁰ muss ein transeuropäisches Verkehrsnetz fertiggestellt werden, das Flüsse und Kanäle mit einem Mindesttiefe von 2,50 m, einer Brückendurchfahrtshöhe von mindestens 5,25 m und einer Mindestlänge von Schiffen von 80 m umfasst (siehe **Anhang I**). Die von der Exekutivagentur im Zeitraum 2007-2013 finanzierten Projekte im Bereich der Binnenschifffahrt belaufen sich auf 747 Millionen Euro, was 7,9 % der gesamten TEN-V-Mittel entspricht. Die Projekte bestanden aus Studien, die im Allgemeinen zu 50 %, oder aus Arbeiten, die zumeist zu 10 % bis 20 % aus dem TEN-V-Haushalt finanziert wurden. Die meisten Infrastrukturprojekte waren darauf ausgerichtet, die Fahrrinnen für eine bessere Schiffbarkeit zu verbessern, Brücken zu erhöhen oder Schleusenkammern zu bauen.

13

Bei Projekten im Bereich der Binnenschifffahrt, die im Rahmen des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und des Kohäsionsfonds (KF) finanziert werden, sind die Mitgliedstaaten für die Auswahl und Umsetzung der einzelnen Projekte zuständig. Die Kommission und die Mitgliedstaaten müssen dafür sorgen, dass die Unterstützung aus den Fonds mit den Tätigkeiten, Politiken und Prioritäten der Europäischen Union kohärent ist und die anderen Finanzinstrumente der Kommission ergänzt¹¹. In Bezug auf den Verkehrsbereich sahen die Verordnungen für den EFRE und den Kohäsionsfonds¹² die Finanzierung von Investitionen im Verkehrsbereich, einschließlich des Ausbaus des transeuropäischen Netzes, vor und unterstützten das Ziel eines ausgewogeneren Verhältnisses zwischen den einzelnen Verkehrsträgern im Bereich des Gütertransports. Zum Zeitpunkt der Prüfung beliefen sich die für den Zeitraum 2007-2013 für Binnenwasserstraßen bereitgestellten Haushaltsmittel auf 531 Millionen Euro, was 0,2 % der den Mitgliedstaaten insgesamt zugewiesenen Strukturfondsmittel und 0,7 % der für den Verkehrsbereich bereitgestellten 76 674 Millionen Euro entspricht. Die im Rahmen der operativen Programme des EFRE/KF im Verkehrsbereich finanzierten Projekte bestanden hauptsächlich aus Bauarbeiten. Die Projekte, die im Rahmen von regionalen oder transnationalen operativen Programmen finanziert wurden, umfassten im Allgemeinen kleinere Bauarbeiten, z. B. Brücken zur Verbindung von zwei Mitgliedstaaten, und konnten auch eine Stärkung der Zusammenarbeit zwischen den nationalen Behörden verschiedener Mitgliedstaaten zum Ziel haben.

- 9 Die INEA ist die Nachfolgerin der Exekutivagentur für das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-T EA), von der sie die Umsetzung des Vermächtnisses des TEN-V-Programms übernommen hat. Sie ist außerdem für die Marco-Polo-Programme zuständig, die zuvor von der ehemaligen Exekutivagentur für Wettbewerbsfähigkeit und Innovation (EACI) durchgeführt wurden.
- 10 Artikel 15 der 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 und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1).
- 11 Verordnung (EG) Nr. 1083/2006 des Rates vom 11. Juli 2006 mit allgemeinen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds und den Kohäsionsfonds und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1260/1999 (ABl. L 210 vom 31.7.2006, S. 25).
- 12 Verordnung (EG) Nr. 1080/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1783/1999 (ABl. L 210 vom 31.7.2006, S. 1) und der Verordnung (EG) Nr. 1084/2006 des Rates vom 11. Juli 2006 zur Errichtung des Kohäsionsfonds und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1164/94 (ABl. L 210 vom 31.7.2006, S. 79).

14

Das Ziel der Prüfung des Hofes bestand darin, zu untersuchen, ob die Strategien für den Güterverkehr mit Binnenschiffen von der Kommission und den Mitgliedstaaten wirksam umgesetzt wurden. Dabei wurden die beiden folgenden Hauptfragen untersucht:

- i) Haben die aus dem EU-Haushalt kofinanzierten Projekte wirksam zur Erhöhung des Verkehrsträgeranteils des Güterverkehrs mit Binnenschiffen und zur Verbesserung der Schiffbarkeitsbedingungen beigetragen?
- ii) Waren die EU-Strategien für die Binnenschifffahrt kohärent und beruhten sie auf relevanten und umfassenden Analysen?

15

Die Prüfung erstreckte sich auf die politischen und strategischen Grundsatzpapiere seit 2001, dem Jahr, in dem die Kommission zum ersten Mal in einem Weißbuch die Notwendigkeit eines Ausbaus umweltfreundlicher Verkehrsträger zum Ausdruck brachte. Im Rahmen der Prüfung wurden einschlägige Dokumente untersucht, die von der Kommission, der UN-Wirtschaftskommission für Europa (UNECE) und weiteren Dritten zur Verfügung gestellt wurden, und zudem Befragungen durchgeführt, Berichte

analysiert, Bewertungen überprüft und Projektdaten bewertet. Der Hof überprüfte ferner die Hauptindikatoren für Verkehrsträgeranteil und Schiffbarkeit und stützte seine Überprüfung auf Informationen, die von der Kommission, anderen relevanten Organisationen wie der UNECE sowie Dritten bereitgestellt wurden. Darüber hinaus wurde die Leistung von zwölf im Programmplanungszeitraum 2007-2013 mit Mitteln der Strukturfonds und des transeuropäischen Verkehrsnetzes von der EU kofinanzierten Projekten in Belgien, der Tschechischen Republik, Deutschland und Ungarn vor Ort überprüft. Zwei dieser Projekte betrafen Studien, neun umfassten Infrastrukturarbeiten und ein Projekt war gemischten Inhalts, da es beides beinhaltete (siehe **Anhang II**). Zum Zeitpunkt der Prüfungsplanung entfielen auf die geprüften Länder 88 % der Ausgaben für fortgeschrittene Infrastrukturprojekte für Binnenwasserstraßen, d. h. für Projekte, die voraussichtlich bis Ende 2013 fertiggestellt werden würden (siehe **Tabelle 2**).

16

Der Hof analysierte ferner Informationen, die von der GD Regionalpolitik und Stadtentwicklung, der GD Mobilität und Verkehr und der INEA zur Verfügung gestellt wurden.

Tabelle 2

Beträge (in Millionen Euro) für fortgeschrittene Projekte im Rahmen von TEN-V, EFRE und Kohäsionsfonds zum Zeitpunkt der Prüfungsplanung

	Insgesamt	AT	BE	CZ	DE	EU ¹	FR	HU	IT	NL	PL	RO	SK
Bauarbeiten	253,2	0,0	3,3	138,0	93,5	0,0	6,8	0,0	0,0	2,0	9,6	0,0	0,0
Studien	47,9	3,4	7,4	0,0	16,5	4,5	7,4	5,1	2,9	0,0	0,0	0,1	0,6
Beides	5,5	0,0	5,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Insgesamt	306,7	3,4	16,2	138,0	110,0	4,5	14,2	5,1	2,9	2,0	9,6	0,1	0,6

¹ EU steht für internationale Projekte, die mehr als einen Mitgliedstaat betreffen.

Quelle: Analyse des Hofes auf der Grundlage von Daten der Kommission.

Der Verkehrsträgeranteil der Binnenschifffahrt stieg nicht signifikant an, und die von der EU finanzierten Projekte trugen nicht wirksam zur allgemeinen Verbesserung der Schiffbarkeitsbedingungen bei

17

Der Hof überprüfte, ob der Verkehrsträgeranteil der Binnenschifffahrt anstieg und die Schiffbarkeitsbedingungen signifikant verbessert wurden. Zudem analysierte er, ob die von der EU finanzierten Projekte zur Umsetzung der Ziele im Bereich der Binnenschifffahrt beitrugen, d. h., ob die Projektziele den Zielen für die Binnenschifffahrt entsprachen, ob Projekte plangemäß umgesetzt wurden und ob sie die Schiffbarkeitsbedingungen verbesserten und sich wie erwartet auf die Binnenschifffahrt auswirkten.

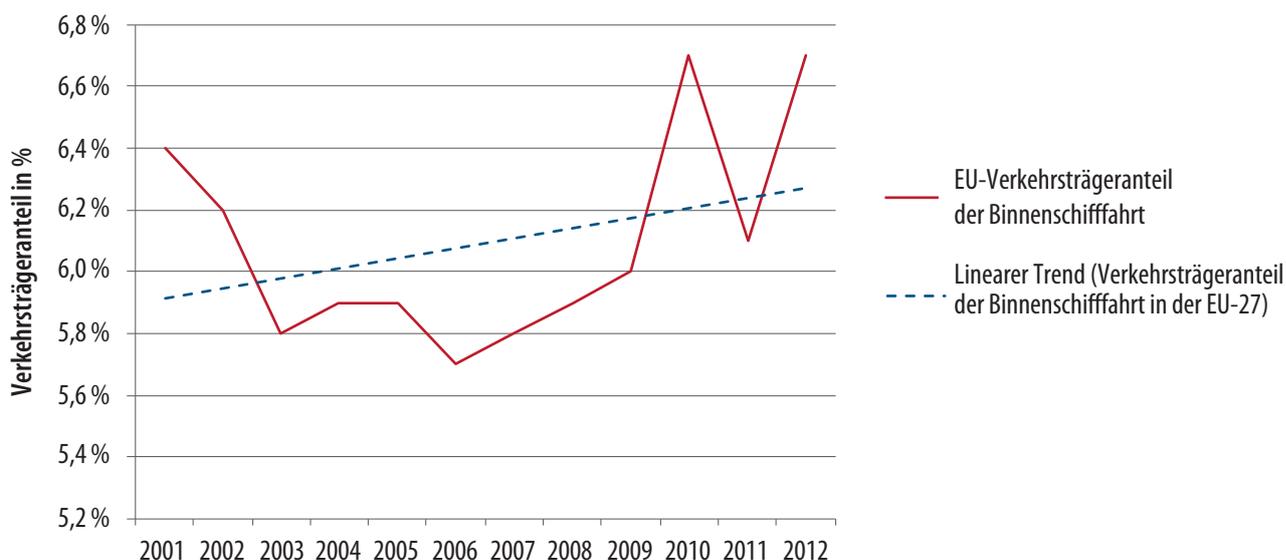
Der Verkehrsträgeranteil des Güterverkehrs mit Binnenschiffen stieg nicht signifikant an

18

Im Jahr 2001 formulierte die Kommission das Ziel der Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf umweltfreundliche Verkehrsträger (siehe **Kasten 7**). Der Verkehrsträgeranteil der Binnenschifffahrt nahm seitdem nicht signifikant zu und lag immer im Bereich von etwa 6 %. Während im Jahr 2001 6,4 % des gesamten Landverkehrs auf die Binnenschifffahrt entfielen, sank dieser Anteil im Jahr 2006 auf 5,7 % und stieg bis zum Jahr 2012 wieder auf 6,7 % an (siehe **Abbildung 5**).

Abbildung 5

Verkehrsträgeranteil der Binnenschifffahrt (EU-27) seit 2001



Quelle: Eurostat.

Bemerkungen

19

Der Hof stellte jedoch in Belgien, den Niederlanden und Frankreich, wo der Verkehrsträgeranteil deutlich anstieg, Ausnahmen von dieser Lage fest¹³. In den anderen Mitgliedstaaten blieb der Verkehrsträgeranteil im Grunde gleich oder ging zurück (siehe **Anhang III**).

Es wurde nur gegen einige einzelne Engpässe vorgegangen, ohne Korridor- und Instandhaltungsaspekte zu berücksichtigen

20

Der Hof untersuchte, ob während des geprüften Zeitraums gegen Engpässe vorgegangen wurde. Weder die Mitgliedstaaten noch die Kommission veröffentlichten einen Fortschrittsbericht zur Beseitigung von Engpässen – außer für die beiden vorrangigen TEN-V-Vorhaben Nr. 18 (Binnenwasserstraße Rhein/Maas-Main-Donau) und Nr. 30 (Binnenwasserstraße Seine-Schelde). Der Hof führte daher eine vergleichende Analyse der Berichte durch, die in den Jahren 2006 und 2012 von der UNECE veröffentlicht wurden und eine Auflistung der bestehenden Engpässe enthielten.

Es wurden zu wenige Engpässe beseitigt

21

Seit 2006 wurden nur wenige Engpässe beseitigt. Die Analyse der von der UNECE in verschiedenen Jahren (2006 und 2012) veröffentlichten Listen von Engpässen ergab, dass nur fünf der 47 im Jahr 2006 aufgelisteten Engpässe bis 2012 entfernt worden waren¹⁴. Bei Fortschritten in diesem Tempo würde es ungefähr 60-70 Jahre dauern, bis alle aufgelisteten Engpässe beseitigt wären.

22

Diese geringen Fortschritte sind hauptsächlich darauf zurückzuführen, dass die Mitgliedstaaten diesem Verkehrsträger wenig Beachtung schenkten, wie bei der Überprüfung der nationalen Strategiepläne durch den Hof deutlich wurde. Der Hof verglich außerdem den Verkehrsträgeranteil der Binnenschifffahrt und den Prozentsatz der dafür zugewiesenen Mittel, um zu bewerten, welche Priorität diesem Verkehrsträger eingeräumt wird. Im Anschluss an den Aufruf der Kommission zur Einreichung von Vorschlägen wurden relativ wenige Projekte im Bereich der Binnenschifffahrt für eine Finanzierung mit TEN-V-Mitteln vorgeschlagen. Verglichen mit anderen Verkehrsträgern lag der Schwerpunkt der Projektvorschläge auf dem Schienenverkehr. Was die Binnenschifffahrt betrifft, so standen die Vorschläge in den meisten Mitgliedstaaten mit hohen TEN-V-Ausgaben für die Binnenschifffahrt – mit Ausnahme der Niederlande sowie Frankreichs und Belgiens, auf die für die Seine-Schelde-Verbindung ein Großteil der multinationalen Aktionen entfiel – nicht im Verhältnis zu deren Verkehrsträgeranteil (siehe **Tabelle 3**).

13 In Belgien liegen eindeutige Nachweise vor, dass Verkehr von der Straße auf Binnenwasserstraßen verlagert wurde, da der Straßenverkehr zurückging und gleichzeitig die Binnenschifffahrt zunahm.

14 Die UNECE-Liste der Engpässe aus dem Jahr 2012 umfasst zudem 20 weitere Engpässe, die in der Liste aus dem Jahr 2006 nicht enthalten waren.

Tabelle 3

Gesamtkosten der TEN-V-Projektvorschläge in den Mitgliedstaaten mit dem höchsten Verkehrsvolumen und Vergleich mit dem Verkehrsträgeranteil der Binnenschifffahrt

Mitgliedstaat	Projektvorschläge für Straßen (Millionen Euro) A	Projektvorschläge für den Schienenverkehr (Millionen Euro) B	Projektvorschläge für Binnenwasserstraßen (Millionen Euro) C	Prozentsatz der Projektvorschläge im Bereich der Binnenschifffahrt $C/(A+B+C)$	Verkehrsträgeranteil der Binnenschifffahrt (2012)
EU ¹	170,8	9 866,8	5 399,5	35,0 %	
Belgien ²	209,4	2 712,4	414,0	12,4 %	24,3 % ³
Bulgarien	0,0	9,9	0,0	0,0 %	16,4 %
Tschechische Republik	105,2	768,0	0,0	0,0 %	0,1 %
Deutschland	448,4	9 482,2	218,3	2,2 %	12,3 % ⁴
Frankreich ²	0,0	21 302,7	347,3	1,6 %	4,2 %
Luxemburg		811,1	0,0	0,0 %	3,4 %
Ungarn	0,0	39,3	8,0	16,9 %	4,4 %
Niederlande	229,4	496,7	561,4	42,3 %	38,7 %
Österreich	785,7	9 552,3	175,5	1,7 %	4,6 %
Rumänien	0,0	0,0	0,5	100,0 %	22,5 %
Slowakei	27,7	51,4	2,8	3,4 %	2,6 %

1 Internationale Projekte, die mehr als einen Mitgliedstaat betreffen.

2 Projektvorschläge für diesen Mitgliedstaat umfassen nicht die Vorschläge, die unter „EU“ für die Fertigstellung der Binnenwasserstraßenverbindung zwischen der Seine und der Schelde aufgeführt sind.

3 Vorläufige Angabe.

4 Angabe gemäß Schätzung von Eurostat.

Quelle: Europäische Kommission – INEA und Eurostat.

Die meisten geprüften Projekte erbrachten im Bereich des Güterverkehrs keine Ergebnisse

23

Insgesamt stellte der Hof fest, dass die geprüften Projekte nur begrenzte Auswirkungen auf den Güterverkehr hatten, da andere Engpässe im Korridor nicht beseitigt wurden und auch nicht geplant war, diese Engpässe in naher Zukunft zu beseitigen. Bei zehn der vom Hof untersuchten Projekte handelte es sich um Bauvorhaben, zu denen Folgendes festgestellt wurde:

- a) Nur ein Projekt, die Schleuse in Lanaye (Belgien), hatte das Potenzial, nach seinem Abschluss zum Ausbau der Binnenschifffahrt beizutragen (siehe **Kasten 2** und **Foto 2**).

Kasten 2

Die Lanaye-Schleuse (Belgien)

Die Schleuse in Lanaye (Belgien) verursachte Kosten in Höhe von insgesamt 151 Millionen Euro, von denen 27 Millionen Euro von der Kommission finanziert wurden. Sie ist ein gutes Beispiel für grenzüberschreitende Zusammenarbeit zur Beseitigung eines Engpasses von internationaler Tragweite. Das Projekt wurde teilweise von der belgischen und der niederländischen Regierung kofinanziert, und der Fluss wird von Binnenschiffen befahren, die verschiedene Mitgliedstaaten durchqueren.

Das Projekt ist noch nicht abgeschlossen. Da die durchschnittliche Schiffsgröße in den vergangenen Jahren zugenommen hat, wird die Vergrößerung der Schleusenkammer die Schiffbarkeitsbedingungen verbessern, da die Wartezeit verringert und größeren Schiffen die Durchfahrt ermöglicht wird.

- b) Bei sechs Projekten konnten die aus den Bauarbeiten resultierenden Verbesserungen nicht in vollem Umfang genutzt werden, da Engpässe in der näheren Umgebung ihre Wirksamkeit einschränkten. Dies traf auf die Eisenbahnbrücken in Deggendorf (DE) und Kolín (CZ), aber auch auf die Brücken über den Albert-Kanal (BE), die Schleuse Fankel (DE) und das Schiffshebewerk Niederfinow (DE) zu (siehe z. B. **Kasten 3** und **Foto 3**).

Kasten 3

Das Schiffshebewerk Niederfinow

Ein Schiffshebewerk in Niederfinow, zwischen Berlin und der polnischen Grenze, musste erneuert werden, weil das alte Schiffshebewerk überholt war. Die Kosten des neuen Schiffshebwerks beliefen sich auf 284 Millionen Euro, von denen 48,5 Millionen Euro durch den EFRE finanziert wurden. Es wurde mit einem größeren Tiefgang geplant, um Schiffe handhaben zu können, die schwerere Lasten befördern. Das Projekt wurde auf der Grundlage der Annahme erarbeitet, dass der übrige Teil des Kanals ausgebaggert werden würde, um den Tiefgang entsprechend zu vergrößern. Gemäß einer kürzlich von den deutschen Behörden vorgenommenen Priorisierung von Flüssen ist der Kanal allerdings von so geringer Priorität (Kategorie „C“), dass dort keine größeren Verbesserungen mehr durchgeführt werden. Der verbesserte Tiefgang des Schiffshebwerks wird daher nicht genutzt.

Das Projekt ist noch im Gange. Die begrenzte Fahrrinntiefe wird jedoch die Rentabilität der Binnenschifffahrt einschränken und dadurch die potenzielle Steigerung der Transportkapazität verringern.

Foto 3

Bau des neuen Schiffshebwerks Niederfinow



Quelle: Europäischer Rechnungshof.

- c) Obwohl sie als Projekte im Bereich der Binnenschifffahrt eingestuft wurden, waren drei Projekte nicht zweckdienlich für die Verbesserung der Schiffbarkeitsbedingungen auf Binnenwasserstraßen (siehe Beispiel in **Kasten 4**).

Kasten 4

Projekt, das nicht die Verbesserung des Güterverkehrs mit Binnenschiffen zum Ziel hatte

Die Fertigstellung der Moldau-Wasserstraße im Abschnitt České Budějovice – Hluboká (Tschechische Republik) kostete 32 Millionen Euro, wovon 20,5 Millionen Euro im Rahmen des operationellen Programms „Verkehr“ aus dem EFRE finanziert wurden. Obwohl es als Binnenschifffahrtsprojekt eingestuft wurde, handelte es sich bei diesem Projekt vorrangig um ein Tourismusprojekt. Die Wasserstraße ist nur von regionaler Bedeutung und nicht Teil des europäischen Verkehrsnetzes. Darüber hinaus ist der betreffende Engpass nicht in den Listen der Engpässe der UNECE und des PLATINA-Projekts aufgeführt (siehe **Foto 4**).

Foto 4

Hafen für kleine Passagier- und Privatboote, Teil des aus dem EFRE kofinanzierten Projekts an der Moldau-Wasserstraße



Quelle: Europäischer Rechnungshof.

Zwei Studien führten nicht zur Beseitigung wichtiger Engpässe

24

Zwei Projekte bestanden in Studien, die zwar potenziell gegen Engpässe ausgerichtet waren, jedoch nicht die erforderlichen Bauarbeiten zur Beseitigung der Engpässe nach sich zogen (siehe **Kasten 5**).

Kasten 5

Studien, die für die Beseitigung von Engpässen entlang der Donau unwirksam waren

Der Donau-Abschnitt zwischen Straubing und Vilshofen in Deutschland ist für das gesamte Binnenwasserstraßennetz von entscheidender Bedeutung. Da diverse Interessengruppen, darunter Umweltschützer, die vorherigen Studien, in denen verschiedene Möglichkeiten zur Beseitigung der Engpässe analysiert wurden, angefochten hatten, beschlossen die Europäische Kommission und die deutschen Behörden, neue ausführliche variantenunabhängige Untersuchungen durchzuführen, um die möglichen Kosten und Auswirkungen zweier plausibler Varianten zu analysieren. Dabei handelte es sich um eine Variante „A“, die geringfügig geringere Umweltauswirkungen, aber gleichzeitig weniger umfangreiche Verbesserungen der Schiffbarkeitsbedingungen vorsah, und eine Variante „C 2,80“, die auf bessere Schiffbarkeitsbedingungen bei geringfügig größeren Umweltauswirkungen abzielte (die ökologischen Ausgleichsflächen betragen 1 360 ha für Variante „A“ und 1 415 ha für Variante „C 2,80“, siehe **Anhang IV**). Die Studie ging derart in die Tiefe, dass detaillierte technische Pläne für die Umsetzung beider Varianten erarbeitet wurden.

Die Studie war mit Kosten in Höhe von 30 Millionen Euro verbunden, von denen 50 % aus EU-Mitteln finanziert wurden.

Obwohl der Studie zufolge die Variante „C 2,80“ bessere Schiffbarkeitsbedingungen und ein besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis verspräche (siehe **Anhang IV**), beschlossen die deutschen Behörden, Variante „A“ umzusetzen, die nicht die nötigen Schiffbarkeitsbedingungen für einen nachhaltigen Ausbau der Binnenschifffahrt in Europa schaffen wird.

Ähnlich verhielt es sich bei einem Projekt im Umfang von 8 Millionen Euro, von denen 50 % aus EU-Mitteln finanziert wurden. Das Projekt bestand in einer Studie über die Verbesserung der Schiffbarkeitsbedingungen im ungarischen Abschnitt der Donau und sollte bis zu seinem Abschluss zur Erlangung von Umweltgenehmigungen für 31 Interventionsorte führen. Obwohl die Umweltbehörden einige der Genehmigungen erteilt hatten, wurden diese später wieder zurückgezogen. Gegenwärtig sind immer noch Gerichtsverfahren anhängig, und es wurden noch keine Bauarbeiten zur Verbesserung der Schiffbarkeit im ungarischen Donauabschnitt begonnen oder geplant (siehe Ziffer 40).

Verzögerungen bei der Umsetzung, unter anderem aufgrund langwieriger Verwaltungsverfahren

25

Der Hof überprüfte ferner, ob Projekte plangemäß umgesetzt wurden. Bei seinen Bewertungen stützte er sich auf die Analyse der Halbzeitbilanz des Projektportfolios des TEN-V-Mehrjahresprogramms sowie auf zehn Infrastrukturprojekte für Binnenwasserstraßen, die im Rahmen des EFRE bzw. des TEN-V-Haushalts finanziert wurden.

26

Gemäß der Halbzeitbilanz des Projektportfolios des TEN-V-Mehrjahresprogramms traten bei 60 % der TEN-V-Projekte Verzögerungen auf; bei 40 % betrug diese Verzögerungen mehr als ein Jahr. Der Halbzeitbilanz zufolge wurden viele Verzögerungen dadurch verursacht, dass Projekte noch nicht ausgereift waren, da Mitgliedstaaten Projekte vorschlugen, für die noch keine Umweltgenehmigungen erteilt worden waren.

27

Auch die meisten der vom Hof untersuchten Projekte waren mit Verzögerungen verbunden. Einige gingen auf das Fehlen von Umwelt- oder Baugenehmigungen zurück, wie im Fall der Brücken bei Briegden und Oelegem in Belgien, oder aber auf langwierige Streitigkeiten in Bezug auf Umweltfragen oder im Zusammenhang mit Verfahren zur öffentlichen Auftragsvergabe (Schleuse Fankel in Deutschland, siehe **Kasten 6**, und Schleuse Lanaye in Belgien).

Kasten 6

Die Fertigstellung des Projekts in Fankel dauerte über 20 Jahre

Das Projekt „Schleuse Fankel“ wurde 1992 als Projekt mit höherer Priorität in die deutsche Verkehrsstrategie aufgenommen. Die Projektplanungsphase begann 1993, aber die Bauarbeiten wurden erst 13 Jahre später, im Juni 2006, aufgenommen, weil die Umsetzung systematisch verschoben wurde.

Die Projektumsetzung, die 2006 begann, sollte den Plänen zufolge bis 2011 abgeschlossen sein, wurde aber erst 2014 abgeschlossen. Die Verzögerungen gingen hauptsächlich auf Streitigkeiten im Zusammenhang mit Verfahren zur öffentlichen Auftragsvergabe und auf Änderungen der Projektgestaltung nach Beginn der Umsetzung zurück.

Die EU-Strategien für die Binnenschifffahrt beruhen nicht auf einer umfassenden und stichhaltigen Analyse

28

Der Hof prüfte,

- a) ob die Kommission zusammen mit den Mitgliedstaaten auf der Grundlage von Bewertungen der gegenwärtigen Lage, der Verkehrsanforderungen und der zu beseitigenden Unzulänglichkeiten in der Infrastruktur kohärente Strategien in Bezug auf die Binnenschifffahrt entwickelt oder entworfen hatte;
- b) ob diese Strategien der Frage der Flussinstandhaltung in ausreichendem Maße Rechnung getragen haben.

Die EU-Strategien beruhen nicht auf stichhaltigen Analysen

29

Der Hof analysierte die Weißbücher aus den Jahren 2001 und 2011, in denen die EU-Verkehrspolitik für das jeweilige Jahrzehnt vorgeschlagen wurde, sowie die EU- und nationalen Verkehrsstrategien und Aktionsprogramme (der geprüften Mitgliedstaaten), einschließlich der TEN-V-Leitlinien und des NAIADES-Aktionsprogramms, um zu klären, ob die Grundsatz- und Strategiepapiere sich auf stichhaltige Analysen stützten und präzise Ziele verfolgten.

30

Aus den europäischen Grundsatz- und Strategiepapieren ging nicht klar hervor, ob Investitionen in den Ausbau der Flussinfrastruktur zu der erwarteten Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf Binnenwasserstraßen führen könnten.

31

In keinem dieser Papiere wurde bewertet, ob sich die Beseitigung von Engpässen in den verschiedenen Korridoren derart auf die Marktnachfrage im Bereich der Binnenschifffahrt auswirken würde, dass dies einen Nutzen in Form einer Verringerung des Straßenverkehrsaufkommens, der Schadstoffemissionen und der Transportkosten mit sich brächte¹⁵. Die potenzielle Marktnachfrage im Bereich der Binnenschifffahrt in den verschiedenen Korridoren wurde nicht bewertet. Daher waren die Kosten und der Nutzen von Investitionen in verschiedene Netze, Flüsse oder Flussabschnitte nicht bekannt.

32

In den Grundsatz- und Strategiepapieren fehlten darüber hinaus präzise Zielsetzungen für die Binnenschifffahrt (siehe **Kasten 7**).

15 Gemäß dem von der Kommission finanzierten Bericht *Medium and Long Term Perspectives of IWT in the European Union* (Mittel- und langfristige Perspektiven der Binnenschifffahrt in der Europäischen Union) wird der Verkehrsträgeranteil der Binnenschifffahrt in einem Szenario mit niedrigem bis mittelmäßigem Wachstum zurückgehen, während er in einem Szenario mit hohem Wachstum nicht weiter zurückgehen und 2040 bei ungefähr 6,0% liegen wird.

In den Strategiepapieren fehlten präzise Zielsetzungen in Bezug auf die Steigerung des Verkehrsträgeranteils der Binnenschifffahrt

Die Weißbücher aus den Jahren 2001 und 2011 waren die wichtigsten Grundsatzpapiere der Kommission im Verkehrsbereich, allerdings waren sie rechtlich nicht bindend. Das erste Weißbuch sah das allgemeine Ziel der Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsträger vor, die sowohl den Schienenverkehr als auch die Binnenschifffahrt umfassen. In dem 2011 veröffentlichten aktuelleren Weißbuch wird dies durch die Forderung quantifiziert, dass bis 2030 30 % des Güterverkehrs über mittlere Entfernungen von der Straße auf den Schienen- und Schiffsverkehr verlagert werden sollten. In keinem dieser Papiere wurde allerdings das Ausmaß genannt, in dem die Binnenschifffahrt zur Erreichung dieses Ziels beitragen soll.

Die TEN-V-Leitlinien aus dem Jahr 2010, die in Form eines Beschlusses des Europäischen Parlaments und des Rates veröffentlicht wurden, legten das strategische Ziel der Fertigstellung des TEN-V-Netzes bis 2020 fest. Die TEN-V-Leitlinien aus dem Jahr 2013, die als Verordnung veröffentlicht wurden und daher den Mitgliedstaaten rechtliche Verpflichtungen auferlegten, geben vor, dass das Kernnetz bis 2030 und das Gesamtnetz bis 2050 fertiggestellt werden muss.

Das einzige Dokument, in dem ein quantitatives Ziel für die Binnenschifffahrt festgelegt wurde, ist die *Donaustrategie*¹⁶, die als Mitteilung der Kommission veröffentlicht wurde und eine begrenztere geografische Reichweite hat. Dieses Dokument enthielt das Ziel, den Güterverkehr auf der Donau bis 2020 um 20 % (gegenüber 2010) zu erhöhen.

¹⁶ KOM(2010) 715 endgültig vom 8. Dezember 2010 „Strategie der Europäischen Union für den Donauroaum“.

Die EU-Strategien waren nicht ausreichend auf zentrale Hindernisse für ihre Umsetzung auf Ebene der Mitgliedstaaten ausgerichtet

Die Ansätze der Mitgliedstaaten waren uneinheitlich

33

Engpässe in einem Mitgliedstaat können die Binnenschifffahrt in den Nachbarländern beeinflussen. Es ist daher wichtig, dass die Verkehrsstrategien der Mitgliedstaaten kohärent und koordiniert umgesetzt werden. Der Hof stellte allerdings fest, dass die Strategien der Mitgliedstaaten in Bezug auf die Binnenschifffahrt unterschiedliche Ansätze beinhalteten und dass die diesem Verkehrsträger geschenkte Beachtung sehr unterschiedlich ausgeprägt war.

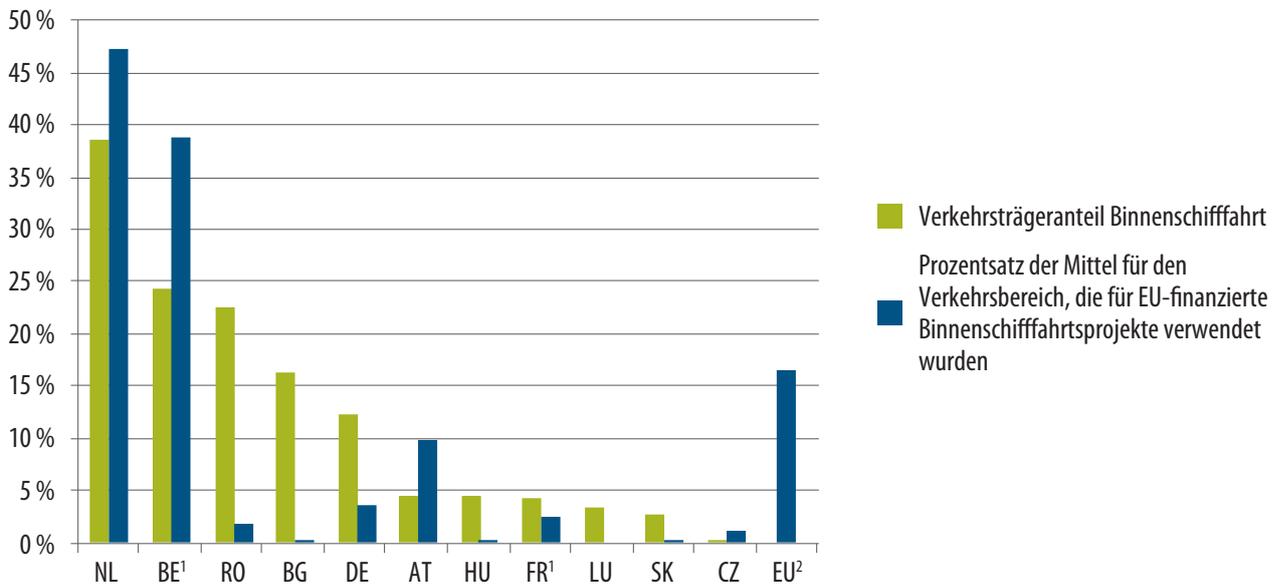
34

Zum Beispiel stellte der Hof fest, dass der Haushaltsanteil, der für EU-finanzierte Binnenschifffahrtsprojekte bereitgestellt wurde, je nach Mitgliedstaat erheblich variierte. Während die Niederlande der Binnenschifffahrt (bei einem Verkehrsträgeranteil von 39 %) ungefähr 47 % der EU-Mittel für den Verkehrsbereich und Belgien der Binnenschifffahrt (bei einem Verkehrsträgeranteil von 29 %) ungefähr 39 % der EU-Mittel für den Verkehrsbereich zuwies, stellten die meisten anderen Mitgliedstaaten für die Binnenschifffahrt einen wesentlich geringeren Prozentsatz im Vergleich zum Verkehrsträgeranteil bereit (siehe **Abbildung 6**)¹⁷. In allen Mitgliedstaaten mit Ausnahme Österreichs, Belgiens, der Niederlande und Frankreichs lag der Schwerpunkt bei der Mittelzuweisung auf anderen Verkehrsträgern, insbesondere dem Schienenverkehr (siehe auch **Tabelle 3**). Dies führte zu weniger ehrgeizigen Zielen und geringen Mittelzuweisungen für die Umsetzung von Projekten, die die Schiffbarkeitsbedingungen von Binnenwasserstraßen verbessern könnten.

¹⁷ Vergleichsweise waren die Niederlande der Mitgliedstaat, der die meisten Mittel für die Binnenschifffahrt zur Verfügung stellte (mehr als 40 % seiner Gesamtmittel für TEN-V-Projekte bei einem Verkehrsträgeranteil von ungefähr 39 %).

Abbildung 6

Vergleich zwischen dem Verkehrsträgeranteil der Binnenschifffahrt und dem Prozentsatz der EU-Mittel, die der Binnenschifffahrt im Zeitraum 2007-2013 von den Mitgliedstaaten auf den wichtigsten Binnenschifffahrtskorridoren zugewiesen wurden (Mittel aus dem TEN-V-Programm, dem EFRE und dem Kohäsionsfonds für lokale, regionale und TEN-V-Wasserstraßen)



- 1 Projektvorschläge für diesen Mitgliedstaat umfassen nicht die Vorschläge, die unter „EU“ für die Fertigstellung der Binnenwasserstraßenverbindung zwischen der Seine und der Schelde aufgeführt sind.
- 2 Internationale Projekte, die mehr als einen Mitgliedstaat betreffen.

Quelle: Europäische Kommission.

35

In Bezug auf die Binnenschifffahrtskorridore, die mehrere Mitgliedstaaten durchqueren, stellte der Hof fest, dass die Verschiedenartigkeit der von den Mitgliedstaaten verfolgten Ansätze den reibungslosen Ausbau dieses Verkehrsträgers auf den wichtigsten europäischen Flüssen behinderte, da Investitionen in die Verbesserung der Schiffbarkeitsbedingungen der Flüsse koordiniert werden müssen, um wirksam zu sein.

Verschiedene Ansätze der Mitgliedstaaten – Beispiele der Flüsse Elbe und Donau

Die Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt in der Tschechischen Republik hängt unter anderem von der Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt im deutschen Abschnitt der Elbe ab. Trotz einer kürzlich von den deutschen Behörden vorgenommenen Klassifizierung der Flüsse gemäß ihren Prioritätsstufen wurde die Elbe jedoch noch nicht klassifiziert. Gemäß einer jüngst getroffenen Vereinbarung zwischen dem Bund und den betroffenen Ländern¹⁸ sollten die derzeitigen Schiffbarkeitsbedingungen erhalten bleiben, doch wird Deutschland seine Instandhaltungsmaßnahmen begrenzen und nicht weiter in die Verbesserung der Schiffbarkeitsbedingungen investieren.

Obwohl der ungarische Donauabschnitt mehr als 400 km lang ist, besitzt Ungarn nur eine begrenzte Binnenflotte und nur wenige Häfen, die von der Binnenschifffahrt profitieren könnten. Der Mitgliedstaat hatte daher kein direktes Interesse an der Entwicklung von Baumaßnahmen, die für die Verbesserung der Schiffbarkeitsbedingungen erforderlich wären.

¹⁸ Beschlussfassung der 6. Bund-Länder-Sitzung vom 23.5.2013 in Berlin – Eckpunkte für ein Gesamtkonzept Elbe des Bundes und der Länder.

Die Kosten für die Beseitigung aller Engpässe übersteigen bei Weitem die verfügbaren Mittel

36

Bis 2006 hatte die Kommission keinerlei Schätzungen der Kosten des Ausbaus der Binnenwasserstraßen innerhalb des transeuropäischen Netzes vorgelegt. Im Jahr 2006 wurden im Rahmen des NAIADES-Programms die Kosten für die zwei vorrangigen Vorhaben zugunsten der Binnenschifffahrt (siehe Ziffer 42) mit ungefähr 3 700 Millionen Euro beziffert¹⁹. Im Jahr 2010 wurden die Kosten für die

Beseitigung der Engpässe in Europa im Rahmen des PLATINA-Projekts auf mehr als 16 Milliarden Euro geschätzt (siehe **Kasten 9**).

37

Die geschätzten Kosten für die Beseitigung aller ermittelten Engpässe liegen weit über den aus dem EU-Haushalt für die Infrastruktur im Bereich der Binnenschifffahrt verfügbaren begrenzten Mitteln. Um diese Lücke zu schließen, sind daher zusätzliche Mittel aus nationalen und/oder privaten Quellen nötig.

¹⁹ Anhang des NAIADES-Programms (KOM(2006) 6 endgültig).

Das PLATINA-Projekt und die Bestandsaufnahme der Engpässe

Um die Erreichung der NAIADES-Ziele zu beschleunigen, rief die Kommission zusammen mit einem Konsortium von 23 verschiedenen Partnern das **PLATINA**-Projekt ins Leben. Dieses bestand aus einem im Rahmen des Siebten Forschungsrahmenprogramms der Europäischen Union (FP7) finanzierten interdisziplinären Wissensnetzwerk, das die zur Erreichung der NAIADES-Ziele erforderliche Dynamik erzeugen sollte.

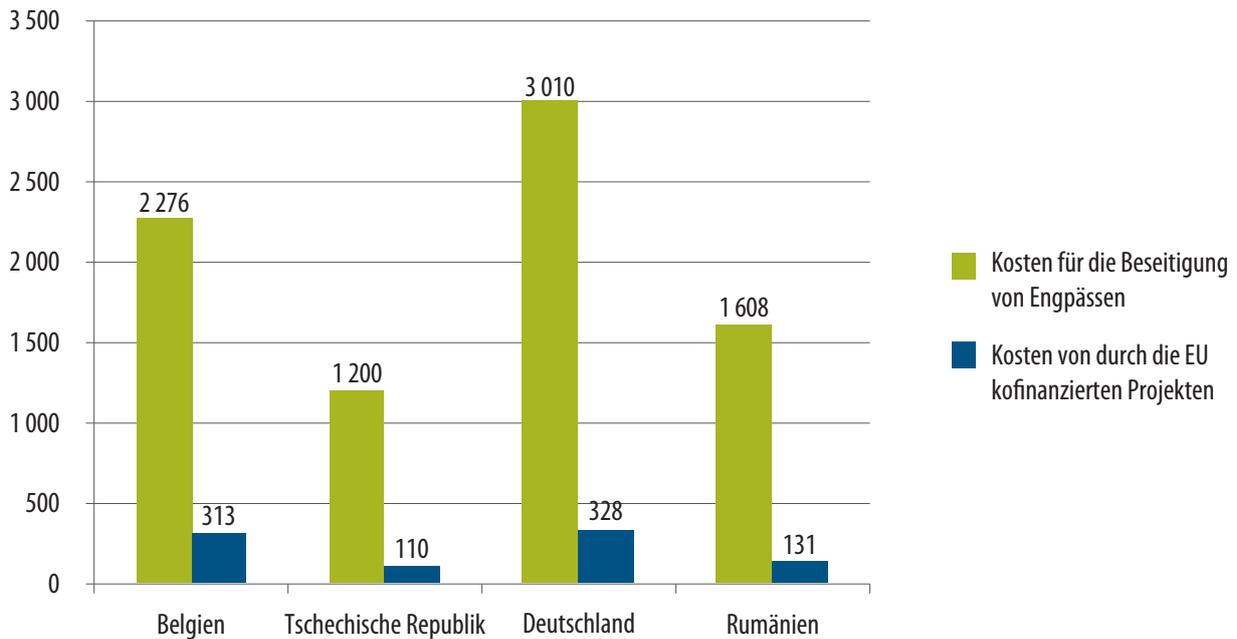
Im Jahr 2010 wurden im Rahmen des PLATINA-Projekts die ungefähren Kosten für die Beseitigung eines Großteils der auf den europäischen Binnenwasserstraßen ermittelten Engpässe quantifiziert (siehe **Abbildung 7**). Wie dieser Liste zu entnehmen ist, wurden die Kosten für die Beseitigung von Engpässen und bestehenden Verbindungslücken in den Mitgliedstaaten mit relevanten Binnenschifffahrtskorridoren²⁰ auf über 16 Milliarden Euro geschätzt²¹ (siehe **Anhang V**).

²⁰ Belgien, Bulgarien, die Tschechische Republik, Deutschland, Frankreich, Ungarn, die Niederlande, Österreich und Rumänien.

²¹ Diese Angaben enthalten nicht die Kosten für die Beseitigung von Engpässen in Ungarn, da diese nicht quantifiziert wurden, sowie für die Saône-Mosel- und Rhein-Verbindung in Frankreich, die auf ungefähr 10 Milliarden Euro geschätzt wurde.

Abbildung 7

Gegenüberstellung der Kosten für die Beseitigung der Engpässe (in Millionen Euro) und der Kosten der von der Kommission kofinanzierten, im Zeitraum 2007-2013 umgesetzten Projekte in den im Rahmen der Prüfung besuchten Ländern



Die Kosten der Beseitigung von Engpässen in Ungarn wurden nicht quantifiziert.

Quelle: PLATINA-Bestandsaufnahme der Engpässe und Europäische Kommission.

Aufeinanderprallen von Umweltschutzerfordernissen und Erfordernissen in Bezug auf den Ausbau der Binnenschifffahrt

38

Flüsse bieten zahlreichen Spezies einen natürlichen Lebensraum, der durch die Umsetzung von Infrastrukturprojekten beeinträchtigt werden kann²². Aus diesem Grund sind zur Umsetzung solcher Projekte im Vorfeld Umweltgenehmigungen erforderlich. Der Hof untersuchte, ob Verzögerungen aufgrund von Schwierigkeiten bei der Einholung von Umweltgenehmigungen auftraten.

39

Projekte im Bereich der Binnenschifffahrt waren mit vielen Schwierigkeiten konfrontiert, da das Erfordernis bestand, ein angemessenes Ausmaß an Umweltschutz einerseits und einen adäquaten Ausbau dieses Verkehrsträgers andererseits sicherzustellen. Die Projekte wurden oft von politischen und ökologischen Erwägungen sowie von Streitigkeiten zwischen den verschiedenen Interessengruppen bzw. mit der Zivilgesellschaft beeinflusst, die ihre Umsetzung verzögerten oder blockierten. Darüber hinaus war die Einholung relevanter Umweltgenehmigungen häufig mit zeitraubenden Verwaltungsverfahren und kostspieligen Umweltausgleichsmaßnahmen verbunden.

22 Viele Flüsse sind Teil von Naturschutzgebieten, die das sogenannte Natura-2000-Netz bilden.

40

Dies führte in einigen Mitgliedstaaten dazu, dass weniger Projekte als geplant umgesetzt oder Projekte mit niedrigerer Priorität finanziert wurden:

- a) Zu Beginn des Programmplanungszeitraums 2007-2013 wurden in Ungarn 75 Millionen Euro aus dem Kohäsionsfonds für die Binnenschifffahrt zur Verfügung gestellt. Dieser Betrag wurde später allerdings auf 3,2 Millionen Euro reduziert, was einer Verringerung der ursprünglichen Mittelausstattung um fast 96 % entspricht. Die ursprüngliche Mittelzuweisung beruhte auf der Annahme, dass nach Durchführung einer im Rahmen des TEN-V finanzierten Studie mit einem Budget von 8 Millionen Euro die anschließenden Arbeiten zur Verbesserung der Schiffbarkeit auf dem ungarischen Abschnitt der Donau zeitnah folgen und bis 2015 fertiggestellt sein würden. Es wurden jedoch nicht die erforderlichen Umweltgenehmigungen erteilt. Da die der Binnenschifffahrt in Ungarn zugewiesenen Mittel zur selben Prioritätsachse gehörten wie der Schienenverkehr, wurden die Mittel auf Letzteren übertragen, wofür keine vorherige Absprache mit der Kommission erforderlich war.
- b) In der Tschechischen Republik wurden die EFRE-Mittel für Binnenwasserstraßen im Zeitraum 2007-2013 auf der Grundlage der Annahme zugewiesen, dass ein wichtiger Engpass in Děčín bis 2015 beseitigt würde, was mit geschätzten Kosten in Höhe von insgesamt 142 Millionen Euro verbunden gewesen wäre. Allerdings konnten die Umweltgenehmigungen nicht rechtzeitig ausgestellt werden, um das Projekt innerhalb des Zeitraums, in dem solche Projekte finanziert werden konnten, umzusetzen. Um diese Mittel nicht vom operationellen Programm abzuziehen, wurde daher eine Reihe anderer Projekte durchgeführt, die für den Güterverkehr weit weniger relevant waren. Dies

führte dazu, dass die zugewiesenen Mittel aufgebraucht wurden, jedoch keine signifikante Verbesserung des Güterverkehrs mit Binnenschiffen daraus folgte.

Der Ansatz bei der Auswahl von Projekten war nicht ausreichend zielgerichtet

41

Die zwei wichtigsten EU-Finanzierungsquellen für die Umsetzung der Strategie für die Binnenschifffahrt waren der TEN-V-Haushalt einerseits sowie der EFRE und der Kohäsionsfonds andererseits (siehe Ziffern 12-13):

- a) Die Mittel aus dem TEN-V-Haushalt werden prinzipiell im Einklang mit den Zielen der EU-Verkehrspolitik bereitgestellt. Aus diesem Haushalt kofinanzierte Projekte werden der Kommission im Anschluss an jährliche oder mehrjährige Aufrufe zur Einreichung von Vorschlägen von den Mitgliedstaaten übermittelt, und die Kommission wählt die Projekte dann aus allen von den Mitgliedstaaten für verschiedene Verkehrsträger eingereichten Projektvorschlägen aus.
- b) Die Ziele des EFRE und des Kohäsionsfonds sind wesentlich weiter gefasst als die Ziele im Verkehrsbereich. Die Projekte werden im Anschluss an die Genehmigung der operationellen Programme, in denen Prioritätsachsen festgelegt und dafür jeweils Mittel vorgesehen wurden, direkt von den Mitgliedstaaten ausgewählt. Nur Großprojekte, d. h. Projekte, die mit Kosten von mehr als 50 Millionen Euro verbunden sind, müssen von der Kommission spezifisch bewertet werden.

42

In der TEN-V-Verordnung und den diesbezüglichen Leitlinien aus dem Jahr 2010²³ wurde ein TEN-V-Netz von über 30 000 km Länge ermittelt. Das TEN-V-Programm umfasste auch zwei vorrangige Vorhaben im Bereich der Binnenschifffahrt, die von der Kommission bereits 2007 genehmigt worden waren: das vorrangige Vorhaben Nr. 18 (Binnenwasserstraße Rhein/Maas-Main-Donau) und das vorrangige Vorhaben Nr. 30 (Binnenwasserstraße Seine-Schelde). Es lagen jedoch keinerlei Kriterien zur Priorisierung der Engpässe in diesen Korridoren vor. Die einzige Priorität, die in Bezug auf Engpässe genannt wurde, war der Donauabschnitt zwischen Straubing und Vilshofen in Deutschland, der im Weißbuch 2001 als Beispiel für zu beseitigende Engpässe aufgelistet war.

43

Um Wasserstraßen innerhalb des TEN-V-Netzes zu priorisieren, wurden mit der neuen Fazilität „*Connecting Europe*“ und den TEN-V-Leitlinien aus dem Jahr 2013²⁴ ein Kern- und ein Gesamtnetz vorgegeben, zu deren Fertigstellung bis 2030 bzw. 2050 die Mitgliedstaaten rechtlich verpflichtet sind (siehe **Abbildung 1**). Bei Binnenwasserstraßen wird jedoch nicht zwischen dem Kern- und dem Gesamtnetz unterschieden, was für eine Priorisierung der Binnenwasserstraßen nicht hilfreich ist.

44

Die Binnenschifffahrtsprojekte, die aus dem EFRE finanziert wurden, lagen im Allgemeinen nicht auf Binnenwasserstraßen mit hohem Güterverkehrsaufkommen und waren häufig nicht auf die Erfordernisse des Güterverkehrs mit Binnenschiffen zugeschnitten (siehe Ziffern 23-24). Dies war darauf zurückzuführen, dass nicht alle förderfähigen Länder und Regionen an Wasserstraßen mit hohem Verkehrsaufkommen lagen²⁵ und dass die Mitgliedstaaten beschlossen, EFRE-/KF-Mittel für Binnenschifffahrtsprojekte an Flüssen mit niedrigem Verkehrsaufkommen bereitzustellen.

45

Begrenzte Ressourcen sollten auf Erfordernisse mit höchster Priorität ausgerichtet werden, um eine größtmögliche Wirkung zu erzielen. Eine Priorisierung von Flüssen oder Flussabschnitten wäre sachdienlich, da die meisten Vorteile, die sich aus der Beseitigung eines Engpasses ergeben können, erst dann spürbar werden, wenn der gesamte Flussabschnitt entsprechend ausgebaut wurde (siehe auch Ziffer 23 Buchstabe b). Der Hof stellte fest, dass im Rahmen der EU-Strategien weder geplante Aktivitäten noch die Flüsse, in die die begrenzten Ressourcen investiert werden sollten, priorisiert wurden.

23 Beschluss Nr. 661/2010/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (ABl. L 204 vom 5.8.2010, S. 1).

24 Verordnung (EU) Nr. 1315/2013.

25 Förderfähige Länder im Rahmen des Kohäsionsfonds im Zeitraum 2007-2013 sind Bulgarien, die Tschechische Republik, Estland, Griechenland, Zypern, Lettland, Litauen, Ungarn, Malta, Polen, Portugal, Rumänien, Slowenien, die Slowakei und Spanien (Übergangsunterstützung). Die förderfähigen Regionen für EFRE-Mittel im Rahmen des Konvergenziels liegen in Belgien, Bulgarien, der Tschechischen Republik, Deutschland, Estland, Griechenland, Spanien, Frankreich, Italien, Lettland, Litauen, Ungarn, Malta, Polen, Portugal, Rumänien, Slowenien, der Slowakei und dem Vereinigten Königreich.

Die Mitgliedstaaten kümmern sich nicht in ausreichendem Maße um die Flussinstandhaltung

46

Obwohl sie wichtig ist, wird die Instandhaltung häufig vernachlässigt; die Mitgliedstaaten stellten nicht genügend Mittel für die Instandhaltung bereit, was erhebliche Rückstände zur Folge hatte²⁶. Der Hof analysierte daher, ob die EU-Strategien den Aspekt der Flussinstandhaltung abdeckten. Hierzu nahm er einen Vergleich einschlägiger Studien und Berichte zur Flussinstandhaltung vor, um zu bewerten, ob die Instandhaltungsmaßnahmen mit den bestehenden EU-Strategien in Einklang standen.

47

Der Hof stellte fest, dass die Flussinstandhaltung ein zentraler Aspekt der Binnenschifffahrt ist, da eine mangelnde Instandhaltung zur Verschlechterung der bestehenden Schiffbarkeitsbedingungen und zur Entstehung neuer Engpässe führen könnte, die die Wirksamkeit von Infrastrukturprojekten im Bereich der Binnenschifffahrt verringern. Es ist daher von größter Wichtigkeit, dass die Kommission Gewähr für die Wirksamkeit der Instandhaltungsmaßnahmen erhält, die von allen für die Binnenschifffahrt relevanten Mitgliedstaaten durchgeführt werden.

48

Der Hof stellte ferner fest, dass nicht alle Mitgliedstaaten die Erklärung über die wirksame Instandhaltung der Fahrrinneninfrastruktur ratifiziert haben (siehe **Kasten 10**).

49

Gegenwärtig liegen – außer für die Donau²⁷ – keine Nachweise vor, dass die Mitgliedstaaten der Kommission systematisch über den Schiffbarkeitszustand, die Instandhaltungserfordernisse, die tatsächlichen Instandhaltungsmaßnahmen und mögliche Lücken Bericht erstatten. Die Kommission ist daher selbst nicht darüber informiert, ob die von ihr kofinanzierten Projekte mittel- und langfristig nachhaltig sind und ob die Schiffbarkeitsbedingungen in allen Abschnitten der wichtigsten europäischen Flüsse auf einem zufriedenstellenden Stand gehalten werden.

26 Der Bericht *Medium and Long Term Perspectives of IWT in the European Union* (Mittel- und langfristige Perspektiven der Binnenschifffahrt in der Europäischen Union) bestätigte, dass die unzulängliche Instandhaltung von Wasserstraßen durch mehrere Mitgliedstaaten ein Problem ist, insbesondere auf dem Ost-West- und dem Donau-Korridor.

27 Die Mitgliedstaaten erstatten im Rahmen des Lenkungs Ausschusses des Schwerpunktbereichs 1a (Binnenwasserstraßen) der EU-Strategie für den Donauroaum (EUSDR) systematisch Bericht über den Schiffbarkeitszustand der Donau. Umsetzung und Koordinierung übernehmen Österreich und Rumänien (Verkehrsministerien und via donau) zusammen mit der Kommission (GD Regionalpolitik und Stadtentwicklung und GD Mobilität und Verkehr) und dem Koordinator des Korridors.

Kasten 10

Ungarn hat die „Erklärung über die wirksame Instandhaltung der Fahrrinneninfrastruktur auf der Donau und ihren schiffbaren Nebenflüssen“ nicht unterzeichnet

Am 7. Juni 2012 traten die Verkehrsminister der Länder des Donau-Einzugsgebiets in Luxemburg zusammen, um eine Erklärung über die wirksame Instandhaltung der Fahrrinneninfrastruktur zu unterzeichnen. Diese Erklärung verpflichtete diese Länder unter anderem dazu, die Ausführung der regelmäßigen Fahrrinneninstandhaltungsarbeiten entlang der Donau und ihrer Nebenflüsse sicherzustellen und angemessene Fahrrinnenparameter für einen guten Schiffbarkeitszustand aufrechtzuerhalten.

Die Erklärung über die wirksame Instandhaltung der Fahrrinneninfrastruktur wurde 2012 von allen relevanten Mitgliedstaaten mit Ausnahme Ungarns unterzeichnet.

50

Der Hof stellte fest, dass trotz der Zielsetzung, den Verkehr von der Straße auf umweltfreundliche Verkehrsträger zu verlagern, in der EU insgesamt seit 2001 kein signifikanter Anstieg des Verkehrsträgeranteils der Binnenschifffahrt zu verzeichnen ist. Der Hof ist daher der Ansicht, dass die europäischen Strategien für die Binnenschifffahrt nicht wirksam umgesetzt wurden, da das politische Ziel der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf Binnenwasserstraßen nicht erreicht wurde und sich die allgemeinen Schifffahrtsbedingungen nicht verbessert haben. Darüber hinaus waren die geprüften, aus dem EU-Haushalt kofinanzierten Vorhaben nicht wirksam in Bezug auf eine Verbesserung der Schifffahrt und eine Steigerung des Verkehrsaufkommens auf den Binnenwasserstraßen.

51

Der Hof weist ferner darauf hin, dass ein Ausbau der Binnenschifffahrt ein erhebliches Maß an Koordinierung zwischen den Mitgliedstaaten erfordert und dass wie bei anderen größeren Infrastrukturprojekten politische und ökologische Erwägungen die Umsetzung von Binnenschifffahrtsprojekten beeinflussen können.

52

Nach Ansicht des Hofes scheiterten die Verbesserung des Verkehrsträgeranteils und der allgemeinen Schifffahrtsbedingungen daran, dass die Mitgliedstaaten nur eine äußerst begrenzte Anzahl an Projekten vorschlugen und ausführten, dass die durchgeführten Projekte häufig nicht die für die Beseitigung von Engpässen relevantesten Vorhaben waren und dass Engpässe nur vereinzelt beseitigt wurden.

Empfehlung 1

Zur Verbesserung der Wirksamkeit der EU-Finanzierung der Binnenschifffahrt und zur Sicherstellung einer besseren Leistung von Projekten

- a) sollten die Mitgliedstaaten denjenigen Binnenschifffahrtsprojekten Priorität einräumen, die an den Korridoren, Flüssen oder Flussabschnitten liegen, welche den größten und unmittelbarsten Nutzen hinsichtlich der Verbesserung der Binnenschifffahrt mit sich bringen;
- b) sollte die Kommission bei der Auswahl von zu finanzierenden Projektvorschlägen ihre Mittel auf jene Projekte konzentrieren, die für die Binnenschifffahrt am relevantesten sind und für die bereits fortgeschrittene Pläne in Bezug auf die Beseitigung von Engpässen in der näheren Umgebung vorliegen.

53

Der Hof stellte fest, dass in den EU-Strategien einige wichtige Analysen fehlten. In den Strategien wurden die allgemeinen Vorteile der Binnenschifffahrt in den verschiedenen Korridoren nicht ermittelt, und zudem wurde das Ausmaß, in dem die Binnenschifffahrt zur Erreichung des strategischen Ziels der Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf umweltfreundliche Verkehrsträger beitragen sollte, nicht bewertet. Die Mitgliedstaaten verfolgten unterschiedliche Ansätze und räumten diesem Verkehrsträger nicht dieselbe Priorität ein, was zu einem unkoordinierten Ansatz entlang der Binnenschifffahrtskorridore führte. Die Mitgliedstaaten, in denen die Binnenschifffahrt in der Gesamtheit der Verkehrsträger eine wichtige Rolle spielt, schenken diesem Bereich mehr Beachtung, während die Mitgliedstaaten, die weniger direkte Vorteile erwarteten, ihm deutlich geringere Priorität einräumten.

Schlussfolgerungen und Empfehlungen

54

Bei den Fördermaßnahmen zugunsten des Güterverkehrs mit Binnenschiffen fanden keine wirksame Konzentration und Priorisierung statt. Alle Anrainer-Mitgliedstaaten sollten zur Umsetzung der Strategie beitragen, obwohl einige von ihnen nur ein geringes direktes Interesse daran hatten. Darüber hinaus wurde der Flussinstandhaltung auf den Hauptkorridoren der Binnenschifffahrt nicht genügend Beachtung geschenkt. Daher sollte dieses Problem in Angriff genommen und der erforderliche Mehrwert auf Ebene der Europäischen Union geschaffen werden.

Empfehlung 2

Mit Blick auf die zukünftige Weiterentwicklung der EU-Strategie für den Güterverkehr mit Binnenschiffen und eine bessere Koordinierung zwischen den Mitgliedstaaten

- a) sollte die Kommission ausführliche Analysen des potenziellen Markts und der Vorteile der Binnenschifffahrt in verschiedenen Flussabschnitten durchführen und unter Berücksichtigung des Potenzials, das diese Flussabschnitte hinsichtlich des Ausbaus der Korridore für den Güterverkehr mit Binnenschiffen aufweisen, die Umsetzung des TEN-V-Kernnetzes zwischen den Mitgliedstaaten koordinieren;
- b) sollten sich Kommission und Mitgliedstaaten bei der Korridorumsetzung auf spezifische und erreichbare Zielsetzungen und präzise Etappenziele für die Beseitigung von Korridorengpässen im Rahmen der Fazilität „*Connecting Europe*“ einigen. Dabei sollten die TEN-V-Zielsetzung der Fertigstellung des Kernnetzes bis 2030, die Verfügbarkeit von Mitteln auf Ebene der EU und der Mitgliedstaaten sowie die politischen und ökologischen Erwägungen hinsichtlich des Aufbaus neuer (oder des Ausbaus bereits bestehender) Binnenschifffahrtsinfrastrukturen berücksichtigt werden;
- c) sollte die Kommission bei der nächsten Überarbeitung der TEN-V-Verordnung eine Stärkung der Rechtsgrundlage dahin gehend vorschlagen, dass i) die Berichterstattungspflichten bezüglich des Schiffbarkeitszustands der Wasserstraßen erweitert werden und ii) die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, auf koordinierte Weise nationale Pläne für die Instandhaltung der Binnenwasserstraßen auszuarbeiten.

Dieser Bericht wurde von Kammer II unter Vorsitz von Herrn Henri GRETHEN, Mitglied des Rechnungshofs, in ihrer Sitzung vom 28. Januar 2015 in Luxemburg angenommen.

Für den Rechnungshof



Vítor Manuel da SILVA CALDEIRA
Präsident

Anhang I

Klassifizierung der europäischen Binnenwasserstraßen gemäß Resolution Nr. 92/2 der Europäischen Verkehrsministerkonferenz

Arten von Binnenwasserstraßen	Klassen von schiffbaren Wasserstraßen	Motorschiffe und Schleppkähne				Schubverbände				Brückendurchfahrthöhe H (m)			
		Typ des Schiffes: Allgemeine Merkmale				Art des Schubverbands: Allgemeine Merkmale							
	Bezeichnung	Maximale Länge L (m)	Maximale Breite B (m)	Tiefgang D (m)	Tonnage T (t)	Länge L (m)	Breite B (m)	Tiefgang D (m)	Tonnage T (t)				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
Von regionaler Bedeutung	I	Penische	38,5	5,05	1,80-2,20	250-400						4,0	
	II	Kempenaar	50-55	6,6	2,50	400-650						4,0-5,0	
	III	Gustav Koenigs	67-80	8,2	2,50	650-1000						4,0-5,0	
Von regionaler Bedeutung	I	Groß Finow	41	4,7	1,40	180						3,0	
	II	BM-500	57	7,5-9,0	1,60	500-630						3,0	
	III		67-70	8,2-9,0	1,60-2,00	470-700			118-132	8,2-9,0	1,60-2,00	1000-1200	4,0
Von internationaler Bedeutung	IV	Johann Welker	80-85	9,5	2,50	1000-1500			85	9,5	2,50-2,80	1250-1450	5,25 oder 7,00
	Va	Großes Rheinschiff	95-110	11,4	2,50-2,80	1500-3000			95-110	11,4	2,50-4,50	1600-3000	5,25 oder 7,00 oder 9,10
	Vb								172-185	11,4	2,50-4,50	3200-6000	
	Via								95-110	22,8	2,50-4,50	3200-6000	7,00 oder 9,10
	Vib		140	15,0	3,90				185-195	22,8	2,50-4,50	6400-12000	7,00 oder 9,10
	Vic								270-280 195-200	22,8 33,0-34,2	2,50-4,0 2,50-4,50	9600-18000 9600-18000	9,10
	VII								285	33,0-34,2	2,50-4,50	14500-27000	9,0

Liste der vom Hof geprüften Projekte

Mitgliedstaat	Referenz Projekt/OP	Fonds	Beschreibung	Fluss/Korridor	Gesamtkosten (in Millionen Euro)	EU-Mittel (in Millionen Euro)	Abgeschlossen
BE	2009-BE-00049-E	TEN-V	Umbau der Noorderlaan-Brücke über den Albert-Kanal	Albert-Kanal	13,42	1,34	ja
BE	2010-BE-92214-P	TEN-V	Umbau der Brücken Briegden und Oelgem I über den Albert-Kanal	Albert-Kanal	15,72	1,57	nein
BE	2010-BE-18070-P	TEN-V	Bau einer Schleusenammer und einer Pumpstation am Albert-Kanal bei Lanaye	Albert-Kanal	151,22	26,930	nein
CZ	CZ. 1.01/6.2.00/09.0131	EFRE	Umbau der Eisenbahnbrücke Kolín	Elbe	41,06	28,86	ja
CZ	CZ 1.01/6.2.00/09.0130	EFRE	Fertigstellung der Moldau-Wasserstraße im Abschnitt České Budějovice – Hluboká	(Fluss) Moldau	31,91	20,52	ja
CZ	CZ 1.01/6.2.00/08.0081	EFRE	Öffentlicher Hafen Ústí nad Labem – Vaňov, Modernisierung des Hafenkais mit Hochwasserschutz für die Schiffe	Elbe	5,22	3,99	ja
DE	2007-DE-18050	TEN-V	Varianteunabhängige Untersuchungen zum Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen	Vorrangiges Vorhaben Nr. 18 (Donau)	26,7	13,35	ja
DE	2007-DE-18030	TEN-V	Neuerrichtung der Eisenbahnbrücke über der Donau bei Deggendorf	Vorrangiges Vorhaben Nr. 18 (Donau)	35,05	7,01	ja
DE	2007-DE-90602-P	TEN-V	Bau der zweiten Schleusenammer Fankel (Mosel)	Mosel	49,14	4,91	ja
DE	2009-DE-161-PR003 (SF)	EFRE	Bau des Schiffshebewerks Niederfinow	Havel-Oder-Kanal (HVO)	284,00	48,52	nein
DE	2007-DE-161P0002 (SF)	EFRE	Teilsanierung der Schleuse Hohenbruch	Ruppiner Kanal	0,49	0,35	ja
HU	2007-HU-18090S	TEN-V	Studien zur Verbesserung der Schiffbarkeit auf der Donau, ungarischer Abschnitt des vorrangigen Vorhabens Nr. 18	Vorrangiges Vorhaben Nr. 18 (Donau)	8,00	4,00	Ja
INSGESAMT					661,93	161,35	

Verkehrsträgeranteil der Binnenschifffahrt im Vergleich zu sämtlichen Landverkehrsträgern in den Mitgliedstaaten (MS) auf den wichtigsten Binnenschifffahrtskorridoren von 2001 bis 2012 (in %)

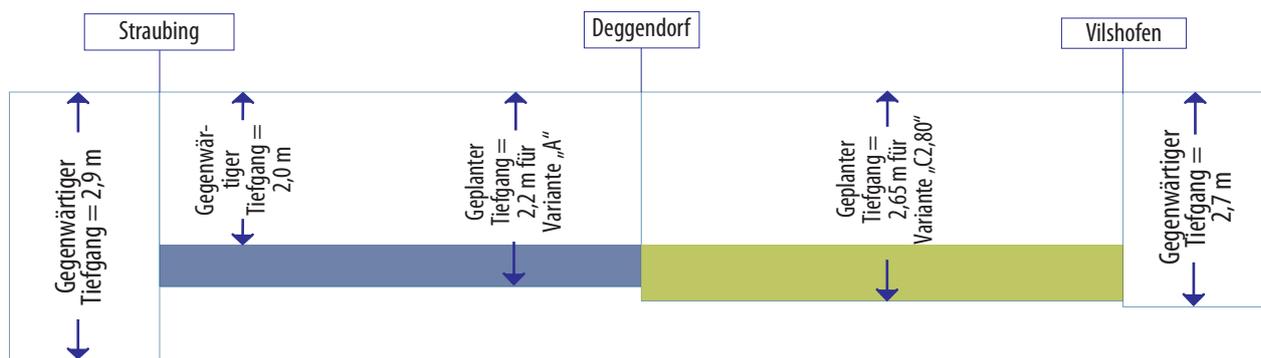
MS	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
EU	6,4	6,2	5,8	5,9	5,9	5,7	5,8	5,9	6,0	6,7	6,1	6,7
BE	11,3	11,8	12,5	13,1	14,1	14,7	14,9	15,6	14,3	17,6	18,5	24,3 ²
BG ¹	3,1	4,0	4,0	3,9	3,7	3,9	4,8	12,6	20,7	21,0	15,0	16,4
CZ	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1
DE	15,0	15,0	14,0	14,0	14,0	12,8	12,0	12,3	12,1	13,0	11,2	12,3 ³
FR	3,1	3,1	3,1	3,2	3,5	3,4	3,4	3,5	4,1	4,3	3,9	4,2
LU	3,8	3,7	3,0	3,5	3,6	4,0	3,3	3,8	3,1	3,9	3,2	3,4
HU	4,0	5,2	5,5	6,1	5,8	4,5	4,6	4,7	4,1	5,3	4,0	4,4
NL	34,0	33,0	32,0	31,0	32,0	32,1	35,0	34,7	31,3	36,0	36,7	38,7
AT	4,5	4,9	3,9	2,9	3,0	3,0	4,2	4,0	4,1	4,7	4,2	4,6
RO ¹	7,3	8,2	7,1	11,0	11,0	10,0	9,8	10,8	20,6	27,0	21,7	22,5
SK	4,0 ³	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	2,7	2,8	2,5	3,2	2,4	2,6

- 1 Im Jahr 2009 änderten Bulgarien und Rumänien ihre Methode zur Aufzeichnung des Verkehrsaufkommens auf Binnenwasserstraßen. Die nach 2009 erfassten Daten können daher nicht mit den Daten der Vorjahre verglichen werden.
- 2 Vorläufige Angabe.
- 3 Angabe gemäß Schätzung von Eurostat.

Quelle: Eurostat.

Die verschiedenen Varianten für die Beseitigung des Engpasses im Abschnitt Straubing-Vilshofen

Abbildung – Engpass zwischen Straubing und Vilshofen und verschiedene Varianten für seine Beseitigung



Tiefgang der Donau zwischen Straubing-Vilshofen

Quelle: Europäischer Rechnungshof.

Tabelle – Gegenüberstellung von Variante „A“ und Variante „C 2,80“

	Variante „A“	Variante „C 2,80“
Verlagerung des Verkehrsträgeranteils von Straße und Schiene zugunsten der Binnenschifffahrt	1,17 Millionen t	3 Millionen t
Jährliche Anzahl an Schiffen	9 742 (+ 336 jährlich)	10 896 (+ 1 490 jährlich)
Jährliche Transportkosteneinsparungen	33,9 Millionen Euro	78,6 Millionen Euro
Unterschiede zwischen durchschnittlichen Wartezeiten in diesem Abschnitt	Von 4,11 auf 4,20 Stunden	Trotz des höheren Verkehrsaufkommens Rückgang von 4,11 auf 2,65 Stunden
Transportkapazität insgesamt	11,02 Millionen t	12,83 Millionen t
Unfallrate: Anzahl Unfälle/(Streckenlänge × Anzahl Schiffe) × 1 000 000	Von 82,9 auf 62,2	Von 82,9 auf 30,4 (gegenüber dem Rhein, wo sie zwischen 10 und 25 liegt)
Kosten-Nutzen-Differenz in Euro	722 Millionen Euro	1 728 Millionen Euro
Kosten-Nutzen-Verhältnis	6,6	7,7
Ausgaben für Hochwasserschutzmaßnahmen	ca. 300 Millionen Euro (netto)	ca. 280 Millionen Euro (netto)
Ausgaben Fahrrinnenarbeiten	ca. 160 Millionen Euro (netto)	ca. 320 Millionen Euro (netto)
Ökologische Ausgleichsflächen für Hochwasserschutzmaßnahmen und Fahrrinnenarbeiten (alle Maßnahmen können ausgeglichen werden)	ca. 1 360 ha	ca. 1 415 ha
Tiefgang von 2,5 m (gegenwärtig an 144 Tagen/Jahr)	200 Tage/Jahr	301 Tage/Jahr

Kosten der Beseitigung von Engpässen gemäß der Bestandsaufnahme der Engpässe und Verbindungslücken des PLATINA-Programms vom 31.3.2010

Mitgliedstaat	Abschnitt	Arbeiten/zu lösende Probleme	Planungshorizont	Geschätzte Kosten (in Millionen Euro)
Frankreich	Saône-Mosel (E 10-02) und Rhein-Verbindung (E 10)	Zur Erschließung des Rhône-Einzugsgebiets, das Lyon, Marseille, die Rhône und den Mittelmeerraum mit dem nördlichen Netz verbindet, war die Verbindung Saône/Rhône-nördliches Netz Gegenstand einer langen Debatte.	vor 2025 fertiggestellt	10 000,00
	Seine-Mosel-Verbindung (E 80)	Zur direkteren Anbindung von Paris, des Hafens von Le Havre, Rouens und des Pariser Einzugsgebiets an das nördliche Netz	vor 2025 fertiggestellt	noch zu ermitteln
	Seine-Schelde-Verbindung (E 05)	Zur Anbindung von Paris, des Hafens von Le Havre, Rouens und des Pariser Einzugsgebiets an das nördliche Netz. Der Kanal wird 106 km lang sein.	vor 2025 fertiggestellt	4 000,00
	Rhône-Rhein-Kanal (E 10)	Keine Priorität für die französische Regierung		
	Oise (E 80) von Conflans bis Creil. Verlängerung des Abschnitts bis Compiègne	Teil des Seine-Schelde-Projekts – 75 km lang. Projekt im Gang	vor 2025 fertiggestellt	130,00
	Oise (E 80) Creil und Conflans	Projekt vor dem Hintergrund des früheren Engpasses zu betrachten. Erhöhung des Tiefgangs auf 4 m zwischen Creil und Conflans-Sainte-Honorine	vor 2025 fertiggestellt	Finanzmittel sind Teil des Seine-Schelde-Vorhabens
	Dunkerque-Schelde-Verbindung und Schelde (E 01) bis Condé	Der Kanal ist versandet. Befahrung nicht möglich. Der Kanal muss ausgebaggert werden, um die Verbindung nach Belgien wiederherzustellen.	vor 2025 fertiggestellt	Finanzmittel sind Teil des Seine-Schelde-Vorhabens
	Mosel (E 80), Metz und Apach	Anhebung von sechs Brücken zwischen Metz und Apach – 59 km – zur Ermöglichung der Beförderung von drei Containerebenen	vor 2025 fertiggestellt	10,00
	Deûle-Kanal (E 02) – Schleuse bei Quesnoy-sur-Deûle	Zu kleine Schleuse macht das Trennen von Schubverbänden vor dem Durchqueren der Schleuse erforderlich. Diese Trennung führt zu erheblichem Zeitverlust.	vor 2025 fertiggestellt	40,00
	Hafen von Le Havre (E 80-02)	Kein direkter Zugang zu den „Port 2000“-Containerterminals für Binnenschiffe		166,00
	Seine (E 80-04) – Abschnitt Bray und Nogent-sur-Seine	Es ist eine Verbesserung der Schifffahrtsdienste vorgesehen, die den Pariser Raum mit landwirtschaftlichen Industrien und Erzeugnissen sowie Steinbrüchen zur Versorgung mit Baustoffen aus der Region Champagne verbinden.	vor 2025 fertiggestellt	250,00
	Rhône-Sète-Kanal (E 10-04) Rhône bis Sète	Sanierung der Ufer und Anhebung von Brücken (auf 5,25 m), um Verbänden von 120 m Länge, 11,40 m Breite und Containern auf zwei Ebenen die Durchfahrt zu ermöglichen (zwischen Klasse IV und Va)	vor 2025 fertiggestellt	130,00
Frankreich insgesamt				14 726,00

Mitgliedstaat	Abschnitt	Arbeiten/zu lösende Probleme	Planungshorizont	Geschätzte Kosten (in Millionen Euro)
Luxemburg	Luxemburg insgesamt	keine		0,00
Niederlande	Zuid-Willemsvaart (E 70-03)	Unzulänglicher Zugang im Wasserstraßenabschnitt zwischen Den Bosch und Veghel. Geplante Maßnahmen sind der Bau eines Klasse-IV-Entlastungskanals um Den Bosch und der Ausbau von Zuid-Willemsvaart bis nach Veghel auf Klasse IV.	vor 2025 fertiggestellt	469,00
	Fluss IJssel (E 70)	Schiffe der Klasse Va sind aufgrund von Abmessungen und Kurven im Abschnitt zwischen Arnhem und Zutphen mit Steuerungsproblemen konfrontiert.	vor 2025 fertiggestellt	43,00
	Meppel-Ramspol (E 12-02)	Aufgrund hoher/niedriger Wasserstände ist die Schleuse bei Zwartsluis im Durchschnitt 16 Tage/Jahr gesperrt, weshalb in diesem Zeitraum die Binnenschifffahrt blockiert ist.	vor 2025 fertiggestellt	47,00
	Lemmer-Delfzijl-Route (Phase 1) (E 15)	Der nördliche Teil der Niederlande ist für Schiffe mit vier Containerebenen nicht zugänglich. Sechs Brücken auf der Route stellen für den Transport von vier Containerebenen ein Problem dar.	vor 2025 fertiggestellt	205,00
	Lemmer-Delfzijl-Route (Phase 2) (E 15)	Unzulängliche Wartebereiche	vor 2025 fertiggestellt	noch zu ermitteln
	Twente-Kanal (E 70)	Unzulängliche Schleusenkapazität	vor 2025 fertiggestellt	125,00
	Lek-Kanal (E 11-02)	Fahrrinnentiefe und Schleusenkapazität	vor 2025 fertiggestellt	225,00
	Maas-Route (E 01)	Fahrrinnentiefe und Schleusenkapazität	vor 2025 fertiggestellt	1 600,00
	Maasroute – Albert-Kanal (E 01)	Schleusenkapazität	vor 2025 fertiggestellt	10,50
	Julianakanal (Teil der Maas-Route) (E 05)	Fahrrinnentiefe und Schleusenkapazität	vor 2025 fertiggestellt	79,00
	Rotterdam-Gent-Korridor (einschließlich Kanal Gent-Terneuzen) (E 03, E 06)	Fahrrinnentiefe und -breite und Schleusenkapazität	vor 2025 fertiggestellt	noch zu ermitteln

Mitgliedstaat	Abschnitt	Arbeiten/zu lösende Probleme	Planungshorizont	Geschätzte Kosten (in Millionen Euro)
Niederlande	IJsselmeer-Meppel (E 12)	Fahrrinntiefe und/oder -breite (seichtes Wasser)	vor 2025 fertiggestellt	43,00
	Amsterdam-Rhein-Kanal (E 11)	Schleusenkapazität	vor 2025 fertiggestellt	17,00
	Amsterdam-Lemmer (E 11)	Fahrrinntiefe und/oder -breite (seichtes Wasser)	vor 2025 fertiggestellt	16,00
	Amsterdam-Lemmer (E 15)	Fahrrinntiefe und/oder -breite (seichtes Wasser)	vor 2025 fertiggestellt	7,00
	Fluss Zaan (E 11-01)	Fahrrinntiefe und/oder -breite, Brückendurchfahrtshöhe	vor 2025 fertiggestellt	noch zu ermitteln
	Rhein-Schelde-Verbindung (E 06)	Unzulängliche Wartebereiche	vor 2025 fertiggestellt	noch zu ermitteln
	Burgemeester Deelenkanaal (E 01)	Enge Kurven	Projekt ausgeführt	
	Wilhelminenkanal (E 11)	Fahrrinnenbreite, Schleusenkapazität	vor 2025 fertiggestellt	83,00
	Fluss IJssel (E 12)	Unzulängliche Wartebereiche	vor 2025 fertiggestellt	36,00
	Fluss Waal (E 10)	Fahrrinntiefe und -breite	vor 2025 fertiggestellt	187,00
	Gouwe (E 10)	Schleusenkapazität	vor 2025 fertiggestellt	noch zu ermitteln
	Merwede (E 10)	Unzulängliche Wartebereiche	vor 2025 fertiggestellt	noch zu ermitteln
	Nordseekanal (E 01)	Schleusenkapazität und Zugänglichkeit	vor 2025 fertiggestellt	noch zu ermitteln
Niederlande insgesamt				3 192,50
Österreich	Donau-Oder-Elbe-Verbindung (E 20)	Bau eines Schifffahrtskanals (500 km), der die Donau mit der Oder und der Elbe verbindet, mit über 30 Schleusen	unbekannt	noch zu ermitteln
	Donau (E 80) km 2 037,0 – 2 005,0	Fahrrinntiefe und/oder -breite (seichtes Wasser)	vor 2025 fertiggestellt	65,40
	Donau (E 80) km 1 921,0 – 1 872,7	Fahrrinntiefe und/oder -breite (seichtes Wasser)	vor 2025 fertiggestellt	220,00
Österreich insgesamt				285,40

Mitgliedstaat	Abschnitt	Arbeiten/zu lösende Probleme	Planungshorizont	Geschätzte Kosten (in Millionen Euro)
Rumänien	Donau-Bukarest-Kanal (E 80-05)	Gemäß dem Entwurf des Generalverkehrsplans (<i>General Transport Master Plan, GTMP</i>) wurde der Bau des Kanals, der die rumänische Hauptstadt Bukarest an die Donau (bei km 430,5) anbindet, bereits 1986 begonnen. Die Bauarbeiten wurden 1990 unterbrochen. Zu diesem Zeitpunkt waren Erdarbeiten und Dämme bereits zu ca. 70 % und die Uferbefestigung zu ca. 40 % fertiggestellt, und es waren nur einige hydromechanische Anlagen installiert. Seither wurden keine Arbeiten zur Instandhaltung dieser Investitionen durchgeführt, die mittlerweile durch natürliche und menschliche Einwirkung beschädigt wurden.	vor 2025 fertiggestellt	900,00
	Olt (E 80-03)	Der Fluss Olt ist ein Nebenfluss der Donau, der Plänen zufolge bis nach Slatina befahrbar gemacht werden soll.	vor 2025 fertiggestellt	unbekannt
	Pruth (E 80-07) km 407,0 – 0,0	Fahrrinntiefe und/oder -breite (seichtes Wasser)	vor 2025 fertiggestellt	noch zu ermitteln
	Begakanal (E 80-01-02) km 65,6 – 109,6	Fahrrinntiefe und -breite und Schleusenkapazität	vor 2025 fertiggestellt	noch zu ermitteln
	Donau (E 80) km 863,0 – 175,0	Fahrrinntiefe und/oder -breite (seichtes Wasser)	vor 2025 fertiggestellt	160,00
	Donau (E 80) km 170,0 – 0,0	Fahrrinntiefe und/oder -breite (seichtes Wasser)	vor 2025 fertiggestellt	143,00
	Donau-Schwarzmeer-Kanal (E 80-14) km 64,4 – 0,0	Fahrrinntiefe und/oder -breite (seichtes Wasser), Befestigung der Kanalufer, Instandsetzung der Schleusen	vor 2025 fertiggestellt	230,00
	Poarta Albă-Midia-Năvodari-Kanal (E 80-14-01) km 27,5 – 0,0	Fahrrinntiefe und/oder -breite (seichtes Wasser), Befestigung der Kanalufer, Instandsetzung der Schleusen	vor 2025 fertiggestellt	175,00
Rumänien insgesamt				1 608,00

Zusammenfassung

IV

Die Kommission ist der Auffassung, dass die Nutzung der Binnenschifffahrt abhängig ist von ihrer Wettbewerbsfähigkeit im Vergleich zum Straßenverkehr und somit von vielen Faktoren wie Kraftstoffpreise, Arbeitskosten und Steuern. Ferner betont sie, dass das strategische Ziel der Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Binnenschifffahrt ein breit gefasstes Richtziel ist, dessen Realisierung sich nicht vollständig im Einflussbereich der Kommission befindet, und das vor dem Hintergrund des Basisszenarios zu betrachten ist, nach dem die Gefahr eines Quasi-Monopols für den Straßengüterverkehr in der EU besteht, wenn nichts unternommen wird. Zudem hat sich der Verkehrsträgeranteil der Binnenschifffahrt im Zeitraum von 2006, dem Jahr der Annahme des NAIADES-Programms¹, bis 2012 erhöht. Alles in allem halten Binnenwasserstraßen nach wie vor bedeutende Transportkapazitäten bereit, die bei nachhaltiger Nutzung dazu beitragen könnten, die Straßen zu entlasten und gleichzeitig die Umweltbelastung insgesamt zu verringern.

V

Die Kommission vertritt die Auffassung, dass die von der EU finanzierten Projekte mit den Zielen der jeweiligen Finanzierungsprogramme im Einklang standen. Wenn viele Engpässe zu beseitigen sind, ist es unvermeidbar, dass sich die umliegenden Engpässe in den Anfangsphasen einschränkend auf diese ersten Projekte auswirken. Aufgrund der rechtlichen Verpflichtung, das Kernnetz bis 2030 fertigzustellen, besteht nach Meinung der Kommission jedoch die Aussicht, dass sich die umliegenden Engpässe innerhalb eines angemessenen Zeitraums beseitigen und die Auswirkungen dieser Projekte im Laufe der Zeit steigern lassen.

¹ Weitere Einzelheiten zum NAIADES-Programm sind dem Kasten 1 zu entnehmen.

VI

Nach Auffassung der Kommission lagen den EU-Strategien geeignete Analysen zugrunde. Beispielsweise war dem Weißbuch eine Folgenabschätzung beigefügt, und das NAIADES-Programm basierte auf einer Studie zu den mittel- und langfristigen Perspektiven der Binnenschifffahrt. Die EU-Finanzmittel wurden im Einklang mit den Prioritäten der jeweiligen Finanzierungsprogramme verwendet, und die Prioritätensetzung sowie Koordinierung der Korridorkonzepte der Mitgliedstaaten werden im neuen TEN-V-Rahmen gestärkt. Innerhalb dieses Rahmens kam es in letzter Zeit auch zu einer Verbesserung der Flussinstandhaltung, und im Rahmen des Projekts PLATINA II wird gerade ein Leitfaden für die Flussinstandhaltung entwickelt. Auf ökologische Erwägungen wurde im Leitfaden der Kommission zur Binnenschifffahrt und Natura 2000 eingegangen, der 2012 angenommen wurde.

VII – Empfehlung 1 a)

Die Kommission unterstützt diese Empfehlung.

VII – Empfehlung 1 b)

Bei TEN-V-Finanzierungsinstrumenten nimmt die Kommission diese Empfehlung an und ist der Ansicht, dass dieser Ansatz durch die Umsetzung des Kernnetzkorridors gemäß Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 weiter verbessert wird. Der erste Aufruf zur Einreichung von Vorschlägen im Rahmen der neu eingerichteten Fazilität „Connecting Europe“ konzentriert sich auf die Beseitigung von Engpässen und die Überbrückung fehlender Bindeglieder in den Kernnetzkorridoren. Es sei darauf hingewiesen, dass bis 2030 alle Engpässe im Kernnetz von den Mitgliedstaaten in Angriff zu nehmen sind, was bei allen darauf ausgerichteten Vorhaben einen erheblichen Nutzen verspricht.

Was die europäischen Struktur- und Investitionsfonds betrifft, stimmt die Kommission dieser Empfehlung zum Teil zu. Im Zeitraum 2014-2020 müssen Projekte der Binnenschifffahrt einen Beitrag zum thematischen Ziel „Förderung von Nachhaltigkeit im Verkehr und Beseitigung von Engpässen in wichtigen Netzinfrastrukturen“ leisten. Darüber hinaus ist eine Ex-ante-Konditionalität für die Auszahlung von Mitteln an das Vorliegen einer Verkehrsstrategie und eines darin enthaltenen Abschnitts zu Binnenwasserstraßen geknüpft. Aufgrund des dezentralen Charakters der Projektauswahl ist es der Kommission jedoch nicht möglich, bei den von den Mitgliedstaaten ausgewählten Projekten Prioritäten zu setzen.

VII – Empfehlung 2 a)

Die Kommission stimmt dieser Empfehlung zu.

Die Kommission hat nach dem Inkrafttreten der neuen TEN-V-Verordnung bereits eine erste Analyse für die einzelnen Kernnetzkorridore (Korridor-Studien) vorgenommen. Sie enthalten nicht nur Verkehrsmarktanalysen, sondern auch eine eingehende Analyse des gesamten Korridors, einschließlich der Einhaltung der TEN-V-Anforderungen bei der Infrastruktur. In den Jahren 2015/2016 werden die Analysen noch weiter präzisiert. Für jeden TEN-V-Korridor wurden Europäische Koordinatoren benannt.

VII – Empfehlung 2 b)

Die Kommission stimmt dieser Empfehlung zu.

Die Kernnetzkorridore sind das Hauptinstrument für die Umsetzung des Kernnetzes innerhalb des vereinbarten Zeitrahmens. Für alle neun Kernnetzkorridore erstellt der Europäische Koordinator einen Arbeitsplan, der die Ziele des Korridors gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 enthält, einschließlich der Ziele in Bezug auf die Binnenschifffahrt. Der Plan wird den Mitgliedstaaten zur Billigung zugeschickt. Diese nehmen dazu Stellung und berücksichtigen dabei die Machbarkeit der Projekte sowie die verfügbaren Mittel.

Nach der Billigung der Arbeitspläne durch die Mitgliedstaaten können Durchführungsentscheidungen mit ihnen vereinbart werden.

VII – Empfehlung 2 c)

Die Kommission stimmt dieser Empfehlung zu.

Was das Donaubecken betrifft, sind die Anrainerstaaten verpflichtet, der Donaukommission in regelmäßigen Abständen über den Flusszustand und die Flussinstandhaltung Bericht zu erstatten. Auf EU-Ebene besteht keine derartige Verpflichtung.

Einleitung

12

Die Kommission möchte hinzufügen, dass auch Flüsse und Kanäle mit niedrigeren Standardkennwerten angenommen werden können, um deren Ausbau zur Erfüllung der TEN-V-Anforderungen zu finanzieren.

Bemerkungen

Gemeinsame Antwort zu den Ziffern 18 und 19

Nach Auffassung der Kommission beruht diese Schlussfolgerung darauf, dass 2001 als Ausgangsjahr für den Vergleich gewählt wurde. Die Kommission leitete erst 2006 mit der Annahme des NAIADES-Programms die aktive Förderung der Binnenschifffahrt ein, und erst seitdem fließen erhebliche EU-Mittel in Binnenwasserstraßenprojekte.

21

Im Zuge der laufenden Korridoranalyse wird ein Referenzwert für die künftige Überwachung der Beseitigung von Engpässen in der Infrastruktur für die Binnenschifffahrt erstellt.

23 c)

Die Kommission stellt fest, dass die Projekte förderfähig waren und im Einklang mit den Zielen ihrer jeweiligen Programme standen.

Kasten 5 – Dritter Absatz

Im Hinblick auf das deutsche Projekt zur Beseitigung von Engpässen entlang der Donau entschieden sich die zuständigen Bundes- und Landesbehörden trotz weniger Vorteile für die Schiffbarkeit für die Variante A. Diese Entscheidung wurde einseitig ohne Rücksprache mit den Dienststellen der Europäischen Kommission getroffen. Im Jahr 2013 begannen die Bundesbehörden und die bayrischen Behörden mit der Durchführung einer zusätzlichen Studie, um die Lösung der Variante A zu verbessern.

Kasten 5 – Vierter Absatz

Auch die ungarische Regierung beschloss nach der Studie zur Verbesserung der Schiffbarkeitsbedingungen im ungarischen Donauabschnitt einseitig die Einstellung der Arbeiten, ohne Rücksprache zu nehmen und ohne die Empfehlungen der Studie zu berücksichtigen.

Gemeinsame Antwort zu den Ziffern 26 und 27

Die Kommission räumt das Problem mit der Ausgereiftheit vergangener TEN-V-Projektvorschläge ein und hat Maßnahmen zur Verbesserung der Situation im nächsten Programmplanungszeitraum ergriffen, wie der neue Ansatz der Fazilität „Connecting Europe“ zeigt. Der 2012 angenommene Leitfaden der Kommission zu Binnenschifffahrt und Natura 2000 dürfte ebenfalls dazu beitragen, auf Umweltbelange einzugehen.

Gemeinsame Antwort zu den Ziffern 30 und 31

Mit dem Ausbau der Flussinfrastruktur sollte eigentlich die Attraktivität der Binnenwasserstraßen erhöht werden, auch wenn dieser Zusammenhang nicht in allen Grundsatz- und Strategiepapieren ausdrücklich aufgeführt war. In der Mitteilung zu NAIADES II wird jedoch die Erschließung der Potenziale der Binnenschifffahrt ganz eindeutig an den Ausbau der Infrastruktur gekoppelt.

Das Verhältnis zwischen der Marktnachfrage im Bereich der Binnenschifffahrt und der Beseitigung von Engpässen stellt sich nicht so klar dar, da diese Nachfrage von zu vielen weiteren Faktoren neben dem Ausbau der Infrastruktur beeinflusst wird.

Die Kommission hat eine eingehende Analyse der in der Verordnung zur Fazilität „Connecting Europe“ ausgewiesenen neun TEN-V-Verkehrskorridore vorgenommen. Dabei handelt es sich um die richtige Ebene, um den Beitrag der

Binnenwasserstraßen in den multimodalen Korridoren sowie die Kosten und den Nutzen einer Verbesserung dieser Wasserstraßen zu bewerten.

Kasten 7

Die Weißbücher enthalten unverbindliche politische Zielsetzungen. Soweit möglich und sinnvoll, werden die Ziele auch mit quantitativen Zielvorgaben veranschaulicht. Allerdings befinden sich (nicht bindende) politische Zielvorgaben für einen solch langen Zeitraum und für derart breit gefasste politische Strategien in der Regel nicht unter vollständiger Kontrolle der Kommission. So spielen beispielsweise Bevölkerungswachstum und -wanderung, die wirtschaftliche Entwicklung, Präferenzen der Menschen, Geschäftsentscheidungen usw. eine Rolle. Eine Konkretisierung der Vorgaben (z. B. in diesem Fall ein ausschließlicher Bezug auf die Binnenschifffahrt) würde dieses Problem nicht lösen.

Die Kommission weist darauf hin, dass die Leitlinien von 2013 einen grundlegend neuen Ansatz darstellen. Dabei geht es um die Errichtung eines Kernnetzes und eines Gesamtnetzes, spezifische Infrastrukturanforderungen für das Gesamtnetz, rechtlich bindende Fristen für die Umsetzung und ein Konzept für einen multimodalen Korridor zur Unterstützung der Umsetzung. In den Leitlinien von 2010 war noch keines dieser Elemente vorhanden. Im Jahr 2013 hat die Kommission den Schwerpunkt von quantitativen Richtzielen – deren Erreichung nicht der EU-Verkehrspolitik unterliegt – auf rechtlich verbindliche Zielvorgaben auf EU-Ebene in Bezug auf fördernde Faktoren für Binnenschifffahrt und Schienenverkehr verlegt.

33

Die Kommission stimmt zu, dass koordinierte und kohärente Strategien für die Binnenschifffahrt erforderlich sind.

In diesem Sinne sieht die neue TEN-V-Verordnung die Errichtung eines EU-weiten Netzes vor. Mit den Instrumenten für die Umsetzung des Kernnetzes – den multimodalen Kernnetzkorridoren – unter Leitung von Europäischen Koordinatoren soll diese Umsetzung in konzertierter und koordinierter Form erfolgen. Dadurch wird es möglich, potenzielle Synergien und Komplementarität zwischen Maßnahmen auf nationaler Ebene und innerhalb verschiedener Programme auszunutzen.

35

Siehe die Antwort der Kommission zu Ziffer 33.

Kasten 9 – Zweiter Absatz

Die Analyse von PLATINA hat zur Ermittlung der Prioritäten im Rahmen der neuen TEN-V-/CEF-Verordnungen beigetragen, für die die EU-Mittel wesentlich aufgestockt wurden, vor allem, wenn man auch den Einsatz von Finanzierungsinstrumenten berücksichtigt. Dennoch bleiben nationale Mittel die wichtigste Finanzierungsquelle, und die Mitgliedstaaten haben sich zur Umsetzung des Kernnetzes und somit auch zu seiner Finanzierung gesetzlich verpflichtet.

40 a)

Siehe die Antwort der Kommission zu Kasten 5.

40 b)

Nach Ansicht der Kommission ist es bei der Programmumsetzung normal, andere Projekte zur Erreichung der angestrebten Ziele durchzuführen, wenn die Durchführung eines maßgeblichen Projekts Schwierigkeiten bereitet. Darüber hinaus ist sie der Auffassung, dass die anderen umgesetzten Projekte durchaus Wirkung gezeigt und die Schiffbarkeit in unterschiedlichem Umfang verbessert haben.

41 b)

Die Kohäsionspolitik konzentriert ihre Investitionen auf bedürftige Regionen mit wirtschaftlichem Entwicklungsrückstand. Daher wurden Güterverkehrsziele nach ihrem Potenzial für die regionale Entwicklung berücksichtigt.

42

Die beiden vorrangigen Projekte 18 und 30 wurden in den vom Parlament und vom Rat angenommenen Rechtsvorschriften ausgewiesen. Im Jahr 2007 beschloss die Kommission die Benennung eines Europäischen Koordinators.

Seither gab der Europäische Koordinator einen jährlichen Bericht an das Parlament heraus, in dem er die in jedem Jahr erzielten Fortschritte bei der Überwindung der betreffenden Engpässe aufführte. Da jeder Engpass gute Schiffbarkeitsbedingungen behindert, gelten alle als wichtig, und die Kommission hat Fortschritte unterstützt, wo dies politisch, technisch und finanziell machbar war.

Die Kommission koordinierte die Aufstellung eines „Masterplans zur Sanierung und Instandhaltung für die Donau und ihre schiffbaren Nebenflüsse“ im Rahmen der EU-Strategie für den Donaauraum. Dieses im Oktober 2014 abgeschlossene Dokument weist sämtliche Engpässe aus und wurde von den Ministern der Anrainerstaaten gebilligt. Im Augenblick erfolgt eine Priorisierung der Engpässe, um diejenigen zu ermitteln, die am dringendsten beseitigt werden müssen.

43

Die Europäische Kommission weist darauf hin, dass sich die Ermittlung des Kernnetzes von der für alle Verkehrsträger angewandten Methodik ableitet. Nahezu alle Wasserstraßen von internationaler Bedeutung fallen mit dem auf diese Weise festgelegten Kernnetz zusammen. Somit erfolgt die Priorisierung der Binnenschifffahrt innerhalb des TEN-V-Kernnetzes auf der Ebene der Umsetzung des Netzes durch die Korridorarbeitspläne.

44

Siehe die Antwort der Kommission zu Ziffer 41 b).

45

Alle Flüsse und Kanäle von internationaler Bedeutung gemäß Einstufung in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 genießen hohe Priorität. Die Koordinierung der Umsetzung der Projekte ist im Rahmen der TEN-V-Korridore sichergestellt.

46

Die Kommission stimmt zu, dass die Flussinstandhaltung ein zentraler Aspekt der Binnenschifffahrt ist.

Die Frage der „Instandhaltung“ von Wasserstraßen wurde erstmals 2006 im NAIADES-Programm aufgeworfen. Bis dahin galt sie als Angelegenheit in der ausschließlichen Zuständigkeit der Mitgliedstaaten. Außerdem wurde im Zuge der Regionalpolitik die Donaustrategie erarbeitet, bei der das Problem der Fahrwasserinstandhaltung großes Gewicht erhielt.

Die Kommission möchte unterstreichen, dass Instandhaltungstätigkeiten in den Verantwortungsbereich der einzelnen Anrainerstaaten fallen und im Prinzip nicht aus dem EU-Haushalt finanziert werden können.

Was die Donau anbelangt, hat die Kommission den Weg für die Unterzeichnung der Ministerschlussfolgerungen über die Anwendung des Masterplans für Instandhaltung und Sanierung durch die Verkehrsminister bereitet.

In der neuen TEN-V-Verordnung ist eine ordnungsgemäße Instandhaltung der Binnenschifffahrtsinfrastruktur vorgeschrieben (Artikel 15 Absatz 3 Buchstabe b) und die Möglichkeit einer Finanzierung des Erwerbs von Instandhaltungsausrüstungen vorgesehen.

47

Nach Auffassung der Kommission wäre dafür, dass die Kommission Gewähr für die Wirksamkeit der Instandhaltungsmaßnahmen erhält, eine geeignete Rechtsgrundlage erforderlich, die in der neuen TEN-V-Verordnung derzeit nicht vorhanden ist.

Kasten 10

Erster Absatz: Seit der ersten vom Hof erwähnten Sitzung fand am 3. Dezember 2014 eine zweite Ministertagung der Donau-Anrainerstaaten in Brüssel statt. Dabei waren sämtliche Anrainerstaaten – sowohl EU-Mitgliedstaaten als auch Nichtmitgliedstaaten – vertreten. Alle unterzeichneten die Schlussfolgerungen für koordinierte Instandhaltungs- und Sanierungstätigkeiten, bis auf Serbien (das eine Unterzeichnung der Schlussfolgerungen zu einem späteren Zeitpunkt ankündigte) und Ungarn.

49

Siehe Antwort zu Ziffer 47.

Schlussfolgerungen und Empfehlungen

50

Die Kommission vertritt die Auffassung, dass die Wirksamkeit der Strategien anhand von breit gefassten politischen Richtzielen bewertet wurde, deren Realisierung nicht vollständig von der Kommission beeinflusst werden kann. Das Weißbuch von 2001 enthält unverbindliche politische Zielsetzungen. Soweit möglich und sinnvoll, werden die Ziele auch mit quantitativen Zielvorgaben veranschaulicht. Allerdings befinden sich (nicht bindende) politische Zielvorgaben für einen solch langen Zeitraum und für derart breit gefasste politische Strategien in der Regel nicht unter vollständiger Kontrolle der Kommission. So spielen beispielsweise Bevölkerungswachstum und -wanderung, die wirtschaftliche Entwicklung, Präferenzen der Menschen, Geschäftsentscheidungen usw. eine Rolle. Die Nutzung der Binnenschifffahrt ist abhängig von ihrer Wettbewerbsfähigkeit im Vergleich zum Straßenverkehr und somit von vielen Faktoren wie Kraftstoffpreise, Arbeitskosten und Steuern.

Die Kommission weist darauf hin, dass bei einem Blick auf die Entwicklung seit der Annahme der Strategiepapiere der Gesamtfortschritt anhand von Basisszenarien gemessen werden sollte. Als Basisszenario wurde im Weißbuch von 2001 angeführt, dass in Zukunft „die Gefahr eines Quasi-Monopols für den Straßengüterverkehr“ in der EU besteht, wenn nichts unternommen wird. Vor diesem Hintergrund kann die Erhöhung des Verkehrsträgeranteils der Binnenschifffahrt als positive Entwicklung gesehen werden.

Überdies möchte die Kommission unterstreichen, dass sich der Verkehrsträgeranteil der Binnenschifffahrt insgesamt seit 2006 durchaus erhöht hat. Dieses Jahr stellte mit der Annahme des NAIADES-Programms und der aufgestockten finanziellen Förderung von Binnenwasserstraßenprojekten aus dem TEN-V-Programm einen Wendepunkt in der Binnenschifffahrtspolitik der Kommission dar.

51

Nach Ansicht der Kommission ist eine Koordinierung zwischen den Mitgliedstaaten für die Entwicklung der Binnenschifffahrt von maßgeblicher Bedeutung. Aus diesem Grunde wurden im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ im Zusammenhang mit der neuen TEN-V-Verordnung die multimodalen Kernnetzkorridore eingerichtet, um die koordinierte Umsetzung des TEN-V-Kernnetzes zu unterstützen.

52

Bis 2013 hat die Kommission ihre Förderung auf jene Projekte konzentriert, die für die Binnenschifffahrt die größte Bedeutung hatten, wie z. B. der Seine-Scheldt-Kanal oder der Ausbau des Donauabschnitts Straubing-Vilshofen.

Von 2013 an wird die neue Konstellation auf der Basis des Kernnetzkorridors gemäß Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 eine größere Schwerpunktlegerung auf Nutzeffekte des Korridors ermöglichen.

Siehe auch die Antwort der Kommission zu Ziffer 50.

Empfehlung 1 a)

Die Kommission unterstützt diese Empfehlung.

Empfehlung 1 b)

Bei TEN-V-Finanzierungsinstrumenten nimmt die Kommission diese Empfehlung an und ist der Ansicht, dass dieser Ansatz durch die Umsetzung des Kernnetzkorridors gemäß Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 weiter verbessert wird. Der erste Aufruf zur Einreichung von Vorschlägen im Rahmen der neu eingerichteten Fazilität „Connecting Europe“ konzentriert sich auf die Beseitigung von Engpässen und die Überbrückung fehlender Bindeglieder in den Kernnetzkorridoren. Es sei darauf hingewiesen, dass bis 2030 alle Engpässe im Kernnetz von den Mitgliedstaaten in Angriff zu nehmen sind, was bei allen darauf ausgerichteten Vorhaben einen erheblichen Nutzen verspricht.

Was die europäischen Struktur- und Investitionsfonds betrifft, stimmt die Kommission dieser Empfehlung zum Teil zu. Im Zeitraum 2014-2020 müssen Projekte der Binnenschifffahrt einen Beitrag zum thematischen Ziel „Förderung von Nachhaltigkeit im Verkehr und Beseitigung von Engpässen in wichtigen Netzinfrastrukturen“ leisten. Darüber hinaus ist eine Ex-ante-Konditionalität für die Auszahlung von Mitteln an das Vorliegen einer Verkehrsstrategie und eines darin enthaltenen Abschnitts zu Binnenwasserstraßen geknüpft. Aufgrund des dezentralen Charakters der Projektauswahl ist es der Kommission jedoch nicht möglich, bei den von den Mitgliedstaaten ausgewählten Projekten Prioritäten zu setzen.

53

Die Kommission ist der Auffassung, dass die EU-Strategien durch eine geeignete Analyse auf EU-Ebene untermauert wurden. Eine Analyse einzelner Korridore fällt nicht unter EU-weite Strategiedokumente. Außerdem hängt die potenzielle Rolle der Binnenschifffahrt bei der Verkehrsträgerverlagerung von zu vielen Faktoren ab, die sich dem unmittelbaren Einfluss verkehrspolitischer Maßnahmen der EU entziehen, als dass quantitative Ziele für die Verlagerung auf die Binnenschifffahrt festgelegt werden könnten.

Die Kommission räumt ein, dass einige Mitgliedstaaten ein anderes Konzept für die Binnenschifffahrt verfolgen. Das ist einer der Gründe dafür, weshalb die Kommission eine gestärkte TEN-V-Politik vorgeschlagen hat.

54

Die Konzentration auf die von der Kommission vorgeschlagenen Prioritäten war wegen mangelnden Engagements von Mitgliedstaaten zum Teil nicht wirksam.

Im Rahmen der neuen TEN-V-Leitlinien haben sich die Mitgliedstaaten verpflichtet, bis 2030 sämtliche Kernnetze, einschließlich Binnenwasserstraßen, umzusetzen.

Der erste Aufruf zur Einreichung von Vorschlägen im Rahmen der neu eingerichteten Fazilität „Connecting Europe“ lässt eine Finanzierung des Erwerbs von Instandhaltungsausrüstungen zu, wenngleich die Instandhaltungstätigkeiten weiterhin im Verantwortungsbereich der Mitgliedstaaten und ihrer Haushalte verbleiben.

Empfehlung 2 a)

Die Kommission stimmt dieser Empfehlung zu.

Die Kommission hat nach dem Inkrafttreten der neuen TEN-V-Verordnung bereits eine erste Analyse für die einzelnen Kernnetzkorridore (Korridor-Studien) vorgenommen. Sie enthalten nicht nur Verkehrsmarktanalysen, sondern auch eine eingehende Analyse des gesamten Korridors, einschließlich der Einhaltung der TEN-V-Anforderungen bei der Infrastruktur. In den Jahren 2015/2016 werden die Analysen noch weiter präzisiert. Für jeden TEN-V-Korridor wurden Europäische Koordinatoren benannt.

Empfehlung 2 b)

Die Kommission stimmt dieser Empfehlung zu.

Die Kernnetzkorridore sind das Hauptinstrument für die Umsetzung des Kernnetzes innerhalb des vereinbarten Zeitrahmens. Für alle neun Kernnetzkorridore erstellt der Europäische Koordinator einen Arbeitsplan, der die Ziele des Korridors gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 enthält, einschließlich der Ziele in Bezug auf die Binnenschifffahrt. Der Plan wird den Mitgliedstaaten zur Billigung zugeschickt. Diese nehmen dazu Stellung und berücksichtigen dabei die Machbarkeit der Projekte sowie die verfügbaren Mittel.

Nach der Billigung der Arbeitspläne durch die Mitgliedstaaten können Durchführungsentscheidungen mit ihnen vereinbart werden.

Empfehlung 2 c)

Die Kommission stimmt dieser Empfehlung zu.

Was das Donaubecken betrifft, sind die Anrainerstaaten verpflichtet, der Donaukommission in regelmäßigen Abständen über den Flusszustand und die Flussinstandhaltung Bericht zu erstatten. Auf EU-Ebene besteht keine derartige Verpflichtung.

WO ERHALTE ICH EU-VERÖFFENTLICHUNGEN?

Kostenlose Veröffentlichungen:

- Einzelexemplar:
über EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>);
- mehrere Exemplare/Poster/Karten:
bei den Vertretungen der Europäischen Union (http://ec.europa.eu/represent_de.htm),
bei den Delegationen in Ländern außerhalb der Europäischen Union
(http://eeas.europa.eu/delegations/index_de.htm),
über den Dienst Europe Direct (http://europa.eu/europedirect/index_de.htm)
oder unter der gebührenfreien Rufnummer 00 800 6 7 8 9 10 11 (*).

(*) Sie erhalten die bereitgestellten Informationen kostenlos, und in den meisten Fällen entstehen auch keine Gesprächsgebühren (außer bei bestimmten Telefonanbietern sowie für Gespräche aus Telefonzellen oder Hotels).

Kostenpflichtige Veröffentlichungen:

- über EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>).

Die Binnenschifffahrt zählt zu den drei wichtigsten Landverkehrsträgern in Europa. Die große Ladekapazität von Binnenschiffen, die der von Hunderten von Lastwagen entspricht, könnte zur Verringerung von Transportkosten und Schadstoffemissionen und zur Minderung der Straßenverkehrsbelastung beitragen.

In diesem Bericht geht der Hof der Frage nach, ob die EU-Strategien für die Binnenschifffahrt kohärent waren und auf relevanten und umfassenden Analysen beruhten. Außerdem prüfte der Hof, ob die aus dem EU-Haushalt kofinanzierten Projekte wirksam zur Erhöhung des Verkehrsträgeranteils der Binnenschifffahrt und zur Verbesserung der Schiffbarkeitsbedingungen beigetragen haben.



EUROPÄISCHER
RECHNUNGSHOF



Amt für Veröffentlichungen