

An die  
Präsidentin des Nationalrats  
Mag.<sup>a</sup> Barbara PRAMMER  
Parlament  
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.500/0005-I/PR3/2013  
DVR:0000175

Wien, am 15. Jänner 2014

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat DI Deimek und weitere Abgeordnete haben am 15. November 2013 unter der **Nr. 28/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Perspektiven der Binnenschifffahrt gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- *Wie viele Tonnenkilometer wurden auf internationalen Wasserwegen in Österreich in den letzten zehn Jahren jeweils im Frachtbereich transportiert?*
- *Auf welche Rahmenbedingungen bzw. Veränderungen der Rahmenbedingungen im Zeitverlauf führen Sie diese Entwicklung zurück?*

Auf der internationalen Wasserstraße Donau werden in Österreich jährlich mehr als 2 Mrd. Tonnenkilometer Fracht transportiert. Aufgrund unterschiedlicher Einflüsse wie z.B. den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen unterliegt dieser Wert jedoch Schwankungen. Darüber hinaus verweise ich auf die Jahresberichte der Binnenschifffahrt der via donau.

Die Wirtschaftskrise 2009 war in allen Transportmodi, auch der Binnenschifffahrt, deutlich zu spüren. Der Verkehrsträger Wasserstraße ist dazu noch besonders den Einflüssen der Wetterbedin-

gungen ausgesetzt, wie zum Beispiel 2011 eine Veränderung der Transportleistung auf ein ausgeprägtes Niederwasser im Spätherbst zurückzuführen.

Zu Frage 3:

- *Welche Maßnahmen wurden getätigt, um den Anteil der Binnenschifffahrt bzw. internationaler Wasserwege am gesamten Transportaufkommen zu erhöhen?*

Aufgrund der Internationalität der Wasserstraße Donau ist eine europaweite Abstimmung von Strategien und Maßnahmen zur Förderung der Wettbewerbsfähigkeit unbedingt notwendig. Das bmvit trägt dazu durch die Koordination der Umsetzung des europäischen Aktionsprogramms zur Förderung der Binnenschifffahrt (NAIADES), des Prioritätsbereichs Wasserstraße der Europäischen Donaunraumstrategie und durch Mitarbeit in zahlreichen internationalen Projekten unterschiedlicher Fachbereiche wesentlich bei. Seit 2007 werden sämtliche Maßnahmen zur Förderung des Verkehrsträgers Donau im Nationalen Aktionsplan Donauschifffahrt gebündelt.

Das Ziel der Maßnahmen besteht darin - vor dem Hintergrund des zu erwartenden drastischen Anstiegs der gesamten Verkehrsströme im Donaunraum - die Wasserstraße als Verkehrsträger so wettbewerbsfähig zu machen, dass die bestehenden Verkehre auf der Donau gehalten werden und zusätzlich einen Teil der künftig zu erwartenden Verkehrszuwächse aufgenommen werden kann.

Im Zuge der Aufgaben als österreichische Wasserstraßenverwaltung führt via donau, basierend auf laufenden Vermessungen der Donau-Stromsohle, Baggerungen zur Instandhaltung von Fahrinnen sowie Arbeiten zur Erhaltung von Uferbereichen und Treppelwegen durch. Weiters werden die neun Schleusen in Österreich betrieben. Diese Maßnahmen sind eine Voraussetzung für Verlässlichkeit, Leistungsfähigkeit und somit Wettbewerbsfähigkeit der Wasserstraße.

Im Pilotprojekt Bad Deutsch Altenburg werden derzeit Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse getestet, die der Sohleintiefung entgegenwirken sollen und gleichzeitig ökologische Vorteile mit sich bringen.

Darüber hinaus werden zahlreiche weitere Maßnahmen gesetzt, die über Arbeiten an der Fahrinne hinausgehen und die essentiell für die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt sind.

Im Maßnahmenpaket des kundenorientierten Wasserstraßenmanagements werden zielgruppenorientiert Fahrwasserinformationen an Nutzer der Wasserstraße vermittelt (z.B. Elektronische Binnenschiffahrtskarten mit Verkehrsinformationen, Pegel- und Seichtstelleninformationen, Eismeldungen). DoRIS - das österreichische „River Information Services“ – System wird laufend weiterentwickelt ([www.doris.bmvit.at](http://www.doris.bmvit.at)) und dessen internationale Einbindung vorangetrieben. Dies verbessert die Planbarkeit von Transporten, die Verkehrssicherheit sowie die Attraktivität für Kunden.

Bestehende und potentielle Kunden der Wasserstraße werden weiters von via donau als marktneutrale Plattform beraten und mit Logistik- und Serviceanbietern vernetzt, z. B. via Business-to-Business-Meetings. Weiters werden Infoservices für die Wirtschaft zur Verfügung gestellt: z.B. [www.blue-pages.at](http://www.blue-pages.at), [www.danubeports.info](http://www.danubeports.info), Blue Pages, [www.donauschiffahrt.info](http://www.donauschiffahrt.info).

Zu Frage 4:

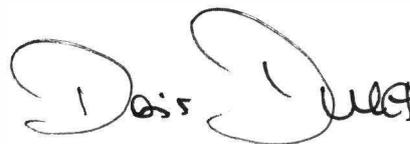
- *Mit welchen Investitionsvolumina waren diese Maßnahmen jeweils verbunden?*

Für die Instandhaltung der Wasserstraße Donau incl. Treppelwegen und Uferbereichen, den Betrieb der neun Donauschleusen und das Pilotprojekt Bad Deutsch-Altenburg (Baukosten) wurden 2012 rund 28 Mio € ausgegeben.

Zu den Fragen 5 und 6:

- *Welche Maßnahmen müssen getroffen werden, um die europäischen Ziele im Rahmen des TEN-T-Projects zu erreichen?*
- *Mit welchen Investitionsvolumina werden diese Maßnahmen jeweils verbunden sein?*

Laut Auskunft der via donau ist das derzeit laufende TEN-T Projekt für die Donau östlich von Wien mit europäischen Vorgaben harmonisiert, weshalb auch kein Änderungsbedarf besteht. Es ist daher auch kein finanzieller Mehraufwand zur Anpassung an derzeit geltende europäische Infrastrukturziele für die Wasserstraße Donau zu erwarten.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Doris Bures', is written over the bottom right portion of the page.