

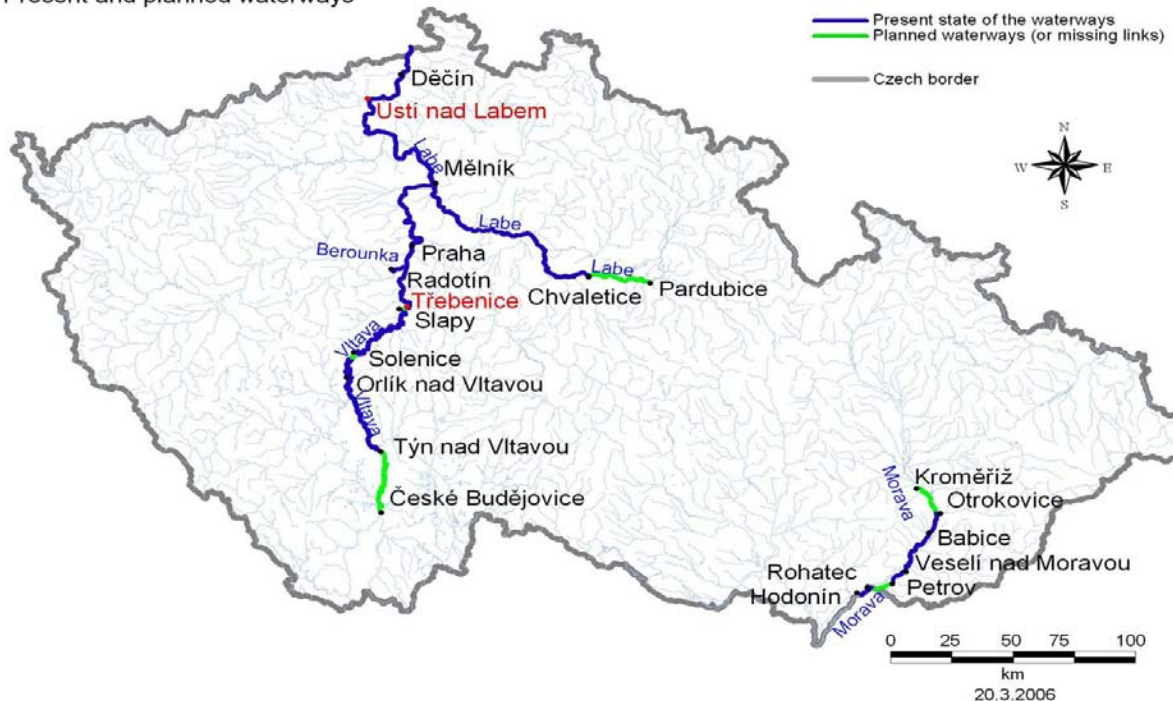
Anhörung bei der EK TREN Direktion B am 16-17. November 2009

Tschechischer Verkehrsverband, Sektion Binnenschifffahrt (Reeder, Häfen,
Werften, Fahrgastschifffahrt)
Jiří Aster , Vorsitzender

Assoziation der Binnenschifffahrt (Reeder)
Lubomír Fojtů , Vorsitzender

Tschechischer Staat ist heute einziges Binnenland in EU ohne den zuverlässigen Zutritt zu dem europäischen Wasserstraßennetz und zu den Seehäfen. Diese Tatsache ist die Folge der mangelhaften Schiffbarkeit der Elbe auf dem tschechischen Abschnitt zwischen deutsch-tschechischen Grenze und Ústí nad Labem (40km), wo eine Stautufenregelung geplant ist.

Present and planned waterways



Diese Verbesserung planten in ihren Programmen alle tschechischen Regierungen nach dem Jahre 1989 aber bis jetzt ist nichts durch die Obstruktionen seitens des Umweltministeriums verwirklicht worden, das eng an die NGOs angebunden ist. Teilweise wurde tschechische Binnenschifffahrt auch von dem s.g. total unsinnigen Baggerverbot an der deutschen Elbe nach dem Hochwasser 2002 zusätzlich negativ beeinflusst. In Tschechien herrscht die Blockade der Verbesserung der Schiffbarkeit

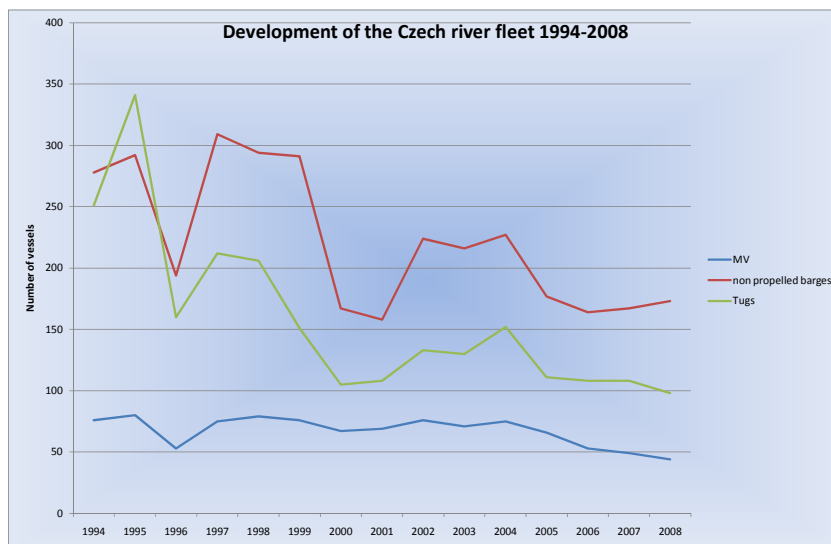
trotz der unterzeichneten gemeinsamen Absichtserklärung der deutschen und tschechischen Verkehrsministerien weiter, wo Ausbau wegen größeren Gefälle des Flusses an der tschechischen Seite und Instandhaltung auf der deutschen Seite vorgesehen ist. In Deutschland schreiten diese Maßnahmen planmäßig voran mit dem Ziel die geplanten Parameter im Jahre 2010 zu erreichen, in Tschechien wartet man auf die Wahlen 2010.

Auswirkung der Wirtschaftskrise auf die tschechische Binnenschifffahrt:

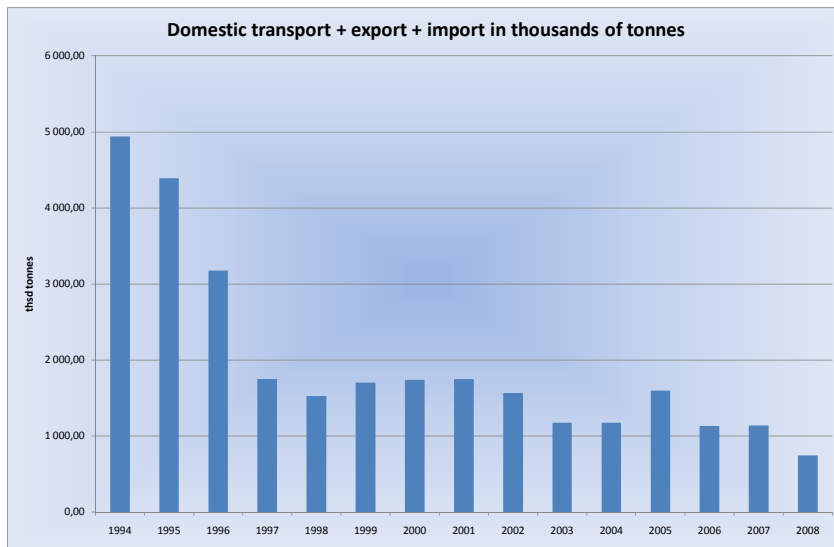
Daraus resultiert sich die Tatsache, dass tschechische Binnenschifffahrt sich in den letzten 20 Jahren in einer permanenten Krise befindet.

Die Anzahl der nichtschiffbaren Tage in dieser Periode betrug im Durchschnitt 166.

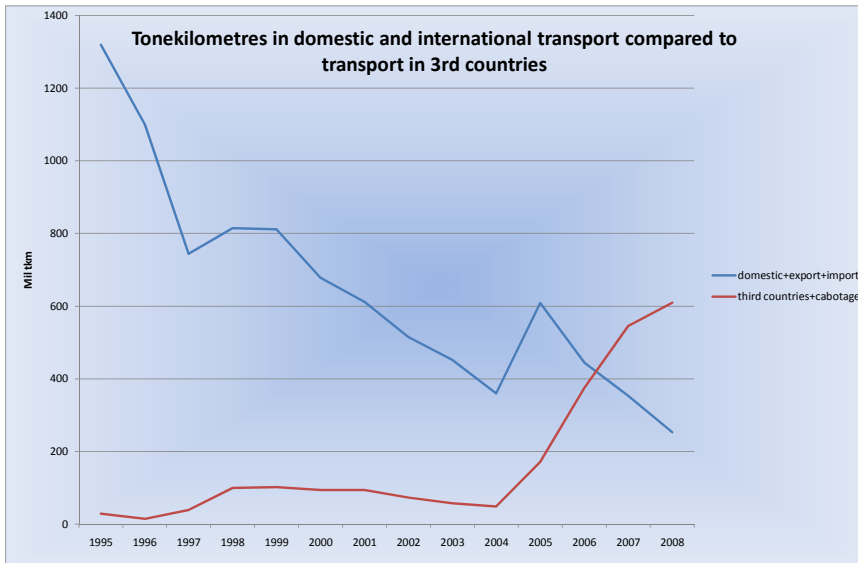
Die Anzahl der in Tschechien registrierten Schiffe sank in dem Zeitraum 1994 – 2008 von 605 auf 315.



Dementsprechend reduzierte sich drastisch auch die Transportleistung (innenstaatliche Transporte + Export und Import):



Diese kritische Lage verschlechterte sich am Ende 2008 und im Jahre 2009 durch die allgemeine Krise der Wirtschaft und des Transportwesens. Die Reeder versuchten nämlich vor dem Beginn dieser Krise ein Teil der Flotte außer dem Elbgebietes zu platzieren um das Risiko des Niedrigwassers zu minimieren:



Durch die Senkung der Nachfrage nach der Transportleistung im Westeuropa wurde diese Ausweichmöglichkeit sehr beschränkt. Dazu kommen auch der Transportpreisverfall und die Tatsache, dass manche traditionelle wassertransportaffine Warenströme anderen Verkehrsträger übernommen haben, vor allem die Straße. Negativ wirkt auch der allgemeine Verfall der Transportpreise in allen Gebieten und bei allen Verkehrsträgern aus. Die Lage der Reeder ist äußerst kritisch, es droht der weitere Verkauf der wertvollen an den Fluss Elbe angepassten Flotte. In der schlechten Situation befinden sich auch die von wasserseitigem Umschlag abhängigen Häfen in der Tschechischen Republik wie Děčín und Ústí nad Labem.

Maßnahmen zur Überwindung der Krise der Binnenschifffahrt in Tschechien bzw. in Europa:

1. Allgemein schürt sich in Europa und vor allem in Osteuropa eine Ideologie die den weiteren Ausbau der Wasserstraßen verurteilt. Das betrifft nicht nur die bottlenecks in Westeuropa (Straubing) sonder vor allem das sehr vernachlässigte Wasserstraßensystem in Osteuropa – Elbe, Saale, Oder, Donau. Da soll die umweltfreundliche Binnenschifffahrt nicht einen wichtigen Partner auf dem Verkehrsmarkt spielen, wie das in Westeuropa der Fall ist. Parolen wie „Schiffe sollten sich dem Fluss anpassen“, „Binnenschifffahrt ist nicht umweltfreundlich“, „wir dürfen

die Fehler der Vergangenheit nicht wiederholen“, „Schutz der freifließenden Flüsse“, „Bahn schafft alles“ stammen von NGOs, die von vor allem dem Verkehrsträger Schiene und teilweise Straße finanziert werden (Allianz-pro-Schiene). Diese Verbände sind europaweit verbunden und versuchen vor allem im Osten Europas den Ausbau der Wasserwege zu blockieren und die Binnenschifffahrt als Konkurrenz gegenüber dem anderen Verkehrsträgern schwächen bzw. zu beseitigen. Diese Tatsache ist ein grober Missbrauch des Naturschutzes für die bewusste Verzerrung des freien Wettbewerbes unter den einzelnen Verkehrsträgern. Im Hintergrund dieser Tatsache ist die dominierende Position der stärksten Spieler (Globalplayer) auf dem europäischen Transportmarkt, die diesen Missbrauch unterstützen um ihre monopolistische Stellung nicht zu verlieren. Das beschädigt die Volkswirtschaft dieser Länder durch die höheren Transportkosten, schmälert die Wettbewerbsfähigkeit dieser zu EU neu beigetretenen Länder und diskriminiert sie.

Die Umweltfreundlichkeit der Binnenschifffahrt wird verneint, die notwendige Eingriffe beim Ausbau der Wasserstraßen werden absichtlich demagogisch übertrieben, die Umweltprobleme, vor allem bei der Bahn, werden verschwiegen. Dabei wird überhaupt nicht berücksichtigt, dass die Wasserstraße (egal ob es geht um einen Kanal oder einen ausgebauter Fluss) immer ein Bestandteil der Natur bleibt, sie wird die Menschen und anderen Lebewesen zur Eisiedlung atrahieren und die Menschen werden die Erholung da suchen. Das ist bei den anderen Verkehrsträgern nicht der Fall, an den Autobahnen und Schnellbahnstrecken herrscht nur Todt und die Natur ist für immer vernichtet.

Moderne Verkehrsnetze in Europa brauchen tüchtige Eisenbahnstrecken, moderne Autobahnen und Wasserstraßen, wobei die erwähnten Vorteile der Wasserstraßen bei den Entscheidungen über den Ausbau der Verkehrsnetze bevorzugt werden sollten.

Deswegen soll die EK durch die beschleunigte Maßnahmen die Einführung der einhaltlichen gerechten Kriterien der Verrechnung der externen Kosten auf die einzelne Verkehrsträger unternehmen und dabei auch die erwähnten Verhältnisse der Transportwege zu der Natur und Menschen zu berücksichtigen. Gleichzeitig soll DG TREN in der Zusammenarbeit mit DG ENVI eine Orientierung für die Beurteilung der Bauvorhaben bezüglich der Verkehrsinfrastruktur im Sinne der Umweltverträglichkeit den EU Staaten zu Verfügung zu stellen, damit der Missbrauch für die europäischen Transportmarkt verhindert wird. Die Vorhaben im Rahmen des Ausbaus des TEN-T Netzes sollten nicht seitens der Umweltverträglichkeit im Falle der Konflikte auf der nationalen Ebene sondern auf der EK Ebene entschieden werden. Jedenfalls sollte die intermodale Verzerrung des Transportmarktes in Europa verhindert werden um die Wettbewerbsfähigkeit der EU in der Welt zu sichern.

2. Vom Verkehrsministerium in der Tschechischen Republik hat man ein Programm der Subventionierung der Binnenschifffahrt auf der Elbe beim Niedrigwasser ausgearbeitet (Tauchtiefen unter 140 cm) und ließ ihm von der EK notifizieren. Diese Maßnahme wurde als eine Übergangsmassnahme gedacht, die bis zum Ausbau der kritischen Strecke auf der Elbe zum Erhalt der wertvollen Elbflotte vorübergehend dienen soll. Durch die Wirtschaftskrise und knappe Staatskasse weigert sich jetzt die tschechische Regierung diese Subventionen auszuzahlen.

Deswegen wäre sinnvoll diese notwendige Unterstützung der Binnenschifffahrtsbranche während dieser zugespitzten Lage auch mit EU Gelder zu kombinieren als eine außerordentliche Maßnahme in Bezug der Tatsache, dass die tschechische Binnenschifffahrt die schlechtesten Bedingungen in Europa hat. In diesem Falle wäre das Signal für die Tschechischen, Geld aus der maroden Staatskasse auch bereitzustellen.

3. In Bezug zu der beschriebenen kritischen Lage der tschechischen Binnenschifffahrtsbranche ist sehr problematisch das Programm NAIADES für die Modernisierung der Flotte anzuwenden. Die Firmen sind nicht in der Lage die Selbstbeteiligung dieser Maßnahme zu tragen. Deswegen wäre sinnvoll die geplanten Sätze der Subventionen für die leidende tschechische Flotte zu erhöhen, damit die Modernisierung in größeren Umfang verwirklicht werden konnte. Ein Schritt seitens der EK könnte dasselbe bei der tschechischen Regierung generieren.

4. Im Einklang mit den NAIADES und PLATINA Programms plant das Tschechische Verkehrsministerium, zusammen mit den Branchenverbänden, in Tschechien eine Agentur für die Verbesserung des Images der Binnenschifffahrt zu gründen.

Die obengenannten Vertreter der Binnenschifffahrt aus Tschechien hoffen, dass die EK und die Kollegen aus der Branche aus Europa werden Verständnis für die äußerst schwierige Lage der tschechischen Binnenschifffahrt haben und dass man unseren Vorschläge ernsthaft behandeln wird.

Děčín 10. November 2009