



Stellungnahme

Zum Vorschlag für eine EU-Richtlinie über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationssysteme (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft - Betroffenheit der Länder durch die Einbeziehung der Häfen -

Für den Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen e. V. (BöB) als Vertreter der deutschen Binnenhäfen nehmen wir wie folgt Stellung:

Grundsätzlich wäre die harmonisierte Einrichtung von RIS in der EU als idealtypische Lösung zur Verbesserung der Wettbewerbssituation der Binnenschifffahrt durch optimierte IT geeignet, wenn sichergestellt ist, dass Nutzen und Kosten in einem sinnvollen Verhältnis stehen. Dies erscheint bei diesem Vorschlag nicht der Fall und wird als wesentlicher

Kritikpunkt des Verbandes wie folgt begründet:

Der Geltungsbereich der Richtlinie erstreckt sich gemäß Art. 2 Abs. 1 auf alle Binnenwasserstraßen der Klasse IV und darüber gemäß der in der Entschließung Nr. 30 der UN/ECE Arbeitsgruppe Binnenschifffahrt vom 12. November 1992 festgelegten Klassifizierung der europäischen Binnenwasserstraßen, einschließlich der in der Entscheidung Nr. 1346/2001/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Mai 2001 zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG hinsichtlich Seehäfen, Binnenhäfen und intermodaler Terminals sowie des Vorhabens Nummer 8 in Anhang III genannten Häfen.

Gleichzeitig verpflichtet die RL nach unserem Verständnis ausschließlich die Mitgliedsstaaten zur Einrichtung und zum Betrieb des RIS, während in Art. 3 g aufgeführte Nutzer – zu denen die Häfen offenkundig nicht gehören sollen – nicht verpflichtet werden, bestimmte Dienste in Anspruch zu nehmen oder eine bestimmte Ausrüstung zu beschaffen. Erstaunlicherweise ordnet die RL die Binnenhäfen bzw. die Betreiber von Häfen somit nicht den (privaten) Nutzern gemäß Art. 3 g, sondern dem staatlichen bzw. hoheitlichen Bereich zu, für den die Verpflichtungen der Mitgliedsstaaten zur Einführung und zum Betrieb des RIS gelten soll.

Mit Blick auf die Wasserstraßen ist diese Zuordnung nachvollziehbar, da diese grundsätzlich als staatliche Infrastruktur betrieben werden, hinsichtlich der Häfen ergibt sich hier jedoch ein vollkommen anderes Bild. Während in einigen EU-Mitgliedsstaaten viele Binnenhäfen tatsächlich als Staatshäfen betrieben werden (z. B. Port Autonome), ist dies in Deutschland gerade nicht der Fall. Hier sind die Hafentreiber ganz überwiegend in privater Rechtsform organisiert (z. B. Duisburger Hafen AG, Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG und Häfen und Güterverkehr Köln AG) und sind für Bau, Unterhaltung und Betrieb der Infrastruktur verantwortlich, ohne Bestandteile des Bundeswasserstraßennetzes zu sein. Wir müssen hier von einer Fehleinschätzung auf EU-Ebene hinsichtlich der grundsätzlichen Rechtsform der Binnenhäfen ausgehen.

Vor diesem Hintergrund stellt die pauschale Einbeziehung der Häfen in den Anwendungsbereich der RL eine aus unserer Sicht unzulässige Ausdehnung auf private Wirtschaftsunternehmen dar, die hier staatliche Verpflichtungen zur Errichtung und Betrieb des RIS übernehmen und insbesondere auch finanzieren sollen.

Wir geben zu bedenken, dass das Ziel der Verkehrssicherung, eine hoheitliche Aufgabe darstellt, die keineswegs von privatrechtlich geführten Unternehmen zu übernehmen ist. Eine Trennung der Verkehrssicherungs- von der Logistikfunktion des RIS, macht deutlich, dass die öffentliche Hand durch die Richtlinie angesprochen wird.

Der Vorschlag der EU-Kommission verpflichtet die Häfen zumindest gemäß Art. 4 Nr. 2 a) und b) in Verbindung mit den Mindestanforderungen der Anlage I zur Abgabe konkreter Daten bezüglich Lage etc., darüber hinaus ist eine Bereitstellung von elektronischen Binnenschiffahrtskarten im Bereich des Hafens vorgesehen. Nach unserem Verständnis bedarf es zur Sicherstellung geeigneter Daten hierfür einer regelmäßigen Überprüfung und Revision, z. B. des Wasserstandsberichts. Hieraus ergibt sich für den Hafen eine hohe Verantwortung in Bezug auf die Sicherstellung der Datenqualität, für die sich die Kosten nicht abschätzen lassen, zumal ein Großteil dieser Daten heute zumindest in elektronischer Form noch nicht erfasst wird.

Wenn die EU-Kommission offensichtlich davon ausgeht, dass die Häfen als Teil der öffentlichen Hand anzusehen sind, die hier für die Kosten übernimmt, bedeutet dies für Deutschland in der Realität jedoch, dass die privaten Hafengesellschaften für die Kostenaufkommen müssen. Dies ist abzulehnen, zumal es zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen den europäischen Staaten kommt, wenn in einzelnen Staaten gerade diese Kosten, aus welchen Gründen auch immer, durch die öffentliche Hand übernommen werden. Anderenfalls müssen wir die öffentliche Hand auffordern, diese Kosten für die deutschen Binnenhäfen ebenfalls über die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen auszugleichen.

Es ist festzustellen, dass die Binnenhäfen einen individuellen Nutzen durch die Einbindung in das RIS-System nicht erzielen können. Entlang des Rheins bspw. sind Systeme mit entsprechendem Informationsgehalt bereits installiert, die ein Zusatzsystem(harmonisiertes RIS) obsolet erscheinen lassen. Telematikanwendungen und Flottenmanagementsysteme haben sich über den Markt zwischen den einzelnen an der Transportkette Beteiligten vielfach etabliert. Weiterhin muss davon ausgegangen werden, dass eine Weitergabe der Kosten an die Binnenschifffahrt z. B. über Hafentgelte aufgrund des enormen Kostenwettbewerbs zwischen den Verkehrsträgern nicht möglich ist.

Vor diesem Hintergrund steht der Nutzen in keinem Verhältnis zu den erwarteten Kosten, vielmehr bedarf es der Feststellung, dass die Verpflichtung zur Einrichtung und Beteiligung am RIS für die Binnenhäfen einem enteignungsrechtlichen Eingriff und einer unzulässigen Abwälzung hoheitlicher Aufgaben auf Privatunternehmen gleichkommen könne.

Der Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen fordert deshalb zwingend, eine Beteiligung der Häfen an RIS auf freiwilliger Basis sicherzustellen. Anderenfalls ist eine Kostenübernahme durch Finanzierungsverpflichtungen der öffentlichen Hand auch für private Binnenhäfen festzuschreiben.

Berlin, 3. September 2004