



Brüssel, den 11. März 2026  
(OR. en)

7248/26

STATIS 16  
TRANS 147  
COMPET 312

### ÜBERMITTLUNGSVERMERK

---

Absender: Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 4. März 2026

Empfänger: Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union

---

Betr.: BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT  
über die Durchführung der Verordnung (EU) 2018/974 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 über die Statistik des Güterverkehrs auf Binnenwasserstraßen

---

Die Delegationen erhalten als Anlage das Dokument COM(2026) 107 final.

Anl.: COM(2026) 107 final



Brüssel, den 4.3.2026  
COM(2026) 107 final

**BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN  
RAT**

**über die Durchführung der Verordnung (EU) 2018/974 des Europäischen Parlaments  
und des Rates vom 4. Juli 2018 über die Statistik des Güterverkehrs auf  
Binnenwasserstraßen**

## Inhalt

1.	EINLEITUNG.....	2
1.1.	Hintergrund .....	2
1.2.	Politischer Kontext.....	2
1.3.	Erfassung der Mitgliedstaaten und anderer Länder .....	3
2.	FOLGEMAßNAHMEN IM ANSCHLUSS AN DIE DURCHFÜHRUNG DER VERORDNUNG.....	5
2.1.	Einhaltung rechtlicher Verpflichtungen.....	5
2.2.	Von den Mitgliedstaaten herangezogene Methoden der Datenerhebung .....	5
2.3.	Kosten und Aufwand der Datenerhebung und Berichterstattung für die Mitgliedstaaten.....	6
2.4.	Validierung und Qualitätskontrollen der erhaltenen Daten .....	7
2.5.	Methodische Unterstützung der Mitgliedstaaten durch Eurostat.....	8
2.6.	Gemeinsame Nutzung von Daten.....	8
2.7.	Statistiken über die Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen.....	10
3.	MÖGLICHE KÜNFTIGE ENTWICKLUNGEN IN DER STATISTIK DES BINNENSCHIFFSVERKEHRS .....	11
4.	SCHLUSSFOLGERUNGEN.....	13

## **1. EINLEITUNG**

### **1.1. HINTERGRUND**

Die Verordnung (EU) 2018/974 über die Statistik des Güterverkehrs auf Binnenwasserstraßen<sup>1</sup> (im Folgenden „Verordnung“) gewährleistet vergleichbare, verlässliche, harmonisierte, regelmäßige und umfassende statistische Daten über den Güterverkehr auf Binnenwasserstraßen innerhalb der EU. Diese Daten unterstützen Ministerien, Verbände, Schifffahrtsunternehmen, Betreiber von Binnenwasserstraßen und Häfen für den Güterverkehr sowie politische Entscheidungsträger. Die Statistik des Binnenschiffsverkehrs trägt zur Überwachung und Entwicklung regionaler, nationaler und transeuropäischer Strategien bei, unterstützt die Infrastrukturplanung und die Verkehrssteuerung und liefert wertvolle Informationen über die Verkehrsverlagerung auf saubere Verkehrsträger. Sie dient auch als einheitliche gemeinsame Informationsquelle in der gesamten EU, die Daten über die auf Binnenwasserstraßen beförderten Güter für jedes Land und nicht für einzelne Flüsse bereitstellt.

Gemäß Artikel 9 der Verordnung legt die Kommission nach Anhörung des Ausschusses für das Europäische Statistische System dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Durchführung dieser Verordnung und über mögliche künftige Entwicklungen vor. Der erste Bericht war bis zum 31. Dezember 2020 vorzulegen<sup>2</sup>; weitere Berichte sollen alle fünf Jahre folgen. Dies ist der zweite Bericht dieser Art.

In Abschnitt 1 dieses Berichts werden der politische Kontext und der Anwendungsbereich der Verordnung in den Mitgliedstaaten und anderen Ländern erläutert. In Abschnitt 2 werden die Folgemaßnahmen im Anschluss an die Durchführung der Verordnung durch die Mitgliedstaaten und die Kommission (Eurostat) betrachtet. Dazu gehören die Einhaltung rechtlicher Verpflichtungen, die in den Mitgliedstaaten herangezogenen Methoden der Datenerhebung, Aufwand und Kosten für die Mitgliedstaaten, die Datenvalidierung und Qualitätskontrollen durch Eurostat, die methodische Unterstützung der Mitgliedstaaten durch Eurostat und Informationen über die Datenverbreitung.

Im letzten Teil von Abschnitt 2 werden die Entwicklungen bei den Statistiken über die Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen beschrieben. In Abschnitt 3 werden mögliche künftige Entwicklungen in der Statistik der Personen- und Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen zusammengefasst, und in Abschnitt 4 werden die wichtigsten Schlussfolgerungen des Berichts dargelegt.

### **1.2. POLITISCHER KONTEXT**

Der Binnenschiffsverkehr ist ein wichtiger Bestandteil des europäischen Verkehrssystems mit einem Netz, das sich über mehr als 49 684 km über 20 EU-Mitgliedstaaten hinweg erstreckt<sup>3</sup>. Die

---

<sup>1</sup> ABl. L 179 vom 16.7.2018, S. 14. ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/974/oj>.

<sup>2</sup> Der erste Bericht wurde am 18. Dezember 2020 verabschiedet (COM(2020) 821 final).

<sup>3</sup> Die Berechnung basiert auf Daten, die unter [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/iww\\_if\\_infrastr\\_custom\\_16182625/default/table](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/iww_if_infrastr_custom_16182625/default/table) verfügbar sind (auf Englisch, Französisch und Deutsch verfügbar). Die Gesamtlänge des Netzes basiert auf Daten aus dem Jahr 2023, mit Ausnahme Belgiens, für das die neuesten verfügbaren Daten aus dem Jahr 2008 stammen.

Beförderung auf Binnenwasserstraßen ist im Vergleich zu anderen häufig mit Überlastung und Kapazitätsproblemen konfrontierten Verkehrsträgern eine zuverlässigere und energieeffizientere Alternative und verfügt über ein erhebliches Potenzial für eine verstärkte Nutzung. Neben der Schiene gilt der Binnenschiffsverkehr seit Langem als eines der CO<sub>2</sub>-effizientesten Güterbeförderungsmittel. Sie wird daher als entscheidend für die Initiativen der EU betrachtet, einschließlich der Ziele der Verkehrsverlagerung zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor<sup>4</sup>. Darüber hinaus verursacht der Binnenschiffsverkehr geringere Lärmemissionen und bietet ein hohes Sicherheitsniveau, was insbesondere für die Beförderung gefährlicher Güter einen erheblichen Vorteil darstellt. Außerdem entlastet sie die überlasteten Straßennetze in dicht besiedelten Regionen<sup>5</sup>.

Angesichts dieser Stärken könnte der Binnenschiffsverkehr potenziell eine entscheidende Rolle im Verkehrssystem der EU spielen. Die Europäische Kommission erkennt das beträchtliche Wachstumspotenzial des Binnenschiffsverkehrs an und ist entschlossen, ihre Wettbewerbsfähigkeit und Rolle innerhalb des intermodalen Logistiknetzes zu stärken. Diese Verpflichtung spiegelt sich im Aktionsprogramm Naiades III wider<sup>6</sup>. Das Programm ist hauptsächlich darauf ausgerichtet, mehr Fracht auf Europas Flüsse und Kanäle zu verlagern und bis 2050 auf emissionsfreie Kähne umzustellen. Es umfasst außerdem Maßnahmen zur Förderung der Entwicklung und des Einsatzes emissions- und abfallfreier Technologien für Schiffe und Binnenhäfen. Das Aktionsprogramm Naiades III steht im Einklang mit dem europäischen Grünen Deal<sup>7</sup> und der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität<sup>8</sup>, die darauf abzielen, den Binnenschiffsverkehr und den Kurzstreckenseeverkehr bis 2030 um 25 % und bis 2050 um 50 % zu steigern.

Die europäische Statistik des Binnenschiffsverkehrs ist für die Entwicklung, Überwachung und Bewertung von Initiativen und Maßnahmen im Rahmen des Programms Naiades III und anderer EU-Programme in den Bereichen Umwelt, Verkehr und Binnenmarkt von wesentlicher Bedeutung. Solche Initiativen und Strategien erfordern eine gründliche Kenntnis des Umfangs des Binnenschiffsverkehrs und der Art und Weise, wie sich dieser Verkehrsträger im Laufe der Zeit entwickelt.

### **1.3. ERFASSUNG DER MITGLIEDSTAATEN UND ANDERER LÄNDER**

Die Verordnung gilt unmittelbar in ihrer Gesamtheit für alle Mitgliedstaaten. Sie muss nicht in nationales Recht umgesetzt werden. Allerdings gibt es nicht in allen Mitgliedstaaten Binnenschiffsverkehr. Daher beschränkt sich die Wirkung der Verordnung auf diejenigen Mitgliedstaaten, in denen es diesen Verkehrsträger gibt.

---

<sup>4</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0324> (nur auf Englisch verfügbar).

<sup>5</sup> [https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/inland-waterways\\_en?prefLang=de](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/inland-waterways_en?prefLang=de) (in allen Amtssprachen der EU verfügbar).

<sup>6</sup> [https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/inland-waterways/promotion-inland-waterway-transport/naiades-iii-action-plan\\_en?prefLang=de](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/inland-waterways/promotion-inland-waterway-transport/naiades-iii-action-plan_en?prefLang=de) (in allen Amtssprachen der EU verfügbar).

<sup>7</sup> COM(2019) 640 final;

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?qid=1758888521529&uri=CELEX%3A52019DC0640>.

<sup>8</sup> COM(2020) 789 final;

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?qid=1758888687830&uri=CELEX%3A52020DC0789>.

Für die Mitgliedstaaten mit Güterverkehr auf Binnenwasserstraßen wird in der Verordnung ein Schwellenwert festgelegt, ab dem die Länder verpflichtet sind, Daten bereitzustellen. Diese Berichtspflicht gilt für alle Mitgliedstaaten, in denen die Gütermenge, die insgesamt jährlich auf Binnenwasserstraßen befördert wird, eine Million Tonnen überschreitet. Derzeit sind elf Mitgliedstaaten (Belgien, Bulgarien, Deutschland, Frankreich, Kroatien, Luxemburg, Ungarn, die Niederlande, Österreich, Rumänien und die Slowakei) verpflichtet, Daten für alle folgenden obligatorischen Tabellen gemäß den Anhängen I bis IV zu übermitteln:

- I1: Güterverkehr nach der Güterart (jährliche Daten)
- III: Verkehr nach der Nationalität der Schiffe und dem Schiffstyp (jährliche Daten)
- III1: Containerverkehr nach der Güterart (jährliche Daten)
- IV1: Verkehr nach der Nationalität der Schiffe (vierteljährliche Daten)
- IV2: Containerverkehr nach der Nationalität der Schiffe (vierteljährliche Daten)

Von den Ländern, die zur Übermittlung von Daten verpflichtet sind, liefern Belgien, Ungarn<sup>9</sup> und Luxemburg auch Daten für die fakultative Tabelle II2: Schiffsverkehr (jährliche Daten) in Anhang II der Verordnung.

Gemäß der Verordnung müssen Länder, die den Schwellenwert von einer Million Tonnen zwar überschreiten, in denen aber kein grenzüberschreitender oder Transitverkehr zu verzeichnen ist, lediglich eine reduzierte Tabelle V1 vorlegen: Güterverkehr (jährliche Daten) gemäß Anhang V der Verordnung. Derzeit gilt diese Bestimmung nur für Schweden. Schweden legt jedoch freiwillig alle obligatorischen Tabellen vor, nicht nur die reduzierte jährliche Tabelle.

Fünf weitere Mitgliedstaaten, deren Binnenschiffsverkehrsaktivität unterhalb der in der Verordnung festgelegten Schwellenwerte liegt, stellen derzeit Daten auf freiwilliger Basis bereit: Finnland, Italien, Litauen, Polen und Tschechien. Tschechien, Finnland und Polen übermitteln alle in der Verordnung vorgeschriebenen Tabellen. Tschechien legt auch jährliche Daten über den Schiffsverkehr für die fakultative Tabelle II2 vor. Italien und Litauen hingegen liefern nur jährliche Daten über den Güterverkehr für die reduzierte Tabelle V1. Außerhalb der Europäischen Union übermittelt das Bewerberland Serbien Daten für Tabelle IV1: Verkehr nach der Nationalität der Schiffe (vierteljährliche Daten) gemäß Anhang IV der Verordnung.

Zusätzlich zu den Tabellen in der Verordnung kam die Sachverständigengruppe der Kommission für die Statistik des Binnenschiffsverkehrs im Februar 2007 überein, freiwillige Datenerhebungen über die Beförderung gefährlicher Güter (Tabelle A2) und über Unfälle (Tabelle A3) zu organisieren. Im Oktober 2013 beschloss die Gruppe ferner, freiwillige Datenerhebungen über den Güterverkehr nach Einlade- und Ausladehafen (Tabelle A4) und über den Güterverkehr nach Ladungsart (Tabelle A5) zu organisieren.

Für das Bezugsjahr 2024 wurden von mehreren Ländern freiwillige Daten zu verschiedenen Tabellen wie folgt übermittelt:

- Tabelle A2 wurde von sieben Ländern gemeldet: Tschechien, Deutschland, Ungarn, Niederlande, Polen, Rumänien und Slowakei;

---

<sup>9</sup> Ungarn hat für die Bezugsjahre 2022, 2023 und 2024 keine Daten zum Schiffsverkehr gemeldet.

- Tabelle A3 wurde von fünf Ländern gemeldet: Tschechien, Kroatien, Ungarn, Österreich und Polen;
- Tabelle A4 wurde von acht Ländern gemeldet: Bulgarien, Deutschland, Finnland, Kroatien, Österreich, Polen, Rumänien und Tschechien;
- Tabelle A5 wurde auch von acht Ländern gemeldet: Bulgarien, Finnland, Deutschland, Kroatien, Ungarn, Niederlande, Polen und Rumänien.

## **2. FOLGEMAßNAHMEN IM ANSCHLUSS AN DIE DURCHFÜHRUNG DER VERORDNUNG**

### **2.1. EINHALTUNG RECHTLICHER VERPFLICHTUNGEN**

Die in der Verordnung festgelegten Pflichten zur Datenbereitstellung werden sehr gut eingehalten. Alle Mitgliedstaaten legten die erforderlichen Datensätze gemäß der vereinbarten Methodik und innerhalb der festgelegten Fristen vor. Nur in wenigen Fällen wurden geringfügige Verzögerungen festgestellt, die sich jedoch nicht auf die Erstellung von Statistiken ausgewirkt haben. Da die Vorgaben überwiegend eingehalten werden, sind die Statistiken über den Güterverkehr auf Binnenwasserstraßen zuverlässig und von hoher Qualität.

Was die Vertraulichkeit betrifft, so melden die meisten Mitgliedstaaten keine Probleme. Einige Länder (Bulgarien, Tschechien, Ungarn) bezeichnen ihre Daten über den Einlade- und Ausladehafen jedoch als vertraulich. Diese Daten sind für eine freiwillige Tabelle relevant, die nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung fällt. Zudem hat Frankreich einige Daten ab dem Bezugsjahr 2023 als vertraulich gekennzeichnet. Bei allen Arten vertraulicher Daten wendet Eurostat Regeln und Maßnahmen an, um deren Offenlegung zu verhindern.

### **2.2. VON DEN MITGLIEDSTAATEN HERANGEZOGENE METHODEN DER DATENERHEBUNG**

Die Erhebung und Aufbereitung von Daten unterscheidet sich zwischen den Meldeländern, erfolgt jedoch anhand eines herkömmlichen Bottom-up-Informationsflusses. Auch die Datenlieferanten unterscheiden sich von Land zu Land, wobei die häufigsten Datenquellen die für Häfen und Schleusen zuständigen Behörden sind. Die Länder vervollständigen ihre Daten mit Informationen aus einer Vielzahl von Quellen, darunter Zollstellen, Nachbarländer, private Wirtschaftsbeteiligte, Unternehmen und Agenturen. Die meisten Meldeländer verwenden auch Daten aus ihrem Binnenschiffahrtswirtschaftsinformationsdienst (RIS) oder ähnlichen Systemen. Darüber hinaus nutzen alle Meldeländer die auf nationaler Ebene erhobenen Daten direkt oder indirekt für politische Zwecke oder zur Verbreitung.

Die meisten nationalen Behörden nehmen vor der Übermittlung der Daten an Eurostat mithilfe intern entwickelter Kontrollverfahren Validierungen vor. Die Validierungsvorschriften decken viele Aspekte des Prozesses ab, einschließlich der Formatierung und Kodierung von Daten. Die Validierung erstreckt sich auch auf die Konsistenz innerhalb jedes Datensatzes sowie die Kohärenz zwischen verschiedenen Datensätzen und Variablen bzw. zwischen Zeitreihen.

Allgemeine Informationen über die Erhebung und Zusammenstellung von Daten werden in den EU-Referenz-Metadaten<sup>10</sup> veröffentlicht, die Eurostat regelmäßig aktualisiert. Spezifische Informationen über nationale Methoden werden in nationalen Metadatendateien veröffentlicht, die von den Ländern jährlich aktualisiert werden. Darüber hinaus enthält das *Reference Manual on Inland Waterways Transport Statistics*<sup>11</sup> (Referenzhandbuch zur Statistik des Binnenschiffsverkehrs) von Eurostat ein Kapitel über nationale Methoden mit Unterkapiteln zu Datenquellen sowie zur Zusammenstellung, Validierung und Verbreitung von Daten. Das Kapitel über die nationalen Methoden basiert auf einem Fragebogen, der den Mitgliedstaaten übermittelt wurde. Dieser Fragebogen wurde überarbeitet und den Ländern zum Ausfüllen im Jahr 2025 übermittelt. Die Antworten der Länder werden in eine anstehende Überarbeitung des Referenzhandbuchs einfließen.

### **2.3. KOSTEN UND AUFWAND DER DATENERHEBUNG UND BERICHTERSTATTUNG FÜR DIE MITGLIEDSTAATEN**

Gemäß den von den Mitgliedstaaten übermittelten Angaben halten die meisten Meldeländer die mit der Datenbereitstellung verbundene Arbeitsbelastung für akzeptabel. Mehrere Mitgliedstaaten berichten, dass der Auskunftsaufwand von Schiffsagenten, Schiffskapitänen, Schiffsführern, Hafenverwaltungen, Hafenbehörden, regionalen Hafenkapitänen, Häfen und anderen Verladeorten oder anderen Parteien getragen wird, die als Beauftragte für die Erhebung der erforderlichen Informationen benannt sind.

Der Verwaltungsaufwand kann zunehmen, wenn erkannte Fehler manuell beseitigt oder die Datenlieferanten erneut kontaktiert werden müssen. Die Erhebung von Daten über den Transitverkehr kann auch mit einem zusätzlichen Aufwand verbunden sein, der unter Umständen eine bilaterale Zusammenarbeit mit anderen Mitgliedstaaten erfordert, um die Daten oder Imputations- und Extrapolationsverfahren zu erhalten. Insgesamt werden die Kosten für die Datenerhebung und Berichterstattung nicht als sehr hoch angesehen.

Die Mitgliedstaaten, die in der Lage sind, die Kosten und den Aufwand für ihre Datenerhebung im Bereich der Binnenwasserstraßen zu quantifizieren, berichten über erhebliche Unterschiede in Abhängigkeit vom Umfang des Binnenschiffsverkehrs im jeweiligen Land und von den Datenerstellungssystemen. In der Verordnung wurden jedoch Schwellenwerte für das Ausmaß der Beförderungstätigkeit festgelegt, um den Meldeaufwand zu begrenzen und gleichzeitig die Qualität der Statistiken zu erhalten.

#### Verringerung der Belastung und Vereinfachung

Eurostat arbeitet daran, den Aufwand für die Datenerhebung zu verringern, und unterhält diesbezüglich einen Kommunikationskanal mit den Mitgliedstaaten. In Zusammenarbeit mit nationalen statistischen Stellen führt Eurostat spezifische Maßnahmen durch, um den mit der Datenerhebung und -meldung verbundenen Aufwand zu verringern. Diese umfassen:

---

<sup>10</sup> [https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/iww\\_go\\_esms.htm](https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/iww_go_esms.htm) (nur auf Englisch verfügbar).

<sup>11</sup> [https://ec.europa.eu/eurostat/documents/29567/3217334/iww\\_reference\\_manual\\_april\\_2023.pdf/95785869-c98a-7f6a-a936-b243bb5ba468](https://ec.europa.eu/eurostat/documents/29567/3217334/iww_reference_manual_april_2023.pdf/95785869-c98a-7f6a-a936-b243bb5ba468) (nur auf Englisch verfügbar).

- die Entwicklung einer Entfernungsmatrix zur Unterstützung der Berechnung von Binnenschiffsverkehrsmessungen in Tonnenkilometern oder Personenkilometern,
- von Eurostat neu entwickelte Validierungsinstrumente, die es Meldeländern ermöglichen, ihre Daten zu validieren, bevor sie sie offiziell an Eurostat übermitteln (Vorvalidierung), und Rückmeldungen zu konkreten Fehlern in den jeweiligen Datensätzen zu erhalten,
- Konsultationen mit den Mitgliedstaaten, den Ländern der Europäischen Freihandelszone (EFTA), den Bewerberländern und potenziellen Bewerberländern zu methodischen Fragen und neuen Anträgen (z. B. zur Personenbeförderung), um den Aufwand für die Erstellung von Statistiken über den Binnenschiffsverkehr so weit wie möglich zu verringern.

#### **2.4. VALIDIERUNG UND QUALITÄTSKONTROLLEN DER ERHALTENEN DATEN**

Die Datenerhebung und -übermittlung fällt in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten, doch Eurostat ergreift alle erforderlichen Maßnahmen, um für hochwertige Statistiken Sorge zu tragen und Fehler oder Unstimmigkeiten bei den erhaltenen Daten aufzudecken.

Seit 2023 hat Eurostat ein ausgefeiltes IT-Datenverwaltungssystem mit zwei verbesserten Komponenten eingeführt: Neue Datenvalidierungsinstrumente und leistungsfähige Software für statistische Analysesysteme (SAS) für die Verarbeitung, Qualitätskontrolle und Veröffentlichung von Daten über den Binnenschiffsverkehr.

Die Verfahren für die Datenübermittlung und -validierung sind inzwischen stark standardisiert. Die Meldeländer übermitteln Datensätze an Eurostat über das EDAMIS<sup>12</sup>-Portal mithilfe einer Datenstruktur, die mit dem SDMX-Standard (Statistical Data and Metadata eXchange – Austausch statistischer Daten und Metadaten) kompatibel ist. Anschließend wird auf die eingegangenen Datensätze ein robustes zweistufiges Validierungsverfahren angewandt.

- Zunächst validiert das Tool STRUVAL (Strukturvalidierung) jeden Datensatz in Bezug auf Format, Vollständigkeit der Pflichtfelder und Korrektheit der verwendeten Struktur und Codes.
- Dann validiert das Tool CONVAL (Inhaltsvalidierung) den Inhalt jedes Datensatzes auf der Grundlage vorab festgelegter Regeln und Schwellenwerte. Die CONVAL-Validierung erfolgt erst, wenn ein Datensatz die STRUVAL-Validierung erfolgreich durchlaufen hat.

Die Meldeländer erhalten nach jedem Validierungsschritt einen detaillierten Validierungsbericht; dadurch können Fehler leicht berichtigt werden. Eurostat aktualisiert regelmäßig die angewandten Validierungsregeln, um dem sich wandelnden Bedarf gerecht zu werden und sicherzustellen, dass hochwertige Statistiken erstellt werden.

Nach der Einspeisung der Daten in die Eurostat-Produktionsdatenbank werden die Daten ausführlichen Qualitätsprüfungen unterzogen. Diese Prüfungen betreffen die Konsistenz der Zeitreihen, die Konsistenz der vierteljährlichen und jährlichen Daten zwischen den Datensätzen und den Vergleich der Ergebnisse zwischen den Partnerländern (Spiegelkontrollen).

---

<sup>12</sup> Elektronisches Datenfluss-Verwaltungs- und Managementinformationssystem (Electronic Dataflow Administration and Management Information System). Dies ist die zentrale Dateneingangsstelle, die von Eurostat genutzt wird. <https://cros.ec.europa.eu/dashboard/edamis>.

Insgesamt ist die Qualität der übermittelten Daten sehr gut. Dennoch sind weitere Anstrengungen erforderlich, um die bei Spiegelkontrollen festgestellten Asymmetrien zu verringern und die Datenberichterstattung über den Transitverkehr auf Binnenwasserstraßen zu verbessern.

## **2.5. METHODISCHE UNTERSTÜTZUNG DER MITGLIEDSTAATEN DURCH EUROSTAT**

Eurostat bietet den Meldeländern kontinuierliche methodische und technische Unterstützung bei der Durchführung der Verordnung, um eine hohe Qualität der Daten und Metadaten zu gewährleisten.

Die Sitzungen der Sachverständigengruppe der Kommission für die Statistik des Binnenschiffsverkehrs bieten den Mitgliedstaaten, den EFTA-Ländern, den Bewerberländern und potenziellen Bewerberländern Gelegenheit, die Datenqualität, methodische Fragen und neue Projekte zu erörtern. Die Durchführung der Verordnung ist auch ein ständiger Tagesordnungspunkt auf den Sitzungen der Koordinierungsgruppe für die Verkehrstatistik der Kommission.

Darüber hinaus bietet das *Reference Manual on Inland Waterway Transport* von Eurostat den Meldeländern detaillierte Leitlinien für die Durchführung der Verordnung. Das Referenzhandbuch wird regelmäßig (meist jährlich) aktualisiert und um die aktuellsten Informationen, Dokumentationen und Leitlinien für die Erhebung von Statistiken über den Binnenschiffsverkehr ergänzt.

Das *Glossar für die Verkehrstatistik*<sup>13</sup>, das in enger Zusammenarbeit mit der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa und dem Internationalen Verkehrsforum erstellt wurde, wurde umfassend überarbeitet. Das Glossar dient dazu, die Definitionen für die Verkehrstatistik auf europäischer und internationaler Ebene zu vereinheitlichen. Das überarbeitete Glossar wird einen aktualisierten und verbesserten Abschnitt über den Binnenschiffsverkehr mit Begriffsbestimmungen, die den Begriffsbestimmungen der Verordnung entsprechen, und neuen Begriffsbestimmungen für die Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen enthalten. Das überarbeitete Glossar soll Anfang 2026 veröffentlicht werden.

## **2.6. GEMEINSAME NUTZUNG VON DATEN**

### Online-Datenbank von Eurostat

Eurostat veröffentlicht die gemäß der Verordnung erhobenen Daten über seine Online-Datenbank, die über die Eurostat-Website frei zugänglich ist<sup>14</sup>. Es gibt 17 Tabellen zum Binnenschiffsverkehr, die regelmäßig aktualisiert und durch detaillierte europäische und nationale Metadaten-Dateien ergänzt werden.

### Gemeinsame Nutzung von Produkten

---

<sup>13</sup> <https://op.europa.eu/de/publication-detail/-/publication/00f653f4-ddab-11e9-9c4e-01aa75ed71a1>  
(auf Englisch, Französisch und Deutsch verfügbar).

<sup>14</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/information-data/inland-waterways-transport> (auf Englisch, Französisch und Deutsch verfügbar).

Eurostat erstellt die folgenden vier Artikel von *Statistics Explained* über den Binnenschiffsverkehr. Diese Artikel bieten den Medien und der breiten Öffentlichkeit einen Überblick über die wichtigsten Entwicklungen bei diesem Verkehrsträger und eine Analyse der im Rahmen der Verordnung erhobenen Daten.

1. *Inland waterway freight transport – quarterly and annual data*<sup>15</sup> (Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen – vierteljährliche und jährliche Daten)
2. *Statistik des Binnenschiffsverkehrs nach Güterkategorien*<sup>16</sup>
3. *Inland waterways – statistics on container transport*<sup>17</sup> (Binnenwasserstraßen – Statistiken über den Containerverkehr)
4. *Inland waterway freight transport at regional level*<sup>18</sup> (Güterbinnenverkehr auf regionaler Ebene)

Die Aktualisierung der Artikel erfolgt jährlich bei Abschluss der Datenerhebung für ein bestimmtes Bezugsjahr.

#### Andere Möglichkeiten des Austausches

Daten über den Binnenschiffsverkehr werden auch über Eurostat-Nachrichtenartikel (z. B. *Inland waterway freight transport drops again in 2023*)<sup>19</sup> (Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen verzeichnet 2023 einen erneuten Rückgang) und anderen Eurostat-Veröffentlichungen wie *Key figures on European transport* (Schlüsseldaten zum europäischen Verkehr)<sup>20</sup> und *Key figures on Europe*<sup>21</sup> (Schlüsseldaten über Europa) verbreitet. Die Daten werden auch in Veröffentlichungen der Generaldirektion Mobilität und Verkehr verbreitet (z. B. in ihrem *Statistical pocketbook*)<sup>22</sup> (Statistisches Taschenbuch).

Daten zum Binnenschiffsverkehr sind außerdem im *Sustainable Development Monitoring Report*<sup>23</sup> (Bericht über die Überwachung der nachhaltigen Entwicklung) enthalten, in dem die Fortschritte bei der Verwirklichung des politischen Ziels der EU, den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene und die Binnenwasserstraßen zu verlagern, überwacht werden. Die maßgebliche Kennzahl in diesem Bericht analysiert die kurz- und langfristige Entwicklung des Verhältnisses von Schiene und Binnenwasserstraßen zum gesamten Binnengüterverkehr in Tonnenkilometern.

Eurostat bietet auf Nutzeranfrage auch maßgeschneiderte Datenextraktionen an. Alle Daten, die in maßgeschneiderten Extraktionen und Veröffentlichungen enthalten sind, werden auch in der Online-Datenbank von Eurostat veröffentlicht.

---

<sup>15</sup> [Inland waterway freight transport - quarterly and annual data](#) (nur auf Englisch verfügbar).

<sup>16</sup> [Inland waterway transport statistics by product category](#) (nur auf Englisch verfügbar).

<sup>17</sup> [Inland waterways - statistics on container transport](#) (nur auf Englisch verfügbar).

<sup>18</sup> [Inland waterway freight transport at regional level](#) (nur auf Englisch verfügbar).

<sup>19</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240920-1> (nur auf Englisch verfügbar).

<sup>20</sup> <https://data.europa.eu/doi/10.2785/9777356> (nur auf Englisch verfügbar).

<sup>21</sup> <https://op.europa.eu/de/publication-detail/-/publication/32f8e924-4fab-11ef-acbc-01aa75ed71a1> (auf Englisch, Französisch und Deutsch verfügbar).

<sup>22</sup> <https://data.europa.eu/doi/10.2832/16593> (nur auf Englisch verfügbar).

<sup>23</sup> <https://data.europa.eu/doi/10.2785/98370> (nur auf Englisch verfügbar).

## 2.7. STATISTIKEN ÜBER DIE PERSONENBEFÖRDERUNG AUF BINNENWASSERSTRABEN

Auch wenn der Binnenschiffsverkehr ein kleiner Sektor ist, wächst sein Segment der Personenbeförderung rasant. Daher sind Daten über seine Wirtschaftstätigkeit und Entwicklung für die Marktbeobachtung und Politikentwicklung von entscheidender Bedeutung.

Derzeit schreibt die Verordnung die Erhebung von Statistiken über die Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen nicht vor. Nach Artikel 5 der Verordnung hat die Kommission jedoch in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten die Entwicklung von Statistiken über die Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen, einschließlich durch grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste auf Binnenwasserstraßen, zu prüfen.

Gemäß den Anforderungen von Artikel 5 haben Eurostat und die Mitgliedstaaten 2018 den Entwurf einer Methodik für die Erstellung von Statistiken über die Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen entwickelt, die von den Mitgliedstaaten in Pilotstudien verwendet werden soll. Im Jahr 2019 gewährte Eurostat sieben Mitgliedstaaten (Deutschland, Kroatien, die Niederlande, Österreich, Polen, Rumänien und Schweden) Finanzhilfe für die Durchführung von Pilotstudien, die zwei Module umfassten: Statistiken über die Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen (Modul 1) und Statistiken über Unfälle auf Binnenwasserstraßen (Modul 2). Im Jahr 2020 führte Eurostat außerdem gemeinsam mit den betreffenden Mitgliedstaaten eine Umfrage zur Statistik über die Personenbeförderung durch, um die in den sieben Pilotstudien gemachten Beobachtungen zu ergänzen.

Im Februar 2021 verabschiedete die Kommission einen Bericht an das Europäische Parlament und den Rat<sup>24</sup>, in dem die Ergebnisse der Pilotstudien und der Erhebung über die Statistik der Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen aus dem Jahr 2020 vorgestellt wurden. Im Mittelpunkt des Berichts standen die Durchführbarkeit der Erhebung neuer Daten, die Qualität statistischer Daten, die damit verbundene Methodik sowie die Kosten und den Aufwand für die Mitgliedstaaten. Der Bericht kam zu dem Schluss, dass in den Pilotstudien die Durchführbarkeit der Erhebung von Daten über die Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen eingehend untersucht wurde, was zeigt, dass es in den sieben teilnehmenden Ländern möglich wäre, solche Daten bis zu einem gewissen Grad zu erheben. Der Bericht kam jedoch auch zu dem Schluss, dass der Bedarf an Daten gegen die Verfügbarkeit von Informationen und den Aufwand der Auskunftgebenden abgewogen werden müsse.

Die Ergebnisse der Pilotstudien wurden auf der Sitzung der Sachverständigengruppe der Kommission für die Statistik des Binnenschiffsverkehrs im Oktober 2021 vorgestellt. Nach dieser Sitzung leitete Eurostat eine Konsultation mit den Mitgliedstaaten ein, um die vorgeschlagene Methodik an die Beobachtungen der Pilotstudien und andere Länderkommentare anzupassen. Das Ergebnis dieser Konsultation führte zu einer Vereinfachung der vorgeschlagenen Datensätze über die Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen, um den Aufwand für die Auskunftgebenden zu verringern. Eine überarbeitete Fassung des Entwurfs der Methodik wurde bei einer zweiten Länderkonsultation im Mai 2022 erörtert. Diese Konsultation schloss die Beratungen über die

---

<sup>24</sup> Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat vom 12.2.2021 über die Ergebnisse der von Mitgliedstaaten durchgeführten Pilotstudien zu Statistiken über die Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen gemäß Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2018/974, COM(2021) 59 final; <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021DC0059>.

vorgeschlagene Methodik ab, die zur Aufnahme von vier Datensätzen über die Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen führten.

- **Datensatz 1:** Zahl der beförderten Fahrgäste, ohne Flusskreuzfahrtpassagiere, nach Einschiffungsregion, Ausschiffungsregion und Reiseart (jährlicher Datensatz)
- **Datensatz 2:** Flusskreuzfahrten – Anzahl der Fahrgäste nach Einschiffungsregion (jährlicher Datensatz)
- **Datensatz 3:** Flusskreuzfahrten – Anzahl der Fahrten, die im Berichtsland starten (jährlicher Datensatz).
- **Datensatz 4:** Anzahl der in einem Land registrierten Schiffe (unabhängig davon, ob sie auf seinen Binnenwasserstraßen verkehren oder nicht) nach Schiffstyp, Schiffskapazität und Schiffsalter (alle zwei Jahre erhobener Datensatz).

Um die vereinbarte Methodik erneut zu testen, hat Eurostat im Rahmen seiner Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen 2022 (Finanzhilfen) Pilotprojekte zur Datenerhebung für die Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen kofinanziert. Im Jahr 2023 wurden vier Vorschläge eingereicht und kofinanziert. Die Ergebnisse dieser Projekte wurden auf der Sitzung der Sachverständigengruppe der Kommission für die Statistik des Binnenschiffsverkehrs im Jahr 2025 vorgestellt.

Diese Projektergebnisse werden es ermöglichen, die Methodik für die Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen erforderlichenfalls zu verfeinern. Eurostat hat die Methodik im Dezember 2025 fertiggestellt. In einem nächsten Schritt wird sie eine freiwillige regelmäßige Datenerhebung einrichten, um die langfristige Robustheit der Methodik und die Wirksamkeit der Mitgliedstaaten bei der Erstellung der gewünschten Datensätze zu bewerten. Die erste freiwillige Datenerhebung für das Bezugsjahr 2025 ist für 2026 geplant.

Die Fortschritte in diesem Bereich werden regelmäßig von der DIMESA (Expertengruppe der Kommission – Direktoren für Sektor- und Umweltstatistik und Umweltgesamtrechnung)<sup>25</sup> vorgestellt und erörtert.

### **3. MÖGLICHE KÜNFTIGE ENTWICKLUNGEN IN DER STATISTIK DES BINNENSCHIFFSVERKEHRS**

Die Statistik des Binnenschiffsverkehrs spielt eine entscheidende Rolle bei der Festlegung und Überwachung politischer Ziele. Dies wird derzeit durch die Bereitstellung von Daten über das Volumen der beförderten Güter, die Anzahl der Binnenschiffe und den Verkehr, die Binnenschifffahrtsinfrastruktur sowie die Investitions- und Instandhaltungsausgaben für die Binnenschifffahrtsinfrastruktur erreicht. Daten über Ausrüstung, Infrastruktur und Ausgaben werden auf freiwilliger Basis und nicht im Rahmen der Verordnung erhoben, und zwar unter Verwendung des *Gemeinsamen Fragebogen von Eurostat/ITF/UNECE zur Statistik des Binnenverkehrs*. Die Datenerhebung liefert Indikatoren zu verschiedenen Aspekten, wie z. B.:

- Länge des schiffbaren Binnenwasserstraßennetzes
- Anzahl der Frachtschiffe nach Typ, Baujahr und Ladekapazität

---

<sup>25</sup> <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?groupID=1528&lang=de>.

- Höhe der Investitions- und Instandhaltungsausgaben für die Binnenschifffahrtsinfrastruktur
- Darüber hinaus sucht Eurostat nach Möglichkeiten, die Länder bei der Meldung aktueller Statistiken zu unterstützen. Eine von den Mitgliedstaaten in diesem Zusammenhang erwähnte Entwicklung ist die Unterstützung von Eurostat bei der Zusammenstellung von Transitdaten auf der Grundlage einer Entfernungsmatrix auf Hafen-zu-Hafen-Ebene. Die Kommission entwickelt derzeit eine solche Entfernungsmatrix, um den mit der Datenerhebung verbundenen Aufwand zu verringern. Anhand der Entfernungsmatrix können die Mitgliedstaaten die Gesamtentfernung von Hafen zu Hafen nach den in den einzelnen Ländern zurückgelegten Teilstrecken aufschlüsseln. Die Weiterentwicklung der Entfernungsmatrix hängt in erster Linie von der genauen Bestimmung der geografischen Position jedes Hafens ab. Die Entfernungsmatrix wird Eurostat auch die Berechnung der Modal-Split-Indikatoren erleichtern. Zu diesem Zweck werden die Mitgliedstaaten jedoch aufgefordert, Daten über die Warenmengen nach Einlade- und Ausladehäfen bereitzustellen, wengleich dies freiwillig ist.

Daten über den Binnenschiffsverkehr werden häufig mit Daten für andere Verkehrsträger verglichen, um die Aufteilung auf die einzelnen Verkehrsträger zu bewerten. In diesem Zusammenhang werden die Mitgliedstaaten aufgefordert, den Binnenschiffsverkehr nach Ladungsarten zu melden, um die Vergleichbarkeit mit anderen Verkehrsträgern, insbesondere See- und Straßenverkehr, zu verbessern.

Darüber hinaus haben Binnenwasserstraßen das Potenzial, eine größere Rolle bei der Personenbeförderung zu spielen, da sie ein wesentlicher Bestandteil einer nachhaltigen Mobilität sind. Eurostat hat dieses Potenzial erkannt und erhebliche Fortschritte bei der Entwicklung einer Methodik für die Statistik der Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen sowie bei der Unterstützung einschlägiger Pilotprojekte nationaler statistischer Stellen gemacht. Wie in Abschnitt 2 beschrieben, plant Eurostat, die einschlägige Methodik zu verfeinern und mit den Mitgliedstaaten zusammenzuarbeiten, um eine freiwillige, regelmäßige Datenerhebung einzurichten. Mit dieser Initiative soll die Robustheit der Methodik weiter bewertet werden.

Eurostat plant ferner, seine Statistiken über Unfälle auf Binnenwasserstraßen weiterzuentwickeln. Im Jahr 2026 wird Eurostat auf der Grundlage der Ergebnisse der Pilotstudien aus dem Jahr 2019 eine schriftliche Konsultation mit der Sachverständigengruppe der Kommission für die Statistik des Binnenschiffsverkehrs zur Durchführbarkeit freiwilliger Datensammlungen mit Variablen und Größen einleiten, die über die derzeit verbreiteten Datensätze hinausgehen, wie z. B. der Schweregrad eines Unfalls, die Art des Unfalls, die Art der beteiligten Schiffe und die Zahl der getöteten oder verletzten Personen.

Da ein wachsender Bedarf an Informationen über die Umweltaspekte des Binnenschiffsverkehrs und Schiffsmerkmale wie den Kraftstofftyp besteht, wird Eurostat mit den Mitgliedstaaten die Möglichkeit erörtern, relevante Variablen auf der Grundlage von Informationen aus Verwaltungsquellen einzuführen.

Mit der Verordnung (EU) 2024/3018 wird die Verordnung (EG) Nr. 223/2009 über europäische Statistiken geändert<sup>26</sup>. Sie sieht vor, dass die nationalen statistischen Ämter und andere nationale

---

<sup>26</sup> ABl. L, 2024/3018, 6.12.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/3018/oj>.

Stellen für die Erstellung und den Austausch europäischer Statistiken kostenlos, rechtzeitig und mit ausreichender Häufigkeit auf Verwaltungsdaten zugreifen und diese nutzen können.

In diesem Zusammenhang wird Eurostat mit den Mitgliedstaaten die Möglichkeit erörtern, Verwaltungsdaten aus dem System der Binnenschiffahrtinformationsdienste (RIS) für statistische Zwecke zu verwenden. Dieses System bietet harmonisierte Informationsdienste zur Unterstützung des Verkehrs- und Transportmanagements auf der Binnenwasserstraßen. Eurostat wird die Möglichkeit prüfen, RIS-Daten über den Schiffsverkehr für Statistiken zu verwenden. Diese Daten umfassen Informationen über Schiffspositionen über die RIS-Standards für Schiffsverfolgungs- und -aufspürung.

Darüber hinaus werden in der Richtlinie (EU) 2016/1629 zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe<sup>27</sup> gemeinsame Bedingungen für die Erteilung von Zeugnissen für Binnenschiffe in der EU festgelegt. Um die ordnungsgemäße Anwendung dieser Richtlinie zu gewährleisten, wurde eine spezielle Datenbank – die Europäische Schiffsdatenbank – eingerichtet, in der Daten zur Identifizierung von Binnenschiffen, Daten zu bestimmten Merkmalen sowie Schiffszeugnisse gespeichert werden. Eurostat wird die Möglichkeit prüfen, Verwaltungsdaten aus dieser Datenbank für statistische Zwecke abzurufen, um den Datenerhebungsaufwand für die Mitgliedstaaten weiter zu verringern.

Der geografische Erfassungsbereich der Statistik des Binnenschiffsverkehrs könnte infolge einer künftigen Erweiterung der EU auch auf neue Länder ausgeweitet werden. Mehrere EU-Beitrittskandidaten führen derzeit Pilotinitiativen zur Datenerhebung sowohl für die Güter- als auch für die Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen durch. Diese Initiativen wurden aus dem Instrument für Heranführungshilfe (IPA) finanziert. Die Ergebnisse dieser Pilotprojekte werden für 2026 und 2027 erwartet. Eurostat unterstützt kontinuierlich die Bemühungen und künftigen Fortschritte der Bewerberländer und potenziellen Bewerberländer bei der Einhaltung der Verordnung, indem methodische Fragen, Datenqualität, Datenübermittlung und Validierungsprozesse erörtert werden.

#### **4. SCHLUSSFOLGERUNGEN**

Die bei der Durchführung der Verordnung gewonnenen Erfahrungen und erzielten Ergebnisse sind nach wie vor positiv. Die Mitgliedstaaten kommen ihren Verpflichtungen zur Bereitstellung von Daten nach, und die sowohl auf Eurostat- als auch auf nationaler Ebene zugewiesenen Ressourcen reichen aus, um hochwertige Ergebnisse zu gewährleisten.

Eurostat ergreift alle erforderlichen Maßnahmen, um die Mitgliedstaaten bei der Umsetzung der Verordnung zu unterstützen, und ermutigt die Kandidatenländer und potenziellen Kandidaten, Statistiken über den Binnenschiffsverkehr zu erhalten und zusammenzustellen. Eurostat hat sein IT-System für die Validierung und Verarbeitung von Binnenschiffsverkehrsdaten modernisiert, um die Qualität dieser Daten zu verbessern und die Arbeit der nationalen statistischen Stellen zu erleichtern.

Die Sachverständigengruppe der Kommission für die Statistik des Binnenschiffsverkehrs ist nach wie vor das Gremium, in dem die Durchführung der Verordnung und mögliche Verbesserungen

---

<sup>27</sup> ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 118, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>.

der Verordnung erörtert werden. Um zusätzliche Belastungen für die Mitgliedstaaten zu vermeiden, erwägt Eurostat derzeit nicht, weitere obligatorische Datenerhebungen einzuführen. Stattdessen plant Eurostat die Einrichtung einer freiwilligen, regelmäßigen Erhebung von Daten über die Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen. Weitere künftige Entwicklungen werden das mögliche Abrufen von Verwaltungsdaten und die Fertigstellung der Entfernungsmatrix auf Hafen-zu-Hafen-Ebene umfassen.

Die Statistik des Binnenschiffsverkehrs wird über die Online-Datenbank von Eurostat, statistische Artikel, Nachrichtenartikel und andere Veröffentlichungen der Kommission verbreitet. Diese Statistiken sind für Mitgliedstaaten, politische Entscheidungsträger, Branchenorganisationen und Flusskommissionen wertvoll, da sie ihnen bei der Gestaltung und Bewertung politischer Maßnahmen für einen nachhaltigen, sauberen und sicheren Verkehr helfen.

Die Verordnung trägt effizient und wirksam zur Erstellung zuverlässiger, harmonisierter Statistiken über den Binnenschiffsverkehr auf EU- und nationaler Ebene bei und unterstützt die Kommission bei der Förderung der Wettbewerbsfähigkeit und der intermodalen Logistikintegration im Binnenschiffsverkehr.