



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

**Stellungnahme
zum Konsultationspapier
„Integriertes europäisches Aktionsprogramm
für die Binnenschifffahrt“**

Einleitend möchten wir uns bedanken, dass uns die Möglichkeit eingeräumt wurde, zum Aktionsprogramm Stellung zu beziehen. Den weiteren Prozess der Erstellung des Aktionsprogramms werden wir gerne weiter begleiten.

Die Union europäischer Industrie- und Handelskammern UECC ist eine Vereinigung von rund 90 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.)

Die UECC begrüßt die Absicht der Europäischen Kommission, mit ihrem integrierten europäischen Aktionsprogramm für die Binnenschifffahrt sowohl in Politik wie auch in der Gesellschaft insgesamt mehr Aufmerksamkeit für den Verkehrsträger Binnenschifffahrt zu erreichen, das Marktpotenzial voll auszuschöpfen und die Attraktivität des Verkehrsträgers Binnenschiff zu erhöhen. Die aufgezeigten generellen Strategien sind geeignet, den Blick auch über institutionelle Fragen hinaus zu erweitern und wesentliche Fortschritte im Hinblick auf die definierten Ziele zu erreichen.

Bevor wir zu einzelnen Aussagen des Entwurfs Stellung nehmen, möchten wir generelle Bemerkungen vorweg schicken: Verkehr ist abgeleitete Nachfrage, das bedeutet, dass Entscheidungen über den Einsatz bestimmter Verkehrsträger in der Regel von Industrie und Handel getroffen werden. Dies gilt insbesondere für die europäische Binnenschifffahrt. Ein Aktionsprogramm sollte daher sämtliche Beteiligte, also auch Industrie und Handel einbeziehen, um wirksam werden zu können.

Die Binnenschifffahrt wird auch deshalb nicht in die logistischen Konzepte von Industrie und Handel einbezogen, da die Rahmenbedingungen in den Mitgliedstaaten einen stärkeren Einsatz der Binnenschifffahrt ausschließen: Engpässe im Wasserstraßennetz bestimm-

men die Leistungsfähigkeit der Wasserstraße insgesamt. Straubing - Vilshofen als ein wesentlicher Engpass im Netz führt dazu, dass viele Verkehre aus wirtschaftlichen Gründen derzeit auf Schiene und Straße abgewickelt werden. Im Gegensatz zu den konkurrierenden Verkehrsträgern fehlt ein einheitlicher Rechtsrahmen. Dies erhöht für die Unternehmen, die im unterschiedlichen Fahrtgebieten tätig sind, wesentlich die Transaktionskosten. Last-not-least fehlt in der Regel die politische Unterstützung durch die Mitgliedstaaten, da in aller Regel die staatseigene Bahn prioritär behandelt wird.

Das Ziel, zu einer weiteren Vereinheitlichung des europäischen Rechtsrahmens zu gelangen, ist aller Unterstützung wert. Die Einrichtung einer europäischen Binnenschifffahrts-Agentur alleine löst das Problem aber nicht! Entscheidend ist, inwieweit diese neue Institution tatsächlich eine Harmonisierung erreicht, wohl wissend, dass die bestehenden Verträge nicht von heute auf morgen außer Kraft treten. Wie empfohlen deshalb im Sinne eines Bottom-up-Ansatzes, mit den bestehenden Institutionen gemeinsam die praktischen Probleme zu lösen. Die Flusskommissionen können einerseits ihr Know-how einbringen, sie spielen darüber hinaus für die Weiterentwicklung der für die jeweiligen Fahrtgebiete geltenden Regelungen eine gewichtige Rolle. Dies impliziert, dass die Kompetenzen zwischen der Europäischen Binnenschifffahrtsagentur und den Flusskommissionen eindeutig geklärt werden.

Zu den einzelnen Strategieclustern nehmen wir wie folgt Stellung:

zu 1.) Schaffung günstiger Bedingungen für Verkehrsdienstleistungen

Die einleitende Aussage, dass sich bei der Frachtbeförderung im Landverkehr die Entwicklung, insbesondere in Zentral- und Osteuropa, noch in den Anfängen befindet, mag zutreffend sein, dies liegt jedoch aus unserer Sicht eindeutig an der die Leistungsfähigkeit der europäischen Binnenschifffahrt einschränkenden infrastrukturellen Grundlage insbesondere im Donaukorridor. Hierbei können durch relativ geringe Investitionen ins Binnenwasserstraßennetz bedeutsame Marktpotenziale für die Binnenschifffahrt erschlossen werden, ohne dass sich grundsätzlich an anderen Parametern etwas verändern müsste. Mit Verweis auf die grundsätzliche Problematik der Engpässe einleitend, sind aber auch die übrigen vordringlichen Wasserstraßenprojekte der TEN-V zeitnah umzusetzen, um die Wirtschaftlichkeit und damit die Wettbewerbsfähigkeit für die Schifffahrt zu verbessern.

Zutreffend ist die Analyse hinsichtlich des Zugangs von Binnenschifffahrtsunternehmen zu dem für die Modernisierung notwendigen Kapital. Inwieweit Zusammenschlüsse innerhalb der Branche zu nachhaltigen Verbesserungen führen, steht aber dahin. Richtig ist auf jeden Fall, dass finanzielle Anreize für die Reinvestitionen von Buchgewinnen nachhaltige Impulse für eine Modernisierung der Flotte geben können. Die Unterschiede in den jeweiligen Steuervorschriften der Mitgliedstaaten führen im Übrigen zu beträchtlichen intrasektoralen Wettbewerbsverzerrungen.

zu 2.) Anreize für die Modernisierung und Erneuerung der Flotte

Inwieweit eine Verschärfung der Umwelt- und Sicherheitsvorschriften (einschl. Abfallsorgung, gefährliche Güter) zu einer Verbesserung der Wettbewerbsposition der Binnenschifffahrt führen kann, wird sicherlich auch davon abhängen, inwieweit die zur Binnenschifffahrt alternativen Verkehrsträger ähnlichen verschärften Vorschriften unterliegen. Beispielsweise führen die Vorschriften im Hinblick auf die Abwehr terroristischer Gefahren

derzeit zu einer einseitigen Belastung der nassen Transportkette. Dies ist kein Plädoyer gegen diese notwendigen Maßnahmen, sie müssen nur ausgewogen und marktneutral erfolgen.

zu 3.) Maßnahmen zur Schaffung von Arbeitsplätzen und Förderung der Fachkenntnisse

Die europäische Binnenschifffahrt leidet in der Tat unter Nachwuchsmangel. Es ist deshalb richtig, die Qualifikation des Schiffspersonals dort zu verbessern, wo Defizite bestehen. In den klassischen Binnenschifffahrtsländern ist dies aber nicht der Fall. Eher sind es die schwierigen Arbeitsbedingungen, die junge Leute davon abhalten, ihre Zukunft in der Binnenschifffahrt zu sehen. Um die Attraktivität der Berufe in der Binnenschifffahrt zu verbessern, müssen die Sozialpartner im Einvernehmen Instrumente entwickeln, die den Nachwuchsmangel dauerhaft beleben.

zu 4.) Imageverbesserung und Zusammenarbeit

Marktbeobachtung und Statistik sind immer rückwärts gewandt. Diese Instrumente können deshalb allenfalls die Basis bilden für eine stärkere Imageverbesserung und Zusammenarbeit. Um das Ziel zu erreichen, sind also wesentlich differenziertere Instrumente notwendig als die hier vorgeschlagenen.

zu 5.) Bereitstellung einer angemessenen Infrastruktur

Dieses ist sicherlich ein zentraler Punkt für die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Binnenschifffahrt. Die Bottlenecks sind hinlänglich bekannt. Woran es fehlt, ist die Umsetzung der notwendigen Maßnahmen. Die Verfolgung des Ziels hängt derzeit zu stark von Entscheidungen bzw. Blockaden der Mitgliedstaaten ab. Aufgrund der allgemeinen Haushaltssituation, aber auch aufgrund gravierender ökologischer Widerstände vor Ort, werden die nötigen Dinge nicht umgesetzt. Die Einflussmöglichkeiten der Europäischen Union sind zwar beschränkt, jedoch sind alle Maßnahmen zu begrüßen, die entsprechende Anreize, auch finanzieller Art, setzen.

Zu unterschätzen ist bei dem Thema der Verbesserung der wasserseitigen Infrastruktur aber auch nicht der Einfluss der EU-Umweltgesetzgebung; Stichworte: Wasserrahmenrichtlinie, FFH-Richtlinie und ähnliche Ansätze, die die zeitnahe Realisierung von notwendigen Verkehrsinfrastrukturen verzögern und ggf. sogar blockieren. Hier ist innerhalb der Europäischen Union eine stärkere Folgeabschätzung neuer Umweltmaßnahmen in Zukunft dringend erforderlich, um das Ziel einer Wettbewerbsverbesserung der umweltfreundlichen Binnenschifffahrt nicht aus dem Auge zu verlieren. Eine Evaluierung des bestehenden Umweltrechtes aus Sicht der Verbesserung der europäischen Binnenschifffahrt ist ebenso erforderlich.

Richtig ist auch, dass man die Mitgliedstaaten dazu bringt, die wasserseitige Infrastruktur für die Ansiedlung von entsprechend wasseraffinen Industrien zu nutzen. Hier gibt es eine Reihe gegenläufiger Tendenzen in den Mitgliedstaaten. Häfen befinden sich traditionell in Innenstadtlagen, so dass sich Nutzungskonflikte mit Stadtentwicklungsansätzen ergeben. Darüber hinaus ist die Arbeit in den Binnenhäfen durch vielfältige Umweltgesetze reglementiert. Dies führt zu Benachteiligungen gegenüber Grüne-Wiese-Standorten, insbesondere für die Ansiedlung von Logistik und Industrie.

Unter den Instrumenten ist ein Rahmen für Infrastrukturgebühren aufgeführt. Hier sei uns der Hinweis erlaubt, dass sich der Binnenschiffverkehrsverkehr genau dort am dynamischsten entwickelt hat und weiterentwickelt, wo es überhaupt keine Infrastrukturgebühren gibt, nämlich im Rheinkorridor. Ist mit Rahmen für Infrastrukturgebühren jedoch gemeint, generell einen Korridor vorzugeben, wäre es kontraproduktiv im Hinblick auf die Förderung der Binnenschiffahrt in Europa. Hinsichtlich der derzeit erhobenen Infrastrukturentgelte stellt sich eher die Frage, sie generell abzuschaffen, da in der Regel der Erhebungsaufwand in keinem Verhältnis zum Aufkommen steht.

zu 6.) Verbesserung des institutionellen Rahmens

Durch die Übernahme von ZKR-Regeln, aber auch beispielsweise durch das ADN und durch die internationalen Vereinbarungen CMNI und CLNI sind in der Vergangenheit bereits erste Fortschritte für eine Harmonisierung des Rechtsrahmens geschaffen worden. Auch der Beitritt wesentlicher Binnenschiffahrtsstaaten zum 01.05.2004 hat zu einer Vereinheitlichung geführt. Die angestrebte Erweiterung um Bulgarien und Rumänien wird automatisch eine weitere Harmonisierung in Europa bewirken. Dies reicht aber bei weitem nicht aus. Die angesprochenen internationalen Vertragswerke haben zudem eine lange Geschichte und sind nur unter großer Mühe zustande gekommen. So löblich die Arbeit der Flusskommissionen zu bewerten ist, fehlt es derzeit an der politischen Unterstützung der Binnenschiffahrt. Dies bezieht sich beispielsweise auf die Verbesserung der Infrastrukturen sowie die Priorisierung nationalstaatlicher Eisenbahnen.

Monokausal ist die Begründung, dass die Binnenschiffahrt auf politischer Ebene deshalb kein großes Gewicht hat, da wir die Zuständigkeiten auf unterschiedliche Organisationen in Europa verteilt sehen. Es gibt grundsätzlich bis auf einige wenige Ausnahmen unter den Mitgliedstaaten ein zu geringes Interesse für Binnenschiffahrtspolitik. Dies gilt selbst für Deutschland, wo die Binnenschiffahrt insgesamt über einen bedeutsamen Marktanteil verfügt. Ein wesentlich wichtigerer Grund für die mangelnde Berücksichtigung der Binnenschiffahrt innerhalb der Verkehrspolitik der Mitgliedstaaten ist darin zu sehen, dass diese in der Regel noch über eigene Bahnen verfügen, die der natürliche Konkurrent der Binnenschiffahrt sind. Eine Liberalisierung in diesem Bereich und damit eine Gleichstellung mit der Binnenschiffahrt würde automatisch zu einer besseren Berücksichtigung der Binnenschiffahrt in den nationalen Verkehrspolitiken führen.

30. August 2005