



UNION EUROPÄISCHER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMERN (UECC)
RHEIN, RHONE, DONAU, ALPEN

UNION EUROPÉENNE DES CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE (UECC)
RHIN, RHÔNE, DANUBE, ALPES

UNIE VAN EUROPESE KAMERS VAN KOOPHANDEL (UECC)
RIJN, RHÔNE, DONAU, ALPEN

Resolution

Infrastruktur der Binnenschifffahrt zwischen Bratislava und der serbisch-ungarischen Grenze dringend verbesserungsbedürftig

Die Verbesserung der Schiffbarkeit der Donau auf die von der Donaukommission festgelegten Standards fordert die Union europäischer Industrie- und Handelskammer Rhein, Rhône, Donau, Alpen.

Die Union europäischer Industrie- und Handelskammern UECC ist eine Vereinigung von rund 80 Industrie- und Handelskammern aus den Benelux-Staaten, Frankreich, Deutschland, der Schweiz, Österreich, Ungarn, der Slowakei, Rumänien und Bulgarien und vertritt die Interessen von ca. 2,5 Millionen europäischer Firmen. Sie setzt sich in ihrem Einzugsgebiet für die wirtschaftliche Entwicklung im weitesten Sinne ein und konzentriert ihre Aktivitäten auf Fragen der europäischen Verkehrspolitik zu Wasser, zu Lande und in der Luft sowie auf die mit dem Betrieb dieser Verkehrswege zusammenhängenden Fragen (Marktordnung, Verkehrslenkung, Umweltfragen usw.)

Neben dem notwendigen und von der EU anerkannten und priorisierten Ausbau der Donau in Deutschland (Straubing und Vilshofen) sowie dem Ausbau der Donau in Österreich stellt der Abschnitt zwischen Bratislava und Budapest einen wesentlichen Engpass im europäischen Wasserstraßennetz dar. Dieser sollte auf Grundlage des gemeinsamen Projektes von 1977 hinsichtlich des Doppelkraftwerksystems Gabčíkovo-Nagymaros schnellstmöglich beseitigt werden. Dabei haben sich Ungarn und die damalige Tschechoslowakei auch auf Zielabladetiefen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse verständigt. Die slowakische Seite hat mit der Realisierung von Gabčíkovo die notwendigen Arbeiten zur Erreichung dieses Ziels umgesetzt. Die UECC appelliert an die Republik Ungarn, bei der Realisierung des Projektes ebenfalls die definierten Ausbauziele anzustreben.

Darüber hinaus muss das derzeit bestehende Zweikammersystem der Schleuse Gabčíkovo auf ein Dreikammersystem umgerüstet werden. Insbesondere im Zeitraum von März bis Oktober kommt es aufgrund der vielen Fahrgastschiffe zu längeren Wartezeiten. Diese erhöhen sich exorbitant ab dem Zeitpunkt der Revisionsarbeiten an den Schleusentoren, da dann für Berg- und Talfahrten insgesamt nur eine Schleuse zur Verfügung steht. Aber auch unterhalb von Budapest ist ein Ausbau bis zur ungarisch-serbischen Grenze zwingend erforderlich, zumal sich die größten Ölumschlagsplätze (Häfen Czepel und Szazhalombatta) auf diesem Donauabschnitt befinden.

Mit diesen Maßnahmen würde die Wirtschaftlichkeit und die Konkurrenzfähigkeit des Verkehrsträgers Wasserstraße gerade in Niedrigwasserperioden nachhaltig verbessert und die insbesondere im Zuge der EU-Osterweiterung abzusehende Belastung des überörtlichen Straßennetzes entscheidend vermindert. Dabei müssen auch die Fragen der Elektrizitätsgewinnung, der Wasserwirtschaft, insbesondere Hochwasserschutz, Naturschutz sowie die Fragen der Wassertouristik in Einklang gebracht werden.

Die Donau hat für die weitere Integration der europäischen Gemeinschaft eine überragende Bedeutung. Mit dem Beitritt der zehn neuen Mitgliedsländer zum 1. Mai ist davon auszugehen, dass sich der Modal-Split zugunsten der Straße und zulasten der Eisenbahn entwickeln wird. Nur die Binnenschifffahrt hat in einigen Beitrittsstaaten freie Kapazitäten, die aber nur wirtschaftlich genutzt werden können, wenn die technischen Bedingungen den europäischen Standards entsprechen. Wegen der europäischen Bedeutung der Maßnahme fordert die UECC die Institutionen der europäischen Union auf, das Projekt maßgeblich zu fördern sowie gegebenenfalls auch über Finanzierungsbeiträge nachzudenken.

Passau, 1. Oktober 2004