

„Fragmentierte Branchen sind bei der EU-Kommission chancenlos“

„Die Binnenschifffahrt auf der Donau kann eine Erfolgsgeschichte werden, wenn wir sie gemeinsam weiterentwickeln“, lautet der Standpunkt im Europäischen Parlament. Was dafür insbesondere im Verhältnis mit Brüssel zu tun ist, führte EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc den Teilnehmern am Danube Transport Day 2017 vor Augen.



EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc war die Hauptakteurin am Danube Transport Day 2017.

BRÜSSEL. Damit eines klar ist: Der „Danube Transport Day 2017“ im Europäischen Parlament war eine erstaunlich gut besuchte Veranstaltung. Hochrangige Politiker sowie zahlreiche Fachleute aus dem Segment Binnenschifffahrt fanden sich am 23. November im Saal A3G2 im Altiero Spinelli Building in Brüssel zusammen, um den Status quo auf der Donau zu erörtern. Man hatte den Eindruck, die Damen und Herren wollen wirklich etwas voranbringen, damit sich auf der Wasserstraße in Zukunft mehr bewegt. Wie das funktionieren kann, zeigt die Vorgehensweise von *Pro Danube International*. Der Verein mit Sitz in Wien definiert sich als „The voice for better infrastructure and innovation in Danube Transport“. Seine Verantwortlichen orientieren sich an den Interessen sämtlicher Donau-Anrainerländer anstatt sich in der Auseinandersetzung mit einzelstaatlichen Interessen zu verlieren.

Das sei gut so, befand Violeta Bulc in ihren Ausführungen. Die aus Slowenien stammende EU-Kommissarin für Verkehr sieht grundsätzlich tolle Chancen für die zukünftige Entwicklung der Binnenschifffahrt auf der Donau gegeben. Sie verwies in diesem Zusammenhang auf die zwei großen Trends in der europäischen Transportlogistik. Gemeint sind die Digitalisierung und die Dekarbonisierung, die ihres Erachtens nach auch auf der Wasserstraße Platz greifen müssten. Zu diesem Zweck benötige die Branche eine starke Vertretung, deren Repräsentanten der breiten Öffentlichkeit den Beitrag der Binnenschifffahrt zu

umweltfreundlichen und lärmarmen Transportabwicklungen plausibel vor Augen führen sollten. Dies müsse allerdings viel stärker als bisher geschehen, lautete ihr dringender Appell.

Über die Schwachstellen auf der Donau wie zum Beispiel die fehlenden Investitionen in die

Binnenhäfen und in die Flotte sowie die in den letzten Jahren stark beeinträchtigte durchgängige Navigierbarkeit ist in dieser Zeitschrift in der jüngeren Geschichte so ausführlich berichtet worden, dass man auf ihre Erläuterung an dieser Stelle getrost verzichten kann. Insbesondere in den Fahrtgebieten flussabwärts ab Ungarn liegen viele Dinge im Argen. Für ihre Beseitigung wurden zwei von der Europäischen Union geförderte Programme eingeführt. Bei DANTE handelt es sich um ein Strategiekonzept zur Beseitigung der administrativen Hürden auf der Donau. Bei DAPHNE laufen die Fäden der Initiativen zur Verbesserung der Situation in den Binnenhäfen zusammen.

Es gibt rund 70 Binnenhäfen entlang der 2.400 Kilometer langen Wasserstraße Donau. Davon sind fast nur die süddeutschen und die österreichischen Standorte als trimodale Logistikdrehscheiben ausgelegt. Je weiter die Reise in Richtung Donaudelta geht, umso trostloser stellt sich die derzeitige Situation dar. Es bestehe ähnlich wie bei der Modernisierung der Schiffsflotten großer Nachholbedarf, sind sich die Experten einig. Für Violeta Bulc steht und fällt die Wende zum Besseren mit der Verknüpfung der Binnenhäfen mit möglichst großen Industriezonen, „wie das die großen Seehäfen in Europa seit Jahren erfolgreich vorexerzieren“. Laut ihren Ausführungen arbeitet die EU-Kommission an der Zukunft im gesamteuropäischen Verkehrswesen – und da sollte die Binnenschifffahrt unbedingt dabei sein.



Fritz Lehr (links) und Manfred Seitz (rechts) standen an der Spitze von Pro Danube International.

Alle Länder an der Wasserstraße Donau müssten die bestehenden Schwachstellen für die Binnenschifffahrt beseitigen und mit gemeinsamen Anstrengungen einen ganzjährig durchgängig befahrbaren Transportkorridor schaffen. Schon eine Lücke im System bringe die länderübergreifenden Transportlogistikkonzeptionen ins Wanken, warnte Violeta Bulc. An die Adresse der Verantwortlichen für die Binnenhäfen sowie Schifffahrtsunternehmen richtete sie den Appell zur Etablierung eines starken Sprachrohres zur Formulierung ihrer Interessen. Demnach sind fragmentierte Branchen in Brüssel chancenlos und haben die Verbände der anderen Transportmodalitäten hier einen Vorsprung.

Den Erläuterungen von Violeta Bulc folgten zahlreiche Statements und Kommentare von Spitzenvertretern der EU-Kommission, des Europäischen Parlaments, Transportlogistikunternehmen, Verbänden und Institutionen. Der neue rumänische Transportminister Felix Stroe stellte die baldige Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Navigierbarkeit der Donau und den Ausbau der Binnenhäfen in dem südosteuropäischen Land in Aussicht. Serbien will mit der Realisierung des ersten Hafens mit einem integriertem Containerterminal, begleitet von der Errichtung eines neuen Bulk & General Cargo Terminal mit 5 Mio. Tonnen Jahreskapazität im Smederevo Port, der Einführung von vereinfachten Grenzabfertigungen und der Modernisierung der Schleuse „Iron



Foto: Port Ruse

An vielen Donauhäfen in Südosteuropa nagt der Zahn der Zeit.

Gate I“ in den Kreis der Top-3-Nationen für die Binnenschifffahrt auf der Donau vorstoßen, wie der stellvertretende Transportminister Veljko Kovacevic in Brüssel ausführte. Auch in der Slowa-

kei stehen die Zeichen für die Donau gut, wohingegen in Bulgarien aus Expertensicht noch viel zu wenig passiert.

JOACHIM HORVATH

Projekt „Greening the fleet“ erreicht die Donau

Es sind auch die hochgradig veralteten Flotten, die manche Großverlader von der Nutzung der Wasserstraße Donau abhalten. Damit sich das ändert, müssten die Binnenreedereien erhebliche Beträge in den Kauf von neuem Equipment investieren. Bislang gab es dafür keine Förderungen aus Brüssel – aber das soll sich ändern.

BRÜSSEL. Man muss harte Bretter bohren, um die Mandatäre im Europäischen Parlament und die Spitzenvertreter der EU-Kommission von einer offensichtlichen Problemstellung zu überzeugen. Die Berufspolitiker und Spitzenbeamten sind an jedem Tag so vielen mehr oder weniger freundlichen Einflussnahmen ausgesetzt, dass leicht Dinge in Vergessenheit geraten können. Wer bei ihnen am öftesten und am vehementesten vorspricht, der findet über kurz oder lang Gehör. Das ist eine eher ungünstige Konstellation für eine Branche wie die Binnenschifffahrt auf der Donau, deren Unternehmen im Tagesgeschäft scharf kalkulieren müssen und für gewöhnlich nur begrenzte Mittel für die Unterstützung von Lobbyarbeit aufbringen können.

Umso größeren Respekt verdient die Arbeit des Vereins *Pro Danube International* (PDI). Seine Spitzenvertreter sind im Brüsseler Europaviertel weit besser vernetzt als man annehmen würde. Die Folge davon war der erstaunlich gut besuchte „Danube Transport Day 2017“ am 23. November in Brüssel. Man sollte bei derartigen Anlässen Klartext reden und den Teilnehmern die Probleme einer Branche sachlich vor Augen führen.



Foto: Fritz Lehr

Die PDI-Veranstaltung in Brüssel fand unter reger Beteiligung statt.