Deutscher Wasserstraßen-
und Schiffahrtsverein
Rhein-Main-Donau e.V.

Mitteilungsblätter 109

Mitteilungsblätter
August 2003
Nummer 109

Deutscher Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. Nürnberg (DWSV)
Geschäftsstelle:
Rotterdamer Straße 2
90451 Nürnberg
Telefon: 09 11 / 8 14 95 09
Fax: 09 11 / 86 46 66
schiffahrtsverein@t-online.de
www.schiffahrtsverein.de

Inhaltsverzeichnis

Integrationsfaktor Donau
Vorwort der Redaktion 4

Die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße als Integrationsfaktor für die EU-Osterweiterung
Dr. Roland Fleck
Vorsitzender des DWSV 5

Regensburg – mit der Donau eng verbunden
Petra Betz
Bürgermeisterin der Stadt Regensburg 9

Die Bayerischen Landeshäfen: Organisation und Aufgaben
Joachim Zimmermann
Geschäftsführer der Bayerischen Landeshafenverwaltung 10

Der Hafen Regensburg
Dipl.-Wirtsch.-Ing. Klaus Hohberger
Direktor des Hafens Regensburg 14

Nationale Identität und europäische Integration im Donauraum
Dr. Dr. h.c. Roland Schönfeld
Vizepräsident der Südosteuropa-Gesellschaft 22

Donauausbau und binnenschifffahrtslogistische Aspekte der EU-Osterweiterung
Geschäftsbericht 2002 des DWSV 41

Dr. Wilhelm Doni zum weiteren Ehrenvorsitzenden gewählt 43

Satzung des DWSV 44

Integrationsfaktor Donau

Die Mitgliederversammlung 2003 des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins fand unter reger Beteiligung seiner Mitglieder und Freunde am 10. Juli 2003 im Tagungs- und Besucherzentrum im Hafen Regensburg statt.

Mit dem Tagungsmotto „Die Donau als Integrationsfaktor für Südosteuropa" hatte der DWSV ein gleichermaßen interessantes wie für die südosteuropäischen Donauanliegerstaaten brennendes Thema gewählt. Dies wurde eindrucksvoll durch die Präsenz der Generalkonsuln von Rumänien und der Slowakei unterstrichen.

In seinem Begrüßungsvortrag mit dem Titel „Die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße als Integrationsfaktor für die EU-Osterweiterung" zeigt der Vorsitzende des DWSV, Dr. Roland Fleck, die ökonomischen und ökologischen Chancen einer voll ausgebauten, funktionsfähigen Rhein-Main-Donau-Wasserstraße für die nationale Volkswirtschaft wie für die südosteuropäischen Nachbarstaaten auf und warnt eindringlich davor, diese Möglichkeiten zu besserer Integration, Wohlstandsaufbau und Umweltentlastung durch falsch verstandene Ideologie, einseitige Sichtweise und Stillhaltetaktik zu verspielen.

Die Bedeutung des Transportweges Donau betont auch Dr. Roland Schönfeld, Vizepräsident der Südosteuropa-Gesellschaft. Als ausgewiesener Kenner der Verhältnisse in den Balkanstaaten vermittelt er in seinem Vortrag „Nationale Identität und europäische Integration im Donauraum" ein differenziertes Bild ihres derzeitigen Entwicklungsstandes und verbindet damit einen Ausblick auf die Chancen der EU-Osterweiterung.

Die historische Verbundenheit der Stadt Regensburg mit der Donau als Verkehrs- und Handelsweg betont Frau Bürgermeisterin Petra Betz in ihrem Grußwort.

Organisation und Aufgaben der Bayerischen Landeshafenverwaltung, deren Finanz- und Managementholding in Regensburg ansässig ist, stellt Herr Geschäftsführer Joachim Zimmermann in seiner Präsentation anhand von Daten und Fakten dar.

Geschichte und Entwicklung des Hafens Regensburg und dessen Gateway-Funktion für Ost- und Westverkehre schildert Hafendirektor Klaus Hohberger in seinen Ausführungen über den Hafen Regensburg.

Die großen Verdienste von Dr. Wilhelm Doni würdigen die Mitglieder des DWSV mit seiner Wahl zum weiteren Ehrenvorsitzenden. Sein Wirken für den Verein war geprägt von unermüdlichem Einsatz und hoher Kompetenz in Binnenschifffahrtsfragen.

Im Anschluss an die Mitgliederversammlung fand eine Schiffsbereisung des Regensburger Ost- und Westhafens mit fachkundigen Erläuterungen durch Herrn Hafendirektor Hohberger lebhaftes Interesse.

Die Redaktion

Die Rhein-Main-Donau-Wasserstrasse als Integrationsfaktor für die EU-Osterweiterung

Dr. Roland Fleck, Vorsitzender des DWSV

Bayern in einem größeren Europa

Lassen Sie mich zunächst ein klares Statement pro Europa abgeben: Die Erweiterung der Europäischen Union um Staaten aus Mittel-, Ost- und Südosteuropa ist ein Unterfangen von historischer Bedeutung, eine politische, wirtschaftliche und kulturelle Notwendigkeit, zu der es keine Alternative gibt. Sie bietet die Chance zur langfristigen Garantie von Frieden, Freiheit und Wohlstand in ganz Europa und ist damit eine Investition in die Stabilität unseres Kontinents. Dies ist ein vorrangiges Interesse Bayerns, das von seiner früheren Randlage politisch, ökonomisch und geografisch wieder ins Zentrum Europas rückt.

10 Staaten mit rund 75 Millionen Einwohnern sollen und werden ab 2004 der EU angehören. Durch die bestehenden Beziehungen Bayerns zu den osteuropäischen Staaten, wird der Freistaat wirtschaftlich davon besonders profitieren. Bayerns Zugang zu den östlichen Märkten – aber auch die daraus resultierende verkehrliche Verknüpfung – wird steigen. Es werden also Lösungen erforderlich:

- Verkehr umweltfreundlich zu ermöglichen und
- die ökonomische Integration unserer Nachbarn zu forcieren.

Die ausgebaute Donau könnte einen erheblichen Teil dazu beitragen.

Die Bedeutung der Donau für Güter- und Personenverkehr

Logistik hat sich in den vergangenen Jahren immer mehr zu einem Schlüsselfaktor der hochgradig arbeitsteiligen deutschen Volkswirtschaft entwickelt: Das Marktvolumen liegt bei rund 130 Mrd. € oder 6% des Bruttoinlandsproduktes. Mit rund 2 Millionen Arbeitsplätzen werden damit 5% aller Erwerbstätigen in Deutschland im Bereich Logistik gestellt.

Logistik-Dienstleistungen werden durch die Verkehrsträger Straße, Schiene, Schiff und Flugzeug erbracht; quasi für jeden Zweck das richtige Medium und in Kombination der Systemvorteile eine optimale Lösung und Basis für die von allen politischen Gruppierungen gewollte Verkehrsverlagerung. Ob eine Verlagerung von Gütern allerdings überhaupt noch gewollt ist, möchte ich mit meinen nachfolgenden Ausführungen mit Bezug auf den Bundesverkehrswegeplan bis 2015, der den vielversprechenden Titel „Grundlagen für die Zukunft der Mobilität" trägt, in Frage stellen:

Die Wasserstraßen – und damit die Binnenschifffahrt – werden mit 0,8 Mrd. € für Ausbau- und Neubaumaßnahmen abgespeist, obwohl von ihr 230 Mio. Tonnen Güter transportiert werden. Zum Vergleich: Die Bahn transportiert mit 285 Mio. Tonnen nur geringfügig mehr und erhält 25,5 Mrd. €. Nur 0,8 Mrd. € bis 2015, da kann man nicht mehr von Ausbau- und Neubaumaßnahmen sprechen, nur 6,7 Mrd. € für Erhaltungsmaßnahmen für die Binnenschifffahrt (Schiene: 38,4 Mrd. €)! Die Bundesregierung finanziert hier nur „Enthaltungsmaßnahmen" für Verkehrsverlagerung! Ist damit nicht schon im Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan das Desinteresse an der Binnenschifffahrt fixiert?

Das kann und darf nicht sein:

- In den (bisherigen) EU-Mitgliedsstaaten befördert die Binnenschifffahrt 12% des gesamten Frachtaufkommens und

- mit der Integration der südosteuropäischen Staaten wird das Wasserstraßennetz entscheidend vergrößert. Bisher sind 30.000 km schiffbaren Netzes vorhanden und ca. 125 Mrd. Tonnen-Kilometer wurden in 2000 erbracht.

Der Verkehrsträger Binnenschiff braucht die politischen Rahmenbedingungen, dass er wettbewerbsneutral seine logistischen Leistungen erbringen kann. Dafür wird der Ausbau der Infrastruktur auf hohem Niveau nötig und natürlich auch eine Gleichbehandlung gegenüber anderen Verkehrsträgern!

Denn eines ist klar: Die Zurverfügungstellung einer funktionsfähigen Infrastruktur ist Grundvoraussetzung, um eine signifikante Verkehrsverlagerung auf das Binnenschiff zu erzielen.

Es gibt gute Zeichen: Mit 8,3 Mio. Tonnen – eine Steigerung von 7,1% – wurde im Jahr 2002 das größte Gütervolumen aller Zeiten auf der bayerischen Donau registriert. In hohem Maße trugen westgehende Transitverkehre dazu bei. Berücksichtigt man die Transportdistanz der Güter und die sich daraus ergebende Tonnen-Kilometer-Leistung, so hat sich die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße in den vergangenen 10 Jahren zu einer der wichtigsten Relationen der Binnenschifffahrt in Europa entwickelt.
Der Güterverkehr auf dem Main-Donau-Kanal wuchs leicht mit 0,5% auf insgesamt 7,531 Mio. Tonnen: An der Schleuse Kelheim, dem südlichen Ende des Main-Donau-Kanals, zeichnet sich für 2002 ein neuer Rekord ab: 6,22 Mio. Tonnen mit Steigerungen sowohl Richtung Donau, wie auch Richtung Rhein. Es wurden in 2002 34,7% weniger Container transportiert (4.685, Vorjahr 7.177).

Verkehrsentwicklung Bayerns in einem größeren Europa

Lassen Sie uns nun einen Blick auf die Verkehrsentwicklung durch die EU-Integration werfen. Die nachfolgenden Prognosen sind der Verkehrsprognose Bayern 2015 des ifo-Institutes für Wirtschaftsforschung entnommen, die für das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie im August 2000 erstellt wurde.

Die starke Dynamik des Außenhandels von Bayern wird sich bemerkbar machen: Es wird erwartet, dass bis 2015 der grenzüberschreitende Verkehr zwischen Bayern und den osteuropäischen Ländern um 160% zunehmen wird. Hier kam und kommt dem Main-Donau-Kanal als Wachstumsträger eine besondere Bedeutung zu:

Vor Inbetriebnahme des Main-Donau-Kanals im Jahr 1992 lag die Tonnage auf der Bundeswasserstraße Donau in den 80er und Anfang der 90er Jahre durchschnittlich bei ca. 2,7 Mio. Tonnen. Nach Eröffnung des Main-Donau-Kanals wurde im Jahre 1993 eine Steigerung auf 4,1 Mio. Tonnen, also fast 60% Zuwachs, erreicht! Heute liegen die Tonnagewerte nach steilem Anstieg Mitte der 90er Jahre zwischen 7,0 und 8,0 Mio. Tonnen. Internationaler Transit auf der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße wurde durch die Inbetriebnahme des Main-Donau-Kanals überhaupt erst möglich!

Die Entwicklung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs soll nun nach einigen Donau-Ländern aufgeschlüsselt werden, die ab 2004 in der EU_{25} sein werden. Der Versand und Empfang wird über alle Verkehrsarten

betrachtet und im prognostizierten Zeitraum bis 2015 stark zunehmen:

- zwischen Bayern und der Slowakei um insgesamt 257,5% auf 3,5 Mio. Tonnen,
- zwischen Bayern und Ungarn um insgesamt 290,9% auf 7,1 Mio. Tonnen
- und zwischen Bayern und Rumänien und Bulgarien (Zahlen allerdings inklusive Albanien und ehemalige GUS-Länder) um insgesamt 150,1% auf 3,0 Mio. Tonnen!

Aktuelle Zahlen des bayerischen Außenhandels belegen die Richtigkeit dieser langfristigen ifo-Prognosen:

- Die bayerischen Exporte in EU_{15}-Staaten nahmen im Jahre 2002 um 0,5% auf 47 Mrd. € zu.
- Der Absatz in die mittel- und osteuropäischen Länder konnte 2002 erneut ausgeweitet werden und übertraf mit 12,6 Mrd. € das Vorjahresergebnis um 4,6%. Insgesamt erreichten die MOE-Länder einen Anteil von 12,9% am bayerischen Gesamtexport.
- Vor allem die Ausfuhren nach Ungarn stiegen kräftig um 9% auf 3,6 Mrd. €, dahinter rangiert Tschechien mit einem Zuwachs von 3,9% auf 2,8 Mrd. €.

Bundes- und EU-Politik und der Ausbau der Donau

Im ökonomischen Blick auf das Ausbauziel einer Abladetiefe von 2,50 m bzw. 2,70 m gibt es nach heutigem Kenntnisstand keine Alternative zu den Varianten D_1 und D_2. So paradox es klingt: Ohne Stau keine Flüsse, ohne Stauhaltung keine Güterverkehrslogistik und keine Verkehrsverlagerungen! Und für den Kontext der Donauanlieger unter den EU-Beitrittskandidaten wird deutlich, dass die von der Bundesregierung favorisierte A-Variante der wirtschaftlichen Integration dieser Staaten eindeutig nicht förderlich ist!

Nach Präsentation der „Vertieften Untersuchungen", nach Expertenanhörung, nach Ignorierung durch die rot-grüne Bundespolitik, nach Bundestagsbeschluss, nach einem 5-Punkte-Programm im Rahmen der „Nationalen Flusskonferenz" und der Wiederauflage rot-grüner Politik im Koalitionsvertrag höre ich nicht auf, mit Blick auf den anstehenden Beitritt osteuropäischer Länder zur EU und die dargestellte erhebliche Steigerung des Verkehrs, von einer eklatanten Fehlentscheidung zu sprechen, welche die Potenziale der Donau als Integrationsfaktor völlig missachtet!

Die EU-Kommission will sich für den raschen und vorrangigen Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen einsetzen. Dieses Projekt ist in das „Weißbuch der Zukunft der gemeinsamen EU-Verkehrspolitik" aufgenommen worden. Die europäische Verkehrspolitik will also für die Wirtschaft im „neuen" Europa eine gut ausgebaute und moderne Infrastruktur schaffen und dafür Zuschüsse gewähren. Hierzu ein kurzes Zitat: „Dieses Projekt (...) würde den Beitrittskandidaten helfen, sich vollständiger in die Europäische Union zu integrieren und die östlichen Donauländer näher an die Union zu bringen."

Die Bundesregierung muss endlich erkennen, dass die Zeiten zur Entwicklung einer nationalen Infrastruktur beendet sind und dass – durch die Vertiefung des wirtschaftlichen Austausches im Rahmen der europäi-

schen Integration – ein wachsender Bedarf nach europäischer Infrastruktur besteht!

Der Donaukorridor, insbesondere das Nadelöhr zwischen Straubing und Vilshofen, darf nicht zu einem Engpass für den wirtschaftlichen Aufschwung der Rhein-Main-Donau-Region und der Beitrittskandidaten zur Europäischen Union werden.

Unsere Nachbarn haben Anspruch darauf, sich – ohne mobilitätshemmende Engpässe der Verkehrsinfrastruktur – wirtschaftlich zu entwickeln. Dabei kommt einer durchgängigen, ausgebauten und für die Verkehrswirtschaft verlässlichen Rhein-Main-Donau-Wasserstraße eine tragende Rolle zu. Denn auch Bayern partizipiert ökonomisch davon: Donauausbau bedeutet Wohlstandsaufbau!

Die Ignorierung der ökonomisch und ökologisch sinnvollen D-Varianten verspielt Chancen auf Integrationsunterstützung der Beitrittskandidaten und Umweltentlastung der regionalen Bevölkerung. Eine europäische Verantwortung für die Integration seiner Nachbarn bzw. Handelspartner und eine nationale Verantwortung gegenüber den Bürgern der betroffenen Regionen kann damit für die rot-grüne Bundesregierung nicht festgestellt werden.

Der DWSV wird, wie Sie erneut feststellen können, nicht aufhören für die D-Varianten zu streiten, um die von der EU gewünschten Zielsetzungen der Verkehrsverlagerung und Eingliederungsunterstützung realisieren zu helfen. Nationale Alleingänge – oder wie im Fall des Donauausbaus nationale Stillstände – schaden der gesamten europäischen Entwicklung!

Regensburg – mit der Donau eng verbunden

Petra Betz, Bürgermeisterin der Stadt Regensburg

Dass die Mitgliederversammlung ihres Vereins, der sich die Förderung der Main – Donau – Wasserstraße zum Anliegen gemacht hat, im Hafen Regensburg stattfindet, ist sicherlich kein Zufall. Bereits im Mittelalter war die Donau ein wichtiger Transportweg für die Regensburger Kaufleute und trug wesentlich zur wirtschaftlichen Blüte der Stadt bei. Zwar haben sich beim Gütertransport die Gewichte mittlerweile klar in Richtung Straße verschoben, Regensburg ist aber immerhin mit knapp 5,9 Mio. Tonnen Frachtaufkommen der größte Binnenhafen Bayerns, wovon 2,5 Mio. über die Schifffahrt abgewickelt werden. Seit Fertigstellung des Main-Donau-Kanals ist das Frachtaufkommen im Regensburger Hafen um insgesamt 70 % angestiegen.

Bei der Auseinandersetzung mit dem Thema der heutigen Veranstaltung bin ich auf ihren Internet – Seiten auf eine interessante Aussage gestoßen:
Ein modernes Güterschiff kann die Lademenge von ca. 90 LKW aufnehmen, was einer LKW – Kolonne von ungefähr 7,5 km Länge entspricht. Das sind natürlich angesichts bereits heute schon oft überfüllter Straßen beachtliche Perspektiven. Spätestens aber die für das Jahr 2010 prognostizierte Zunahme des Güterfernverkehrs von fast 60 % sollte uns intensiv über Alternativen zum Transport auf der Straße nachdenken lassen.

Die Stadt Regensburg hat deshalb in ihrem Stadtentwicklungsplan das Ziel formuliert, einen möglichst großen Anteil des Güterfernverkehrs über die umweltverträglicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße abzuwickeln. Bereits Anfang der 90er Jahre haben wir mit den Planungen für ein Güterverkehrszentrum begonnen. Im Jahr 1999 wurde schließlich eine eigene Gesellschaft zur Entwicklung und Vermarktung dieses Logistikzentrums gegründet. Das Güterverkehrszentrum ist eine Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Wasserstraße. Jeder dieser Verkehrsträger hat individuelle Stärken, die je nach Güterart und Wegstrecke genutzt werden können.

Obwohl der Hafen bereits heute ein wichtiger Bestandteil des Regensburger Güterverkehrszentrums ist, hat die Wasserstraße vor allem in Ostbayern ihr Potential noch längst nicht vollständig genutzt. Die fehlende ganzjährige Befahrbarkeit der Donaustrecke zwischen Straubing und Vilshofen schränkt die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschiffahrt in diesem Bereich stark ein.

Ich weiß, dass sich der „Deutsche Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein" intensiv um die Beseitigung dieses Engpasses bemüht. Ich darf Ihnen versichern, dass Sie in dieser Frage in der Stadt Regensburg eine verlässliche Mitstreiterin haben. In ihrer Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans fordert die Stadt Regensburg die baldmögliche Übernahme des Donau-Ausbaus Straubing – Vilshofen in einer Ausbauart, die für die Binnenschiffahrt ein jederzeit zuverlässiges Funktionieren gewährleistet.

Vielleicht wird dann auch die „verladende" Wirtschaft stärker als bisher das Binnenschiff als Verkehrsträger nutzen. Im Gegensatz zum Rhein oder zur österreichischen Donau verkehren auf der bayerischen Donau derzeit nur wenige Containerschiffe. Ein wichtiges Ziel für die Zukunft ist deshalb die Vernetzung der Häfen und Güterverkehrszentren durch Container-Linienzüge. Dieses Zukunftsszenario kann nur Wirklichkeit werden, wenn sich einflussreiche Institutionen über die Jahre hinweg für die Chancengleichheit der Wasserstraße einsetzen.

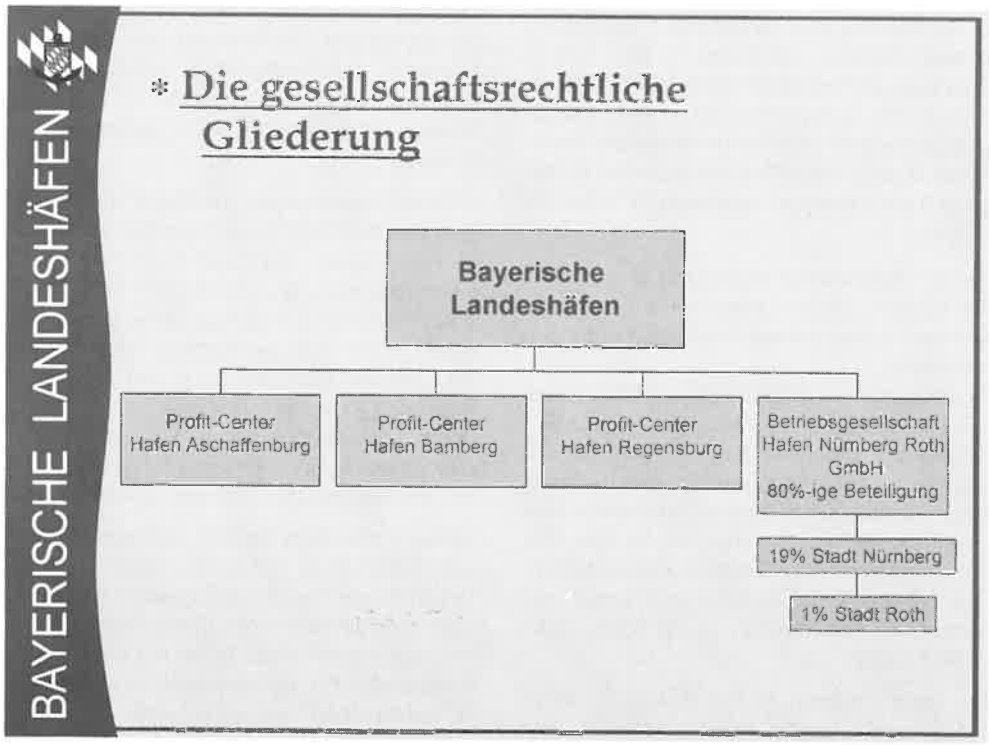
In diesem Sinne wünsche ich Ihrer Veranstaltung viel Erfolg und Ihrem Verein den notwendigen „langen Atem" zur Erreichung seiner Ziele.

Die Bayerischen Landeshäfen: Organisation und Aufgaben

Joachim Zimmermann
Geschäftsführer der Bayerischen Landeshafenverwaltung

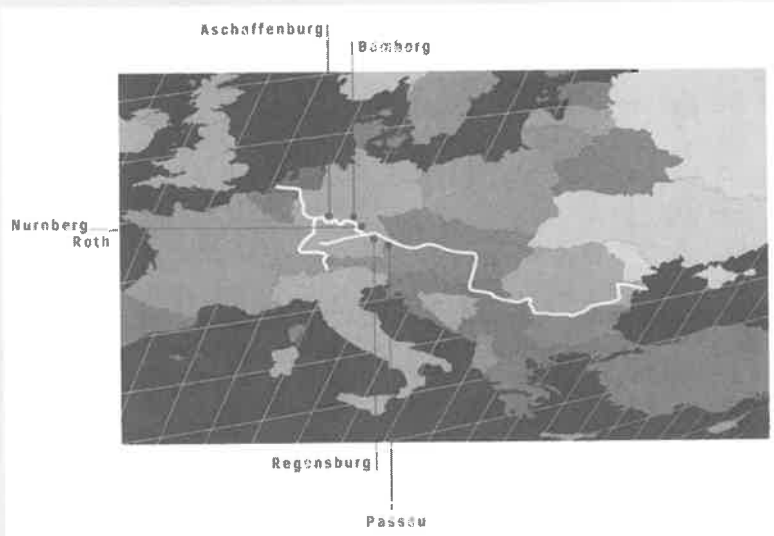
Die Bayerische Landeshafenverwaltung ist ein nach modernen Gesichtspunkten eingerichteter Wirtschaftsbetrieb des Freistaates Bayern mit rd. 200 Mitarbeitern und betreibt an den Standorten Aschaffenburg, Bamberg, Nürnberg, Passau, Regensburg und Roth Binnenhäfen. Die Finanz- und Managementholding befindet sich in Regensburg.

Die Bayerische Landeshafenverwaltung im Überblick:



BAYERISCHE LANDESHÄFEN

* Unsere Standorte



Unsere Bedeutung in Bayern

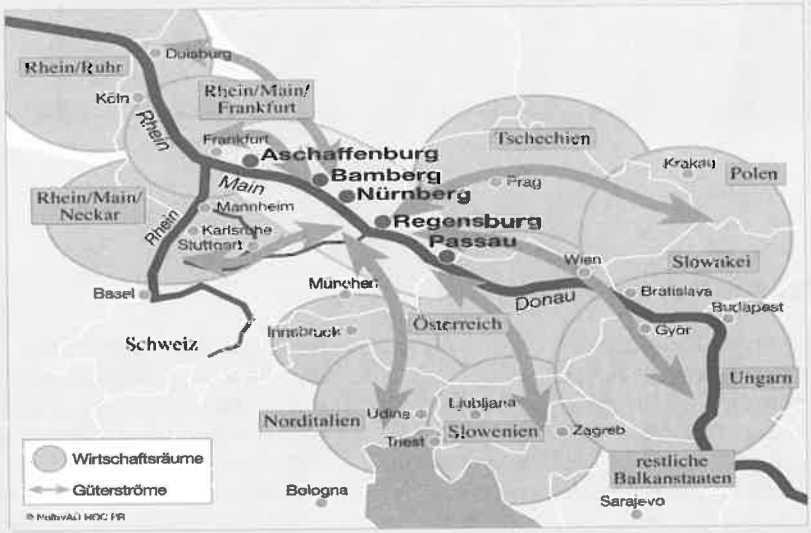
- **6 von 24** öffentlichen bayerischen Binnenhäfen
- **4,7 Mio. to von 10,1 Mio. to** Schiffsgüterumschlag

Aufgaben öffentlicher Binnenhäfen

- Güterver- und entsorgung der regionalen Wirtschaft
- Schnittstellen-Funktion im internationalen Güterverkehr

BAYERISCHE LANDESHÄFEN

* Gateway Bayerische Landeshäfen



Tätigkeitsfelder

- Grundstücksmanagement
  Entwicklung, Vermietung, Verpachtung
- Infrastruktur
  Wasser-, Bahn- und Straßenseitig
- Suprastruktur
  Umschlaggeräte, Traktion
- Service
  Facility Management, Containerreparatur

Zahlen (2002) und Fakten

- Unternehmen des Freistaats Bayern
- 126 Millionen € Bilanzsumme
- 16,8 Millionen € Umsatz
- 800 ha Grundstücke
- 197 Mitarbeiter
- 485 angesiedelte Firmen mit über 11.000 Mitarbeitern

BAYERISCHE LANDESHÄFEN

* Umschlag nach Verkehrsträgern

2002 in tausend Tonnen

Hafen	Schiff	Bahn	Σ
Hafen Aschaffenburg	868	58	926
Hafen Bamberg	604	155	759
Hafen Nürnberg	553	1.461	2.014
Hafen Roth	39	0	39
Hafen Regensburg	2.453	578	3.031
Hafen Passau	215	0	215
Gesamt	**4.732**	**2.252**	**6.984**

Aufgabenverteilung Zentrale - Häfen

Zentrale als Finanz- und Managementholding

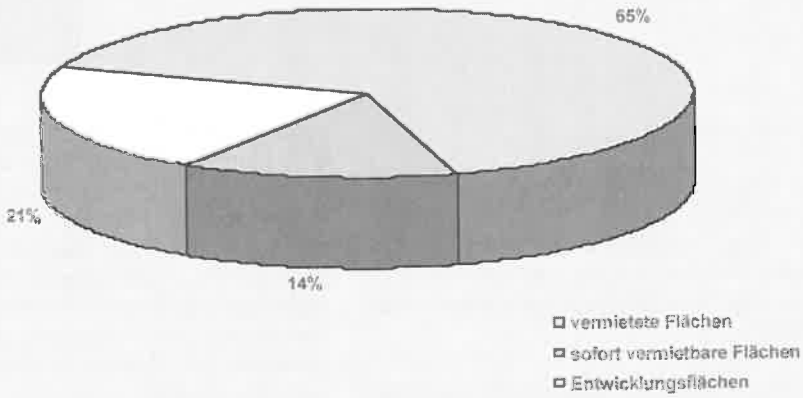
- strategische Ausrichtung der Gruppe
- Festlegung von Standards
- Grundstücksentwicklung/Planungsrecht
- Schaffung von Prozesstransparenz
- Aufstellung einer konsolidierten Bilanz
- Finanzmanagement für die Häfen

Häfen - operative Betriebs- und Vertriebsgesellschaften

- Akquisition in den Geschäftsbereichen
- Umschlag (Massengut/Stückgut)
- Bahnbetrieb
- Vermittlung von Logistikkontakten
- Unterhalt der Maschinen, Anlagen, Grundstücke

BAYERISCHE LANDESHÄFEN

* Nutzung der 800 ha Ansiedlungsflächen 2002



BAYERISCHE LANDESHÄFEN

* Investitionen 1995 - 2002 in Mio. Euro

Umschlag-technik	Infrastruktur	Erschließung	Summe
12.681	11.042	8.278	32.001

Der Hafen Regensburg

Dipl.-Wirtsch.-Ing. Klaus Hohberger,
Direktor des Hafens Regensburg

Wir über uns

Bayerns bedeutendster Hafen am 3.500 km langen transeuropäischen Wasserweg Rhein-Main-Donau verbindet als modernes Güterverkehrszentrum und sich dynamisch entwickelnder Wirtschaftsstandort West- und Osteuropa.

Der bei Donau-km 2373-2379 liegende Hafen Regensburg erschließt als Tor nach Süd-Osteuropa die Wirtschaftsräume der Donaustaaten und bildet eine Verkehrsdrehscheibe zwischen den Donauhäfen bis zum Schwarzen Meer und den Binnen- und Seehäfen an Rhein und Main bzw. der Nordsee. Als Verkehrsknotenpunkt europäischer Wirtschaftswege ist er über das sich hier kreuzende Fernstraßen- (A 3 Frankfurt-Passau, A 93 München-Berlin), Bundesstraßen- (B 8, 15 und 16) und Schienennetz mit den Handelsmetropolen München, Nürnberg, Leipzig, Prag und Wien ebenso wie mit den bayerischen Wirtschaftszentren Augsburg, Ingolstadt und Landshut transportfreundlich verbunden. Die internationalen Flughäfen München und Nürnberg sind bequem in einer Stunde erreichbar.

Zentrale Lage und großes Einzugsgebiet begünstigen den wachsenden Umschlag über den Hafen nicht zuletzt bei einer optimierten Nutzung des Verlagerungspotentials der Verkehre von der Straße zu Gunsten von Binnenschifffahrt und Schiene.

HAFEN REGENSBURG

Infrastruktur

• Gesamtgröße	155,5 ha
– davon vertraglich zu vergebene Flächen	72,7 ha
• gesamte Uferlänge	9.610 lfdm

Die angesiedelten Unternehmen und Dienstleister der unterschiedlichsten Branchen stärken und nutzen die Potentiale dieses Wirtschaftsstandortes mit Zukunft, der als moderner Dienstleistungsknotenpunkt für alle Arten des Warentransfers dem Oberzentrum Regensburg, der Region und den zusammenwachsenden europäischen Märkten wichtige Entwicklungsimpulse gibt.

In der kundenorientierten Vernetzung und Aufgabenteilung zwischen Schiff, Bahn und LKW liegt das zukunftsweisende Güterverkehrskonzept. Als multifunktionales Dienst-

HAFEN REGENSBURG

Entfernungen - Fahrzeiten

(bei 24-Std -Betrieb)

Regensburg	⇨ **Rotterdam**	⇨ Rgb.	1.095 km / 52 Schleusen
	5 - 6 Tage	5 - 7 Tage	
Rgb.	⇨ **Mainz**	⇨ Rgb.	595 km / 52 Schleusen
	4 -5 Tage	4 - 5 Tage	
Rgb.	⇨ **Bamberg**	⇨ Rgb	205 km / 18 Schleusen
	2 Tage	2 Tage	
Rgb.	⇨ **Linz**	⇨ Rgb.	244 km / 6 Schleusen
	1 Tag	2 Tage	
Rgb.	⇨ **Belgrad**	⇨ Rgb.	1.209 km / 13 Schleusen
	6 Tage	7 Tage	
Rgb.	⇨ **Izmail**	⇨ Rgb.	2.279 km / 15 Schleusen
	10 Tage	14 Tage	

HAFEN REGENSBURG

im Europäischen Wasserstraßennetz

leistungs- und Logistikzentrum mit bester Infrastruktur für umfassenden Service bietet das Hafenmanagement in Regensburg alle Voraussetzungen für einen optimalen Warenfluss durch Bildung energiesparender und umweltfreundlicher Transportketten.

Geschichte des Hafens Regensburg

Entsprechend seiner geschichtlichen Entwicklung gliedert sich der Hafen in drei Teile, in die Donaulände, den Westhafen (Luitpoldhafen) mit Ölhafen und den Osthafen. Vorläufer waren verschiedene Länden und ein

HAFEN REGENSBURG

Entstehungsgeschichte

- 1865: Gleisanbindung der Ostbahn-Lände
- 1906 - 1910: Bau des West- und Ölhafens (800 x 80 m / 350 x 60 m)
- 1960 - 1961: Bau des Osthafens
- 1970 - 1972: Erweiterung des Osthafens (750 x 90 m)

Winterhafen im Bereich der Altstadt von Regensburg.

Donaulände: Die Donaulände, am Strom gelegen, stellt den ältesten Umschlagplatz des heutigen Hafens dar. Umschlag erfolgte hier bereits in der Kelten- und Römerzeit. Mit dem Aufkommen der Dampfschifffahrt wurde die Donaulände als Schiffsliege- und Umschlagplatz unterhalb der Steinernen Brücke neu angelegt. Mit der Erschließung Regensburgs durch die Eisenbahn im Jahre 1859 und der Gleisanbindung der „Ostbahn-Lände" 1865 nahm der Warenverkehr auf der Donau erheblich zu. Um 1890 betrug der Güterumschlag an der Donaulände ca. 146.000 t.

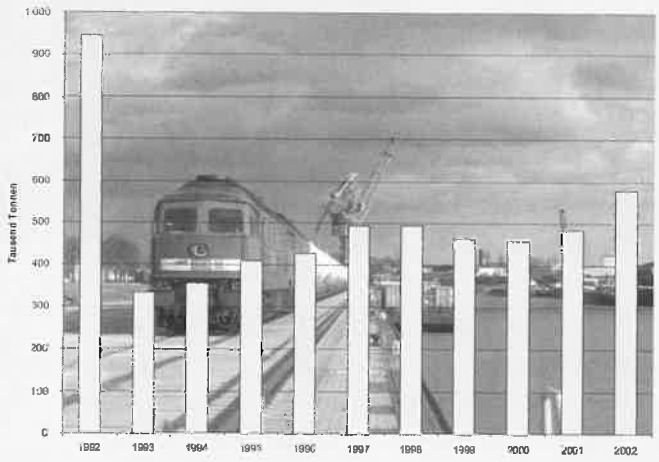
Westhafen (Luitpoldhafen) mit Ölhafen: Der ständig steigende Umschlag und die zeitweise Behinderung der Donaulände durch Hochwasser machte den Neubau eines Hafenbeckens notwendig. In den Jahren 1906 – 1910 wurde ein 800 m langes und 80 m breites Becken für den Umschlag trockener Güter und der Ölhafen mit 350 m Länge und 60 m Breite gebaut. Der Schiffsgüterumschlag erreichte 1938 nahezu 1,3 Mio. t. Nach der Zerstörung des Hafens im Jahre 1945 und seinem Wiederaufbau wurde der Vorkriegsumschlag von 1,3 Mio. t pro Jahr bereits ab 1950 übertroffen.

Osthafen: Die städtebauliche Entwicklung Regensburgs ließ eine Erweiterung des Westhafens nicht mehr zu. In zwei Bauabschnitten (1960/61 und 1970-72) wurde daher ca. 3 km östlich des Westhafens ein neues Hafenbecken von 750 m Länge und 90 m Breite erstellt. Der Regensburger Hafen der Neuzeit war ab 1910 konzeptionell weniger zur Versorgung des örtlichen produzierenden Gewerbes gedacht, sondern hatte vielmehr eine handelspolitische Zielrichtung. So sollte vor allem der Außenhandel mit den Donauländern im staatspolitischen Interesse des Königreichs Bayern und auch des Reiches gefördert werden. Die Donauschifffahrt fungierte sozusagen als „verlängerter Arm" der Staatsbahn.

Mangels einer wasserorientierten, hafenansässigen Industrie blieb der Hafen bis weit in die 80er Jahre überwiegend ein Schnittpunkt der Verkehrsträger Bahn und Schiff. Insbesondere nach Ende des 2. Weltkrieges war Regensburg über 40 Jahre lang wichtiger Partnerhafen der Schwerindustrie im oberösterreichischen Linz. Rund 2/3 des Gesamtjahresumschlages (durchschnittlich 2,0 Mio. t p.a.) waren Montangüter und diese gingen auf dem Transitwege nach Österreich. Die Fertigstellung des Main-Donau-Kanals im Jahre 1992 brachte für den Hafen Regensburg den größten Einschnitt in Bezug

HAFEN REGENSBURG

Bahnverkehre 1992 - 2002

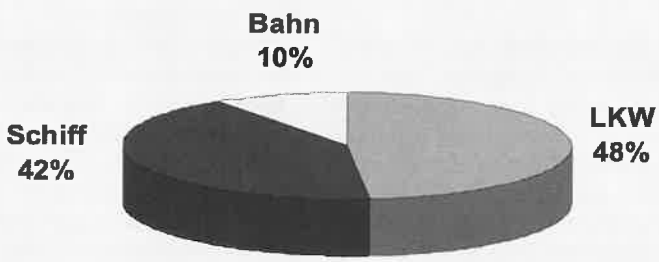


1992	949.000 t
1993	333.000 t
1994	356.000 t
1995	410.000 t
1996	426.000 t
1997	494.000 t
1998	493.000 t
1999	464.000 t
2000	460.000 t
2001	485.000 t
2002	578.000 t

auf die Verkehrsgeographie und die Hinterlandverbindungen seit seines Bestehens. Traditionelle Kooperationen, z.B. mit der Deutschen Bahn AG, verloren an Bedeutung, Versorgungsräume brachen weg, aber auch neue Chancen und Perspektiven eröffneten sich insbesondere nach Westeuropa und den Nordsee-Hafen. Heute werden rund 45 % des Gesamtaufkommens über die Kanalverbindung abge-wickelt, Tendenz steigend. Regensburg ent-wickelt sich ferner zu einer Relaisstation beim Flottenübergang zwischen Rhein- und Donauschifffahrt.

HAFEN REGENSBURG

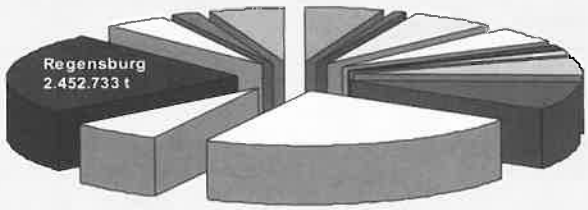
Verkehrsträgeranteile am Güteraufkommen in 2002



Schiff	Bahn	LKW	**Gesamt**
2.453.000 t	578.000 t	2.842.000 t	**5.873.000 t**

HAFEN REGENSBURG

Schiffsgüterumschlag in Bayern 2002



Nürnberg · Erlangen · Bamberg · Schweinfurt
Kitzingen · Ochsenfurt · Würzburg · Aschaffenburg
übrige Häfen Maingebiet · Kelheim · Regensburg · Deggendorf
Passau · übrige Häfen Donaugebiet

			Anteil 2002
Maingebiet	Nürnberg	553.094 t	5,5 %
	Erlangen	102.807 t	1,0 %
	Bamberg	604.015 t	6,0 %
	Schweinfurt	526.254 t	5,2 %
	Kitzingen	145.277 t	1,4 %
	Ochsenfurt	139.563 t	1,4 %
	Würzburg	544.742 t	5,4 %

			Anteil 2002
	Aschaffenburg	866.549 t	8,6 %
	übrige Häfen Maingebiet	2.331.090 t	23,0 %
Donaugebiet	Kelheim	674.980 t	6,7 %
	Regensburg	**2.452.733 t**	**24,2 %**
	Deggendorf	432.506 t	4,3 %
	Passau	**214.599 t**	**2,1 %**
	übrige Häfen Donaugebiet	526.501 t	5,2 %
Bayern	**insgesamt**	**10.114.810 t**	**100,0 %**

Anfang der 90er Jahre erstellte der Hafen einen „Hafenentwicklungsplan“ mit dem Ziel, der zu erwartenden Änderung der verkehrsgeographischen Lage des Hafens entgegenzuwirken und die teilweise aus der Zeit der Jahrhundertwende stammenden Hafenbereiche den heutigen Erfordernissen anzupassen. Dies geschah rechtzeitig, da der Anschluss an das westeuropäische Wasserstraßensystem, der Verlust der Kopfhafenfunktion, der Rückzug von einigen Großkunden sowie die technischen Unzulänglichkeiten vieler – noch teilweise aus den 20er und 40er Jahren stammenden –

HAFEN REGENSBURG

Infrastruktur

Umschlaganlagen, spezielle Lager:

schienengebundene Kräne bis 45 t	11	Stück
davon hafeneigene	7	Stück
Mobilkran bis 64 t	1	Stück
Hydraulik-Umschlaggerät bis 14 t	1	Stück
Lagerhausflächen	115.510	qm
Getreidesilos	91.840	cbm
Öltanks	80.610	cbm
Mineralölpumpanlagen	4	Stück
Kühlhaus	51.600	cbm
Zementsilos	4.000	cbm
Ro-Ro-Anlage	1	Stück
Schwergutplatte für Umschlag mit Autokran	720	qm

Krananlagen einen tiefen Einschnitt in Bezug auf die Ertragslage mit sich brachte und damit Auswirkungen auf die Hafenpolitik hatte. Durch die neuen Möglichkeiten des Transports auf dem Main-Donau-Kanal konnte sich der Transportmarkt völlig neu ausrichten, die Karten wurden sozusagen neu gemischt. So ist es nicht überraschend, dass die Umschlagmengen dieser Jahre einen Wendepunkt in der Geschichte des Regensburger Hafens markieren.

Die planmäßige Umstrukturierung des gesamten Hafens beinhaltete neben der neuen, auf Wirtschaftlichkeit ausgerichteten inneren Organisation vor allem die Bereitstellung moderner Infrastruktur und Hafentechnik.

Dazu wurde als einer der ersten Schritte im Jahr 1995 eine großzügige Ro-Ro-Anlage (Roll-on-Roll-off) neu errichtet. Über sie können alle straßengängigen Transporte direkt von Land auf Schiff (und umgekehrt) gefahren werden, ohne dass Hilfsmittel wie z.B. Kräne zum Umschlag benötigt werden.

HAFEN REGENSBURG

Entstehungsgeschichte

- 1996: Errichtung der Ro-Ro-Rampe
- 1997 - 1999: Sanierung des Nordkais im Westhafen (800 x 73 m)

1997 begann die Komplettsanierung des Nordkais im Westhafen. Innerhalb von drei Jahren wurde die gesamte Uferanlage inkl. Gleisen, Abwasserkanal, Stromversorgung und Betriebswegen neu errichtet. Die Breite des Beckens wurde einheitlich auf 73 m geändert. Zwei moderne Umschlagkräne mit Tragfähigkeiten bis 45 t wurden aufgestellt und rund 50.000 m Ufergrundstücke besiedelungsreif gemacht. Ab 2001 wurde auch der Umschlagbereich an der Donaulände einer Verjüngungskur unterzogen und in seinen Umschlagaktivitäten neu belebt. Ein neues, straßenfahrbares Hydraulik-Umschlaggerät mit einer Tragfähigkeit bis ca. 14 t ersetzte die alten, schienengebundenen Krananlagen, deren Leistungsfähigkeit mit 5 t begrenzt war. In einem weiteren Schritt wurde auch die Ufermauer im Umschlagbereich und die abgenutzte Flächenbefestigung der Lagerfläche instand gesetzt. Mittlerweile wird der Bereich wieder intensiv für den Umschlag neu gewonnener Geschäfte genutzt.

Im Jahr 2002 setzte sich die Umstrukturierung der Umschlaganlagen fort. Die 1982 für den Umschlag großer Mengen Kohle und Eisenerz angeschaffte Kranbrücke im Osthafen wurde durch einen leistungsstärkeren Hafenmobilkran ersetzt. Mit dieser Investi-

24-Stunden-Service

tion konnte nicht nur der Einsatzbereich vergrößert, sondern auch die Umschlagleistung bei der Schiff/Schiff-Verladung erhöht werden. Die Eisenbahninfrastruktur des Hafens vollzog ihren Wandel parallel zur Liberalisierung des Eisenbahngütermarktes. Nicht mehr benötigte Gleisflächen wurden in Ansiedlungsflächen für Hafenbetriebe umgewandelt. Die Stellwerkstechnik des hafeneigenen Bahnhofs wurde vom personenbedienten Stellwerk auf eine elektrisch-ortsbediente Weichenstelltechnik umgerüstet. Dadurch kann die Stellwerksfunktion direkt von der Rangierlok vor Ort aus übernommen werden. Allen Eisenbahnunternehmen, welche die Hafengleise befahren, kann dadurch eine größere Unabhängigkeit geboten werden. Den Erfolg dieser Umstrukturierungsmaßnahmen zeigen die mittlerweile steigenden Auslastungszahlen.

Neben der Investition in technische Ausrüstungen wurden Schritt für Schritt auch Grunderwerbe zur Erweiterung des Hafengeländes getätigt. In den Jahren 1992 bis 2002 erweiterte sich das Betriebsgelände des Hafens um rund 260.000 m. Dadurch können die vorhandenen Flächen in ihrer Struktur weiter optimiert und auch in Zukunft ein attraktives Flächenangebot für interessierte Hafennutzer zur Verfügung gestellt werden.

Nationale Identität und europäische Integration im Donauraum

Dr. Dr. h.c. Roland Schönfeld
Vizepräsident der Südosteuropa-Gesellschaft

Die Europäische Union steht vor einer großen Herausforderung. Wenn alles nach Plan verläuft, dann werden sich ihre Grenzen am 1. Mai 2004 weit nach Osten und Südosten vorschieben. Die Folgen der größten und schwierigsten Erweiterung, die jemals in ihrer Geschichte gewagt wurde, sind kaum absehbar. Europa wird sein Gesicht entscheidend verändern.

Doch damit nicht genug. Die Europäische Union hat sich dem Donau- und Balkanraum gegenüber weit geöffnet. Die Slowakei, Ungarn und Slowenien gehören zu den Ländern, denen die Mitgliedschaft im kommenden Jahr ins Haus steht. Mit Bulgarien und Rumänien sind die Beitrittsverhandlungen in vollem Gange. Beide könnten schon 2007 Mitglieder der Union werden, sofern sie bis dahin die sogenannten Kopenhagener Kriterien erfüllen.

Dem rückständigen Albanien und den vom Bürgerkrieg der neunziger Jahre verheerten und zerrissenen Nachfolgestaaten des ehemaligen Jugoslawien wurde eine „europäische Perspektive" in Aussicht gestellt. Mit Kroatien und Makedonien hat die Europäische Union inzwischen Stabilisierungs- und Assoziierungsabkommen geschlossen. Mit Albanien wird über einen solchen Annäherungsvertrag verhandelt. Kroatien hat einen Mitgliedsantrag gestellt. Durch die Einbeziehung dieser Länder sucht die Union sich selbst vor den Folgen wirtschaftlicher Zusammenbrüche und politischer Unsicherheit im Grenzraum zu schützen.

Noch weiter im Südosten drängt die Türkei, seit 1963 der EWG assoziiert, auf Beitrittsverhandlungen. Zukünftig wird sich die Europäische Union vom Atlantik bis zur russischen Grenze, vom Polarkreis bis zum Vorderen Orient erstrecken. Ihre Kultur- und Sprachenvielfalt wird immens zunehmen. Die Frage erhebt sich, welchen politischen, gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und fiskalischen Belastungen die Staatengemeinschaft standhalten kann und wo ihre endgültigen Grenzen liegen werden.

Das Wunder der europäischen Einigung

Ich kann mich gut erinnern, dass die ersten Ansätze zur europäischen Einigung nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs in Deutschland eher Skepsis, oft sogar hämische Kommentare hervorriefen. Der Aufruf Winston Churchills 1946 in Zürich, die „Vereinigten Staaten von Europa" zu gründen, die Entstehung des Europarats im Jahre 1949 und schließlich die Unterzeichnung des Vertrags über die Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl 1951 konnten die vom Krieg gezeichnete Generation nicht überzeugen. „In spätestens zwanzig Jahren werden Deutsche und Franzosen wieder aufeinander schießen!" war eine gängige Redensart. Wir Jungen dagegen waren voller Begeisterung. Die Zukunft gab uns Recht.

Die europäischen Länder, die sich in Jahrhunderten voller Kriege ausgeblutet und einen mörderischen Konkurrenzkampf um Macht und Einflusszonen in Europa, in anderen Erdteilen und auf den Weltmeeren geführt hatten, setzten auf wirtschaftliche Zusammenarbeit und friedliche Konfliktlösung. Was kaum jemand erwartet hatte, traf tatsächlich ein: Die deutsch-französische Aussöhnung, das Zusammenwachsen der westeuropäischen Länder zu einem Wirtschaftsblock, ein funktionierender Gemeinsamer Waren-, Kapital- und Arbeitsmarkt, die Aufhebung der Staatsgrenzen und schließlich auch noch eine gemeinsame Währung und Währungspolitik.

Die 1957 in Rom gegründete Europäische Wirtschaftsgemeinschaft hat Europa grundlegend verändert. Die sechs Gründerstaaten – Frankreich, Belgien, die Niederlande, Luxemburg, Italien und die Bundesrepublik Deutschland – setzten nach einer Konsolidierungsphase auf Erweiterung. Andere westeuropäische Länder, die am Beitritt interessiert und bereit waren, die Verpflichtungen der Mitgliedschaft zu erfüllen, wurden in die Gemeinschaft aufgenommen. 1973 kamen Dänemark, Großbritannien und Irland, 1981 Griechenland, 1986 Spanien und Portugal und 1995 schließlich Österreich, Schweden und Finnland hinzu.

Es ist erstaunlich, dass nach dem Jahrhunderte langen Ringen um die Bildung und die Sicherung von Nationalstaaten die europäischen Länder bereit waren, wesentliche Teile ihrer Souveränität, bis hin zur heiligen Kuh der Währungspolitik, an eine übergeordnete Institution abzutreten. Offensichtlich war ihnen stets bewusst, dass die Vorteile der Mitgliedschaft deren Nachteile überwiegen.

Alle Mitglieder der Europäischen Union genießen die gleichen Rechte. Sie haben Zugang zu einer Freihandelszone, einer Zollunion und einem Gemeinsamen Markt. Sie haben das Recht, an einer Währungsunion teilzunehmen. Von den Möglichkeiten der Konfliktbereinigung und politischen Zusammenarbeit abgesehen, sind schon die materiellen Vorteile der Mitgliedschaft bestechend. Die jährlichen Erträge, die der Wirtschaft der Mitgliedsländer allein aus der Zugehörigkeit zur Union zufließen, werden auf fünf Prozent des Bruttoinlandsprodukts oder ungefähr 1000 Euro pro Einwohner geschätzt. Der Nutzen, den die Bundesrepublik Deutschland seit dem Zweiten Weltkrieg aus der Integration in die Wirtschaftsgemeinschaft gezogen hat, war vermutlich noch viel größer.

Bei aller, auch berechtigten Kritik an Zentralisierung und Überregulierung, an bürokratischen Auswüchsen und Eigenmächtigkeiten, am schwerfälligen Übergang von der wirtschaftlichen zur politischen Union, vor allem an erheblichen Mängeln der gemeinsamen Außen-, Sicherheits- und Verteidigungspolitik, ist die Einigung Europas eine enorme Erfolgsgeschichte. Sämtliche Mitgliedstaaten haben von der friedlichen Entwicklung in Europa, von der Öffnung der Märkte und dem Abbau der Zollmauern und sonstiger Hemmnisse des Waren- und Zahlungsverkehrs enorm profitiert. Der Wiederaufbau der Wirtschaft und die Wiederanknüpfung traditioneller Handelsverbindungen wäre ohne diese Einigung viel langsamer und konfliktträchtiger verlaufen.

Die Zugkraft der Gemeinschaft

Der Aufsehen erregende wirtschaftliche Erfolg dieser Gemeinschaft erklärt auch ihre erstaunliche Anziehungskraft in Mitteleuropa und im Donau- und Balkanraum. Nach der Auflösung des um die Sowjetunion gescharten Staatenblocks und dem Zusammenbruch ihrer kommunistischen Regime hatten die neuen demokratischen Regierungen dieser Länder nichts Eiligeres zu tun, als Kontakte zur Europäischen Gemeinschaft aufzunehmen und in einen Annäherungsprozess einzutreten. Ihr vorrangiges Ziel war von Anfang an die Integration in die europäische „Wertegemeinschaft". Trotz der mit der Transformation zur Marktwirtschaft einhergehenden schweren sozialen Lasten wünschte auch die große Mehrheit ihrer Völker den baldigen Beitritt zur Europäischen Union und zur NATO.

Die Menschen in diesen Ländern haben sich stets als Teil der europäischen Völkerfamilie betrachtet. Dieses Bewusstsein war trotz jahrzehntelanger Unterdrückung und Indoktrinierung ungebrochen.

Die Regierungen befreiten den Außenhandel ihrer Länder vom sozialistischen Zwangskorsett. Diese energische Öffnung der Wirtschaft nach außen gehörte zu ihren ersten mutigen Reformschritten. Die Europäische Gemeinschaft reagierte prompt. Die schon im Sommer 1989 für Polen und Ungarn konzipierte Hilfe – das PHARE-Programm – wurde rasch auf andere postkommunistische Länder ausgedehnt. Schließlich bot sie mehreren Ländern, darunter auch Ungarn, Bulgarien, Rumänien, der Slowakei und Slowenien, die Assoziierung mit „Europa-Abkommen" an.

Diese Abkommen enthielten – im Gegensatz zum Assoziierungsvertrag mit der Türkei – eine Beitrittsperspektive. Das bedeutet, diesen Ländern wurde die Aufnahme in die Europäische Union unter bestimmten Bedingungen in Aussicht gestellt. 1993 hat die Gipfelkonferenz der Mitgliedstaaten in Kopenhagen diese Beitrittskriterien genau definiert. Länder, die eine Mitgliedschaft in der Union anstreben, müssen eine funktionierende Marktwirtschaft auf privatwirtschaftlicher Grundlage vorweisen und in der Lage sein, dem harten Wettbewerbsdruck im Gemeinsamen Markt standzuhalten. Vorausgesetzt werden Rechtstaatlichkeit, ein demokratisches politisches System, Schutz der Minderheiten, Zusammenarbeit mit den Nachbarstaaten sowie die Übernahme des „aquis communautaire". Das ist die 80.000 Seiten umfassende Gesetzgebung der Europäischen Union, die von den Parlamenten der Beitrittskandidaten in Form nationaler Gesetze übernommen und in ihrer Rechtssprechung angewandt werden muss.

Asymmetrische Marktöffnung

Mit den Europa-Abkommen bezog die Europäische Union die mittel- und südosteuropäischen Länder in eine Freihandelszone für Industrieprodukte ein. Die tarifären und mengenmäßigen Beschränkungen für die Einfuhr von industriellen Erzeugnissen wurden in einem Zeitraum von zehn Jahren schrittweise und vollständig abgebaut. Die Aufhebung der Handelsbarrieren erfolgte asymmetrisch, das heißt, die Union senkte ihre Außenzölle und sonstigen Handelsschranken rascher als im Gegenzug die assoziierten Länder. Diese konnten damit in einem Übergangszeitraum ihre Industrie länger und wirksamer schützen.

Doch die Union war von jeher besonders zögerlich, wenn es um „sensible" Einfuhrprodukte ging, gegen deren Liberalisierung die meisten Mitgliedsländer regelmäßig Sturm liefen. Dazu gehören Stahl und Stahlerzeugnisse, Kohle, Chemikalien, Textilien und damit Produkte, bei denen die assoziierten Länder ein besonderes Ausfuhrpotential besitzen. Für diese Produkte wurden zunächst Einfuhrquoten verhängt, die erst in einem gesonderten Zeitplan liberalisiert werden sollten.

Der ganze Liberalisierungsprozess im Außenhandel mit den assoziierten Ländern wurde durch den anhaltenden Protektionismus der Union im Agrar-, Textil- und Montanbereich relativiert. Da die Transformationsländer ihren Außenhandel unmittelbar nach der Wende großzügig liberalisierten, konnten Anbieter sensibler Produkte aus der Europäischen Union sehr viel früher und erfolgreicher auf diese Märkte drängen als umgekehrt. In diesen Bereichen war die Marktöffnung tatsächlich asymmetrisch, aber zum Vorteil der Europäischen Union.

Besonders rigide sparte die Union ihre Agrarmärkte von der Liberalisierung und Öffnung fast vollständig aus. Auch hier ließ sich eine ähnliche Entwicklung feststellen. Die Lieferungen landwirtschaftlicher Produkte aus der EU in die mittel- und südosteuropäischen Länder dehnten sich erheblich rascher aus als umgekehrt. Ursache hierfür war die Mauer, welche die Mitgliedsländer um den Gemeinsamen Agrarmarkt gezogen hatten. Der hohe Subventionsgrad – im Durchschnitt 48 Prozent – der Agrarerzeugnisse der Europäischen Union verhalf den Exporteuren zu verbesserten Absatzmöglichkeiten in Mittel- und Südosteuropa. Im gegenseitigen Agrarhandel profitierte die Union mehr als diese Region.

Das Fatale war nur, dass die assoziierten Länder in dieser Region viel stärker auf Exporterfolge ihrer Landwirtschaft angewiesen waren und sind als die Mitglieder der Europäischen Union. Im Agrarsektor der Länder Mitteleuropas und des Donau- und Balkanraums sind drei- bis viermal mehr Menschen beschäftigt als im Gemeinsamen Agrarmarkt. Der Anteil des Agrarsektors am Bruttoinlandsprodukt ist dort im Schnitt fast fünfmal so hoch wie in der Europäischen Union. Die Einschränkungen wurden von den assoziierten Ländern daher lautstark und zu Recht beklagt, waren sie doch gerade bei diesen Waren besonders leistungs- und konkurrenzfähig.

Andererseits wirkte die Liberalisierung des Außenhandels sehr heilsam auf die Wirtschaft dieser Länder, die in sozialistischer Zeit unter der Abschottung und dem fehlenden Wettbewerb stark gelitten hatte. Die Öffnung der Märkte und die allmähliche wirtschaftliche Integration mit der Europäischen Union beschleunigten die Transformation, die Restrukturierung, Sanierung und Modernisierung der Produktion. Der steigende Wettbewerbsdruck wie auch der Transfer von moderner Technologie aus den Mitgliedsländern der EU steigerten die Produktivität und das Wachstumstempo der Wirtschaft.

Hürden im Annäherungsprozess

Heute, fast anderthalb Jahrzehnte nach dem Zusammenbruch der kommunistischen Regime, ist der Prozess der wirtschaftlichen Transformation zwar immer noch nicht abgeschlossen. Aber die Ländergruppe, die im nächsten Jahr der Europäischen Union beitreten wird, hat zweifellos beträchtliche Fortschritte gemacht. Sie haben ihre Außenwirtschaft und teilweise auch ihre Kapitalmärkte erfolgreich liberalisiert. Sie vermochten den Außenwert ihrer Währungen zu stabilisieren und Polster an Devisenreserven anzulegen. Sie trieben die Privatisierung ihrer heruntergewirtschafteten Staatswirtschaft voran und öffneten dem ausländischen Investitionskapital weit ihre Tore.

Weltbank und Internationaler Währungsfonds, die Europäische Union, ausländische Banken und Unternehmen haben diese positiven Signale mit Zuschüssen, Krediten und Direktinvestitionen honoriert. Dabei sind diese Länder noch nicht über dem Berg. Der aufholende Modernisierungsprozess, vor allem der Ausbau der Infrastruktur und die Sanierung der Industriebetriebe erfordern erhebliche Mengen an Kapital. Doch die Ersparnisse der zumeist armen Bevölkerung sind zu gering und der Bankensektor ist zu schwach, um die erforderlichen Mittel aufzubringen.

So entstanden chronische Handels- und Leistungsbilanzdefizite, die im Entwicklungs- und Aufholprozess einer Volkswirtschaft zunächst

ganz natürliche Phänomene darstellen. Solche Leistungsbilanzlücken sind unbedenklich, solange sie mit langfristigen Devisenkrediten ausländischer Finanzinstitutionen und Investitionskapital ausländischer Unternehmen geschlossen werden können. Ausländische Kredite erhöhen zwar die Auslandsverschuldung und belasten die Leistungsbilanz zusätzlich mit Zins- und Tilgungsverpflichtungen. Werden diese Mittel in der Wirtschaft investiert, um die Restrukturierung und Modernisierung voranzubringen, dann ist zu erwarten, das die Belastungen durch gestiegene Produktivität erleichtert werden.

Bedenklich wird es dann, wenn der Zufluss an langfristigem Kapital nicht ausreicht, um das Loch in der Leistungsbilanz zu stopfen. Dann nehmen die Regierungen kurzfristige, sehr volatile Kredite auf und gefährden damit die Stabilität der Wirtschaft. Ursachen solcher Ungleichgewichte sind häufig hohe Haushaltsdefizite, entstanden durch soziale Lasten, eine aufgeblähte Verwaltung und Subventionen an marode Staatsbetriebe. Vor allem in den schwächsten Transformationsländern sind die Regierungen zu übermäßigen konsumtiven Ausgaben gezwungen, um sozialen Spannungen und politischer Instabilität entgegen zu wirken.

Die sogenannten „Zwillingsdefizite", also gleichzeitige Haushalts- und Leistungsbilanzlücken, sind immer wieder typische Erscheinungen in manchen der Beitrittskandidaten in Mitteleuropa und im Donau- und Balkanraum, darunter auch Bulgarien, Rumänien und Kroatien. Aber auch in Tschechien, Ungarn und der Slowakei ist das wirtschaftliche Gleichgewicht durch hohe Haushalts- und Leistungsbilanzdefizite in Gefahr. Mit diesem Zustand riskieren diese Länder den Vertrauensverlust internationaler Investoren!

Vom Segen der Direktinvestitionen

Die Transformationsländer sind bestrebt, ihre Leistungsbilanzlücken vor allem mit ausländischem Kapital zu schließen, das in der Wirtschaft produktiv investiert wird, also mit den sogenannten Direktinvestitionen. Die Beitrittskandidaten haben alle, wenn auch in unterschiedlichem Ausmaß, von ausländischen Direktinvestitionen profitiert. Der positive Einfluss solcher Investitionen auf den Modernisierungsprozess kann gar nicht überschätzt werden. Mit den Direktinvestitionen gelangte nicht nur dringend benötigtes Kapital in die Wirtschaft, sondern auch moderne Technologie sowie Management- und Marketingwissen.

Schon in den neunziger Jahren haben ausländische Direktinvestitionen in den mittel- und südosteuropäischen Ländern den Aufholprozess und die Modernisierung der Wirtschaft, auch die Privatisierung der Staatsindustrie, enorm beschleunigt. Unternehmen mit ausländischer Beteiligung sind im Vergleich zu einheimischen privaten und staatlichen Betrieben meist besser mit Kapital ausgestattet und ihre Produktionsanlagen sind moderner. Ihre Produktivität liegt daher beträchtlich über dem Durchschnitt. Sie erzielen die höchsten Gewinne und an den Investitionsausgaben sind sie überdurchschnittlich beteiligt. Auch wenn sie in erster Linie am Binnenmarkt interessiert sind, so stärken die ausländischen Unternehmen auch die Exportleistungsfähigkeit.

Der Beitritt zur Europäischen Union – das hat die Süderweiterung bewiesen – wird auch den Kapitalverkehr mit den neuen Mitgliedern spürbar beleben. Nachdem Spanien, Portugal und Griechenland in die Europäische Gemeinschaft aufgenommen

worden waren, verdoppelten sich die ausländischen Direktinvestitionen in diese Ländern. Ausländische Investoren profitieren dann vor allem von der größeren Rechtssicherheit.

Die erfolgreiche Annäherung und die robuste Wirtschaftsentwicklung der Region wurden von den ausländischen Investoren auch im Jahre 2002 honoriert. Die Direktinvestitionen nahmen um 9 Prozent auf 30 Milliarden US-Dollar zu, obwohl ihr Volumen weltweit rückläufig war. Allein Tschechien hat davon 8 Millionen US-Dollar erhalten. Nach Polen und in die Slowakei flossen je 4 Milliarden. Ungarn, das in den neunziger Jahren das begehrteste Zielland ausländischer Direktinvestitionen war, verzeichnete 2002 zum ersten Mal Abwanderungen von ausländischem Kapital in Länder mit kostengünstigeren Produktionsstandorten. Die Lohnkosten sind in Ungarn allein in den letzten beiden Jahren um 20 Prozent gestiegen. Auch die deutliche Aufwertung der ungarischen Währung verstärkte diesen Trend.

Mit ihrer Erweiterungsstrategie will die Europäische Union krasse Unterschiede im Wohlstandsniveau ausgleichen und damit Spannungsherde entschärfen. Zonen der Unsicherheit und starke Einkommensdifferenzen führen zu unkontrollierten Wanderungsbewegungen. Andererseits kann man eine Region nicht enger an die EU binden und die Menschen auf Dauer aussperren!

Bestätigte Beitrittsreife

Am 16. April 2003 wurden in Athen die Beitrittsverträge mit zehn mittel- und südosteuropäischen Ländern unterzeichnet. Wenn die Verträge von den nationalen Parlamenten rechtzeitig ratifiziert werden, tritt die Erweiterung der Europäischen Union zum 1. Mai 2004 in Kraft. Das Europäische Parlament hat der Erweiterung bereits zugestimmt. Sollte die Ratifizierung in einem der Beitrittsländer scheitern, so wird trotzdem die Mitgliedschaft der übrigen neun rechtskräftig. Ratifiziert eines des „alten" Mitgliedsländer die Verträge nicht, dann findet die Erweiterung übrigens insgesamt nicht statt. Die Beitrittsakte umfasst 5000 Seiten und regelt so gut wie alles, sogar die Bärenjagd in Estland. Die Aussicht Rumäniens und Bulgariens auf baldige Mitgliedschaft wurde in Athen bekräftigt, der Türkei sprachen die Mitglieder Mut zu. Den anderen Balkanländern – Kroatien, Makedonien, Albanien, Bosnien-Herzegowina, Serbien und Montenegro – wurde die Mitgliedschaft in der Europäischen Union in Aussicht gestellt.

Erweiterungen der Union waren auch bisher meist politisch motiviert. In den achtziger Jahren sollten Griechenland, Spanien und Portugal durch die Integration in die Europäische Gemeinschaft vor einem Rückfall in die Diktatur bewahrt werden. Alle drei waren zum Zeitpunkt des Beitritts wirtschaftlich rückständig und schlecht für den Beitritt gerüstet. Aber damals konnten die voraussehbaren wirtschaftlichen Kosten der Erweiterung besser abgefedert werden. Dank milliardenschwerer Umverteilungstöpfe, von den bisherigen Mitgliedern aufgefüllt, wurde die Modernisierung vorangetrieben und zumindest das Wohlstandsgefälle in der Gemeinschaft nicht verschärft.

Auch die Erweiterung von 2004 soll vor allem der Stabilisierung der demokratischen Systeme der Beitrittsländer dienen. Diese sind auf ihre Mitgliedschaft in der Europäischen Union besser vorbereitet als seinerzeit Spanien, Portugal oder Griechenland. An ihren Rechts- und Wirtschaftssystemen ist

vehement gearbeitet worden, um sie auf die Integration in die Europäische Union vorzubereiten. Die Union hat den Annäherungsprozess mit Geld, aber auch mit Rat und Tat unterstützt und die „Beitrittsreife" laufend überprüft. Im Herbst wird eine Kommission der EU die Erfüllung der Beitrittskriterien und die Fähigkeit der Länder, die von ihnen erwarteten Verpflichtungen zu schultern, noch einmal überprüfen. Auch nach der Erweiterung können die alten Mitglieder Schutzmaßnahmen ergreifen, sollten die neuen ihrer Verantwortung nicht gerecht werden.

Zugunsten der bisherigen, aber auch der neuen Mitgliedsländer wurden Übergangsregelungen ausgehandelt, um den „Erweiterungsschock" zu mildern. Erst nach sieben Jahren werden die Arbeitnehmer der Beitrittsländer volle Freizügigkeit in der Europäischen Union genießen. Erst 2013 haben ihre Bauern Anspruch auf volle Direktzahlungen aus dem Agrarhaushalt der EU. Erst nach zehn Jahren müssen die neuen Mitglieder sämtliche Umweltvorschriften erfüllen. Der Verkauf von Agrar- und Forstland an andere EU-Bürger kann 12 Jahre lang eingeschränkt werden.

Im Jahrzehnt seit dem Gipfel von Kopenhagen haben alle Beitrittskandidaten große Reformschritte gemacht und die geforderten, oft schmerzlichen Maßnahmen ergriffen, um die Kriterien für eine Mitgliedschaft zu erfüllen. Doch im Unterschied zu damals sind die Strukturfonds zur Schließung der Modernisierungsdefizite nicht mehr so prall gefüllt. Da die gegenwärtige Wirtschaftslage eine stärkere Belastung der finanziellen Leistungskraft der alten Mitgliedsländer kaum zulässt, sind Umverteilungen notwendig, die bisherige Nutznießer der Strukturhilfen benachteiligen. Die bisherigen Nettoempfänger wehren sich gegen den Abbau ihrer Besitzstände. So sind heftige Verteilungskämpfe zu erwarten, wenn ab 2007 der neue Finanzplan der Union erstellt werden muss.

Kosten und Belastungen

In mancher Hinsicht ist die bevorstehende Erweiterung die problematischste, welche die Union jemals gewagt hat. Unsere Staatengemeinschaft wird von 375 auf 450 Millionen Menschen wachsen, also um etwa 20 Prozent, das Bruttoinlandsprodukt aber nur um 5 Prozent. Die Beitrittsländer erreichen nur 46 Prozent des Durchschnittseinkommens der bisherigen Mitglieder, Ungarn, Polen und die Slowakei nur ein Drittel. Durch die Integration von Ländern, deren Einkommen weit unter dem Durchschnitt der EU liegen, entstehen krasse Unterschiede im Lebensstandard. Gemessen am Bruttoinlandsprodukt pro Kopf wird sich der Abstand zwischen dem Zehntel der Bevölkerung der Union, die in den reichsten Regionen leben, und dem Zehntel in den ärmsten Regionen verdoppeln. Dieses Gefälle muss mit hohem Kostenaufwand eingeebnet werden, um soziale Spannungen oder ungewollte Wanderungen zu vermeiden.

Doch die vereinbarten Nettokosten der Erweiterung für die alten Mitgliedsländer halten sich in Grenzen. In den Jahren 2004 bis 2006 müssen zusätzlich nur wenig mehr als 10 Milliarden Euro jährlich aufgewendet werden. Das entspricht einer Belastung ihres Bruttoinlandsprodukts von weniger als 0,1 Prozent. Nach dem vorliegenden Haushaltsentwurf für die erweiterte Union im Jahre 2004 steigen die Zahlungsverpflichtungen insgesamt um 12,6 Prozent auf 112,2 Milliarden Euro, 11,8 Milliarden davon für die Beitrittsländer. Den größten Ausgabeposten stellt der Etat für die Agrarpolitik, der nur um 6,9 Pro-

zent auf 47,9 Milliarden Euro wächst, weil die Kosten für die Landwirtschaft der Beitrittsländer erst in den folgenden Jahren immer stärker durchschlagen. Die tatsächlichen Mehrbelastungen zeigen sich in der Strukturpolitik. Die Hilfen zur Modernisierung und Anpassung von Wirtschaft und Infrastruktur nehmen um 20,8 Prozent auf 41,4 Milliarden Euro zu.

Der Wettbewerbsdruck auf den durch die Rezession geschädigten Binnenmärkten wird zunehmen. Die Beitrittsländer sind zwar durch die seit Jahren praktizierte Grenzöffnung vorbereitet. Aber sie müssen mit verschärfter Konkurrenz multinationaler Unternehmen aus der EU rechnen, die sich Marktanteile im Erweiterungsgebiet zu verschaffen suchen. Andererseits werden die Unternehmen der alten Mitgliedsländer noch stärker als bisher dem Wettbewerb von Billiglohnländern ausgesetzt, die ihre Exportleistung dank der Unterstützung der Europäischen Union erheblich verbessert haben. Dieser Erweiterungsschub wird eine Marktreinigung in Gang setzen, wie sie die Europäische Union bisher nicht erlebt hat.

Gigantische, oft irreversible Umweltschäden in den Beitrittsländern und eine immer noch hoch belastete Umwelt durch Verschmutzung der Luft, des Wassers und des Bodens stellen kaum kalkulierbare Kostenfaktoren dar. Die Europäische Umweltkonferenz in Sofia 1995 hatte den Sanierungsbedarf der Umwelt in zehn mittel- und südosteuropäischen Ländern auf 150 Milliarden US-Dollar, im gesamten Osteuropa auf 1000 Milliarden US-Dollar geschätzt.

Die auch in der Union grassierende Schattenwirtschaft wird sich vermehren. Schattenwirtschaft in den Ländern Mitteleuropas und des Donau- und Balkanraums ist eine Domäne der organisierten Kriminalität. Nach dem Zusammenbruch der kommunistischen Regime in diesen Ländern entstand ein rechtsfreier Raum, in dem sich rasch internationale Mafiabanden einnisteten, die auch einheimisches Personal, möglichst mit Verbindungen zu Politik und staatlicher Wirtschaft, anheuerten. Die organisierte Kriminalität, die Drogen-, Waffen- und Menschenhandel betreibt und Staat und Wirtschaft erfolgreich unterwandert, stellt eine Gefahr für den Aufbau des Rechtsstaates und die Stabilität des politischen Systems dar. Mangelnde Rechtssicherheit höhlt andererseits das Vertrauen der Bevölkerung in die demokratischen Strukturen aus.

Ein weiteres, nicht zu unterschätzendes Integrationshemmnis sind ethnische Spannungen, die durch ungelöste Minderheitenprobleme in die Europäische Union getragen werden. Fast alle Beitrittsländer und vor allem die Kandidaten im Donau- und Balkanraum weisen größere und kleinere Volksgruppen anderer Sprache und Nationalität aus. Im ehemaligen Jugoslawien hat diese Situation in den neunziger Jahren zu grausamen Vertreibungen und einem blutigen Bürgerkrieg geführt. Auch in anderen Ländern der Region ist trotz der Bemühungen der Regierungen um ein gutes Einvernehmen das Verhältnis der Staatsvölker zu den Minderheiten nicht spannungsfrei.

Weitgehend ungelöst ist das vorwiegend soziale Problem der Volksgruppen der Roma und Sinti in diesen Ländern. Durch deren Beitritt und die Öffnung der Grenzen wird auch die Europäische Union auf Dauer ansehnliche Roma- und Sinti-Minderheiten beherbergen. Die Union hat die Beilegung potentieller eth-

nischer Konflikte in den Kandidatenländern durch entsprechende Minderheitenrechte zur wichtigen Voraussetzung des Beitritts erklärt. Damit soll vermieden werden, dass die neuen Mitglieder ungelöste Spannungen zwischen den Volksgruppen in die Union hereintragen.

Gewinner der vergrößerten Union

Tatsächlich hat jede bisherige Erweiterung die Europäische Union gestärkt. Die Modernisierung rückständiger Volkswirtschaften wie zum Beispiel Spanien, Portugal oder Irland wurde enorm beschleunigt und die Aufnahmefähigkeit ihrer Märkte beträchtlich erweitert. Die Schaffung von lukrativen Arbeitsplätzen im eigenen Land schränkte den bisher notwendigen Arbeitskräfteexport in die Industrieländer ein oder machte ihn ganz überflüssig. In Irland hat sich die seit Jahrhunderten währende, durch Armut und Hungersnöte bewirkte Auswanderungswelle umgekehrt. Seit den neunziger Jahren wandern dort mehr Menschen ein als aus.

Es wird angenommen, dass die deutsche Wirtschaft aus der Erweiterung mehr Nutzen ziehen kann als andere. Sie spielt heute schon eine führende Rolle im Warenaustausch mit den östlichen Nachbarländern und den traditionellen Handelspartnern im Donau- und Balkanraum. Ein Drittel der ausländischen Direktinvestitionen in der Region stammen von deutschen Firmen. Seit 1990 konnten der Warenaustausch und Kapitalverkehr mit den ehemals kommunistisch beherrschten Ländern schlagartig erweitert werden. Der Anteil Mitteleuropas und des Donau- und Balkanraums an den deutschen Exporten liegt bei 11 Prozent und damit knapp über der Ausfuhr nach USA. 2002 war die deutsche Ausfuhr in die Beitrittsländer gegenüber dem Vorjahr um 6,1 Prozent gewachsen, die Ausfuhr insgesamt aber nur um 1,6 Prozent. Dank der günstigen geostrategischen Lage Deutschlands und des guten Rufs deutscher Produkte in der Region wird sich dieser Prozess zweifellos auch nach der Erweiterung fortsetzen und verstärken.

Der Handel der Europäischen Union mit den Beitrittsländern ist seit Anfang der neunziger Jahre um das Sechsfache gestiegen. Deutschland hatte an diesem Zuwachs einen Anteil von 40 Prozent! Nicht unbegründet war daher der Einwand des spanischen Botschafters bei der Europäischen Union, als es um die Neuverteilung der Strukturmittel ging: „Wir wollen nicht die Kosten eines Vorhabens tragen, von dem Deutschland am meisten profitiert!".

Der Nettogewinn der alten Mitgliedsländer aus der Erweiterung wird auf weniger als 1 Prozent des Bruttoinlandsprodukts geschätzt. Durch die gegenseitig eingeräumten Handelserleichterungen wurden die Vorteile weitgehend vorweggenommen. Andererseits kann mit einer „Revitalisierung" der europäischen Wirtschaft gerechnet werden, die sich in einem Wachstumsschub äußern müsste. Die Beitrittskandidaten sind durchweg „junge" Länder und nicht so stark vom Besitzstanddenken geprägt wie das alte Europa. Sie befinden sich in einem Aufholprozess mit hohen Wachstumsraten, der ihrer Entwicklung besonderen Schwung verleiht und sich auf die Wirtschaft der gesamten Union übertragen könnte.

Der verschärfte Wettbewerb im erweiterten Gemeinsamen Markt und der Kostendruck wird die Rationalisierung vorantreiben und damit die Konkurrenzfähigkeit der europäischen Industrie auf dem Weltmarkt stärken.

Die Vorteile der Erweiterung gehen weit über den wirtschaftlichen Nettonutzen hinaus. Rechtssicherheit, politische Stabilität und Frieden kommen auch der Entwicklung der Wirtschaft zugute.

Reformdefizit der EU

Das für die Erweiterung zuständige Mitglied der Europäischen Kommission, Verheugen, erklärte in Athen: „Das europäische Haus, in das ihr jetzt einziehen werdet, ist noch nicht fertig." Treffender hätte man den Zustand der Europäischen Union vor ihrer größten Herausforderungen nicht beschreiben können. Die Frage, die sich heute stellt, ist nicht, ob die Beitrittskandidaten reif sind für die Mitgliedschaft, sondern ob die Union selbst reif ist für diese Erweiterung. Ist die Europäische Union in der Lage, mit dem bisherigen Instrumentarium die Aufnahme von zehn ärmeren, weitgehend agrarisch geprägten Ländern zu verkraften? Der EU-Gipfel von Nizza im Dezember 2000, das Tauziehen zwischen Reformern und Besitzstandbewahrern, das Gefeilsche um Mittelverteilung und Übergangsfristen, das Gerangel um Macht und Statusfragen haben den desolaten Zustand der Union offenbart.

Das größte Problem für die Erweiterung sind nicht die Beitrittsländer selbst, sondern die mangelnde Reformfähigkeit der Europäischen Union. Die Regeln, nach denen die Gemeinschaft funktioniert, wurden ursprünglich für die Gemeinschaft der Sechs geschaffen. Um die Handlungs- und Zahlungsfähigkeit der Europäischen Union auch für die Zeit nach der Erweiterung zu sichern, muss dieses Regelwerk den neuen Bedingungen angepasst werden.

Das schwierigste Problem ist zweifellos der Prozess der Entscheidungsfindung in der Union. Das bisher gehütete Prinzip der Einstimmigkeit lässt sich bei 25 Mitgliedstaaten beim besten Willen nicht mehr aufrecht erhalten. Der EU-Gipfel von Nizza hat dafür eine sehr unzureichende Lösung gefunden, aber diese immerhin gleich für das Zukunftsmodell von 27 Mitgliedstaaten, ein-schließlich Bulgarien und Rumänien. Die Stimmen im Europäischen Rat, dem wichtigsten Entscheidungsgremium der Staats- und Regierungschefs wurden neu verteilt. Mit ihrem Vorschlag, die Stimmen nach der Bevölkerungszahl zu gewichten, setzte sich die deutsche Regierung nicht durch. Deutschland, Frankreich, Italien und Großbritannien als die bevölkerungsstärksten Nationen erhalten je 29, Polen und Spanien je 27, Rumänien 14, die Niederlande 13, Griechenland, Tschechien, Belgien, Ungarn Portugal je 12 Stimmen usw. Die 12 neuen Mitglieder werden mit 108 von 345 Stimmen (31 Prozent bei 28 Prozent der gesamten Bevölkerung) keine Mehrheit bilden können – aber natürlich im Bündnis mit anderen!

Um eine Mehrheit der Stimmen im Rat ohne die Mehrheit der Bevölkerung zu verhindern, wurde das Prinzip der „dreifachen Mehrheit" erfunden. Wer zukünftig eine Mehrheitsentscheidung in der Union durchsetzen möchte, muss 74 Stimmen im Rat plus mehr als die Hälfte der Mitgliedstaaten plus 62 Prozent aller EU-Bürger hinter sich wissen. Ob es sich bei diesem Entscheidungsmodus um ein demokratisches Instrument handelt, ist zu bezweifeln. Die Stimmen werden von den Mitgliedern des Europäischen Rats verwaltet, nicht von den wahlberechtigten Bürgern der Europäischen Union. Dies ist ein Grund, weshalb die derzeit diskutierte Verfassung der Union die Position des Europäischen Parlaments stärken möchte.

Noch bedenklicher ist, dass die wichtigen politischen Entscheidungen nach wie vor der Einstimmigkeit bedürfen. Das bedeutet, dass ein einziges Mitgliedsland jede Beschlussvorlage blockieren kann. Das Prinzip der Einstimmigkeit führt dazu, dass sich einzelne Mitgliedsländer ihren Widerstand abkaufen lassen, zwingt damit zum Kuhhandel und zu zweifelhaften „Tauschgeschäften". So wird über die Verteilung der Strukturmittel zwar in Zukunft mit Mehrheit entschieden, aber die bisherigen Netto-Empfänger – Spanien, Portugal, Irland und Griechenland – haben sich ein Vetorecht ausbedungen, mit dem jede notwendige Neuverteilung verhindert werden kann.

Überforderte Regionalpolitik

Gerade die Regionalpolitik der Europäischen Union bedarf dringend einer grundlegenden Reform. Die Regionalpolitik wurde in den achtziger Jahren mit der Süderweiterung, als erstmals ärmere Länder hinzutraten, intensiviert. Die Strukturfonds wurden eingerichtet, um periphere Regionen der EU zu fördern, Unterschiede im Entwicklungsstand einzuebnen und damit das Einkommensgefälle innerhalb der Gemeinschaft zu beseitigen. Kriterium der Förderungswürdigkeit ist das Pro-Kopf-Einkommen, das in den rückständigen Regionen unter 75 Prozent des Durchschnitts der Europäischen Union liegen muss.

Die Regionalpolitik der Union kann eine eindrucksvolle Erfolgsbilanz aufweisen. Der Wachstums- und Modernisierungsschub in Spanien, Portugal und Irland ist auch ihr Verdienst. Die Strukturmittel werden zusätzlich vergeben, das heißt, die Empfängerländer müssen einen Eigenbeitrag von wenigstens 25 Prozent für förderungswürdige öffentliche Investitionen erbringen. Wenn eigene Haushaltsmittel nicht in ausreichendem Maße zur Verfügung stehen oder die Dokumentation der Vorhaben unzureichend ist, können die bereit gestellten Mittel nicht abgerufen und die Projekte nicht realisiert werden.

Es wird immer wieder kritisiert, dass ein Teil der Strukturmittel wegen lascher Kontrolle in den Empfängerländern durch Schlamperei oder Korruption versickert. Die Verteilung der Strukturmittel erfolgt nicht nur nach den Kriterien der Bedürftigkeit. Oft setzen sich die Mitglieder durch, die es verstehen, Ellenbogen einzusetzen oder die anderen zu erpressen. Fördermittel werden auch an rückständige Regionen in relativ wohlhabenden Ländern – an Italien für den Mezzogiorno, an Deutschland für die neuen Bundesländer – vergeben und kommen damit für Versäumnisse nationaler Wirtschaftspolitik auf.

68 Millionen Menschen oder 18 Prozent der Bevölkerung der Europäischen Union leben heute in den 48 Regionen, die Anspruch auf Mittel aus den Strukturfonds haben, weil ihr Bruttoinlandsprodukt pro Kopf unter 75 Prozent des EU-Durchschnitts liegt. Nach der Erweiterung wird die Zahl der anspruchsberechtigten Regionen auf 67 und deren Bevölkerung auf 116 Millionen oder 26 Prozent aller EU-Bürger steigen. Auf wundersame Weise fallen 18 Regionen der alten Mitgliedsländer, darunter fast ganz Ostdeutschland, nach einer Übergangszeit aus der Förderung heraus, nicht weil sie wohlhabender geworden wären, sondern weil durch den Beitritt dieser zumeist ärmeren Länder der Einkommensdurchschnitt in der Union sinkt. Damit wächst das Pro-Kopf-Einkommen dieser Regionen automatisch über die Grenzmarke, die über die Anspruchsberechtigung entscheidet, hinaus. Bei der nächsten geplanten Erweiterung

2007 wird sich dieser Effekt noch verstärken. Die steigenden Ansprüche machen eine Reform der Regionalpolitik umso dringender, als niemand bereit ist, die Kassen in Zeiten der Rezession und erzwungenen Haushaltsdisziplin aufzufüllen. Wird die 75 Prozent-Schwelle beibehalten, dann werden die Strukturmittel in wenigen Jahren erschöpft sein. Eine Neuverteilung der Mittel ist daher unerlässlich, doch die bisherigen Nutznießer verteidigen ihre Pfründen mit Zähnen und Klauen. Darüber hinaus sollte die Effizienz der Strukturmittel durch genauere Prüfung und Bewertung der Anträge wie auch durch strengere Überwachung und Kontrollen der Verwendung gesteigert werden. Schlechtes Finanzmanagement muss durch Mittelentzug bestraft werden.

Absurditäten der Agrarpolitik

Unabdingbar und eine noch härtere Nuss ist die Reform der Gemeinsamen Agrarpolitik. Dieses überaus komplizierte, ursprünglich nationale System von Preisstützungen, Handelsbeschränkungen, Subventionen und Zuschüssen wurde 1957 in das Konzept der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft übernommen. Ohne den Schutz des Bauernstandes hätte es keine Einigung gegeben. Das Ziel der Gemeinsamen Agrarpolitik war, die Produktivität der Landwirtschaft durch technischen Fortschritt zu steigern und der Landbevölkerung einen angemessenen Lebensstandard zu sichern.

Zu diesem Zweck wurde eine hohe gemeinsame Zollmauer für Agrarprodukte errichtet, die ein weit über dem Weltmarkt liegendes internes Preisniveau erzwang. Preisstützungen regten die Produzenten an, hartnäckig Überschüsse zu erzeugen. Um einen Marktkollaps zu vermeiden, nahmen die Behörden die nicht verkäuflichen Mengen an Getreide, Rindfleisch, Milchprodukten, Wein und Obst durch sogenannte Interventionspreise regelmäßig aus dem Markt. Die Überschüsse wurden eingelagert, vernichtet oder auf dem Weltmarkt verschleudert. Die Entwicklungsländer sahen sich sowohl durch die Verhinderung ihrer Agrarexporte nach Europa, als auch durch die Billigkonkurrenz europäischer Produkte auf dem Weltmarkt bestraft.

Dieser tägliche Wahnsinn kam bald unter Beschuss. Die steigenden Kosten der Gemeinsamen Agrarpolitik nehmen die Hälfte des Haushalts der Union in Anspruch. Diese Kosten werden von den Steuerzahlern finanziert, die als Konsumenten auch noch Preise für landwirtschaftliche Produkte zu bezahlen haben, die erheblich über den Weltmarktpreisen liegen. Die Überproduktion führte zudem durch Überdüngung, Pestizide, Nutzung von Brachland, Trockenlegung von Wiesen usw. zu Umweltschäden. Trotz der kostspieligen Bemühungen der Gemeinsamen Agrarpolitik konnte das relative Sinken der landwirtschaftlichen Einkommen nicht aufgehalten werden.

Es ist voraussehbar, dass diese absurde Agrarpolitik nach der Erweiterung um zehn Länder, deren Landwirtschaft für Einkommen und Beschäftigung von erheblicher Bedeutung ist, nicht weitergeführt werden kann. Durch die Übernahme des bisher in der Europäischen Union praktizierten Systems würde ein enormer Produktionsanreiz entstehen, den niemand mehr finanzieren möchte. Die Reformansätze laufen darauf hinaus, die Preisstützung zu reduzieren und die Einbußen bäuerlicher Einkommen durch Direktzahlungen zu ersetzen, unabhängig davon, was und wie viel die Betriebe produzieren.

Als Gegenleistung müssen sich die Landwirte verpflichten, die Landschaft zu pflegen und Umweltstandards einzuhalten.

Die Europäische Union baut ein umfassendes Kontrollsystem auf. Zahlungen können gesperrt werden, wenn der Bauer seinen Verpflichtungen nicht nachkommt. Doch die gigantische Agrarbürokratie wird dadurch weiter wuchern. Die Möglichkeiten, sich Begünstigungen zu erschleichen, nehmen eher zu. Jedes Mitgliedsland hat sich bemüht, die Reform erfolgreich zu durchlöchern und mit Ausnahme- und langjährigen Übergangsregelungen zu versehen. Immerhin ist die Agrarpolitik auf einem Weg, der auch nach der Erweiterung finanzierbar scheint, zumal die Landwirte der Beitrittsländer erst nach und nach in den Genuss der Direktzahlungen kommen sollen.

Um den Integrationsprozess voranzutreiben, wird die Europäische Union gezwungen sein, die bisher nur zaghaft oder gar nicht in Gang gesetzten institutionellen Reformen wie die Entscheidungsprozesse, die Regional- und die Agrarpolitik oder auch die Finanzierung des Haushalts ab 2007 energisch anzupacken. Außerdem müssen die Auswirkungen der Beitrittswelle von 2004 erfolgreich bewältigt werden, um die Gemeinschaft auf zukünftige Erweiterungen, vermutlich noch in diesem Jahrzehnt, vorzubereiten.

Die Risiken der Erweiterung sind nicht zu unterschätzen. Aber viel größer ist die Gefahr, wenn die Union unvorbereitet oder, wie bisher, mit halbherzigen oder bis zur völligen Zahnlosigkeit zerredeten Reformen in die neue Situation hinein schlittert. „Auf dem Spiel stehen nicht nur die Sicherheit und die Stabilität des Kontinents, sondern auch die zukünftige Rolle Europas in der Weltpolitik und in der Weltwirtschaft" (András Inotai).

Annäherung an den Donau- und Balkanraum

Bei der Herausforderung des Beitritts von zehn neuen Mitgliedern im nächsten Jahr wird es nicht bleiben. Weitere problematische Erweiterungen stehen unmittelbar bevor. Die Europäische Union konzentriert ihre Bemühungen vor allem auf den Donau- und Balkanraum, der durch den Annäherungsprozess auf Dauer befriedet und zu einer Zone der Stabilität und des Wohlstands verwandelt werden soll. Dieser Prozess stößt auf Schwierigkeiten, weil es mehr oder weniger ausgeprägt in all diesen Ländern an der Umsetzung der beschlossenen Reformen fehlt. Für die Überwindung dieser Schwierigkeiten ist der politische Wille dieser Länder unabdingbar.

Mit *Bulgarien* und *Rumänien* steht die Union seit Jahren in Verhandlungen. Die schwierige Transformation und Anpassung an die Beitrittskriterien wird von Beratungen und nicht unerheblicher finanzieller Unterstützung begleitet. Beide Länder haben erhebliche Fortschritte bei der Stabilisierung der politischen und wirtschaftlichen Systeme gemacht. Aber sie weisen noch erhebliche Defizite bei der Angleichung des Rechtssystems, beim Aufbau funktionierender Verwaltungen, bei der Bekämpfung der Korruption und der organisierten Kriminalität auf. Die mühsamen, jahrelangen Verhandlungen über die Donaubrücke zwischen Vidin und Calafat zeigen, dass auch die regionale Zusammenarbeit zwischen beiden Ländern noch verbessert werden könnte. Die Fähigkeit der Wirtschaft Rumäniens und Bulgariens, in der ungehemmten Konkurrenz auf dem Gemeinsamen Markt zu bestehen, lässt zu wünschen übrig. Ob der Beitrittstermin 2007 eingehalten werden kann, steht nicht fest. Am Willen der Län-

der, der Union baldmöglichst anzugehören, ist nicht zu zweifeln. Die Europäische Union steht beiden Ländern im Wort und wird ihre Zusage 2007 oder wenige Jahre später erfüllen.

Ein besonders umstrittener Fall ist die *Türkei*. Besonders die deutsche und die französische Regierung haben sich für Beitrittsverhandlungen stark gemacht. Schon 1963 wurde die Türkei der Europäischen Gemeinschaft assoziiert. Die Aufnahme Griechenlands im Jahre 1981 sorgte für ein Mitglied, dass sich stets vehement gegen eine Mitgliedschaft der Türkei wehrte und mit seinem Veto zu verhindern drohte. Inzwischen gehört Griechenland zu den Mitgliedern, die für einen baldigen Beitritt der Türkei werben. Dieser Sinneswandel kommt nicht von ungefähr. Die griechische Regierung verspricht sich von ihrem Einlenken, auf die Türkei Druck zur Beilegung offener Streitfragen im Verhältnis beider Länder – Zypern, Überflugrechte und Ölförderung in der Ägäis – ausüben zu können.

Die Türkei ist in manchen Bereichen – Rechtsstaatlichkeit, Minderheitenstatus der Kurden, Privatisierung der Staatsindustrie – noch weit von den von der Union geforderten Standards entfernt. Ihre Bemühungen, den Annäherungsprozess zu beschleunigen, sind jedoch unverkennbar. Hemmungen der alten Mitglieder betreffen weniger die befürchtete Überschwemmung mit Arbeitskräften – dagegen ließen sich wenigstens für eine Übergangszeit Schranken errichten – als die Tatsache, dass mit der Türkei erstmals ein Land mit einer nichtchristlichen Tradition in die Union aufgenommen werden würde.

Diese emotionalen Bedenken müssten dann aber auch gegen einige Länder des Balkanraums gelten, die vehement den Anschluss an die Europäische Union suchen, so Albanien, Bosnien-Herzegowina, Kosovo und Makedonien. Für Albanien und die Nachfolgestaaten Jugoslawiens hat die Union einen eigenen geographisch-politischen Begriff geprägt, den „*Westbalkan*". Der Präsident der Europäischen Kommission, Prodi, hat festgestellt, dass die Erweiterung der Europäischen Union „erst vollendet sei, wenn diese Länder Mitglieder sind." Die Tore der Union stünden für diese Ländergruppe weit offen. Auch für sie gelte das Prinzip, dass jedes europäische Land einen Beitrittsantrag stellen kann, sofern es Mitglied im Europarat und in der Lage ist, die Aufnahmekriterien zu erfüllen. Den Ländern des Westbalkan bestätigt die Union Fortschritte bei der Angleichung der Wirtschaftssysteme, eindrucksvolle Wachstumsraten, aber auch beträchtliche Defizite der politischen Stabilität und der Rechtsstaatlichkeit. Wann diese Länder mit ihrem Beitritt zur Europäischen Union rechnen können, hängt letzten Endes von ihnen selbst ab.

Reformdefizite im Westbalkan

Der Bericht der Europäischen Kommission vom 26. März 2003 bescheinigt *Kroatien*, das mit der Europäischen Union ein Stabilisierungs- und Assoziierungs-Abkommen geschlossen hat, gute Fortschritte bei der Konsolidierung der Demokratie, eine günstige Entwicklung zur Marktwirtschaft und ein ehrgeiziges Programm zur Übernahme des EU-Rechts. Aber es hapert an der Umsetzung der verabschiedeten Gesetze. Erhebliche Mängel weist der Kampf gegen die Korruption und die organisierte Kriminalität sowie die Zusammenarbeit der kroatischen Regierung mit dem Jugoslawien-Gerichtshof in Den Haag auf. Die kroatische Regierung bemüht sich um eine regionale Zusammenarbeit,

auch mit Serbien, und um den Schutz der Minderheiten. In der Praxis wird aber wenig getan, um die serbischen Flüchtlinge zurückzuführen und zu integrieren. Die Wirtschaftslage konnte deutlich verbessert werden, doch Armut und hohe Arbeitslosigkeit strapazieren die Staatsfinanzen. Die Wirtschafts- und Sozialreform kommt nur langsam voran. Der Widerstand der Öffentlichkeit gegen einschneidende Eingriffe ist stark.

Bosnien-Herzegowina ist überhaupt noch kein „sich selbst tragender" Staat, der ohne chronische Abhängigkeit von fremder Hilfe lebensfähig wäre. Die Demokratisierung, der Aufbau der Verwaltung und die Einführung der Marktwirtschaft machen zwar Fortschritte, sind jedoch noch weit von dem Zustand entfernt, der einen Abzug der internationalen Schutztruppe SFOR und den Abbau der UNO-Verwaltung ohne die Gefahr eines Aufflackerns der ethnischen Konflikte erlauben würde. Eine selbsttragende politische Ordnung ist Voraussetzung für die wirtschaftliche Transformation, die eine Annäherung an die Union ermöglicht. Das geschätzte Bruttoinlandsprodukt Bosnien-Herzegowinas ist noch nicht einmal halb so groß wie vor dem Krieg. Starke Mängel der inneren politischen Konsolidierung des Staates, dessen drei große Volksgruppen nur unter dem Druck der internationalen Gemeinschaft zusammengehalten werden, behindern die Umsetzung der wirtschaftlichen Reformvorhaben.

Makedonien ist nach Ansicht der Europäischen Kommission seit den bürgerkriegsähnlichen Konflikten im Jahre 2001 auf bestem Wege, das Verhältnis der Volksgruppen zueinander zu normalisieren. Nach den Wahlen vom September 2002 wurde eine multiethnische Koalitionsregierung gebildet, die sich um die Anwendung der geänderten Verfassung und damit den Ausgleich zwischen den Volksgruppen bemüht. Die Realität sieht jedoch anders aus. Die Überfälle der UCK-Rebellen und die Reaktion der makedonischen Armee haben das tief verwurzelte Misstrauen der Volksgruppen untereinander verstärkt. Die praktische Durchsetzung des Friedensabkommens von Ohrid vom 13. August 2001 steht weitgehend noch aus. Die Ursachen des Konflikts sind keineswegs völlig beseitigt. Der Beitrag der Europäischen Union zur Vertrauensbildung ist das Stabilisierungs- und Assoziierungsabkommen mit Makedonien, das die Perspektive einer Mitgliedschaft eröffnet. Die EU unterstützt damit die Transformationspolitik der Regierung und hilft, Armut und Hoffnungslosigkeit zu überwinden, die wesentliche Ursachen des ethnischen Konflikts sind.

Welcher Gefährdung der Demokratisierungsprozess in *Serbien* ausgesetzt ist, hat die Ermordung des Ministerpräsidenten Djindjic gezeigt. Das Ausmaß der Verbindungen zwischen Unterwelt und Staatsmacht, vom Milosevic-Regime angebahnt und während des Bürgerkriegs im ehemaligen Jugoslawien zum Durchbruch gekommen, wurde deutlich. Durch den Bürgerkrieg entstanden in allen betroffenen Ländern rechtsfreie Räume. Sie wurden von illegalen, auch internationalen Interessengruppen besiedelt, die es verstanden, sich den Regierungen vor allem durch Waffen- und Ölschmuggel sowie andere Schmutzarbeiten unentbehrlich zu machen.

Die Grenzen zwischen Staatsmacht und organisierter Kriminalität sind oft verwischt. Der Aufbau eines Rechtsstaates, der sich gegen Korruption und die Machenschaften der Waffen- und Drogenmafia zu wehren weiß, steckt

in den Anfängen. Er ist aber die Voraussetzung für ein stabiles demokratisch-politisches System. Die Europäische Union hat Serbien und Montenegro eine Reformagenda vorgeschlagen. Sie muss durchgeführt werden, ehe die Union bereit ist, über ein Stabilisierungs- und Assoziierungsabkommen zu verhandeln. Beide Länder sind mir der Umsetzung der Reformvorhaben in Verzug geraten. Die Bemühungen der Union können den politischen Willen nicht ersetzen.

Man sollte nicht unterschätzen, dass die Region durch eine Hypothek belastet ist, die man als die *„albanische Frage"* bezeichnet. Die albanischen Minderheiten in Serbien und in Makedonien haben sich als ein Konfliktpotential von erheblicher Brisanz erwiesen, das nach wie vor die Stabilität und die Sicherheit der Balkanregion bedroht. Die albanische Frage wird uns auch in den kommenden Jahren durch den offenen Status des Kosovo und den nur unvollkommen und unter starkem internationalem Druck erreichten Ausgleich zwischen der slawischen und der albanischen Volksgruppe in Makedonien beschäftigen.

Ein weiterer Unsicherheitsfaktor ist der desolate politische und wirtschaftliche Zustand *Albaniens*. Das Bild Albaniens in der europäischen Öffentlichkeit war in den neunziger Jahren geprägt durch die Rückkehr dieses Landes aus selbstgewählter Isolation nach Europa und durch ein innenpolitisches Chaos, das die eklatante Armut der Bevölkerung noch verschärfte. Ein Massenflucht meist junger Menschen ins Ausland konnte eingedämmt werden. Trotzdem bleibt der Menschenhandel aus und durch Albanien ein Problem. Längst hat sich die organisierte Kriminalität dieser Frage angenommen und Albanien zu einer beliebten Transitroute für den Handel mit Flüchtlingen und mit Rauschgift gemacht.
Die Albaner entschieden sich für eine Annäherung an europäische Normen und Werte, sind aber nur zögernd bereit, im eigenen Staat die notwendige Schmutzarbeit zu machen. Politische und wirtschaftliche Stabilisierung wären wichtig, um die Ressourcen der jungen, lernwilligen Bevölkerung zu nutzen. Es mangelt an Rechtssicherheit und geeigneten Wirtschaftsgesetzen, um Investitionen ausländischer Unternehmen anzuregen. Privatisierung und Umstrukturierung des Finanzsektors gehen viel zu langsam voran. In den letzten Jahren erkannte die albanische Regierung, dass ihr bei der Herstellung politischer Stabilität und friedlicher Konfliktlösung in der Balkanregion eine Schlüsselfunktion zukommt. Die NATO hat die konstruktive Politik Albaniens gegenüber den Nachbarstaaten durch die Aufnahme in das Programm „Partnerschaft für den Frieden" honoriert. Die Europäische Union verhandelt derzeit über den Abschluss eines Stabilisierungs- und Assoziierungs-Abkommens, das die Aussicht auf eine Mitgliedschaft eröffnen würde.

Die Grenzen der Union

Sollte eines Tages die gigantische Arbeit einer Aufnahme der restlichen Länder des Donau- und Balkanraums in die Europäische Union geleistet und bewältigt sein, dann erhebt sich die Frage, wo sich denn die Grenzen der Union befinden. Geht man davon aus, dass jedes europäische Land, das die Bedingungen für den Beitritt erfüllt, einen Aufnahmeantrag stellen kann, dann sollte geklärt werden, wo denn die Grenzen Europas liegen.

Offensichtlich hat die Union eine vorläufige Entscheidung getroffen, die zwar nicht öffentlich gemacht wird, sich aber aus der für die Zeit nach der nächsten Erweiterung konzipierten Strategie schließen lässt. Jede Erweiterung der Union schafft neue Außengrenzen und damit neue Probleme. Zunächst wurden die Beitrittskandidaten für 2004 gezwungen, gegenüber der Ukraine und Weißrussland die Visumspflicht einzuführen. Damit soll die neue Außengrenze gegen Schwarzhandel und den illegalen Transfer von Flüchtlingen geschützt werden. Aber auch der grenzüberschreitende Kleinhandel, von dem viele Menschen auf beiden Seiten der Grenze leben, wird zum Erliegen kommen. Im November 2002 beschloss der Europäische Rat die Initiative „Neue Nachbarn", um Stabilität und Wohlstand auch außerhalb der Grenzen der EU zu fördern und ein zu starkes Einkommensgefälle an dieser kritischen Schwelle nach Osten zu vermeiden. Die außerhalb der EU liegenden Länder können durch erleichterten Waren- und Kapitalverkehr an den Segnungen des Gemeinsamen Marktes teilhaben. Handels- und Kooperationsabkommen wie mit den Mittelmeer-Anrainern sollen die Grenze durchlässiger machen für positive wirtschaftliche Effekte wie Direktinvestitionen. Eine Beitrittsperspektive wie mit dem Donau- und Balkanraum wird ausdrücklich nicht eröffnet.

Damit wird aber zugleich ein deutliches Zeichen gesetzt. Die Europäische Union wünscht sich „einen Ring von Freunden" außerhalb der neuen Grenzen. Die interne politische und wirtschaftliche Stabilität der Union soll durch die Instabilität der Grenzregionen nicht gefährdet werden. Auch an einer zu starken Anlehnung der Ukraine und Weißrusslands an die Russische Föderation besteht kein Interesse. Ob diese Außengrenze auf Dauer haltbar ist, wird die Zukunft zeigen.

Die weltpolitische Rolle der EU

Die erweiterte Union, ein wirtschaftliches Schwergewicht auf dem Weltmarkt, muss ihre Rolle in der Weltpolitik überdenken und zu einer gemeinsamen Stimme in der Außen- und Sicherheitspolitik finden. Sie muss lernen, ihr politisches – nicht nur ihr wirtschaftliches – Gewicht in die weltpolitischen Strukturen einzubringen und die Lösung von Krisen und Konflikten – wie in Kroatien, in Bosnien-Herzegowina und im Kosovo – nicht allein den USA zu überlassen.

Die außenpolitische Krise um die Irak-Politik der amerikanischen Regierung hat das Konfliktpotential innerhalb einer erweiterten Union deutlich gemacht. Den Beitrittskandidaten in Mitteleuropa und im Donau- und Balkanraum wurde vorgeworfen, sie hätten sich dem diplomatischen Druck, ja der aktiven Bestechung der USA gebeugt und damit der Spaltung Europas Vorschub geleistet. Solche Vorwürfe, wie sie der französische Staatspräsident Chirac geäußert hatte, wirken kontraproduktiv. Drohungen dieser Art sind geeignet uralte Ängste in Völkern hervorzurufen, die bis zur Wende in Zwangsgemeinschaften bevormundet und in ihrer Entscheidungsfreiheit eingegrenzt worden waren. Ein solches Urteil ist auch voreilig und verkennt die tatsächlichen internationalen Verflechtungen.

Es besteht kein Zweifel, dass diese Länder nicht nur die Europäische Union, sondern auch die USA als Handelspartner, als Kreditgeber, als Investor und als gewichtigen Fürsprecher in den Gremien der Weltbank und

des Internationalen Währungsfonds brauchen. Zudem bieten die USA eine größere Sicherheit bei internen Konflikten. Die Ereignisse im ehemaligen Jugoslawien in den neunziger Jahren haben den Ländern in Mitteleuropa und im Donau- und Balkanraum bewiesen, dass weder die EU noch die UNO imstande sind, Krisenherde zu entschärfen, und dass nur die USA im Fall von Konflikten innerhalb Europas für Ordnung zu sorgen kann. Solange die Europäische Union ein verteidigungspolitischer Zwerg ist, werden diese Länder, die über Jahrhunderte lange Erfahrungen mit einem expansiven und aggressiven Russland verfügen, ihren Schutz gegenüber dieser potentiellen Bedrohung eher bei den USA suchen.

Der Einfluss der amerikanischen Regierung auf die Länder in der Region ist unverkennbar. Willfährigkeit wie bei der Unterstützung der Irak-Politik, wird belohnt. Nicht zufällig hat die amerikanische Regierung Rumänien und Bulgarien, die beide in die NATO und in die EU drängen und sich im Krieg gegen den Irak wie auch in der Frage des Internationalen Gerichtshofs dezidiert auf die Seite der USA gestellt haben, zu „voll funktionierenden Marktwirtschaften" erklärt. Zögert ein Land wie Serbien, das Abkommen über die Nichtauslieferung amerikanischer Staatsbürger an den Internationalen Gerichtshof zu unterzeichnen, dann wird massiv mit der Aussetzung der Militärhilfe gedroht. Die Parlamente von Albanien und Bosnien-Herzegowina haben das Abkommen längst ratifiziert. Makedonien hofft, den Vertrag mit Washington als „Makedonien" und nicht, wie bisher auf Wunsch Griechenlands erzwungen, als „Ehemalige jugoslawische Republik Makedonien" (FYROM) unterzeichnen zu können.

Die USA haben nach dem Zweiten Weltkrieg eine entscheidende Rolle bei der europäischen Einigung gespielt und sind aus der Geschichte der Europäischen Union nicht wegzudenken. Die Einigung Westeuropas war auch ein Ergebnis des Marshall-Plans. Ziel des vom amerikanischen Außenminister am 5. Juni 1947 vorgeschlagenen Projekts war der Wiederaufbau Europas und damit die Stärkung der europäischen Völker gegen eine kommunistische Unterwanderung. Die Sowjetunion hatte diese Botschaft gut verstanden und ihren Satelliten eine Beteiligung untersagt. Für die Wirtschaftshilfe stellten die USA die Bedingung, die begünstigten europäischen Länder müssten eine internationale Organisation zur Verwaltung der Mittel aus dem Marshall-Plan schaffen. So kam es am 16. April 1948 des Gründung des Europäischen Wirtschaftsrates (OEEC). Die OEEC war zugleich ein Instrument, mit dem die USA über die ihr genehme Ausrichtung der Wirtschaftssysteme und der Handelspolitik der westeuropäischen Länder Kontrolle ausüben konnte.

1949 schufen die USA mit der militärischen Verteidigungsgemeinschaft North Atlantic Treaty Organisation (NATO) ein noch viel wirksameres Instrument, um auf die politische Entwicklung Westeuropas Einfluss zu nehmen. Beabsichtigt war nicht nur die Koordinierung der militärischen Verteidigung, sondern auch die Durchsetzung einer wenn auch nur informellen Hegemonie. Deshalb musste die NATO auch ihren Sitz in Brüssel, auf vorgerücktem Posten und im Zentrum der Einflusszone, haben.

Die NATO ist von den USA auch nach dem Schwinden des Gegners, der Sowjetunion, und damit der aktuellen Gefahr, nie in Zweifel

gezogen worden. Es ist nur folgerichtig, dass die amerikanische Regierung drängte, die NATO-Erweiterung noch im November 2002 in Prag zu vereinbaren und damit wenige Wochen vor der von der Europäischen Union auf dem Gipfel von Kopenhagen beschlossenen Osterweiterung. Ungarn, Polen und die Tschechische Republik waren schon seit 1999 Mitglieder der NATO. Weitere sieben kommunistische Staaten – Bulgarien, Estland, Lettland, Litauen, Rumänien, die Slowakei und Slowenien – kommen hinzu. Damit umfasst die NATO schließlich 26 Staaten. Als Verteidigungsbündnis wenig plausibel, gewährt es den USA eine dauerhafte Kontrolle über die Außen- und Militärpolitik der Beitrittskandidaten der Europäischen Union.

Für die USA sind die postkommunistischen Länder in Mitteleuropa und im Donau- und Balkanraum wichtige Verbündete gegen die Bestrebungen Russlands, in der Region wieder Einfluss zu gewinnen. Die USA haben die Erweiterung der EU nach Osten stets befürwortet. Sie wussten, dass die Union mit der Aufnahme dieser Länder nicht mehr in der Lage sein wird, eine gemeinsam gegen die Interessen der USA gerichtete Außenpolitik zu treiben. Auch der verstärkte Druck der USA auf die europäischen Regierungen, die Türkei als Mitglied in die EU aufzunehmen, ist ein Teil der auf hegemoniale Kontrolle gerichteten amerikanischen Europa-Politik. Am 9. Dezember 2002, vier Tage vor dem Gipfel in Kopenhagen, schrieb die International Herald Tribune auf der Titelseite: „Washington ist der große Gewinner der EU-Erweiterung." Doch Zeichen der Schwäche sind nicht zu übersehen. Tony Judt hat in The New York Review vom 10. April 2003 geschrieben: „Wenn eine Großmacht ihre Verbündeten kaufen, ihre Freunde bestechen, ihre Kritiker erpressen muss, dann stimmt etwas nicht."

Die Europäische Union hat gute Voraussetzungen, ihr Eigengewicht in der internationalen Politik geltend zu machen und sich ihrer Verantwortung für die Welt außerhalb ihrer Grenzen – auch für die Dritte Welt und die Krisenherde im Nahen Osten - bewusst zu werden. Die Übereinstimmung der Interessen Europas mit dem Rest der Welt ist ohnehin auf vielen Gebieten – im Völkerrecht, im Umweltschutz – viel größer als mit den USA. Wirtschaftssystem und Sozialpolitik der europäischen Staaten sind für andere Länder attraktiver als das rüde amerikanische System. Diese Vorbildfunktion ist das Kapital Europas, das in Konkurrenz, aber auch an der Seite der USA – und nicht als Juniorpartner – geltend gemacht werden kann. Wenn es der Europäischen Union gelingt, nach der Erweiterung die Integration zu vertiefen und die Gemeinsame Außen- und Sicherheitspolitik zu stärken, dann – und nur dann wird sie sein können, was ihr der Generalsekretär der UNO, Kofi Annan, in Athen voraussagte: „Ein Hort für Frieden und Versöhnung in der ganzen Welt."

Donauausbau und binnenschifffahrtslogistische Aspekte der EU-Osterweiterung

Geschäftsbericht 2002

Schwerpunkt der Arbeit des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. im Geschäftsjahr 2002 war die Darstellung der Donau als Integrationsfaktor bei der Erweiterung der EU um die südosteuropäischen Staaten, insbesondere die Länder des Donauraumes.

Diese Zielsetzung wurde durch den Vorsitzenden, den Geschäftsführer und die gewählten Organe des DWSV – Vorstand und Beirat – sowie durch Unterstützung der Mitglieder mit zahlreichen Aktivitäten auf unterschiedlichen nationalen und internationalen Ebenen intensiv verfolgt.

Insbesondere zu Anfang des Jahres stand die Vorentscheidung der rot-grünen Bundestagsfraktion zum Ausbau der Donau nach Variante A im Vordergrund der Aktivitäten. Hierzu wurden Artikel in Presse- und Fachmedien verfaßt (z.B. „Nur Staustützung mit D-Varianten sichert das Ausbauziel", „Donau-Ausbau: Grüne drängen in die falsche Richtung! Der Deutsche Wasserstrassen- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. lehnt die Variante A zum Ausbau der Donau als unzureichend ab und kritisiert einseitige Präjudizierung durch die Grüne Bundestagsfraktion.").

Dieses Themenfeld war auch Gegenstand der Resolution und Pressemitteilung „Passauer Appell" mit dem Titel „Raumordnungsverfahren für Donauausbau auf Varianten C, D1 und D2 konzentrieren – Variante A nicht mehr prüfen!".

Als Teilnehmer war der DWSV zur Expertenanhörung im Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zum Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen am 20.02.2002 geladen. Die hierzu erstellte ausführliche Ausarbeitung wurde durch den Hauptgeschäftsführer der IHK Niederbayern in Passau, Herrn Walter Keilbart, in Vertretung des DWSV-Vorsitzenden im Ausschuss überzeugend vorgetragen.

Bedauerlicherweise trafen die rot-grünen Fraktionsvorsitzenden Struck und Schlauch wider besseres Wissen die Vorentscheidung zum Ausbau nach Variante A, die der DWSV in seiner Pressemitteilung „Entscheidung zum Donauausbau verkommt zur plumpen Wahltaktik! Unabgestimmte und unqualifizierte Richtungsentscheidung durch die rot-grünen Fraktionsvorsitzenden Struck und Schlauch." kritisierte und überdies in einem vielbeachteten Mitgliederbrief veröffentlichte.

Eine umfangreiche Bundestags-Briefaktion an alle MdB anläßlich der Behandlung des Donauausbaus im Plenum des Deutschen Bundestages wurde im Juni 2002 durchgeführt. Parallel dazu erfolgte eine fachliche Auseinandersetzung mit dem seinerzeit amtierenden Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig bzw. dessen Fachabteilungen zur Aufklärung über die Vorteile der staugestützten D-Varianten. Daraus entstand der Presseaufruf „Rotgrüne Scheuklappenpolitik darf Zukunft umweltfreundlicher Gütertransporte zwischen Mittel- und Osteuropa nicht verbauen! Debatte im Bundestag am Freitag ohne wahltaktische Überlegungen führen."

Das Themenspektrum „Binnenschiffahrtslogistische Aspekte der Integration der EU-Erweiterung" wurde bei einer Präsentation und einem Vortrag vor der Südosteuropa-Gesellschaft in Koperation mit dem Radiosender „Deutsche Welle" in Köln zum Themenfeld „Donauraumentwicklung" vertieft.

Ein Vortrag des Vorsitzenden Dr. Fleck bei der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V. - Bezirksvereinigung Südbayern – am 12. November 2002 in Regensburg zum Thema „Donauwasserstrasse – Bedeutung für die verkehrliche Erschließung Südosteuropas und notwendiger Ausbau“ fand große Resonanz und zeigte damit auch schon die Ausrichtung der Vereinsarbeit für die Periode 2003 auf.

Auch die volkswirtschaftlichen Aspekte des Donauausbaus, bezogen auf die Bauwirtschaft, wurden beleuchtet: Ein Artikel im Organ des Bayerischen Bauindustrie-Verbands zum Thema „Rot-grüne Wirtschaftspolitik: Verzicht auf Infrastrukturausbau reduziert Chancen des umweltfreundlichen Gütertransports und die Entwicklung der Bauwirtschaft!“ nahm Stellung.

Höhepunkt der Vereinsaktivitäten war die Mitgliederversammlung „10 Jahre Main-Donau-Kanal – 110 Jahre DWSV”: Eine internationale Fachtagung des DWSV in Zusammenarbeit mit dem Arbeitskreis Deutsche + Österreichische Donauhäfen mit multiperspektivischen Betrachtungen der Auswirkungen seit der Fertigstellung des Main-Donau-Kanals und Herstellung der durchgängig befahrbaren Rhein-Main-Donau-Wasserstraße fand große Beachtung. Zur Einstimmung auf die Fachtagung sowie das Jubiläum von Main-Donau-Kanal und Hafen Nürnberg wurde die Pressemitteilung „Internationale Fachtagung des DWSV zum Kanaljubiläum: 10 Jahre durchgängig befahrbarer Kanal verbindet Rhein, Main und Donau.“ veröffentlicht. Als Ergebnis der Fachtagung entstand ein ausführliches Mitteilungsblatt, das auf Grund seines hohen fachlichen Niveaus und seiner zusammenfassenden Darstellungen stark nachgefragt und deshalb im ersten Halbjahr 2003 nachgedruckt wurde.

Im Sommer 2002 standen aus aktuellem Anlass Interviews mit Rundfunk und Pressevertretern zum Thema „Hochwasserschutz und Donauausbau“ im Mittelpunkt der Aufgabenstellungen.

Auch der Kontakt zum Österreichischen Schwesterverband wurde intensiv gehalten: Der Verein nahm an der Generalversammlung des Österreichischen Wasserstraßen- und Schifffahrtsvereins am 08.11.2002 in Wien teil, der stellvertretende DWSV-Vorsitzende Willi Gerner an der Festveranstaltung zum 50-jährigen Jubiläum des Österreichischen Wasserstraßen- und Schifffahrtsvereins in Linz am 29.11.2002.

In einer Sitzung des Beirates am 26.11.2002 in Duisburg wurde im Zusammenwirken mit dem Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen der „Duisburger Appell“ des DWSV verabschiedet: Es erging ein Aufruf an Bundesverkehrsminister Stolpe, die Verkehrsinfrastruktur der Donau den logistischen Anforderungen der EU-Beitrittskandidaten anzupassen und dabei die staugestützten Varianten des Donauausbaus anzuwenden.

Der Ausblick auf die nächste Geschäftsperiode 2003 macht deutlich, das die bisher aufgezeigte Zielsetzung weiterverfolgt wird: Die durch die EU-Osterweiterung zu erwartenden stark steigenden Verkehrsvolumen werden in persönlichen Gesprächen mit Mandats- und Entscheidungsträgern der Beitrittskandidaten hinterfragt und Maßnahmen eruiert, wie der Einsatz des Binnenschiffes im Netzwerk multimodaler Verkehrsträger dazu beitragen kann, die negativen externen Effekte des Verkehrs zu reduzieren zur besseren Integration der südosteuropäischen Donauanliegerstaaten wie auch zur Umweltentlastung der regionalen Bevölkerung in den betroffenen Regionen Deutschlands.

Der Deutsche Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein (DWSV) wählt Dr. Wilhelm Doni in den Ehrenvorsitz

Die Mitgliederversammlung hat Herrn Dr. Wilhelm Doni am 10. Juli 2003 einstimmig zum weiteren Ehrenvorsitzenden des DWSV gewählt. Der Verein würdigt damit das von unermüdlichem Einsatz und hoher Kompetenz in Binnenschifffahrtsfragen geprägte Wirken von Dr. Doni. Er war von 1968 bis 1992 Wirtschaftsreferent der Stadt Nürnberg und gehörte seit 1968 dem Vorstand des DWSV an. Als sich mit Fertigstellung des Main-Donau-Kanals, am 25. September 1992, Altoberbürgermeister Senator Dr. Andreas Urschlechter aus dem Amt des Vorsitzenden des DWSV zurückzog und zum Ehrenvorsitzenden gewählt wurde, trat Dr. Wilhelm Doni dessen Nachfolge an und leitete die Geschicke des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins bis zum Jahre 2001.

Selbst aus einer traditionsreichen Binnerschifferfamilie stammend, mehrte er Ansehen und Gewicht des DWSV als ausgewiesener Fachmann für Schifffahrtsfragen und Experte in Wirtschaftsbelangen. Dr. Doni steht auch heute noch dem DWSV mit seiner Fachkompetenz zur Verfügung.

Von links: Dr. Wilhelm Doni, Ehrenvorsitzender; Dr. Roland Fleck, Vorsitzender.

Satzung des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. in der Fassung vom 10. 7. 2003

§ 1 – Name, Sitz und Geschäftsjahr

Der Verein führt den Namen:
Deutscher Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. Nürnberg (DWSV).
Er hat seinen Sitz in Nürnberg und ist unter der Nr. XX/48 in das Vereinsregister beim Amtsgericht Nürnberg eingetragen.
Das Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr.

§ 2 – Vereinszweck

Zweck des Vereins ist die Förderung der Erziehung, Volks- und Berufsbildung sowie des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des Hochwasserschutzes durch Information über den gesamtwirtschaftlichen und ökologischen Nutzen leistungsfähiger Wasserstraßen, insbesondere der Main-Donau-Wasserstraße.

Der Verein wird zu diesem Zweck aufklärend durch Veröffentlichungen, Ausstellungen, allgemeine Informationen und im Dialog mit der Fachwissenschaft das Bewusstsein der Bevölkerung und die gesellschaftliche Akzeptanz für die Bedeutung von Wasserstraßen und den Gewässer- und Hochwasserschutz fördern.

§ 3 – Gemeinnützigkeit

Der Verein verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke im Sinne des Abschnitts „Steuerbegünstigte Zwecke" der Abgabenordnung.

Der Verein ist selbstlos tätig, er verfolgt nicht in erster Linie eigenwirtschaftliche Zwecke.

Mittel des Vereins dürfen nur für die satzungsgemäßen Zwecke verwendet werden. Die Mitglieder erhalten keine Zuwendungen aus Mitteln des Vereins.

Es darf keine Person durch Ausgaben, die dem Zweck des Vereins fremd sind oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütungen begünstigt werden.

§ 4 – Mitgliederkreis

Als Mitglieder können dem Verein angehören natürliche und juristische Personen des öffentlichen und privaten Rechts des In- und Auslandes.

Die Mitgliederversammlung kann auf Vorschlag des Vorstandes Persönlichkeiten, die sich um die Förderung des Vereinszweckes besonders verdient gemacht haben, zu Ehrenmitgliedern ernennen.

§ 5 – Erwerb und Verlust der Mitgliedschaft

Die Mitgliedschaft des Vereins wird auf Antrag durch Zustimmung der Vorsitzenden erworben.

Die Mitgliedschaft erlischt:
1. durch den Tod des Mitglieds bzw. durch Erlöschen der Firma
2. durch freiwilligen Austritt
3. durch Beschluss des Vorstandes bei gröblicher Verletzung der Pflichten gegenüber dem Verein oder ehrenrührigem Verhalten.

Die Mitgliedschaft kann nur durch einen an den Verein gerichteten eingeschriebenen Brief, spätestens am 30.06. zum Schluss des Geschäftsjahres, gekündigt werden.

§ 6 – Mitgliedsbeiträge

Die Kosten des Vereins werden durch Beiträge der Mitglieder gedeckt, deren Höhe der Vorsitzende und das geschäftsführende Vorstandsmitglied gemeinsam festsetzen.

Erfolgt das Ausscheiden während des Geschäftsjahres, so ist der Beitrag für das ganze laufende und, wenn die Kündigung nach dem 01.07. erfolgt, auch für das folgende Geschäftsjahr zu entrichten.

§ 7 – Organe des Vereins

Die Organe des Vereins sind:
- Der Vorstand
- Der Beirat
- Die Mitgliederversammlung

§ 8 – Der Vorstand

Der Vorstand des Vereins besteht aus einem Vorsitzenden, zwei stellvertretenden Vorsitzenden und mindestens zehn Vorstandsmitgliedern, sowie dem Geschäftsführenden Vorstandsmitglied, falls ein solches gemäß § 13 bestellt ist.

Der Vorstand wird von der Mitgliederversammlung auf drei Jahre gewählt Der Vorsitzende und die beiden stellvertretenden Vorsitzenden werden in Einzelwahl gewählt, die übrigen Mitglieder des Vorstandes können auch en bloc gewählt werden. Die Wahl erfolgt durch geheime Abstimmung oder, sofern niemand widerspricht, durch offene Abstimmung, Wiederwahl ist zulässig.

Der Vorstand bleibt so lange im Amt, bis ein neuer Vorstand ordnungsgemäß bestellt ist, jedoch längstens bis zum Schluss des Kalenderhalbjahres, das dem letzten Amtsjahr folgt.

Zu den Aufgaben des Vorstandes gehören insbesondere
- die Beratung der Grundsätze der Vereinsarbeit
- die Einsetzung von Arbeitsausschüssen
- die Berufung von Nichtmitgliedern in den Beirat
- die Bearbeitung von Vorschlägen an die Mitgliederversammlung
- die Erstellung des jährlichen Etats sowie
- die Vorprüfung der Jahresabrechnung und Vorlage an die Mitgliederversammlung.

Vorstandssitzungen finden mindestens zweimal jährlich statt. Sie sind außerdem vom Vorsitzenden oder einem stellvertretenden Vorsitzenden einzuberufen, wenn drei Vorstandsmitglieder es verlangen. Die Einladung hat unter Angabe der Tagesordnung im Regelfalle zwei Wochen vorher zu erfolgen.

Der Vorstand ist beschlussfähig, wenn mindestens ein Drittel der Vorstandsmitglieder anwesend ist. Die Beschlüsse des Vorstandes werden mit Stimmenmehrheit der erschienenen Vorstandsmitglieder gefasst. Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag.

Über die Beschlüsse des Vorstandes ist ein Protokoll aufzunehmen und von dem Vorsitzenden der betreffenden Sitzung zu unterzeichnen.

Der Verein wird im Sinne des § 26 BGB von dem Vorsitzenden und den beiden stellvertretenden Vorsitzenden vertreten. Jeder ist allein vertretungsberechtigt. Im Innenverhältnis dürfen die beiden stellvertretenden Vorsitzenden von ihrer Vertretungsbefugnis nur Gebrauch machen, wenn der Vorsitzende verhindert ist.

§ 9 – Der Beirat

Der Beirat besteht aus dem Vorsitzenden des Vereins, den beiden stellvertretenden Vorsitzenden des Vereins sowie dem Geschäftsführenden Vorstandsmitglied, falls ein solches gem. § 13 bestellt ist, und den

Mitgliedern, die von der Mitgliederversammlung auf drei Jahre gewählt werden.

Die Wahl erfolgt durch geheime Abstimmung oder, sofern niemand widerspricht, durch offene Abstimmung. Wiederwahl ist zulässig.

Nichtmitglieder, die sich in Praxis und Wissenschaft um die Ziele des Vereins verdient gemacht haben, können vom Vorstand auf drei Jahre in den Beirat berufen werden.

Die Anzahl der Beiratsmitglieder soll 30 nicht überschreiten.

Die Zugehörigkeit zum Beirat endigt außerdem sinngemäß nach den in § 5 angeführten Tatbeständen für das Erlöschen der Mitgliedschaft des Vereins.

Der Beirat wird durch den Vorsitzenden des Vereins bei Bedarf oder auf Antrag von mindestens einem Drittel der Beiratsmitglieder einberufen. Die Einladung hat unter Angabe der Tagesordnung zwei Wochen vorher zu erfolgen.

Dem Beirat obliegt die Bearbeitung (Beratung und Beschlussfassung) aller ihm von dem Vorsitzenden oder dem Vorstand unterbreiteten Vereinsangelegenheiten von besonderer Bedeutung.

§ 10 – Beschlussfähigkeit des Beirats und der Arbeitsausschüsse

Der Beirat und die Arbeitsausschüsse sind beschlussfähig bei mindestens einem Drittel ihrer Mitglieder. Sie beschließen mit einfacher Stimmenmehrheit. Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag. Wenn ein Drittel der Mitglieder des Beirats es verlangt, muss der Vorsitzende eine Beiratssitzung einberufen. Über die Beschlüsse ist ein Protokoll aufzunehmen und von dem Vorsitzenden der betreffenden Sitzung zu unterzeichnen.

§ 11 – Mitgliederversammlung

Die Mitgliederversammlung wird vom Vorsitzenden regelmäßig einmal im Jahr einberufen. Die Mitglieder sind spätestens 14 Tage vorher unter Mitteilung der Tagesordnung schriftlich zu laden. In dringenden Fällen kann der Vorstand unter Einhaltung einer kürzeren Frist außerordentliche Mitgliederversammlungen einberufen; er muss sie einberufen, wenn mindestens ein Drittel der Mitglieder oder der Beirat kraft Beschlusses dies unter Angabe der zur Beratung zu stellenden Punkte schriftlich beantragen.

Jedes Mitglied hat eine Stimme. Die Beschlüsse werden, soweit die Satzung nicht etwas anderes bestimmt, mit einfacher Stimmenmehrheit gefasst. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden, im Falle einer Wahl entscheidet das Los. Über die Verhandlung ist ein Protokoll aufzunehmen und vom Vorsitzenden und dem Geschäftsführer zu unterzeichnen. Die Mitglieder können sich in der Mitgliederversammlung unter Vorlage schriftlicher Vollmacht vertreten lassen.

Die Mitgliederversammlung beschließt vornehmlich über:

1. die Wahl des Vorstandes, seines Vorsitzenden und der beiden Stellvertreter,
2. die Wahl der Beiratsmitglieder
3. die Festsetzung des Jahresetats
4. die Änderung der Satzung
5. den Jahresabschluss
6. die Entlastung des Vorstandes und der Geschäftsführung
7. die Wahl von Kassenprüfern
8. die Auflösung des Vereins.

§ 12 – Ehrenvorsitz

Ehrenvorsitzende werden auf Vorschlag des Vorstandes durch die Mitgliederversammlung gewählt.

§ 13 – Geschäftsführung

Der Vorstand kann einen oder mehrere Geschäftsführer anstellen, von denen einer zum Hauptgeschäftsführer oder zum Geschäftsführenden Vorstandsmitglied bestellt werden kann.

§ 14 – Satzungsänderungen

Eine Änderung der Satzung des Vereins kann von der Mitgliederversammlung nur mit einer Mehrheit von 3/5 der erschienenen Mitglieder beschlossen werden.

§ 15 – Auflösung

Die Auflösung des Vereins kann von der Mitgliederversammlung nur mit einer Mehrheit von 4/5 der erschienenen Mitglieder beschlossen werden.

Bei Auflösung des Vereins oder bei Wegfall steuerbegünstigter Zwecke ist das Vermögen zu steuerbegünstigten Zwecken zu verwenden. Beschlüsse über die zukünftige Verwendung des Vermögens dürfen erst nach Einwilligung des Finanzamtes ausgeführt werden.

Text-, Bild- und Kartenmaterial mit freundlicher Genehmigung der in den jeweiligen Beiträgen genannten Autoren.

Herausgeber: Deutscher Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V., Nürnberg
Druck: Verlagsdruckerei Schmidt, Neustadt/Aisch
ISSN: 1433-1381

Schadenersatz für fehlerhafte, unvollständige oder nicht erfolgte Angaben ist ausgeschlossen.