



ebu
european
barge union



VERGANGENHEIT, GEGENWART UND ZUKUNFT DER BINNENSCHIFFFAHRT IN EUROPA
Theresia Hacksteiner, Generalsekretärin

EBU Europäische Binnenschiffahrts Union

- Die (pan-) **Europäische Interessenvertretung der güter- und personenbeförderenden Binnenschiffahrt**
- Ihre Mitglieder sind die nationalen Branchenvereinigungen der Binnenschiffahrt und Befrachter, sowie nationale und internationale Vereinigung der Binnenschiffahrt und anverwandter Sektoren
- Sie arbeitet dabei eng mit den relevanten europäischen Institutionen, den Flusskommissionen und dem Wirtschaftsausschuss der Vereinten Nationen zusammen
- Sie befasst sich mit sämtlichen binnenschiffahrtsrelevanten Themen auf europäischer und internationaler Ebene und setzt sich dabei insbesondere ein für
 - die Verbesserung der politischen Rahmenbedingungen der Binnenschiffahrt
 - Die Erhöhung des Marktanteils der Binnenschiffahrt am Gesamtvolumen der Güterbeförderung
 - Die Verbesserung der Marktposition der Binnenschiffahrt
 - Die Erlassung eines angepassten regulatorischen Rahmens im technischen, sozialen und wirtschaftlichen Bereich
 - und fördert dabei den gegenseitigen Informations- und Erfahrungsaustausch mit und zwischen ihren Mitgliedern.

EBU Mitglieder

- Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart CBRB (NL)
- Entreprises fluviales de France(F)
- Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt BDB e.V. (D)
- Unie der Continentale Vaart V.Z.W. UCV (B)
- Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft SVS, (CH)
- WKÖ "Die Schifffahrt" (A)
- FEDIL (LUX)
- AVP-CZ (CZ)
- AAOPF (RO)
- ERSTU (corresponding)
- IGRC (corresponding)
- BFBT (corresponding)
- Vereniging van Waterbouwers (corresponding)
- EvDB (corresponding)



BINNENSCHIFFFAHRT IN EUROPA

Potenzial, Herausforderungen und politischer Rahmen

POTENZIAL DER BINNENSCHIFFFAHRT

 **40,000km**
EU waterways

 **550m tonnes**
shipped every year

75% of traffic 
cross-border

250 
inland ports



Industry trends

- | | |
|--|--|
|  chemicals |  containers |
|  building materials |  agribulk |
|  petroleum products |  coal |

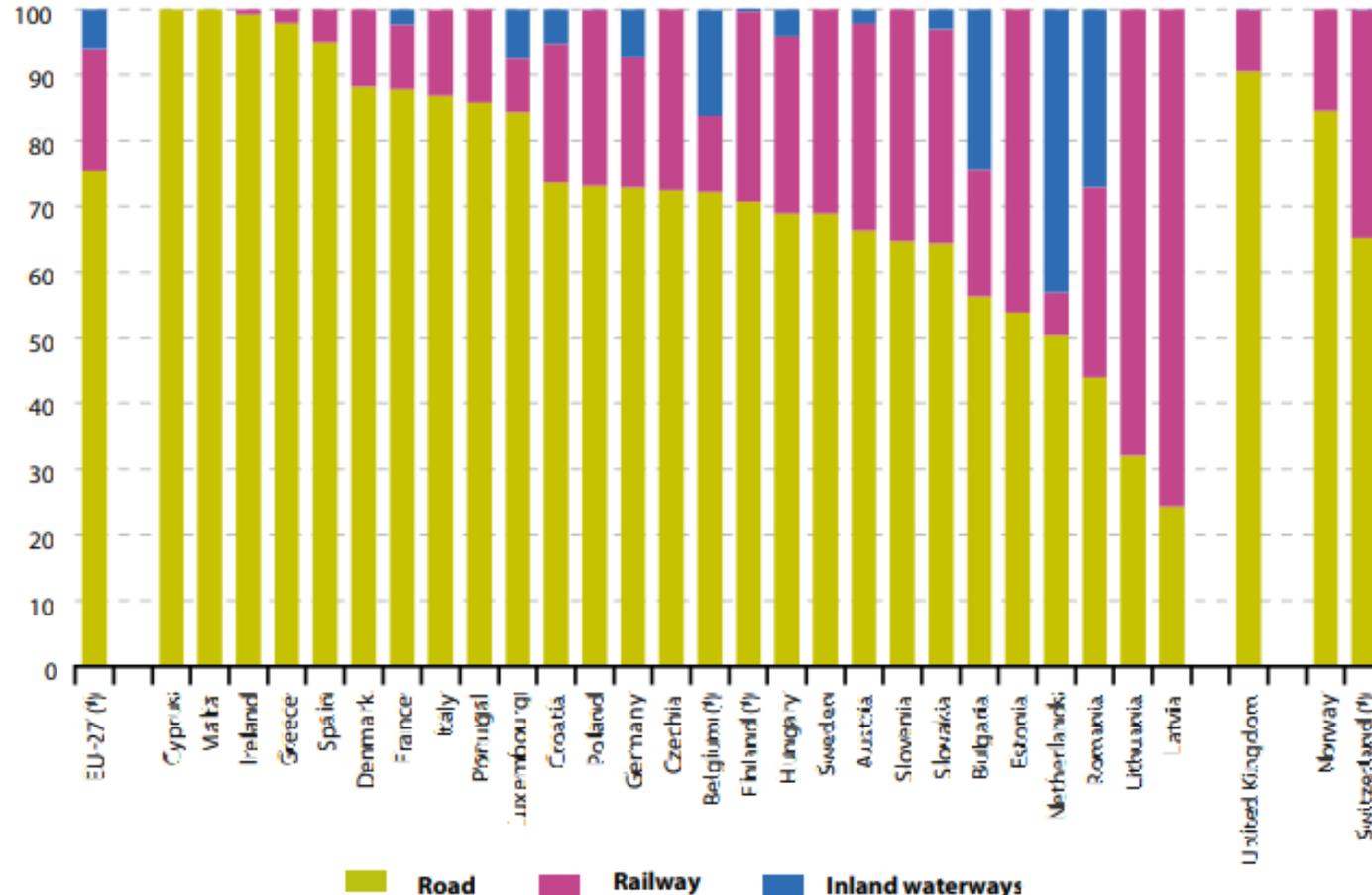
No traffic jams

-  60-80% less fuel
-  60-80% less carbon
-  50-75% less noise



POTENZIAL DER BINNENSCHIFFFAHRT

Figure 2.1.1: Modal split of inland freight transport, 2018
(% share in tonne-kilometres)



Note: Countries are ranked based on the share of road transport
(*) Estimated values.

Source: Eurostat (online data code: [tran_hv_fmmod](#))

Grosses Verlagerungspotenzial

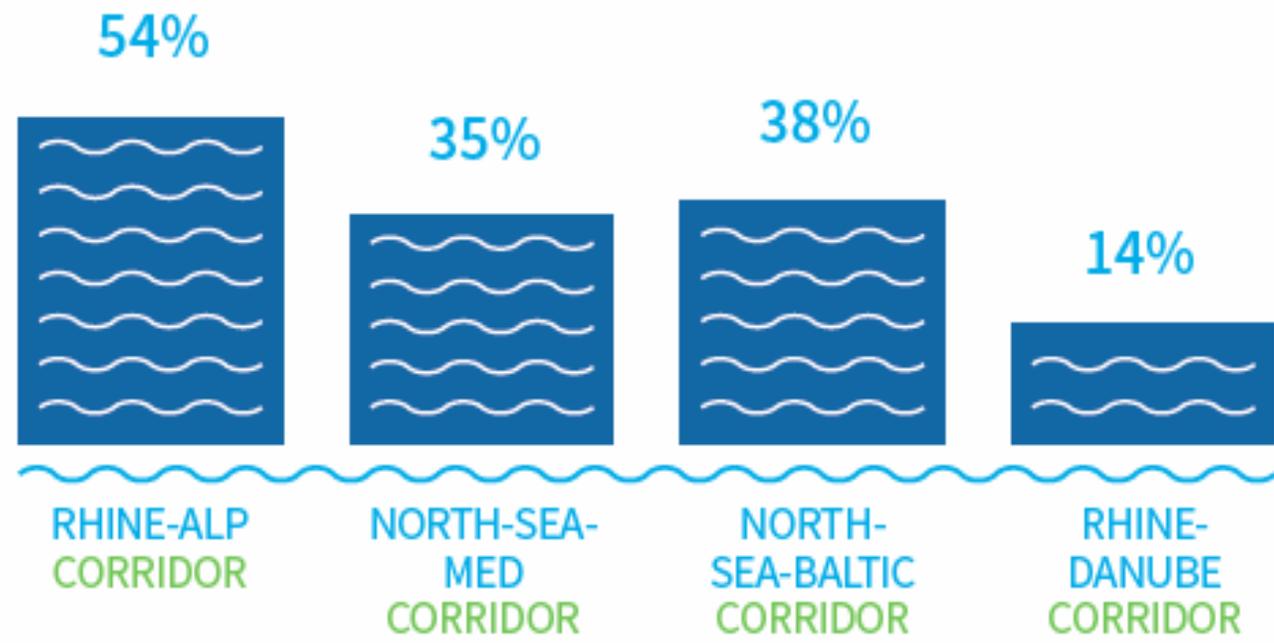
Während der Anteil der Binnenschifffahrt am gesamten Transportaufkommen in der EU lediglich 6 % beträgt (Eurostat 2018), bieten die europäischen Wasserstrassen ausreichend freie Kapazitäten und damit ein grosses Verlagerungspotenzial.

Der Anteil der Binnenschifffahrt liegt in massgeblichen Binnenschifffahrtsstaaten wesentlich höher

POTENZIAL DER BINNENSCHIFFFAHRT

Share waterways transport in cross-border freight flows

75% des Binnenschiffsverkehrs ist grenzüberschreitend



Source : EC corridor studies

POTENZIAL DER BINNENSCHIFFFAHRT

Binnenschifffahrt spielt als nachhaltiger Verkehrsträger eine wichtige Rolle bei der Realisierung der europäischen Nachhaltigkeitsziele

How to contribute
to the EU strategy
on sustainable and
smart mobility

1 > Greening
the fleet

2 > Climate
adaption & alternative
energy sources

3 > Modal shift

HERAUSFORDERUNGEN DER BINNENSCHIFFFAHRT

How to contribute
to the EU strategy
on sustainable and
smart mobility

1 > Greening
the fleet

2 > Climate
adaption & alternative
energy sources

3 > Modal shift

Der europäische Binnenschifffahrtssektor steht vor der Herausforderung,

- bis 2050 die globalen und europäischen Klima- und Umweltschutzziele zu erzielen
- Seinen Verkehrsanteil am europäischen Gesamtvolumen bis 2030 um 25 % und bis 2050 um 50 % zu erhöhen
- Seine Attraktivität zu erhöhen, um ausreichendes qualifiziertes Personal zu interessieren

POLITISCHER RAHMEN

Mondial

- COP 21 Übereinkommen von Paris (2015) und & COP 26 Übereinkommen von Glasgow (2021)

EU Politik

- EU Green Deal (2019)
- Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität (2021)
- NAIADES III (2021)
- Fit for 55 Paket (2021)
- Taxonomy VO

Regionale Politik

- Mannheimer Erklärung (2018)

Politischer Rahmen

Mondial COP 21 & 26

- COP 21 - Übereinkommen von Paris das auf der 21. Vertragsstaatenkonferenz der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen (COP21) vom Dezember 2015 womit sich die beigetretenen Staaten verpflichten, die Erderwärmung auf deutlich unter 2 °C, möglichst jedoch auf 1,5 °C, gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen)
- COP 26 - Das Übereinkommen von Glasgow womit COP 21 am 13. November 2021 erneuert wurde.

EU

GREEN DEAL

- Beabsichtigte Klimaneutralität in 2050.
Transport stösst ein Viertel der Treibhausgase aus und dieser Anteil steigt noch weiter
- Um Klimaneutralität zu erreichen, ist eine 90 %ige Reduktion der Transportemissionen in 2050 erforderlich.
- Um dies zu erzielen, muss ein substantieller Teil der Güterbeförderungen auf die Schiene und die Binnenwasserstrassen verlagert werden.

Politischer Rahmen – EU

Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität (2021) zur Konkretisierung des EU Green Deal

Erhöhung des Binnenschiffverkehrsanteil am europäischen Transportvolumen von 25 % bis 2030 und 50 % bis 2050.

3 Pfeiler für zukünftige Aktionen unter 10 Flaggschiffaktionen:

1. Nachhaltigere Transporte
2. Nachhaltige Alternativen müssen breit und in einem multimodalen Transportsystem verfügbar sein
3. Anreize, um den Übergang zu realisieren

Politischer Rahmen – EU

NAIADES 3 – Binnenschifffahrts Aktionsprogramm

- Förderung der Binnenschifffahrt und
- Umsetzung der politischen Zielsetzungen mittels konkreter Aktionen

Schwerpunkte

- (A) Verlagerung von mehr Transporten auf die Wasserstrassen
- (B) schrittweiser Übergang zu Nullemissionen der Binnenschifffahrt mit Blick auf
 - Flotte
 - Infrastruktur
 - Digitalisierung
 - Besatzung

Politischer Rahmen – EU

FIT for 55 Paket

Begründung und Auswirkung auf den Binnenschifffahrtssektor

Bepreisung von Emissionen, insbesondere CO₂, und Schaffung von Anreizen für nachhaltige Alternativen, wie saubere Mobilität und Brennstoffe.

Binnenschifffahrtsrelevante Gesetzesvorhaben

- ETD – Richtlinienentwurf zur Restrukturierung der Rahmenvorschriften der Union zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom (COM(2021) 563 final)
- AFIR (COM(2021) 804 final)– Verordnungsvorschlag für erneuerbare Gase und Erdgas sowie für Wasserstoff
- **Energie Effizienz Richtlinie** (COM(2021) 558 final) - vorgeschlagene Senkung des Energieverbrauchs bis 2030 um mindestens 9 % im Vergleich zum Jahr 2020
- **RED Erneuerbare Energie Richtlinie** COM(2021) 557 final – Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energiequellen im Energiemix auf 40% bis 2030

Politischer Rahmen – EU ETD Energiebesteuerungs Richtlinie

VORGESEHENE BESTEUERUNG VON FOSSILEN BRENNSTOFFEN

Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt

Erwägung (23)

„ Kraftstoffe für die Schifffahrt, einschließlich der Fischerei, sollten ebenfalls besteuert werden, und **Mitgliedstaaten, die Vertragspartei internationaler Übereinkünfte sind, in denen die Befreiung solcher Kraftstoffe festgelegt ist, müssen die Unvereinbarkeiten bis zum Datum der Anwendung dieser Richtlinie beseitigen.** Einer unterschiedlichen Besteuerung bedarf es für die Nutzung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom für den Schifffahrtslinienverkehr, die Fischerei und die Frachtschifffahrt innerhalb der EU sowie die jeweiligen Tätigkeiten am Liegeplatz. In Anbetracht der Besonderheit dieser Verwendungszwecke sollten die Mindeststeuerbeträge unter denen für die allgemeine Verwendung von Kraftstoff liegen. Um einen Anreiz für die Nutzung nachhaltiger alternativer Kraftstoffe und elektrischen Stroms zu schaffen, sollten solche Kraftstoffe und elektrischer Strom zehn Jahre lang von der Steuer befreit sein. Energieerzeugnisse und elektrischer Strom, die für die sonstige Schifffahrt innerhalb der EU verwendet werden, sollten der in den Mitgliedstaaten für Kraftstoffe und elektrischen Strom geltenden Standardbesteuerung unterliegen“

Politischer Rahmen – EU ETD Energiebesteuerungs Richtlinie

VORGESEHENE BESTEUERUNG VON FOSSILEN BRENNSTOFFEN

Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt

- Einführung einer Gasölbesteuerung von **minimal ca 0,036 € pro Liter**. Gemeinsam mit den Massnahmen unter der RED II Richtlinie hätte dies eine geschätzte Kostensteigerung der Binnenschifffahrtstransporte von **42% bis 55%** zur Folge.
- Kündigung internationaler Übereinkommen die nicht damit im Einklang stehen:
 - Abkommen über die zoll- und abgaberechtliche Behandlung des Gasöls, das als Schiffsbedarf in der Rheinschifffahrt verwendet wird
- Substantielle Kostenerhöhung und mögliche Verlagerung auf andere Verkehrsträger

Positionierung des Gewerbes

- EBU hat in einer Stellungnahme Bedenken gegen den Vorschlag angemeldet und für den Ausschluss der Binnenschifffahrt aus dem Vorschlag plädiert.
 - Begründung: Mangel an ausreichend alternativen Brennstoffen und Verstoss gegen internationale Übereinkommen

Politischer Rahmen – EU

Taxonomie Verordnung

Begründung

Die EU **Taxonomie Verordnung** beschreibt einen Rahmen um “grüne” oder “nachhaltige” Wirtschaftstätigkeiten innerhalb der EU allgemeingültig zu klassifizieren. Die VO sorgt für eine präzise Definition des nachhaltigen Begriffes, sodass dieser künftig nicht mehr durch **Greenwashing** missbraucht werden kann. Maßgeblich für die Definition sind nachstehende sechs Umweltschutzziele. Falls ein Unternehmen durch seine eigenen Tätigkeiten einen Beitrag zu einem dieser Ziele leistet, ohne dabei eines der anderen Ziele zu gefährden, so wird sein Handeln als nachhaltig eingestuft.

1. Klimaschutz
2. Anpassung an den Klimawandel
3. Nachhaltiger Einsatz und Gebrauch von Wasser oder Meeresressourcen
4. Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft
5. Vorbeugung oder Kontrolle von Umweltverschmutzung
6. Schutz und Wiederherstellung von Biodiversität und Ökosystemen

Politischer Rahmen – EU

Taxonomie Verordnung

Jedes der Ziele soll durch einen umfassenden Katalog an nachhaltigen Tätigkeiten definiert und mittels Delegierter Rechtsakte umgesetzt werden. Bisher wurden seitens der EU hier lediglich die Kataloge der ersten beiden Ziele definiert und in einen Rechtsakt umgesetzt. Diese sind am 1.1.2022 in Kraft getreten.

Nachhaltigkeitskriterien für Binnenschiffe im Sinne der TA VO für sowohl Herstellung als Transport

- Ab 1.1.2026: 0 direkte CO₂-(Schornstein-)Emissionen
- Ab 1.1.2022: Ausschluss von Schiffen, die dem Transport fossiler Brennstoffe gewidmet sind

Ein zweiter Delegierter Rechtsakt soll die restlichen 4 Kriterien definieren.

Positionierung des Gewerbes

- EBU hat in einer Stellungnahme Bedenken gegen die Nachhaltigkeitskriterien des 1. Delegierten Rechtsaktes (DR) angemeldet.
- EBU hat seit Beginn 2022 in der Expertengruppe zur Überarbeitung der Kriterien des 1. DRes und Erarbeitung der Kriterien des 2. DRes mitgewirkt

Politischer Rahmen – Regional

Mannheimer Erklärung 2018 „150 Jahre Mannheimer Akte – Motor für eine dynamische Rhein- und Binnenschifffahrt“

Am 17. Oktober 2018 von den Ministern der Vertragsstaaten der ZKR unterzeichnete Erklärung mit Blick auf

- Die Bedeutung der Mannheimer Akte
- Die institutionelle Zusammenarbeit mit anderen internationalen Institutionen, insbesondere der Europäischen Kommission
- Die ökologischen, sozialen und ökonomischen Aspekte der Rhein- und gesamten Binnenschifffahrt
- Die koordinierende Rolle der ZKR in den CESNI Ausschüssen

Politischer Rahmen – Regional

Mannheimer Erklärung „150 Jahre Mannheimer Akte – Motor für eine dynamische Rhein- und Binnenschifffahrt“

Bedeutung der Mannheimer Akte:

- Erneuerung des Bekenntnisses der Vertragsstaaten zur MA
- Bekräftigung der führenden und zukunftsweisenden Tätigkeit der ZKR als Kompetenzzentrum für die Rhein- und Binnenschifffahrt in Europa und deren Ausbau

Politischer Rahmen – Regional

Mannheimer Erklärung 2018 „150 Jahre Mannheimer Akte – Motor für eine dynamische Rhein- und Binnenschifffahrt“

Ökologische, soziale und ökonomische Aspekte der Rhein- und Binnenschifffahrt

- Notwendigkeit zeitgemäßer, praktikabler und harmonisierter Umwelt und Sicherheitsvorschriften in der Rhein- und Binnenschifffahrt.
- Auftrag an die ZKR, zur weiteren Verbesserung der ökologischen Nachhaltigkeit der Binnenschifffahrt eine Roadmap zu entwickeln, um die Emissionen von
 - Treibhausgasen bis 2035 um 35% im Vergleich zu 2015 zu reduzieren,
 - Schadstoffen bis 2035 um mindestens 35% gegenüber 2015 zu reduzieren,
 - Treibhausgasen und sonstigen Schadstoffen bis 2050 weitgehend zu beseitigen.

Notwendigkeit von neuen Finanzinstrumenten zur Erreichung dieser ökologischen Ziele Auftrag an die ZKR, bei dieser Entwicklung führend voranzugehen.

Politischer Rahmen – Regional

Mannheimer Erklärung 2018 „150 Jahre Mannheimer Akte – Motor für eine dynamische Rhein- und Binnenschifffahrt“

Koordinierende Rolle der ZKR in den CESNI Ausschüssen

- zentrale Rolle des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) als innovatives, effizientes und praxisorientiertes Gremium und Befürwortung dessen angestrebter Aufgabenerweiterung. Zusammenarbeit im
 - technischen
 - sozialen und
 - digitalen Bereich
- Streben nach einer dauerhaften Partnerschaft mit der EU auf Basis einer langfristigen gemeinsamen Finanzierung

Politischer Rahmen – Regional

Mannheimer Erklärung 2018 „150 Jahre Mannheimer Akte – Motor für eine dynamische Rhein- und Binnenschifffahrt“

Institutionelle Zusammenarbeit mit anderen internationalen Institutionen, insbesondere der Europäischen Kommission

- konstruktive Zusammenarbeit der ZKR mit der Europäischen Union (EU), den anderen Stromkommissionen, der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa, den von der ZKR anerkannten Verbänden und allen weiteren Akteuren der Binnenschifffahrt.
- Komplexität des öffentlich rechtlichen internationalen Rahmens der Binnenschifffahrt
 - Internationale Übereinkommen wie Mannheimer Akte und Belgrader Akte
 - Europäische Union und ihr zugrunde liegende Rechtsakte mit teilweise überlappenden Kompetenzen

Politischer Rahmen – Regional

Mannheimer Erklärung 2018 „150 Jahre Mannheimer Akte – Motor für eine dynamische Rhein- und Binnenschifffahrt“

Institutionelle Zusammenarbeit mit anderen internationalen Institutionen, insbesondere der Europäischen Kommission

- konstruktive Zusammenarbeit der ZKR mit der Europäischen Union (EU), den anderen Stromkommissionen, der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa, den von der ZKR anerkannten Verbänden und allen weiteren Akteuren der Binnenschifffahrt.
- Komplexität des öffentlich rechtlichen internationalen Rahmens der Binnenschifffahrt
 - Internationale Übereinkommen wie Mannheimer Akte und Belgrader Akte
 - Europäische Union und ihr zugrunde liegende Rechtsakte mit teilweise überlappenden Kompetenzen

Institutioneller Rahmen

- Zur Realisierung ihrer Zielsetzungen benötigt die Binnenschifffahrt einen starken institutionellen Rahmen, in dem die **Kooperation** zwischen den kompetenten internationalen Institutionen gewährleistet ist.
- Dabei müssen sich diese Institutionen **gemeinsam** mit sämtlichen Aufgaben der Binnenschifffahrt befassen und damit zur **Weiterentwicklung** der Binnenschifffahrt in Europa beitragen. Darin können die allgemeinen Zielsetzungen eines freien und integrierten Binnenschifffahrtsmarktes gemäß der europäischen rechtlichen Grundsätze mit denen der Flusskommissionen, wie Prosperität der europäischen Binnenschifffahrt, die Gewährleistung eines hohen Sicherheitsstandards unter Berücksichtigung der Umweltschutzaspekte, vereinigt werden.
- Lediglich eine derartige Kooperation und ein derartiger Rahmen können eine **Gewährleistung für die Interessen des Schifffahrtsgewerbes und die Verbesserung des politischen Stellenwertes der Binnenschifffahrt** darstellen.

FAZIT

Die Binnenschifffahrt bietet als umweltfreundlicher, sicherer und energieeffizienter Verkehrsträger den internationalen und nationalen Entscheidungsträgern zahlreiche Perspektiven, um über die noch ungenutzten Potenziale eine nachhaltige und zukunftsorientierte Verkehrspolitik zu realisieren.

Dazu bedarf es

- Fördernder politischer Rahmenbedingungen
- Starker institutioneller Zusammenarbeit
- Unterstützender rechtlicher Rahmenbedingungen
- Ausreichend finanzieller Fördermassnahmen



EBU

Die Europäische Binnenschiffahrts Union (EBU) vertritt die Interessen des Binnenschiffahrtsgewerbes auf pan-europäischer Ebene. Ihre Mitglieder sind die nationalen Verbände der Binnenschiffahrt aus 9 europäischen Binnenschiffahrtsstaaten (Austria, Belgium, Czech Republic, France, Germany, Luxemburg, Netherlands, Romania and Switzerland). Ausserdem sind in ihr einige international Organisationen der Binnenschiffahrt und der Short Sea Schiffahrt vertreten

www.ebu-uenf.org