



Europäische Fluss - See-Transport Union e.V. (ERSTU)

Westhafenstraße 1 – 13353 Berlin

T./F. ++49(030) 39095 261 oder 148

Internet: www.erstu.com/E-Mail: erstu@behala.de

Stellungnahme und Optionen zur Mitteilung der EU - Kommission vom 17.6.09 Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr:

Wege zu einem integrierten, technologie-orientierten und nutzerfreundlichen System

Vorstellung der ERSTU

Die ERSTU ist ein gesamteuropäischer Verein, besonders ausgerichtet auf die Verbindung von See- und Binnenschifffahrt durch den Fluss-Seeverkehr und die verstärkte Integration der europäischen Binnenschifffahrt in die Hinterlandverkehre der Seehäfen. Der Verein ist offen, transparent und auf der Grundlage der Gleichberechtigung organisiert. Zum Verein gehören 20 andere Verbände, Vereine und Organisationen aus 6 Ländern, was sein Potential sowohl diversifiziert wie auch erheblich erweitert. Die ERSTU ist ein Unternehmensverband mit 84 Mitgliedern aus 12 Ländern, darunter 9 EU - Staaten und 3 andere Länder, wie Russland, die Schweiz und Ukraine und auf weitere Expansion eingestellt.

Deutschland stellt bekanntlich mit dem Rheinstromgebiet, der Weser und dem Elbstromgebiet einen großen Teil des Kernnetzes für die europäische Binnenschifffahrt und übernimmt durch seine zentrale geografische Lage eine Drehscheibenfunktion für den Transitverkehr. Das war ein Grund für die Wahl Berlins als Standort der ERSTU. Deshalb gibt es auch eine Sektion Deutsche Binnenschifffahrt, mit der wir Mitglied im Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) sind.

Weitere regionale Schwerpunkte unserer Vereinstätigkeit sind der Kurzstreckenseeverkehr im Ostseeraum und die Schaffung eines Wasserstraßenrings Rhein > Main > Donau Schwarzes/Asowsches Meer > Wolga-Don-Kanal > Kaspisches Meer und Wolga (Russisches Europäisches Tiefwasserstraßensystem) > Newa zur Ostsee. Demzufolge hat die ERSTU noch regionale Sektionen in Budapest für die Donau, bereits vernetzt mit der Internationalen Vereinigung der Donauschifffahrt in Wien, und eine weitere für den Ostseeraum, noch im Aufbau befindlich. Die ERSTU repräsentiert eine See- und Binnenflotte von etwa 7 Mio. t Ladefähigkeit, darunter 850 Fluss-Seeschiffe und weitere 50 Binnenkreuzfahrtschiffe auf Donau, Dnjepr, Don und Wolga.

Die ERSTU ist durch ihren Präsidenten im Europäischen Netzwerk der Short - Sea - Shipping Promotion Centre (ESN) vertreten. Unser Verein befindet sich im ständigen Kontakt mit den EU - Generaldirektionen MARE und TREN sowie dem Verkehrsausschuss des Europa-Parlaments. Die ERSTU hat darüber hinaus einen Status bei der Zentralen Rheinkommission (ZKR), der Donau - Kommission (DK), ist Mitglied der PIANC und der Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft.

Die ERSTU hat 2007 ihr 10 - Jahres Jubiläum begangen. Ihr wurde seitens der Politik, der Vertreter von Wirtschaft, Handel und Verkehr eine erfolgreiche Arbeit für die Weiterführung der Europäischen Integration bescheinigt. Sie betreibt eine aktive Öffentlichkeitsarbeit, bringt monatlich einen Newsletter sowie die Vereinszeitung, den ERSTU - Navigator, heraus.

Vorbemerkungen

Unser Verein war sowohl an der Erarbeitung des Verkehrspolitischen Weißbuchs 2001 beteiligt wie auch mit einer Stellungnahme zur Halbzeitbilanz vom 22.6.2006 vertreten. Diese Zusammenarbeit wurde in einem Schreiben der damaligen Vizepräsidentin der EU - Kommission und Verkehrskommissarin Loyola de Palacio (+) anerkennend vermerkt.

Wir haben Verständnis dafür, dass die Weltwirtschaftskrise eine punktgenaue Abrechnung des sehr detaillierten und überzeugenden Aktionsprogramms gemäß Anhang 1 der Halbzeitbilanz erschwert und detaillierte Aussagen über die Zukunft aufgrund der globalen Verflechtungen nicht immer datenmäßig zu untersetzen sind.

- Dabei geht es sicher nicht nur um die Dauer der Weltwirtschaftskrise und ihre Reflexion im Transport und Logistiksektor.
- Viel komplexer ist das Problem gelagert, welche systemischen Anpassungen noch für das globale Wirtschafts- und Finanzmarktsystem erforderlich werden und was für strukturell - institutionelle und technisch - innovative Folgen daraus für den Transport- und Logistiksektor erwachsen.
- Und schließlich stellt sich die Frage, welche Zeit und welche internationalen, europäischen und nationalen Maßnahmen notwendig sind, um den Übergang von der Krise zu einer neuen Wachstumsphase unter Berücksichtigung der erheblichen Staatsverschuldung in der EU und bei wichtigen ihrer globalen Partner und Wettbewerber zu vollziehen und welche Herausforderungen/Handlungsanleitungen sich daraus für den Verkehrssektor ergeben.

Das führt uns zu folgenden Überlegungen:

1. Sollte nicht der Zeithorizont noch weiter nach vorn geschoben werden, z. B. auf 2025. Das würde die Sicherheit und den Gehalt von Handlungsempfehlungen erhöhen.
2. Es ist nicht sicher, dass bis Ende September 09 der Rat und die Kommission schon vollständig etabliert sind. Außerdem stehen in vielen Mitgliedsländern der EU Parlamentswahlen und damit die Neubildung von überwiegend Koalitionsregierungen an. Deshalb möchten wir vorschlagen; entweder den Termin für die Abgabe von Stellungnahmen zu verlängern oder eine Option für zusätzliche Stellungnahmen bis zum Jahresende einzuführen.
3. Wir haben Probleme mit der in der Mitteilung vielfach angetroffenen Verwendung des Begriffs Europa und dessen Gleichsetzung mit der EU. Gerade in unseren Schwerpunktregionen, wie den Rhein mit der Schweiz, oder die Donau mit Serbien, Kroatien, Moldau, Ukraine und schließlich auch die Ostsee mit Norwegen und Russland kann es hier möglicherweise zu Missdeutungen kommen.

Methodische Hinweise

Wir haben uns noch einmal gründlich mit den Gliederungen 2001/2006 vertraut gemacht und einen Vergleich mit der Disposition der neuen Richtlinie vom 17.6.2009 angestellt. Aus unserer Sicht wird bei der gewählten zusammenfassenden Gliederungsform die Herausarbeitung konkreter Ziele für die einzelnen Sektoren des Verkehrswesens sowie von Verantwortlichkeit, Terminstellung und das darauf beruhende Monitoring erschwert und damit die Wirksamkeit dieser per se nur zu befürwortenden Erarbeitung eines neuen Verkehrspolitischen Weißbuches zumindest gefährdet.

Das Präsidium der ERSTU vertritt deshalb die Auffassung, die Gliederung vom 22.6.2006 als Grundlage zu nehmen und folgende Gliederungspunkte zusätzlich einzuordnen:

- Die Seeverkehrswirtschaft als Objekt der Verkehrspolitik;
- Der Kurzstreckenseeverkehr unter Berücksichtigung der Fluss - Seeschifffahrt;
- Die Schaffung eines Verkehrsbinnenmarktes;
- Die Etablierung von Meeresautobahnen in der Ostseeregion;
- Die Rolle der Schifffahrt für die Energiesicherheit und Rohstoffversorgung;
- Die Schaffung Europäischer Wasserstraßenringe vom Rhein bis zur Wolga;
- Novellierung des Partnerschafts- und Kooperationsabkommens EU - RF 1994/97.

Wir werden bei den inhaltlichen Bemerkungen noch detaillierter darauf eingehen..

Inhaltliche Stellungnahme und Vorschläge

Wir werden uns in diesem Abschnitt auf unsere Geschäftsfelder und Mitgliederinteressen beschränken.

Schifffahrtspolitischen Grundpositionen der ERSTU

1. Eine europäische Schifffahrtspolitik ist sowohl Bestandteil der integrierten Meerespolitik wie auch der Verkehrspolitik. Sie kann aus unserer Sicht nur gesamteuropäisch angelegt sein, unabhängig von sonstigen außenpolitischen Ambitionen der EU und der NATO.
2. Das erfordert, den noch bestehenden Dualismus zwischen der EU - Kommission und anderen zwischenstaatlichen internationalen Organisationen, insbesondere der ECE, den Stromkommissionen (ZKR und DK) nicht zu verschärfen, sondern dieses Potential durch Koordinierung und Arbeitsteilung besser zu nutzen. Die ERSTU würde in diesem Sinne auch eine aktivere Unterstützung des Internationalen Transportforums durch die EU begrüßen.
3. Seeverkehrswirtschaft und Binnenschifffahrt sind über Hafenwirtschaft/Wasserstraßen sowie eine gemeinsame Geschichte miteinander verbunden. In einem solchermaßen gefestigten Verbund steckt noch Potential für die Zukunft des Verkehrswesens. Dazu aber ist es notwendig, gleichwertige Rahmenbedingungen für den See- und den anschließenden oder vorgelagerten Binnenverkehr zu fördern.
4. Die Neukonstituierung der EU - Kommission sollte dazu genutzt werden, institutionelle Überschneidungen zu beseitigen. Aus unserer Sicht ist die GD TREN überlastet und dem internationalen und volkswirtschaftlichen Stellenwert entsprechend in zwei General - Direktionen aufzuteilen. In einer neuen GD Transport/Logistik wäre eine starke Direktion für Schifffahrt einzurichten mit Sektionen für die Binnenschifffahrt, den Kurzstrecken-Seeverkehr, die Meeresautobahnen sowie Hafenwirtschaft und Wasserstraßen. Dazu sind entsprechende Abgrenzungen vor allem mit der GD Mare notwendig.

Wir würden vorschlagen, in der Einleitung die Analyse 2001/2006 zu erweitern. Das betrifft zum Beispiel:

> Eine Darstellung des Stellenwerts von Verkehr und Logistik, wie Grundbedingung für weltweite Arbeitsteilung; Treiber des fortschreitenden Globalisierungsprozesses und der Europäischen Integration sowie die nach Prioritäten geordneten daraus folgenden Hauptziele.

> Die Verbindung des Textteils mit einem Aktionsprogramm, terminiert und mit Verantwortlichkeiten versehen sowie das Monitoring, getrennt nach Gemeinschaftsaufgaben und nationalen Maßnahmen.

> Für ein allgemeines Defizit halten wir übrigens die Datenbereitstellung durch Eurostat und die Mitgliedsländer sowie die unzureichende internationale Zusammenarbeit auf diesem Gebiet. Hierfür sollte die EU ihr globales Gewicht einsetzen.

Zu einzelnen Punkten der Mitteilung

Punkt 2.9: Wir können die positive Aussage nicht vollständig teilen, zumindest was den **Ausbau und die Nutzung der Donauwasserstraße** betrifft, eine der wohl größten Reserven im europäischen Verkehrswegenetz. Auf der gesamten Donau müssen die Anlieger angehalten werden in ihren Budgets, eventuell auch durch PPP, die notwendigen Mittel für die Beseitigung der nationalen Engpässe bereitzustellen. Die EC müsste auch die Herbeiführung einer **Entscheidung zum Streckenausbau Straubing - Vilshofen** und die **Beseitigung der Engpässe auf der internationalen Elbwasserstraße** unter Kontrolle halten.

Punkt 2.17: Es fehlt u. E. eine belegbare Aussage, warum der **Kurzstreckenseeverkehr** in letzter Zeit stagniert. Zugespitzt gestellt, hat er sein Potential ausgeschöpft? Aus unserer Sicht eindeutig nein! Haben die vielen durch die EU initiierten Maßnahmen versagt oder waren sie nicht ausreichend? Dazu sollte kurz und prägnant etwas gesagt und entsprechende Aufgaben für das Aktionsprogramm abgeleitet werden. (z. B. Verkehrsbinnenmarkt, Meeres-Autobahnen)

Punkt 3.1.22: trifft auf unseren **Widerspruch**. Der Verkehrssektor in seiner Gesamtheit kann sich durchaus selbst reproduzieren und auch einen direkten globalen, europäischen und nationalen Beitrag zum Wohlstand und zur Lebensqualität leisten.

Punkt 3.3.; Nr. 26 und 27: Wir unterstützen erst einmal, dass alle Verkehrsträger ihren angemessenen Beitrag gegen die Luftverschmutzung leisten müssen. Was wir vermissen sind makroökonomische Aussagen. Jeder weiß doch, wie stark NGO - besetzt der Umweltbereich ist, über welche Öffentlichkeit er verfügt und wie er sie gezielt einsetzt. Die GD TREN hat doch sicher Kenntnis, welchen bedeutenden ökologischen Vorteil, einschließlich der geringen Lärmbelastigung der EU - Bürger der Binnenschifftransport gegenüber allen anderen Landverkehrsträgern besitzt. Das trifft, global gesehen, auch auf den Seeverkehr zu. **Wir gehen davon aus, dass in Nr. 27 der vom deutschen BMVBS in Auftrag gegebene und autorisierte sogenannte „PLANCO“ -Vergleich über die CO₂-Emissionen der drei Landverkehrsträger als Best Practices europäisiert und auch die sich aus die dem ZKR - Kongress vom 24.-25.6.09 zum Thema „Rheinschiffahrt und Klimawandel“ ergebenden Maßnahmen berücksichtigt und im Abschnitt 4 für ein Aktionsprogramm eingearbeitet werden.**

Punkt 3.4.: Die ERSTU wurde von der Kommission im Zusammenhang mit dem Weißbuch 2001 gebeten, ihren Standpunkt zu einer **Strategie für Energieversorgungssicherheit** abzugeben. Wir haben seinerzeit bereits darauf hingewiesen, dass für die EU durch die hohe Importabhängigkeit und die wachsende Entfernung der Ressourcen die Transportorganisation zu einem wichtigen Faktor der Versorgungssicherheit wird und dazu **3 Thesen** aufgestellt, die wir auch heute noch für maßgebend halten:

- wichtigster Verkehrsträger für den Energieimport ist und bleibt die Schifffahrt.

- Dazu muss die EU - Tankerflotte (See- wie Binnen-) ständig auf technisch - technologischen Höchststand gehalten werden und die notwendigen Fazilitäten für den Haus-Haus- Schiffstransport von Flüssiggas geschaffen werden und
- dass die angestrebte Energiepartnerschaft mit Russland zugleich auch einen adäquaten Ausbau der Kooperation auf dem Gebiet des Transportwesens und der Logistik bedingt.

Punkt 3.6: bedarf u. E. einer umfassenden wissenschaftlichen Nachbereitung. Die Treiber der Globalisierung sind u. E. nicht die Entwicklungsländer; diese sind wohl mehr die Getriebenen. **Man sollte** einleitend die Trends der Globalisierung darstellen und dabei den Anteil nennen, den der Verkehrssektor daran hat und danach die Reflexionen dieser Entwicklung auf das Verkehrswesen der EU und möglichst auch seiner Zweige und Sektoren darstellen.

Abschnitt 4: Wenn wir das richtig deuten, soll die verkehrspolitische Zukunftsvision bis 2020 in der Schaffung eines nachhaltigen Verkehrssystems bestehen. Das setzt unseres Erachtens erst einmal voraus, den **Begriff Nachhaltigkeit im Verkehr** überhaupt zu **definieren**, wobei wir bezweifeln, dass es gelingt die Zukunft des Verkehrs in nur einem, noch dazu diesem theoretisch umstrittenen Begriff zu fassen.

Die Logistiker verstehen unter Nachhaltigkeit eine Symbiose aus Ökonomie, Ökologie und sozialer Verantwortung. Nachhaltigkeit mit Zukunftsfähigkeit des Verkehrswesens gleichzusetzen wäre aus unserer Sicht zu programmatisch, um so mehr als gerade auf dem Gebiet der Verkehrspolitik doch eine deutliche Diskrepanz zwischen Anspruch und Umsetzung vorherrscht. Vielleicht sollte man Nachhaltigkeit als eine Art Fahrerinne in von der Ökologie vorgegebenen Ufern verstehen. So gesehen ist Nachhaltigkeit ein gesellschaftlicher Handlungsspielraum für alternative systembezogene Ansätze, statt nur vorhandene Teillösungen immer neu zu optimieren. Der maßgebende Treiber der Verkehrspolitik sind bisher die Verkehrszunahmen, die doch wohl kein Naturgesetz darstellen. **Deshalb muss die Verkehrsverlagerung und eine dementsprechende Vernetzung und Kooperation zwischen den Verkehrsträgern unbedingt Bestandteil des künftigen Weißbuches bleiben.** In der Untersetzung des Abschnittes 4 fällt auf, dass hier die Handlungsoptionen fehlen oder nur allgemein angedeutet werden. So wäre es im Abschnitt **4.2 Punkt 44** angebracht, die Schaffung eines Verkehrsbinnenmarktes darzustellen. Ähnlich beim nachfolgenden **Punkt 46.** Hierzu gehört die **Verbesserung der Logistikkfähigkeit der Binnenschifffahrt** oder die **Förderung des Eisenbahnfahrverkehrs im Ostseeraum**, womit in der Schwarzmeerregion die Anlieger bereits begonnen haben.

Punkt 5.1: Bei der insgesamt in der EU vernachlässigten Wasserstraßeninfrastruktur erscheint es uns notwendig, ganz gezielte Handlungsempfehlungen zur **Beseitigung der Engpässe in den Güterverkehrskorridoren** sowie ein **europäisches Brückenanhebungsprogramm** für die Nutzung der Binnenschifffahrt im Containerhinterlandverkehr aufzunehmen.

Punkt 5.1; Nr. 68: Bei dem Stellenwert des Außenhandels sowie des Kurzstreckenseeverkehrs für den Intrahandel gehört die Seeverkehrspolitik in das neue Weißbuch, egal wie man die dabei anstehenden institutionellen Fragen organisatorisch löst. Nehmen wir an dieser Stelle dazu das Beispiel der „**Meeresautobahnen**“. Als Entlastungsmaßnahme geplant, von der EU wirklich umfassend propagiert und unterstützt, gibt es in der Praxis kaum Beispiele, besonders im Ostseeraum. Und das ist nicht allein auf die Konstruktion des Programms „**Marco Polo**“ zurückzuführen. Wir sehen eine **wesentliche Ursache darin, dass Russland nicht in solche Projekte eingebunden wird, obwohl es am Ostseeverkehr einen Anteil von 35 % hat.**

Punkt 5.2; Nr.75; Für die **Wasserstraßeninfrastruktur** gibt aus den bekannten Gründen besondere Schwierigkeiten, PPP - Modelle für die Finanzierung zu etablieren. Vielleicht sollte man hier den Begriff der PPP weiter fassen. Föderale Einheiten - besonders günstig zu leistungsfähigen Wasserwegen gelegen - oder auch transportintensive Großunternehmen könnten in die Finanzierung einbezogen werden und auch Umweltfonds einen Beitrag leisten. Zur Refinanzierung können die mit dem Schiffstransport erzielten Umwelteffekte herangezogen werden.

Abschnitt 5.4: Die Binnenschifffahrtsmärkte haben einen stark volatilen Charakter. **Marktzugangsprobleme** bestehen mit den Nicht - EU - Wasserstraßen v.v. doch vor allem gibt es Probleme bei der **Marktbeobachtung**, obwohl sich die ZKR hier große Mühe gibt. Aber ohne Daten geht es nicht. Wir kommen deshalb nochmals auf einen früheren ERSTU – Vorschlag zurück, die **Möglichkeiten zur Bildung einer Marketing-Organisation für die europäische Binnenschifffahrt zu untersuchen.**

Abschnitt 5.7: Das Anliegen selbst findet unsere volle Unterstützung, nur muss dazu der Verkehrspolitik Eigenständigkeit zugestanden werden. Diese sollte sich nicht auf die Unterzeichnung von Abkommen beschränken. Wir haben z. B. kein Verständnis dafür, dass das Partnerschafts- und Kooperationsabkommen 1994/97 im § 39(2) seit mehr als einem Jahrzehnt nicht realisiert wird. Das blockiert die **Schaffung gesamteuropäischer Wasserstraßenringe** (via Donau und round Europe) mit bedeutendem makroökonomischen Nutzen für beide Seiten. **Hier ist unbedingt eine Gemeinschaftsaufgabe im Aktionsprogramm aufzunehmen.**

Vielleicht sollte man überhaupt mit der Formulierung von Führungsansprüchen sensibler umgehen, vor allem, wenn es dabei um kommerziell fundierte Projekte und Optionen geht. Die Russische Föderation, die in der Mitteilung an keiner Stelle erwähnt wird, verfügt als größtes Flächenland der Welt über ein einheitliches Verkehrswesen mit 200- jähriger Erfahrung zu seiner koordinierten Entwicklung und ist für die EU nicht nur ein perspektivischer, dynamischer Handelsraum, sondern auch für den Rohrleitungstransport, das Eisenbahnwesen und nicht zuletzt die Schifffahrt (See-, Binnen- und für den Verkehr über den Nördlichen Seeweg) ein gleichwertiger Partner mit partiellen Reserven für den Verkehr nach und von Asien.

Diese Stellungnahme wurde auf der 25. Präsidiumssitzung der ERSTU in Kiew am 19. September 2009 behandelt und einstimmig beschlossen.

Sehr geehrte Kollegen,

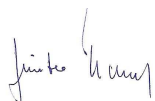
Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Konsultation und würden uns gern an der Ausarbeitung des Verkehrspolitischen Weißbuches weiterhin beteiligen. Wir bitten Sie uns deshalb in angemessener Form über den Verlauf zu informieren.

Berlin, den 23. September 2009

Mit freundlichen Grüßen



Robert Baack
Präsident



Günter Hartkopf
Generalsekretär