



UNION europäischer Industrie- und Handelskammern
Rhein, Rhone, Donau, Alpen

UNION européenne des chambres de commerce et d'industrie
Rhin, Rhône, Danube, Alpes

UNIE van Europese Kamers van Koophandel
Rijn, Rhône, Donau, Alpen

Resolution

Engpässe im Donaukorridor unverzüglich beseitigen

Die UECC fordert die Europäische Kommission, Rat und Parlament sowie die beteiligten Mitgliedstaaten auf, die Potentiale für die Binnenschifffahrt im Korridor VII stärker zu nutzen. Der Erfolg des Beitritts neuer Binnenschifffahrtsstaaten zur Union im Jahre 2004, die angestrebte Erweiterung um Bulgarien und Rumänien und die damit verbundene Integration dieser Wirtschaftsräume in den Binnenmarkt hängt ganz wesentlich von der Verfügbarkeit wirtschaftlich leistungsfähiger Verkehrsinfrastrukturen ab. Die Möglichkeiten, die Binnenschifffahrt als erwiesenermaßen umweltfreundlicher und leistungsfähiger Verkehrsträger werden derzeit zu wenig genutzt, da der Zustand der Wasserstraße Donau einen wirtschaftlichen Betrieb derzeit für viele Transporte verhindert.

Vorbildlich sind die Planungen Österreichs, das mit seinem Nationalen Aktionsplan den vollschiffigen Ausbau der Donau auf seinem Gebiet umsetzt. Die wesentlichen Engpässe auf dem gesamten Korridor sind damit aber nicht beseitigt. Einzelne Maßnahmen verbessern die Bedingungen zwar, haben jedoch nur positive Auswirkungen regionaler Art. Gerade für die internationalen Verkehre sehen wir die Europäische Union in der Verantwortung, die Donau in Gänze auf einen Stand zu bringen, der den Einsatz der gängigen Schiffstypen (Großmotorgüterschiff) auf der gesamten Fahrtstrecke von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer ganzjährig ermöglicht. Die Donau ist auch die Brücke zu den Wasserstraßen der Russischen Föderation und das europäische Tor zu den strategisch wichtigen Staaten am Schwarzen Meer.

Ein ganz wesentlicher Engpass besteht auf der Flussstrecke zwischen Straubing und Vilshofen in Deutschland. Mit der Bildung einer neuen Regierung in Berlin besteht die historische Chance, mit der auch vom Freistaat Bayern beabsichtigten Staustufenregelung Schifffahrtsverhältnisse zu schaffen, die eine ganzjährige Abladetiefe von mindestens 2,50 m unter Regulierungsniedrigwasser garantieren.

Ein nicht minder hinderlicher Bottleneck besteht unterhalb des Wasserkraftwerks Gabčíkovo. Mit der Einstellung der Bauarbeiten in Nagymaros durch die Republik Ungarn kann der Nutzen des Gemeinschaftsprojektes zwischen der damaligen Tschechoslowakei und Ungarn nicht zum Tragen kommen. Nach dem Urteil des Internationalen Gerichtshofs in den Haag ist der zugrunde liegende Vertrag von 1977 von beiden Seiten zu erfüllen. Gleichwohl gibt es in der Sache bisher keine Fortschritte. Die Realisierung des Projektes durch die Republik Ungarn hätte eine Reihe von Vorteilen: Die volle Ausnutzung der Donau zur Elektrizitätserzeugung ist gerade in einer Zeit, da die Abhängigkeit der Europäischen Wirtschaft von klassischen Energiequellen überdeutlich wird, ein positives Zeichen für eine nachhaltige Energiepolitik. Die Binnenschifffahrt würde über eine Abladetiefe von 35 Dezimetern ideale Bedingungen für einen wirtschaftlichen Betrieb und damit die Gewinnung neuer Verkehre vorfinden. Wie das Projekt Gabčíkovo gezeigt hat, wären damit zudem wesentliche Verbesserungen des ökologischen Umfeldes, des Hochwasserschutzes und der Trinkwasserversorgung verbunden.

Die UECC fordert die Europäische Union auf, ihre Interessen gegenüber den betroffenen Mitgliedstaaten deutlich zu machen und mit ihnen gemeinsam zügig in Verhandlungen Ergebnisse zu erzielen, die die Ziele der Verbesserungen im Donaukorridor realisieren lassen. Hilfreich kann sein, wenn die EU zudem sich an der Finanzierung der Projekte beteiligt, wo die Mitgliedstaaten aus eigener Kraft alleine die Projekte nicht realisieren können. Als Vorbild kann in diesem Zusammenhang die Beseitigung der Kriegsfolgeschäden in Novi Sad gelten.

Die Union europäischer Industrie- und Handelskammern UECC ist eine Vereinigung von rund 75 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.)

Linz, 16. September 2005