

Positionspapier „Green Deal – Binnenschifffahrt quo vadis?“

In Anbetracht der politischen Entwicklungen, dargelegt in diversen Strategien, etwa der EU-Strategie für den Donauraum, dem europäischen Green Deal und dem Aktionsprogramm NAIADES III, welche in den letzten Jahren erlassen wurden und bereits in der Implementierungsphase sind;

sowie in Anbetracht des Fit for 55 Paketes und des Aktionsprogramms Donau 2030 des BMK, welche sich aktuell in Ausarbeitung befinden;

ist absehbar, dass in der Binnenschifffahrt künftig geringere Mengen an Gütern – insbesondere Mineralöle, Kohle und dergleichen – transportiert werden. Hier benötigt es zielführende Programme und Maßnahmen, um diesen Trend abzufedern und eine erfolgreiche Trendumkehr zu bewirken. Des Weiteren gilt anzumerken, dass die Binnenschifffahrt in der Donauregion aktuell nur eine geringe Rolle in den Logistikketten spielt, jedoch weitreichende verfügbare Transportkapazitäten aufweist.

Die gegebenen Umstände haben die Stakeholder in der Binnenschifffahrt (Schifffahrtstreibende, Verloader, Empfänger, Häfen, etc.) dazu veranlasst, proaktiv zu handeln und notwendige Schritte zu diskutieren und zu veranlassen. So wurde, basierend auf dem Feedback der relevanten Akteure, dieses Positionspapier ausgearbeitet.

Die Position von Pro Danube Austria und Pro Danube International hinsichtlich der Umsetzung des Green Deals in der Binnenschifffahrt lässt sich folgendermaßen darstellen:

Die Binnenschifffahrt benötigt die Unterstützung der Politik und aller involvierter Interessensgruppen

bei diesen übergreifenden Themen:

- Politisch koordinierte Entscheidungen auf europäischer Ebene (zumindest auf Korridorebene), um Planungssicherheit und Kostensicherheit zu gewährleisten
- Langfristige Verträge für die Binnenschifffahrtstreibenden, um mittelfristige Investitionen planen und umsetzen zu können
- Lösung des Fachkräftemangels: Attraktivierung der Arbeitsplätze, Rekrutierung und Bindung von Fachkräften in der Branche (Sektor- und Länderübergreifend)

betreffend Technologie:

- Konkrete Umsetzungspläne auf europäischer Ebene für die Nutzung von umweltfreundlichen alternativen Treibstoffen in der Binnenschifffahrt
- Aktive Einbindung von Technologieherstellern, um die bestmöglichen Lösungen auszuarbeiten und zu implementieren (z.B. Förderung von Leuchtturmprojekten in Zusammenarbeit von Motorhersteller, Häfen, Schifffahrtstreibenden etc., um alternative Antriebstechnologien zu entwickeln und zu testen)
- Transparente Darstellung von CO₂-Emissionen entlang der Logistikketten

betreffend Infrastruktur:

- Ein entsprechendes Servicelevel aller Infrastrukturelemente entlang des gesamten Donaukorridors, welches einen Business Case für aktuelle und zukünftige Transportvolumen ermöglicht
- Good Navigation Status auf Korridorebene, um im Optimalfall eine Abladetiefe von 2,5 m und Durchfahrten mit Verbandsgrößen gemäß UN/ECE Wasserstraßendefinition zu ermöglichen
- Dienstleistungen in Häfen auf Abruf, um Attraktivität innerhalb von Logistikketten zu erhöhen

betreffend der Finanzierung:

- Konzept für einheitliche Finanzierungsmodelle, welche für alle Akteure niederschwellig zugänglich sind
- Internalisierung von externen Kosten, um die Transparenz und Effizienz zu erhalten, bzw. zu erhöhen und in weiterer Folge den Modal Shift Richtung Binnenschifffahrt zu fördern
- Einheitliche Förderkriterien auf EU-Ebene

Es braucht eine gemeinsame, sektorübergreifende Kommunikation auf europäischer Ebene von Politik und Wirtschaft, was die notwendigen langfristigen Maßnahmen sowie kurzfristige Brückentechnologien betrifft. Nur so lassen sich die vorhandenen Transportmengen auf der Donau sichern und die vorhandene Infrastruktur bestmöglich nutzen.