

II-8409 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIC ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

Pr.Zl. 5931/18-4-89

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 73 78 76
DVR: 009 02 04

3903/AB

1989-08-04

zu 3942 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

Dr. Partik-Pable und Genossen vom 13. Juni 1989,
Nr. 3942/J-NR/1989, "Verlagerung des Güter-
verkehrs auf den Wasserweg"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Mit welchem Güterverkehrsaufkommen auf der Donau ist in den nächsten Jahren zu rechnen?"

Das Güteraufkommen eines Verkehrswege entspricht seiner Attraktivität, d.h. das Preis/Leistungsverhältnis muß für den Benutzer vorteilhaft sein. Die Donau ist zwar ein kostengünstiger Transportweg, die Transportqualität jedoch befindet sich auf sehr niedrigem Niveau. Dies liegt nicht an den Betriebsmitteln - die österreichische Binnenflotte gehört zu den modernsten Europas - auch nicht an der landgebundenen Infrastruktur etwa der öffentlichen Häfen in Wien, Krems und Linz, die beispielhaft Vorsorge treffen, sondern ist ausschließlich auf die mangelnde ganzjährige Verfügbarkeit des Verkehrswege zurückzuführen. Höherwertige Gütergruppen erfordern ein kostenintensives Logistiksystem. Da der optimale Einsatz der Binnenschiffahrt zufolge niedriger Wasserstände in den nicht ausgebauten Donauabschnitten über Monate nicht uneingeschränkt gewährleistet und auch in der übrigen Zeit temporär nicht möglich ist, wäre eine zweite "Logistikschiene" über Landverkehrsträger vorzusehen. Damit

- 2 -

ist der Wasserweg für hochwertige Güter unattraktiv und wird nur für Massengüter mit Vorrathaltung angenommen. Der Bedarf an solchen Gütern stagniert unter dem Einfluß des weltwirtschaftlichen Umfeldes; das Gesamttransportaufkommen - zu mehr als 95 % Massengüter - ist in der nachfolgenden Jahresreihe dargestellt.

	1970	1980	1985	1986	1987	1990	1995	2000
in 1000 t	7593	7615	7619	7814	8027	9000	13500	16000

Die Prognosen für 1990, 1995 und 2000 wurden als Auftragsarbeit für das Gesamtverkehrskonzept vom Österreichischen Institut für Raumplanung ermittelt und berücksichtigen die voraussichtliche Fertigstellung des Main-Donau-Kanals im Jahr 1992. Ich halte diese Prognosen unter der Voraussetzung, daß begleitende Vorkehrungen getroffen werden, für sehr realistisch.

Zu Frage 2:

"Welche Maßnahmen werden Sie setzen, um eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf den Wasserweg zu erreichen?"

In dem in meinem Ressort erstellten Beamtenentwurf des Gesamtverkehrskonzeptes, welchen ich bereits am 17. Dezember 1987 der Öffentlichkeit vorgestellt habe, wurden die verkehrspolitischen Zielvorstellungen ausführlich dargelegt, und ich bin dabei, sie im Rahmen der mir zukommenden Kompetenzen zu realisieren. Bedingt durch die bisherige sektorale Verkehrspolitik und benachteiligt durch die Aufteilung der Kompetenzen zwischen mehreren Ressorts, hat gerade die Binnenschiffahrt die größten Probleme, den ihr zukommenden Stellenwert unter den Verkehrsträgern einzunehmen. Nach heutiger Wertvorstellung, derzufolge Ökonomie und Umweltschutz gleichwertige Zielvorgaben sind, bietet die Binnenschiffahrt wegen ihrer kostengünstigen Frachten, ihres geringsten spezifischen Energieverbrauches und der geringsten negativen Umweltauswirkungen eine Chance, die Verkehrsbelastungen in Österreich zu verringern.

- 3 -

Ein wesentlicher Aspekt ist die Verknüpfung der etwa 2400 km langen Wasserstraße Donau mit dem 6000 km umfassenden Wasserstraßennetz des Rhein-Stromgebietes. Es gilt, die seit Jahrzehnten beschriebenen Vorteile dieses neuen Verkehrsweges für die Österreichische Wirtschaft zu nutzen. Die notwendige - und von mir im ÖIAG-Konzern forcierte - Internationalisierung der Österreichischen Industrie wird den Güteraustausch zwischen Österreich und Westeuropa zusätzlich intensivieren.

Ich glaube, daß ich den Rahmen meiner Kompetenzen voll ausgenutzt habe, um für die Binnenschiffahrt optimale Rahmenbedingungen zu schaffen:

Voranstellen möchte ich zwei Gesetzesvorhaben aus jüngster Zeit, nämlich

- das Binnenschiffahrtsabkommen mit der Bundesrepublik Deutschland, mit welchem der Österreichisch-deutsche Binnenschiffahrtsverkehr auf eine vertragliche Grundlage gestellt wurde, um für die Binnenschiffahrt und die verladene Wirtschaft beider Staaten bessere Möglichkeiten bei der Nutzung der Wasserwege zu schaffen. Dies betrifft vor allem den Wechselverkehr zwischen Häfen Österreichs und der Bundesrepublik Deutschland sowie den Verkehr über die deutschen Binnenwasserstraßen zu den Nordseehäfen, einschließlich des Transitverkehrs in Richtung Rotterdam;
- das Schiffahrtsgesetz 1990, mit welchem das Österreichische Verwaltungsrecht der Binnenschiffahrt überarbeitet, modernisiert und an den westeuropäischen Standard angepaßt wurde. Das Schiffahrtsgesetz 1990 hat eine neue rechtliche Grundlage für die schiffahrtspolizeilichen, die schiffahrtsanlagenrechtlichen und die schiffahrtskonzessionsrechtlichen Bestimmungen sowie die Zulassungsvorschriften geschaffen, sodaß das gesamte Verwaltungsrecht der Binnenschiffahrt in einem einzigen, überschaubaren Bundesgesetz zusammengefaßt ist.

- 4 -

Weitere Schwerpunkte meiner verkehrspolitischen Aktivitäten umfassen die Bemühungen,

- eine Gleichstellung österreichischer Schiffe im Rheinstromgebiet durch einen Beschuß der Rheinzentralkommission zu erwirken. Nach Konsultationen mit den Signatarstaaten hat das Bundesministerium für Auswärtige Angelegenheiten vor wenigen Tagen bei der Rheinzentralkommission einen entsprechenden formellen Antrag gestellt, dem voraussichtlich im September die ersten offiziellen Kontakte folgen werden;
- Schiffahrtsabkommen mit allen Rheinuferstaaten und Belgien abzuschließen. Am weitesten gediehen sind die Vertragsverhandlungen mit den Niederlanden;
- das schiffahrtsrelevante EG-Recht weitgehend zu berücksichtigen. Die wesentlichen Bestrebungen der EG in der Binnenschifffahrt sind bereits durch das Schiffahrtsgesetz 1990 abgedeckt. Davon nicht erfaßt sind die auf Einführung der Dienstleistungs- und Niederlassungsfreiheit abzielenden EG-Normen. Ebenfalls offen ist die Stellung zur von der EG beabsichtigten Freigabe der Kabotage, die die österreichische Binnenschifffahrt gegenwärtig zweifellos überfordern würde.

Ich bin auch in anderen Bereichen bestrebt, die Schiffahrtsinteressen zu berücksichtigen. Etwa

- im Rahmen des Hafeneinrichtungsförderungsgesetzes, welches die Entwicklung der Infrastruktur von öffentlichen Häfen unterstützt. Unter diesem Titel wurden bisher mehr als 210 Mio. S aus Bundesmitteln in Form langfristiger unverzinslicher Darlehen zur Verfügung gestellt.
- können aus Mitteln der Verkehrsförderung des ERP-Fonds und des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr seit 1989 Investitionsprojekte gefördert werden,

- 5 -

welche die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf das Schiff zum Ziel haben. Das verfügbare ERP-Kreditvolumen im Geschäftsjahr 1989/1990 beträgt 50 Mio. S.

Diese durch mein Ressort getätigten Schritte reichen alleine nicht aus, die gewünschte Transportverlagerung von den Landverkehrsträgern auf die Wasserstraße zu bewirken. Es müssen auch im Bereich der Infrastruktur Voraussetzungen geschaffen werden, die Österreich in die Lage versetzen, in der Binnenschiffahrt im erforderlichen Ausmaß präsent zu sein, um die erhofften volkswirtschaftlichen und umweltbezogenen Vorteile zu realisieren.

Obwohl nicht in meine Kompetenz fallend, möchte ich darauf hinweisen, daß

- es notwendig ist, den österreichischen Donauabschnitt lückenlos - den Erfordernissen einer leistungsfähigen gesamteuropäischen Wasserstraßenverbindung Nordsee-Schwarzes Meer entsprechend - auszubauen. Ich nehme die dazu in Konflikt stehenden ökologischen Anliegen durchaus ernst, und bin der Meinung, daß dieser Ausbau unter maximaler Beachtung ökologischer Verträglichkeiten erfolgen muß. Sollte ein solches Vorhaben nicht gelingen, wären die bisher unter dem Titel "Schiffahrt" geleisteten Bundeszuschüsse zum Donauausbau weitgehend nutzlos, eine Verlagerung von höherwertigen Gütern wegen der bereits erwähnten mangelnden ganzjährigen Verfügbarkeit des Wasserweges kaum vorstellbar, und die erwartete 20 %-ige Verbesserung der Kostenstruktur der Binnenschiffahrt nicht realisierbar;
- Entscheidungen über Investitionen hinsichtlich einer künftigen österreichischen "Präsenzflotte" in der Westrelation getroffen werden sollten. Es ist eine Tatsache, daß die Kapazität der Flotte der DDSG im Donauraum voll ausgelastet ist und zudem nur wenige Einheiten in der West-

- 6 -

relation wirtschaftlich einsetzbar sind. Die Rhein-Main-Donau Wasserstraße stellt zufolge der nautischen Unterschiede ihrer einzelnen Abschnitte sehr hohe Anforderungen, die nur von einer relativ geringen Anzahl der heute in der Rheinschiffahrt tätigen Schiffe erfüllt werden können. In diesem Zusammenhang ist zu bedenken, daß den gegenwärtig in der Rheinschiffahrt noch vorhandenen Überkapazitäten durch Abwrackregelungen der Rheinzentralkommission und der EG zielstrebig entgegengewirkt wird. Die Zielvorgabe der österreichischen Verkehrspolitik ist es, in der Westrelation im grenzüberschreitenden Verkehr einen Anteil der Binnenschiffahrt von bis zu 30 % zu erzielen.

Wien, am 4. August 1989

Der Bundesminister

