

NAIADES II – Aktionsprogramm zur Förderung der Binnenschifffahrt

Entschließung des Europäischen Parlaments vom 6. Februar 2014 zu Naiades II – ein Aktionsprogramm zur Unterstützung der Binnenschifffahrt (2013/3002(RSP))

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis der Anfrage zur mündlichen Beantwortung an die Kommission zu Naiades II – ein Aktionsprogramm zur Unterstützung der Binnenschifffahrt (O-000016/2014 – B7-0104/2014),
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 26. Oktober 2006 zu dem Thema „Förderung der Binnenschifffahrt: „Naiades“ – Integriertes Europäisches Aktionsprogramm für die Binnenschifffahrt“¹,
 - unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 10. September 2013 mit dem Titel „Mehr Qualität in der Binnenschifffahrt – Naiades II“ (COM(2013)0623),
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 15. Dezember 2011 zu dem Thema „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Wege zu einem wettbewerbsbestimmten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“²,
 - unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 17. Januar 2006 über die Förderung der Binnenschifffahrt mit dem Titel „Naiades“ – Integriertes Europäisches Aktionsprogramm für die Binnenschifffahrt“ (COM(2006)0006),
 - unter Hinweis auf das Arbeitspapier der Kommissionsdienststellen vom 10. September 2013 mit dem Titel: „Greening the fleet: reducing pollutant emissions in inland waterway transport“ (Ökologisierung der Flotte: Verringerung der Schadstoffemissionen in der Binnenschifffahrt) (SWD(2013)0324),
 - gestützt auf Artikel 115 Absatz 5 und Artikel 110 Absatz 2 seiner Geschäftsordnung,
- A. in der Erwägung, dass die Binnenschifffahrt einen erheblichen Beitrag zum Verkehrssystem der EU leistet, da mit ihrer Hilfe Güter zwischen den Häfen der EU und dem Hinterland transportiert werden;
- B. in der Erwägung, dass die Binnenschifffahrt energieeffizient ist und einen Beitrag zur Erreichung der im Weißbuch der EU über die Verkehrspolitik genannten Ziele im Hinblick auf eine CO₂-emissionsarme Wirtschaft leistet;
- C. in der Erwägung, dass die Binnenschifffahrt bei Ausschöpfung ihres vollen Potenzials in der EU ein wesentliches Element zur Lösung der mit der Überlastung und der Umweltbelastung zusammenhängenden Probleme sein könnte, die auf die Einfuhr von Gütern über Seehäfen zurückgehen;

¹ ABl. C 313 E vom 20.12.2006, S. 443.

² ABl. C 168 E vom 14.6.2013, S. 72.

- D. in der Erwägung, dass die Binnenschiffsflotte modernisiert und an den technischen Fortschritt angepasst werden müsste, um unter anderem durch die Entwicklung von flussangepassten Schiffen in einer nachhaltigen Binnenschifffahrt (Rassin – River Adapted Ships for Sustainable Inland Navigation) die Umweltfreundlichkeit der Schiffe weiter zu verbessern und auf diese Weise den Wettbewerbsvorteil der Binnenschifffahrt zu sichern;
 - E. in der Erwägung, dass sich die ungünstige Wirtschaftslage in der EU auch auf die Binnenschifffahrt ausgewirkt hat und dass sich die Branche in einer schwierigen wirtschaftlichen Lage befindet;
 - F. in der Erwägung, dass sich die gegenwärtige Überkapazität verheerend auf die Binnenschifffahrt auswirkt;
 - G. in der Erwägung, dass die Struktur der Binnenschifffahrt zum Großteil auf KMU beruht, d. h. auf Eigentümern/Betreibern, die mit ihrer Familie auf dem Schiff arbeiten und leben, und dass diese KMU besonders anfällig für die Krise sind;
 - H. in der Erwägung, dass Sozialnormen, wie die auf Arbeitszeiten bezogenen Normen, und die Bildung in dieser Branche von entscheidender Bedeutung sind;
 - I. in der Erwägung, dass lediglich begrenzte finanzielle Mittel für die Binnenschifffahrt bestimmt sind und dass der Zugang zu Finanzmitteln zunehmend schwierig ist;
1. begrüßt die Initiative der Kommission, das Programm Naiades bis 2020 zu aktualisieren und neu aufzulegen;
 2. unterstützt die im Aktionsprogramm Naiades II für den Zeitraum 2014–2020 festgelegten spezifischen Maßnahmen;
 3. bedauert, dass die Kommission den Vorschlag zu Naiades II nicht durch eine geeignete und speziell hierfür ausgewiesene Finanzierung ergänzt hat, damit die Ziele des Aktionsprogramms erreicht werden können, und fordert daher eine gut strukturierte Strategie mit kurz- und mittelfristig erreichbaren Zielen und einen konkreten Fahrplan, in dem unter anderem die Ressourcen für die Umsetzung festgehalten sind;
 4. fordert die Kommission auf, schnellstmöglich konkrete Maßnahmen zu ergreifen, die den Besonderheiten einer Branche Rechnung tragen, die im Wesentlichen auf KMU beruht;
 5. betont, dass eine hochwertige Infrastruktur eine wichtige Voraussetzung für den Ausbau der Binnenschifffahrt und der Binnenhäfen und deren Integration in das transeuropäische Verkehrsnetz ist, fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, alle wichtigen Verkehrsengpässe in den anzunehmenden Umsetzungsplänen für die Korridore zu berücksichtigen, und betont, dass die Fazilität „Connecting Europe“ vorrangig auf die Finanzierung der Schaffung der Infrastruktur für die umweltfreundlicheren Verkehrsträger wie die Binnenschifffahrt ausgerichtet ist;
 6. begrüßt es, dass Binnenwasserstraßen in sechs der neun Kernnetzkorridore des TEN-V integriert wurden, und hofft, dass angesichts der Tatsache, dass im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ vorrangig Ausgaben zur Beseitigung von Verkehrsengpässen, zur Schließung von vorhandenen Lücken und insbesondere zur Verstärkung von grenzüberschreitenden Abschnitten des Kernnetzes gefördert werden, geeignete Schritte

gegen Verkehrsengpässe und vorhandene Lücken unternommen werden; weist darauf hin, dass im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ auch vorrangig Systeme für Telematikanwendungen, die als Binnenschiffahrtswirtschaftsinformationssysteme (RIS) dienen, gefördert werden;

7. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, naturbelassene, frei fließende Flüsse, die folglich Gegenstand spezifischer Maßnahmen sein können, besonders zu berücksichtigen; betont, dass das EU-Umweltrecht eingehalten werden muss, wie es in den Artikeln 16 und 36 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) festgehalten ist;
8. hebt neben der Verpflichtung der Mitgliedstaaten, das Kernnetz fertigzustellen, ihre Aufgabe hervor, durch eine regelmäßige Instandhaltung für eine angemessene und zuverlässige Infrastruktur zu sorgen, damit weiterhin gute Navigationsbedingungen herrschen und die Binnenschiffahrt somit ihrer Rolle als verlässlicher und wirtschaftlicher Verkehrsträger gerecht wird;
9. fordert die Kommission auf, die Integration der RIS, der Daten aus der Beobachtung des Binnenschiffahrtswirtschafts und der Instrumente im Bereich der TEN-V-Korridore zu beschleunigen, um eine integrierte multimodale Lenkung des Verkehrs zu fördern; befürwortet, dass der Datenaustausch der RIS erweitert und in Informationsströme anderer Verkehrsträger integriert wird, um die Integration der Binnenschiffahrt und anderer Verkehrsträger zu begünstigen, und fordert die Kommission auf, rasch Leitlinien zu formulieren, damit diese Integration stattfinden kann;
10. fordert die Kommission auf, die Übernahme bewährter Verfahren zur Integration von Dienstleistungen der Binnenschiffahrt in multimodale Logistikketten zu unterstützen;
11. betont, dass im Rahmen der bestehenden EU-Programme wie der Fazilität „Connecting Europe“, des Programms Horizont 2020 und des Kohäsionsfonds eine angemessene Finanzierung von neuen Technologien, Innovationen und nachhaltigen Güterbeförderungsdiensten bereitzustellen ist, um die Übernahme von Innovationen anzukurbeln und die Binnenschiffahrt umweltfreundlicher zu machen, und fordert die Kommission auf, zur Verwirklichung dieses Ziels konkrete Finanzierungsprogramme auszuarbeiten;
12. fordert die Kommission auf, Optionen für die Ausschöpfung der Reservemittel vorzulegen, bei denen diese mit Finanzinstrumenten aus bestehenden Fonds der Union wie etwa der Fazilität „Connecting Europe“ sowie mit Finanzinstrumenten der Europäischen Investitionsbank gekoppelt werden;
13. ersucht die Mitgliedstaaten, unter Berücksichtigung des Europäischen Aktionsprogramms nationale Strategien zur Förderung der Binnenschiffahrt weiterzuentwickeln und regionalen und örtlichen Behörden sowie Hafenbehörden nahezu legen, dies ebenfalls zu tun;
14. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung der Kommission sowie den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.