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

Mitteilungsblätter 111/112

Mitteilungsblätter
Dezember 2004
Nummer 111/112

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

Binnenschifffahrt und Wasserstraßen im erweiterten Europa
Vorwort der Redaktion 4

Aufgaben des Ausschusses für Verkehr und Logistik 6

Das Projekt TINA – Verkehrsinfrastrukturanalyse zur Erweiterung des Transeuropäischen Netzes
Mag. Otto Schwetz, Geschäftsführer der TINA Vienna
Vorsitzender des Pan-Europäischen Korridors VII
im Auftrag der Europäischen Kommission 7

Nürnberg Gateway to Eastern Europe?
Harald Leupold, Geschäftsführer der Hafen Nürnberg-Roth GmbH
Vorsitzender des Ausschusses Verkehr und Logistik der
IHK Nürnberg für Mittelfranken 20

Die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße als Integrationsfaktor für die Europäische Union
Dr. Roland Fleck
Vorsitzender des DWSV 27

Europäische Kammern sehen im Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen Schlüsselprojekt für die europäische Integration
Dipl.-Vw. Werner Kühlkamp
Sekretär der Arbeitsgruppe Wasserstraßen der UECC 37

Donauausbau Straubing – Vilshofen
Zusammenfassung der Ergebnisse der vertieften Untersuchungen
Dipl.-Ing. Alfred Baumeister
Geschäftsführer der RMD Wasserstraßen GmbH 39

Die Bedeutung der deutschen Binnenschifffahrt – neue Perspektiven durch die EU-Osterweiterung?
Heinz Hofmann, Präsident des BdB Bundesverband der
Deutschen Binnenschiffahrt e.V.
Vorstandsvorsitzender der MSG Mainschiffahrts-Genossenschaft eG 55

Binnenschifffahrt und Wasserstraßen im erweiterten Europa

Vorwort der Redaktion

Der stetig wachsende Güterverkehr in der erweiterten Europäischen Union stellt immer höhere Anforderungen an die Verkehrssysteme. Dabei ist die Qualität der Verkehrsinfrastruktur von entscheidender Bedeutung für die möglichst umweltfreundliche Bewältigung des Verkehrs und ein wichtiger Faktor für die Integration der neuen südosteuropäischen Mitgliedsländer. Für Wachstum und Wohlstand in Europa ist eine gut funktionierende Verkehrsinfrastruktur unerlässlich. Und diese umfasst alle Verkehrsträger, Straße, Schiene und Wasserstraße. Dabei kommt gerade in den südosteuropäischen Ländern der Schifffahrt eine große Bedeutung zu, denn für etliche neue Mitgliedsländer ist die Donau **der** bereits vorhandene Transportweg im Vergleich zu maroden Straßen oder ausbaubedürftigen Schienennetzen.

Es ist nahe liegend, dass diese Thematik in zahlreichen Veranstaltungen behandelt wird, und es ist gut, dass sich die Wirtschaft zunehmend dieser Problematik bewusst wird.

Auch die Industrie- und Handelskammer Nürnberg für Mittelfranken, insbesondere der Ausschuss für Verkehr und Logistik, hat das Thema Wasserstraße, Binnenschifffahrt und Donauausbau in einer Sitzung im Juni dieses Jahres eingehend beleuchtet und während einer Bereisung der Donau von Straubing bis Vilshofen im September einen Eindruck von der auszubauenden Donaustrecke gewonnen. Die Arbeit dieses Gremiums mündet in fachlich untermauerte Stellungnahmen und Empfehlungen an die regionale Wirtschaft.

In der Anfang Dezember durchgeführten Internationalen Verkehrskonferenz MOE 2004 (Mittel- und Osteuropa) wurden die Themenbereiche Binnenschiff, Wasserstraße und Donauausbau im Gesamtzusammenhang der Verkehrsinfrastruktur und der EU-Osterweiterung einmal mehr behandelt.

Grundsatzreferate von in- und ausländischen Fachreferenten beider Veranstaltungen aus den Bereichen Wirtschaft, Verkehr, Wasserbau und Binnenschifffahrt sind in diesem Mitteilungsblatt zusammengestellt.

Magister Otto Schwetz, Geschäftsführer der TINA Vienna und Vorsitzender des Pan-Europäischen Korridors VII (Donau) im Auftrag der Europäischen Kommission, vermittelt anhand von grafischen Darstellungen und Karten einen Überblick über das Transeuropäische Netz und seine Verkehrskorridore. Aufgrund des Umfangs der Darstellungen beschränkt sich die Zusammenstellung in diesem Heft auf einen Überblick und insbesondere auf den Korridor VII, die Donau.

Die geozentrale Lage Nürnbergs in diesem Verkehrsnetz und seine Stellung als Gateway to Eastern Europe analysiert Harald Leupold, Geschäftsführer der Hafen Nürnberg-Roth GmbH und Vorsitzender des Ausschusses Verkehr und Logistik der IHK Nürnberg für Mittelfranken. Er sieht dabei die Trimodalität des Standortes als Vorteil, lässt jedoch keinen Zweifel, dass es bei allen Verkehrsträgern noch dringenden Ausbaubedarf gibt.

Der Vorsitzende des DWSV, Dr. Roland Fleck, betont die Bedeutung der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße als Integrationsfaktor für die Europäische Union. Dabei führt kein Weg an einem sachgerechten Ausbau der Donau vorbei. Darauf hat der DWSV in zahlreichen Publikationen und Informationsveranstaltungen immer wieder hingewiesen. Der Zwang zur umweltverträglichen Bewältigung des

rasant wachsenden Güterverkehrs und die knappen Mittel lassen keine ideologisch motivierten Experimente beim Donauausbau zu.

Diese Feststellung wird eindrucksvoll unterstrichen durch den Beitrag der Union der Europäischen Kammern (UECC), die im Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen ein Schlüsselprojekt für die europäische Integration sieht.

Eine Chronologie des Donauausbaus sowie die Ergebnisse der vertieften Untersuchungen für die zu prüfenden Varianten fasst Dipl.-Ing. Alfred Baumeister, Geschäftsführer der RMD Wasserstraßen GmbH in einer Präsentation anhand von Grafiken, Bildern und Schautafeln zusammen.

Der Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt, Heinz Hofmann, veranschaulicht die Bedeutung der deutschen Binnenschifffahrt und sieht neue Perspektiven für diesen umweltfreundlichen Verkehrsträger durch die EU-Osterweiterung.

Besonders im Hinblick auf das nun bevorstehende Raumordnungsverfahren für den Donauausbau Straubing – Vilshofen begrüsst der DWSV die Initiative des Ausschusses für Verkehr und Logistik der IHK Nürnberg für Mittelfranken, die Wasserstraße stärker zu thematisieren, um so die Leistungsfähigkeit des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Binnenschiff bewusster zu machen und seine Einbindung in die Transport- und Logistikketten zu fördern.

Die Redaktion

Aufgaben des Ausschusses für Verkehr und Logistik der Industrie- und Handelskammer Nürnberg für Mittelfranken

Die Mitglieder des Ausschusses für Verkehr und Logistik sind Unternehmer und Unternehmerinnen, die von der IHK-Vollversammlung für dieses Amt berufen wurden. Die derzeit knapp 40 Mitglieder im Nürnberger IHK-Verkehrsausschuss nehmen ihre Aufgabe ehrenamtlich wahr.

Sie decken den Bereich Verkehr und Logistik mit all seinen Sparten erschöpfend ab und kommen aus den Branchen:

- Speditionen/Transportgewerbe, Post-/Paketdienste,
- Reedereien, Logistik-Dienstleistungen
- ÖPNV Dienstleistungen und Taxigewerbe
- verladende Wirtschaft
- Politik
- Tourismus, Reise
- Ingenieurbüros; Verkehrstechnik, Nutzfahrzeuge
- Infrastruktureinrichtungen wie Flughafen, Hafen, DB Netz
- sowie der Telekommunikation

Der Ausschuss berät über aktuelle verkehrspolitische Themen. Die Treffen finden in regelmäßigen Abständen vier Mal im Jahr statt. Neben Fachvorträgen und Diskussionen mit hochkarätigen Referenten, die im Haus der IHK stattfinden, nutzt der Ausschuss wo immer möglich die Gelegenheit sich vor Ort ein Bild der verkehrlichen Situation und Angebote zu machen.

Er unterstützt Präsidium, Vollversammlung sowie IHK-Geschäftsführung mit Stellungnahmen und Empfehlungen und stellt den Standpunkt der regionalen Wirtschaft auf dem Sektor Verkehr und Logistik in der Öffentlichkeit dar. Außerdem ist er ein wichtiges Forum für den gegenseitigen Informations- und Erfahrungsaustausch.
1. Vorsitzender ist Harald Leupold, Geschäftsführer des Güterverkehrszentrums Hafen Nürnberg-Roth GmbH. Die Geschäftsführung nimmt Ulrich Schaller, Verkehrsreferent der IHK Nürnberg für Mittelfranken, wahr.

Folgende Leitlinien hat sich der Ausschuss für seine Arbeit gesteckt:

- Forcierung der wesentlichen Infrastrukturziele der Region (10-Punkte-Programm Verkehr*) wie z.B. bedarfsgerechter Ausbau der A3 und A6 , ICE-Strecke Nürnberg-Erfurt-Berlin, Flughafenanbindung, KV-Terminal im Güterverkehrszentrum Hafen Nürnberg, 2. Stufe des S-Bahnausbaus
- weitere Ausgestaltung des U-Bahnnetzes
- Donauausbau Straubing-Vilshofen
- politische Lobbyarbeit für Themen wie: Mineralölpreise, LKW-Maut, usw.
- weitere Profilierung der Region Nürnberg als Kompetenzzentrum für Verkehr und Logistik

Gesamtziel der Zusammenarbeit ist es, den Ausschuss für Verkehr und Logistik als kompetentes und umfassend informiertes Gremium für alle Themenkomplexe aus dem Fachbereich Verkehr und Logistik zu präsentieren.

---

* Das von der Wirtschaft Mittelfrankens verabschiedete 10-Punkte Programm ist im Frühjahr 2004 in einer ausführlichen Broschüre erschienen. Neben einer Kurzfassung für den schnellen Überblick gibt es eine DIN A 4 lang - Fassung mit anschaulichen farbigen Karten aller Projekte sowie Angaben zu Kosten und Einstufungen im Bundesverkehrswegeplan. Die Broschüre ist über die IHK (e-Mail schaller@nuernberg.ihk.de bzw. Tel. 0911/ 1335-415) zu beziehen

Das Projekt TINA – Verkehrsinfrastrukturanalyse zur Erweiterung des Transeuropäischen Netzes

Mag. Otto Schwetz, Geschäftsführer der TINA Vienna
Vorsitzender des Pan-Europäischen Korridors VII im
Auftrag der Europäischen Kommission

Das zukünftige Transeuropäische Verkehrsnetz soll den Transportbedarf der einzelnen Regionen der Gemeinschaft decken können und damit unter Schaffung eines ausreichenden Zugangs zu den europäischen Zentren und unter gleichzeitiger Berücksichtigung der Erfordernisse der Umwelt, die Freizügigkeit der Bürger und den freien Waren- und Dienstleistungsverkehr gewährleisten. Durch diese Strategie soll die Entwicklung einer ausgewogenen multi-modalen Verkehrsinfrastruktur gefördert werden. Zu diesem Zweck wurde der TINA-Prozess (Transport Infrastructure Needs Assessment, TINA) durchgeführt.

Der Ausbau der Wasserstraße Donau (Korridor VII) entspricht den Grundsätzen der TINA Methologie. Bis zum Jahr 2015 wollen die Anrainerstaaten 183 Millionen Euro in den Ausbau der Donau investieren.

Die nachfolgenden Karten, Grafiken und Bilder vermitteln einen Überblick über die Pan-Europäischen Verkehrskorridore und das Projekt TINA.[1]

1) Anmerkung der Redaktion: Aus Platzgründen können nur die für einen allgemeinen Überblick wesentlichen Folien der Präsentation von Mag. Otto Schwetz wiedergegeben werden. Detailinformationen sind bei der TINA Vienna, Wien (www.tinavienna.at) erhältlich.

TINA Vienna-Transport Strategies

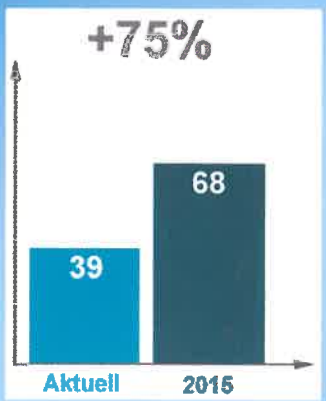
Transport	There
Infrastructure	Is
Needs	No
Assessment	Alternative

in the Central and Eastern European Countries (Pan-European Corridors)

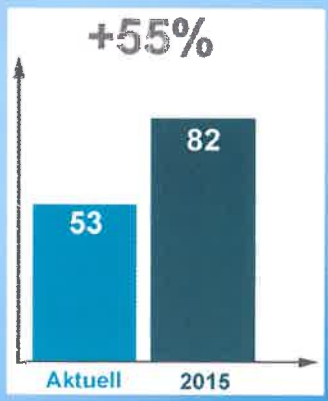
DIE VERKEHRSWEGE IN DER NEUEN EU

ZUNAHMEN IM GÜTER- UND PERSONENVERKEHR

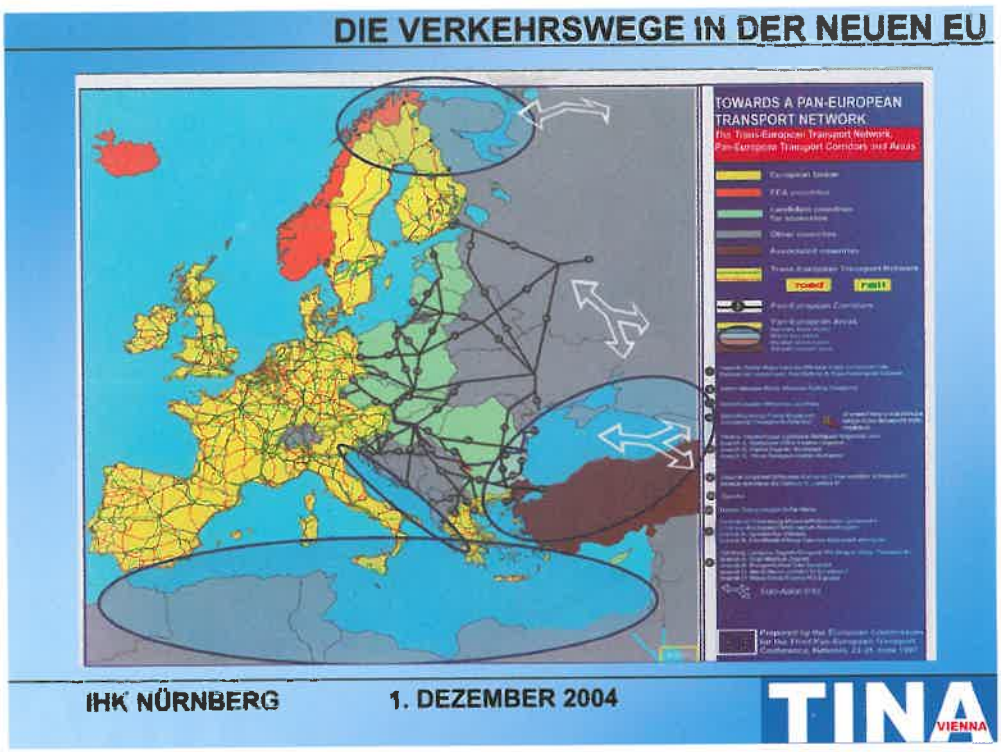
Entwicklung des Güterverkehrs bis 2015 (in Mrd. Tonnen-km/Jahr)

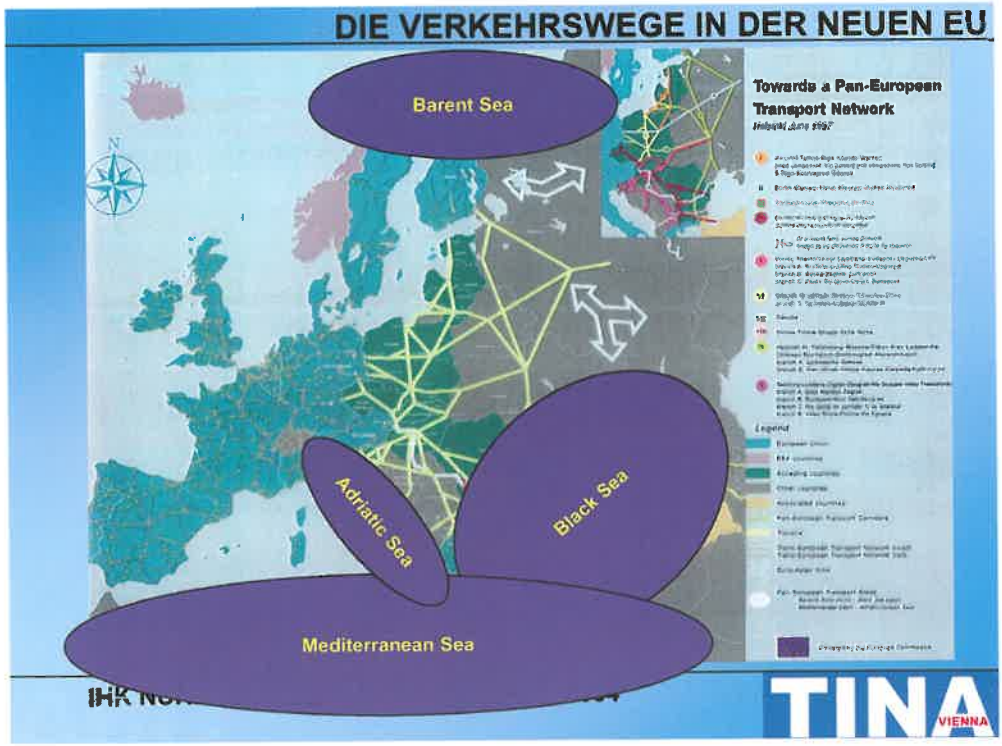


Entwicklung des Personenverkehrs bis 2015 (in Mrd. Personen-km/Jahr)



IHK NÜRNBERG 1. DEZEMBER 2004 TINA VIENNA


DIE VERKEHRSWEGE IN DER NEUEN EU
TOWARDS A PAN-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK
IHK NÜRNBERG
1. DEZEMBER 2004
TINA
VIENNA


DIE VERKEHRSWEGE IN DER NEUEN EU
Barent Sea
Adriatic Sea
Black Sea
Mediterranean Sea
Towards a Pan-European Transport Network
Legend
TINA
VIENNA

Corridor I - Road

Countries: Estonia, Finland, Latvia, Lithuania, Poland, Russia

Alignment: Tallinn – *Ikla/Ainazi* – Riga – *Grenstale/ Salociai* – Panevezys – Kaunas – *Kalvarija/ Budzisko* – Bialystok – Warszawa

Branch to Gdansk: Riga – *Meitene/Kalviai* – Siauliai – *Panemune/Pagegiai* – Kaliningrad – *Grzechotki* – Elbing – Gdansk

Length: 1,630 km

Costs: € 1,320.32 million (TINA estimation 1999)

1996 – 2000: € 214 million – Five Year Via Baltica Investment Program

2000 – 2006: € 553 million – Second Via Baltica Investment Program (50% already contracted)

EU grants: € 63.81 million

Corridor II - Road

Countries: Belarus, Germany, Poland, Russia

Alignment: Berlin – *Frankfurt/Oder/Swiecko* – Poznan – Warszawa – *Terespol/Brest* – Baranavicy – Minsk – Orsa – *Krasnoye* – Smolensk – Moskva – Nizhny Novgorod

Length: 2,200 km

Costs: € 3,708.65 million (TINA estimation 1999)

1997 – 1999: n.a.

2000 – 2015: € 2,009.00 million

EU grants: € 175.30 million

Corridor III - Road

Countries: Germany, Poland, Ukraine

Alignment: Dresden – Zgorzelec – Legnica – Wroclaw – Opole – Gliwice – Katowice – Krakow – Tarnow – Rzeszow – *Medyka/Sheghini* – Lviv – Rivne – Zhytomyr – Kiev

Branch from Berlin: Berlin – Cottbus – *Forst/Olszyna* – Legnica

Length: 1,700 km

Costs: € 3,183.90 million (TINA estimation 1999)

1997 – 1999: n.a.

2000 – 2015: € 1,592.00 million

EU grants: € 661.20 million

Corridor IV - Road

Countries: Austria, Bulgaria, Czech Republic, Germany, Greece, Hungary, Romania, Slovakia, Turkey

Alignment: Dresden – *Zinnwald/Cinovec* – Praha – Brno – *Lanzhot/Brodske* – Bratislava – *Cunovo/Rajka* – Hegyeshalom – Györ

Brno – *Mikulov/Drasenhofen* – Wien

Bratislava – Wien

Wien – *Nickelsdorf/Hegyeshalom* – Györ – Budapest – Kecskemet - Szeged – *Nagylak/Nadlac* – Timisoara

Branch from Nürnberg: Nürnberg – *Waidhaus/Rozvadov* – Pizen – Praha

Branch to Constanta: Timisoara – Sibiu – Pitesti – Bucuresti – Constanta

Branch to Istanbul: Timisoara – Craiova – *Calafat/Vidin* – Sofija – Plovdiv – *Svilengrad/Kap. Andreevo* – Edirne – istanbul

Branch to Thessaloniki: Sofija – *Kulata/ Promahonas* – Thessaloniki

Corridor V - Rail

Countries: Bosnia Herzegovina, Croatia, Italy, Hungary, Ukraine, Slovakia, Slovenia

Alignment: Venice – Trieste – Sezana – Divaca – Pivka – Ljubljana – Zidani Most – Pragersko – Ormoz – Puconci – Hodos – Zalalövö – Boba – Budapest – Miskolc – Nyiregyhaza – Zahony – Cop – Lviv

Branch from Koper: Koper – Divaca

Branch from Rijeka: Rijeka – Karlovac – Zagreb – Gyekenyes – Kaposvar – Dombovar – Pincehely – Budapest

Branch from Ploce: Ploce – Mostar – Sarajevo – Zenica – Osijek – Magyarboly – Pecs – Dombovar

Branch from Bratislava: Bratislava – Leopoldov – Puchov – Zilina – Poprad – Kosice – Cierna n/T. – Cop

Length: 3,270 km

Costs: € 5,171.35 million (TINA estimation 1999)

1997 - 1999: n.a.

2000 – 2015: € 500.00 million

EU grants: € 199.46 million

DIE VERKEHRSWEGE IN DER NEUEN EU

Corridor VI - Road

Countries: Czech Republic, Poland, Slovakia

Alignment: Gdansk – Grudziadz – Torun – Wloclawek –Lodz – Piotrkow Tryb. – Czetsochowa – Katowice – Bielsko Biala – *Zwardon/Skalite* – Zilina

Second alignment via Warszawa: Gdansk - Elblag – Warszawa – Piotrkow Tryb.

Branch to Poznan: Grudziadz – Bydgoszcz – Poznan

Branch to Breclav/Brno: Czestochowa – Katowice – Gorzyczki – Ostrava – Brno

Length: 1,880 km

Costs: € 6,751.69 million (TINA estimation 1999)

1997 – 1999: € 20.00 million

2000 – 2015: € 378.50 million

EU grants: € 141.15 million

IHK NÜRNBERG 1. DEZEMBER 2004 TINA VIENNA

Corridor VII
the danube

Corridor VII

Countries: Austria, Bulgaria, Croatia, Germany, Hungary, Moldavia, Romania, Slovakia, Ukraine, FR Yugoslavia

Alignment: Danube from Regensburg to the Danube delta at the Black Sea

Including following canals:

- Rhine – Main – Danube - Canal
- Danube – Sava – Canal
- Danube – Thissa – Canal
- Black Sea – Danube – Canal
- Danube branches Kilia and Sulina

Length: 2,415 km

Costs: € 975.30 million (TINA estimation 1999)

1997 – 1999: n.a.

2000 – 2015: n.a.

EU grants: n.a.

DIE VERKEHRSWEGE IN DER NEUEN EU

Corridor VIII - Road

Countries: Albania, Bulgaria, FYR of Macedonia

Alignment: Durrës – Tirana – Elbasan – Struga – Kicevo – Skopje – Kumanovo – Gjuesevo – Radomir – Sofija – Plovdiv – Orizovo – Jitarovo – Burgas/Varna

Length: 960 km

Costs: € 961.50 million (TINA estimation 1999)

1997 – 1999: n.a.

2000 – 2015: € 458.00 million

EU grants: n.a.

Projects:

1995 – 1999:

- Rehabilitation of road sections in Albania and FYR of Macedonia

from 2000:

- Construction of a dual carriageway road Struga – Kicevo
- Construction of a new motorway from Orizova to the Black Sea ports

Corridor IX - Road

Countries: Belarus, Bulgaria, Finland, Lithuania, Moldova, Romania, Russia, Ukraine

Alignment: Helsinki – *Vaalimaa/Torfyanovka* – St. Petersburg – Tver – Moskva – Tula – Orel – *Sopyc* - Kiev

Second line between St. Petersburg and Kiev: St. Petersburg – Pskov – Lobok/Ezjarysca - Vicebsk – Orsa – Mahileu - Homel – *Novaja Huta* - Cernihiv – Kiev

– Bila Cerkva – Ljubasevka – *Huljanka/Dubau* - Chisinau – *Albita* – Buzau – Focsani - Bucuresti – *Giurgiu/Ruse* – Stara Zagora – Haskovo – *Svilengrad/Ormenio* – Alexandroupolis

alternative alignment: Haskovo – *Makaza* – Alexandroupolis)

Branch from Klaipeda: Klaipeda – Kaunas – Vilinius – *Medininkai* – Minsk – Babrujsk - Homel

Branch from Kaliningrad: Kaliningrad – *Mamonovo/Kybartai* – Kaunas

Branch to Odessa: Ljubasevka – Odessa

Corridor X - Rail

Countries: Austria, Bulgaria, Croatia, FYR of Macedonia, Greece, Hungary, Slovenia, FR Yugoslavia

Alignment: Salzburg – Villach – *Rosenbach/Jesenice* – Ljubljana – Zidani Most – *Dobova/Savski Marof* – Zagreb – *Tovarnik* – Beograd – Nis – *Presevo/Tabanovce* - Skopje – Veles – *Gevgelija/Idomeni* - Thessaloniki

Branch from Graz: Graz – *Spielfeld/Sentilj* – Maribor – Zidani Most

Branch from Budapest: Budapest – *Kelebia* – Subotica - Novi Sad – Beograd

Branch to Sofija (Istanbul): Nis – *Dimitrovgrad/Kalotina* – Sofija

Branch to Florina (Via Egnatia): Veles – *Kremenica/Mesonision* – Florina

Length: 2,528 km

Costs: € 1,800.50 million (TINA estimation 1999)

1997 – 1999: n.a.

2000 – 2015: € 128.00 million

EU grants: n.a.

Das Korridormanagement

1. Schritt:

Das **Memorandum of Understanding MoU**

Unterzeichnet am 6. September 2001 in Rotterdam durch die 10 Verkehrsminister der Donaustaaten und am 27. Februar 2002 in Brüssel durch Loyola de Palacio, die Verkehrskommissarin der Europäischen Union

DIE VERKEHRSWEGE IN DER NEUEN EU

Das Korridormanagement

2. Schritt:

3 Arbeitsgruppen:

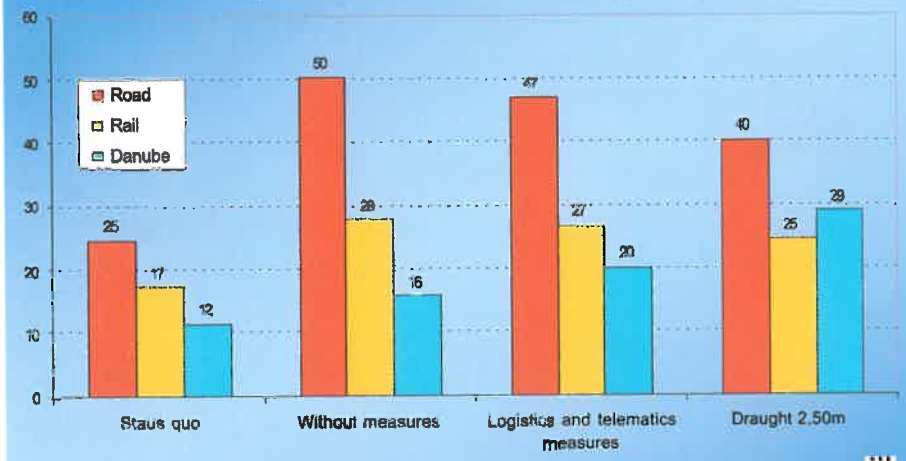
- Infrastruktur, Vorsitz Rumänien
- Operationelles und Recht, Vorsitz Österreich
- Flotte, Vorsitz Ungarn

Das Korridormanagement

3. Schritt:

Umwandlung der Steering Committees in eine operative Gesellschaft zur Steuerung der Projekte am Korridor und zur gemeinsamen Vermarktung

Prognosis Danube Corridor 2015
Impacts of Measures for Danube Navigation [Mio. tons]

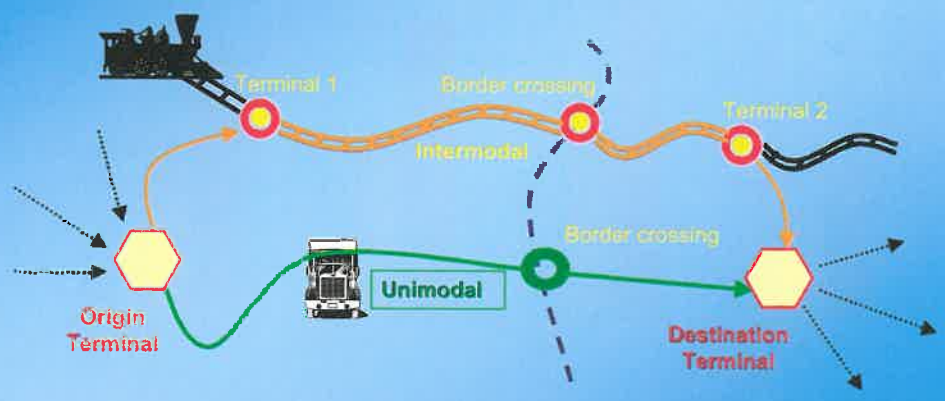


Source: ÖIR, Prognose ALSO DANUBE. Grenzüberschreitender und donauparalleler Binnenverkehr

Was ist ein intermodaler Engpass?

"Ein intermodaler Engpass ist eine aktuelle oder anzunehmende negative Charakteristik einer intermodalen Tür-zu-Tür Transportkette die den intermodalen Transport weniger attraktiv als den unimodalen Transport macht."

Wo entstehen intermodale Bottlenecks ?



Empfehlungen zur Beseitigung der intermodalen Bottlenecks

- Anhebung der Kapazität der Terminals
- Bessere Verkehrsinfrastruktur zur Anbindung der Terminals
- Investitionen in moderne, standardisierte intermodale Ausrüstung
- Harmonisierung der Öffnungszeiten
- Harmonisierung der Ladeeinheiten
- Massnahmen zur Konzentration des intermodalen Verkehrs auf wenige, genau definierte Achsen
- Überwindung der mentalen Bottlenecks

Nürnberg Gateway to Eastern Europe? Verkehrliche Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf die Wirtschaftsregion Nürnberg

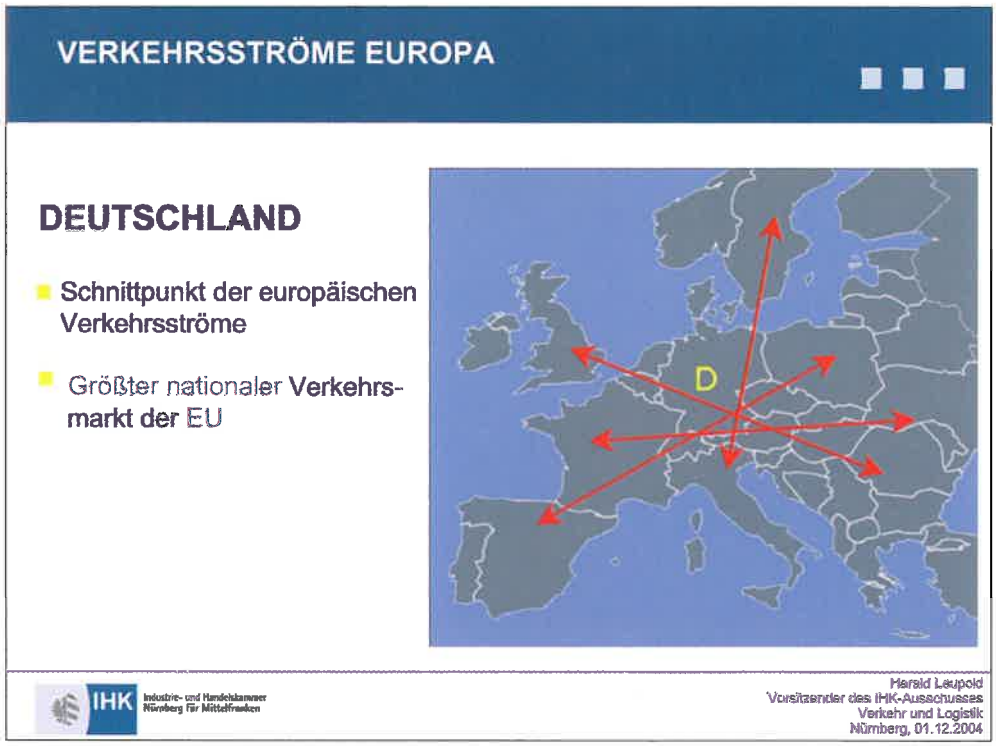
Harald Leupold, Geschäftsführer der Hafen Nürnberg-Roth GmbH
Vorsitzender des Ausschusses Verkehr und Logistik
der IHK Nürnberg für Mittelfranken

1. Verkehrliche Rahmenbedingungen der EU-Ost-Erweiterung

Ein leistungsfähiges Verkehrssystem in EUROPA bildet die Basis für wirtschaftliche Integration und gesellschaftliche Entwicklung in allen Regionen.

Die wirtschaftliche Entwicklung, europäische Integration und die EU-Ost-Erweiterung lassen in den nächsten Jahren ein erhebliches zusätzliches Verkehrswachstum erwarten.

Bereits heute erkennt man mit Blick auf unsere Fernstraßen (osteuropäische Lkw), wie stark die wirtschaftliche Verflechtung bereits geworden ist.



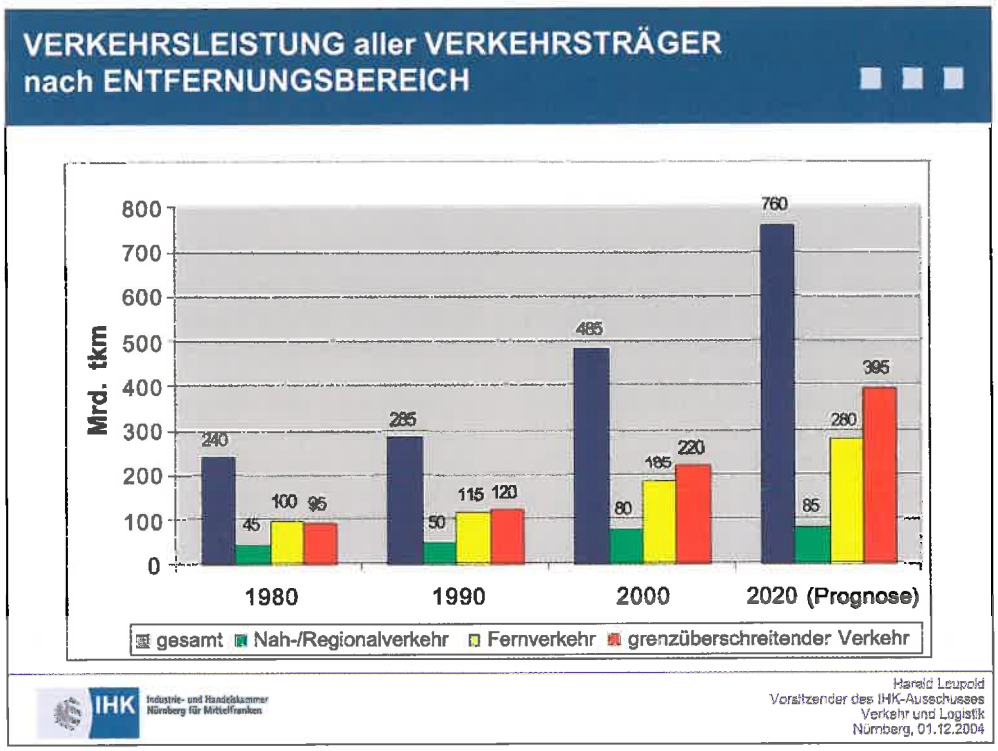
Wegen Kostenvorteilen werden Waren verstärkt im Osten produziert und wieder im bisherigen Binnenmarkt abgesetzt. Der bilaterale Warenverkehr – Verbrauchsgüter nach Osteuropa / Rohstoffe aus Osteuropa – steigt. Der Transitverkehr wächst stark an.

Der grenzüberschreitende Verkehr treibt das Wachstum im Güterverkehr an!

Im Schnittpunkt der Europäischen Verkehrsströme befindet sich der Wirtschaftsstandort Deutschland, als größter nationaler Verkehrsmarkt der Europäischen Union.

In Deutschland hat sich die Transportleistung in Tonnen-Kilometer (tkm) im Zeitraum 1980 bis 2000 von 240 Mrd. tkm auf 485 Mrd. tkm verdoppelt.

Prognosen zur Folge wird die gesamte Transportleistung in Deutschland bis 2020 auf 760 Mrd. tkm nochmals stark anwachsen (+ 60%).



Die grenzüberschreitende Verkehrsleistung wird anteilig von 220 Mrd. tkm um 80% auf 395 Mrd. tkm steigen.

Die Hauptlast kann der Verkehrsträger Straße mit 60-70% der Leistung (30-40% Bahn / Binnenschiff) erwarten.

Doch wie sieht es mit den Verkehrssystemen und –infrastrukturen aus?

Die alte EU (EU 15) hat 17 Mal soviel Autobahnen wie die neuen 10 Länder, aber nur 2,5 Mal soviel Bahnstrecken. Doch sind diese Bahninfrastrukturen in Ost-EU marode und nicht leistungsfähig!

Der Verkehrsträger Wasserstraße hat die größten Kapazitätsreserven im Güterverkehr mit Süd-Ost-Europa (Donauraum), jedoch noch gravierende Ausbaumängel.

PROBLEMATIK INFRASTRUKTUR - VERKEHRSSYSTEME

Fernstraßennetz

West: groß, stark belastet
Ost: klein, schlecht ausgebaut
West-Ostverbindungen haben Lücken

Bahnen

West: gute Nord-Süd-, schlechte West-Ost-Verbindungen
Ost: relativ große Netze, jedoch marode und nicht leistungsfähig

Wasserstraße/M-D-K/Donau

große Kapazitätsreserven, jedoch im Donauraum noch gravierende Ausbaumängel

In Deutschland sind die Verkehrssysteme überwiegend Nord-Süd ausgelegt.
Die West-Ost-Verbindungen haben infrastrukturelle Lücken und sind (noch) nicht systemkompatibel mit den osteuropäischen Beitrittsländern.

IHK Industrie- und Handelskammer Nürnberg für Mittelfranken

Harald Leupold
Vorsitzender des IHK-Ausschusses
Verkehr und Logistik
Nürnberg, 01.12.2004

In Deutschland sind die Verkehrssysteme (auch Terminals im kombinierten Verkehr) durch die historische Entwicklung überwiegend Nord-Süd ausgelegt. In West-Ost-Richtung weist die Infrastruktur bei Straße und Schiene Lücken auf und ist (noch) nicht kompatibel mit den der osteuropäischen Beitrittsländer!

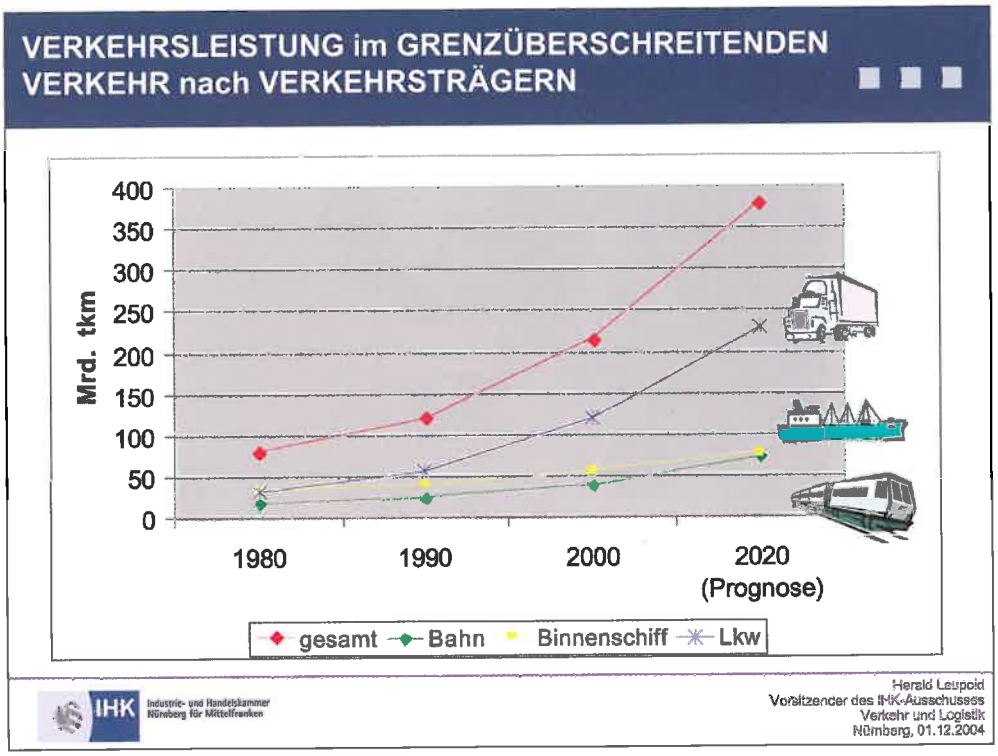
Die EU-Osterweiterung hat im Verkehrsbereich Parallelen zur deutschen Wiedervereinigung zu Beginn der 90er Jahre, ist jedoch in Dimension und Marktentwicklung nicht vergleichbar.

Westdeutschland konnte seinerzeit seinen nationalen Verkehrswegeplan aufgrund langjähriger Erfahrung recht schnell durch die „Projekte Deutsche Einheit" auf „Ostdeutschland" ausdehnen, und es war damals noch wirtschaftlich stark genug, die Umsetzung solcher Projekte zu finanzieren.

Die Beitrittsländer haben keine solche umfassende Erfahrung in Verkehrswegeplanung und sie haben in der EU keinen so „großen Bruder", der die Verkehrsinfrastrukturfinanzierung sicherstellen könnte.

In Anbetracht des zu erwartenden Wirtschaftswachstums und der überproportional wachsenden Verkehrsleistungen gilt es nun, die Verkehrsinfrastruktur in den Beitrittsländern und auch in den angrenzenden Nachbarländern in einen Zustand zu versetzen, der eine Wirtschaftsentwicklung und einen ausreichenden Warenaustausch ermöglicht. Die bei der EU sowie in Deutschland und den Beitrittsländern nur begrenzt und unter dem Bedarf vorhandenen Mittel gilt es zielgerichtet in den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sowie Optimierung der Verkehrsträger einzusetzen.

Folge dieser Situation ist, dass der Lkw in dieser „1. Phase" der EU-Osterweiterung der individuellste, verfügbarste und zudem kostengünstigste Verkehrsträger mit (Über-) Kapazität geworden ist.



Beispiele:

- Polen - 80% des Güterverkehrs ist bereits Lkw-Verkehr, wobei 9 von 10 Transportunternehmen bereits in „holländischer und deutscher Hand" sind.
- Ungarn - vor EU-Beitritt ca. 10.000 Lkw grenzüberschreitend

  nach EU-Beitritt ca. 19.000 Lkw grenzüberschreitend

Die Transportkosten liegen zurzeit durch neue (Über-) Kapazitäten und Entfall der Grenzaufenthalte bis zu 20 % niedriger als vor der EU-Osterweiterung.

Die Marktpreissituation potenziert sich zurzeit mit den Infrastrukturmängeln zu Lasten von Schiene und Schiff, und begünstigt den Verkehrsträger Straße.

Oder anders ausgedrückt:

Der Markt bzw. die Transportwirtschaft steuert die EU-Integration weitgehend per Lkw, da die Infrastrukturpolitik noch keine marktfähigen Alternativen für Bahn / Binnenschiff realisiert hat!

Daraus schließt, dass die verfügbaren Mittel von EU, Deutschland und den Beitrittsländern sich auf den Ausbau der Trans-Europäischen-Netze (TEN) und die Initiativen auf eine optimale Vernetzung im Rahmen der Korridor-Konzeption konzentriert werden müssen.

2. Gateway-Region Nürnberg

Doch wo steht die Wirtschaftsregion Nürnberg als Gateway to Eastern Europe heute?

Für Nürnberg sind von den 10 neuen EU-Ländern besonders
- Polen, Tschechien, Slowakei, Ungarn und Slowenien relevant.

Diese fünf Nachbarn präsentieren
- 75 % der Flächenerweiterung und
- jeweils ca. 90 % an Einwohnern und Brutto-Inland-Produkt

der zum 01.05.2004 stattgefundenen EU-Ost-Erweiterung.

Ferner werden künftig
- Rumänien und Bulgarien sowie Türkei (mit/ohne EU-Status) relevant.

GATEWAY REGION NÜRNBERG

Dies sowohl für die bilateralen Wirtschaftsbeziehungen (Region hatte bereits vor EU-Erweiterung ca. 2.500 Export-/Importverbindungen bzw. dauerhafte Engagements mit diesen Ländern), sowie auch als logistisches Gateway und im Transitverkehr durch die Region Nürnberg.

(Beispiele: BIP Region Nürnberg
ca. 50 Mrd. € p.a.

BIP PL, CZ, SK, H, Slo
ca. 350 Mrd. € p. a.

BIP RO, BG
ca. 55 Mrd. € p. a.)

EU-ERWEITERUNG zum 01.05.2004

	EU 15	+ 10	Für GATEWAY-REGION NBG relevant
LÄNDER	B, DK, D, F, FIN, GB, GR, IRL, I, L, NL, A, P, S, E	EST, LV, LT, MLT, PL, SK, SLO, CZ, H, ZYP	PL, SK, CZ, H, SLO
FLÄCHE (in km²)	3.242.614	748.883	564.416 (= 75 %)
EINWOHNER (in Mio.)	384,0	74,7	66,4 (= 90 %)
WIRTSCHAFTS-LEISTUNG (BIP in Mrd. €)	9.307,4	439,6	391,6 (= 90 %)

IHK Industrie- und Handelskammer Nürnberg für Mittelfranken

Harald Leupold
Vorsitzender des IHK-Ausschusses
Verkehr und Logistik
Nürnberg, 01.12.2004

Herausragende Merkmale der Region Nürnberg als „Gateway to Eastern Europe" sind

- die Geozentralität zwischen West- und Osteuropa
  (der geographische Mittelpunkt der bisherigen EU in BE-NE-LUX hat sich durch die Erweiterung nach Süddeutschland verschoben)

- die bestehende Infrastruktur mit
  GVZ Hafen Nürnberg (trimodal),
  Internationalen Flughafen,
  Messe und Kongress-Standort von europäischem Rang.

- die Einbindung im Schnittpunkt der transeuropäischen Fernstraßen
  - Paris - Nürnberg - Prag - Warschau (A6)
  - London - Rhein/Ruhr - Nürnberg - Wien - Budapest (A3)
  - Stockholm - Berlin - Nürnberg - Rom (A9)

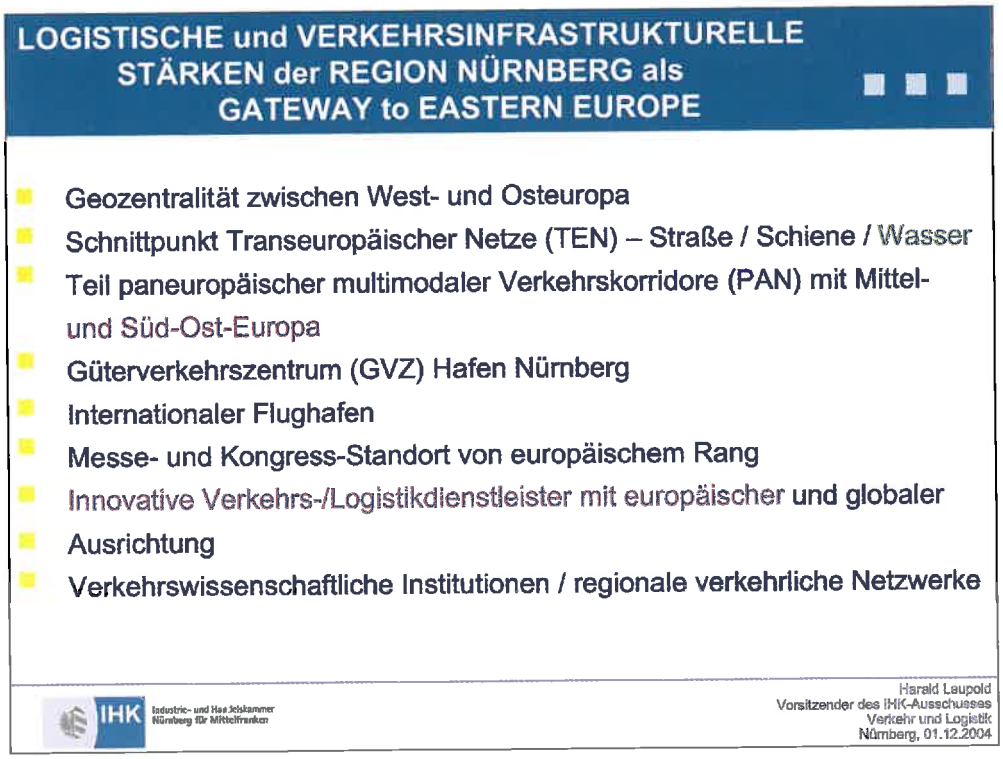
- Knoten im nationalen und europäischen Schienen-Fernverkehrsnetz und Anbindung an die mit 3.500 km lange schiffbare Wasserstraße von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer.

- Teil der zu entwickelnden Korridore
  IV Nürnberg - Prag - Wien - Budapest - Sofia - Thessaloniki/Istanbul und verkehrliche Erweiterung der Korridore
  VII Donau
  X Salzburg - Graz - Ljubljana - Zagreb - Belgrad – Skopje

und last but not least

- leistungsfähige und innovative Verkehrs- und Logistikdienstleister mit europäischer und globaler Ausrichtung sowie

- verkehrswissenschaftlicher Institutionen (WiSo, Fraunhofer)
  und verkehrlicher lokaler Netzwerke/Cluster (CNA).



FAZIT:
Nürnberg ist als „Gateway to Eastern Europe" bereits heute sowohl infrastrukturell wie in der Dienstleistung gut aufgestellt.

aber:
in Anbetracht der künftig stark wachsenden Verkehrsleistungen sind ein weiterer Ausbau und die Behebung von Engpässen in der Infrastruktur dringend geboten!

3. Künftige Anforderung zur Stärkung Nürnbergs als Gateway to Eastern Europe

Die wichtigen Maßnahmen zur Weiterentwicklung und Stärkung der Gatewayfunktion Nürnbergs sind:

FORDERUNG der WIRTSCHAFTSREGION NÜRNBERG zum INFRASTRUKTURELLEN AUSBAU der GATEWAY FUNKTION mit M-O-E

- Lückenschluss A 6 Amberg-Tschechien
- Lückenschluss A 70 Bayreuth – Cheb (CZ)
- Ausbau 6-streifig A 6 Nürnberg - Heilbronn
- Ausbau 6-streifig A 3 Nürnberg - Frankfurt
- Stärkung M-D-K / Donauwasserstraße – Ausbau Straubing-Vilshofen
- Bau trimodale KV-Anlage im GVZ Hafen Nürnberg und Verlagerung des Containerbahnhofs (DB) ins GVZ
- Verbesserung der Bahnverbindung Nürnberg - Tschechien
- Multimodale Anbindung / Integration in die Pan-Europäischen Korridore IV, VII und X

IHK Industrie- und Handelskammer Nürnberg für Mittelfranken

Harald Leupold
Vorsitzender des IHK-Ausschusses
Verkehr und Logistik
Nürnberg, 01.12.2004

Ziel dieser Maßnahmen ist die nachhaltige Stärkung Nürnbergs als „Drehkreuz" in Süddeutschland und der Gatewayfunktion to Eastern Europe.

Die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße als Integrationsfaktor für die Europäische Union

Dr. Roland Fleck, Vorsitzender des DWSV

Der Vortrag im Überblick:

1. Deutscher Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V.
2. Nürnberg in einem „größeren Europa": Metropolregion und logistisches Gateway
3. Bayerische Handels- und Verkehrsentwicklung benötigt nachhaltige Verkehrsinfrastruktur!
4. Umweltfreundliche Logistik mit dem Binnenschiff: Diskrepanz zwischen Kundenanforderung und Infrastruktur
5. Rhein-Main-Donau-Wasserstraße: Donau, Bottle Neck und Donauausbau in Bayern
6. Bundes- und europapolitische Aspekte des Donauausbaus in Bayern
7. Warum Donauausbau? Integrationsunterstützung für südosteuropäische Beitrittsstaaten und positive ökologische Wirkungen der Verkehrsverlagerung

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

- Vorsitzender: Dr. Roland Fleck
- Zweck des Vereins (Gründung 1892):
  - Förderung der Erziehung, Volks- und Berufsbildung durch Information über
  - Naturschutz, Landschaftspflege und Hochwasserschutz
  - Information über gesamtwirtschaftlichen und ökologischen Nutzen leistungsfähiger Wasserstraßen
  - insbesondere der Main-Donau Wasserstraße
- Zusammensetzung:
  - ca. 300 Mitglieder
  - Wirtschaftsbetriebe
  - Behörden
  - Kommunen
  - Verbände

Verknüpfung von Rhein, Main und Donau: Der Kanal

- Fossa Carolina (793)
- Ludwig-Donau-Main-Kanal (1845)
- Neubauforderung durch „Verein für Hebung der Fluss- und Kanalschiffahrt" im Jahre 1892
- Main-Donau-Kanal (1992)
  - Bedeutungen
  - Einfluss des Ausbaus der Donau

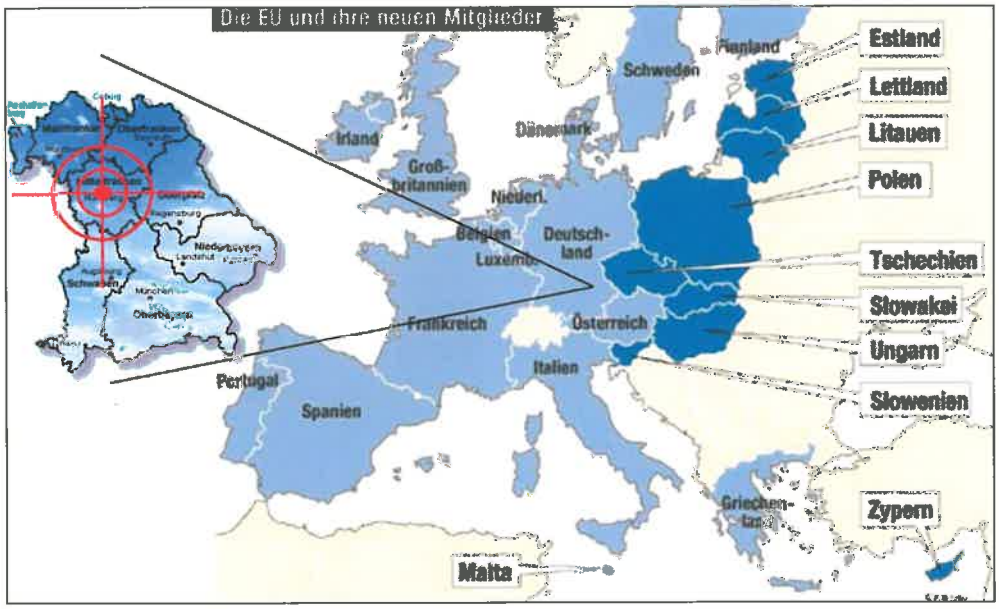
Kanalhafen in Nürnberg mit Eisenbahn (um 1840)

Der Main-Donau-Kanal: Eine kurze Geschichte einer langen Wasserstraße

- 1892: Gründung des Vereins als „Verein für Hebung der Fluss- und Kanalschiffahrt in Bayern"
- 1921: Gründung Main-Donau AG
- 1960: Baubeginn des Kanals in Bamberg
- 1962: „Duisburger Verträge" (Ausbau bis Vilshofen)
- 1966: Nürnberg Hafenvertrag
- 1968: Start Bauarbeiten Staatshafen Nürnberg
- 1972: Einweihung Staatshafen Nürnberg
- 1992: Main-Donau-Kanal durchgängig befahrbar
  - 171 km Länge, 16 Schleusen, Scheitel 406 m ü. NN
  - 32 Jahre Bauzeit, 2,25 Mrd.€ Baukosten

Nürnberg in einem „größeren“ Europa: Metropolregion und logistisches Gateway

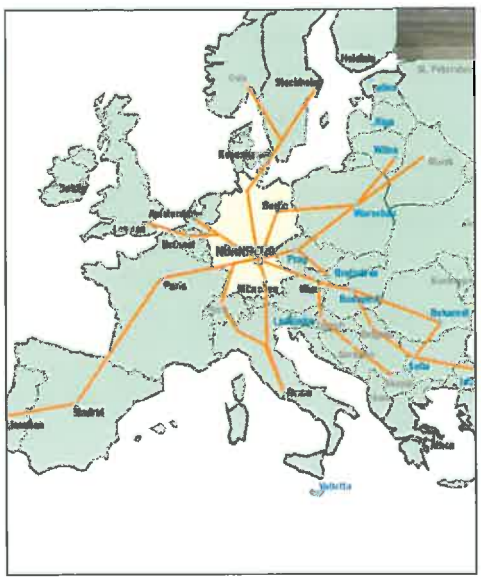
- EU15: 378 Mio. Menschen mit BIP von 8,8 Mrd. €
- EU25: + 75 Mio. Menschen mit BIP von 0,4 Mrd. €



Nürnberg: Metropol- und Gatewayregion

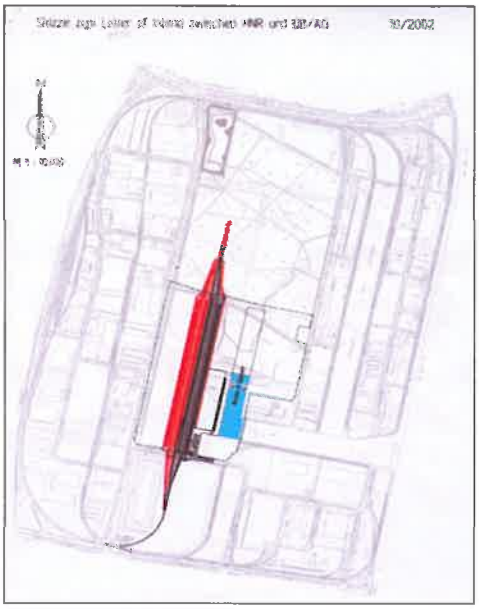
- Wirtschaftsregion Nürnberg
  - 2 Millionen Einwohner in der Region
  - ca. 500.000 Einwohner im Stadtgebiet
  - 6. größter Ballungsraum der Republik
  - BIP 50,0 Mrd. €
  - Service-Quote 70,2%
  - Export-Quote 41,1%
  - 879.000 Beschäftigte
  - 100.000 Unternehmen

Nürnberger Impressionen



Nürnberg: Eine Region „denkt in Logistik“

- Kompetenzfeld „Verkehr und Logistik“
  - 770 Unternehmen in der Region
  - 75.000 Arbeitsplätze
- Logistische Infrastrukturausstattung
  - trimodales GVZ Hafen Nürnberg
    - 337 ha, 9,1 Mio. to. Umschlag in 2002
    - 260 Unternehmen, 5.300 Beschäftigte
  - Schifffahrtsweg Main-Donau-Kanal
  - transnationale Straßen- und Schienenwege
  - internationaler Airport Nürnberg



Center for Transportation & Logistics Neuer Adler e.V.

- ✔ trimodal
- ✔ geozentral
- ✔ international
- ✔ multifunktional

Bayerische Handels- und Verkehrsentwicklung benötigt nachhaltige Verkehrsinfrastruktur!

Handelsentwicklung Bayerns im größeren Europa

- EU-Osterweiterung wirkt sich positiv auf bayerische Wirtschaftsentwicklung aus (Zeitraum 1993 bis 2003):
  - Exporte bayerischer Unternehmen in die 10 Beitrittsstaaten von 2,3 Mrd. € um 339% auf 10,2 Mrd. € gesteigert
  - Steigerung der bayerischen Importe von 3,0 Mrd. € um 306% auf 12,1 Mrd. €
- Bayern erhält zusätzliche Absatz- und Investitionschancen, aber: keine nachhaltigen Investitionen in die Bundesverkehrswege in Bayern
- Bayerischer Handel mit den 10 Beitrittskandidaten auch in 2003 dynamisch ansteigend:
  - „Made in Bavaria“ immer gefragter
  - Exportzunahme um 3,7% (106,3 Mrd €)
  - Bisherige EU_{15} mit ca. 51% aller bayerischen Exporte
  - Exporte in MOE-Staaten ca. 13% (Zunahme um 7% zum Vorjahr!)
  - Neue Beitrittsländer mit 9,6% beteiligt (10,2 Mrd. €)

Verkehrsentwicklung Bayerns im größeren Europa

- Prognose der Zuwachsraten des Verkehrs (in 2015)
  - Slowakei 257%
  - Ungarn 291%
  - ehem. Jugoslawien 283,6%
  - Rumänien / Bulgarien 150%

- zusätzlich ca.1.000.000 LKWs p.a.
- Verschärfung durch Personenverkehr
  - Potential von 46.000 Pendler aus Tschechien prognostiziert
  - 4,7 Mio. Wege mit 960 Mio. km p.a.

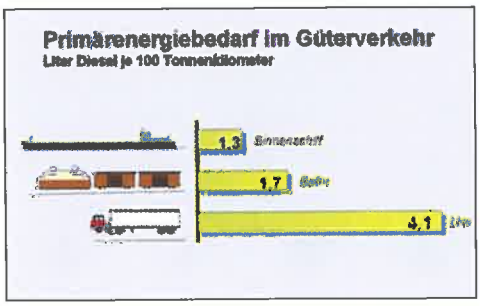
Umweltfreundliche Logistik mit dem Binnenschiff: Diskrepanz zwischen Kundenanforderung und Infrastruktur

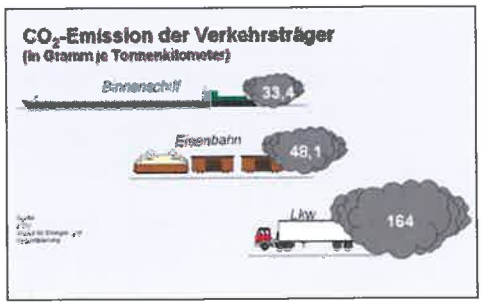
Keine Handlung oder Einsicht trotz Fakten!

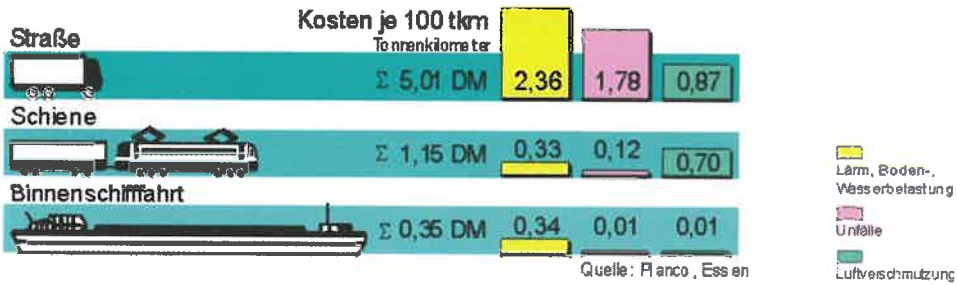
- Transportmittel „Schiff" kann namhafte Kapazitätsreserven aufweisen
- Schifffahrt ist zuverlässiger Träger langräumiger und internationaler logistischer Wertketten
- Wirtschaftlichkeit des Schiffstransportes ist belegt
- Grotesker Unterschied in den Infrastrukturinvestitionen zwischen Straße und Schifffahrt
- Binnenschiff ist umweltfreundlichstes Verkehrsmittel
- Langer Lebenszyklus eines Binnenschiffes im Vergleich zum LKW oder Bahn

⇨ **Aber:** Handlung und Einsicht der Politik ist trotz dieser positiven Fakten- und Tatsachenlage nicht ausreichend (z.B. Ausbau der Donau)

Binnenschiff ist umweltfreundlicher Verkehrsträger

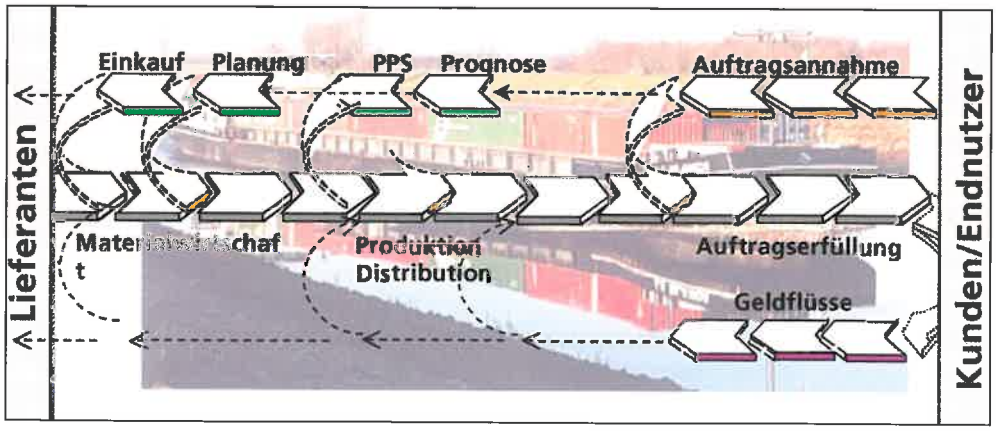






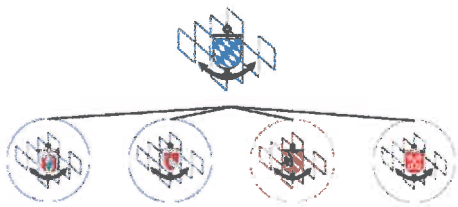
Logistik als „Flow-Management" nicht im Fluss

- Logistische Anforderungen steigen (z.B. Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit) und politische sowie öffentliche Wahrnehmung der Binnenschifffahrt ist schlecht
- **Resultat:** Diskrepanz zwischen Infrastruktur der Binnenschifffahrt und den logistischen Anforderungen der Verladerschaft



Bayerische Häfen als Gateway nach Südosteuropa

- Güterverkehrsleistung in Bayern wächst nach Ifo um 60% auf 139 Mrd. tkm bis 2015!
- Bayerischen Landeshäfen (u.a. Nürnberg) kommt bei der interoperativen Bewältigung der Verkehrs-zuwächse besondere Rolle zu:
  - Westeuropa wird über die Donau mit neuen südosteuropäischen Märkten verbunden
  - Diskriminierungsfreie Schnittstelle und multimodale Verbindung der Verkehrsträger
  - Basis innovativer Projekte („Schwimmende Landstraße" auf Donau-Katamaranen)
- **Aber bisher:** Modal Split in Bayern (Rest = Sonstiges)
  - 80% Straße
  - 12% Schiene
  - 7% Wasser



Rhein-Main-Donau-Wasserstraße: Donau, Bottle Neck und Donauausbau in Bayern

- 3.469 km Länge
- Nordsee bis Schwarzes Meer
- verbindet Wirtschaftsräume mit 220 Mio. Menschen
- Donau ist Korridor VII der TEN

Die Varianten des Donauausbaus

- Flaschenhals Straubing / Vilshofen
- Ausbauvarianten
  - flussbauliche Varianten A und B
  - staugestützte Varianten C und D
- Hochwasserschutz bei allen Varianten neutral!
- Varianten D1 / D2 zielführend und ökologisch vertretbar
- Ohne Stauhaltung keine Güterflüsse!
- **Aber:** Einwirkungen der Bundespolitik

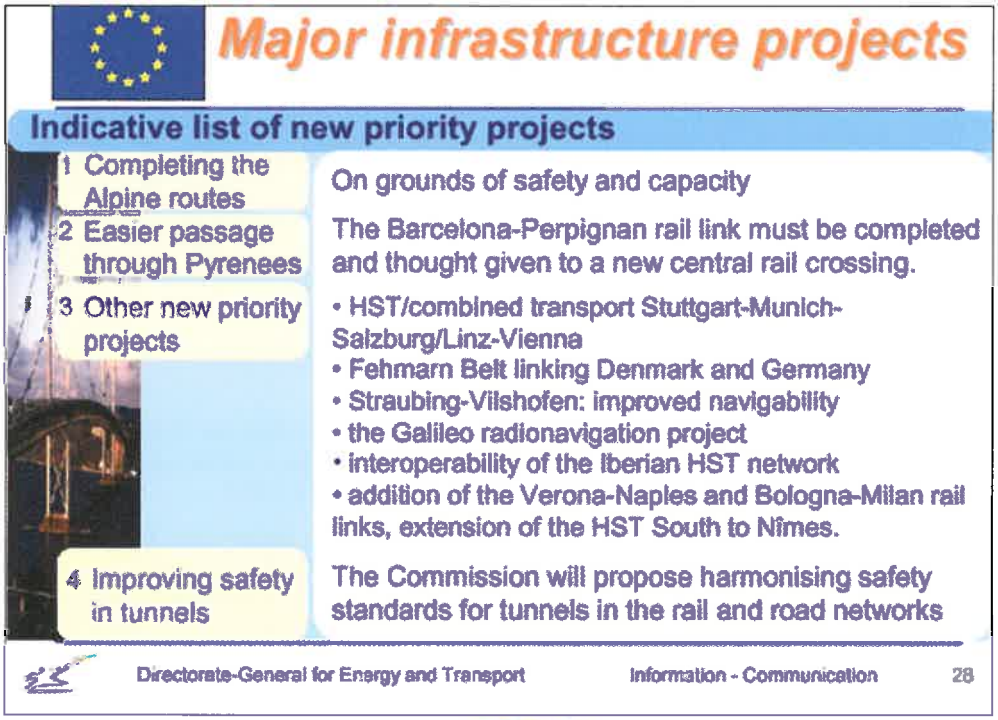
Bundes- und europapolitische Aspekte des Donauausbaus in Bayern

Bundespolitische Aspekte des Donauausbaus

- Chronologie der Ereignisse
  - Ergebnisse der „Vertieften Untersuchungen" im Mai 2001
  - Expertenanhörung im Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Februar 2002 im Bundestag
  - Vorentscheid der rot-grünen Fraktionsvorsitzenden
  - Bundestagsbeschluss zu Variante A im Juni 2002
  - 5-Punkte-Programm der Nationalen Flusskonferenz im August 2002
  - Koalitionsvertrag vom Oktober 2002
  - Beantragung des Raumordnungsverfahrens zur Variantenprüfung Anfang 2004 für A, C und D_2
- Staat agiert nicht mehr als ideologiefreier Garant für leistungsoptimierende Verkehrsinfrastruktur!

EU-Verkehrspolitik priorisiert den Donauausbau

- White Paper „European Transport Policy for 2010 - Time to decide": Donau-Ausbau ist Prioritätsprojekt!
- van Miert High-Level-Group: Ausbauvariante A nicht ausreichend!



Donauausbau am Beispiel Österreich

- einstimmige Kompromissentscheidung über Gestaltung der Donaustrecke zwischen Wien und der slowakischen Grenze im vom österreichischen BMVIT eingesetzten Leitungsausschuss am 23. April 2004 (Leitung Staatssekretär Helmut Kukacka, ÖVP)
- aus Kompromiss über Planungsgrundsätze des Ausbaus wird detailliertes Einreichprojekt zur Umweltverträglichkeitsprüfung erarbeitet, bis Mitte 2005 geprüft und bis 2010 umgesetzt.
- ganzjährige Abladetiefe von 2,50 m erreichbar (statt bisher 2,10 m): Güterschifffahrt könnte bis zu 90% der Ladekapazität nutzen
- ökologische Notwendigkeiten werden einhaltbar

⇨ Kompromiss zwischen Ökologie und Ökonomie war in integrativ besetzter Lenkungsorganisation machbar!

Warum Donauausbau? Integrationsunterstützung für südosteuropäische Beitrittskandidaten und positive ökologische Wirkungen der Verkehrsverlagerung

Chancen des Donauausbaus durch EU-Erweiterung

- EU-Erweiterung bringt neue schiffbare Wasserstraßen der neuen Mitgliedsstaaten und ausgebaute Donau erschließt die Märkte umweltfreundlich
- Binnenschifffahrt hat in den neuen Mitgliedsstaaten einen hohen Stellenwert und kann Kapazitäten kurzfristig freigeben
- **Ziel:** Über die neuen Mitgliedsstaaten Druck auf die EU-Kommission und nationale Regierungen in Richtung nachhaltigem Infrastrukturausbau erhöhen!

⇨ **Aber:** Wahrnehmungswandel hinsichtlich der umweltschonenden Binnenschifffahrt erforderlich!

Die Forderungen des DWSV:

1. Bundesregierung muss europäische Verantwortung wahrnehmen: Nachhaltige Donauinfrastruktur ist erfolgskritischer Integrationsfaktor für die Staaten Südosteuropas und schon die Umwelt!
2. Gütermobilität für wechselseitig ungehinderten Zugang zu Märkten umweltfreundlich, trimodal und interoperabel gestalten!
3. Daher Binnenhäfen als Organisatoren logistischer Gesamtkonzepte stärken und Pilotprojekte fördern!
4. Mobilität von Gütern und Menschen als Voraussetzung marktwirtschaftlicher Prozesse, daher: nationale Infrastrukturengpässe als Hemmnisse europäischer Wirtschaftsentwicklung sachgerecht abbauen!

Europäische Kammern sehen im Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen Schlüsselprojekt für die europäische Integration

Dipl.-Vw. Werner Kühlkamp
Sekretär der Arbeitsgruppe Wasserstraßen der UECC

Die UECC (Union europäischer Industrie- und Handelskammern, Rhein, Rhône, Donau, Alpen) ist eine Organisation von über 85 Industrie- und Handelskammer aus den Benelux-Staaten, Frankreich, Deutschland, der Schweiz, Österreich, Ungarn, der Slowakei, Rumänien und Bulgarien. Sie vertritt die Interessen von ca. 2,5 Mio. europäischer Firmen. Sie setzt sich in ihrem Einzugsgebiet für die wirtschaftliche Entwicklung im weitesten Sinne ein und konzentriert ihre Aktivitäten auf Fragen der europäischen Verkehrspolitik zu Wasser, zu Lande und in der Luft sowie auf die mit dem Betrieb dieser Verkehrswege zusammenhängenden Fragen (Marktordnung, Verkehrslenkung, Umweltfragen, usw.)

Sie beschäftigt sich seit ihrer Gründung vor über 50 Jahren intensiv mit der europäischen Verkehrspolitik. Ein Schwerpunkt ihrer Arbeit ist der für die europäische Einigung so dringend notwendige Infrastrukturausbau, insbesondere auch im Bereich der Wasserstraßen. Dies hat auch traditionelle Gründe, da die UECC früher als Rheinkammernunion auftrat. Durch die zunehmende Aktivität Brüssels im gesamten Verkehrsbereich hat sich auch das Aufgabenspektrum der ehemaligen Rheinkammernunion auf allgemeine Verkehrsthemen erweitert, wie beispielsweise die Ordnungspolitik im gesamten Verkehrsbereich, der Alpentransit, die Bahnliberalisierung und andere wichtige Themen, die auf der europäischen Verkehrsagenda stehen.

Die UECC sieht in der Optimierung der Verkehrsnetze einen wesentlichen Faktor für wirtschaftliche und gesellschaftliche Integration. Die Erfahrungen der bisherigen Erweiterungsrunden haben gezeigt, dass insbesondere die verkehrsinfrastrukturelle Anbindung der jeweils neuen Staaten dazu beigetragen hat, die Integration in den Binnenmarkt und die starke Verflechtung der europäischen Wirtschaft überhaupt erst zu ermöglichen. Brüssel hat beispielsweise mit dem so genannten Kohäsionsfonds, der im Zusammenhang mit der Erweiterung Spaniens, Portugals, Irlands und Griechenlands eingerichtet wurde, bewirkt, dass wir in diesen Urlaubsländern überrascht werden, wie gut das Straßennetz inzwischen ausgebaut ist. Diese Länder haben inzwischen wirtschaftlich den Anschluss an das „Kerneuropa" geschafft. Irland ist dabei, Deutschland zu überholen.

In der Phase kurz nach Beitritt der 10 neuen Mitglieder ist es wichtig, sich an diese Zusammenhänge zu erinnern. Deutschland hat durch die europäische Integration wirtschaftlich erheblich profitiert. Daraus erwächst aus unterschiedlichsten Gründen eine Verpflichtung, die Voraussetzungen für eine rasche Integration der neuen Mitgliedsländer zu schaffen. Dies liegt letztlich im ureigensten Interesse der Alt-Mitglieder. Die Europäische Union hat mit der frühzeitigen Erarbeitung der so genannten PAN-Europäischen Verkehrsnetze und die Einrichtung entsprechender Korridore ihre Hausaufgaben gemacht.

Umso bedauerlicher ist vor diesem Hintergrund, dass eines der auch von der EU identifizierten Schlüsselprojekte, nämlich der Donauausbau in Bayern, in Berlin bewusst nicht mit der nötigen Dringlichkeit vorangebracht wird.

Aus Sicht der UECC sind die Positionen Deutschlands hinsichtlich des Ausbaus der Donau zwischen Straubing und Vilshofen ein Trauerspiel. Die ökonomischen Wirkungen des Berliner Attentismus sind verheerend. Erinnert sei zunächst daran, dass sich alle

Mitgliedstaaten der EU frühzeitig auf einen Ausbauzustand für das europäische Wasserstraßennetz geeinigt haben. Dieses bedeutet für die Donau eine Abladetiefe von 2,70 m unter Regulierungsniedrigwasser. Nachdem der Main-Donau-Kanal realisiert ist, der Main ebenfalls entsprechend ausgebaut wurde, zuletzt die österreichische Regierung einen entsprechenden Ausbau der österreichischen Flussstrecke beschlossen hat, wartet die europäische Wirtschaft auf die entsprechenden Entscheidungen in Deutschland. Dieser letzte Engpass in der Verbindung von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer muss aus Sicht der UECC auf einen Wasserstand gebracht werden, der zumindest an einem Großteil der Tage im Jahr den Einsatz des Europaschiffes ermöglicht. Gerade die neuen Staaten der Europäischen Gemeinschaft erwarten, dass der Zugang zu den interessanten westeuropäischen Märkten zu annehmbaren Kosten ermöglicht wird. Davon sind wir jedoch weit entfernt.

Die Position, die Donaustrecke zwischen Straubing und Vilshofen ohne Staustufen realisieren zu wollen, bringt uns keinen Schritt weiter. Das grundsätzliche Problem der fehlenden Fahrwassertiefe wird damit im Grundsatz nicht gelöst. Die Vorteile für die Schifffahrt wären allenfalls marginal. Wir brauchen zumindest 2,50 m unter Regulierungsniedrigwasser, was nur bei Realisierung von entsprechenden Staustufen möglich ist. Zudem ist gerade die Flussbauvariante A unter Hochwassergesichtspunkten die am schwierigsten zu bewältigende. Erinnert sei ferner daran, dass sich die Bundesrepublik Deutschland mit dem Freistaat Bayern vertraglich auf einen entsprechenden Ausbau festgelegt hat. Dies geschah im sog. Duisburger Vertrag von 1966.

Die UECC hat sich in dem aufgezeigten Sinne sowohl in Berlin als auch in Brüssel immer wieder für dieses Projekt stark gemacht. Vielleicht hat das auch dazu beigetragen, dass die Europäische Kommission bereits in ihrem Weißbuch über die Verkehrspolitik bis 2010 den Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen als eines der wenigen Schlüsselprojekte für das transeuropäische Verkehrsnetz identifiziert hat. Wir sind deshalb zuversichtlich, dass das Projekt zwar nicht kurzfristig, aber doch in Mittelfristperspektive realisiert werden kann. Der Freistaat Bayern hat mit seiner Entscheidung, im Raumordnungsverfahren nicht nur die Variante A, sondern auch die Varianten C und D1 zu prüfen, einen ersten wesentlichen Schritt auf diesem Weg gemacht. Die UECC hat dieses ausdrücklich begrüßt.

Inzwischen ist das Projekt Bestandteil der Liste der prioritären Projekte der Union. Hier zeigt sich aber auch die Gespaltenheit der deutschen Verkehrspolitik. In der entsprechenden Arbeitsgruppe zur Erarbeitung dieser Liste war das BMVBW prominent vertreten. Gleichzeitig blockiert man zu Hause aus Koalitionsräson die konkrete Umsetzung des Vorhabens. Deutschland ist hier alles andere als Mustereuropäer und muss immer wieder an seine Verpflichtungen erinnert werden.

Die UECC wird diesen Prozess konstruktiv kritisch weiter begleiten. Wir sind jedoch guter Hoffnung, dass das Ziel letztlich doch erreicht wird: Anfang der 80er Jahre hat kaum jemand einen Pfennig darauf gewettet, dass der Main-Donau-Kanal jemals realisiert werden könnte. Rund 10 Jahre später wurde er eingeweiht. Verkehrsinfrastrukturpolitik, so zeigt auch dieses Beispiel, ist das Bohren dicker Bretter, doch irgendwann ist auch das dickste Brett durch.

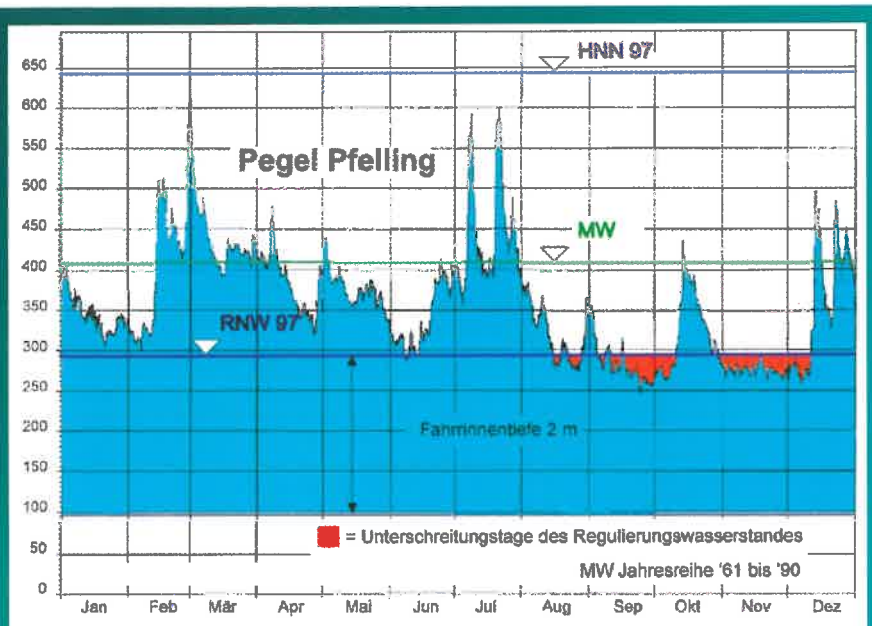
Donauausbau Straubing – Vilshofen
Zusammenfassung der Ergebnisse der vertieften Untersuchungen

Dipl.-Ing. Alfred Baumeister
Geschäftsführer der RMD Wasserstraßen GmbH

Die Donau zwischen Straubing – Vilshofen stellt auf der 3600 km langen Wasserstraße für die Schifffahrt den größten Engpass dar

Main – Donau Wasserstrasse

- Von 700 km sind bereits 631 km ausgebaut
- Abladetiefe der Schiffe ganzjährig ≥ 2,70 m
- Die 69 km lange, nicht ausgebaute Strecke Straubing – Vilshofen bestimmt die Leistungsfähigkeit der gesamten Wasserstrasse

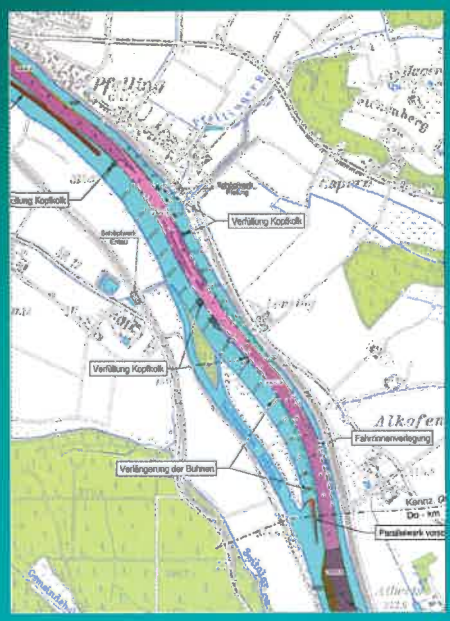


Wasserstandsganglinie des Pegels Pfelling 1997 (trockenes Jahr)

- Variante A :

Optimierung des Ist – Zustandes

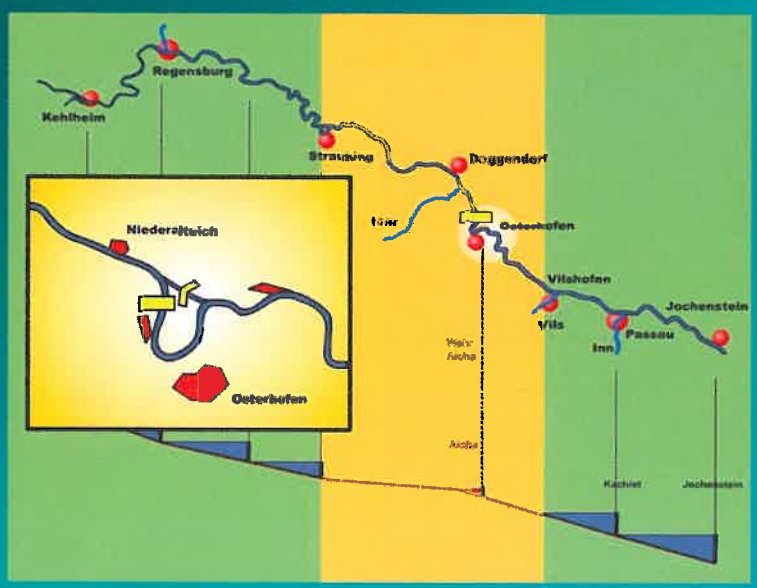
- Ergänzung bestehender Buhnen und Parallelwerke
- Sohlsicherung durch Geschiebebewirtschaftung



Variante A : Zusammenfassung der Ergebnisse

- Erzielbarer Ausbaustandard
  - Abladetiefe bei Niedrigwasser (RNQ_{97}) wird um 20 cm verbessert
    Großmotorgüterschiff und 2-er Schubverband t = 1,80 m
    - Koppelverband t = 1,70 m
  - GMS u. 2-er SV erreichen an 185 Tagen im Jahr die Abladetiefe von 2,50 m
  - KV erreicht an 0 Tagen im Jahr die Abladetiefe von 2,50 m
  - Die Fahrrinnenbreite von ≤ 70,0 m entspricht dem IST – Zustand
    46 vorhandene Engstellen werden nicht beseitigt
    Schifffahrt ist weitgehend nur im Richtungsverkehr möglich
    Havarien sind unvermeidbar (Modellversuch TU München)
    Das Sicherheitsrisiko (62 Unfälle im Jahr) bleibt unverändert hoch
- Gewährleistung der Fahrrinne
  - Zur Erhaltung der Fahrrinne sind permanent Geschiebezugaben und Flussbaggerungen erforderlich (ca. 155.000 m^3/a)

Variante C, 1 - Stufenlösung

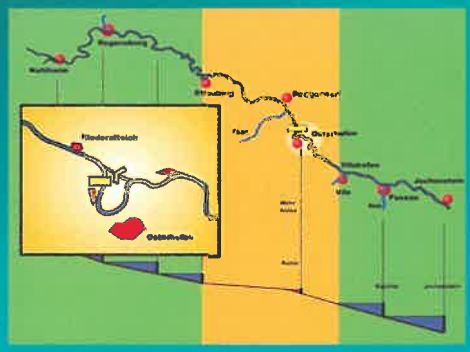


Varianten abhängige Untersuchungen

- Variante C :

1 - Stufenlösung

- Niedrige Stufe bei Aicha
- Staustützung bis Isarmündung
- Schleusenkanal und Durchstich bei Aicha
- Mühlhamer Schleife wird schifffahrtsfrei und kann renaturiert werden
- Restliche Strecke wie Variante A



Variante C, 1-Stufenlösung: Zusammenfassung der Ergebnisse

- Erzielbarer Ausbaustandard
  - Abladetiefe bei Niedrigwasser (RNQ_{97}) wird um 40 cm verbessert
    Großmotorgüterschiff und 2-er Schubverband t = 2,00 m
    - Koppelverband t = 1,90 m
  - GMS u. 2-er SV erreichen an ca. 220 Tagen im Jahr die Abladetiefe von 2,50 m
  - KV erreicht an ca. 165 Tagen im Jahr die Abladetiefe von 2,48 m
  - Fahrrinnenbreite im staugestützten Bereich ≥ 80,0 m
    ansonsten wie Variante A
    (Begegnung von GMS u. 2-er SV auf ca. 73% der Strecke möglich)

- Niedrige Stufe bei Aicha
  Der Wasserspiegel an der Stufe wird angehoben
  - Bei Mittelwasser um 1,70 m
  - Bei Niedrigwasser um 2,80 m

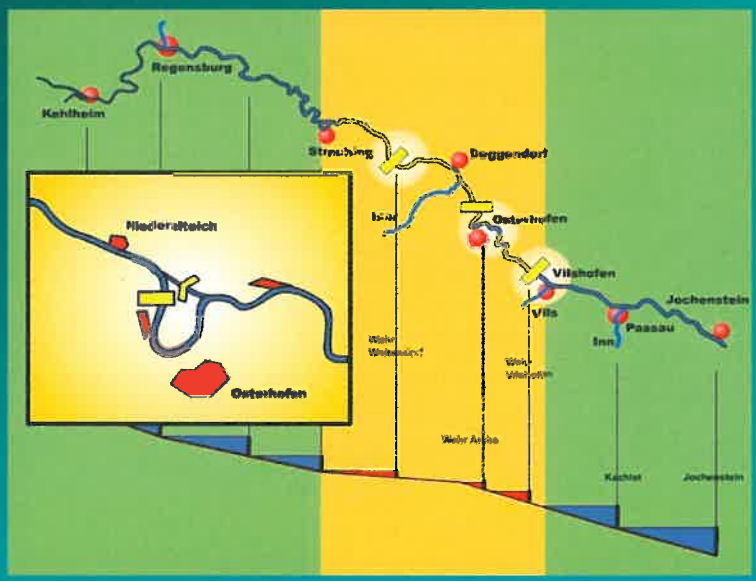
Höhenvergleich

Variante C, 1-Stufenlösung: Zusammenfassung der Ergebnisse

- Gewährleistung der Fahrrinne
  - Im staugestützten Bereich ist der erf. Fahrrinnenquerschnitt gewährleistet
  - In der restlichen Strecke sind Geschiebezugaben und Flussbaggerungen erforderlich

Variante C: Höhenvergleich der Stufen Kachlet, Straubing und Aicha

Variante D_2, 3 - Stufenlösung

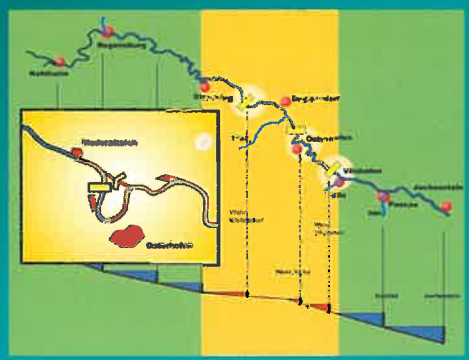


Varianten abhängige Untersuchungen

- Variante D_2 :

3 - Stufenlösung

- Stufe bei Waltendorf
- Stufe bei Aicha (Variante C)
- Stufe bei Vilshofen



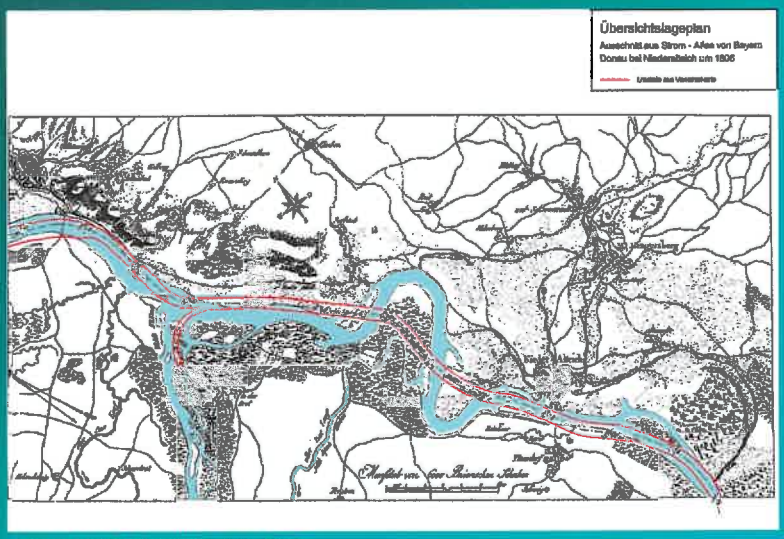
Variante D_2, 3-Stufenlösung: Zusammenfassung der Ergebnisse

- Erzielbarer Ausbaustandard
  - Alle auf der Donau verkehrenden Schiffe erreichen an 365 Tagen im Jahr eine Abladetiefe von ≥ 2,50 m
  - Die Fahrrinnenbreite ist auf der gesamten Strecke ≥ 80,0 m
  - 6,5 km der Donau werden schifffahrtsfrei und können renaturiert werden (Mühlhamer Schleife)

Variante D_2, 3-Stufenlösung: Zusammenfassung der Ergebnisse

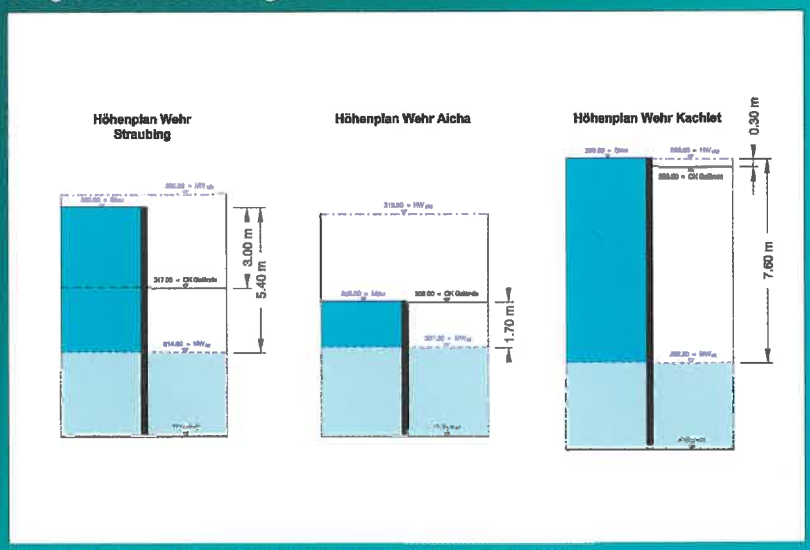
- Niedrige Staustufen
  - Stufe Waltendorf
    Der Wasserspiegel an der Stufe wird
    bei Mittelwasser um 1,10m
    bei Niedrigwasser um 2,30m
    angehoben
  - Stufe Aicha
  - Stufe Vilshofen
    Der Wasserspiegel an der Stufe wird
    bei Mittelwasser um 1,60 m
    bei Niedrigwasser um 2,50 m
    angehoben

Ökologische Auswirkungen



Donau bei Niederalteich um 1806

Ökologische Auswirkungen



Vergleich der Stauhöhen Stufe Straubing, Stufe Aicha, Stufe Kachlet

Ökologische Auswirkungen

Stufe Aicha:	Wasserspiegelanhebung bei Mittelwasser	1,70 m
zum Vergleich		
Stufe Straubing:	Wasserspiegelanhebung bei Mittelwasser	5,40 m
Stufe Kachlet:	Wasserspiegelanhebung bei Mittelwasser	7,60 m

Bei der Stufe Aicha handelt es sich um eine sehr niedrige Stufe.

Durch die geringe Stauhöhe

- werden die Vorländer nicht überstaut
- eine Stauraumabdichtung ist nicht erforderlich
- es bleibt eine deutliche Fließdynamik erhalten.
  Nur bei Niedrig- bis Mittelwasser werden auf kurzer Strecke, in unmittelbarer Stufennähe die Fließgeschwindigkeiten etwas reduziert.

Ökologische Auswirkungen

Fließgeschwindigkeiten bei Niedrigwasser in % der Strecke

	Ist	Var. A	B	C	D_1	D_2
v>0,4 m/s	98,7%	100%	100%	98%	76,5%	80%
v>0,6 m/s	88%	87%	93%	73%	44%	43%

Fließgeschwindigkeiten bei Mittelwasser in % der Strecke

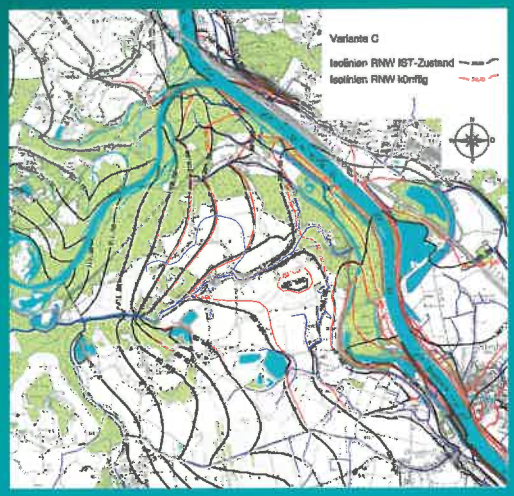
	Ist	Var. A	B	C	D_1	D_2
v>0,4 m/s	100%	100%	100%	100%	100%	100%
v>0,6 m/s	98,5%	98,7%	99,7%	98,7%	91,4%	94,6%

Bei den niedrigen Staustufen bleibt deutliche Fließdynamik erhalten!
Bei höheren Abflüssen (ab MW) keine Stauauswirkungen!

Grundwassermodell

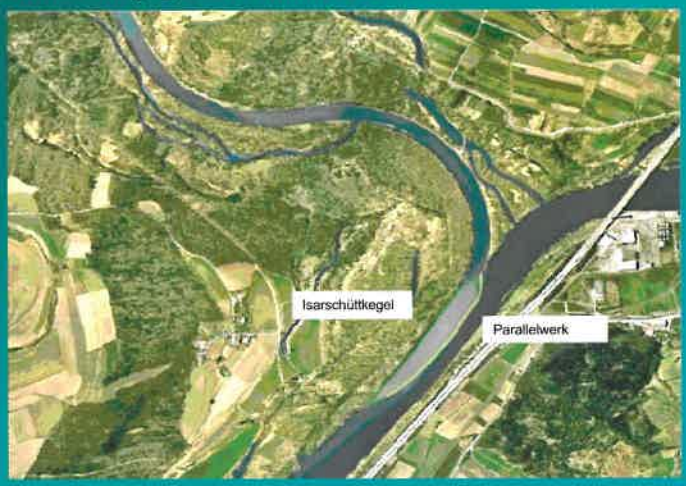
- Variante C

RNW



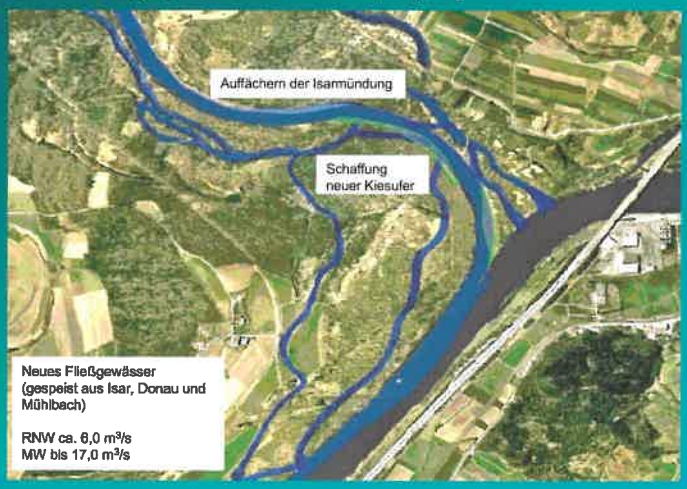
Isarmündung und Staatshaufen

- Isarmündungsgebiet Variante A und B



Isarmündung und Staatshaufen

- Isarmündungsgebiet Variante C, D_1, D_2



Isarmündung und Staatshaufen

- Staatshaufen Ist-Zustand

Isarmündung und Staatshaufen

- Staatshaufen Variante C, D_1 ,D_2

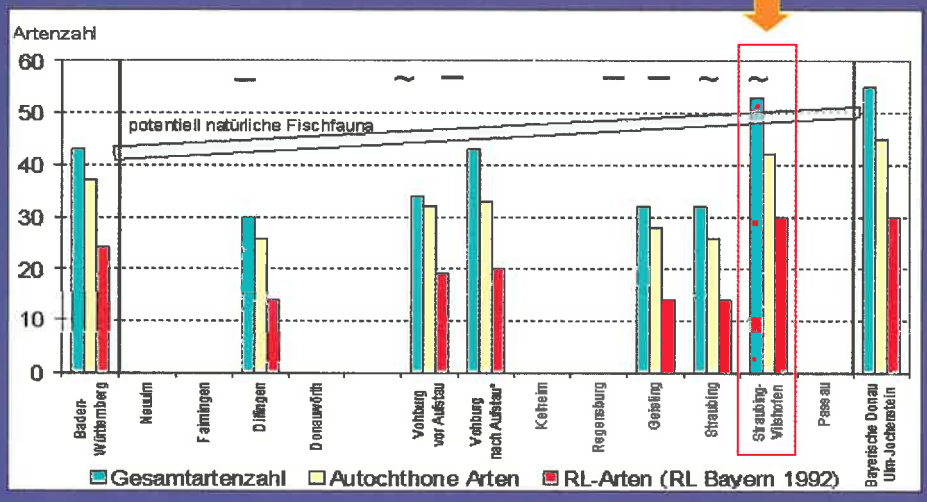
Umgehungsfließgewässer

- Stufe Waltendorf

Donauausbau Straubing-Vilshofen - Ökologische Studie

Fischfauna und fischökologische Funktionsfähigkeit der Donau

Darstellung des Istzustandes (2000):



BNGF © - Büro für Naturschutz-, Gewässer- und Fischereifragen · 82396 Pähl

Verkehrsprognosen

- Straubing – Vilshofen
  - Prognostizierte Verkehrsmengen im Jahr 2015 in Mio. to

	A	B	C	D_1	D_2
Planco	10,8	10,9	11,2	12,5	12,5
VBD/ ifo	11,3	11,3	13,0	14,7	14,7

- Main-Donau-Kanal
  - Prognostizierte Verkehrsmengen Anfang der 80er Jahre: 2,7 – 5,5 Mio. to pro Jahr
  - Verkehrsmenge im Jahr 2000: 8,5 Mio. to

Prognosen wurden bei weitem übertroffen

Zusammenfassung der Ergebnisse

	Abladetiefe bei HNQ_{30} in m		Abladetiefe 2,50 m vorhanden in Tagen		Ökologische Rangfolge	Baukosten Donauausb. netto in Mio. €	Baukosten Hochwasserschutz netto in Mio. €	Baukosten gesamt netto in Mio.€	Verkehrliches Nutzen-Kosten Verhältnis		Barwertüberschüsse Nutzen-Kosten Differenz in Mio. €	
	einspurige Schiffe	zweispurige Schiffe	einspurige Schiffe	zweispurige Schiffe	Bewertung				Planco	VBD	Planco	VBD
IST	1,60	–	165	0	-	-	341,0	341,0	–	--	--	--
A	1,80	1,70	185	0	1	108,5	255,3	363,8	6,84	4,95	519,9	348,1
B	1,70	1,60	175	0	2	233,1	192,6	425,7	1,10	2,02	18,4	151,3
C	2,00	1,90	220	165	2	235,9	248,7	484,6	5,56	4,57	880,8	701,5
D_1	2,70	2,50	365	345	3	452,7	171,7	624,4	4,45	6,31	1.259,4	1.360,3
D_2	2,70	2,50	365	345	4	441,9	231,2	673,1	4,65	5,35	1.330,7	1.367,7

Straubing-Vilshofen
Chronologie

- Mit den Planungen für den Donauausbau wurde 1989 begonnen.
- Die Einleitung des Raumordnungsverfahrens erfolgte im Dezember 1992 (2 Stufen mit Seitenkanal).
- Am 17.Oktober 1996 beschlossen der damalige Bundesminister für Verkehr,Mathias Wissmann und der Ministerpräsident des Freistaates Bayern,Dr. Edmund Stoiber,ergänzende vertiefte Untersuchungen durchzuführen.
- Nach dieser Entscheidung wurde im Oktober 1996 das Raumordnungsverfahren eingestellt.
- Im Mai 2001 wurden die vertieften Untersuchungen abgeschlossen.

- Vereinbarung Bund / Bayern August 2003
  Vorbereitung der Raumordnungsunterlagen durch die RMD

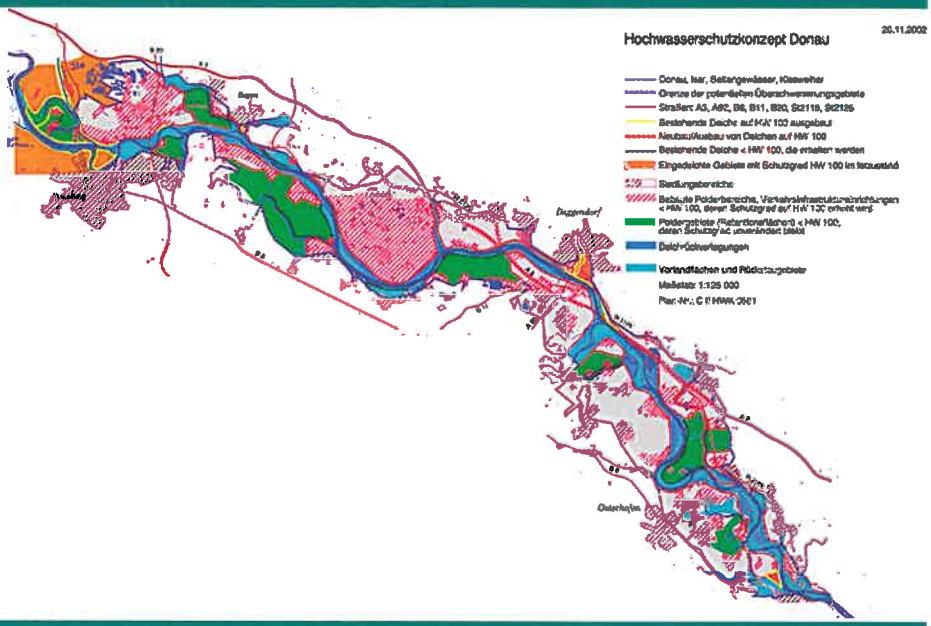
  für den Bund: Variante A
  für Bayern: Variante C und D2

- Anfang November 2003 haben sich Bund und Bayern darauf verständigt, das Raumordnungsverfahren für den Donauausbau Straubing – Vilshofen einzuleiten.

- Am 12.11.2003 Antrag durch die RMD für die Durchführung des Raumordnungsverfahrens bei der Regierung von Niederbayern

- Mit Schreiben vom 1.12.2003 bestätigt die Regierung von Niederbayern die Einleitung des Raumordnungsverfahrens

- Neben der Variante A werden auch die Varianten C und D_2 einer landesplanerischen Überprüfung unterzogen.



- Entsprechend dem Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) und den gesetzlichen Vorgaben des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) sind die Ziele des Hochwasserschutzkonzeptes folgende:

  - Geschlossenen Siedlungsbereiche sowie wichtige Verkehrsverbindungen vor einem 100-jährlichem Hochwasser (HW_{100}) schützen

  - Natürliche Überschwemmungsflächen erhalten und wieder herstellen. (z.B. Deichrückverlegung, steuerbare Flutpolder)

  - Nachteilige Auswirkungen auf Unterlieger vermeiden

  - Ökologische Verhältnisse in den Auegebieten verbessern

Die Bedeutung der deutschen Binnenschifffahrt - neue Perspektiven durch die EU-Osterweiterung?

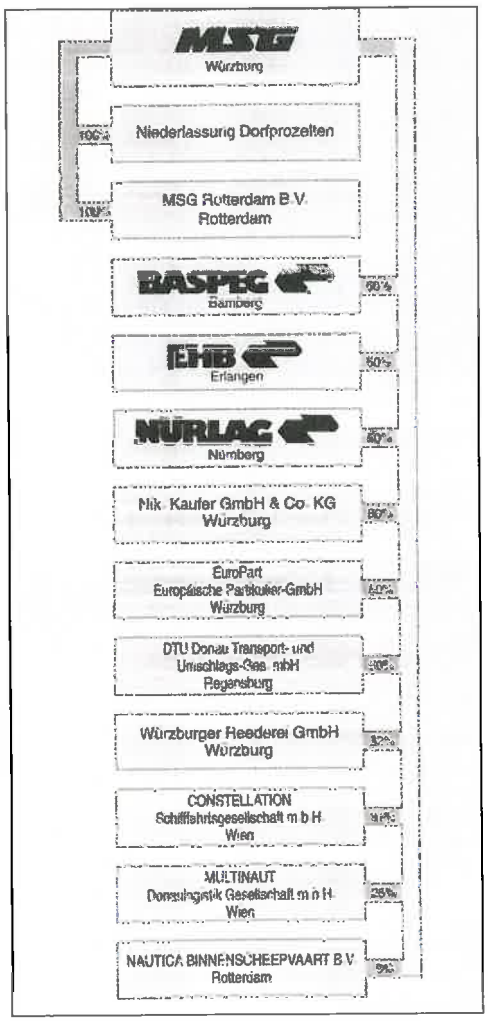
Heinz Hofmann, Präsident des BdB
Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e. V.
Vorstandsvorsitzender der MSG
Mainschiffahrts-Genossenschaft eG

Tragfähigkeit der MSG-Flotte:
116.201 Tonnen = 75 Schiffe

Leistungen 2003:

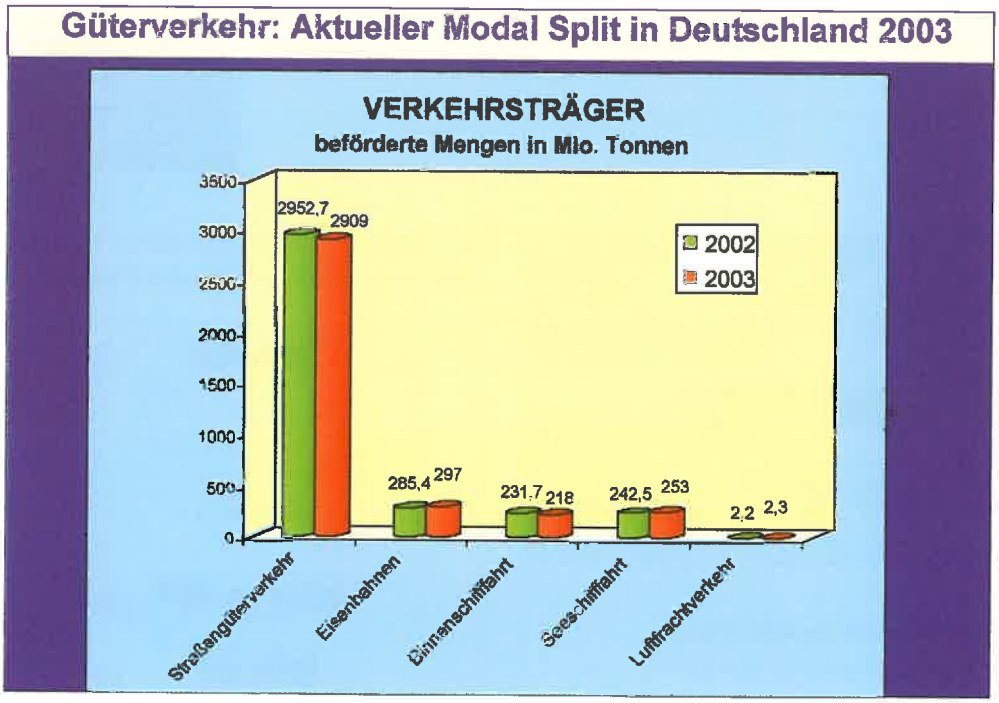
- transportierte Tonnen: 2,755 Mio
- Tonnenkilometer: 2,691 Mrd.
- mittl. Transportweite: 788 km
- Leerfahrtanteil: 12,9%

Die MSG mit ihren Niederlassungen und Beteiligungsgesellschaften



Bevor ich zu meinem eigentlichen Thema komme, darf ich Ihnen einige statistische Zahlen vorweg zur Kenntnis geben:

1. Modal Split in Deutschland für 2003



2. Leistungszahlen der Binnenschifffahrt im Detail für 2003

Leistungszahlen 2002/2003 für die Binnenschifffahrt

Beförderte Gütermengen in Mio. t	2002	2002	2003	2003
Verkehr innerhalb des Bundesgebietes		55,8		53,4
Grenzüberschreitend Verkehr		175,9		165
Empfang	101,8		98,5	
Versand	49,1		45,2	
Durchgangsverkehr	25,0		21,3	
Gesamtverkehr auf den Wasserstraßen des Bundesgebietes		231,7		218,5
darunter auf Schiffen der Bundesrepublik		84,9		80,0
in Prozent		36,6		36,6

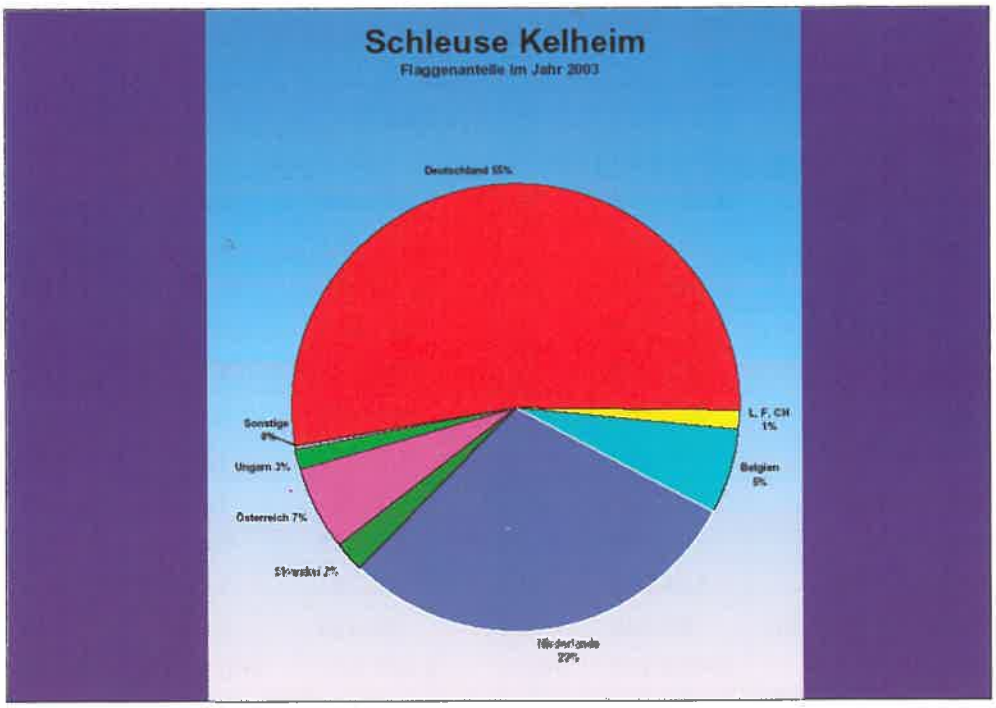
Verkehrsleistungen in Mrd. tkm	2002	2002
Verkehr innerhalb des Bundesgebietes		11,7
Grenzüberschreitender Verkehr		52,5
Empfang	23,7	
Versand	12,7	
Durchgangsverkehr	16,1	
Gesamtverkehr auf den Wasserstraßen des Bundesgebietes **2003: 58,2**		64,2
darunter auf Schiffen der Bundesrepublik		22,0
in Prozent		34,2

3. Flotten der Schifffahrtsnationen in der EU, einschließlich der Beitrittstaaten Polen, Tschechien, Slowakei und Ungarn

Flotten der Schifffahrtsnationen in der EU

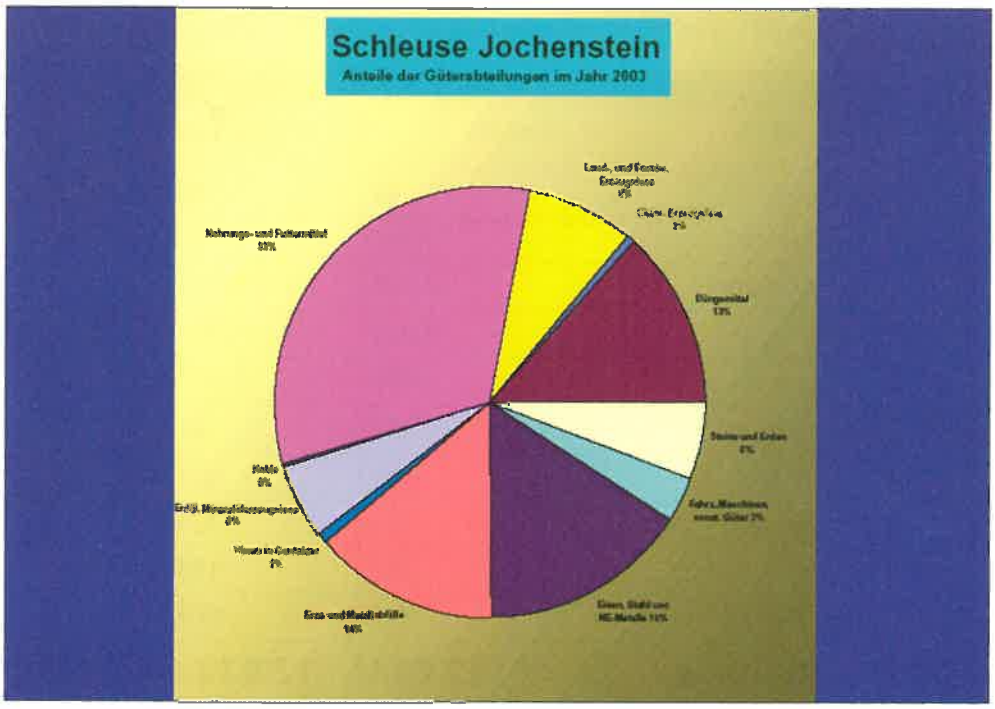
01.01.2004	Anzahl	Tragfähigkeit in t
Schweiz	49	95.092
Frankreich	1.967	1.368.893
Deutschland	2.258	2.712.635
Niederlande	4.960	6.009.979
Belgien	1.606	1.697.485
Luxemburg	43	67.322
Slowakei	292	325.308
Tschechien – ca.	250	186.000
Polen	390	190.000
Ungarn	229	179.729
Zusammen	**12.044**	**12.832.443**

4. Verkehre über die Schleuse Kelheim 2003



5. Verkehre über die Schleuse Jochenstein 2003

a) nach Gütern



b) nach Flaggenanteilen

	2003		2002			
Flagge	Berg- u. Tal-güter in t	Anteil in %	Berg- u. Tal-güter in t	Anteil in %	Verände-rung in %	
Niederlande	1.135.107	18,4	1.281.686	18,6	-	11,4
Belgien	247.494	4,0	281.510	4,1	-	12,1
Deutschland	2.849.043	46,3	3.255.342	47,3	-	12,5
Österreich	475.789	6,9	464.619	6,8	-	8,4
Slowakei	575.040	9,3	605.255	8,8	-	5,0
Ungarn	355.964	5,8	415.359	6,0	-	14,3
Kroatien/YU	70.973	1,2	121.262	1,8	-	41,5
Rumänien	102.728	1,7	78.875	1,1	+	30,2
Bulgarien	208.790	3,4	203.112	3,0	+	2,8
Ukraine/GUS	124.903	2,0	114.793	1,7	+	8,8
Sonstige Staaten	59.340	1,0	59.999	0,9	-	1,1
Insgesamt	6.155.171	100,0	6.881.812	100,0	-	10,6

- Erste Runde der Osterweiterung der EU am 01.05.2004 vollzogen.
- Unter den zehn Beitrittsländern vier mit direktem Anschluss an das mitteleuropäische Wasserstraßensystem.
  Polen, Tschechien, Slowakei und Ungarn
- Schifffahrtsfreiheit für diese Staaten am 01.05. auf unseren Wasserstraßen.
- Binnenschifffahrtsabkommen mit Bulgarien, Rumänien und Ukraine gelten unverändert fort.
- Wachstum des Marktes durch Osterweiterung bringt Verkehrswachstum, zunächst vor allem für den LKW.
- Ziel der EU-Verkehrspolitik diesen Trend zu stoppen und zu Gunsten der Eisenbahn und der Binnenschifffahrt umzukehren.

Die erste Runde der Osterweiterung der Europäischen Union wurde am 1. Mai 2004 vollzogen.
Unter den zehn Beitrittländern haben immerhin vier einen direkten Anschluss an das mitteleuropäische Wasserstraßensystem: Polen über die Oder und das ostdeutsche Wasserstraßennetz, Tschechien über die Elbe, die Slowakei und Ungarn sind Donau-Anrainer.
Auch wenn die Binnenschifffahrtsunternehmen der einzelnen Staaten bisher z. T. verschiedenen Wasserstraßenregime angehörten und ihre Rechte, die Wasserstraßen der EU zu befahren, unterschiedlich ausgestaltet waren, wurden sie mit dem Beitritt zur EU den bisherigen EU-Mitgliedstaaten gleich gestellt und können nun freizügig innerhalb der EU ihre Dienste anbieten.

Damit sind automatisch auch die wesentlichen Bestimmungen der mit diesen Staaten geschlossenen bilateralen Verkehrsverträge hinfällig.
Dies betrifft insbesondere die Vorschriften zu den Verkehrsrechten.
Schiffe aus diesen Staaten können sich also ab dem 1.5.2004 ohne Genehmigung auf unseren Wasserstraßen bewegen.

Die übrigen Bestimmungen dieser Abkommen sind weiter so anzuwenden, dass sie mit dem Recht der europäischen Union zu vereinbaren sind.
Die Binnenschifffahrtsabkommen mit der Republik Bulgarien, mit Rumänien und Ukraine gelten allerdings unverändert weiter.

Die Frage, die sich nun im Zusammenhang mit der Schifffahrtsfreiheit der Beitrittstaaten stellt ist die, inwieweit dies Auswirkungen auf die Beschäftigung und die Wettbewerbsstellung der westeuropäischen bzw. insbesondere der deutschen Binnenschifffahrt hat.

Zunächst einige Anmerkungen zum Wachstum des Marktes:

Vordergründig wird die sich aus der Osterweiterung ergebende zusätzliche Beschäftigung der Binnenschifffahrt bestimmt sein von den sich aus der Integration ergebenden Wachstumsimpulsen.
Die EU-Kommission geht davon aus, dass sich durch die Erweiterung positive Auswirkungen auf das Wirtschaftswachstum nicht nur der Beitrittländer, sondern auch der „alten" Mitgliedstaaten ergeben. Sie begründet

diese Annahme u. a. mit der signifikant höheren Wachstumsdynamik der Beitrittsländer. Dabei muss zum einen allerdings berücksichtigt werden, dass dieser Wachstumsvorsprung von einer bedeutend niedrigeren Basis ausgeht.

So wie beispielsweise die Börse künftige Entwicklungen in ihren heutigen Kursen bereits berücksichtigt, hat auch die Wirtschaft die Integration zum anderen bereits weitgehend in ihre Investitionsentscheidungen der vergangen Jahren einbezogen, so dass mit dem 1.5.2004 zunächst kein zusätzlicher Schub entstehen wird, zumal die Beitrittsländer für Investitionsentscheidungen wichtige Bereiche wie z.B. die Rechtssicherheit noch nicht zufrieden stellend geregelt haben.

Selbst wenn aber die von der EU-Kommission erwarteten Wachstumsimpulse eintreten sollten, so hat dies nach meiner Auffassung nicht unbedingt auch positive Auswirkungen auf die Nachfrage nach Leistungen der Binnenschifffahrt.

Es kann davon ausgegangen werden, dass die Wirtschaft zunächst arbeitsintensive Produktionsbereiche in die neuen Mitgliedstaaten verlagert. Die hierdurch entstehende Arbeitsteilung bzw. regionale Diversifizierung bewirkt natürlich zusätzliche Transportprozesse. Profitieren von Struktur- und Logistikeffekten wird aber zunächst vor allem der Güterkraftverkehr.
Es kann davon ausgegangen werden, dass auch im Verkehr zwischen den alten und den neuen Mitgliedstaaten insbesondere der LKW in Folge der Integration zusätzliche Nachfrage auf sich ziehen und den Modal Split zu seinen Gunsten verschieben kann.

Zwar ist es Ziel der nationalen wie der EU-Verkehrspolitik, diesen Trend zu stoppen und zu Gunsten der Eisenbahn und der Binnenschifffahrt umzukehren, doch ist dies zumindest mittelfristig in Frage gestellt.

Ob die Binnenschifffahrt von der Osterweiterung der EU profitieren kann, hängt weiter nicht zuletzt auch von der Situation der Beitrittstaaten ab.
Hierbei geht es zum einen um die infrastrukturelle Ausstattung und die Anbindung an das westeuropäische Wasserstraßennetz, zum anderen aber auch um die Kapazität und Wirtschaftlichkeit der Flotten selbst.

Dazu einige Anmerkungen über die Situation der Beitrittstaaten Polen, Tschechien, der Slowakei und Ungarn:

Das Wasserstraßennetz in *Polen* gilt als wenig effizient: Der Wasserstand der Oder unterliegt im Jahresablauf starken Schwankungen. Häufig herrscht Niedrigwasser. Im Winter gibt es Schwierigkeiten wegen Eis.
Auch die Kanäle sind noch in einem Zustand, wie sie vor vielen Jahrzehnten errichtet wurden.
Die Folge hiervon ist, dass in der Regel nur kleine Binnenschiffe verkehren können.

Auch die Anbindung nach Westen über die ostdeutschen Wasserstraßen gilt als nicht sehr leistungsfähig und entspricht nicht den westlichen Anforderungen an ein Wasserstraßennetz.

Die polnische Binnenschiffsflotte besteht nach letztem Stand aus insgesamt 390 Schiffen mit ca. 190.000 Tonnen Tragfähigkeit.
Die Schiffseinheiten sind auf westeuropäischen Wasserstraßen auf Grund ihres Zustandes und den Abmessungen nicht unbedingt wettbewerbsfähig.

Das Wasserstraßennetz in *Tschechien* besteht vor allem aus der kanalisierten Elbe.
Hier können zwar größere Schiffseinheiten eingesetzt werden, sie unterliegen aber im deutschen Teil der Elbe den von der deutschen Binnenschifffahrt beklagten Restriktionen mit nicht seltenen Niedrigwasserperioden und damit häufig eingeschränkten Abladetiefen.
Die Binnenschiffsflotte umfasst nach letztem Stand 250 Schiffe mit ca. 186.000 Tonnen Tragfähigkeit.

Infolge der günstigeren Wasserstraßenverhältnisse ist die tschechische Flotte zwar leistungsfähiger als die polnische, dürfte aber für westliche Flotten und damit auch für deutsche Binnenschifffahrt ebenfalls kein gefährlicher Konkurrent sein.

In der *Slowakei* und in *Ungarn* wird die Binnenschifffahrt fast ausschließlich auf der Donau betrieben.

Grundsätzlich kann die Donau als leistungsfähige Wasserstraße eingestuft werden. Die Verhältnisse zwischen Straubing und Vilshofen - zum Teil auch in Österreich, in der Slowakei und in Ungarn - haben jedoch auch in diesen Staaten die Entwicklung des dortigen Gewerbes gehemmt.
Die slowakische Flotte besteht derzeit aus 325.308 Tonnen Tragfähigkeit mit 292 Schiffen, davon 26 Motorschiffe mit rund 21.000 Tonnen Tragfähigkeit.
Die Binnenschiffsflotte in Ungarn weist eine Tragfähigkeit von 179.729 Tonnen mit 229 Schiffen aus.
Der Anteil von Motorschiffen beträgt 23 Schiffe mit 26.000 Tonnen Tragfähigkeit.

Es zeigt sich auf der Donau auch heute noch die Dominanz der Schubschifffahrt, die aber in ihrer Leistungsfähigkeit und ihrer Flexibilität nicht an die der westlichen Flotten heranreicht.
Lediglich in Ungarn ist seit dem Fall des eisernen Vorhangs die Zahl der Selbstfahrer durch Motorisierung von Kahnraum gestiegen.

Fazit also auch hier: Sowohl die slowakischen als auch die ungarischen Flotten sind derzeit noch keine ernsthaften Konkurrenten für die deutsche Binnenschifffahrt.

Die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt der Beitrittsländer hängt allerdings nicht nur von der technischen Leistungsfähigkeit der Wasserstraßen und der Flotten ab, sondern auch von deren Kostensituation.

Im Allgemeinen kann davon ausgegangen werden, dass die Flotten der Beitrittsstaaten niedrigere Kosten pro Leistungseinheit aufweisen, als die der westlichen Konkurrenten. Allerdings sind diese Kostenvorteile zu differenzieren.
Insgesamt dürften die Kostenvorteile durch eine geringere Leistungsfähigkeit wieder aufgezehrt werden.

Mein kurzes vorläufiges Gesamtfazit: Die Erweiterung der EU wird der Binnenschifffahrt kurzfristig keine wesentlichen Impulse bringen und mit den Ostflotten dürften für die deutsche Binnenschifffahrt auch keine gefürchteten Rivalen am Markt auftreten.

Mittel- und langfristig jedoch wird die EU-Erweiterung und eine damit verbundene weitere Öffnung der Märkte wie auch die bessere Anbindung der Randregionen mit hohen Zuwachsraten verbunden sein, die den gesamten Verkehrsbereich vor hohe Herausforderungen stellt und allen Verkehrsträgern, auch der Binnenschifffahrt große Chancen eröffnet.

Für Deutschland wird bis 2015 ein Zuwachs des nationalen Güterverkehrsaufkommens von 64 -70 Prozent prognostiziert

Prognose 2015

Entwicklung der Verkehrsträgeranteile am Güteraufkommen auf deutschen Verkehrswegen 1997 bis 1999 und BVWP-Prognose 2015

Verkehrsmittel	Tatsächliche Entwicklung				Prognose	
	1997		1999		2015 (BVWP)	
	Mio. t	Anteil	Mio. t	Anteil	Mio. t	Anteil
Eisenbahn	307	22,8 %	278	20,2 %	376	20,7 %
Straßengüterfernverkehr	826	61,3 %	891	64,7 %	1171	64,6 %
Binnenschifffahrt	214	15,9 %	208	15,1 %	265	14,6 %
Gesamt	1347	100,0 %	1377	100,0 %	1812	100,0 %

Die Prognosen für den grenzüberschreitenden Verkehr der EU mit den EU-Beitrittsländern sagen insgesamt ein Wachstum von 350 Prozent voraus.
Hiermit wird auch ein erheblicher Anteil von Transitverkehren durch Deutschland verbunden sein.
Dies wird nach meiner Meinung dazu führen, dass auch die Binnenschifffahrt mittel- und langfristig mit hohen Wachstumsraten rechnen kann.

Damit die deutsche Binnenschifffahrt aber auch im Wettbewerb gegenüber den anderen Verkehrsträgern bestehen kann, sind notwendige Rahmenbedingungen absolut erforderlich, die sowohl von der nationalen Politik, als auch von der EU zur Verfügung gestellt werden müssen.

- Maßnahmen, die sich auf die Binnenschifffahrt beziehen, sind:
  - die Harmonisierung wichtiger Bereiche des Binnenschifffahrtsrechts
  - der Ausbau der Flussinfrastrukturen
  - die Stärkung der Gemeinschaft innerhalb der Flusskommissionen durch den Beitritt der EU zu denselben

Nach wie vor gibt es immer noch Hindernisse für den Ausbau des Transports auf Binnenwasserstraßen, die mit einer unzureichenden Infrastruktur, rechtlichen Verfahren und der fehlenden Harmonisierung der steuerlichen, sozialen und wirtschaftlichen Bedingungen für einen fairen Wettbewerb, sowie mit dem Fehlen von technischen Vorschriften, beruflichen Mindestanforderungen und Verwaltungsverfahren zusammenhängen.
Deshalb muss es ein politisches Ziel sein, ein modernes, die Umweltbelange berücksichtigendes und effizientes Infrastrukturnetz von Binnenwasserstraßen zu entwickeln, das eine Voraussetzung für die Förderung des Transports auf den Binnenwasserstraßen darstellt.

Wann immer Entscheidungen zur Infrastruktur getroffen werden, ist dabei auch zu überlegen - und das wird durchaus von uns auch akzeptiert - ob eine bessere Nutzung der vorhandenen Binnenwasserstraßenstruktur oder der Bau oder Ausbau der Infrastruktur der Binnenwasserstraßen eine Alternative zum Bau oder Ausbau der Infrastruktur anderer Transportarten sein könnte.

Die Schifffahrtsbedingungen und die Infrastruktur auf dem TEN-Wasserstraßennetz sowie auf den anderen gesamteuropäischen Hauptwasserstraßen zu verbessern und Engpässe zu beseitigen (Beispiel Straubing - Vilshofen) hat dabei allerdings nach meiner Auffassung oberste Priorität, wobei hierbei durchaus sowohl der Ausbau der Binnenschiffsflotte, als auch wirtschaftliche und ökologische Aspekte mit in Betracht zu ziehen sind.

Neben dieser wichtigen Aufgabe zum Ausbau des Infrastrukturnetzes im Zuge der EU-Osterweiterung ist nach meiner Auffassung grundsätzlich eine Neuordnung der europäischen Verkehrspolitik notwendig.
Dazu dient nicht zuletzt das Weißbuch der EU-Kommission, das weit reichende Maßnahmen zur Neuausrichtung und Weiterentwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik enthält und auch das Ziel beinhaltet, eine Umverteilung des Verkehrs von der Straße auf den Wasserweg (und Schiene) zu verwirklichen.

Dabei sind nicht zuletzt auch einige Regelwerke zu beachten, die durch die Erweiterung der EU für die Binnenschifffahrt und nicht zuletzt auch für die deutsche Binnenschifffahrt eine große Rolle spielen.

Die europäische Binnenschifffahrt wird derzeit von drei unterschiedlichen Regelwerken erfasst, die sich geographisch teilweise überlappen, und zwar:

- dem Anwendungsbereich der Mannheimer Akte von 1868;
- dem Geltungsbereich der EU-Verträge und dem gemeinsamen Besitzstand der EU;
- dem Geltungsbereich des Belgrader Übereinkommens von 1948

Mit dem Rhein ist die wichtigste Wasserstraße der Gemeinschaft einem internationalen Fluss-Regime unterworfen.

Dieses Regime wurde mit der Mannheimer Akte von 1868 begründet und basiert auf dem Grundgedanken der freien Schifffahrt auf dem Rhein. Die Realisierung des Vertrages wird durch die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) vollzogen, die unter anderem die Kompetenz zum Erlass bestimmter schiffspolizeilicher Verordnungen besitzt, zu deren Umsetzung die fünf Mitgliedstaaten Belgien, Deutschland, Frankreich, die Niederlande und als Nichtgemeinschaftsstaat die Schweiz bei Einstimmigkeit verpflichtet sind.

Die Mannheimer Akte ist das älteste immer noch gültige europäische Übereinkommen, das im Jahr 1868 zwischen den Rheinanrainerstaaten geschlossen wurde. Mit der Mannheimer Akte haben die EU-Mitgliedstaaten, die auch Vertragsstaaten der Mannheimer Akte sind, der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) Zuständigkeiten auf den von der Akte erfassten Gebieten übertragen. Diese Akte garantiert vom Grundsatz her die freie Schifffahrt auf dem Rhein. Zur Umsetzung der Grundsätze dieses Vertragswerks hat die ZKR mehrere Verordnungen und Beschlüsse angenommen. Darin geht es unter anderem um technische Normen, die Schiffsbesatzung, die Sicherheit und Freiheit der Schifffahrt. Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt hat Entscheidungsbefugnis in Streitigkeiten in den von der Akte erfassten Bereichen. Die Beschlüsse der ZKR sind für die Vertragsstaaten bindend und müssen in nationales Recht umgesetzt werden. Für den Rhein gilt eine einheitliche Regelung, die in allen Vertragsstaaten vereinbarungsgemäß umgesetzt wurde. Hierzu ist anzumerken, dass die Schweiz der einzige Vertragsstaat ist, der nicht Mitgliedstaat der EU ist.

Mit der Gründung der Europäischen Gemeinschaft und den damit zusammenhängenden Änderungen, Ergänzungen und abgeleiteten Rechtsvorschriften, haben die Mitgliedstaaten Befugnisse zur Verwirklichung eines gemeinsamen Binnenmarktes an die Europäische Kommission abgetreten. Unter anderem wurden der Europäischen Kommission auch Zuständigkeiten im Güterverkehrsbereich übertragen. Die Kommission hat seitdem auf diesem Gebiet sekundäres europäisches Recht mittels Verordnungen und Richtlinien entwickelt. Diese europäischen Rechtsvorschriften, die in den EU-Mitgliedstaaten gelten, erstrecken sich ebenfalls auf technische Normen, Schiffsbesatzungen und Sicherheit, die inhaltlich auf den einschlägigen Beschlüssen der ZKR basieren, und in der Gemeinschaft angewandt werden.

Die Schaffung des integrierten Binnenschifffahrtsmarktes ist jedoch ohne die Einbeziehung des Donauregimes nicht denkbar. Grundlage dieses Regimes ist die Belgrader Akte, durch welche die Uferstaaten und Rußland die freie Schifffahrt auf der Donau garantieren. Mit der Überwachung und der Verwaltung des Abkommens ist die Donaukommission betraut, deren Beschlüsse jedoch rein empfehlenden Charakter entfalten.

Im Jahre 1948 schlossen die Donauanrainerstaaten das Belgrader Übereinkommen Mit diesem Regelwerk wurde die Donaukommission ins Leben gerufen, die die Donauschifffahrtsregelung aufgrund des Belgrader Übereinkommens überwacht und weiterentwickelt. Mit dem Belgrader Übereinkommen soll vor allem der zwischenstaatliche Schiffsverkehr auf der Donau geregelt werden. Unter der Aufsicht der Donaukommission wurden für die Umsetzung dieses Grundsatzes einige Empfehlungen für die Vertragsstaaten ausgearbeitet, die unter anderem ebenfalls technische Normen, die Sicherheit und Bestimmungen über Schiffsbesatzungen betreffen. Die Beschlüsse der Donaukommission gemäß dem Belgrader Übereinkommen sind im Gegensatz zur Mannheimer Akte lediglich Empfehlungen für die Mitgliedstaaten, die diese dann in nationales Recht umsetzen sollen. Wegen der Rechtscharakteristik der Beschlüsse der Donaukommission gibt es für die Schifffahrt auf der Donau keine einheitliche Regelung, so dass die Beschlüsse nicht automatisch und uneingeschränkt in den Vertragsstaaten angewandt wurden. Mit der EU-Erweiterung hat sich dieses Problem für die neuen Mitgliedstaaten der Union dahingehend gelöst, dass mit dem Beitritt der gemeinsame Besitzstand auch im Transportbereich umgesetzt werden musste. Es bleiben noch einige Vertragsstaaten übrig, die kein EU-Mitgliedstaat sind bzw. sein werden, wie etwa Russland, die Ukraine und Moldawien (Rumänien und Bulgarien sind nächste Beitrittskandidaten).

Da es für die paneuropäische Binnenschifffahrt derzeit mehrere Regelungen gibt, die unterschiedliche Rechtsinstrumente und inhaltlich voneinander abweichende Bestimmungen nach sich ziehen, manifestieren sich de jure und de facto Hindernisse u. a. in Form von:

- Beschränkungen des Marktzugangs;
- Beschränkungen bei den Verkehrsrechten „fremder Schiffe";
- Abweichungen bei den technischen Normen und Schiffsattesten.

Am 3. März 2003 haben die Europäische Kommission und die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) ein Kooperationsabkommen geschlossen. Die Europäische Kommission und die ZKR streben gemeinsame Ziele im Bereich der Weiterentwicklung der Binnenschifffahrt an. Deswegen sind auch beide Organisationen entschlossen, die Vereinheitlichung des Binnenschifffahrtsmarktes entsprechend dem Grundsatz der freien Schifffahrt zu fördern. Mit diesem Schritt bringen die Europäische Kommission und die ZKR zum Ausdruck, dass eine effiziente Zusammenarbeit erforderlich ist, um die geeigneten Voraussetzungen für eine Entwicklung und völlige Entfaltung des Potentials der europäischen Binnenschifffahrt zu schaffen.

Die ZKR-Mitgliedstaaten haben am 28.11. 2002 das Zusatzprotokoll Nr. 7 zur Revidierten Mannheimer Akte unterzeichnet, das die Anerkennung nichtrheinischer Schiffsatteste und Patente, die nach Bedingungen, die gleichwertig mit denen der Rheinschifffahrtsverordnungen sind, erteilt worden sind, ermöglicht. Mit dieser Maßnahme, die sich insbesondere auf Gemeinschaftsurkunden beziehen kann, wird bezweckt, eine Harmonisierung der verschiedenen Regelungen zu ermöglichen und die verwaltungsmäßigen Verpflichtungen der Binnenschifffahrttreibenden zu vereinfachen.

Die Donaukommission erwägt inzwischen eine Modernisierung und eventuelle Überarbeitung des Belgrader Übereinkommens. Dies hängt unter anderem mit der Zusammenarbeit, die seit Jahren zwischen der Donaukommission und den ZKR in Form gemeinsamer Ausschüsse besteht, zusammen. Die Verhandlungen über eine eventuelle Revision betreffen im Wesentlichen:

- die grundsätzliche Frage bezüglich der Definition der freien Schifffahrt auf der Donau (lediglich freie Schifffahrt oder aber freie Schifffahrt und freier Güterverkehr);
- den Rechtscharakter der Beschlüsse der Donaukommission (Empfehlungs- oder Verbindlichkeitscharakter).

Fazit der heutigen Situation:

Für die europäische Binnenschifffahrt gelten bislang mehrere Regelungen, die zu unterschiedlichen Rechtsinstrumenten und inhaltlich voneinander abweichenden Rechtsvorschriften führen. So gibt es Staaten, die unter das Rheinschifffahrtsregime der ZKR fallen, Staaten, für die das Regelwerk der EU gilt, sowie Staaten, die vom Regelwerk der

Donaukommission erfasst werden. Während die Regelungen der ZKR und der Europäischen Union rechtsverbindlich sind und die Mitgliedstaaten zum Teil unter beide Regelungen fallen, hat das Regelwerk der Donaukommission wie schon erwähnt lediglich Empfehlungscharakter.

- Die Binnenschifffahrtsregelungen der EU und der ZKR sind inhaltlich teilweise aufeinander abgestimmt oder werden dies in absehbarer Zeit sein. Der Schutz der Binnenschifffahrt in Bezug auf Sicherheit und den technischen Zustand der Schiffe entsprechend anspruchvollster Normen steht dabei im Vordergrund. Eine weitere Integration der Vorschriften auf Gegenseitigkeitsbasis ebenfalls im Sinne der anspruchsvollsten und bereits eingeführten Normen erscheint ratsam.

- Die Bestimmungen der Europäischen Union und der Donaukommission verhalten sich, was die neuen Mitgliedstaaten der beiden Organisationen angeht, weniger kompliziert zueinander. Wegen des Empfehlungscharakters der geltenden Bestimmungen der Donaukommission, müssen die neuen Mitgliedstaaten ab dem Zeitpunkt ihres Beitritts den gemeinsamen Besitzstand des europäischen Rechts in ihr nationales Recht übernommen haben. Angesichts der Position und koordinierenden Funktion der Donaukommission zwischen Ost und West, kann die Donaukommission in einem erweiterten Europa eine wichtige Rolle als Bindeglied zwischen der Europäischen Union (und ihren Mitgliedstaaten) und den übrigen Mitgliedstaaten der Donaukommission übernehmen.

Die Europäische Kommission hat sich nun entschlossen, den im Verkehrssektor festgestellten Problemen die Stirn zu bieten, und zeigt hierfür politische Lösungen auf, die vor allem eine Verlagerung zwischen den Verkehrsträgern beinhalten.
Im Rahmen der neuen Verkehrspolitik wurde eine Reihe von Kernzielen abgesteckt. In diesem Zusammenhang weist die Kommission in ihrem Weißbuch darauf hin, dass die Möglichkeiten der Binnenschifffahrt zur Entlastung der an der Kapazitätsgrenze angelangten Straßenverkehrsinfrastruktur bislang unzureichend genutzt wurden. Damit hat die Europäische Kommission dem Verkehrsträger Binnenschifffahrt erstmals Rechnung getragen. Die Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Kommission (und deren einzelnen Generaldirektionen) und dem Binnenschifffahrtsgewerbe ist fragmentiert und befindet sich in wesentlichen Bereichen erst im Aufbau. Eine intensive Zusammenarbeit wird dadurch erschwert, dass die Binnenschifffahrt für die Europäische Kommission nur einen sehr kleinen Teil ihres Gesamtaufgabengebietes im Bereich des Transports und allen damit zusammenhängenden Faktoren (Umweltschutz, Soziales etc.) darstellt und außerdem nicht in allen Mitgliedstaaten Binnenschifffahrt betrieben wird.

Die Binnenschifffahrt spielt bisher im europäischen Gütertransport eine untergeordnete Rolle. Beim heutigen Modal Split entfällt auf diesen Verkehrsträger europaweit nur ein geringer Anteil des gesamten Güterverkehrsaufkommens, während andererseits die Binnenschifffahrt über ausreichende Kapazitäten verfügt, um einen deutlich höheren Anteil des gesamten Gütertransportvolumens in Europa zu übernehmen.

Mit der **Erweiterung** der Europäischen Union wird die Binnenschifffahrt auf dem Binnenmarkt an Bedeutung gewinnen. Viele neue Mitgliedstaaten besitzen, wie schon erwähnt schiffbare Wasserstraßen, auf denen Gütertransport stattfindet. Bei der Eingliederung der neuen Mitgliedstaaten und ihrer wirtschaftlichen Entfaltung kann die Binnenschifffahrt angesichts der von der Europäischen Kommission angekündigten Politik einen maßgeblichen Beitrag zur Bewältigung des steigenden Verkehrs leisten.

Die Binnenschifffahrt gilt als die sauberste und umweltfreundlichste aller Verkehrsarten. Trotz der Investitionen in abgasarme Motoren bei Güterkraftfahrzeugen, ist die Binnenschifffahrt in Bezug auf Emissionen und Umweltbelastung nach wie vor die mit deutlichem Abstand sauberste Verkehrsform. Dadurch trägt der Binnenschifffahrtssektor zur Verringerung der Umweltfolgen des Verkehrs bei und versucht, durch Investitionen in eine bessere Umwelt und Sicherheitsleistung seine Position weiter zu verbessern.

Um diese Möglichkeiten der Binnenschifffahrt auf paneuropäischer Ebene vollständig zu nutzen, ist eine Förderung des Stellen-

wertes dieses Verkehrsträgers erforderlich. Dazu bedarf es eines starken, einheitlichen und eindeutigen institutionellen Rahmens, innerhalb dessen sich die Binnenschifffahrt zwar der Konkurrenz der anderen Verkehrsträger zu stellen hat, allerdings dabei auf einen fördernden institutionellen Rahmen bauen kann, innerhalb dessen die Interessen dieses Verkehrsträgers relevant vertreten werden.
Dabei ist zu vermeiden, dass Kompetenzen auf verschiedene Organisationen verteilt sind, die in einem Konkurrenzverhältnis zueinander stehen, wodurch die Binnenschifffahrt anderen Zielsetzungen zum Opfer fällt.

Mit der EU-Osterweiterung müssen auch von der EU-Verkehrspolitik noch viele Fragen in Bezug auf die Binnenschifffahrt geklärt werden .
Nicht zuletzt von der Lösung dieser Fragen wird es auch abhängen, ob der Verkehrsträger Binnenschifffahrt in einem erweiterten Europa seine Position ausbauen kann.
Die Zukunft der Regime auf Rhein und Donau liegt im Sinne der Binnenschifffahrt deshalb in der Bildung einer gemeinsamen Binnenschifffahrtsinstitution für ganz Europa.
Als bester Lösungsweg scheint für mich dabei zu sein, ein gesamteuropäisches Übereinkommen zu schließen, für deren Durchführung und Überwachung eine Europäische Zentralkommission für die Binnenschifffahrt zu konstituieren wäre.
Damit wären auch die Interessen der deutschen Binnenschifffahrt gewahrt.

Im Übrigen bin ich zuversichtlich, dass sich die deutsche Binnenschifffahrt auch in einem sich in absehbarer Zeit erweiterten Markt der EU gut behaupten kann.

Präsident Heinz Hofmann nimmt folgende gewerbepolitische Ehrenämter wahr:

- Präsident der Europäischen Binnenschiffahrts Union (EBU)
- Präsident Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB)
- Vizepräsident des Vereins für europäische Binnenschiffahrt und Wasserstraßen (VBW)
- Vorstandsmitglied des Deutschen Wasserstraßen- und Schifffahrtsvereins e.V. (DWSV)
- Vorstandsmitglied des Arbeitgeberverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt (AdB)
- Vorstandsmitglied des Vereins zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs e.V. (VFKSV)
- Mitglied des Verkehrsausschusses des Deutschen Industrie- und Handelskammertages (DIHK) Berlin
- Mitglied des Verkehrsausschusses der Industrie- und Handelskammer (IHK) Würzburg
- Mitglied der Arbeitsgruppe „Wasserstraßen" bei der Union Westeuropäischer Industrie- und Handelskammern des Rhein-, Rhone- und Donaugebietes
- Vertreter der deutschen Binnenschifffahrt in den Gremien der bilateralen Verkehrsverträge mit der Slowakei, Ungarn, Bulgarien und der Ukraine

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.