Mitteilungsblätter
Juli 1999
Nummer 98

Deutscher Wasserstraßen-
und Schiffahrtsverein
Rhein-Main-Donau e.V.
Nürnberg
Geschäftsstelle:
Rotterdamer Straße 2
90451 Nürnberg
Telefon: 09 11 / 8 14 95 09

Inhaltsverzeichnis

Mitgliederversammlung 1999
Vorwort der Redaktion 5

Drei-Flüsse-Stadt Passau
Grußwort des Oberbürgermeisters der Stadt Passau, Willi Schmöller 7

Faire Wettbewerbsbedingungen durch bessere Infrastruktur
Grußwort des Präsidenten des BDB Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt, Direktor Heinz Hofmann 9

Donau – Lebensader für Südosteuropa
Präsident Konsul Komm.Rat Dr. Norbert Beinkofer
Österreichischer Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein 11

Visionen einer zukünftigen Verkehrspolitik im südosteuropäischen Raum
Ministerialdirigent Dipl.-Ing. Rolf Stamm M.P.A. (Harvard)
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen, Bonn 13

Maßgebliche Kriterien für den Modal-Split zwischen Binnenschiffahrt und konkurrierenden Verkehrsträgern – Ergebnisse einer Unternehmensbefragung
Dr. Jürgen Grüner, Planco Consulting GmbH, Essen 24

Transportverlagerungen auf die Donau
Zum Stand der Untersuchung des Ifo-Instituts
Ministerialdirigent Dieter Wellner, Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie 39

Wirtschaftliche Ursachen und Folgen der Balkankrise
Dr. Roland Schönfeld, Vizepräsident der Südosteuropa-Gesellschaft 42

Der Main-Donau-Wasserstraße eng verbunden
Ehrenvorsitzender Altoberbürgermeister Senator h.c. Dr. Urschlechter 80 Jahre alt .. 54

Geschäftsbericht 1998 55

Regularien 56

Mitgliederversammlung 1999

Die traditionsreiche Drei-Flüsse-Stadt Passau an der Grenze zu Österreich und damit im Vorfeld zu Südosteuropa bildete den stimmigen Rahmen für die diesjährige Mitgliederversammlung des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins. Auch diesmal stand das Vortragsprogramm mit seinen fachlichen Referaten im Mittelpunkt der Veranstaltung.

Entsprechend dem aktuellen Geschehen ging es dabei auch um die zukünftige Entwicklung Südosteuropas. Vor diesem Hintergrund entwickelte das Vortragsprogramm Szenarien und Visionen rund um die europäische Verkehrsmagistrale Donau.

Oberbürgermeister Willi Schmöller hob in seinem Grußwort die Jahrhunderte alte Verbindung Passaus als „italienischste Stadt Deutschlands" mit dem Donaustrom als wichtiger Verkehrsverbindung und traditionsreichem Handelsweg hervor.

In Übereinstimmung mit dieser Aussage betonte der Präsident des Österreichischen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins, Konsul Komm. Rat. Dr. Norbert Beinkofer, die internationale Bedeutung der Donau für die Zukunftsentwicklung der südosteuropäischen Staaten und deren Heranführung an die europäische Gemeinschaft.

Heinz Hofmann, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt hob hervor, daß die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Binnenschiff entscheidend vom Ausbau der Wasserstraßen – also auch der Donaustrecke Straubing-Vilshofen – abhängig ist.

Visionen einer zukünftigen Verkehrspolitik im südosteuropäischen Raum zeigte Ministerialdirigent im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen Dipl.-Ing. Rolf Stamm auf, in deren Mittelpunkt dem Donaustrom als Verbindung zwischen Osteuropa und der Europäischen Union eine entscheidende Rolle zukommt. Voraussetzung hierfür ist die schnelle Räumung der Schiffahrtsrinne von zerstörten Brücken, wodurch die Donau vor Straße und Schiene als internationaler Verkehrsweg wieder zur Verfügung stehen könnte.

Damit wird die Donau zu einem wichtigen Faktor für die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung des Balkans, die Dr. Roland Schönfeld, Vizepräsident der Südosteuropa-Gesellschaft, als entscheidende Voraussetzung für eine friedliche Zukunftsentwicklung dieser Region analysierte.

Wesentlich für diese internationale Verkehrsbedeutung der Donau sind Akzeptanz und Wettbewerbsfähigkeit für verladende Wirtschaft und Binnenschiffahrt. Maßgebliche Kriterien für den Modal Split sind nach neuesten Untersuchungen der Planco Consulting GmbH niedrige Transportkosten, Zuverlässigkeit, termingenaue Bedienung und leistungsfähige Umschlagplätze für den intermodalen Verkehr.

Gleichzeitig durchgeführte Untersuchungen des Ifo-Instituts über Transportverlagerungen auf die Donau belegen, daß die ausgedehnten Niedrigwasserperioden auf der deutschen Donau in den vergangenen Jahren inbesondere 1997 zu Abwanderungen von rund 30% der Transporte des dort fahrenden Durchgangsverkehrs führte. Diese verlorenen Mengen sind nach Verladerangaben ohne Beseitigung der Engpaßstrecke Straubing – Vilshofen nicht zurückzugewinnen. Darüber kann auch nicht die Tatsache hinwegtäuschen, daß im Jahre 1998 der Güterverkehr auf der Bundeswasserstraße Donau mit rund 7,2 Mio. t. ein um über 18% besseres Ergebnis gegenüber dem Vorjahr erreichte. Wie die Befragungen der Planco Consulting GmbH bei einem breiten Spektrum potentieller Verlader ergaben, lassen auch Marketingstrategien und Informations-

angebote vieler Binnenschiffahrtsunternehmen noch zu wünschen übrig. Viele Unternehmen sind derzeit noch nicht ausreichend über die Binnenschiffahrt und ihre Leistungsangebote, auch bezüglich des Vor- und Nachlaufs, informiert.
Bei der Fülle dieses Vortragsprogramms war es erforderlich, die Regularien zügig abzuhandeln. Vorsitzender Dr. Doni betonte die Notwendigkeit eines gesteigerten Arbeitsvolumens und zusätzlicher Tätigkeitsfelder des DWSV gerade in der derzeitigen Situation, was allerdings durch knappe Finanzen trotz großen persönlichen Einsatzes an Grenzen stoße. Diese Feststellung wird durch die in Stichworten von Geschäftsführendem Vorstand Dr. Hauck vorgetragenen Aufgaben und Vereinstätigkeit im Berichtsjahr unterstrichen.
Trotz der Fülle der gegenwärtigen Aufgaben des DWSV ist in diesem Mitteilungsblatt eine herausragende Führungspersönlichkeit des zurückliegenden Wirkens des Vereins gebührend zu würdigen: Der langjährige Vorsitzende und heutige Ehrenvorsitzende des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins, Altoberbürgermeister Senator h.c. Dr. Andreas Urschlechter, beging am 02. März 1999 in großer geistiger und körperlicher Frische seinen 80. Geburtstag. Der DWSV gratuliert seinem Ehrenvorsitzenden nochmals herzlich und wünscht ihm noch viele weitere gute Jahre.

Die Redaktion

Drei-Flüsse-Stadt Passau

Grußwort des Oberbürgermeisters der Stadt Passau, Willi Schmöller

Ich freue mich sehr, daß Sie in diesem Jahr unsere Drei-Flüsse-Stadt als Tagungsort ausgewählt haben. Ich möchte Sie gerne mit einigen Sätzen zu unserer Stadt auf den diesjährigen Tagungsort einstimmen.

Passau, die Stadt an den drei Flüssen Donau, Inn und Ilz, hat eine über 2000jährige Geschichte. Als die Kelten und später die Römer in der ersten Jahrhunderthälfte nach Christus ihre Zelte am Domberg Passaus aufschlugen, zeichneten sie die Konturen des heutigen Passau ab, der Stadt mit dem europäischen Geist.

Der damalige römische Außenposten trug den Namen „Batavis" und wurde später Bischofssitz, dann Königreich und ist heute Brückenkopf zum Osten. Passau ist ein Juwel im Herzen Europas. Vielleicht konnten Sie sich bereits über die sakrale und urbane Schönheit unserer Stadt begeistern und haben einige ihrer schönsten Plätze schon gesehen: den Dom, die Kirchen und Klöster, die bischöflichen Residenzen, schöne Bürgerhäuser oder die Veste Oberhaus. Vielen gilt unsere Stadt als die „italienischste" Deutschlands, die stilrein und unzerstört von den Weltkriegen auf dem Landdreieck zwischen Donau, Inn und Ilz liegt.

Die östlichste kreisfreie Stadt der Bundesrepublik, unmittelbar angrenzend an Österreich, unweit der tschechischen Grenze, hat eine Brückenfunktion zwischen ost- und westeuropäischen Kulturen. Ich darf ohne Übertreibung behaupten, daß bei uns Historie mit High-Tech vereint wird, daß wir es fertigbringen, liebenswerten Charme und den dynamischen Blick nach vorn zu paaren und damit eine Vielschichtigkeit zu produzieren, die den Nährboden für zukunftsweisende Entwicklungen liefert. Am Schnittpunkt alter Handelswege von West nach Ost haben wir gute Aussichten, an die wirtschaftlichen Blütezeiten des Goldenen Steiges anzuknüpfen.

Wir sind heute in das nationale und internationale Verkehrswegenetz sehr gut eingebunden – über Straße, Schiene, Luft und Wasser. Durch den Main-Donau-Kanal besteht eine 3.500 Kilometer lange Verbindung zwischen West- und Osteuropa. In Richtung Nordwesten haben wir Verbindung zur Nordsee, nach Osten hin führt die „Lebensader Donau" bis zum Schwarzen Meer.

Unsere 2000jährige Geschichte ist auch durch unsere Flüsse seit jeher in Freude und Leid mit dem Wasser verbunden. Sie hat im Laufe der Jahrhunderte immer wieder katastrophale Hochwasser erlebt. 1954 standen über 1000 Wohnungen unter Wasser, und bei der jüngsten Flutkatastrophe zu Pfingsten entstanden Schäden von fast vier Millionen Mark.

Doch wir haben auch von der Schiffahrt und dem Handel auf Donau und Inn profitiert. Im Mittelalter war die Donau eine Handelsstraße von überragender Bedeutung, auf der via Passau Wirtschaftsgüter bis Konstantinopel und Südrussland gelangten. Umgekehrt liefen die Waren aus dem vorderen Orient in den Westen bis nach Venedig und Spanien. Der Handel auf der Donau war damals dreimal so groß wie auf dem Rhein.

In der Gegenwart hat nun die Achse entlang der Donau durch die Öffnung des Main-Donau-Kanals an Bedeutung gewonnen. Kreuzfahrtschiffe, die Passau besuchen, bringen jährlich über 72.000 Personen in die Drei-Flüsse-Stadt. Die wirtschaftliche Kraft der Donaupassagierschiffahrt ist sehr groß für Passau. Ich hoffe, die Vorteile aus unserem Standort an der Donau können auch in der Zukunft optimal verwertet werden.

Durch das Engagement des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins werden die Rahmenbedingungen für wirtschaftliche Aufwärtsentwicklungen an den Wasser-

straßen sehr gut unterstützt. Der umweltfreundliche Verkehrsträger Binnenschiffahrt ist in der heutigen Zeit der überlasteten Verkehrswege, wobei auch die Umwelt empfindlich in Mitleidenschaft gezogen wird, wichtiger denn je.
Um es mit den Worten des Deutschen Kaisers Wilhelm II zu sagen „Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser!"

Ich danke an dieser Stelle allen, die sich für die Ziele des DWSV engagieren und wünsche allen Teilnehmern der heutigen Mitgliederversammlung neue Impulse für ihre Arbeit. Wenn Ihnen trotz des Tagungspensums noch etwas Zeit bleibt: Genießen Sie unsere charmante Drei-Flüsse-Stadt und nehmen Sie die schönsten Erinnerungen mit zu sich nach Hause!

Faire Wettbewerbsbedingungen durch bessere Infrastruktur

Heinz Hofmann, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt e.V.

Ich darf mich als Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt zunächst sehr herzlich für die Einladung zur heutigen Veranstaltung bedanken, zu der ich aber auch gekommen wäre, wenn ich diesem Verein nicht als Mitglied des Vorstandes angehören würde.
Ich überbringe die besten Grüße unseres Verbandes und darf der Veranstaltung einen guten Verlauf wünschen.
Eine wesentliche Aufgabe des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins deckt sich auch mit der Aufgabe des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt, die er – natürlich neben vielen weiteren Aufgaben – zu erfüllen hat, nämlich, sich für den Erhalt und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur der Wasserstraßen einzusetzen.
Das Binnenschiffahrtsgewerbe verlangt von der Politik faire Wettbewerbsbedingungen. Gerade die Infrastruktur ist eines der wichtigsten Elemente, um einen fairen Wettbewerb zu garantieren. Zur Bewältigung des steigenden Verkehrs der Zukunft und einer dabei möglichen stärkeren Einbindung des Binnenschiffes ist die Herstellung der entsprechenden Verkehrsinfrastruktur von großer Bedeutung. Die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Binnenschiffahrt ist in starkem Maße abhängig vom Ausbau des Wasserstraßennetzes.
Zur Zeit haben wir einige ganz gravierende Einschränkungen hinzunehmen – und dazu zählt vor allem der fehlende Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen.
Gerade im Wirtschaftsbereich zwischen der EU und den osteuropäischen Donauanliegerstaaten werden große Ausweitungen der Handelsbeziehungen erwartet.
Das hierdurch zwangsläufig steigende Verkehrsaufkommen kann meines Erachtens nur mit Hilfe des Verkehrsträgers Binnenschiffahrt bewältigt werden. Deshalb muß dem Donauausbau absolute Priorität eingeräumt werden. Die Entscheidung des Donauausbaus ist für das nächste Jahr vereinbart.
Der Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt hat am Dienstag letzter Woche seine Mitgliederversammlung in Bonn abgehalten. Gast war auch der Bundesminister für Verkehr, Herr Franz Müntefering. Ich habe bei dieser Veranstaltung Herrn Minister Müntefering aufgefordert, die für nächstes Jahr anstehende Entscheidung des Donauausbaus so zu treffen, daß die Binnenschiffahrt über eine ganzjährige Abladetiefe von mindestens 2,50 m verfügen kann.
Ich erklärte, der Entscheidung nicht vorgreifen zu wollen, ich aber der festen Überzeugung bin, daß dieser Ausbauzustand nur mit einer Staustufenlösung zu erreichen ist.
Ich wies auch darauf hin daß es im Zusammenhang mit dem Ausbau von Wasserstraßen einfach nicht mehr hingenommen werden kann, daß durch Einsprüche der Umweltverbände Ausbaumaßnahmen jahrelang verzögert werden. Die ökologischen Vorteile der Binnenschiffahrt sind unbestritten. Warum verhindert man dann ständig die Nutzung dieser Ökologie?
Ich habe Herrn Minister Müntefering gefragt, wo denn der Gleichbehandlungsgrundsatz bleibt, wenn ich sehe, welche Erdbewegungen entlang der Autobahn A3 zwischen Frankfurt und Köln für die Neubaustrecke der Bahn vorgenommen werden und wie hier mit der Natur umgegangen wird.
Meine Forderung gegenüber Herrn Minister Müntefering war auch, daß neben dem Ausbau von Wasserstraßen gleichzeitig sichergestellt sein muß, daß die vorhandenen Wasserstraßen, Brücken, Schleusen und sonstigen Wasserbauwerke in gutem Zustand erhalten bleiben und daß wir den Erhaltungsaufwand hierfür als ganz normal

notwendig ansehen, der allerdings nicht dazu führen darf, die Mittel für Ausbaumaßnahmen deswegen zu kürzen.
Zur Infrastruktur der Wasserstraßen gehört auch eine ganzjährige Verfügbarkeit, d.h. es müssen alle technischen Möglichkeiten ausgenutzt werden, die beispielsweise auch das Eisrisiko im Winter minimieren.
Weiter muß es der Binnenschiffahrt möglich sein, rund um die Uhr fahren zu können. Ein 24-stündiger Schleusenbetrieb auf allen kanalisierten Wasserstraßen wurde deshalb von mir als unbedingtes "Muß" bezeichnet.
Im Zusammenhang mit der Verkehrsinfrastruktur habe ich Herrn Minister Müntefering auch gebeten, die Binnenschiffahrt im Verkehrshaushalt stärker zu berücksichtigen als bisher. Herr Minister Müntefering hat erklärt, daß der derzeitige Verkehrswegeplan, der bis zum Jahr 2012 erstellt ist, eine Unterdeckung von 80 bis 90 Mrd. DM aufweist. Er wies darauf hin, daß dieser Verkehrswegeplan überarbeitet werden muß und unter ökologischen Gesichtspunkten neu zu erstellen ist. Nachdem die Binnenschiffahrt der ökologisch günstigste Verkehrsträger ist, habe ich deshalb Herrn Minister Müntefering aufgefordert, die Binnenschiffahrt im Verkehrshaushalt zukünftig stärker mit einzubeziehen.

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt unterstützt den DWSV gerne und tatkräftig in den nächsten Monaten, um den Entscheidungsträgern für den Donauausbau die richtigen Argumente aus unserer Sicht zu liefern. Die Binnenschiffahrt braucht eine gut ausgebaute Donau nach den Gesichtspunkten einer ganzjährigen Befahrbarkeit mit einer vollen Abladung der Schiffe.
Deshalb darf die Entscheidung nicht weiter hinausgeschoben werden – und es muß natürlich die richtige Entscheidung getroffen werden. Ich meine, daß es nur eine Lösung mit Staustufen sein kann.
Wenn die ökologischen Gesichtspunkte bei der Bewältigung des steigenden Verkehrs der Zukunft eine wichtige Rolle spielen sollen, muß der Ausbau der Donau absoluten Vorrang haben.
Ich denke, daß nicht zuletzt auch der Wohlstand eines Volkes von optimalen Transporteinrichtungen und den damit möglichen Dienstleistungen abhängt. Ich wünsche der Mitgliederversammlung des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. nochmals einen weiteren guten Verlauf.

Donau – Lebensader für Südosteuropa

Konsul Komm.Rat Dr. Norbert Beinkofer, Präsident des Österreichischen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins

Es ist schön bei Freunden zu sein, die gleiche Ziele und Absichten tragen, so daß ich aus ganzem Herzen Ihnen die Grüße des Österreichischen Wasserstraßen- und Schifffahrtsvereins überbringe. Gleich Ihnen sind wir erschüttert über den Krieg auf dem Balkan – also mitten in Europa. Es ist uns bewußt geworden, daß hier ungelöste Probleme durch Jahrhunderte aufgestaute Spannungen ein friedliches Zusammenleben unmöglich machen. Es wird die Aufgabe Europas sein, eine neue Ordnung aufzubauen. Wir erkennen, daß der Balkan für uns in manchem unbekannt geblieben ist und daß auch in Europa ethnische Unterschiede zu gewaltigen Ausbrüchen und Umbrüchen führen können, ja vielleicht müssen.

Wenn man davon spricht, daß in Österreich die Assimilation von Menschen aus Tschechien, Ungarn usw. gelungen ist, darf man nie vergessen, daß dies eben lange Zeit erfordert hat, daß hier außerdem die Bereitschaft zur Angleichung bestanden hat und keine religiösen Unterschiede ein Anderssbleiben gefördert haben.

Es wird sicher noch viel Zeit vergehen, bis hier eine Lösung gefunden ist. Eine wichtige Voraussetzung hierfür wird eine Angleichung der Lebensstandards in Südosteuropa sein. Und dabei wird der Transport von Gütern eine immer wichtigere und immer schwierigere Rolle spielen.

Sallust hat gesagt: „Das Gleiche wollen und das Gleiche nicht wollen, daß ist echte Freundschaft", und wir haben gesehen, daß unsere beiden Vereine in den gleichen Zielen und Aufgaben zu einer wirklichen Freundschaft gefunden haben. Es wäre schön, wenn in den anderen Donauanrainerstaaten Vereine mit gleicher Zielsetzung entstehen würden, um die anstehenden Fragen wie die Notwendigkeit eines Transportweges mit großer Kapazität, wie ihn die Donau darstellt, zu beraten und in gemeinsamen Aktionen voran bringen zu können. Denn die Donau als Ader des Verkehrs, als Verbindungselement für 10 Anrainerstaaten, wird dabei eine wichtige Rolle spielen.

Die Donau hat auch schon in der Vergangenheit zur Aufschließung dieses Raumes beigetragen: Vor 160 Jahren hat die DDSG – über viele Jahrzehnte die größte Binnenreederei Europas – als dort noch Saumpfad und Karawanentransport dominierten, eine Erschließung durch die Schiffahrt ermöglicht. Auch vor und nach beiden Weltkriegen erfolgte ein großer Teil der Erschließung über die Donau, so daß in den 80er Jahren der Gütertransport auf dem Strom mehr als das Siebenfache der Zeit vor 1914 erreichte. Nach dem Zusammenbruch der kommunistischen Ära 1989/90 führten Umstellungsschwierigkeiten in den Transformationsländern zu einem Rückgang des Transportvolumens. Aber am Oberlauf in Bayern und Österreich ist der Verkehr nach der Öffnung nach Westen durch die Fertigstellung des Main-Donau-Kanals um ein Drittel gestiegen. Bald ist aber auch der Transport auf der mittleren und unteren Donau wieder gestiegen, so daß er 35 – 40 Mio. Tonnen jährlich erreichte. Ein wöchentlicher Frachtliniendienst nach Constanza stand vor der Eröffnung. Im Linzer Schwergut-Industriehafen wurden gedeckte und sogar klimatisierte Hallen mit Doppelkairampe für die Manipulation hochwertiger Stahlbleche gefertigt. 1998 erreichte der Gesamtgüterverkehr auf der österreichischen Donau über 10 Mio. t, der Hafenumschlag über 8 Mio. t.

Die Zerstörung von 6 Donaubrücken im serbischen Bereich ab Novi Sad brachte eine einschneidende Zäsur für diese Binnenwasserstraße, weil eine im neuerlichen Aufschwung befindliche Transportader empfindlich getroffen und viele Industrien an der Do-

nau von Rohstofflieferungen abgeschnitten wurden.
Allein aus Österreich sind mehr als 30 Frachtschiffe blockiert und mehrere Personenschiffe liegen an der rumänisch-jugoslawischen Grenze fest. Mindestens 100.000 t Erz, Zement und Kunstdünger sind nicht mehr in ihre Bestimmungshäfen gelangt.
Bulgarien hat die Relation verloren, auf der 90% seiner Westexporte befördert wurden. Die Voest-Alpine mußte die Erztransporte aus der Ukraine mit erheblichem Kostenaufwand auf Landtransporte umstellen. Für die Ukraine ist das Transportvolumen über die Donau auf 10% abgesunken. Der Hafen Budapest verzeichnet ein Minus von 50%. Zahlreiche weitere Beispiele dieser negativen Situation ließen sich aufführen.
Wie lange die Beseitigung der Hindernisse für den Donauverkehr benötigt, ist derzeit schwer zu sagen, da dies auch von politischen Entscheidungen abhängt. Um allein die Fahrrinne zu räumen, sind sicher mehrere Monate erforderlich.
Nach Völkerrecht ist für die Bewahrung und Erhaltung der freien Schiffahrt auf der internationalen Wasserstraße Donau die Donaukommission zuständig. Für das operative Geschäft sind die Uferstaaten verantwortlich und damit auch für die Kosten der Schiffbarkeit etc. Im Fall Jugoslawien gibt es natürlich kaum eine Möglichkeit, diesen Passus anzuwenden. Daher erscheint hier eine andere Lösung wie etwa eine gemeinschaftliche Anstrengung der Europäischen Union erforderlich.
Die Donaukommission hat Ende April die Bildung einer Expertengruppe zur Erhebung der Schäden und Maßnahmen zu ihrer Sanierung beschlossen.
Mit der Forderung "Räumung der Donau vorziehen" haben die Wirtschaftsminister der Donauanrainerstaaten in Dürnstein die baldige Freimachung des Schiffahrtsweges Donau gefordert. Minister Fahrnleitner hat versprochen, auf die EU einzuwirken, damit eine rasche Einigung über die Koordinierung der Maßnahmen erfolgt. Dies ist besonders notwendig, da im Krieg vor allem Einrichtungen der Infrastruktur und der Grundstoffindustrie zerstört wurden, deren Wiederaufbau Massengut- und Anlagentransporte erfordert.
Aus alledem ergibt sich die Verpflichtung, uns mit ganzer Kraft dafür einzusetzen, daß die Donau ihre Funktion als Lebensader der Balkanregion schon bald wieder erfüllen kann.

Visionen einer zukünftigen Verkehrspolitik im südosteuropäischen Raum

Ministerialdirigent Dipl.-Ing. Rolf Stamm, M.P.A. (Harvard), Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen, Bonn

Nach der hervorragenden und sehr plastischen Analyse des Donauraums, auch der politischen Analyse von Herrn Dr. Beinkofer, kann ich mich mit den ersten zwei Punkten relativ kurz fassen, nämlich mit der Ausgangslage Balkan.

1. Ausgangslage Balkan

Geschichte wird mit Blut geschrieben. Zum wiederholten Mal in diesem Jahrhundert bewahrheitete sich diese bittere Erkenntnis auf dem Balkan. Nach dem Waffenstillstand im Kosovo hofft Europa auf den Frieden. Sicher können wir allerdings noch nicht sein.
Dennoch machen wir uns Gedanken für die Zeit danach, für Frieden und Wiederaufbau. Denn der Waffengang im Kosovo hat auch die nicht betroffenen Regionen in Mitleidenschaft gezogen und ihnen Nachteile gebracht. Wir hörten es eben, die durchgehende Schiffahrt ist immer noch nicht möglich. Wie können wir aber angesichts einer solchen Ausgangslage einmal Visionen einer zukünftigen Verkehrspolitik für den südosteuropäischen Raum überlegen und angehen.

2. Politische Optionen

2.1 Befriedung des Balkans

Zunächst wird sicherlich die Befriedung des Balkans notwendig sein. Nach dem Waffenstillstand ist die Politik wieder am Zuge. Deutschland hat als Ratsvorsitz in der Europäischen Union eine große Balkankonferenz nach Berliner Vorbild im 19. Jahrhundert angeregt. Also nicht nur die Teilnehmer des Waffengangs um den Kosovo, sondern die ganze Region einschließlich der Nachbarn, wie der Türkei, sollen an den Verhandlungstisch, um eine Lösung zu erreichen, die Stabilität auf lange Sicht für den südosteuropäischen Raum bringt. Sicherlich eine gute Idee, die die Erkenntnisse aus Kriegen und Friedensschlüssen der letzten zwei Jahrhunderte in Europa beherzigt. Zumal dann, wenn mit dieser Idee auch die Idee des „Marshall-Planes" verbunden wird zum Aufbau des betroffenen Gebietes und der in Mitleidenschaft gezogenen Nachbarländer. Auch das ist eine Lehre aus Kriegen und Friedensschlüssen in Europa, daß eine wirtschaftliche Gesundung der Betroffenen in der Region diese auch politisch stabilisiert. Eine wirtschaftliche Aufbauhilfe mit Unterstützung von Menschenrechten, von Rechtsstaaten und von Demokratie kann sicherlich wesentliches für lange Zeit bewirken. Hoffen wir, daß ein solcher „Marshall-Plan" für den Balkan zustande kommt, um die Region auf Dauer zu befrieden.
Welche Schritte können wir auf dem Wege dorthin sehen?

2.2 Nächste Aktionen

Zunächst einmal ist die Durchsetzung des Waffenstillstandes im Kosovo und auch die Rückkehr der Flüchtlinge mit dem Schutz von Minderheiten, wie wir leider täglich noch im Fernsehen erleben, eine heikle, brisante und nervenaufreibende Sache. Erst nach dem Schweigen aller Waffen, wird man mit dem zivilen Aufbau ernsthaft beginnen können. Doch die Zeit drängt, denn bis zum nächsten Winter ist es nicht mehr lang.
Der G-8-Gipfel von Köln hat sich Anfang Juni grundsätzlich auf einen Stabilitätspakt geeinigt. Über die Größenordnung der westlichen Aufbauhilfe gibt es derzeit nur vage Schätzungen. Um die Einzelheiten eines solchen Stabilitätspaktes wird noch auf manchen diplomatischen Konferenzen gerungen werden müssen, denn es geht dabei um viel Geld, das die Geberländer trotz zum Teil schwieriger Haushaltslagen aufbringen müssen. Die einigermaßen gerechte Verteilung ist dann die andere Seite derselben Medaille.

2.3 Perspektiven der Donauschiffahrt

Seit dem ersten April dieses Jahres ist die Donauschiffahrt wegen der krisenhaften Vorgänge bereits zum zweiten Mal innerhalb weniger Jahre unterbrochen. Vom Westen her werden die Transporte von Schiffen mit Flaggen der Unionsstaaten noch bis zu den ungarischen Häfen durchgeführt. Der Weitertransport der Ware geschieht über den Landweg durch Rumänien. Diese Situation, wie wir eben auch hörten, bringt den am Transport Beteiligten große wirtschaftliche Schwierigkeiten. Die Transportkosten steigen, teilweise sucht sich die Ware neue Wege und geht der Donauschiffahrt verloren. Eine größere Anzahl von Schiffen liegt an der Donau, durch die abrupte Sperrung überrascht, fest. Sie haben keine Möglichkeit zur Rückkehr oder zum weiteren Verkehr. Eine Beteiligung dieser Schiffe am Transport auf der oberen Donau und auf den westlichen Binnenwasserstraßen ist wegen der bestehenden nationalen und internationalen Regelungen schwierig und nur in Ausnahmefällen möglich. Eine längere Dauer der Donausperrung wird sich also nachteilig auf die Donauschiffahrt auswirken. Es hat sich in der ersten Donausperrung gezeigt, daß verlorene Transportmengen nur sehr schwer oder gar nicht auf die Wasserstraße zurückzuholen sind, wenn das Vertrauen in diesen Transportweg erst einmal gestört ist.

3. Verkehrspolitik im südosteuropäischen Raum

3.1 Verkehrspolitik der EU

Wenden wir uns nun der Verkehrspolitik für diesen Raum zu. Als Ausgangsbasis dient uns der Artikel 70 des EG-Vertrages in der Fassung des Vertrages von Amsterdam. Dieser verpflichtet die Mitgliedsstaaten zu einer gemeinsamen Verkehrspolitik. Und damit sind zweckmäßigerweise die Grundzüge der EU-Verkehrspolitik Ausgangspunkt für alle weiteren Überlegungen im südosteuropäischen Raum. Da die Bildung einer neuen Europäischen Kommission zu diesem Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen ist, bleibt nur der Rückgriff auf bisherige Veröffentlichungen.
Immer noch aktuell ist eine Schrift von 1993 mit dem Titel „Die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik – Globalkonzept einer Gemeinschaftsstrategie für eine auf Dauer tragbare Mobilität." Dort heißt es, ich zitiere: „Ein effizientes Verkehrswesen bedeutet, daß Bürger und Unternehmen auf der Grundlage eines reibungslos funktionierenden Binnenmarktes, der Entwicklung transeuropäischer Verkehrsnetze und der Möglichkeit der besten verfügbaren Technologien Zugang zu Verkehrsmitteln erhalten, die ihren Bedürfnissen und Erwartungen qualitäts- und leistungsmäßig möglichst weitgehend entsprechen. Dabei sollte der Zugang so kostengünstig erfolgen, wie dies bei langfristiger Sicherstellung der Instandhaltung und Weiterentwicklung möglich ist. Zugleich müssen Verkehrsdienstleistungen die Sicherheit der Nutzer wie auch der anderen potentiell gefährdeten Personen gewährleisten und unter Bedingungen erbracht werden, die den sozialen Zusammenhalt der Gemeinschaft fördern. Schließlich müssen die Verkehrssysteme zum Umweltschutz und insbesondere zur Lösung großer Bedrohungen für die Umwelt wie des Treibhauseffektes sowie zu einer dauerhaft umweltgerechten Entwicklung beitragen. Die Verwirklichung all dieser Ziele setzt voraus, daß alle Verkehrsnutzer in der Regel die vollen Kosten (interne und externe Kosten) der von ihnen in Anspruch genommenen Verkehrsleistungen tragen, selbst wenn die Gesellschaft in Einzelfällen für Bedürftige aufkommt. Die Internalisierung der externen Kosten sollte daher ein wesentlicher Bestandteil

einer Verkehrspolitik sein, die den Schutz der Umwelt mit einbezieht."
Die Umsetzung dieses Globalkonzeptes geschieht in Aktionsprogrammen und man darf gespannt sein, welches Aktionsprogramm mit welchen Schwerpunkten die neue Kommission ab 2000 setzen wird.

3.2 Paneuropäisches Verkehrsnetz

Im Bereich der internationalen Infrastrukturplanung sind nun drei Begriffe zu nennen, die auch für die südosteuropäische Region von besonderer Bedeutung sind:

1. Die gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes – auch TEN-Leitlinien genannt
2. Paneuropäische Verkehrskorridore und
3. Arbeitsgruppe zur Ermittlung des notwendigen Infrastrukturbedarfs in den assoziierten Staaten mit der Kurzform englisch abgekürzt TINA.

Die TEN-Leitlinien sind ein Orientierungsrahmen für den Auf- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in der Europäischen Union bis 2010. Sie sind daher noch nicht auf die assoziierten Staaten in Mittel- und Osteuropa anzuwenden. Dies wird sich mit der Aufnahme dieser Staaten in die Union ändern.
Für die internationalen Verkehrsinfrastrukur-Entwicklungen haben sie derzeit schon in zweierlei Hinsicht Bedeutung: Zum einen sind in Deutschland alle für den internationalen Verkehr – und damit auch für den Verkehr von und nach den MOE-Staaten bedeutsamen Verkehrswege in den Leitschemata der TEN-Leitlinien ausgewiesen. Zum anderen beinhalten die Leitlinien auch die Verknüpfung des Netzes der EU mit Drittstaaten. Grundlage dieser Verknüpfung sind die paneuropäischen Verkehrskorridore.
Helsinki hat den Korridor 10 neu gebracht in der Erkenntnis, daß vor Kosovo wir uns nun auch wieder dem Balkan zuwenden können und das frühere Jugoslawien mit einbeziehen können. Es ist das Ergebnis von Helsinki, daß außerdem Räume wie die Barentsee, das Schwarze Meer und das Mittelmeer einbezogen werden.
Die 10 Korridore umfassen ca. 20.000 km Eisenbahnlinien, 18.000 km Straßen, 38 Flughäfen, 49 Binnenhäfen und 13 Seehäfen sowie die Donau. Der Investitionsbedarf wird auf 88 Mrd. Euro geschätzt. Diese Korridore stellen die Weiterentwicklung der großen Verkehrsachsen des westeuropäischen Verkehrsnetzes dar. Ihre Festlegung basiert auf Abstimmungen der Europäischen Kommission, der EFTA-Staaten, der CEMT, der ECE und den internationalen Finanzinstituten mit den MOE- oder GUS-Staaten. In vielfältiger Weise sind mittlerweile Aktivitäten unternommen worden, um die Entwicklung der Verkehrsachsen voran zu bringen. Gemeinsame Memoranden von beteiligten Staaten zu gesamten oder Teilen von Korridoren wurden unterzeichnet. Daneben wurden Studien zu verschiedenen Aspekten der Umsetzung eingeleitet und zum Teil schon neu abgeschlossen. Erste bauliche und organisatorische Maßnahmen wurden begonnen.
In Deutschland beginnen oder enden die Korridore:
II Berlin – Warschau – Moskau – Nishnij Nowgorod,
III Berlin – Dresden – Breslau – Kattowitz – Krakau – Lemberg – Kiew,
IV Dresden – Nürnberg – Prag – Preßburg – Budapest – Arat – Constanza – Sofia – Thessaloniki – Plovdiv – Istanbul und
VII – die Binnenwasserstraße Donau.
Trotz Verknüpfung der Korridore untereinander ist die Struktur allein zu weitmaschig, um den Ansprüchen zu genügen, die ein intensiver Personen- und Güterverkehr zu seiner

Liste der Paneuropäischen Korridore
Helsinki (Juni 1997)

Nr.	Verlauf
I	Helsinki -Tallinn – Riga – Kaunas – Warschau
I A	Riga – Kaliningrad – Danzig
II	Berlin – Warschau – Minsk – Moskau – Nishnij Nowgorod
III	Berlin/Dresden – Breslau – Kattowitz – Krakau – Lemberg – Kiew
IV	Dresden/Nürnberg – Prag – Wien/Preßburg – Györ – Budapest – Arad – Craiova/Konstanta – Sofia – Thessaloniki/Plovdiv – Istanbul
V	Vendedig – Triest/Koper – Laibach – Maribor – slowenisch/ungarische Grenze – Budapest ungarisch/ ukrainische Grenze – Uzgorod – Lemberg (Kiew)
V A	Preßburg – Zilina – Kosice – Uzgorod
V B	Rijeka – Zagreb – kroatisch/ungarische Grenze – Budapest
V C	Ploce – Sarajewo – Ossijek – Budapest
VI	Danzig – Kattowitz – Zilina
VI A	Grudziadz – Posen
VI B	Kattowitz – Ostrava – Korridor IV
VII	Donau
VIII	Durres – Tirana – Skopje – Sofia – Plovdiv – Burgas – Varna
IX	Helsinki – St. Petersburg – Moskau/Pskov – Kiew – Ljubasevka – Chisinau – Bukarest – Dimitrovgrad – Alexandropolis
IX A	Ljubasevka – Odessa
IX B	Kiew – Minsk – Vilnius – Kaunas – Memel/Kaliningrad
X	Salzburg – Villach – Ljubljana – Zagreb – Belgrad – Nis – Skopje – Thessaloniki
X A	Graz – Maribor – Zagreb
X B	Belgrad – Novi Sad – Budapest
X C	Nis – Sofia – Korridor IV
X D	Bitola – Florina – Via Egnatia – Igoumenitsa

Bewältigung erfordert und die Voraussetzung für eine positive wirtschaftliche Entwicklung sind. Daher wird ausgehend vom sogenannten strukturierten Dialog zwischen den Verkehrsministern und den assoziierten Staaten Mittel- und Osteuropas in einer Arbeitsgruppe hochrangiger Beamter, Kurzform TINA, unter Leitung der Europäischen Kommission seit 1996 zur Vorbereitung des EU-Beitritts dieser Staaten der wirtschaftlich notwendige und finanzierbare Infrastrukturbedarf bis 2015 ermittelt. Die Arbeitsgruppe

führte diese Arbeiten in drei regionalen Untergruppen, nämlich Ostsee, Mitteleuropa und Südosteuropa durch. Deutschland ist dabei in den beiden erstgenannten Gruppen vertreten. Der Abschlußbericht soll heute in Potsdam vorgelegt werden und 2001 bis 2002 in die Leitlinien einfließen.
Die Realisierung der einzelnen Maßnahmen obliegt den jeweiligen Staaten, die in erster Linie ihre Haushaltsmittel dafür einsetzen müssen. Zwar leisten auch die internationalen Finanzinstitute oder Hilfsprogramme wie PHARE und TACIS. Hilfestellung, jedoch wird in jedem Falle ein entsprechender Anteil nationaler Mittel als Komplementärfinanzierung verlangt.

3.3 Belgrader Donaukonvention von 1948

Am 26.04.1998 hat Deutschland zusammen mit anderen Mitgliedsstaaten ein Zusatz- und Zeichnungsprotokoll zur Belgrader Donaukonvention unterzeichnet, das die Bedingungen für den Beitritt regelt. Der deutsche Beitritt zur Donaukonvention ermöglicht die gleichberechtigte und aktive Mitgestaltung am dortigen Regelwerk. Deutschland kann sich nun in stärkerem Maße als bisher in die Weiterentwicklung der Schiffahrt auf der Donau einbringen. Dies ist eigentlich ein berechtigtes Anliegen eines Donauanrainerstaates. Der Mitarbeit in der Donaukommission kommt darüber hinaus durch die Öffnung des Main-Donau-Kanals 1992 sowie durch die politischen und wirtschaftlichen Veränderungen in den Donauanrainerstaaten besondere Bedeutung zu, denn die Wasserstraße Donau mit ihrer Verbindung zum Rhein bietet vielfältige Möglichkeiten für Transportaufgaben im Rahmen der wirtschaftlichen Entwicklung der MOE-Staaten. Zunehmende Engpässe im Straßen- und Schienenverkehr machen auch den Wasserweg wieder interessant.

Zu dem Beitritt Deutschlands zur Donaukonvention sind noch folgende inhaltliche Schritte an dieser Stelle zu nennen:

1. Das in der Konvention definierte internationale Donauregime, das sich von Ulm bis zum Schwarzen Meer erstreckt, wird auf den schiffbaren Teil der Donau, nämlich von Kelheim bis zum Schwarzen Meer begrenzt.
2. Neben der russischen und französischen Sprache wird Deutsch gleichberechtigte Amtssprache der Donaukommission.
3. Die Verpflichtungen Deutschlands aus der Zugehörigkeit zur Europäischen Union werden durch die Mitgliedschaft in der Donaukommission nicht berührt.

Die Donaukonvention ist seit 01. April 1999 in Kraft, nachdem die erforderliche Anzahl von Ratifizierungsurkunden hinterlegt wurde. Der Beitritt Deutschlands wird nach Abschluß des parlamentarischen Verfahrens unter Hinterlegung der Urkunde unmittelbar wirksam.

3.4 Multilaterales Binnenschiffahrtsabkommen der Europäischen Union

Ein weiteres bedeutendes Ereignis – so sieht es zumindest die Binnenschiffahrt – ist der Abschluß eines multilateralen Binnenschiffahrtsabkommens durch die Europäische Kommission mit den MOE-Staaten. Durch Beschluß des Rates vom 07. Dezember 1992 ist die Europäische Kommission ermächtigt worden, mit den MOE-Staaten ein Binnenschiffahrtsabkommen auszuhandeln mit dem Ziel, den zunehmenden Ost-West-Verkehr in Europa durch einen einheitlichen Vertrag zu regeln und damit die unterschiedlichen bilateralen Binnenschiffahrtsabkommen abzulösen. Im August 1996 ist ein entsprechendes Abkommen zwischen der Kommission einerseits, Polen, der Tschechi-

schen Republik und der Slowakei andererseits paraphiert worden. Man ging davon aus, daß die übrigen Donauanliegerstaaten sich diesem Abkommen anschließen.
Das Abkommen sieht grundsätzlich den freien Transit, den freien gegenseitigen Marktzugang und freie Preise im Wechselverkehr vor. Für den Verkehr zwischen den deutschen Häfen und den Häfen in den MOE-Staaten soll bis zum Jahr 2000 eine Übergangsregelung gelten, wonach eine Marktaufteilung zu gleichen Teilen und festen Preisen vorgesehen ist, wobei allerdings der bisher nach den bilateralen Verträgen der deutschen Binnenschiffahrt vorbehaltene vertragsgemäße Ladungsanteil von 50% auch den Schiffen der übrigen EU-Staaten geöffnet wird. Das Abkommen enthält weiterhin das Recht für tschechische, polnische und slowakische Schiffe, eine Anschlußkabotage zwischen zwei Gemeinschaftshäfen, die sogenannte große Kabotage, auf der direkten Rückfahrt in ihr Heimatland erlaubnisfrei durchzuführen. Erlaubnispflichtig bleibt allerdings die Kabotagefahrt zwischen zwei Häfen eines Mitgliedsstaates, auch genannt kleine Kabotage. Die im Abkommen vorgesehene erlaubnisfreie Anschlußkabotage stellt für Polen, Tschechien und die Slowakei ein wesentliches Element des Abkommens dar. Ein Alleingang Deutschlands in Richtung auf eine Änderung dieser Regelung, die Nachverhandlungen der Kommission mit diesen drei Staaten erforderlich machen würden, dürfte weder beim Rat noch bei der Kommission Unterstützung finden.
Die Verhandlungen im EU-Ministerrat dauern an. Mit einem Abschluß ist wohl so bald nicht zu rechnen. Politische Analysten halten es angesichts der neuen Europäischen Kommission und eines neu gewählten Europäischen Parlaments nicht für unwahrscheinlich, daß das Abkommen nicht verwirklicht wird, sondern die Binnenschiffahrtsfragen direkt in die Beitrittsverhandlungen mit diesen Staaten einfließen werden.

4. Verkehrspolitik für die deutsche Binnenschiffahrt

Was können wir tun, um die deutsche Binnenschiffahrt fit zu machen für den europäischen Wettbewerb?

4.1 Bilaterale Binnenschiffahrtsabkommen

Seit Beginn der 90er Jahre sind die Verkehrsbeziehungen auf der Wasserstraße mit den MOE-Staaten durch bilaterale Abkommen geregelt. Verträge sind in Kraft mit Polen, der Tschechischen Republik, der Slowakei, Ungarn, Bulgarien, Rumänien, der Ukraine und Georgien. Die Abkommen sind im wesentlichen nach gleichem Muster aufgebaut und enthalten folgende grundsätzliche Regelung:

- Transitverkehr ist nur auf den Wasserstraßen gestattet, auf die sich die Vertragsparteien geeinigt haben
- Kabotageverkehr bleibt den Schiffen der jeweiligen Seite vorbehalten.
- Drittlandverkehr ist nur auf der Grundlage einer besonderen Erlaubnis gestattet.
- Im Wechselverkehr können nur Schiffe der beiden Vertragsparteien eingesetzt werden.
- In diesen Verkehren sind wirtschaftlich auskömmliche Frachten zu vereinbaren.
- Es ist eine Ladungsaufteilung im Verhältnis 50:50 vorgeschrieben.

Die Verträge haben sich bisher durchaus bewährt und im Hinblick auf das vorher Gesagte werden sie sich wohl auch noch einige Jahre länger bewähren müssen. Sie führten zu einer wesentlichen Steigerung des Trans-

portaufkommens, insbesondere nach der Eröffnung des Main-Donau-Kanals. Und damit die deutsche Binnenschiffahrt an dem prognostizierten Anstieg des Güteraufkommens weiterhin partizipieren kann, ist es erforderlich, daß der durch bilaterale Abkommen gesetzte Ordnungsrahmen solange erhalten bleibt, bis in dem Erweiterungsgebiet gleiche Wirtschafts- und Wettbewerbsverhältnisse herrschen werden. Dieses wird nachher auch Teil der Beitrittsverhandlungen für die neuen Mitgliedsstaaten sein.

4.2 Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen in der Europäischen Gemeinschaft

Die Bemühungen der Binnenschiffahrtspolitik sind darauf gerichtet, neben den nationalen auch die europäischen Wettbewerbsbedingungen zu harmonisieren und für die deutsche Binnenschiffahrt so auszugestalten, daß sie im Vergleich zu den ausländischen Wettbewerbern und auch zu anderen Verkehrsträgern ihre arteigenen Vorteile voll zur Geltung bringen kann und im Rahmen einer angestrebten Verkehrsverlagerung auf den umweltfreundlichen Verkehrsweg Wasserstraße stärker am zusätzlichen Verkehrswachstum teilhaben kann.
Nachteilige Ausgangsbedingungen für die deutsche Binnenschiffahrt im Wettbewerb mit anderen Marktteilnehmern sind nach wie vor auch auf internationaler Ebene aufzufinden. Im internationalen Bereich ist durch die vollständige Liberalisierung des Binnenmarktes der Europäischen Union einerseits zwar ein wichtiges Stück der Harmonisierung erreicht, andererseits sind für das Gewerbe außerhalb des unmittelbaren Transportgeschehens auch verbliebene Defizite im fiskalischen wie im sozialen Sektor festzuhalten, die auf jeweils unterschiedlicher nationaler Gesetzgebung in den Mitgliedsstaaten der Europäischen Union beruhen. Hier gilt es in den Harmonisierungsbemühungen nicht nachzulassen. Es ist davon auszugehen, daß mit dem Beginn des Jahres 2000 innerhalb der Union der gemeinsame freie Verkehrsmarkt auch in der Binnenschiffahrt vollendet sein wird. Die dazu erforderlichen rechtlichen Voraussetzungen sind durch europäische Regelungen bereits getroffen worden, nämlich Beseitigung der strukturellen Überkapazität durch gemeinschaftliche Abwrackaktionen, Zulassung von Finanzbeihilfen für Investitionen in die Infrastruktur bzw. Ausrüstung der Umschlagplätze an Binnenwasserstraßen, schrittweise Abschaffung des Tour-de-rôle-Systems in den Niederlanden, Belgien und Frankreich bis zum Jahr 2000. Sorge bereitet allerdings, daß einige Rahmenbedingungen des Wettbewerbs, die in nationaler Gesetzesverantwortung liegen, noch nicht harmonisiert sind und damit zu Wettbewerbsverzerrungen zum Nachteil der deutschen Binnenschiffahrt führen können. Hierzu gehören z.B. die Beitragshöhe zur gesetzlichen Unfallversicherung, nämlich die Binnenschiffs-Berufsgenossenschaft, und steuerliche Vergünstigungen bei der Gewerbesteuer, der Versicherungssteuer, bei Investitionsrücklagen, Buchgewinnen und Veranlagung. Fortschritte werden auf Gemeinschaftsebene allerdings nur schwer und kaum kurzfristig zu erreichen sein, zumal die unterschiedlichen nationalen Vorschriften in diesen Sektoren (z.B. die Steuergesetzgebung im Zusammenhang mit Marktaustrittsbemühungen oder Investitionsmaßnahmen von Unternehmen, Soziallasten bzw. soziale Fördermaßnahmen für Unternehmen wie Beschäftigte) oft generell gelten und nicht nur allein für den Verkehrsträger Binnenschiffahrt.

4.3 Ausbau der Wasserstraßen

In der Verkehrspolitik der Koalitionsvereinbarung für die 14. Legislaturperiode des Deutschen Bundestages stehen zwei Zielsetzungen im Vordergrund:

- Ökologie
- Ökonomie

Zu beiden Zielen kann der Verkehr auf dem Wasser wesentliche Beiträge leisten. Die Binnenschiffahrt ist dabei eine umweltfreundliche und wirtschaftliche Alternative, die erhebliche Kapazitätsreserven besitzt. Darüber hinaus trägt die sinnvolle Nutzung der Wasserstraßen in vielen Fällen zur Sicherung von Standortqualität und Arbeitsplätzen bei.

Eine wettbewerbsfähige Binnenschiffahrt setzt eine leistungsfähige Infrastruktur voraus. Der Ausbau des Wasserstraßennetzes ist daher eine verkehrspolitisch vordringliche Aufgabe. Investitionen kommen nicht nur Schiffahrt und Häfen zugute, sondern entlasten auch Straße und Schiene.

Der Bundesverkehrswegeplan wird, darauf haben sich die Koalitionsfraktionen verständigt, zügig überarbeitet. Die ersten Schritte sind bereits getan. Eine modernisierte Methodik und die aktualisierten Verkehrsprognosen können zu Beginn des Jahres 2000 vorliegen. Zur Sicherstellung der Kontinuität bis zur Erstellung eines neuen BVWP werden alle laufenden Vorhaben bei Straße, Schiene und Wasserstraße in einem Investitionsprogramm 1999 bis 2002 zusammengefaßt. Der Ausbau der Wasserstraßen wird Bestandteil dieses Investitionsprogramms sein. Die Verabschiedung eines Wasserstraßen-Ausbaugesetzes soll den Ausbaubedarf der Bundeswasserstraßen wie bei Straße und Schiene verbindlich festlegen. Dieser soll im Deutschen Bundestag beschlossen werden und in einem in Dringlichkeitsstufen gegliederten Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen erfolgen. Die gesetzgeberische Entscheidung wird die Durchsetzung der Maßnahmen in Verwaltung und vor Gerichten erleichtern.

Die notwendige Konsolidierung des Bundeshaushaltes erfordert auch Einsparungen beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, wobei auch die Wasserstraße ihren Anteil hierzu erbringen muß. Der Ausbau der Wasserstraßen wird unter Berücksichtigung der Haushaltslage im Rahmen des Machbaren fortgeführt. Neben den notwendigen Ersatzinvestitionen im gesamten Netz dominiert bei den Erweiterungsinvestitionen die Wasserstraßenverbindung vom Rhein über das Ruhrgebiet, Hannover und Magdeburg bis Berlin. Daneben werden die bereits laufenden Ausbau- und Ersatzmaßnahmen fortgeführt. Der weitere Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen wird vorurteilsfrei geprüft. Das Untersuchungsprogramm mit allen sinnvollen Ausbauvarianten wird zu Ende geführt. Auf der Grundlage dieser Ergebnisse wird Mitte nächsten Jahres eine mit dem Land Bayern einvernehmlich zu präzisierende Ausbauentscheidung vorbereitet. In einem ersten Schritt werden zur Zeit flußregelnde Optimierungsmaßnahmen im Bereich Bürgerfeld bei Vilshofen durchgeführt, die jetzt bereits deutliche Verbesserungen zeigen.

4.4 Telematik der Binnenschiffahrt

Die Telematik wird künftig im Güterverkehr, und insbesondere auch in der Binnenschiffahrt, eine größere Rolle spielen. Sie kann die Produktivität in der Binnenschiffahrt erhöhen und die Binnenschiffahrt in Logistik- und Transportketten einbinden.

Auf der Basis einer gemeinsamen Bewertung mit dem Binnenschiffahrtsgewerbe und

dem Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen wurden mehrere telematische Initiativen gestartet:

- Ein elektronisches Wasserstraßen-Informationssystem (ELWIS)
- Eine elektronische Fahrrinnen-Navigationshilfe (ARGO)
- Die elektronische Abrechnung der Binnenschiffahrtsabgaben
- Reiseplanung und Schleusenoptimierung für die Binnenschiffahrt

4.5 Schwer- und Großraumtransporte auf dem Wasserweg

Die Durchführung von Schwer- und Großraumtransporten auf der Straße ist nach § 29 Straßenverkehrsordnung (STVO) erlaubnispflichtig. Nach den Verwaltungsvorschriften darf diese Erlaubnis grundsätzlich nur erteilt werden, wenn der Verkehr nicht – wenigstens auf dem größten Teil der Strecke – auf der Schiene oder auf dem Wasser möglich ist oder wenn durch einen Verkehr auf dem Schienen- oder Wasserweg unzumutbare Mehrkosten entstehen.
Der BMV hat in seinem Aktionsprogramm für die Binnenschiffahrt den Verbänden zugesagt, das Erlaubnisverfahren mit den Ländern mit dem Ziel zu überprüfen, die Binnenschiffahrt bei der Durchführung von Großraum- und Schwertransporten verstärkt einzubeziehen. Gespräche mit den Ländern zeigten, daß sie das Vorhaben grundsätzlich unterstützen. In der Folge davon haben wir ein Pilotprojekt mit den Ländern Baden-Württemberg, Brandenburg und Nordrhein-Westfalen vereinbart. Das Ziel dieses Pilotprojektes ist es, diejenigen Antragsteller, welche die Erlaubnis für die Durchführung eines Schwer- und Großraumtransportes auf der Straße beantragen, zu verpflichten, der Erlaubnisbehörde ein Vergleichsangebot unter Einbeziehung der Binnenschiffahrt vorzulegen. Dadurch soll die Erlaubnisbehörde in die Lage versetzt werden, die Durchführung eines Großraum- und Schwerguttransportes auf der Straße zu versagen, wenn eine alternative Transportabwicklung über die Wasserstraße ohne unzumutbare Mehrkosten in Betracht kommt. Erste Ergebnisse dieser Pilotprojekte sollen im Herbst dieses Jahres vorliegen.

4.6 Binnenschiffahrt im kombinierten Verkehr

Zur Erschließung von neuen zukunftsträchtigen Verkehrsmärkten, insbesondere im kombinierten Verkehr, werden seit letztem Jahr auch Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr in Binnenhäfen gefördert. Planco Consulting hat in einem Gutachten nachgewiesen, daß sich der Containerverkehr der Binnenschiffahrt bis 2010 verdoppeln kann. 1998 wurden knapp 1 Mio. TEU (beladen und leer) von der Binnenschiffahrt befördert.
Den Genehmigungsbehörden liegen bereits mehrere erfolgversprechende Anträge auf Erweiterung der Umschlagkapazitäten in Binnenhäfen vor (z.B. für Koblenz, Germersheim, Köln und Haldensleben). In den nächsten Wochen werden mehrere Anträge von Binnenhäfen entscheidungsreif. Die neue trimodale Umschlaganlage in Koblenz wurde mit Unterstützung des Bundes gefördert. Um eine zielgerechte Förderung der Umschlaganlagen zu gewährleisten, wird im Rahmen eines Forschungsauftrages und in enger Abstimmung mit den am Binnenschiffsverkehr beteiligten Verbänden ein Terminal-Konzept für die Binnenschiffahrt entwickelt werden.

4.7 Ausbildungsförderung in der Binnenschiffahrt

Um die derzeit ungünstige Ausbildungssituation in der Binnenschiffahrt zu verbessern, hat der Deutsche Bundestag für den Haushalt 1999 3 Mio. DM beschlossen. Mit der Einstellung dieses Betrages in den Haushaltsentwurf 2000 und in die mittelfristige Finanzplanung verdeutlicht die Bundesregierung die hohe Priorität für Ausbildung und Beschäftigung in diesem Bereich. Die Binnenschiffahrtsunternehmen sollen damit in die Lage versetzt werden, vakante Ausbildungsplätze wieder zu besetzen oder zusätzlich neue Ausbildungsplätze zu schaffen, um so zum Abbau der Jugendarbeitslosigkeit beizutragen. Das BMVBW hat zusammen mit der Binnenschiffahrt einen Richtlinienentwurf für die Gewährung von Beihilfen zur Ausbildungsförderung in der Binnenschiffahrt gefertigt, der derzeit innerhalb der Bundesregierung sowie mit der Europäischen Kommission abgestimmt werden muß. Es ist vorgesehen, daß diese Richtlinie dann rückwirkend zum 01. Januar in Kraft tritt.

5. Ausblick

Das zusammenwachsende Europa unter Führung der Europäischen Union ist Vision und Wirklichkeit zugleich. Wirklichkeit ist es für die 15 Mitglieder der Europäischen Union. Vision ist es für die nächsten Beitrittskandidaten wie Ungarn, die weiteren beitrittswilligen Länder wie Rumänien und Bulgarien und die assoziierten Länder wie die Türkei. Gleiches gilt für die Verkehrspolitik im südosteuropäischen Raum – Vision und Wirklichkeit zugleich. Die Marktordnung der Europäischen Union mit einer starken Ausrichtung auf den Wettbewerb innerhalb und zwischen den Verkehrsträgern gilt im deutschen und österreichischen, also dem oberen Teil der Donau, schon jetzt. Sie wird in wenigen Jahren bis zur Donaumündung wirksam werden, wenn die Beitrittskandidaten ihre nationalen Marktordnungen dem EU-Standard anpassen.

Wie schon die alten Römer, hat auch die Europäische Union erkannt, daß es für den politischen und wirtschaftlichen Zusammenhalt einer zusammenhängenden Verkehrsinfrastruktur bedarf. Vision und Wirklichkeit stellen die Transeuropäischen Netze dar. Glücklicherweise und vorausschauend auf das weitere Zusammenwachsen Europas wurden auf drei Paneuropäischen Verkehrskonferenzen Verkehrskorridore entwickelt und politisch definiert, die wie wir sahen, zwar ein weitmaschiges Netz der Verkehrsinfrastuktur in Osteuropa mit Verknüpfung an die Transeuropäischen Netze darstellen. Wieder Vision und Wirklichkeit zugleich, da die Realisierung in Teilen bereits in Angriff genommen wird. Für den südosteuropäischen Raum wird der Korridor VII – die Donau – sicherlich das Herzstück sein.

Die politische Einigung auf die Transeuropäischen Netze und die Paneuropäischen Verkehrskorridore wird der Finanzierung, die eigentlich den berührten Staaten aus ihren nationalen Haushalten obliegt, in allen heute denkbaren Formen wie beispielsweise Private Public Partnership nützen. Für die internationalen Finanzinstitutionen sind die vereinbarten Verkehrskorridore, selbst wenn sie in der Konkurrenz mehrerer Verkehrswege stehen, eine sichere Planungsgrundlage, da am Ende ausreichend geprüfte Planungsunterlagen vorliegen werden.

An dieser Stelle auch ein Wort zur Donaukonvention. Wir sind sehr froh, daß wir volles Mitglied in dieser Konvention werden kön-

nen. Der Donaukommission wird hier an diesem Fluß eine ähnliche Rolle zukommen wie der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, nämlich für eine sichere und leistungsfähige Schiffahrt. Wir müssen, und dazu werden wir unseren Beitritt nützen, alles tun, daß ein Auseinanderdriften der technischen Anforderungen zwischen Rhein und Donau vermieden wird.

Der Waffenstillstand im Kosovo eröffnet gute Aussichten für einen Stabilitätspakt für den gesamten Donauraum. Es wird Aufbau- oder Stabilitätshilfe für die Staaten der Region geben, die sicherlich und gewollt zu einer Ankurbelung der Wirtschaft führen wird. Nach allen Erfahrungen wird es in der Folge auch ein Anwachsen des Verkehrsaufkommens geben. Eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur wird sich hier schnell als hilfreich erweisen. Die Beseitigung der Folgen des Kosovo-Konflikts dürfte gerade an der Donau vorrangige Priorität erhalten.

Die Donau als Hauptschiffahrtsweg auf dem Balkan wird sicherlich schon bald wieder befahrbar sein. Dann gilt es, verlorenes Terrain bei den Binnenschiffahrtstransporten zurückzuerobern. Hier ist aus meiner Sicht das Schiffahrtsgewerbe stärker als in der Vergangenheit gefragt, logistische Ketten, door-to-door sagt man in der Seeschiffahrt, zu bilden und anzubieten. Erfolgversprechende Ansätze hierzu hat es schon gegeben. Konzentration auf den reinen Schiffstransport von A nach B wird nicht mehr reichen. Kooperation mit anderen Verkehrsträgern muß die Devise der Zukunft sein. Kaufmännische Kenntnisse, Gebrauch von Computern, Telematik im Verkehr, Marketing, Kostenanalyse und Kooperation dürfen für Binnenschiffer nicht länger „neumodischer Kram" sein. Der moderne Binnenschiffer muß einerseits ein erfahrener Kapitän und andererseits ein gewifter Verkehrskaufmann sein, um in der europäischen Binnenschiffahrt entlang des Rhein-Main-Donau-Wasserweges in der Zukunft bestehen zu können.

Die Rahmenbedingungen des Europäischen Binnenmarktes erzwingen über kurz oder lang auch eine Harmonisierung der derzeitigen nationalen Steuerregelungen. Erfolgversprechende Beispiele hierzu gibt es bereits beim Straßen- oder Seeverkehr. Allerdings benötigt eine derartige Harmonisierung von Steuern viel Zeit, wahrscheinlich auch einen gewissen innenpolitischen Druck.

Die Kooperation mit anderen Verkehrsträgern wird auch deshalb dringlich, als im betrachteten südosteuropäischen Raum verschiedene Verkehrskorridore, wie wir gezeigt haben, in Konkurrenz und innerhalb dieser wieder Straße und Schiene stehen. Die Donau als eigenständiger Korridor VII ist insoweit ein Glücksfall für die Binnenschiffahrt. Sie sollte ihn nutzen.

National hat die Binnenschiffahrt die nötige politische Aufmerksamkeit. Unser vornehmliches Interesse liegt in der stärkeren Teilhabe am künftigen Verkehrswachstum. Die dargestellten verkehrspolitischen Maßnahmen sollten die Binnenschiffahrt fit machen für den europäischen Wettbewerb. Wir werden die Rahmenbedingungen dazu Schritt für Schritt weiterentwickeln. Anderseits sehen wir die Binnenschiffahrt als Marktteilnehmer stärker gefordert. Der südosteuropäische Raum bietet dazu neue Chancen.

Maßgebliche Kriterien für den Modal-Split zwischen Binnenschiffahrt und konkurrierenden Verkehrsträgern – Ergebnisse einer Unternehmensbefragung

Dr. Jürgen Grüner,
Planco Consulting GmbH, Essen

1. Ausgangslage und Zielsetzung

Die Zielsetzung der hier in ihren Ergebnissen zusammengefaßten Studien zur „Erfassung und Evaluierung der maßgeblichen Kriterien, die den Modal-Split zwischen der Binnenschiffahrt und den konkurrierenden Verkehrsträgern beeinflussen" besteht insbesondere darin, die Möglichkeiten, Rahmenbedingungen und Voraussetzungen zur (verstärkten) Einbeziehung der Binnenschiffahrt in die Transportabwicklung zu erfassen und zu bewerten. Es sollen die Schwachstellen in den Transportketten aus der Sicht von Industrie, Handel und Transportunternehmen analysiert sowie die Möglichkeiten einer „wasserstraßennahen" Umgestaltung diskutiert werden. Es werden hierbei keine generellen Einschätzungen zu theoretisch möglichen Verlagerungspotentialen erfragt, sondern – soweit möglich – konkrete Transportfälle identifiziert.

2. Befragungsumfang und Befragungsdesign

Die im Rahmen der Studie durchgeführten Erhebungen und Befragungen lassen sich in drei Bereiche untergliedern:

2.1 Ergänzende Befragung von Unternehmen mit Massengutaufkommen

In Ergänzung zu der Ende 1997 abgeschlossenen Vorstudie, in der Transportfälle der Gütergruppen Kohle, Mineralöl, Eisenerz, Eisen/Stahl und Düngemittel analysiert wurden, beziehen sich die Befragungen der Hauptstudie auf die Massengutmärkte Chemische Erzeugnisse, Steine und Erden sowie Getreide und Futtermittel. Insgesamt wurden 12 Interviews durchgeführt, davon 5 mit Unternehmen der Chemischen Industrie, 3 mit Unternehmen des Bereiches Steine und Erden und 4 mit Unternehmen des Sektors Getreide, Futtermittel.

2.2 Befragung von Unternehmen des Transportgewerbes

Um auch die spezifischen Marktkenntnisse der Unternehmen des Transportgewerbes in die Untersuchung einbeziehen zu können, wurden insgesamt 42 Unternehmen mit der Bitte um Teilnahme an einem Expertengespräch kontaktiert. Im Ergebnis konnten 13 Unternehmen für eine Mitwirkung an der Studie gewonnen werden. Auffällig ist hierbei, daß bei allen Unternehmen, die zu einer Mitwirkung bereit waren, das Tätigkeitsfeld Binnenschiffahrt im Mittelpunkt steht bzw. stand. Die ebenfalls kontaktierten Speditionsunternehmen ohne Schwerpunkt Binnenschiffahrt konnten hingegen nicht zur Mitwirkung gewonnen werden.

2.3 Zweistufige Befragung von Industrie- und Handelsunternehmen

Zur Erfassung und Analyse der Wettbewerbsposition der Binnenschiffahrt außerhalb der klassischen Massengutmärkte wurden an insgesamt 1.060 Mittel- und Großunternehmen verschiedenster Branchen des verarbeitenden Gewerbes sowie Einzel-, Groß- und Versandhandelsunternehemn Fragebögen zur Struktur ihrer Transportabwicklung sowie zur (verstärkten) Einbeziehung der Binnenschiffahrt in die Transportlogistik übersandt. Darüber hinaus wurde erfragt, ob die Unternehmen zur Bereitstellung weitergehender Informationen im Rahmen einer mündlichen Befragung bereit sind.

Auf eine regionale Vorabselektion der in die schriftliche Befragung einzubeziehenden Unternehmen – etwa mit Blick

auf deren Nähe zu Binnenschiffahrtsstraßen – wurde bewußt verzichtet, um in der Befragung auch die Möglichkeiten und Grenzen zur Einbeziehung der Binnenschiffahrt in Transportketten „fernab" der klassischen Wasserstraßenkorridore analysieren zu können.
Von den kontaktierten Unternehmen der verladenden Wirtschaft wurden insgesamt 198 der versandten Fragebögen ausgefüllt zurückgesandt. Hierauf aufbauende mündliche Interviews konnten mit 46 Unternehmen geführt werden.
Im Rahmen der schriftlichen Verladerbefragung wurden die folgenden Daten und Informationen erhoben:

- Verfügbarkeit von LKW, Gleis- und Wasserstraßenanschluß
- Transportaufkommen und Gutarten
- Partiegrößen, Einsatz von Containern
- Transportweiten, Quellen und Ziele
- Verkehrsträgeranteile
- Zugänglichkeit und Qualität von Informationen der Binnenschiffahrt
- Grundsätzliche Bereitschaft zur Nutzung der Binnenschiffahrt
- Konkrete Transportpotentiale
- Ausschlußgründe für die Nutzung der Binnenschiffahrt

In den mündlichen Befragungen wurden darüber hinaus die folgenden Fragen zur Wettbewerbsposition der Binnenschiffahrt diskutiert:

- Maßgebliche Faktoren der Verkehrsträgerwahl
- Besondere Schwächen der Binnenschiffahrt
- Entwicklung der Transportpreise seit der Tarifaufhebung
- Wirkungen von Ausbaumaßnahmen an Binnenwasserstraßen
- Verhältnis DB AG – Binnenschiffahrt
- Maßnahmenvorschläge zur Stärkung der Wettbewerbsposition
- Voraussetzungen zur Realisierung von Transportpotentialen

3. Ausgewählte Ergebnisse der schriftlichen Verladerbefragung

Die Frage nach ihrer *transportrelevanten Ausstattung* wurde von 197 Unternehmen beantwortet. 92 bzw. 46,7% von ihnen verfügen über eigene bzw. gemietete LkW, 66 (33,5%) über einen Gleisanschluß sowie 29 (14,7 %) über einen direkten Wasserstraßenanschluß. Bei 65 Unternehmen war keines der erfragten Ausstattungsmerkmale vorhanden.
Als ein interessantes Ergebnis der Auswertung kann festgestellt werden, daß von den befragten Unternehmen mit Binnenschiffsaufkommen nahezu zwei Drittel (64,1%) über keinen direkten Wasserstraßenanschluß verfügen. Der Einsatz der Binnenschiffahrt erfolgt hier demnach in der überwiegenden Anzahl von Fällen im Rahmen gebrochener Verkehr mit entsprechendem Vor- bzw. Nachlauf.
Die Auswertung der erfragten *Güterstrukturen* ergibt sowohl im Empfang als auch im Versand eine breite Streuung über die im Fragebogen vorgegebenen 18 Gutarten. Zwischen den Unternehmen mit und ohne Binnenschiffsaufkommen bestehen keine gravierenden Strukturunterschiede.
Zur Frage des gesamten jährlichen *Transportaufkommens* wurden für den Empfang von 173 Unternehmen und für den Versand von 180 Unternehmen auswertbare Angaben gemacht. Die Summe der erfaßten Transportmengen beläuft sich für diese Unternehmen auf insgesamt 64,7 Mio.t, davon 31,8 Mio. t im Empfang sowie 32,9 Mio. t im Versand.

Die Ergebnisse einer Auswertung nach Aufkommensklassen zeigen, daß die Binnenschiffahrt wie erwartet überwiegend von Unternehmen eingesetzt wird, die erhebliche Jahrestransportaufkommen abwickeln. Bemerkenswert ist allerdings, daß immerhin 12 von 76 Unternehmen mit Jahresaufkommen unter 10.000 t die Binnenschiffahrt einsetzen; dies entspricht einem Anteil von immerhin knapp 16%. Dieses Marktsegment kann somit keineswegs a priori als für die Binnenschiffahrt nicht erschließbares Potential betrachtet werden. Bei den Unternehmen mit Aufkommen zwischen 10.000 und 100.000 t steigt der Anteil derjenigen, die die Binnenschiffahrt einsetzen, auf knapp 28% und erreicht bei Aufkommen ab 100.000 t schließlich gut 67%. (Tabelle 1)

Angaben zum Transport in *Containern* liegen für den Empfang und den Versand von jeweils 191 Unternehmen vor. Ausschließlich in Containern werden die Transporte von jeweils 2 Unternehmen abgewickelt. Häufigen Einsatz von Containern geben 21 (Empfang) bzw. 37 (Versand) Unternehmen an. Als selten wird der Containereinsatz im Empfang von 63, im Versand von 80 Unternehmen klassifiziert. Schließlich werden von 105

Tabelle 1: Jahrestransportmengen der Unternehmen nach Aufkommensklassen

	Anzahl Nennungen der Unternehmen		
	mit Binnenschiffs-aufkommen	ohne Binnenschiffs-aufkommen	Insgesamt
< 10.000 t	12	61	76
10.000 bis 100.000 t	15	36	54
> 100.000 t	35	16	52
Insgesamt	62	113	182
Insgesamt 1.000 t	35.150	27.660	64.730

Tabelle 2: Transportabwicklung in Containern

	Anzahl Nennungen der Unternehmen					
	mit Binnenschiffs-aufkommen		ohne Binnenschiffs-aufkommen		Insgesamt	
	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand
ausschließlich	0	0	1	2	2	2
häufig	8	20	12	17	21	37
selten	24	23	38	54	63	80
nie	30	20	71	49	105	72

bzw. 72 Unternehmen Güter nie in Großcontainern empfangen bzw. versendet.
Zwischen den Gruppen der Unternehmen mit und ohne Binnenschiffsaufkommen zeigen sich signifikante Strukturunterschiede. Zwar sind in beiden Gruppen im Versand höhere Anteile der Nennungen ausschließlich/häufig als im Versand festzustellen, jedoch spielt bemerkenswerterweise die Nutzung von Containertransporten insbesondere im Versand bei den Unternehmen mit Binnenschiffsaufkommen eine deutlich stärkere Rolle. (Tabelle 2)
Bei den *Herkunfts- und Bestimmungsregionen* dominiert in der Gesamtheit aller Unternehmen mit Anteilen von 70,9% im Empfang sowie 64,5 % im Versand eindeutig die Bundesrepublik, gefolgt vom europäischen Ausland. Bei den Überseeverkehren überwiegen im Versand eindeutig die ARA-Häfen, während im Empfang nahezu gleich hohe Anteilswerte zu verzeichnen sind. Insgesamt spielt der Überseeverkehr mit einem Anteil von 12,0 % am Gesamtaufkommen im Versand eine deutlich größere Rolle als im Empfang (4,4%).
Bei insgesamt zur Grundgesamtheit vergleichbaren Strukturen haben die ARA-Häfen im Überseeverkehr der Unternehmen ohne Binnenschiffsaufkommen eine deutlich geringere Bedeutung (Empfang plus Versand lediglich 1,8%). Hier zeigt sich entsprechend auch der stärkste Strukturunterschied zu den Unternehmen mit Binnenschiffsaufkommen. Hier dominieren im Überseeverkehr sowohl im Empfang (4,0% gegenüber 1,8%) als auch – noch verstärkt – im Versand (12,2% gegenüber 3,4%) eindeutig die ARA-Häfen. (Tabelle 3)
Im *Modal-Split* der befragten Unternehmen dominiert mit Anteilen von 74,6 % im Empfang sowie 69,2 % im Versand eindeutig der LKW-Verkehr. Zu 100 % den LKW nutzen im Empfang 96 und im Versand 112 Unternehmen. Bezogen auf die Anzahl zu dieser Fragestellung auswertbarer Fragebögen ergibt dies Anteile von 51,3 % der Unternehmen im Empfang bzw. 58,9% im Versand, die ihre Gütertransporte ausschließlich per LKW abwickeln. Bei den anderen Verkehrsträgern bzw. Verkehrsträgerkombinationen ist diese Ausschließlichkeit lediglich in 2 Fällen (1 x Binnenschiff plus 1 x Binnenschiff/LKW) gegeben.
An zweiter Stelle der Verkehrsträger rangiert mit Anteilen von jeweils rd. 11% im Empfang

Tabelle 3: Regionale Strukturen der Transportaufkommen

	Anteile am Gesamtaufkommen (%)					
	mit Binnenschiffsaufkommen		ohne Binnenschiffsaufkommen		Insgesamt	
	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand
Bundesrepublik	73,6%	64,6%	72,4%	69,3%	70,9%	64,5%
Europäisches Ausland	20,6%	19,8%	24,9%	24,4%	24,7%	23,5%
Übersee über dt. Seehäfen	1,8%	3,4%	2,4%	4,7%	2,1%	3,8%
Übersee über ARA-Häfen	4,0%	12,2%	0,2%	1,6%	2,3%	8,2%

und Versand der Eisenbahnverkehr, gefolgt von durchgehenden Binnenschiffstransporten mit Anteilswerten von 8,4% (Empfang) bzw. 11,1%(Versand). Kombinierte Transporte LKW/Eisenbahn erreichen Anteile von 3,0% im Empfang sowie 6,1% im Versand, kombinierte Verkehre LKW/Binnenschiff sind mit Anteilswerten von jeweils 1,3% im Empfang und Versand vertreten und kombinierte Transporte Eisenbahn/Binnenschiff erzielen schließlich Werte von 1,8% im Empfang und 1,2% im Versand. (Tabelle 4)

Von den in der Befragung erfaßten Unternehmen werden insgesamt knapp 7,8 Mio. t per *Binnenschiff* bzw. unter Beteiligung der Binnenschiffahrt abgewickelt. Von diesem Gesamtaufkommen entfallen gut 6,0 Mio. t (77,9%) auf durchgehende Transporte, knapp 0.8 Mio. t (10,3 %) auf kombinierte Verkehre Binnenschiff/LKW und gut 0,9 Mio. t (11,8 %) auf kombinierte Verkehre Binnenschiff/Bahn.

Eine Differenzierung nach *Aufkommensgrößenklassen* zeigt, daß von gut 50% der Unternehmen (31 von 61) jährliche Transportmengen von weniger als 10.000 t abgewickelt werden. Weitere 17 Unternehmen (dies entspricht rd. 28%) versenden bzw. empfangen zwischen 10.000 und 100.000 t per Binnenschiff. Jahresaufkommen von mehr als 100.000 t werden schließlich von lediglich 13 Unternehmen (rd. 21%) per Binnenschiff empfangen bzw. versendet.

Die Auswertung macht deutlich, daß die Binnenschiffahrt durchaus auch zur Abwicklung vergleichsweise „geringer" Jahrestransportaufkommen von unter 10.000 t eingesetzt wird. Dies gilt insbesondere auch für die kombinierten Verkehr Binnenschiff/LKW. (Tabelle 5)

Die Beurteilung der Zugänglichkeit sowie der Qualität von *Informationen zum Preis- und Leistungsangebot der Binnenschiffahrt* durch die Unternehmen führt insgesamt zu einem deutlich negativen Ergebnis für das Binnenschiffahrtsgewerbe.

In Bezug auf die **Zugänglichkeit der Informationen** ist zunächst bemerkenswert, daß von 60 der befragten Unternehmen, d.h. von immerhin gut 30%, hierzu keine Angaben

Tabelle 4: Verkehrsträgeranteile im Empfang und Versand

	Anteile am Gesamtaufkommen (%)					
	mit Binnenschiffsaufkommen		ohne Binnenschiffsaufkommen		Insgesamt	
	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand
Lkw	60,0%	59,2%	88,6%	85,2%	74,6%	69,2%
Eisenbahn	15,0%	16,0%	7,1%	3,6%	11,0%	11,2%
kombiniert Lkw/Eisenbahn	1,7%	3,0%	4,3%	11,3%	3,0%	6,1%
Binnenschiff	17,1%	17,9%	0,0%	0,0%	8,4%	11,1%
kombiniert Lkw/Binnenschiff	2,6%	2,1%	0,0%	0,0%	1,3%	1,3%
kombin. Eisenbahn/Binnenschiff	3,6%	1,9%	0,0%	0,0%	1,8%	1,2%

Tabelle 5: Transportaufkommen der Binnenschiffahrt

Transportaufkommen	Anzahl Nennungen der Unternehmen			
	durchgehend Binnenschiff	kombiniert Binnenschiff/Lkw	kombiniert Binnenschiff/Bahn	Insgesamt
< 10.000 t	14	21	2	31
10.000 bis 100.000 t	8	12	2	17
> 100.000 t	9	1	4	13
Insgesamt	31	34	8	61
Insgesamt 1.000 t	6.047	799	914	7.760

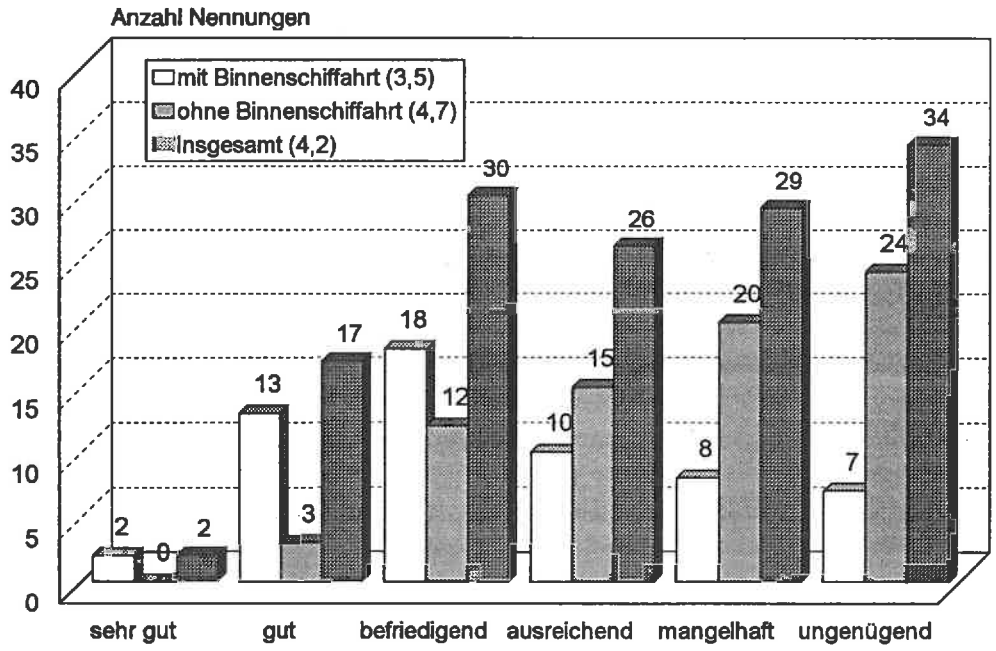
gemacht werden konnten. Dies kann als deutliches Indiz dafür gewertet werden, daß seitens des Binnenschiffahrtsgewerbes noch erheblicher Nachholbedarf besteht, ihr Leistungsangebot **offensiv** an die Unternehmen der verladenden Wirtschaft heranzutragen.

Von den verbleibenden 138 Unternehmen, die eine Benotung vorgenommen haben, wird die Zugänglichkeit benötigter Informationen lediglich in 2 Fällen mit „sehr gut" und in weiteren 17 Fällen mit „gut" bewertet. Von weiteren 30 bzw. 26 Unternehmen werden die Noten „befriedigend" bzw. „ausreichend" vergeben. Als „mangelhaft" wird die Zugänglichkeit der Informationen von 29 Unternehmen (21 % der auswertbaren Antworten) und als „ungenügend" gar in 34 Fällen (knapp 25%) bewertet. Dies führt im Ergebnis zu der unbefriedigenden „Durchschnittsnote" von 4,2.

Von den Unternehmen, die bereits Binnenschiffahrtstransporte durchführen, wird die Zugänglichkeit benötigter Informationen insgesamt spürbar besser beurteilt. Bei insgesamt 58 auswertbaren Antworten werden in 15 Fällen (knapp 26%) die Noten „sehr gut" und „gut" vergeben. Die gleiche Anzahl von 15 Unternehmen erteilt indes die Noten „mangelhaft" und „ungenügend". Bei einer resultierenden „Durchschnittsnote" von 3,5 verbleibt somit auch bei Unternehmen, die bereits zum Kundenstamm der Binnenschifffahrt gehören, ein erheblicher Spielraum zur Verbesserung des Informationsangebotes.

Völlig unbefriedigend wird die Zugänglichkeit von Informationen zum Preis- und Leistungsangebot der Binnenschiffahrt von denjenigen Unternehmen eingestuft, die diese bisher nicht nutzen. So wird die Note „sehr gut" überhaupt nicht und die Note „gut" lediglich in 3 Fällen vergeben. Als „mangelhaft" bzw. gar „ungenügend" wird die Zugänglichkeit hingegen in 44 Fällen, d.h. von knapp 60% der Unternehmen beurteilt. Entsprechend resultiert hieraus eine „Durchschnittsnote" von 4,7. Die Ergebnisse veranschaulicht die folgende Abbildung.

Beurteilung der Zugänglichkeit von Informationen zum Preis- und Leistungsangebot der Binnenschiffahrt



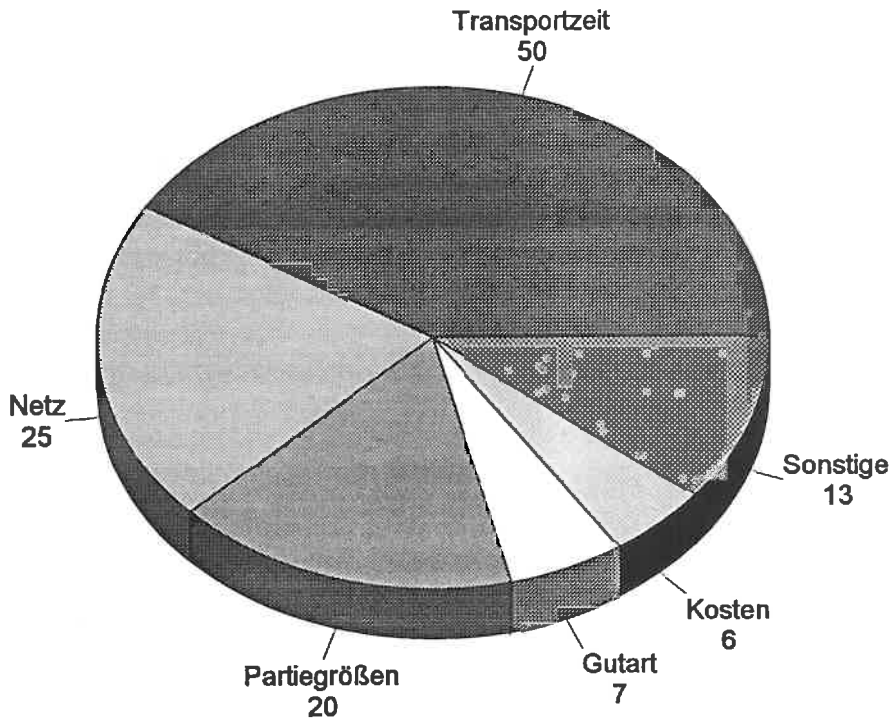
Die Bewertung der **Qualität des Informationsangebotes** führt insgesamt zu nur unwesentlich besseren Ergebnissen. Analog zur Benotung der Zugänglichkeit werden auch hier von den Unternehmen, die die Binnenschiffahrt bisher nicht nutzen, die schlechtesten Noten erteilt. Insgesamt resultieren aus der Bewertung „Durchschnittsnoten" von 4,1 (alle Unternehmen), 3,4 (Unternehmen mit Binnenschiffsaufkommen) sowie 4,6 (Unternehmen ohne Binnenschiffsaufkommen). Die Anzahl derjenigen Unternehmen, die mangels Erfahrung bzw. Kenntnis zur Qualität der Informationen keine Angaben machen konnten, liegt mit 72 bzw. gut 36% noch über derjenigen, die die Frage zur Zugänglichkeit nicht beantworten konnten.

Die Frage, ob die Binnenschiffahrt bei einem konkurrenzfähigen Leistungs-/Preisverhältnis grundsätzlich als Verkehrsträger in Betracht komme, wurde von den 124 Unternehmen, die die Binnenschiffahrt bisher nicht nutzen, in 43 Fällen bejaht. Die verbleibenden 81 Unternehmen können sich hingegen den Einsatz der Binnenschiffahrt grundsätzlich nicht vorstellen.

Als Hauptgründe dafür, daß die Binnenschiffahrt als Transportmittel grundsätzlich nicht

in Betracht kommt, werden von diesen Unternehmen in erster Linie zu lange Transportzeiten (50 Nennungen), die mangelnde bzw. schlechte Anbindung an das Wasserstraßennetz (25 Nennungen) sowie für das Binnenschiff ungeeignete Partiegrößen (20 Nennungen) angegeben. Der Ausschlußgrund Transportkosten, hier werden in erster Linie die (zusätzlichen) Umschlagkosten sowie der zusätzlich erforderliche Vor- bzw.Nachlauf als Nachteile genannt, sowie für das Binnenschiff ungeeignete Gutarten werden in 6 bzw. 7 Fällen genannt. Bei den sonstigen Ausschlußgründen (insgesamt 13 Nennungen) stehen für die Binnenschiffahrt ungeeignet kurze Transportentfernungen (5 Nennungen) sowie mangelnde Flexibilität (4 Nennungen) im Vordergrund.
Die folgende Abbildung veranschaulicht die relative Bedeutung der einzelnen Ausschlußgründe.

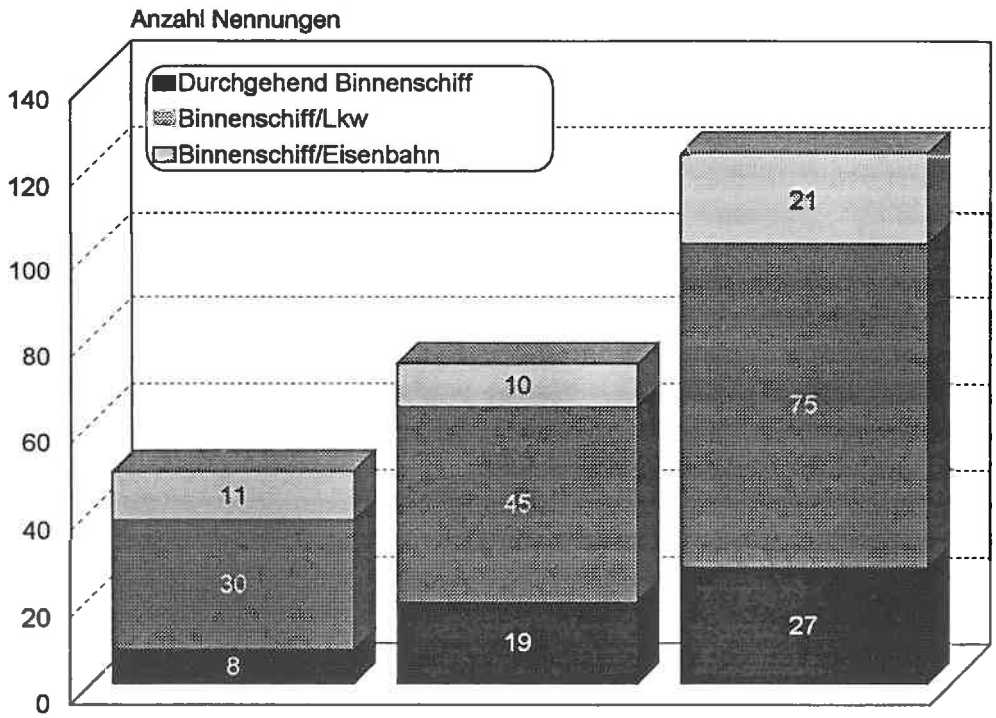
Gründe für den grundsätzlichen Ausschluß der Binnenschiffahrt
(81 von 198 Unternehmen; Anzahl Nennungen; Mehrfachnennungen möglich)



Von den insgesamt 67 Unternehmen, die sich die erstmalige (43 Unternehmen) oder verstärkte Nutzung (24 Unternehmen) der Binnenschiffahrt vorstellen können, wird als **möglicher Einsatzbereich** in 75 von 123 Fällen (Mehrfachnennungen waren möglich), d.h. bei 61% der Nennungen, der kombinierte Verkehr Binnenschiff/LKW genannt. Durchgehende Binnenschiffsverkehre sowie kombinierte Verkehre Binnenschiff/Eisenbahn werden in deutlich geringerem Maße (27 bzw. 21 Nennungen) als mögliche Einsatzbereiche gesehen. Mit Ausnahme der kombinierten Verkehre Binnenschiff/Eisenbahn dominieren bei den genannten Einsatzbereichen die Containerverkehre. Insgesamt erreichen diese einen Anteil von rd. 60% aller Nennungen (70% bei den durchgehenden Binnenschiffsverkehren, 60% bei den kombinierten Verkehren Binnenschiff/LKW und 48% bei den kombinierten Verkehren Binnenschiff/Eisenbahn).

Befragt nach **konkreten Transportrelationen**, auf denen der erstmalige oder verstärk-

Potentielle Einsatzbereiche der Binnenschiffahrt



te Einsatz der Binnenschiffahrt möglich sei, wurden von 70 Unternehmen insgesamt 75 Relationen benannt. Bei 50 der genannten Transportbeziehungen handelt es sich um Verkehre von bzw. zu Seehäfen. Den Versand der Unternehmen betreffen 52 Relationen, den Empfang die restlichen 23 Transportbeziehungen. Zum möglichen Transportaufkommen liegen 65 auswertbare Angaben vor. Insgesamt ergibt sich eine Transportmenge von knapp 2,1 Mio. t. Soweit die Angaben bei Containertransporten nicht in Tonnen sondern in Anzahl Containern vorlagen (dies ist bei 11 Relationen der Fall), wurden diese hierbei über eine angenommene durchschnittliche Beladung von 11 Tonnen je Container in Tonnen umgerechnet.

Die **Standorte** derjenigen Unternehmen, die konkrete Transportrelationen mit Potentialen für die Binnenschiffahrt benannt haben, liegen keineswegs ausschließlich in wasserstraßennahen Regionen. Entsprechend ist der Anteil der Unternehmen mit Wasserstraßenanschluß (12 von 70 Firmen, d.h. gut 17%) auch nur unwesentlich höher als bei der Grundgesamtheit (29 von 197 Unternehmen, d.h. knapp 15%). Die überwiegende Anzahl der Unternehmen mit konkreten Transportpotentialen hat ihre Standorte in West- und Süddeutschland im weiteren Einzugsbereich der westdeutschen Kanäle sowie des Rheins und seiner Nebenflüsse. Unternehmen mit Standorten in Nord- und Ostdeutschland haben hingegen in deutlich geringerem Umfang Transportrelationen mit Potentialen für die Binnenschiffahrt benannt.

4. Ausgewählte Ergebnisse der mündlichen Befragung

Im Hinblick auf die zentrale Fragestellung der Studie – Erfassung und Evaluierung der die Verkehrsträgerwahl maßgeblich beeinflussenden **Faktoren** – können im Ergebnis der Befragungen sowie der Vorstudie die folgenden Aussagen getroffen werden:

- Mit Ausnahme der Chemischen Industrie ist in den untersuchten Massenguttransportmärkten der Transportpreis, verstanden als Transportkosten für die gesamte Transportkette einschließlich Umschlag, evtl. erforderlichen Vor- bzw. Nachläufen sowie innerbetrieblichen Aufwendungen, das wichtigste Kriterium für die Verkehrsträgerwahl. Als weitere Faktoren sind in erster Linie Flexibilität, Zuverlässigkeit, Termintreue und Transportsicherheit von Bedeutung.
- In der Chemischen Industrie ist hingegen die Transportsicherheit das mit Abstand wichtigste Kriterium. Dem direkten Binnenschiffstransport werden in diesem Bereich gegenüber den konkurrierenden Verkehrsträgern Vorteile zugesprochen. Es folgen Serviceaspekte wie angepaßter Transportraum, Zuverlässigkeit, Sorgfalt der Behandlung, Leichtigkeit des Vor- und Nachlaufs und dann erst der Transportpreis.
- Auch außerhalb der klassischen Massenguttransportmärkte kommt im Ergebnis der Befragung den Transportkosten eine herausgehobene Bedeutung zu. Abweichend folgt allerdings bei nur geringem Abstand in der Anzahl Nennungen bereits an zweiter Stelle die Transportzeit, verstanden als Transportdauer bzw. -geschwindigkeit. Das relative Gewicht dieser beiden Faktoren bei der Verkehrsträgerwahl ist von den jeweils spezifischen Rahmenbedingungen und Erfordernissen der Transportvorgänge abhängig. In der Tendenz kommt der Transportzeit beim Versand hochwertiger Produkte häufig die ausschlaggebende Bedeutung zu, während im Empfang eher das Kriterium Transportkosten den Ausschlag gibt.

- Die Aussagen der Verladenden Wirtschaft werden von den Ergebnissen der Befragung von Unternehmen des Binnenschifffahrtsgewerbes bestätigt. Von allen Unternehmen werden übereinstimmend die Transportkosten als ein wesentlicher Bestimmungsfaktor der Verkehrsträgerwahl genannt. Als alleiniges bzw. alles überwiegendes Kriterium gelten die Transportkosten allerdings nur in 3 Fällen. Als weitere wichtige Faktoren werden Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Schnelligkeit, Sicherheit und Flexibilität genannt. Eine Abstufung der Kriterien wird in der Mehrzahl der Fälle nicht vorgenommen. Allgemein wird betont, daß deren Reihenfolge stark vom Transportgut abhängig ist. Darüber hinaus wird von einer Reihe von Unternehmen darauf hingewiesen, daß die Faktoren der Qualität der Transportabwicklung gegenüber dem Transportpreis um so größere Bedeutung haben, je komplexer die Transportketten und je hochwertiger die zu transportierenden Güter sind.

An erster Stelle der Häufigkeitsskala benannter **Schwächen der Binnenschiffahrt** steht übereinstimmend sowohl bei der Verladenden Wirtschaft als auch beim Binnenschiffahrtsgewerbe selbst die geringe Dichte des Wasserstraßennetzes mit den hierdurch in vielen Fällen bedingten Mehrkosten durch zusätzliche Umschlagvorgänge sowie Vor- bzw. Nachläufe. Hier läßt sich ein direkter Bezug zu den als wichtigstem Faktor der Verkehrsträgerwahl benannten Transportkosten herstellen. Da eine dem Bahn- und Straßennetz auch nur annähernd vergleichbare Dichte des Wasserstraßennetzes realistischerweise nicht in Betracht kommt, verbleibt hier aus gangbare Alternative nur eine Verbilligung der Transportvorgänge.

Insbesondere von den Industrie- und Handelsunternehmen außerhalb des Massengutbereiches wird als besondere Schwäche der Binnenschiffahrt neben der Dichte des Wasserstraßennetzes häufig auch deren geringe Transportgeschwindigkeit bzw. die zu lange Transportdauer benannt.

Bereits an zweiter Stelle der Nennungen der Unternehmen des Transportgewerbes sowie an dritter Stelle bei den Industrie- und Handelsunternehmen außerhalb des Massengutsektors folgt als benannte wesentliche Schwäche das unzureichende Informationsangebot der Binnenschiffahrt bzw. mangelnde Komplettangebote sowie fehlende professionelle Akquisitions- und Vertriebsbemühungen.

Befragt nach Marktsegmenten, in denen zukünftig gute **Entwicklungsperspektiven** für die Binnenschiffahrt gesehen werden, wird von den Unternehmen des Speditions- und Binnenschiffahrtsgewerbes mit Abstand am häufigsten (9 Nennungen) die Containerschiffahrt im Hinterlandverkehr der Seehäfen, insbesondere auf dem Rhein, genannt. Es folgt mit 5 Nennungen der Transport von Stückgütern, insbesondere Palettenware. Langfristig werden hier erhebliche Potentiale in der Einrichtung von hochfrequentierten Liniendiensten mit Spezialschiffen gesehen. Als weitere Potentiale werden der Recycling-/Umweltbereich (3 Nennungen), die Importkohle (2 Nennungen), der Rhein-See Verkehr mit Küstenmotorsschiffen (1 Nennung) sowie Schwerlast – und Anlagentransporte (1 Nennung) genannt. Von zwei Unternehmen werden durchaus auch im klassischen Massengutsektor noch Entwicklungsperspektiven gesehen, während zwei andere Unternehmen Potentiale für die Binnenschiffahrt insbesondere als Teilglied logistischer Gesamtpakete erwarten.

Von den insgesamt 75 Transportrelationen, die von den befragten Industrie- und Handelsunternehmen als potential für die Bin-

nenschiffahrt gesehen werden, entfallen 33 auf Containerverkehre, in erster Linie wiederum im Hinterlandverkehr der ARA-Häfen, 16 Relationen sind dem Stückgutbereich (Maschinen, elektrotechnische Erzeugnisse etc.), weitere 17 Relationen dem Massenstückgutbereich (insbesondere Eisen und Stahl) sowie die verbleibenden 9 Relationen dem Massengutbereich zuzuordnen.
Von den13 befragten Unternehmen mit Massengutaufkommen kontnen 8 für ihren jeweils eigenen Transportbedarf keine konkreten Transportrelationen mit Chancen für eine stärkere Nutzung der Binnenschiffahrt nennen. Allgemein werden allerdings insbesondere bei Containern und Importkohle Entwicklungschancen für die Binnenschifffahrt gesehen. Als konkrete Potentiale wurden der Transport von Kunststoffgranulaten, Transporte im Donaukorridor, Relationen nach Bernburg über Elbe und Saale sowie Sand- und Kiestransporte im Elbegebiet genannt. Bei den Verkehren über Elbe, Saale und Donau wurde als Voraussetzung jeweils deren Ausbau bzw. die Beseitigung von Engpässen gefordert.
Auf den nach der Häufigkeit ihrer Nennung abgestuften Wunschlisten **staatlicher Maßnahmen** zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschiffahrt besteht auf den ersten beiden Positionen eine bemerkenswerte Übereinstimmung zwischen den befragten Unternehmen der Verladenden Wirtschaft (sowohl mit als auch ohne Massengutaufkommen) sowie denjenigen des Speditions- und Binnenschiffahrtsgewerbes. Mit insgesamt 28 Nennungen steht der Wunsch nach verstärktem bzw. beschleunigten Wasserstraßenausbau an erster Stelle. An zweiter Position folgt mit 22 Nennungen die staatliche Förderung von Investitionen zur Modernisierung von Umschlageinrichtungen bzw. zur Optimierung der Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern.
Bei den Unternehmen mit Massengutaufkommen folgt an dritter Stelle mit 5 Nennungen der Wunsch nach Abschaffung bzw. zumindest deutlicher Reduzierung der Kanalabgaben. In einem Fall wird daneben die Abschaffung der Staffelung der Abgaben nach Gutarten gefordert. Beim Transportgewerbe nimmt die 3. Position der Wunschliste hingegen mit ebenfalls 5 Nennungen die Förderung von Programmen zur Modernisierung des Schiffsraumes ein. Als konkrete Projekte werden flach gehende Schiffe und Spezialschiffe für den Transport palettierter Stückgüter (pallet-shuttle) genannt. Es folgen mit 4 bzw. 3 Nennungen die Abschaffung bzw. Reduzierung von Kanalabgaben sowie die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen.
Bei den Industrie- und Handelsunternehmen steht bemerkenswerterweise an dritter Stelle der Nennungen der Wunsch nach staatlicher „Enthaltsamkeit". 7 Unternehmen geben explizit an, daß aus ihrer Sicht außer der Vorhaltung und dem Ausbau der Infrastruktur keinerlei staatliche Eingriffe in die Transportmärkte erfolgen sollten. In 3 Fällen wird die Forderung nach einer Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger erhoben und in 2 Fällen zielen Anregungen auf Programme zur Förderung einer Modernisierung des Schiffsraums. In jeweils 1 Fall beziehen sich die Wünsche auf staatliche Förderung bzw. Aktivitäten auf Marktpotentialuntersuchungen, Projekte in den Bereichen Datenverarbeitung und Telematik, Imagekampagnen sowie das Terminalprogramm für den Binnenschiffscontainerverkehr. Von einem weiteren Unternehmen wird die Forderung nach einer Erhöhung der Nutzlasten im Vor- bzw. Nachlauf per LKW erhoben.

5. Schlußfolgerungen, Maßnahmen- und Handlungsfelder

Wasserstraßen

Zur Sicherung und weiteren Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschiffahrt sind auch zukünftig produktivitätssteigernde Ausbaumaßnahmen an Binnenwasserstraßen wesentliche Voraussetzung. Die ökonomische Effizienz der Maßnahmen wird im Rahmen gesamtwirtschaftlicher Systemanalysen zur Bundesverkehrswegeplanung nachgewiesen. Im Hinblick auf die Inzidenz der durch Ausbaumaßnahmen erzielbaren Kostensenkungen der Binnenschiffahrt läßt sich feststellen, daß das Ausmaß deren Weitergabe an die verladende Wirtschaft insbesondere von der Intensität des verkehrsträgerinternen Wettbewerbs auf den jeweils relevanten Transportteilmärkten abhängt. Ob und ggf. in welchem Umfang hierdurch ausgelöst Model Split Verschiebungen zugunsten der Binnenschiffahrt eintreten, ist wiederum weitgehend vom Wettbewerbsverhalten der konkurrierenden Verkehrsträger, insbesondere der DB AG abhängig. Unabhängig hiervon sind Verlagerungswirkungen dann wahrscheinlich, wenn durch die Maßnahmen gravierende Engpässe beseitigt werden oder aber die Planbarkeit der Transporte erheblich verbessert wird. Als Beispiele hierfür können der Donauabschnitt Straubing – Vilshofen sowie die Elbquerung bei Magdeburg genannt werden.

Umschlageinrichtungen/Schnittstellen

Kostenstrukturberechnungen für ausgewählte Transportfälle haben deutlich gemacht, daß den Umschlagkosten im Rahmen der Gesamtkosten des Transportes per Binnenschiff erhebliche, teils sogar überwiegende Bedeutung zukommt. Darüber hinaus ist die Verfügbarkeit effizienter Einrichtungen zur Übergabe bzw. Übernahme des Transportgutes an den Schnittstellen eine grundlegende Voraussetzung für die Bildung kombinierter Transportketten. Schließlich können moderne Umschlageinrichtungen zu einer erheblichen Beschleunigung der Schiffsumläufe beitragen.
Der gezielten staatlichen Förderung von Investitionen zur Modernisierung von Umschlageinrichtungen sowie zur effizienteren Gestaltung der Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern kommt daher neben dem Wasserstraßenausbau eine herausragende Bedeutung im Hinblick auf die zukünftige Wettbewerbsposition der Binnenschiffahrt zu. Dies gilt um so mehr, als ein erheblicher Anteil der für die Binnenschiffahrt ermittelten Potentiale nur im Rahmen kombinierter Transportketten zu erschließen ist. Entsprechend ist die im Rahmen der Förderrichtlinie Kombinierter Verkehr auf der Grundlage eines umfassenden Terminalkonzeptes vorgesehene vorrangige Förderung trimodaler Terminals, die Binnenschiffahrt, Bahn und Straße miteinander verknüpfen, ausdrücklich zu begrüßen.

Teilladungen/Stückgüter

Sowohl bei den von den Industrie- und Handelsunternehmen erfragten Schwächen der Binnenschiffahrt als auch ei den von ihnen benannten Gründen, warum für sie der Einsatz der Binnenschiffahrt grundsätzlich nicht in Betracht kommt, spielt der Themenkomplex „mangelnde Eignung für kleine Partien bzw. Teilladungen" eine wichtige Rolle. Darüber hinaus hat die Analyse der benannten Binnenschiffspotentiale gezeigt, daß neben Containerverkehren auch dem Transport von Stückgütern erhebliche Bedeutung zukommt.

Die zukünftige Bedeutung von Stückgütern als möglichen Potentialen für die Binnenschiffahrt wird auch von den befragten Unternehmen des Binnenschiffahrtsgewerbes bestätigt. Diese Verkehre folgen nach Containertransporten bereits an zweiter Stelle der Häufigkeitsskala derjenigen Marktsegmente, für die vom Gewerbe gute Entwicklungsperspektiven gesehen werden. Um das erhebliche Transportpotential der Stückgüter, insbesondere palettierter Ware, zumindest teilweise für die Binnenschiffahrt gewinnen zu können, sind technische Innovationen sowohl beim Schiffsrraum als auch bei den Umschlageinrichtungen erforderlich. Der hiermit verbundene erhebliche finanzielle Aufwand stellt für private Investoren ein hohes Investitionsrisiko dar. Staatliche Maßnahmen, ausgerichtet als zeitlich befristete Zuschüsse zur Verminderung von Anlaufverlusten und Auslastungsrisiken, könnten hier die Entwicklung und Umsetzung technischer Innovationen, die der Binnenschiffahrt neue Märkte öffnen können, erheblich fördern und beschleunigen. Mögliche Ansatzpunkte bieten etwa das bereits von einigen Reedereien betriebene Zukunftsprojekt „pallet-shuttle", die Entwicklung seegängiger car-carrier sowie Bereiche der Kühl- und Fruchtlogistik.

Telematik

Der Aufbau elektronischer Wasserstraßeninformationssysteme (ELWIS, ARGO) durch die Wasser- und Schiffahrtsverwaltung wird von der überwiegenden Mehrheit der befragten Unternehmen des Binnenschiffahrtsgewerbes begrüßt. Lediglich zwei Unternehmen lehnen derartige Systeme als im Verhältnis zum Informationsgewinn zu kostspielig ab. Zwei weitere Unternehmen äußern sich grundsätzlich positiv, sehen hierin allerdings keine vordringliche Aufgabe.

Die staatliche Förderung weitergehender elektronischer Betriebs- und Informationssysteme wird hingegen von lediglich zwei Unternehmen befürwortet. Von fünf Unternehmen wird die Entwicklung und der Aufbau von umfassenden Telematikdiensten indessen nicht als Aufgabe des Staates gesehen. Im Gegenteil: der Qualität DV-gestützter Betriebs- und Informationssysteme wird zukünftig zunehmende Bedeutung als Wettbewerbsparameter in der Konkurrenz der Unternehmen untereinander beigemessen. Bei staatlichen Aktivitäten in diesem Bereich wird eine Verzerrung des Wettbewerbs befürchtet.

Informations- und Leistungsangebot der Binnenschiffahrt

An erster Stelle der Forderungen der befragten Industrie- und Handelsunternehmen an das Binnenschiffahrtsgewerbe steht mit deutlichem Abstand ein verbessertes Informationsangebot bzw. eine verstärkte Kundenbetreuung sowie deutlich verstärkte Bemühungen in den Bereichen Vermarktung und Akquisition. Insbesondere wird ein aktives Herantreten der Binnenschiffahrt an die Unternehmen mit konkreten Angaben zu Transportkosten, Transportzeiten und (im Containerverkehr) Abfahrtsfrequenzen gewünscht. Wichtig ist hierbei ein auf den Transportbedarf der jeweiligen Unternehmen abgestimmtes konkretes Informationsangebot. Die besondere Bedeutung dieser Faktoren für die Verkehrsträgerwahl liegt auf der Hand. Sind Preis- und Leistungsangebote der Binnenschiffahrt nicht zugänglich bzw. von unzureichender Qualität, so scheidet sie in vielen Fällen bereits aufgrund mangelnder Informiertheit der Entscheidungsträger als Transportalternative aus.
Ebenfalls häufig im Mittelpunkt der Wünsche an das Binnenschiffahrtsgewerbe steht die

Forderung nach dem Angebot von Komplettleistungen sowohl hinsichtlich der gesamten Transportkette Haus-Haus als auch im Bereich ergänzender Dienstleistungen und Logistikangebote. Darüber hinaus wird die verstärkte Einbindung der Binnenschiffahrt in die Logistikangebote von Seereedereien und Speditionen angeregt. So würden Transportalternativen unter Einschluß der Binnenschiffahrt in der Regel schlicht nicht angeboten.

Die Forderungen der Verladenden Wirtschaft stimmen weitgehend mit den zum Teil deutlich selbstkritischen Äußerungen der befragten Unternehmen des Binnenschiffahrtsgewerbes überein. Auch hier wird häufig noch vorhandenes tradiertes Denken bemängelt und deutlich stärker zukunfts- und kundenorientiertes Handeln gefordert. Insoweit besteht über die Bedeutung dieses Handlungsfeldes weitgehend Konsens.

Mit Blick auf die gegenwärtige Diskussion um ein grundsätzlich zu begrüßendes gemeinsames Marketingkonzept des Gewerbes sollte allerdings nicht außer Acht bleiben, daß allgemeine Image- und Werbekampagnen letztendlich nur dann zu einer verstärkten Einbeziehung der Binnenschiffahrt in die Transportabwicklung führen können, wenn den Verladern darüber hinaus die für ihre spezifischen Transporterfordernisse relevanten konkreten Informationen an die Hand gegeben werden und zudem Angebote für komplette Logistikketten „aus einer Hand" bereitstehen.

Kooperation Bahn/Binnenschiffahrt?

Verstärkte Kooperationsmöglichkeiten zwischen Bahn und Binnenschiffahrt werden von der Mehrzahl der befragten Unternehmen nicht bzw. kaum gesehen. Diese generelle Einschätzung darf den Blick allerdings nicht darauf verstellen, daß in Teilbereichen Kooperationen nicht nur gesamtwirtschaftlich sinnvoll sind, sondern auch im Eigeninteresse der – im Normalfall konkurrierenden – Verkehrsträger liegen. Ein Abbau tradierter „Feindbilder" kann hier sicherlich dazu beitragen, das Verhältnis zwischen den beiden Verkehrsträgern zu normalisieren und somit auch das Klima für zukünftige Kooperationen zu verbessern. Zwischen einzelnen Reedereien und der DB Cargo bereits abgeschlossene Kooperationsverträge zeigen, daß eine derartige Zusammenarbeit durchaus möglich und praktikabel ist. Als wesentliche Potentiale für eine zukünftige Kooperation werden von Teilen des Binnenschiffahrtsgewerbes insbesondere die Importkohle sowie (perspektivisch) der Transport von Stückgütern (Paletten) angesehen.

„Transportverlagerungen auf die Donau zum Stand der Untersuchungen des ifo-Instituts“

**Ministerialdirigent Dieter Wellner,
Bayerisches Staatsministerium
für Wirtschaft, Verkehr und Technologie**

Zum Stand der ifo-Untersuchungen über die Transportverlagerungen auf die Binnenschifffahrt und damit auf die Donau ist zu berichten:

Der Grund für die Beauftragung des ifo-Instituts im Jahre 1997 war ja, daß uns die Verlagerungsmengen infolge des staugestützten Donauausbaus, die PLANCO in seinem 1. Teilbericht vom November 1995 prognostiziert hatte, wenig plausibel schienen.

Bereits damals hatte das ifo-Institut zur Entscheidungsfindung im Jahre 1996 eine Stellungnahme abgegeben, die höhere Verlagerungsmengen als die von PLANCO genannten 310.500 t – im Wesentlichen Erzverkehre nach Linz – als wahrscheinlich erachtete.

Dazu kam noch, daß auch bei Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen in Österreich wesentlich höhere Verlagerungsmengen – abhängig von der Güte des Ausbaus – als möglich angesehen worden waren.

Da der Prognosehorizont für die neuen Untersuchungen vom Jahr 2010 in das Jahr 2015 verlegt werden sollte, war eine völlig neue Außenhandelsprognose im Donaukorridor notwendig.

Der Güterverkehr über die bayerische Donau wird von den Handelsbeziehungen zwischen den Rhein- und Donauanrainerstaaten geprägt. Der Verkehrskorridor im Einzugsgebiet des gesamten Wasserstraßensystems berührt folgende Länder:

Großbritannien, Niederlande, Belgien, Luxemburg, Frankreich, Schweiz, Deutschland, Österreich,Tschechien, Slowakei, Ungarn,Kroatien, Restjugoslawien, Bulgarien, Rumänien, Ukraine, Moldawien sowie die Türkei.

Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung – zentriert im Bruttoinlandsprodukt – ist ein signifikanter Bestimmungsfaktor für die Handelsbeziehungen eines Landes, dabei insbesondere für die Importnachfrage. Erstellt man für die Anrainerstaaten der Rhein-Main-Donau-Magistrale eine geschlossene Handelsverflechtungsmatrix, so tritt jeder der Korridorstaaten im gegenseitigen Außenhandel gleichzeitig als Export- und Importland in Erscheinung. Die bilateralen Handelsbeziehungen können somit als ein geschlossenes Verflechtungssystem betrachtet werden, in dem die Summe aller Warenimporte gleich ist der Summe aller Warenexporte.

Mit der Betrachtung der Importentwicklung der einzelnen Korridorstaaten kann somit die gesamte Außenhandelsverflechtung dargestellt und prognostiziert werden. Wegen der schwierigen Datenbeschaffung aus den östlichen Reformstaaten wurde die Importnachfrage vornehmlich durch die Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts der einzelnen Länder bestimmt. Dabei wurde ein nicht linearer Regressionsansatz verwendet.

Da sich die Reformländer des mittel- und osteuropäischen Raums bis zum Ausbruch des Kosovo-Krieges ökonomisch positiver als ursprünglich angenommen entwickelt haben und die gegenwärtige, aus dem Jugoslawienkonflikt resultierende Wirtschaftsschwäche der Balkanregion in absehbarer Zeit behoben sein wird, kann über eine aktualisierte Außenhandelsprognose auch die Transportnachfrage höher eingeschätzt werden.

Auf der Basis der nach einzelnen Warensegmenten und Gütergruppen differenzierten Außenhandelsprognose mit den inzwischen verbesserten Importquoten wurde das zwischenstaatliche Verkehrswachstum bis 2015 dem günstigeren Entwicklungstrend angepaßt, so daß sich für die aus der Außenhandelsentwicklung abgeleitete Verkehrsnachfrage bis zum Prognosehorizont folgendes Transportaufkommen über den bayerischen Donauraum ergeben könnte:

- *Lastkraftwagen*
  rd. 41,2 Mio. Tonnen = rd. 60 %
- *Bahn*
  rd. 15.8 Mio. Tonnen = rd. 23 %
- *Binnenschiff*
  rd. 11.3 Mio. Tonnen = rd. 17 %

Die prognostizierte Binnenschiffstransportmenge spiegelt das künftige Nachfragepotential im Hafen- und Transitverkehr auf der Problemstrecke der niederbayerischen *Donau ohne eine explizite Berücksichtigung von Ausbaumaßnahmen mit den zu erwartenden Transportverlagerungen wider.*
Um es noch einmal deutlich zu sagen: Die bisherigen Betrachtungen galten allein der möglichen Nachfragesteigerung, die vom Wachstum des Außenhandels im Donaukorridor induziert wird. Gezielte Dispositionen der Spediteure zugunsten der Binnenschifffahrt, die zu erwarten wären, wenn die Beeinträchtigungen durch die Niedrigwasserprobleme potentielle Transportverlagerungen nicht so stark behindern würden, wurden noch nicht beziffert.
Eine intensiv durchgeführte Expertenbefragung in Verbindung mit einer Fragebogenerhebung in der bayerischen Donauregion hatte zum Ziel, fachlich qualifizierte Aussagen über das Verkehrsmittelwahlverhalten der Akteure zu gewinnen. Immer wieder genannte Gründe, die einer stärkeren Nutzung des Binnenschiffs entgegenstehen, liegen in den unzureichenden und schwer kalkulierbaren Schiffahrtsbedingungen auf der bayerischen Donau.
Nach Aussagen der großen Binnenschiffsreedereien und der wichtigsten Binnenschiffspediteure, die selbst europaweite Transportdispositionen treffen, beträgt das potentielle Binnenschiffsaufkommen, das wegen der starken Beeinträchtigung durch lang anhaltende Niedrigwasserperioden im bayerischen Donauraum von anderen Verkehrsträgern übernommen werden muß, ca. 30 % des tatsächlichen Binnenschiffsaufkommens.
Unterstellt man, daß sich bei einer ausbaubedingten Stabilisierung der Wasserverhältnisse ein um 30 % höheres Transportniveau entwickeln würde, *wäre bei einer durchgehend ausgebauten und leistungsfähigen Donau für den Zeithorizont des Jahres 2015 ein Transportvolumen von 14,7 Mio. Tonnen vorstellbar.*
Eine Verkehrsnachfrage in der prognostizierten Größenordnung ist mit der gegenwärtigen Transportleistungsfähigkeit der Donau zwischen Straubing und Vilshofen nicht zu bewältigen, auch wenn die Schleusenkapazitäten in Kachlet und Straubing am jeweiligen Ende dieser Problemstrecke für höhere Schiffsfrequenzen ausreichen würden. Im Durchschnitt der letzten vier Jahre (1995-1998) betrug die Transportmenge eines beladenen Schiffes auf der Niedrigwasserstrecke rund *780 Tonnen bei einer Fahrfrequenz von 0,87 Güterschiffen* pro Fahrrichtung und Betriebsstunde. Wollte man das jährliche Transportaufkommen bei gleicher Schiffsladung auf 11,3 Mio. Tonnen erhöhen, so müßte eine Stundenfrequenz von 2,1 Güterschiffen pro Fahrrichtung und Betriebsstunde ermöglicht werden.
Länge und Breite der Schleusenkammern in Kachlet und Straubing sind so dimensioniert, daß sie Viererschubverbände bzw. 4 Schiffseinheiten fassen. Allerdings beträgt die Drempeltiefe in Kachlet nur 2,50 m. Geht man von einem Schiffsbetrieb aus, der pro Jahr an 350 Tagen mit jeweils 16 Stunden stattfindet, dann errechnet sich bei der Annahme einer Kreuzungsdauer von 68 Minuten (Kachlet) und einer Gleichverteilung der Schiffsankünfte ein maximaler Richtungsdurchsatz von 3,5 Schiffseinheiten pro Stunde.

Da Fahrgastschiffe und Privatboote die Schleusenkapazität ebenfalls beanspruchen und die Schiffsankünfte nicht gleich- sondern poissonverteilt sind, können in Straubing und Kachlet pro Schleusenkammer für jede Richtung letztlich 2,5 Güterschiffe pro Stunde bewältigt werden.
Die derzeitigen Schiffsverhältnisse auf der Problemstrecke (schmale Fahrrinnen, enge Kurven, niedrige Wasserstände) erlauben keine Schiffsfrequenz in der Höhe, wie sie die Schleusenkapazitäten hergeben würden. Die höchste in den Jahren 1995-1998 zwischen Straubing und Vilshofen empirisch festgestellte Schiffsfrequenz lag bei 1,16 Güterschiffen pro Betriebsstunde.
Ifo hat in seine Überschlagsrechnung eine maximale Streckenfrequenz von 1,3 Güterschiffen pro Richtung und Stunde eingestellt. Bei einer adäquaten Nachfragesteigerung wird angenommen, daß sich der Auslastungsgrad der beladenen Schiffe im Bergverkehr um 8,3 % und im Talverkehr um 9,0 % erhöht. Dadurch könnten auf der Problemstrecke, so, wie sie heute ist, 8,6 Mio. Tonnen Schiffsgüter befördert werden.

Für außenhandelsbasierte Nachfrageprognose von ifo in Höhe von 11,3 Mio. Tonnen wäre bei sonst gleichen Anforderungen wie beim Status quo eine Schiffsfrequenzsteigerung auf 1,7 Güterschiffe pro Stunde und Richtung erforderlich.
Aufgrund seiner Abschätzungen glaubt ifo, daß ein Ausbau mit einer Wasserstandserhöhung von 100 cm und einer Schiffsfrequenz von 1,4 Schiffe pro Stunde und Richtung, die außenhandelsinduzierte Nachfragesteigerung bewältigen könnte, weil bei dieser Verbesserung der Streckenleistungfähigkeit auch der Auslastungsgrad einer fortentwickelten Binnenschiffsflotte zunehmen würde.
Um die außenhandelsinduzierte Nachfragesteigerung und die mögliche Verlagerung von 30% bewältigen zu können, wäre eine Steigerung der Schiffsfrequenz auf rd. 1,8 Schiffe pro Stunde und Richtung notwendig.
Das sind unserer Ansicht nach sehr interessante Ansätze, die diskutiert und weiter vertieft werden sollten.

Wirtschaftliche Ursachen und Folgen der Balkankrise

Dr. Roland Schönfeld, Vizepräsident der Südosteuropa-Gesellschaft

Wieder geht im ehemaligen Jugoslawien ein furchtbarer Ausbruch von Unmenschlichkeit und Gewalt zu Ende. Wieder hofft die Weltöffentlichkeit, daß die seit einem Jahrzehnt von Krisen und Kriegen geschüttelte Balkanregion endlich zur Ruhe kommt. Wieder wird ein besonders schwer in Mitleidenschaft gezogenes Land von einer internationalen Schutztruppe besetzt, die auf unbestimmte Dauer dort ein Protektorat der Vereinten Nationen errichtet. Wieder ist ein Balkanland im Kriege verheert und seiner lebensnotwendigen Infrastruktur beraubt worden.

Es fällt schwer, den schrecklichen Ereignissen der vergangenen Wochen und Monate einen positiven Aspekt abzugewinnen. Zuviel ist zerstört worden, nicht nur an materiellen Werten. Wie schon in Kroatien und Bosnien-Herzegowina, so ist nun auch in Kosovo das Verhältnis zwischen den Volksgruppen auf Generationen hinaus vergiftet, ein Zusammenleben nur unter Zwang und militärischem Schutz möglich. Und doch gibt uns diese über Kosovo getroffene Vereinbarung mehr Hoffnung als das etwas künstliche Abkommen von Dayton, das einen Waffenstillstand erzwungen, aber bis zum heutigen Tage noch keinen Frieden zwischen den Völkern in diesem ungeliebten und ungewollten Staat hergestellt hat.

Wenn die Kosovo-Krise und der Krieg der NATO gegen die Bundesrepublik Jugoslawien auch nur eine verheißungsvolle, zukunftsweisende Wirkung haben, dann ist es zweifellos die Tatsache, daß der euro-atlantischen Staatengemeinschaft die wirtschaftlichen Ursachen dieses Konflikts bewußt geworden sind.

Der am 10 Juni 1999 in Köln von den Mitgliedsländern der Europäischen Union, den Vereinigten Staaten, Rußland, den betroffenen Balkanländern und den internationalen Finanzorganisationen beschlossene „Stabilitätspakt für Südosteuropa" ist eindeutig auf die Beseitigung der wirtschaftlichen Ungleichgewichte und Rückständigkeiten in der Balkanregion gerichtet. Diese Erkenntnis ist neu oder wurde verdrängt. Allzu vordergründig haben sich die Balkan-Auguren aller Länder darauf beschränkt, die ethnischen Konflikte in Südosteuropa mit unterschiedlichen Traditionen und historischen Erfahrungen, Mentalitäten und Konfessionen zu begründen. All diese Erklärungsversuche haben ihre Berechtigung.

Der wirtschaftliche Faktor

Doch ein wichtiger Faktor wurde meist außer Acht gelassen. Die Balkanländer sind von jeher wirtschaftlich kaum oder nur unzureichend entwickelt. Es ist ihnen nie gelungen, gegenüber den Industriestaaten Mittel- und Westeuropas aufzuholen. Der Abstand zu den „Kernländern" Europas hat sich sogar noch vergrößert. Der Versuch kommunistischer Regierungen, die Modernisierung dieser Volkswirtschaften durch brutale Zentralisierung zu erzwingen, ist weitgehend mißlungen. Nach dem Zusammenbruch der Regime blieben von dieser gutgemeinten Absicht nur Fehlinvestitionen und unrentable Produktionsstätten, eine Scheinblüte, die unter dem ersten Anhauch internationalen Wettbewerbs verdorren mußte.

Aber auch unter diesen Ländern gab es stets gewaltige regionale Unterschiede im Lebensstandard, in den Berufschancen, in der Ausbildung. Minderheiten wurden oft nicht nur gesellschaftlich, sondern auch wirtschaftlich diskriminiert. Besonders die nichtchristlichen, islamischen Volksgruppen in der Balkanregion wurden buchstäblich an den Rand, in wenig fruchtbare Gebirgsregionen abgedrängt. Fern von den Gewerbe- und Handelszentren verharrten sie in einer

zumeist agrarischen, rückständigen Lebensweise. Die slawischen Mehrheitsvölker übernahmen die Führung und sicherten sich eine auch wirtschaftlich privilegierte Stellung.
Der Vielvölkerstaat Jugoslawien war hierfür ein typisches Beispiel. Keiner Regierung war es gelungen, die überkommenen Entwicklungsunterschiede zwischen den Landesteilen, vor allem zwischen dem industrialisierten Norden und dem rückständigen Süden einzuebnen. Auch die staatliche Entwicklungspolitik des kommunistischen Jugoslawien versagte. Die Bürger Sloweniens, Kroatiens und Serbiens trugen die Hauptlast des erzwungenen Finanzausgleichs, der vor allem Bosnien-Herzegowing, Montenegro, Makedonien und dem Kosovo zugute kam.
Ideologische Verbohrtheit verhinderte eine wirksame Reform des Wirtschaftssystems. Während der sich immer mehr verschärfenden Wirtschaftskrise in den achtziger Jahren schwand die Solidarität der jugoslawischen Völker untereinander. Vor allem die wohlhabenderen Teilrepubliken verfolgten eine immer egoistischere Wirtschaftspolitik. Sie schotteten sich gegeneinander ab und der gemeinsame jugoslawische Markt zerbrach noch vor der Desintegration des Bundesstaates.
Slowenien und Kroation fühlten sich ausgebeutet. Sie erbrachten den größten Teil der Steuer- und Deviseneinnahmen des Bundesstaates. Die ihnen zwangsweise abverlangten Investitionsmittel für den armen Süden versanken dort angeblich in einem Sumpf von Korruption und Inkompetenz. Die eklatanten wirtschaftlichen Unterschiede innerhalb des Bundesstaates trugen zu seiner Auflösung erheblich bei. Während die wohlhabenderen Teilrepubliken Jugoslawiens die Last der ärmeren Regionen abzuschütteln suchten, fand dort die Unzufriedenheit und Hoffnungslosigkeit, vor allem unter den Millionen arbeitslosen Jugendlichen, ein Ventil im nationalistischen Haß. Mit dem Ausscheren Sloweniens und Kroatiens aus dem jugoslawischen Staatsverband begann der blutigste Zwist zwischen europäischen Völkern seit Ende des Zweiten Weltkriegs.
So ist der Kosovo-Konflikt, der in den vergangenen Wochen einen furchtbaren Höhepunkt erreichte, auch auf eine jahrzehntelange wirtschaftliche Vernachlässigung zurückzuführen. Die albanische Bevölkerung des Kosovo war schon vor dem Zweiten Weltkrieg, im autoritär regierten Königreich, schweren Repressalien ausgesetzt gewesen. Hartnäckig hielten die Kosovo-Albaner an ihrer Sprache, ihren Sitten und ihrer Religion fest und widerstanden allen Assimilierungsversuchen. Während die Serben sich mit Hilfe westlicher Länder um die Modernisierung und Industrialisierung ihrer Wirtschaft bemühten, blieb die Mehrheit der Albaner im Kosovo bei ihrer archaischen bäuerlichen Lebensweise.

Vernachlässigung des Kosovo

Als Tito 1944 in Jugoslawien eine kommunistischen Staat errichtete, schuf er für sechs Staatsvölker eigene Teilrepubliken, darunter sogar für die 600.000 Montenegriner. Den 1,6 Millionen Albanern im Kosovo wurde dieser Status verweigert. Für sie war lediglich ein autonomes Gebiet, seit 1963 eine Autonome Provinz innerhalb der Teilrepublik Serbien vorgesehen. Die Repressalien der Vorkriegszeit setzten sich fort. Staatliche Investitionen konzentrierten sich auf die Industriezentren. Das Kosovo ging leer aus. Seit dem Bruch mit Moskau wurden die Albaner im Kosovo verdächtigt, irredentistische Absichten zu hegen und sich dem feindlichen Albanien anschließen zu wollen. Die albanische Volksgruppe wurde bespitzelt und un-

terdrückt. Der Polizeiapparat im Kosovo bestand praktisch nur aus Serben.
Erst Ende der sechziger Jahre ändert Tito seine Politik und gestand den Albanern mehr Rechte zu. Auch Wirtschaftshilfe floß nun in den Chrom- und Kupferbergbau, die Textilindustrie wurde gefördert. Nun drehten die Albaner den Spieß um. Nachdem sie sich in der Partei und in der Verwaltung durchgesetzt hatten, begannen sie, die serbische Bevölkerung aus ihrer Provinz zu verdrängen. Ein aggressiver albanischer Nationalismus machte den Serben und Montenegrinern in Kosovo das Leben schwer. Der Anteil der alabanischen Bevölkerung stieg zwischen 1960 und 1980, auch wegen des enormen Geburtenüberschusses der muslimischen Bevölkerung, von weniger als zwei Drittel auf mehr als vier Fünftel. Der Anteil der Slawen (Serben und Montenegriner) an der Bevölkerung des Kosovo sank bis 1981 auf 13 Prozent.
Immer lautstarker forderten die Kosovo-Albaner für ihre Provinz den Status einer eigenen Teilrepublik, wogegen sich die serbische Parteiführung erfolgreich zur Wehr setzte. Kosovo wurde zu einem Herd politischer Unruhe. Im April 1981 brach im Kosovo ein Aufstand aus. Demonstranten skandierten: „Wir sind Albaner und keine Jugoslawen!" Der Aufstand wurde gewaltsam niedergeschlagen. Tausende von Albanern füllten die Gefängnisse. Doch der jugoslawischen Bundesregierung gelang es nicht, das Kosovo wieder zu befrieden. Mit zunehmender Unterdrückung erhielten illegale separatistische Organisationen der Kosovo-Albaner vor allem Zulauf von Schülern und Studenten.
Der Serbenhaß der Kosovo-Albaner wurde durch den desolaten Zustand der Wirtschaft genährt. Kosovo blieb eine unterentwickelte Region. Mißwirtschaft, Korruption und Arbeitslosigkeit nahmen hier in den achtziger Jahren noch rascher zu als in anderen Landesteilen. Infolge der Vernachlässigung durch die staatliche Entwicklungspolitik nahm die Produktivität der primitiven Landwirtschaft noch weiter ab. Die wenigen Industriebetriebe im Kosovo blieben veraltet, unrentable, konkurrenzunfähgi und meist hochverschuldet. Kosovo war das „Armenhaus Jugoslawiens". Nur die Hälfte der arbeitsfähigen Bevölkerung hatte einen Arbeitsplatz. Die galoppierende Inflation und der Rückgang der Realeinkommen in Jugoslawien waren im Kosovo am bittersten spürbar. Versuche der jugoslawischen Regierung, der Abwanderung der Serben aus dem Kosovo Einhalt zu gebieten, mißlang. 1991 waren nur noch knapp 10 Prozent der etwa 2 Millionen Einwohner des Kosovo Serben.

Serbische Unterdrückung

Schon 1986 hatten Angehörige der serbischen und montenegrinischen Minderheit des Kosovo in Belgrad demonstriert, weil sie sich von der jugoslawischen Regierung im Stich gelassen fühlten. Nun schwang sich ein serbischer Politiker zum Protektor der Serben und Montenegriner im Kosovo auf, der bis zum heutigen Tage eine Schlüsselfigur im Kosovo-Konflikt geblieben ist: Slobodan Milosevic. Er organisierte Massendemonstrationen und Solidaritätskundgebungen für die „rechtlosen, erniedrigten, beleidigten" Slawen im Kosovo, brachte die Partei auf seinen Kurs und setzt im März 1989 schließlich eine Verfassungsänderung durch, mit der die Autonomie der Provinzen Kosovo und Vojvodina beseitigt wurde. Als Hunderttausende von Kosovo-Albanern gegen diese Entrechtung protestierten, wurden sie von der serbischen Polizei zusammengeschlagen.

Über Kosovo wurde der Ausnahmezustand verhängt – und bis zum heutigen Tage nicht aufgehoben. Eine Verhaftungswelle rollte über das Land. Fast alle Albaner wurden aus dem öffentlichen Dienst, aus ihren Ämtern in der Verwaltung, in Schulen und Krankenhäusern entlassen. Versammlungen waren verboten, albanische Schulen und die albanische Universität in Pristina wurden geschlossen. Doch albanischer Unterricht fand weiterhin heimlich und in Privathäusern statt. Anstelle des aufgelösten Parlaments der Autonomen Provinz Kosovo bildete sich eine Volksvertretung im Untergrund, die den Schriftsteller Ibrahim Rugova zum Präsidenten wählte. 1990 verabschiedete das von der serbischen Regierung nicht anerkannte Parlament eine Verfassung der unabhängigen „Albanischen Republik Kosova". In einem gemeinem Referendum nahm die albanische Bevölkerung des Kosovo diese Verfassung im September 1991 an. Im Untergrund organisierte Wahlen bestätigten im Mai 1992 die Führung Rugovas und seiner „Demokratischen Liga".

Die Unabhängigkeitserklärung für das Kosovo, die Rugova im September 1991 an die westlichen Regierungen versandte, wurde nicht zur Kenntnis genommen. Der einzige Staat der Welt, der die „Republik Kosova" als unabhängig anerkannte, war das benachbarte Albanien. Die albanische Regierung versuchte vergeblich, die Kosovo-Frage auf die internationale Bühne zu bringen. Am 25. Juni 1991 hatten Slowenien und Kroatien ihre Trennung vom jugoslawischen Staatsverband und die Gründung souveräner und unabhängiger Staaten proklamiert. Unmittelbar danach brach der Krieg in Jugoslawien aus, der erst nach viereinhalb Jahren in Dayton vorläufig beendet werden konnte.

Wegen der Aggression der Jugoslawischen Volksarmee in Slowenien und Kroatien verhängte die Europäische Gemeinschaft im Oktober 1991 wirtschaftliche Sanktionen über Jugoslawien und kündigte ihr Handels- und Kooperationsabkommen auf. Am 15. Januar 1992 erkannten die Mitgliedsländer der EG die Souveränität Sloweniens und Kroatiens an und nahmen diplomatische Beziehungen zu ihnen auf. Die Bundesrepublik Deutschland hatte diesen Schritt im Alleingang und zur allgemeinen Überraschung bereits drei Wochen vorher vollzogen. Die Verselbständigung Bosnien-Herzegowinas und Makedoniens folgten. Eine Anerkennung des Kosovo stand nicht zur Debatte, da ihm der Status einer Teilrepublik fehlte und seine Grenze zu Serbien nicht als Staatsgrenze angesehen wurde.

Bis zum Friedensschluß in Dayton stand Kosovo nicht auf der Tagesordnung. Als Ibrahim Rugova 1991 in Bonn weilte, wurde er noch nicht einmal von einem untergeordneten Beamten des Auswärtigen Amts empfangen. Zur internationalen Jugoslawien-Konferenz , die im August 1992 in London stattfand, war Rugova nicht eingeladen worden. Als er dennoch anreiste, beachtete ihn niemand. Die offiziellen Repräsentanten des Westens lehnten Gespräche mit ihm ab, um das Einvernehmen mit der serbischen Führung nicht zu stören. Selbst die Vertreter der westlichen Medien, die sich ständig um die Präsidenten Kroatien, Serbiens, Sloweniens und Bosnien-Herzegowinas scharten, ignorierten den heimlich gewählten Präsidenten des Kosovo, der ihnen die verzweifelte Lage seines Volkes zu schildern suchte. Tatsächlich war es im Kosovo zu keinen größeren Unruhen mehr gekommen. Diese Friedhofsruhe in der Provinz war dem gnadenlosen serbischen Polizeiregime, aber auch der gemäßigten Führung der Kosovo-Albaner unter Ibrahim Rugova zuzuschreiben. Rugova war es gelungen, seine Lands-

leute mit der Hoffnung auf eine internationale Lösung des Kosovo-Problems ruhig zu stellen. Doch alle seine Versuche, die Kosovo-Frage zu internationalisieren, scheiterten am Desinteresse der westlichen Länder.

Vertane Chancen

Chancen, diesen Konfliktherd zu entschärfen, wurden leichtfertig vertan. So verzichtete die Kontaktgruppe, wohl auf amerikanischen Druck, auf den Versuch, eine Autonomie für die Serben in der kroatischen Krajina und in Slowenien gegen die Wiederherstellung der Autonomie des Kosovo durchzusetzen. Stattdessen gestattete die Kontaktgruppe der koratischen Regierung im Frühjahr und Sommer 1995 ihre mit Hilfe der USA aufgerüstete Armee in Westslawonien und in die Krajina einmarschieren zu lassen und eine weitere Flüchtlingswelle, diesmal von über 200.000 Serben, auszulösen.
Für die westlichen Unterhändler lag der Schlüssel der Friedensinitiative für Bosnien-Herzegowina bei den Präsidenten Kroatiens und Serbiens, Tudjman und Milosevic, die beide geschont werden sollten. Vor allem Slobodan Milosevic wurde in Dayton geradezu hofiert. Sein Wunsch, aus der Strafecke herauszukommen und auf die internationale Bühne zurückzukehren, als Sprecher aller Serben anerkannt und als gleichberechtigter Verhandlungspartner über die zukünftige Friedensordnung im ehemaligen Jugoslawien einbezogen zu werden, wurde erfüllt. Der Antrag der Kosovo-Albaner, Milosevic in Dayton auch zum Einlenken in der Kosovo-Frage zu zwingen, fiel unter den Tisch.
Die Enttäuschung der albanischen Bevölkerung im Kosovo über ihre erneute Vernachlässigung durch die internationale Staatengemeinschaft äußerte sich in verschärften Spannungen. Vergeblich forderten die albanischen Führer des Kosovo im Frühjahr 1996 die Mitgliedsstaaten der Europäischen Union auf, ihre Anerkennung der Bundesrepublik Jugoslawien und die Aufhebung der Sanktionen an die Bedingung zu knüpfen, die Unterdrückung der albanischen Bevölkerung im Kosovo zu beenden. Auf Terrorakte albanischer Extremisten im April 1996 reagierte die serbische Polizei mit Verhaftungen, Folterungen und verschärfter Repression. Eine Auswanderungswelle, vor allem junger Albaner, in die westlichen Staaten, aber auch nach Makedonien setzte ein. Ibrahim Rugova forderte die USA auf, die Rolle einer Schutzmacht im Kosovo zu übernehmen. Er fand kein Gehör.
Die Autorität des konsensbereiten, aber erfolglosen Rugova bei der albanischen Bevölkerung des Kosovo schwand dahin. Radikale Gruppen, die er bisher zu bändigen vermocht hatte, machten sich von ihm los. Ihre extremistischen Forderungen fanden unter den verzweifelten Kosovo-Albanern Gehör. Bewaffnete Freischärler, die sich „Befreiungsarmee Kosova“ (UCK) nannten, nahmen einen Partisanenkampf mit er serbischen Polizei auf und provozierten brutale Repressalien. Belgrad entsandte Armee-Einheiten in das Kosovo. Serbische Soldaten, Polizisten und fanatisierte Freischärler lieferten sich immer härtere Kämpfe mit der UCK, der die albanische Jugend des Kosovo in hellen Scharen zulief. Im Sommer 1998 waren über hunderttausend Menschen auf der Flucht, Zehntausende suchten ihr Heil in den Nachbarländern Albanien und Makedonien.
Als es den amerikanischen und europäischen Unterhändlern im Januar 1999 endlich gelang, die Konfliktparteien in Rambouillet bei Paris an den Verhandlungstisch zu zwingen, war es nicht mehr Ibrahim Rugova und die von ihm geführte Demokratische Liga Kosovo (LDK) allein, die die Sache der

Kosovo-Albaner vertraten. Neben ihm saßen die Anführer der UCK, die selbstbewußt auftraten, das große Wort führten und von einem Konferenzbeobachter als „machtbesoffen" charakterisiert wurden. Die Weigerung der serbischen Regierung, die von ihr als bedingungslose Kapitulation bezeichneten Friedensbedingungen zu unterzeichnen, setzte die westliche Staatengemeinschaft, die mehrmals mit einer militärischen Intervention gedroht hatte, in Zugzwang. Ohne Zustimmung des UN-Sicherheitsrates, wo Rußland und China ihr Veto angedroht hatten, begann die NATO am 24. März 1999 ihre Bombenangriffe gegen militärische und zivile Ziele in der Bundesrepublik Jugoslawien.

Die NATO-Angriffe veranlaßten die serbischen Führer, ihre Politik der ethnischen Säuberung im Kosovo zu einer groß angelegten Vertreibungsaktion zu steigern. Innerhalb weniger Wochen befanden sich mehr als eine Million terrorisierter Kosovo-Albaner auf der Flucht. Etwa 50.000 schwerbewaffnete serbische Soldaten operierten, von der NATO weitgehend unbehelligt, im Kosovo. Die UCK wurde praktisch ausgeschaltet, ihre versprengten Reste retteten sich hinter die albanische Grenze. Weite Teile des Kosovo wurden verwüstet. Etwa 850.000 Flüchtlinge und Vertriebene aus dem Kosovo strömten nach Albanien und Makedonien.

Ein schwieriger Friede

Erst nach elf Wochen ununterbrochener Luftangriffe und mit russischer Hilfe gelang es, Milosevic zum Nachgeben zu zwingen. Nach einer Resolution des UN-Sicherheitsrates verließen die serbischen Einheiten das Kosovo. Mit ihnen flüchteten etwa 150.000 Serben, deren Familien seit Generationen in der Provinz gelebt oder die als Flüchtlinge aus Kroatien oder Bosnien im Kosovo eine Zuflucht gesucht und nun zum zweiten Mal ihr Dach über dem Kopf verloren hatten.

Der serbischen Armee folgten Truppen der NATO mit dem Auftrag des UN-Sicherheitsrates, den geflüchteten Kosovo-Albanern die Rückkehr zu ermöglichen und im Kosovo ein internationales Protektorat zu errichten. Sie haben die Pflicht, die vereinbarte Waffenruhe notfalls mit Gewalt durchzusetzen. Sie sollen für öffentliche Ordnung und Sicherheit sorgen, eine nicht ganz leichte Aufgabe, wie die Entwicklung der vergangenen Tage gezeigt hat. Eine internationale zivile Übergangsverwaltung wird der Bevölkerung des Kosovo eine „substantielle Autonomie innerhalb der Bundesrepublik Jugoslawien" verschaffen.

Für die serbische Führung hatte sich ihre Halsstarrigkeit und das Warten auf russische Vermittlung gelohnt. Das in Belgrad unterzeichnete und von der NATO und vom UN-Sicherheitsrat abgesegnete Abkommen war günstiger als die in Rambouillet diktierten Friedensbedingungen. Die jugoslawische Armee verließ eine auf Dauer unhaltbare Position in einem feindlichen Umfeld. Sie hatte nicht aufgegeben, sondern wich – fast unbeschadet – der gewaltigsten Militärmacht der Erde. Die Forderung der NATO nach ungehinderter Bewegungsfreiheit in ganz Jugoslawien wurde auf das Kosovo beschränkt. Nicht nur NATO-Einheiten, sondern auch eine russische Schutztruppe werden im Kosovo stationiert, die von ihren Sympathien für die „serbische Sache" kein Hehl macht. Nicht die EU oder die NATO, sondern der UN-Sicherheitsrat garantiert die Integrität des serbischen Staates und die Unverletzlichkeit seiner Grenzen – ganz im Gegensatz zum Unabhängigkeitspostulat der UCK und wohl auch zum Willen der Bevölkerungsmehrheit im Kosovo.

Außerdem wird auch die Bundesrepublik Jugoslawien von dem groß angekündigten und bereits intensiv beratenen „Stabilitätspakt" für Südosteuropa profitieren. Zunächst sollen sich die materiellen Segnungen dieses Projekts auf humanitäre Hilfe für die serbische Bevölkerung beschränken. Aber es versteht sich wohl von selbst, daß zur Sicherung der Grundbedürfnisse nicht nur Nahrungsmittellieferungen, sondern auch die Versorgung mit Strom und Wasser gehören. Die serbische Regierung wird nicht in der Lage sein, Elektrizitätswerke und sonstige Versorgungseinrichtungen ohne ausländische Hilfe wieder aufzubauen.

Das apodiktische „Nein" von Präsident Clinton auf die Frage, ob Serbien bei der Wiederherstellung der Donaubrücken und der Transitwege mit internationaler Unterstützung rechnen könne, solange Milosevic am Ruder sei, kann nicht ernst gemeint sein. Eine solcher Verweigerung gliche angesichts der wirtschaftlichen Ziele des Stabilitätspakts dem berühmten Schuß in den eigenen Fuß. Niemand kann zur Zeit die innenpolitische Lage in Serbien beurteilen. Die Opposition ist nicht nur durch das von der Regierung verhängte Kriegsrecht und die systematische Verfolgung Oppositioneller, sondern auch durch die Bombenangriffe der NATO mundtot gemacht worden. Gerade unter dem verängstigten und verunsicherten Teil der Bevölkerung hat Milosevic stets seine Anhänger gefunden. Die Opposition ist unter sich zerstritten. Eine weniger nationalistische Alternative zu Milosevic zeichnet sich im Parteienspektrum Serbiens nicht ab.

Die internationale Staatengemeinschaft steht mit ihren politischen und wirtschaftliche Problemen in der Balkanregion erst am Anfang. Die Siegesrhetorik der westlichen Politiker und Medien, die eine wochenlange Kriegspropaganda abgelöst hat, sollte nicht darüber hinwegtäuschen, daß sich die Mitgliedsstaaten der NATO und der Europäischen Union in eine schwierige Lage manövriert haben, deren Herausforderungen sie noch auf Jahrzehnte hinaus in Anspruch nehmen werden.

Erneut wird in einem südosteuropäischen Land mit einem hohen Aufwand an laufenden Kosten und auf eine völlig unbestimmte Dauer ein militärisch abgesichertes Protektorat errichtet. Wie schon in Bosnien, haben sich sowohl die USA als auch Rußland als unentbehrlich erwiesen, wenn es darum geht, einen innereuropäischen Konflikt zu lösen. Rußland wird sich aus einer langfristigen Friedensordnung in Südosteuropa nicht verdrängen lassen. Die slawischen Völker der Region werden in Moskau immre einen gewichtigen Fürsprecher und Verbündeten finden. Die westliche Staatengemeinschaft hat sich verpflichtet, nicht nur humanitäre Hilfe für die kriegs- und vertreibungsgeschädigte Bevölkerung zu leisten, sondern auch die sowohl von der NATO als auch von der serbischen Armee angerichteten materiellen Schäden zu beseitigen. Darüber hinaus wird sie durch eine groß angelegte Aufbauhilfe und Anschubfinanzierung einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung des Wohlstands und damit zur Sicherheit und Stabilität in der gesamten Balkanregion leisten.

Über das Ausmaß der im Kosovo, in Serbien und Montenegro angerichteten Schäden gibt es noch keine zuverlässigen Schätzungen. Die bisher vorliegenden, meist abenteuerlichen Schadensrechnungen von seiten der Betroffenen sind kaum ernst zu nehmen. Selbst die Kosten des gegen die Bundesrepublik Jugoslawien geführten Krieges werden weitgehend unter Verschluß gehalten. Die als Kosten der 31.529 Bombenangriffe genannten 11 Mrd. DM betreffen wohl nur den Wiederbeschaffungswert der abgewor-

fenen Bomben und Raketen. Allein die von den deutschen Tornados verschossenen 240 Harm-Raketen kosteten 1,2 Mrd. DM. Die Stationierung von ca. 50.000 Soldaten der internationalen Friedenstruppe für Kosovo (KFOR) wird jährliche Kosten von 8 Mrd. DM verursachen. Während der zunächst ins Auge gefaßten drei Jahre werden die am Einsatz beteiligten Länder also ca. 24 Mrd. DM aufwenden müssen. Am Beispiel Bosnien läßt sich absehen, daß es mit diesem Zeitraum nicht getan sein wird.

Die Schadensbilanz

Es ist erstaunlich, wie ungenau und widersprüchlich die Angaben über die durch den Luftkrieg angerichteten Schäden sind – trotz technisch hochentwickelter Luftaufklärung. Nach Angaben der NATO wurden in der Bundesrepublik Jugoslawien 34 Straßenbrücken, 11 Eisenbahnbrücken, 12 Eisenbahn- und Straßenverbindungen, 5 Flughäfen, 2 von 3 Ölraffinerien sowie – nach jugoslawischen Angaben – über 200 Industriebetriebe und Kraftwerke zerstört. Nach Schätzungen der Münchener Universität der Bundeswehr belaufen sich die Kriegsschäden auf 26 Mrd. DM, während die jugoslawische Regierung von Wiederaufbaukosten in Höhe von 225 Mrd. DM ausgeht.
Am wenigsten verläßlich scheinen die NATO-Angaben über das zerstörte jugoslawische Militärgerät. Wenigstens aus dem Kosovo zog eine weitgehend unbeschädigte, hochgerüstete jugoslawische Armee ab. Über die Zahl der zerstörten Flugzeuge, Artilleriegeschütze und Panzer, der Kasernen und Munitionsvorräte gibt es nur Rätselraten. Nach Schätzungen der NATO sollen 10.000 jugoslawische Soldaten getötet oder verletzt worden sein. Nach jugoslawischen Angaben wurden bei den Luftangriffen 1.500 Zivilisten getötet und 5.000 verletzt.
Es steht zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht einmal nachweisbar fest, wieviele Donaubrücken auf der serbischen Strecke völlig zerstört, beschädigt oder nur unpassierbar geworden sind. Offenbar sind Novi Sad, Smederovo und andere Städte an der Donau stärker betroffen als Belgrad. Aus Paris wird gemeldet, daß es dem Druck der französischen Regierung in der NATO zu danken sei, daß die Mehrzahl der Donau- und Save-Brücken in Belgrad intakt geblieben sind. Dagegen liegen alle drei Donaubrücken in Novi Sad und die Brücke zwischen Backa Palanka und dem kroatischen Ilok im Wasser.
Bis die Donau wieder schiffbar sein wird, können Monate vergehen. Allein der schaden, der den Reedereien der Donau-Anliegerstaaten durch die Sperrung dieses Verkehrsweges entsteht, könnte sich auf Hunderte von Millionen DM summieren. Noch gravierender sind die Verluste, die die Wirtschaft der Balkanländer durch die Kriegsfolgen erleidet. Für Makedonien, Rumänien und Bosnien-Herzegowina entwickelte sich Jugoslawien nach Aufhebung der Sanktionen wieder zu einem wichtigen Handelspartner. Für Bosnien-Herzegowina betrifft das Wegbrechen dieses Absatzmarktes 43, für Makedonien 23 Prozent der Exporte. Die Sperrung der jugoslawischen Transitrouten und nun auch der Donau hat weitreichende Folgen für die gesamte Balkanregion.
Alle Balkanländer sind in höchstem Maße vom Außenhandel abhängig. Da es an interner Nachfrage fehlt, ist der Export der bei weitem wichtigste Wachstumsfaktor der Wirtschaft. Die meisten Industriezweige sind auf die Zufuhr ausländischer Rohstoffe und Halbwaren angewiesen. Selbst Nahrungs- und Futtermittel müssen importiert werden.

Ein Großteil der ein- und Ausfuhrgüter sind Massenwaren, die auf den preiswerten Flußtransport angewiesen sind.
Seit Anfang der neunziger Jahre haben sich alle Donau- und Balkanländer von der künstlichen Konzentration ihres Außenhandels auf die Sowjetunion und die übrigen ehemals sozialistischen Staaten gelöst. Sie besannen sich ihrer traditionellen Handels- und Kapitalbeziehungen nach Mittel- und Westeuropa. Die Länderstruktur ihrer Ein- und Ausfuhren änderte sich grundlegend. Heute ist die Europäische Unin der bei weitem wichtigste Handelspartner.
Schon der Kriegsausbruch im ehemaligen Jugoslawien und die von der Europäischen Union über Belgrad verhängten Sanktionen haben die Umorientierung des Warenaustauschs schwer behindert Die erneute Unterbrechung der direkten Verkehrswege nach Westeuropa ist für Bulgarien, Rumänien, Makedonien und Albanien eine wirtschaftliche Katastrophe. Durch die Verteuerung der Transportkosten sind zahlreiche Exportprodukte auf dem Weltmarkt nicht mehr konkurrenzfähig. Erhöhte Importkosten steigern den Inflationsdruck. Die Regierungen dieser Länder, die mit chronischen Budgetdefiziten kämpfen, sind nicht in der Lage, den Exporteuren und Importeuren Ausgleichszahlungen zu leisten.
Weitere beträchtliche Schäden sind durch den Rückgang der Deviseneinnahmen aus dem Tourismus entstanden. Von der Kriegsangst sind vor allem die Fremdenverkehrsgebiete in Kroatien und Makedonien, in geringerem Maße auch in Ungarn, Rumänien und Bulgarien betroffen. Schwerwiegender ist der Vertrauensverlust der ausländischen Investoren und Kreditgeber. Alle Balkanländer sind zum Ausgleich ihrer Zahlungsbilanz auf preiswerte Devisenkredite und auf ausländische Direktinvestitionen angewiesen.

Dringender Hilfsbedarf

Die Balkanländer erwischte der Kosovo-Konflikt auf dem falschen Fuß. Alle haben seit vergangenem Jahr mit Absatzschwierigkeiten, steigenden Leistungsbilanzdefiziten, Löchern im Staatshaushalt und zunehmender Geldentwertung zu kämpfen. Der Preisdruck auf dem Weltmarkt, rückläufige Nachfrage und die Wirtschaftskrise in Rußland haben zu dieser ungünstigen Entwicklung beigetragen. Im wesentlichen aber sind die wirtschaftlichen Probleme der Balkanländer hausgemacht. Im Vergleich zu den erfolgreicheren Transformationsländern Ostmitteleuropas – Polen, Tschechien, Ungarn und Slowenien – hatte die Balkanregion schlechtere Ausgangsbedingungen, einen niedrigeren Entwicklungsstand, noch ineffizientere Industriebetriebe, eine unzureichende Infrastruktur. Politische Instabilität, ein starker Einfluß der ehemaligen Kommunisten in der Politik, inkompetente Währungspolitik, die zur inflationären Aushöhlung der Wirtschaft führte, die verschleppte Privatisierung der maroden Staatsindustrie und eine mafiose Vernetzung von Politik und Wirtschaft haben den unerläßlichen Übergang zu Demokratie und Marktwirtschaft verzögert.
In *Bulgarien* war eine entschlossene Reformpolitik erst nach dem Regierungswechsel von 1997 möglich. Der Wirtschaft fehlt das Auslandskapital. Insgesamt wurden bisher in Bulgarien nur 2 Mrd. $ investiert, dreißigmal weniger als in Ungarn. Das Bulgarien-Risiko ist auf den internationalen Finanzmärkten seit Ausbruch des Kosovo-Konflikts auf das Niveau Rußlands gestiegen. Zur Modernisierung der Wirtschaft und zur Finanzierung chronischer Leistungsbilanzdefizite ist Bulgarien auf ausländische Hilfe dringend angewiesen. Allein für die enormen Auslandsschulden müssen jährlich eine Mrd. $ über-

wiesen werden. In Rumänien schrumpft seit 1998 das Bruttoinlandsprodukt, die Industrieproduktion ging um 17 Prozent zurück. Das Defizit der Handelsbilanz erreichte eine Rekordhöhe. Die Währung hat seit Anfang 1998 ein Drittel ihres Wertes verloren. In *Kroatien* steigt die Arbeitslosigkeit. Die Leistungsbilanzdefizite sind enorm, die Außenschuld ist von 1994 bis 1998 von 3 auf über 8 Mrd. $ gestiegen. Ausländische Investitionen in *Makedonien* sind durch die Kosovo-Krise ausgeblieben. Handels- und Leistungsbilanzdefizite sind chronisch. Die Flüchtlingswelle aus Kosovo hat das prekäre Gleichgewicht der ethnischen Gruppen gefährdet. Ein Drittel der Arbeitskräfte sind ohne Beschäftigung. Ohne wirtschaftliche Erholung könnten die sozialen Probleme zu einer Zerreißprobe werden. Politische und soziale Unruhen haben *Albanien*, das ärmste Land Europas in den vergangenen Jahren erschüttert. Die Hoffnungslosigkeit der Bevölkerung äußert sich in immer wiederholten Versuchen, das Land zu verlassen.

Soforthilfe für die Balkanländer ist dringend notwendig. Der internationale Währungsfonds rechnet für Albanien, Bosnien-Herzegowina, Bulgarien, Makedonien und Rumänien mit einem zusätzlichen externen Finanzierungsbedarf zwischen 1,3 und 2,2 Mrd. $. Davon sind mehr als zwei Drittel durch die Folgen des Kosovo-Konflikts bedingt.

Im Kosovo muß dringend Nahrungsmittelhilfe für die verbliebene und die nun zu Hunderttausenden rückkehrende Bevölkerung geleistet werden. Kosovo war schon vor dem Krieg auf Nahrungsmittellieferungen von außen angewiesen. Nunmehr ist die Landwirtschaft weitgehend verwüstet. Seit den im vergangenen Jahr ausgebrochenen Kämpfen ist kaum noch ausgesät worden. Mit einer neuen Ernte ist nicht vor Sommer nächsten Jahres zu rechnen. Das Vieh ist geraubt, getötet oder verstreut. Die Bauernhöhe sind verwüstet oder niedergebrannt, die Felder sind vermint. Nahrungsmittelhilfe wird auch in Montenegro und in Serbien benötigt.

Der Wiederaufbau der Infrastruktur, des Wohnraums und der Produktionskapazität im Kosovo wird nach Schätzungen des Wiener Instituts für internationale Wirtschaftsvergleiche zwischen 2 und 3 Mrd. $ kosten. Diese Größenordnung entspricht den Erfahrungswerten in Bosnien-Herzegowina, wo seit 1996 fast 5 Mrd. $ internationaler Aufbauhilfe investiert wurden. Weitere 7 bis 8 Mrd. $ werden für die Beseitigung der Kriegsschäden in Serbien und Montenegro aufgewandt werden müssen. Der Finanzierung des Wiederaufbaus in der Bundesrepublik Jugoslawien stehen erhebliche Widerstände entgegen. Mittel der Weltbank und des Internationalen Währungsfonds stehen nur Ländern zu, die Mitglieder dieser Institutionen sind. Jugoslawien ist aus beiden Finanzorganisationen ausgeschlossen worden. Außerdem wollen die NATO-Länder Hilfe für Serbien verweigern, solange das Regime Milosevic an der Macht ist.

Andererseits kann die Staatengemeinschaft die serbische Bevölkerung nicht in Not und Armut versinken lassen, um nicht einen Nährboden für weitere furchtbare Konflikte zu bereiten. Die jugoslawische Wirtschaft befand sich schon vor Ausbruch des Krieges in Agonie. Nach jahrelanger Mißwirtschaft und krimineller Ausplünderung, nach Hyperinflation, Wegfall der Auslandsmärkte, Sanktionen und irrsinnigen Rüstungsausgaben war das Bruttoinlandsprodukt Jugoslawiens 1998 auf die Hälfte des 1989 erreichten Standes geschrumpft. Nach den Bombenangriffen ist die Produktion auf das Niveau am Ende des Zweiten Weltkrieges zurückgefallen.

Der Stabilitätspakt

Auch in den geplanten Prozeß zur politischen und wirtschaftlichen Stabilisierung der Balkanregion wird man Jugoslawien mit einbeziehen müssen. In der richtigen Erkenntnis, daß eine langfristige Befriedung in diesem Teil Europas nur möglich sein wird, wenn den Balkanländern massive internationale Unterstützung bei der Demokratisierung und wirtschaftlichen Sanierung zuteil wird, hat die Staatengemeinschaft den „Stabilitätspakt für Südosteuropa" beschlossen. Dieses Projekt wurde Anfang April vom amtierenden Ratspräsidenten der Europäischen Union, dem deutschen Außenminister Fischer, vorgelegt. Vorgesehen ist eine Anschubfinanzierung in noch unbekannter Höhe von seiten der Mitgliedsländer der Europäischen Union, der EU-Banken, der Weltbank und des Internationalen Währungsfonds. Zum Vorbild wurde der Marshall-Plan erkoren, der nach dem zweiten Weltkrieg der Wirtschaft der westeuropäischen Länder mit einem Betrag von 13 Mrd. $ wieder auf die Beine half.

Daß es mit Geld allein nicht getan ist, zeigt das warnende Beispiel Bosnien-Herzegowina. Dort wurde mit einer Hilfe von 5 Mrd. $ zwar der Wiederaufbau bewerkstelligt. Aber eine selbsttragende wirtschaftliche Entwicklung blieb bisher aus. Ausländische Firmen meiden diese Gegend, weil sie dem Bestand des staatlichen Konstrukts nicht trauen und ein Wiederaufflammen der ethnischen Konflikte befürchten, sobald die Staatengemeinschaft ihre Friedenstruppen wieder abgezogen hat. Daher wird der Geldsegen des Stabilitätspakts von intensiven Beratungen, sogenannten „Tischen" begleitet. Diese international zusammengesetzten Kommissionen werden sich auch mit Minderheitenpolitik und Grenzfragen, mit Flüchtlingsproblemen, regionaler wirtschaftlicher Zusammenarbeit und dem Aufbau von bürgerlichen Gesellschaften in Balkanländern beschäftigen.

Von den Empfängerländern werden energische Fortschritte auf dem Weg zur Marktwirtschaft, Rechtsstaatlichkeit und Demokratisierung erwartet. Geplant ist die Einführung einer gesamteuropäischen Freihandelszone und die Anbindung der Balkanwährungen an den Euro mit dem Ziel einer späteren Aufnahme in die Europäische Währungsgemeinschaft. Kernstück des Stabilitätspakts ist die beschleunigte Heranführung der Balkanländer an die euroatlantischen Strukturen, vor allem an die NATO und die Europäische Union.

Mit Assoziationsabkommen für Makedonien und Albanien und einer beschleunigten Aufnahme von Beitrittsverhandlungen will die Europäische Union den Balkanländern eine Integrationsperspektive bieten. Dabei wird sie ihre strengen Kriterien, die Voraussetzung für eine Mitgliedschaft sind, lockern. Diese Perspektive, in einem absehbaren Zeitraum mit der Aufnahme in die Europäische Union rechnen zu können, soll den Völkern der Balkanregion die ihnen noch bevorstehenden Härten der wirtschaftlichen Transformation erleichtern.

Wesentliche Probleme einer solchen Südosterweiterung liegen bei der Europäischen Union selbst. Um die Handlungs- und Zahlungsfähigkeit der Union bei der Verdoppelung der Zahl der Mitgliedsländer von 15 auf etwa 30 zu sichern, muß das Regelwerk der Union den neuen Bedingungen angepaßt werden. Der Prozeß der Entscheidungsfindung ist zu straffen. Unabdingbar ist bei der Aufnahme der stark agrarisch orientierten Balkanländer die Reform der schon jetzt kaum noch finanzierbaren Gemeinsamen Agrarpolitik. Auch die Strukturpolitik der EU bedarf einer radikalen Reform. Alle neuen

Mitgliedsländer erfüllen die Bedingungen, um Mittel aus den Struktur- und Kohäsionsfonds zu erhalten Eine Umverteilung der Mittel innerhalb der EU wird nicht ausreichen. Vor allem die alten Mitgliedsländer werden zur Kasse gebeten.
Wie schwer es ist, das Regelwerk der Europäischen Union zu reformieren, haben die Verhandlungen über die „Agenda 2000" im Februar dieses Jahres gezeigt. Was auch immer an finanziellen Lasten auf die Europäische Union zukommt, so werden diese Investitionen in die Sicherheit und Stabilität Europas immer billiger sein als jedes Krisen- oder Kriegsmanagement.

Der Main-Donau-Wasserstraße eng verbunden: Ehrenvorsitzender Dr. Andreas Urschlechter 80 Jahre alt

Am 02. März 1999 vollendete der langjährige Vorsitzende und seit 1992 Ehrenvorsitzende des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins, Altoberbürgermeister Senator h.c. Dr. Andreas Urschlechter, in großer geistiger und körperlicher Frische das 80. Lebensjahr.

Es entspricht der ungebrochenen Vitalität und Weltoffenheit des Jubilars, daß er diesen Ehrentag auf einer Auslandsreise verbrachte. Vorstand, Beirat und Mitglieder des Vereins nehmen die Gelegenheit seines 80. Geburtstages wahr, Altoberbürgermeister Dr. Andreas Urschlechter für seine großen Verdienste um die Main-Donau-Wasserstraße und damit auch die Binnenschiffahrt und die verladende Wirtschaft zu danken und ihm für die Zukunft alles Gute zu wünschen.

Dr. Andreas Urschlechter übernahm schon 1958 den Vorsitz des Vereins und stand damit in der Wahrnehmung dieser Aufgabe in der Tradition Nürnberger Oberbürgermeister. Die Verwirklichung der durchgehenden Main-Donau-Wasserstraße lag damals noch in weiter Ferne. Nichts zeigt dies deutlicher, als daß der Ausbau des Mains zu diesem Zeitpunkt noch nicht einmal Schweinfurt erreicht hatte und daß an der Donau gerade erst die Staustufe Jochenstein vollendet war.

Um das große Ziel der Verbindung von Main und Donau zu einer leistungsfähigen Wasserstraße zu erreichen, bedurfte es nicht nur großen Geschicks und zähen Durchsetzungsvermögens, sondern auch eines langen Atems. Schon deshalb ist es ein besonders glücklicher Umstand, daß Dr. Andreas Urschlechter noch über seine Amtszeit als Oberbürgermeister hinaus bis zum 31. Dezember 1992, insgesamt also über drei Jahrzehnte, den Vorsitz des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins aktiv innehatte. Erst nach Erreichen des großen Zieles, der Vollendung des Main-Donau-Kanals, im Jahre 1992 gab Dr. Urschlechter den Vorsitz ab, um zum Ehrenvorsitzenden des Vereins gewählt zu werden. Damit steht Dr. Urschlechter seit über 40 Jahren dem Verein als Vorsitzender und nunmehr Ehrenvorsitzender vor und somit weitaus länger als jeder andere Vorsitzende; er ist auch der bisher einzige Ehrenvorsitzende des Vereins.

Dr. Andreas Urschlechter wirkte aber nicht nur als Vorsitzender und nunmehr Ehrenvorsitzender des Vereins erfolgreich für die Verwirklichung des europäischen Wasserweges Rhein-Main-Donau, sondern auch in seinen anderen wichtigen Ämtern. So hat er als langjähriger Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg konsequent die seit 1925 planerisch vorgesehenen Kanaltrassen und Hafenflächen freigehalten, um diese Nutzungen in den 60er Jahren gegen viele Widerstände nach neuesten Erkenntnissen zu realisieren. So entstand in seiner Amtszeit mit dem Staatshafen Nürnberg das bedeutendste Güterverkehrszentrum Süddeutschlands.

Durch sein unbeirrtes und konsequentes Handeln ist Dr. Andreas Urschlechter dann auch die Genugtuung zuteil geworden, die Realisierung seiner großen Ziele und damit die Erfolge in aktiver Funktion zu erleben. Dies gilt gleichermaßen für die Eröffnung des Hafens Nürnberg im Jahre 1972 wie die Fertigstellung der Main-Donau-Wasserstraße im Jahr 1992 – Daten, die einmal mehr die Zeitspanne seines Wirkens veranschaulichen.

Geschäftsbericht 1998 des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V.

Geschäftsführender Vorstand Dr. Hauck berichtet in Stichworten über die wesentlichen Ereignisse und Schwerpunkte der Vereinstätigkeit im Jahr 1998:

- *Umzug des DWSV* vom Messezentrum Nürnberg in das Verwaltungsgebäude der Hafen Nürnberg-Roth GmbH, nachdem dort ein geeigneter Raum angemietet werden konnte. Der Umzug ist – dank der Unterstützung durch die NürnbergMesse – mit eigenen Kräften und damit mit äußerst geringen Kosten erfolgt. Der neue Standort erweist sich für den DWSV aufgrund zahlreicher Fühlungsvorteile als sehr günstig.
- Einrichtung einer *homepage im Internet* unter www.schiffahrtsverein.de. Dieser Internet-Auftritt, der auch die grundsätzlichen Informationen in englisch bietet, ist weitgehend mit „Bordmitteln" aus Kostengründen selbst gestaltet worden. Er trifft auf reges Interesse (über 1000 Besucher im ersten Halbjahr) , auch bei befreundeten Verbänden, Institutionen und Medien.
- Der Beitrag des DWSV zum *Infozentrum Mühlham* mußte ganz kurzfristig erstellt werden, um mit zwei Tafeln schon zur Eröffnung präsent zu sein. Der Verein nimmt hier klar und eindeutig zu den Fragen eines sachgerechten Donauausbaus Stellung, was von zahlreichen Besuchern dankend anerkannt wird.
- Der Verein führte zahlreiche *Fachgespräche* über den Ausbau von Donau und Main mit Behörden und einschlägigen Institutionen, so z. B. mit dem Bayerischen Staatsminister für Landesentwicklung und Umweltfragen Dr. Werner Schnappauf, aber auch dem Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie; außerdem im Zusammenhang mit den gutachtlichen Stellungnahmen über Verlagerungspotentiale mit den einschlägigen Arbeitsgruppen des Ifo-Instituts, der Planco Consulting GmbH sowie der Arge AVT Wien.
- Über die inzwischen vorliegenden *Öko-Bilanzen* zu den landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen für den Main-Donau-Kanal im Altmühltal wurden eingehende Gespräche sowie eine Bereisung mit Herrn Professor Grebe durchgeführt mit dem Ziel einer sachlichen und verständlichen Veröffentlichung der Ergebnisse für die interessierte Öffentlichkeit. Bedauerlicherweise stehen dieser Veröffentlichung, die sehr im Sinne der betroffenen Landkreise, Städte und Gemeinden liegt, noch immer Hemmnisse entgegen.
- Die *Zusammenarbeit* mit befreundeten Verbänden und Vereinen wie dem BDB Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt, Verein für europäische Binnenschiffahrt und Wasserstraßen aber auch der ERSTU European River Sea Transport Union, Berlin, dem Südwestdeutschen Kanalverein, dem Verein zur Förderung des Elbstromgebietes, dem Weserbund und der VBD Versuchsanstalt für Binnenschiffbau e.V. , Duisburg, wurde intensiviert und soweit möglich an Beiratssitzungen und Mitgliederversammlungen teilgenommen.
- Besonderes Interesse galt auch dem *Mainausbau*. In diesem Zusammenhang wurde anläßlich der Mitgliederversammlung 1998 eine Bereisung von Teilen der Ausbaustrecke durchgeführt und eine Veröffentlichung im Mitteilungsblatt Nr. 95 vorgenommen.
- Eine *Beiratssitzung* des DWSV wurde im Hafen Frankfurt/Main durchgeführt. Bei dieser Sitzung wurden das neue Konzept des Hafens Frankfurt 2000 plus im Rahmen einer Bereisung mit dem Schiff vorgestellt und Aufgaben, Ziele und Strategien des DWSV erörtert.

- Die *Mitteilungsblätter* sowie zwei *Mitgliederbriefe* des Vereins fanden rege Resonanz, wobei die Nr. 96 über die GVZ Güterverkehrszentrum Hafen Nürnberg GmbH wegen besonders starker Nachfrage nachgedruckt werden mußte. Diese positive Resonanz setzte sich auch beim ersten Mitteilungsblatt im Jahr 1999 über die Fahrgastschiffahrt auf der Main-Donau-Wasserstraße fort. In diesem Zusammenhang konnte auch die Mitgliederbasis des Vereins in diesem Bereich gestärkt werden.
- Darüber hinaus waren zahlreiche *Anfragen und Anforderungen* von unterschiedlichen Institutionen, den Medien und zahlreichen Einzelpersönlichkeiten zu beantworten. Dabei wird deutlich, daß Meinung und Stellungnahmen des DWSV Gewicht beigemessen wird.

Regularien

Die Mitgliederversammlung nimmt den allen Mitgliedern mit der Einladung zugegangenen *Jahresabschluß 1998* mit Erläuterungen, Bilanz und Einnahmen- und Ausgabenrechnung zur Kenntnis.

Der *Bericht der Rechnungsprüfer* wird im Wortlaut verlesen und empfiehlt der Mitgliederversammlung die Genehmigung des Jahresabschlusses.

Der *Jahresabschluß 1998* wird von der Mitgliederversammlung einstimmig genehmigt.

Die *Entlastung des Vorstandes* erfolgt einstimmig bei jeweiliger Stimmenthaltung einzelner Vorstandsmitglieder im Hinblick auf ihre eigene Person.

Die Mitgliederversammlung entlastet den Geschäftsführer einstimmig bei Stimmenthaltung des Geschäftsführenden Vorstandsmitgliedes.

Der *Haushaltsvoranschlag 1999*, der allen Mitgliedern mit Erläuterung rechtzeitig zuging, wird von der Mitgliederversammlung einstimmig genehmigt.

Bei der *Ergänzungswahl zum Vorstand* beschließt die Mitgliederversammlung einstimmig die Wahl von Herrn Dr. jur. Elmar Stelzer, Vorstandsmitglied der Rhein-Main-Donau AG und Geschäftsführer der Grenzkraftwerke GmbH in den Vorstand.

Bei der *Ergänzungswahl zum Beirat* wird der Regierungspräsident der Oberpfalz, Dr. Wilhelm Weidinger, als Nachfolger von Herrn Alfons Metzger einstimmig in den Beirat gewählt.

Erster Bürgermeister der Stadt Roth, Richard Erdmann, wird als Amtsnachfolger von Altbürgermeister Hans Weiß einstimmig in den Beirat gewählt.

Der neue Präsident der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Südwest in Mainz, Fritz Guercke, wird einstimmig in den Beirat gewählt.

Die Herren Dipl.-Kfm. Konrad Ruckriegel und Dipl.-Kfm. Wilhelm Schieder, werden einstimmig für das Jahr 1999 als *Rechnungsprüfer* wiedergewählt.

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

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