



**II-7013 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen**  
**des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode**

REPUBLIC ÖSTERREICH  
 DER BUNDESMINISTER FÜR  
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR  
 MAG. VIKTOR KLIMA

Pr.Zl. 5901/32-4-92

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
 Tel. (0222) 711 62-9100  
 Teletex (232) 3221155  
 Telex 61 3221155  
 Telefax (0222) 713 78 76  
 DVR: 009 02 04

**3132 IAB**

**1992-08-18**

**zu 3147 IJ**

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

Anschober, Freunde und Freundinnen vom 17. Juni 1992,

Zl. 3147/J-NR/1992 "Eröffnung des Main-Donaukanals 2

- Auswirkungen auf Wien und Niederösterreich"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

**Zu Frage 1:**

"Wie verteilt sich derzeit der Güterumschlag auf die österreichischen Donauhäfen?"

Der Güterumschlag 1991 verteilt sich auf die österreichischen Donauhäfen wie folgt:

Gesamtumschlag

VOEST Hafen	3.521.322 t
Öffentl.Hafen Linz	569.423 t
Öffentl.Hafen Krems	276.688 t
Öffentl.Hafen Wien	1.325.273 t
Übrige Häfen u.Ländern	458.677 t
insgesamt:	6.151.383 t

**Zu Frage 2:**

"Welche Zuwachsprognosen werden insgesamt und welche Zuwachsprägnosen werden für jeden einzelnen Donauhafen mit der Eröffnung des Main-Donaukanals mittelfristig und langfristig erwartet?"

Entsprechend dem unter Fragepunkt 4 dargestellten Szenario lässt sich der Umschlag der österreichischen Häfen wie folgt darstellen:

	1988	1991	1996	2000	2010
Gesamtumschlag in Mio t	8,15	6,15	10,40	11,85	15,55

Allfällige Transporte im Zuge von Großbauvorhaben an der Donau sind nicht erfaßt.

- 2 -

Die Situation im Jahr 1991 ist auf schlechte Fahrwasserverhältnisse, Jugoslawienkrise und die kurzfristig negativen Auswirkungen der Umstrukturierung im Osten zurückzuführen.

Eine Aufteilung auf einzelne Häfen kann derzeit nicht erfolgen, da der Erfolg von Betriebsansiedlungen nicht abgeschätzt werden kann.

Die Daten aus dem Oberösterreichischen Hafenkonzept gehen davon aus, daß eine größere Anzahl von Betriebsansiedlungen realisiert werden kann. Bisher sind jedoch keine konkreten Projekte geplant. Es ist zu erwarten, daß nur ein Teil der Vorhaben tatsächlich realisierbar ist.

Zu Frage 3:

"Existiert eine bundesweite Folgenabschätzung, so wie sie von der OÖ Landesregierung durch das OÖ Hafenkonzept vorgelegt wurde?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, mit welchen konkreten Aussagen?"

Die Folgen der Main-Donau-Verbindung lassen insgesamt eine positive Entwicklung erwarten:

- Im einzelwirtschaftlichen Bereich: kostengünstigere Transporte auf dem Wasserweg lassen Transportverlagerungen erwarten und erzielen zusätzliche Wirkung als Konkurrenztarif zu Landverkehrsträgern.
- Im volkswirtschaftlichen Bereich durch die Nutzung freier Kapazitäten der Wasserstraße vor der Schaffung zusätzlicher Landinfrastruktur.
- Im volkswirtschaftlichen- und Umweltbereich durch Verminderung von Wegekosten und externen Kosten.

In Abhängigkeit vom Erfolg von Verlagerungen zur Wasserstraße wird in Österreich das Verkehrsaufkommen beider Landverkehrsträger geringer. Zudem tritt der verkehrspolitisch erwünschte Effekt ein, daß freiwerdende Kapazitäten der Bahn Substrat von der Straße übernehmen könnten.

- 3 -

Innerhalb von Österreich sind örtliche Verlagerungen des Verkehrsaufkommens zu erwarten, die bei der Anbindung der Häfen an Bahn und Straße zu berücksichtigen sein werden. Im Idealfall könnten bisherige Landtransporte ersetzt werden. Dazu zählen etwa die im Oberösterreichischen Hafenkonzept prognostizierten Importe und Exporte der ÖMV-Chemie (0,5 Mio t/J) oder der VOEST (1,8 Mio t/J).

Um die bundesweiten Folgen abschätzen zu können, wurden durch das Verkehrsressort mehrere Studien vergeben, deren Titel als Anlage 1 beiliegen.

Gesondert zu erwähnen ist die Ende 1991 abgeschlossene Untersuchung der Firma Tribotechnik "Kombiterminals mit enger Wasseranbindung", die sich mit den konkreten Handlungsanweisungen für die Schaffung einer "Österreichischen Wasserkombi" und eines "Containerliniendienstes" beschäftigt.

Die grundsätzlichen strategischen Vorgangsweisen meines Ressorts im Hinblick auf die Eröffnung des Main-Donaukanals sind im "Binnenschiffahrtmemorandum 1992" enthalten, das als Anlage 2 beiliegt.

Zu Frage 4:

"Nach Aussagen des OÖ Hafenkonzeptes wird sich in OÖ durch die Eröffnung des Main-Donaukanals mittelfristig der Anteil der Wasserstraße am Gesamtgütertransport auf 12,5 % verdoppeln, der Anteil der Bahn jedoch um 6 % abnehmen. Welche Prognosen liegen für das gesamte Bundesgebiet, welche Prognosen liegen für den Zentralraum Wien diesbezüglich vor?"

Solche Prognosen können nur in Form von Szenarien und Bandbreiten dargestellt werden. Unter den zahlreichen Eingangsparametern seien nur

- das Verkehrswachstum generell,
- der Modalsplit der Verkehrsträger (Import/Export/Transit),
- der Einfluß von Betriebsansiedlungen an der Wasserstraße und
- die Möglichkeiten im kombinierten Verkehr hervorzuheben.

- 4 -

Für den Anteil der Schifffahrt im grenzüberschreitenden Verkehr werden nachfolgende gemittelte Prognosen erstellt:

	1988	1996	2000	2010
Bundesgebiet	9,2 %	12,1 %	13,3 %	14,7 %
Ostösterreich	24,7 %	30,0 %	30,3 %	31,9 %

Zu Frage 5:

"Existiert für die Regionen der österreichischen Donauhäfen in Hinsicht auf die Main-Donaukanaleröffnung eine begleitende Verkehrskonzeption?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, mit welchen Details, welchen Maßnahmen, welchen Zeit- und Finanzplanungen?"

Für die Regionen der österreichischen Donauhäfen wurde bei den Detailplanungen zu den einzelnen Häfen die Anbindung des Verkehrs untersucht. Darüberhinaus befassen sich auch die Landesverkehrskonzepte von Niederösterreich und Oberösterreich mit der Frage der Einbindung der Donauhäfen in das Gesamtverkehrsnetz.

Für den Raum Wien werden derzeit in einer Studie der Planungsgemeinschaft Ost Standorte für Güterverkehrsterminals untersucht, wobei die Verknüpfung des Schienen- und Straßengüterverkehrs mit der Donauschiffahrt eine wesentliche Frage darstellt. Die Grundlagen der österreichischen Verkehrspolitik sind in den "Leitlinien" und im österreichischen Gesamtverkehrskonzept 1991 festgeschrieben, letzteres widmet sich in einem eigenen Kapitel ausführlich der Schifffahrt und ihrer Anbindung an die anderen Verkehrsträger. Die Umsetzung dieses Gesamtverkehrskonzeptes erfolgt zur Zeit in der Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes.

- 5 -

Zu Frage 6:

"Welches zusätzliche LKW-Aufkommen prognostiziert das Ministerium für den Großraum Wien mittel- und langfristig durch die Main-Donaukanaleröffnung?"

Das zusätzliche Lkw-Aufkommen für den Großraum Wien wird auch mittel- und langfristig durch die Main-Donaukanalöffnung voraussichtlich nicht die Größenordnung annehmen, die die allgemeine Zunahme des Güterverkehrs durch das wirtschaftliche Wachstum ausmachen wird.

Insbesondere ist zu erwarten, daß hauptsächlich der Transitverkehr auf der neuen Kanalroute von Bedeutung sein wird und damit eine Verlagerung des Straßentransitverkehrs zugunsten der Binnenschiffahrt erfolgen wird. Dieser Verlagerungseffekt wird sich vor allen Dingen in jenen Güterbereichen zeigen, die nicht zeitempfindlich sind, da hier der Kostenvorteil der Binnenschiffahrt gegenüber dem LKW durchschlagen wird.

Zu den Fragen 7 und 8:

"Welche Detailplanungen liegen für einen raschen Ausbau des slowenischen Adriahäfens Copa vor?

Welche Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen sind für eine geplante verbesserte Anbindung Österreichs an den Hafen Copa im Detail geplant?

Welche Detailpläne, welches Finanzierungs- und Zeitkonzept liegt dafür vor?"

Die Slowenischen Eisenbahnen (SZ) sind sich der Problematik im Zusammenhang mit der Eröffnung der Rhein-Main-Donaustraße bewußt.

Nach den Absichten der SZ soll mit den Bahninfrastrukturen dem Entwicklungsprogramm des Hafens Koper gefolgt werden. Eine gemeinsame Arbeitsgruppe soll diese Problematik untersuchen und ein gemeinsames Schieneninfrastrukturkonzept erarbeiten.

Zu Frage 9:

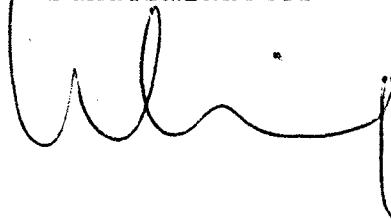
"Welche konkreten Investitionen und Detailschritte plant die Bundesbahn im Zusammenhang mit der Main-Donaukanaleröffnung? Welche detaillierten Zeit- und Finanzierungspläne liegen für diese Einzelschritte jeweils vor?"

- 6 -

Die Auswirkungen der Eröffnung des Main-Donaukanals wurden von den ÖBB eingehend untersucht, wobei auch die Interessenslagen der Österreichischen Häfen gegenüber den ÖBB in einer entsprechenden Analyse Platz griffen.

Im Rahmen des laufenden Dialoges mit den Häfen wird derzeit eine entsprechende Strategie ausgearbeitet.

Wien, am 17. August 1992  
Der Bundesminister



## A N L A G E 1

Liste der binnenschiffsrelevanten Untersuchungen des Verkehrsressorts:

- Nach einer PLANCO-CONSULTING-GmbH-Untersuchung wurde im Jahr 1982 für die Rhein-Main-Donau-Verbindung ein Aufkommen von 2,7 Mio. t (nach Eröffnung) prognostiziert.
- Nach der Einschätzung des Deutschen Institutes für Wirtschaftsforschung aus dem Jahre 1982 ist im Jahr 2000 auf dem Rhein-Main-Donau-Wasserweg mit einem Aufkommen von 3 Mio. t zu rechnen.
- Das IFO-Institut in München schätzte im Rahmen einer Main-Donau-Kanal-Studie (Basis 1982) das jährliche Transportaufkommen im Jahr 1995 auf mindestens 5,5 Mio. t.
- Die eher auf praktische Erfahrungen im Transportgeschäft basierenden Einschätzungen des Bayrischen Lloyd rechnen relativ pragmatisch nach der Inbetriebnahme des Kanals mit einem Aufkommen von 6 - 8 Mio. t, nach einer Anlaufzeit von wenigen Jahren mit 8 - 10 Mio. t.
- Im Jahr 1987 wurden die bisherigen Prognosen von dem deutschen Bundesverkehrsministerium und der bayrischen Staatsregierung mit Vertretern der involvierten Institute mit den Schlußfolgerungen erörtert, daß ein jährliches Transportvolumen von 4 - 7 Mio. t realistisch sei.
- Nach der Studie des Niederländischen Zentrums für Untersuchungen, Beratung und Unterricht in den Bereichen Transport und Verkehr (NEA) aus dem Jahr 1990 dürfte das künftige Transportaufkommen über den Main-Donau-Kanal nach Österreich und in die osteuropäischen Donau-Anliegerstaaten in Verbindung zu den Niederlanden wenigstens 4,5 Mio. t und höchstens 6,5 Mio. t jährlich erreichen.
- Nach einer Planconsult-Studie aus dem Jahr 1990 werden über die Rhein-Main-Donau-Verbindung Österreich betreffende Güterströme von 3,2 Mio. t (2,2 Mio. t im Import, 1,0 Mio. t im Export) laufen.

## MEMORANDUM

**ÜBER DEN VERKEHRSPOLITISCHEN STELLENWERT DER  
ÖSTERREICHISCHEN BINNENSCHIFFFAHRT UND MASSNAHMEN  
ZUR FÖRDERUNG DES GÜTERVERKEHRS AUF DER DONAU**

**1. DIE BEDEUTUNG DER BINNENSCHIFFFAHRT IN DER VERKEHRSPOLITIK**

**1.1. Grundsätzliche Überlegungen**

Die Verkehrspolitik muß die Entwicklung des Verkehrssystems mitgestalten und darf nicht erst auf vollzogene Entwicklungen reagieren. Sie muß daher in jenen

- Bereichen lenkend eingreifen, in denen einzelwirtschaftliche Interessen einem gesamtwirtschaftlichen Optimum entgegenstehen und in jenen
- Fällen aktiv werden, in denen als schützenswert angesehene Güter (z.B. Gesundheit, Lebensqualität und Umwelt) durch die ungesteuerte Entwicklung des Verkehrssystems beeinträchtigt werden.

Verkehrspolitisches Handeln bedeutet daher, einen Ausgleich zwischen divergierenden Interessen zu suchen und zu ermöglichen. So einfach sich diese Überlegungen darstellen, so schwer ist deren Beurteilung im täglichen verkehrspolitischen Handlungsablauf. Sie sind Ausdruck bestimmter Werthaltungen und unterliegen daher der subjektiven Beurteilung der Betroffenen. Sie sind daher eine Quelle ständiger Mißverständnisse, wenn dem eigenen Handeln nicht Kriterien beigegeben werden, mit denen die Aktivitäten beurteilt werden sollen. Als solche sind anzusehen:

**Kriterium 1: Gesamtwirtschaftliche Effizienzbeurteilungen des Verkehrssystems haben Priorität vor einzelwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeitsüberlegungen.**

- 2 -

Kriterium 2: Die soziale Ausgewogenheit des Verkehrssystems muß allen Bevölkerungsschichten ein Mindestmaß an Mobilität anbieten und eine hohe Versorgungsqualität mit Gütern sicherstellen.

Kriterium 3: Ständige Verbesserung der Verkehrssicherheit und Steigerung der zuverlässigen Verkehrsabwicklung.

Kriterium 4: Priorität des umfassenden Umweltschutzes, daher wenn nötig Einschränkung des Prinzips der freien Wahl des Verkehrsmittels.

Kriterium 5: Sparsamer Umgang mit den nicht beliebig vermehrbarer Ressourcen.

Kriterium 6: Umfassende Information der Betroffenen über die Verkehrsplanung als Grundvoraussetzung für jeden weiteren Infrastrukturausbau.

#### 1.2. ÖKONOMISCHE UND UMWELTRELEVANTE ASPEKTE DER BINNENSCHIFFFAHRT

Die Binnenschifffahrt zeichnet sich gegenüber den Verkehrsträgern Schiene und Straße durch spezielle Charakteristiken aus, die ihr einen besonderen verkehrspolitischen Stellenwert verleihen. Es sind dies:

##### 1.2.1. Umweltverträglichkeit der Binnenschifffahrt

Die Binnenschifffahrt hat gegenüber den Landverkehrsträgern Vorteile in folgenden Bereichen:

- Unfälle- und Unfallfolgekosten,
- Lärmemissionen,
- Abgasemissionen,

- 3 -

- Boden- und Gewässerverschmutzung,
- Trennwirkungen (durch Verkehrswege) und
- Flächenverbrauch.

Diese Bewertungsfelder können für jeden Verkehrsträger monetär erfaßt werden. Die auf diese Weise ermittelten externen Kosten werden zur Gänze von der Allgemeinheit getragen.

Von besonderer Bedeutung für die Umwelt sind die Abgasemissionen. Diese betragen bei Binnenschiffahrt und Schiene nur ein Fünftel des Straßenverkehrs.

Luftverschmutzung und CO<sub>2</sub>-Emission im Güterverkehr je tkm in q

		Straße	Schiene	Binnenschiffahrt
Kohlenmonoxid	1)	6,10	0,18	0,11
Kohlenwasserstoff	1)	1,15	0,06	0,07
Stickoxide	1)	3,05	0,86	0,69
Schwefeldioxid	1)	0,15	1,09	0,10
Kohlendioxid	2)	207,00	41,00	42,00
Gesamtemission		217,45	43,19	42,97

1) Niederlande, Quelle: CBS

2) Bundesrepublik Deutschland, Quelle: DIW und TÜV-Rheinland

In Österreich ist die von der Bahn verursachte Luftverschmutzung noch deutlich geringer, da die ÖBB ihren Energiebedarf überwiegend durch bahneigene Wasserkraftwerke decken. Demgegenüber sind die durch die Bahn verursachten Emissionswerte in den Ostländern zufolge des dortigen Standards der kalorischen Energieerzeugung wesentlich höher.

- 4 -

Da Transportleistungen der Binnenschiffahrt mit Österreichbezug überwiegend im Ausland erbracht werden, ist ein Beitrag der Binnenschiffahrt zu einer Verringerung der verkehrsbedingten Schadstoffemissionen mindestens im zuvor dargestellten Ausmaß gegeben.

Güterverkehr auf der Donau 1990  
Inlandverkehr, Import/Export, Transit

Transport- aufkommen	Transport- leistung	davon innerhalb Ö	davon außerhalb Ö
8,140.289 t	9,012 Mrd. tkm	1,663 Mrd. tkm (18,5 %)	7,349 Mrd. tkm (81,5 %)

Bei einer Verdoppelung der Transportleistung der Schiffahrt wäre die österreichische Donau erst zu rund 20 % ausgelastet.

Eine Verdoppelung verursacht im Vergleich zwischen den Verkehrsträgern nachfolgende Emissionen:

Gesamtemission

Transportleistung	Straße	Schiene	Binnenschiffahrt
9,012 Mrd. t/km	1,96 Mio. t	0,39 Mio. t	0,39 Mio. t

Nachdem Bahn und Binnenschiff hinsichtlich der Gesamtemission gleichwertig sind, ist als Vergleichsfall nur die Substitution des LkW-Verkehrs relevant. Dieser Idealfall, die direkte Verlagerung Lkw-Binnenschiff z.B. durch Einführung von Containerdiensten und indirekte Verlagerung Lkw-Bahn/Bahn-Binnenschiff, würde eine Verringerung der Gesamtemissionen von jährlich 1,57 Mio. t bedeuten.

- 5 -

### 1.2.2. Einzelwirtschaftliche Aspekte

Als wesentlichste einzelwirtschaftliche Vorteile der Binnenschiffahrt gegenüber den anderen Verkehrsträgern sind zu nennen:

#### Geringer Personalbedarf

Gemäß statistischen Unterlagen aus der Bundesrepublik Deutschland verhält sich der auf die Verkehrsleistung (in tkm pro Jahr; Nah- und Fernverkehr) bezogene Personalbedarf (inkl. Nebenleistung, aber ohne Infrastrukturanteil der Bahn) zwischen Binnenschiffahrt/Bahn/Lkw wie 1 : 6 : 20.

#### Geringer Investitionsbedarf

In der Bundesrepublik verhalten sich die Investitionen in Fahrzeuge und Ausrüstung bezogen auf Ntkm zwischen den Verkehrsträgern Binnenschiffahrt/Bahn/Lkw wie 1 : 3,68 : 6,52. Dieses Verhältnis ergab sich im Beobachtungszeitraum 1968 bis 1989 unter Heranziehung der Investitionen zu den jeweils gültigen Preisen und der in dieser Zeit erbrachten Transportleistung (für die Bahn gilt Perskm = Ntkm).

Als Folge der unterschiedlichen Transporttechnologie (Bundesrepublik Deutschland überwiegend Partikuliere, Donau Schubschiffahrt) sind die Investitionsausgaben der Binnenschiffahrt in Österreich geringer. Eine Überprüfung für den Zeitraum 1970 bis 1983 führt in Österreich zu einem Verhältnis von 1 : 6 : 8.

#### Geringer Energieeinsatz

Der Energieeinsatz pro Ntkm auf Primärenergiebasis (kalorische Erzeugung der elektrischen Energie) verhält sich zwischen Binnenschiffahrt/Bahn/Lkw wie 1 : 1,5 : 4,6 (Quelle: Bundesrepublik Deutschland). Eine in den USA erstellte Studie zeigt ein Verhältnis von 1 : 1,6 : 5. Unter Zuzählung des Energieein-

- 6 -

satzes für die Instandhaltung und Erzeugung der Betriebsmittel (LINE-HAUL-ENERGY) ergibt sich gemäß der USA-Studie ein Systemenergieeinsatz zwischen Binnenschiffahrt/Bahn/Lkw von 1 : 2,1 : 5,2.

#### Geringe spezifische Frachtkosten

Die vom Bundesministerium für Verkehr in Bonn für 1990 veröffentlichte Statistik beziffert die Frachteinnahmen Schiff/Bahn/Lkw (Straßengüterfernverkehr) mit 3,3/12,3/23,3 Pfennigen pro tkm. Die spezifischen Frachtkosten verhalten sich demnach zwischen Binnenschiffahrt/Bahn/Lkw wie 1 : 3,7 : 7.

#### Hohe Betriebsmittelproduktivität

Das Eigengewicht der Fahrzeuge in Relation zur Nutzlast liegt bei der Binnenschiffahrt vergleichsweise günstig. Das Verhältnis Totlast/Nutzlast beträgt 1 : 3,48 : 3,17.

Dieser Vergleich erfolgt zwischen Binnenschiff (Motorgüterschiff mit zwei Schubleichtern) / Bahn / Lkw (38 t-Zug) mit einer errechneten Totlast von 230 / 800 / 730 kg pro t Nutzlast.

#### 1.2.3. Gesamtwirtschaftliche Aspekte

Die wesentlichsten gesamtwirtschaftlichen Vorteile der Binnenschiffahrt gegenüber den anderen Verkehrsträgern sind:

#### Mehrfachnutzung des Verkehrsweges

Die 350 km lange österreichische Donau ist in Europa der für eine Mehrfachnutzung am besten geeignete Flussabschnitt. Er weist aufgrund des großen Gefälles bei großen Wassermengen ein Energiepotential auf, das etwa 50 % jenes der ca. 1.900 km langen Donau unterhalb der Marchmündung beträgt. Ein lückenloser Ausbau durch Stauhaltungen optimiert gleichzeitig den Nutzen des Hochwasserschutzes, reduziert Instandhaltungskosten

- 7 -

im Wasserbau und ist für den Verkehrsweg (garantierte Fahrwassertiefe, Verminderung der Strömungsgeschwindigkeit) die günstigste Lösung.

Ferner sind für eine geplante Mehrfachnutzung auch die Bereiche Wasserwirtschaft, Landwirtschaft, Erholung, Freizeit und Tourismus zu erwähnen.

#### Kapazitätsreserven des Verkehrsweges

Die gegenwärtige streckenspezifische Auslastung der Donau könnte auf das 10fache gesteigert werden. Grundvoraussetzung ist eine verlässliche und ganzjährige Verfügbarkeit der Wasserstraße. Dazu ist es unerlässlich, für den Donauausbau einen vernünftigen Konsens mit ökologischen Anliegen zu finden.

Künftige Entscheidungen über den Neubau oder die signifikante Erweiterung von parallel verlaufenden Landverkehrswegen sollten die freien Kapazitäten der Donau jedenfalls berücksichtigen. Grundsätzlich wäre die Nutzung freier Kapazitäten der Schaffung neuer Kapazitäten vorzuziehen.

#### Externe Kosten und nicht gedeckte Wegekosten

So wichtig Infrastruktur und betriebswirtschaftliche Leistungsfähigkeit eines Verkehrsträgers sind, so bedeutsam sind volkswirtschaftliche Kosten und Auswirkungen eines Verkehrssystems für seine Zukunftschancen.

Die für einen volkswirtschaftlichen Vergleich unter den Verkehrsträgern relevanten Kosten sind

- die externen Kosten, in die die Unfälle, Lärmentwicklung, Abgasemissionen, Boden- bzw. Gewässerverschmutzung sowie Trennwirkungen und Flächenverbrauch der Verkehrswege eingehen und
- die Wegekosten, denen in der Regel Einnahmen, die aber keine volle Deckung erbringen, gegenüberstehen.

- 8 -

In beiden Bereichen werden die einzelnen Verkehrsträger durch die Allgemeinheit subventioniert. Vor kurzem wurde in der Bundesrepublik Deutschland eine Studie veröffentlicht, die zwar nicht exakt auf österreichische Verhältnisse übertragen werden kann, von der Aussage her jedoch den beachtlichen monetären Stellenwert dokumentiert.

Kosten	Straße	Schiene	Binnenschiff
Externe Kosten DM/1000 tkm	42,69	9,52	2,26
nicht gedeckte Wegekosten DM/1000 tkm	11,26	40,99	18,07
verursachte volks- wirtschaftliche Kosten			
DPf/tkm	5,39	5,05	2,03
S/tkm	0,38	0,35	0,14

Eine Quantifizierung - die nur eine grobe Abschätzung sein soll - kann anhand eines Szenarios entwickelt werden. Dabei wird angenommen, daß

- die Binnenschiffahrt den Landverkehrsträgern nicht unmittelbar Transportmengen entzieht, sondern am künftigen Verkehrszuwachs überproportional teilnimmt und
- die Landverkehrsträger im Zuge der künftigen Verkehrsentwicklung an die Kapazitätsgrenzen der Verkehrswege stoßen.

Als Vergleichsfall wird angenommen, daß

- die Landverkehrsträger in Anbetracht von Erweiterungsinvestitionen und zusätzlichen Instandhaltungskosten unveränderte spezifische Wegekosten verursachen und

- 9 -

- in der Binnenschiffahrt (90 % Kapazitätsreserve der Donau, keine zusätzlichen Betriebskosten hinsichtlich Abnützung) bei Verkehrssteigerungen keine Wegekosten für zusätzliche Transportmengen anfallen.

In diesem Szenario ergeben sich folgende Kostenstrukturen:

Kosten	Straße	Schiene	Binnenschiff
Externe Kosten S/tkm	0,30	0,06	0,02
nicht gedeckte Wegekosten S/tkm	0,08	0,29	--
verursachte volks- wirtschaftliche Kosten S/tkm	0,38	0,35	0,02

Eine Verdoppelung der Transportleistung der Binnenschiffahrt im Jahr 1990 mit Österreichbezug ergäbe einen Anstieg um ca. 9,0 Mrd. tkm/J. Die international mögliche Reduzierung volkswirtschaftlicher Kosten würde alternativ zur Bahn 2,97 Mrd. S/J und zur Straße 3,24 Mrd. S/J betragen, der entsprechende Anteil an Einsparungen der österreichischen Volkswirtschaft (Transportleistung ausschließlich auf österreichischer Donaustrecke 1,66 Mrd. tkm/J) sinngemäß 548 Mio. S/J und 598 Mio. S/J.

#### 1.2.4. Einsatzmöglichkeiten der Binnenschiffahrt

Zum Abschluß sollen die Grenzen des Einsatzes der Binnenschiffahrt keineswegs verschwiegen oder beschönigt werden.

Negativ zu werten sind:

- Die geringe Flächendeckung (kaum Haus-Haus-Verkehr möglich),
- die geringe Transportgeschwindigkeit und

- 10 -

- die Umwegrelationen gegenüber den Landverkehrsträgern, die eine längere Transportdauer bewirken.

Innerhalb eines 300 km breiten "Wasserstraßenkorridors" können jedoch diese Nachteile durch verkehrsträgerübergreifende Organisation (Logistik, Kombiverkehr) ausgeglichen werden.

## 2. DIE RAHMENBEDINGUNGEN DER BINNENSCHIFFFAHRT

Die Binnenschiffahrt hatte noch vor kurzem die schlechteste Startposition unter den drei Binnenverkehrsträgern. Ihre Beschränkung auf den Donauraum und das Aufeinandertreffen von Markt- und Planwirtschaft haben zufolge struktureller und logistischer Probleme das Tätigkeitsfeld auf Massenguttransporte für wenige Großverlader eingeschränkt. Gegenwärtig eröffnen sich Chancen durch

- die bevorstehende Eröffnung des Main-Donau-Kanals, der die westeuropäischen Wasserstraßen mit dem Donauraum verknüpfen wird. Es entsteht ein europäisches Wasserstraßennetz von über 8.500 km Länge, das 13 Staaten mit mehr als 250 Mio. Einwohnern erschließt.
  - die Vollendung des EG-Binnenmarktes
  - die wirtschaftliche Entwicklung im Osten, die langfristig zu einem überdurchschnittlichen Verkehrszuwachs im Einzugsbereich der Donau führen müßte; kurzfristig ist allerdings eine Talsohle zu erwarten.
  - die beabsichtigte Privatisierung der DDSG sowie durch die Kooperation mit bzw. Beteiligung an neu entstehenden Strukturen im Osten aber auch
  - zufolge der verstärkten Beachtung des Prinzips der Kostenwahrheit und der Reduzierung von Umweltbelastungen im Verkehr
- das Umfeld der Binnenschiffahrt neu zu gestalten.

### 2.1. Prognose des Verkehrsaufkommens

Die Prognosen werden für Gesamtösterreich und für die Ostregion in Fortschreibung des gegenwärtigen Modal-Split-Anteils der Binnenschiffahrt und als Vergleichsfall nach Verlagerungseffekten zur Binnenschiffahrt durch Eröffnung des Main-Donau-Kanals und durch Einführung von Containerverkehr auf der Donau erstellt.

#### 2.1.1. Inlandverkehr

Die niederen Frachtkosten der Binnenschiffahrt sind durch Berücksichtigung von Umschlagskosten sowie Kosten des Vor- und Nachlauf zu relativieren. Liegen Quell- und/oder Zielpunkt nicht unmittelbar im Bereich wassergebundener Umschlagsbetriebe, sind die Transportkosten gegenüber direktem ungebrochenen Landverkehr nur dann konkurrenzfähig, wenn in einer Transportkette große Entfernung auf dem Wasserweg erbracht werden. Da Österreich auch über kein Wasserstraßennetz verfügt, hat die Schiffahrt im Binnenverkehr mengenmäßig geringe Bedeutung. Die jährlichen innerösterreichischen Transportmengen stagnieren bei ca. 600.000 t/J.

#### 2.1.2. Entwicklung von Import, Export und Transit

Die Chancen der Binnenschiffahrt liegen im grenzüberschreitenden Güterverkehr. Vom gesamten grenzüberschreitenden Güterverkehr in der EG im Jahr 1987 entfielen auf das Binnenschiff ca. 200 Mio. t oder 38 %, auf den Straßenverkehr 48 % und auf die Schiene 14 %. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die EG-Binnenschiffahrt nur in den nördlichen Mitgliedsstaaten mit Schwerpunkt Rheinstromgebiet Bedeutung hat. Die Österreich-spezifischen Daten können aus der nachfolgenden Tabelle abgeleitet

- 12 -

werden. Die Binnenschiffahrt beförderte 1987 7,4 Mio. t oder 8,9 %, die Straße 49,8 % und die Bahn 41,3 %.

**Grenzüberschreitender Güterverkehr (Transit, Import, Export)  
in Österreich im Vergleich der Verkehrsträger (in 1000 t)**

	1984	1985	1986	1987	1988
Schiffahrt	7.617	7.141	7.204	7.434	8.266
Straße	36.377	37.553	39.263	41.729	44.915
Bahn	34.364	37.088	34.374	34.645	36.270
Gesamt	78.358	81.782	80.841	83.808	89.451
Anteil Schiff %	9,7	8,7	8,9	8,9-	9,2

Quelle: ÖSTZ (Gütverkehrsstatistik)

#### 2.1.3. Zusammenhang zwischen Verkehrsaufkommen und BIP

Von wesentlichem Einfluß auf das Wachstum des Güterverkehrs- aufkommens ist die Entwicklung des Bruttoinlandproduktes (BIP). Aussagen über das Wachstum des BIP sind in den einzelnen Staaten sehr unterschiedlich und können über längere Zeiträume nur sehr bedingte Verlässlichkeit aufweisen. Auch wird der künftigen Entwicklung der europäischen Wirtschaft durch den Integrationseffekt ein zusätzlicher Wachstumsschub zugesanden. Diese Überlegungen führten zu der Prognose, daß die Wachstumsrate des grenzüberschreitenden Verkehrs in Österreich im Durchschnitt 2,5 % betragen kann. Prognosewert für 2010: 153,7 Mio. t.

In den nachfolgenden Verkehrsprognosen ist das durchschnittliche Verkehrswachstum im grenzüberschreitenden Güterverkehr ausgehend vom Jahr 1988 mit ca. 1,9 % deutlich niedriger angesetzt (Prognosewert für 2010 134,0 Mio. t).

#### 2.1.4. Prognose bis 2010 für die Relation Ostösterreich/Ost-europa

Im Osten Österreichs wird, bedingt durch seine geographische Lage, ein überdurchschnittliches Verkehrswachstum eintreten. Die durchschnittliche Steigerungsrate zwischen 1988 und 2010 beträgt ca. 2,5 % (Prognosewert für 2010 48,44 Mio. t). Allerdings bieten sich in der Relation NW/SO die enormen Kapazitätsreserven der Donau als alternativer und kostengünstiger Verkehrsweg an. Unter der Voraussetzung, daß die angestrebten Verlagerungseffekte zur Binnenschiffahrt realisiert werden, beträgt die durchschnittliche jährliche Steigerungsrate der Binnenschiffahrt ca. 3,7 %.

- 14 -

Modal-Split in 1000 t  
Steigerungsraten in % pro Jahr

Ostösterreich - Osteuropa	1988	1993	1996	2000	2010
Schiff in (1) 1000 t jähr- liche Steige- rung in %	7.000 -	7.240 0,68	7.720 2,16	8.160 1,40	9.470 1,50
Straße in (2) 1000 t jähr- liche Steige- rung in %	4.410 -	4.930 2,25	6.230 8,11	9.690 11,68	15.640 4,90
Bahn in (2) 1000 t jähr- liche Steige- rung in %	16.960 -	17.190 0,27	18.420 2,33	20.670 2,92	23.330 1,22
Summe in 1000 t jährliche Steigerung in %	28.370 -	29.360 0,69	32.370 3,31	38.520 4,44	48.440 2,32
Anteil Schiff in %	24,7	24,7	23,8	21,2	19,5

Quelle: Tribotechnik

(1) Ohne Berücksichtigung des Main-Donau-Kanals und ohne  
Einführung von KOMBI-Verkehren ("WASSERKOMBI")

(2) Ohne Effekte des Transitabkommens

Unter Berücksichtigung von Verlagerungseffekten durch Main-  
Donau-Kanal (50 % zu Lasten der Bahn, 50 % zu Lasten der  
Straße) bzw. KOMBI-Verkehr (20 % zu Lasten der Bahn, 80 % zu  
Lasten der Straße).

- 15 -

Die angenommenen Verlagerungseffekte durch den Main-Donau-Kanal treten unter der Voraussetzung ein, daß die Bahn 80 % des Verlagerungspotentials direkt an die Schifffahrt abgibt, ihrerseits aber 30 % dieses Potentials von der Straße übernimmt.

Die Gesamtverlagerung zum Binnenschiff wurde dabei vorsichtig eingeschätzt; sie kann deutlich höher werden, wenn

- die Rahmenbedingungen der Binnenschifffahrt optimal gestaltet werden,
- verkehrspolitische Lenkungsmaßnahmen wie Transitabkommen und Kontingentpolitik den Straßenverkehr wirksam limitieren und
- zwischen Bahn und Schifffahrt ein Konsens über sinnvolle Güteraufteilung gefunden wird.

Dazu ist es erforderlich, einen Katalog wasserstraßenaffiner Güter zu erstellen, auf dessen Grundlage die Geschäftsfelder zwischen Bahn und Binnenschiff aufgeteilt werden könnten. Dadurch werden auf der Bahn zusätzliche Kapazitäten zur Entlastung der Straße frei.

- 16 -

## Modal-Split in 1000 t

Ostösterreich - Osteuropa	1988	1993	1996	2000	2010
Schiff MD-Anteil Transit KOMBI-Verkehr Donau (2)	7.000	7.240	7.720	8.160	9.470
Schiff gesamt:	7.000	8.040	9.720	11.660	15.470
Straße (1) MD-Anteil Transit KOMBI-Verkehr	4.410	4.930	6.230	9.690	15.640
Straße gesamt:	4.410	4.530	5.140	7.730	11.890
Bahn (1) MD-Anteil Transit KOMBI-Verkehr	16.960	17.190	18.420	20.670	23.330
Bahn gesamt:	16.960	16.790	17.510	19.130	21.080
Gesamt	28.370	29.360	32.370	38.520	48.440
Anteil Schiff %	24,7	27,4	30,0	30,3	31,9
Schiff jährliche Steigerung in %	-	2,81	6,53	4,65	2,87

Quelle: Tribotechnik und eigene Überlegungen auf Basis diverser Studien u.a. ÖIR

(1) Ohne Effekte des Transitabkommens

(2) davon 25 % als Transit

### 2.1.5. Prognose bis 2010 für Österreich

Dargestellt wird die Entwicklung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs durch Schiff, Straße und Bahn für ganz Österreich.

Modal-Split in 1000 t;

Steigerungsraten in % pro Jahr

Österreich grenzüber- schreitend	1988	1993	1996	2000	2010
Schiff (1) in 1000 t jährliche Steigerung in %	8.200 -	8.450 0,60	8.930 1,86	9.370 1,21	10.700 1,34
Straße (2) in 1000 t jährliche Steigerung in %	44.900 -	49.000 1,76	54.000 3,29	61.900 3,47	79.700 2,56
Bahn (2) in 1000 t jährliche Steigerung in %	36.200 -	36.800 0,33	38.300 1,34	40.600 1,47	43.600 0,72
Summe in 1000 t jährliche Steigerung in %	89.300 -	94.250 1,08	101.230 2,41	111.870 2,41	134.000 1,82
Anteil Schiff %	9,2	9,0	8,8	8,4	8,0

Quelle: Tribotechnik

(1) Ohne Berücksichtigung des Main-Donau-Kanals und ohne Einführung von KOMBI-Verkehren ("WASSERKOMBI")

(2) Ohne Effekte des Transitabkommens

Nach Verlagerungseffekten wie in Pkt. 2.1.4. beschrieben sowie zusätzliche Verlagerung durch den Main-Donau-Kanal für Import/Exporte nach dem Westen.

Modal-Split in 1000 t

Österreich grenzüber- schreitend	1988	1993	1996	2000	2010
Schiff MD-Anteil Transit Import/Export KOMBI-Verkehr Donau (2)	8.200	8.450	8.930	9.370	10.700
Schiff gesamt:	8.200	9.850	12.230	14.870	19.700
Straße (1) MD-Anteil Transit Import/Export KOMBI-Verkehr	44.900	49.000	54.000	61.900	79.700
Straße gesamt:	44.900	48.300	52.260	58.940	74.450
Bahn (1) MD-Anteil Transit Import/Export KOMBI-Verkehr	36.200	36.800	38.300	40.600	43.600
Bahn gesamt:	36.200	36.100	36.740	38.060	39.850
Gesamt	89.300	94.250	101.230	111.870	134.000
Anteil Schiff %	9,2	10,5	12,1	13,3	14,7
Schiff jähr- liche Steige- rung in %	-	3,73	7,48	5,01	2,85

Quelle: Tribotechnik und eigene Überlegungen auf Basis diverser Studien u.a. ÖIR

(1) Ohne Effekte des Transitabkommens

(2) davon 25 % als Transit

## 2.2. Verkehrsweg

Die Wirtschaft verlangt die termingerechte Abwicklung von Transporten. Im Massengutbereich können durch Vorratshaltung variable Anlieferungen ausgeglichen werden, bei höherwertigen Gütern ist just in time-Lieferung unerlässlich. Die Donau wird gegenwärtig als nicht verlässlicher Verkehrsweg eingestuft, da die in den Empfehlungen der Donaukommission bereits 1962 festgelegte Mindestfahrwassertiefe von 2,50 m bei RNW (Regelniedrigwasser) bis heute nicht gegeben bzw. nicht garantiert ist.

Aufgrund der für die obere Donau relevanten Hauptgüterströme aus den Mündungsbereichen von Rhein und Donau, werden in diesen Hauptverkehrsrichtungen größtmögliche Abladetiefen angestrebt. Bei einer Transportdauer von bis zu 10 Tagen für die eine gesicherte Wasserstandsprognose nicht mehr möglich ist, ist eine garantierte Fahrwassertiefe für die Binnenschiffahrt unbedingt erforderlich.

### 2.2.1. Empfehlungen der Donaukommission

Die Beschlüsse über die Gestaltung der Wasserstraße Donau wurden von der Donaukommission im Jahr 1962 zum Teil sogar auf österreichische Initiative einstimmig gefaßt.

Mit dieser Entscheidung wurde dokumentiert, daß der Donauausbau in zwei Etappen vorgesehen ist. Von einer Wahlmöglichkeit zwischen flußbaulicher Lösung und Stufenausbau wurde nicht ausgegangen. Für wasserbauliche Maßnahmen hinsichtlich der ersten Etappe - Fahrwassertiefe unterhalb/oberhalb von Wien 2,50/2,10 m - wurde ein Zeitraum von 5 Jahren vereinbart. Für

- 20 -

den Ausbau in der zweiten Etappe durch Stauhaltungen - Fahrwassertiefe unterhalb/oberhalb von Wien 3,50/2,70 m - wurde als Zeithorizont die Fertigstellung des Main-Donau-Kanals angesetzt.

Der rasch voranschreitende Bau von Stauhaltungen an der Oberen Donau hat dazu geführt, daß die wasserbaulichen Maßnahmen der ersten Etappe aus ökonomischen Gründen nicht überall im vollen Ausmaß durchgeführt wurden. Da heute ein lückenloser Donauausbau durch Stauhaltungen nicht realisierbar ist, muß über den künftigen Ausbau ein neuer internationaler Konsens gefunden werden. Dieses Anliegen bildet auf österreichische Initiative seit etwa zwei Jahren einen ständigen Tagesordnungspunkt bei der Donaukommission.

#### 2.2.2. Zustand des Verkehrsweges Rhein-Main-Donau

##### Österreichische Donau

Oberhalb von Wien sind Mindestfahrwassertiefen von 2,50 m bei RNW vorhanden. Nach Errichtung der Staustufe Freudenberg verbleibt als Schwachstelle:

- die Fließstrecke in der Wachau, deren nautische Bedingungen vorerst durch wasserbauliche Maßnahmen erhalten werden können und
- die Donau unterhalb von Wien, wo ein sofortiger weiterer Ausbau auf 2,50 m bei RNW durch wasserbauliche Maßnahmen unerlässlich ist.

Dadurch würde eine Tauchtiefe der Schiffe von 2,0 m an durchschnittlich 345 Tagen/Jahr ermöglicht. Eine Überprüfung der tatsächlichen Fahrwassertiefen nach den Furtenmeldungen 1976/85 zeigt, daß eine Tauchtiefe von 2,0 m nur an ca. 300 Tagen/Jahr möglich war.

### Östlicher Donaubereich

Auch in der Gebirgsstrecke zwischen der Staatsgrenze und Komorn ist die Mindestfahrwassertiefe nicht garantiert. Die Inbetriebnahme der nahezu fertiggestellten Staustufe Gabčíkovo würde nicht nur das Problem der Fahrwassertiefe optimal lösen, sondern würde es auch Großschubverbänden ermöglichen, ungeteilt österreichisches Gebiet zu erreichen.

In einzelnen Abschnitten der übrigen Donau, insbesondere in Ungarn und Rumänien, sind wasserbauliche Maßnahmen erforderlich.

Die Inbetriebnahme von Gabčíkovo und die beschriebenen wasserbaulichen Maßnahmen würden die Donau von der Mündung bis nach Vilshofen (Bayern) zu einem verlässlichen Verkehrsweg gestalten. Garantierte Fahrwassertiefen, optimale Schleusenabmessungen, ausreichende Brückendurchfahrtshöhen und lange Wegstrecken eröffnen der Binnenschiffahrt zufolge der Strukturänderungen im Osten große Chancen im Containerverkehr.

### Westlicher Bereich der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße

Nach Eröffnung des Main-Donau-Kanals verbleiben zwei Teilstrecken, die den Schiffahrtsbetrieb wesentlich erschweren. Im bayerischen Donauabschnitt Straubing/Vilshofen bestehen extrem ungünstige Fahrwassertiefen, die über längere Zeiträume des Jahres entweder eine geringe Ladung oder die Leichterung in Regensburg bedingen. Im oberen Mainabschnitt wird es vorerst nicht möglich sein, Schubverbände zu fahren. Ein entsprechender Ausbau beider Abschnitte ist beabsichtigt, kann aber nur mittelfristig erfolgen.

Für den Containerverkehr sind die Voraussetzungen auch nach vollständigem Ausbau ungünstig. Lange Fahrzeiten, bedingt durch die hohe Anzahl von Schleusen, sowie geringe Brücken-durchfahrtshöhen und Schleusenabmessungen, die die Containerkapazität der Schiffe sehr einschränken, sind ein Handicap in Konkurrenz zu den Landverkehrsträgern.

### 2.3. Flottenstruktur

Die Strukturen der Donau- und der Rheinschiffahrt sind - durch politische, marktwirtschaftliche und nautische Gegebenheiten bedingt - unterschiedlich. Während bisher im Donauraum in fast allen Anliegerstaaten jeweils nur ein Schiffahrtsunternehmen von Bedeutung international tätig war, sind in den Rheinanliegerstaaten über 10.000 Schiffahrtsunternehmen registriert, die überwiegend auch im Rheinstromgebiet beschäftigt sind. Die Rheinflotte erbringt ihre Leistung zum Teil in Nebenflüssen und Kanälen - demgemäß ist der Leistungsträger das einzeln fahrende Motorgüterschiff. Im Donauraum führte die Struktur der Großreederein und die Konzentration auf den Hauptstrom zu der Betriebsform von Großverbänden - der mit Abstand wichtigste Leistungsträger ist die nichtmotorisierte Barge.

- 23 -

### 2.3.1. Allgemeiner Überblick

#### Vergleichsdaten aus 1987

	Donau	Rhein
Schiffbarer Fluß	2.400 km	900 km
Gesamter Einzugsbereich	2.800 km	6.000 km
<u>Flottenstruktur (ohne Zug- und Schubschiffe)</u>		
Anzahl	4.491	11.085
Tragfähigkeit	4,74 Mio. t	10,51 Mio. t
Antriebsleistung	0,31 Mio. kW	3,39 Mio. kW
Motorisierungsgrad (bezüglich Tragfähigkeit)	11 %	76 %
<u>davon Motorgüterschiffe (Trockenfracht)</u>		
Anzahl	365	8.452
Tragfähigkeit	0,45 Mio. t	6,37 Mio. t
Antriebsleistung	0,27 Mio. kW	2,69 Mio. kW
<u>davon Schubleichter (inkl. Tankschubleichter)</u>		
Anzahl	2.157	1.070
Tragfähigkeit	2,93 Mio. t	2,22 Mio. t
<u>Schub- und Zugschiffe</u>		
Anzahl	957	470
Antriebsleistung	0,52 Mio. kW	0,29 Mio. kW
Transportmengen	92 Mio. t	279 Mio. t
davon Inlandverkehr	61 Mio. t	104 Mio. t
davon Fluß-See-Verkehr	11 Mio. t	5 Mio. t
Transportleistung	26,6 Mrd.tkm	58,1 Mrd.tkm

Quellen: Donaukommission, Rheinzentralkommission

- 24 -

### 2.3.2. Verfügbarer Schiffsraum

Die nautischen Bedingungen nach Eröffnung des Main-Donau-Kanals (keine Schubverbände am Oberen Main, geringe Fahrwassertiefen zwischen Straubing/Vilshofen) erlauben als Betriebsform nur das einzeln fahrende Motorgüterschiff.

#### Motorgüterschiffe und Motortankschiffe (Gesamtbestand 1987)

	Anzahl	Tragfähigkeit in t	Antriebsleistung in kW
Donau	404	510.000	307.000
davon Österreich	38	48.000	32.000
Rhein	9.773	7.977.000	3.385.000

Quelle: Donaukommission, Rheinzentralkommission

#### Motorgüterschiffe mit 1.000 - 1.499 t Tragfähigkeit (Gesamtbestand 1987)

Unter den gegebenen Rahmenbedingungen ist aus wirtschaftlichen Gründen vorerst der Einsatz von Schiffen mit einer Tragfähigkeit von 1.000 bis 1.500 t realistisch. Dieser Schiffstyp, der auf der Donau für die Bildung von Schub- bzw. Koppelverbänden benötigt wird und im westeuropäischen Wasserstraßennetz aufgrund seiner generellen Einsatzmöglichkeit gefragt ist, ist in beiden Flusssystemen, insbesondere aber auf der Donau, nicht sehr stark vertreten.

- 25 -

	Anzahl	Tragfähigkeit in t	Antriebsleistung in kW
Donau	70	92.700	ca. 75.000
davon Österreich	17	20.500	
Rhein	1.456	1.756.700	740.300

Quelle: Donaukommission, Rheinzentralkommission

Die Donauflossen sind demnach gegenwärtig nicht in der Lage, eine nennenswerte Transportleistung über den Main-Donau-Kanal zu erbringen.

## 2.4. Häfen

### 2.4.1. Allgemeine Bemerkungen

Die öffentlichen Häfen Wien, Krems und Linz verfügen über eine hervorragende Basisinfrastruktur; nur in diesen Standorten ist die Bildung von Transportketten zwischen allen drei Verkehrs trägern möglich. Um ihre Aufgabe erfüllen zu können, müssen die öffentlichen Häfen Güter unterschiedlichster Art, Gewichte und Abmessungen einfach und wirtschaftlich handhaben. Dafür sind Umschlagsanlagen nach dem neuesten Stand der Technik vor zuhalten. Obwohl die öffentlichen Häfen den an sie gestellten Anforderungen gerecht werden, ist ihr Wasserumschlag unbefriedigend. Die Hauptgründe sind:

- die noch fehlende Anbindung an das westeuropäische Wasser straßennetz,
- kein direkter Wasserstraßenanschluß an leistungsfähige Hoch seehäfen,
- Priorität des Massengutverkehrs im Donauraum,
- mangelnde Organisation im Stückgutverkehr und
- knapper Schiffsraum der leistungsfähigen Kategorie.

Durch die Fertigstellung des Main-Donau-Kanals und die Änderung der Wirtschaftsstruktur im Osten, aber auch durch die Finalisierung des EG-Marktes ist mit einer relevanten Steigerung des Stückgutverkehrs zu rechnen bzw. bestehen erstmals Chancen, die Binnenschiffahrt in den KOMBI-Verkehr einzubeziehen.

#### 2.4.2. Umschlagsentwicklung der Häfen und Ländern

Umschlag in Mio. t	1984	1985	1986	1987	1988
Stadthafen LINZ VÖEST-Hafen	5,177	4,911	4,808	4,813	5,334
KREMS	0,238	0,242	0,207	0,208	0,368
WIEN	1,631	1,479	1,626	1,656	1,712
Sonstige	0,344	0,363	0,539	0,640	0,738
Gesamtumschlag	7,390	6,995	7,180	7,317	8,152

Quelle: ÖSZA

#### Umschlagsentwicklung gemäß Seznario 2010 Pkt. 2.1.5.

Die Entwicklung des Inlandsverkehrs in der Binnenschifffahrt (Kabotage) stagniert in ganz Europa.

Umschlag aus in Mio. t	1988	1993	1996	2000	2010
Wechselverkehr	7,00	7,85	9,25	9,70	14,40
davon KOMBI-Verkehr ohne Transit	1) 0,04	1) 0,05	2) 0,27	2) 0,57	2) 1,93
Inlandsverkehr	1,15	1,15	1,15	1,15	1,15
Gesamtumschlag	8,15	9,00	10,40	11,85	15,55

- 1) Bestehender KOMBI-Verkehr inklusive Eigengewicht der Fahrzeuge (RO-RO-Verkehr) bzw. Container
- 2) Bestehender KOMBI-Verkehr und Einführung eines Containerliniendienstes

Steigerungen des Inlandsverkehrs sind gegebenenfalls im Zuge von Großbauvorhaben an der Donau ("Grobgeschiebezugabe" unterhalb Wien) zu erwarten. Sie erfordern spezielle Umschlagslogistik und sind in der Umschlagsentwicklung nicht berücksichtigt.

#### 2.4.3. Ausstattung der Häfen

Die öffentlichen Häfen Wien, Krems und Linz verfügen insbesondere im Bereich der Basisinfrastruktur (Hafenflächen, Kai-längen) über große Kapazitätsreserven; diese Aussage wird durch die Gegenüberstellung von Vergleichsdaten und Kennziffern zwischen den in der Bundesrepublik Deutschland im Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) organisierten 86 Häfen und den öffentlichen Häfen in Österreich bestätigt (Anlage).

Die in Pkt. 2.4.2. skizzierte Umschlagsentwicklung von 8,15 Mio. t im Jahr 1988 auf 15,5 Mio. t im Jahr 2010 wird überwiegend von den öffentlichen Häfen bzw. dem in Planung befindlichen Hafen Enns zu erfüllen sein. In der Startphase nach Eröffnung des Main-Donau-Kanals werden alle Umschlagstellen Zuwächse erzielen. Die mittelfristigen Steigerungen sind durch Betriebsansiedlungen und im Bereich des KOMBI-Verkehrs zu erwarten. Zufolge der großzügig konzipierten Basisinfrastruktur der öffentlichen Häfen ist diese Aufgabe im Bedarfsfall durch zusätzliche Umschlagseinrichtungen und Freilagerflächen zu bewältigen.

#### 2.5. Rechtliche Rahmenbedingungen

##### 2.5.1. Donauraum:

- Das multilaterale Regime für die Donau stellt die Konvention über die Regelung der Schiffahrt auf der Donau (Belgrader Konvention) dar, die den Grundsatz der Schiffahrtsfreiheit vertritt. Die Donaukonvention enthält keine Regelungen von Verkehrsrechten oder kommerziellen Angelegenheiten, behält aber die sogenannte Kabotage, das ist der Verkehr zwischen Häfen ein- und desselben Staates, den jeweiligen Uferstaaten vor.

Auch die von Österreich mit den östlichen Donaustaaten geschlossenen bilateralen Übereinkommen treffen keine Vergabe von Verkehrsrechten, sondern verweisen derartige Maßnahmen ebenso wie andere wirtschaftliche Angelegenheiten in den Bereich privatrechtlicher Vereinbarungen. Auf eben dieser Ebene haben die Schiffahrtsunternehmen der Donauanliegerstaaten (innerhalb der Bratislavaer Abkommen) Vereinbarungen abgeschlossen, wobei der Wechselverkehr zwischen den Schiffahrten der Partnerstaaten hälftig aufgeteilt wird.

- Mit der Öffnung der Oststaaten und den damit verbundenen Konsequenzen, wie Lockerung des Außenhandelsmonopols und Bildung mehrerer Schiffahrtsunternehmen, werden neue Regelungen auf zwischenstaatlicher Ebene unumgänglich werden.

#### 2.5.2. Main-Donau-Kanal:

- Um das Befahren des Main-Donau-Kanals und die bilaterale Aufteilung der Verkehrsrechte mit den wichtigsten Rheinuferstaaten sicherzustellen, hat Österreich 1985 mit der Bundesrepublik Deutschland und 1991 mit dem Königreich der Niederlande moderne Schiffahrtsverträge unterzeichnet. Diese Abkommen sehen Regelungsmechanismen für die nach der Öffnung der Wasserstraßenverbindung zu erwartenden Transporte vor.

#### 2.5.3. Rheinstromgebiet und EG-Einflußbereich:

- Das multilaterale Regime für die Schiffahrt auf dem Rheinstromgebiet stellen die Revidierten Rheinschiffahrtsakte (Mannheimer Akte) dar; Österreich hat 1989 einen formalen Antrag auf Gleichbehandlung seiner Schiffe mit jenen der Unterzeichnerstaaten dieses Abkommens gestellt (die EG-Staaten sind diesen bereits gleichgestellt).

- Nach dem EWR-Vertrag sollen einander die Vertragspartner freien Zugang zu ihren Wasserstraßensystemen gewähren. Auf Seite der EG liegt die formelle Befugnis für das Rheinstromgebiet in den Händen der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt. Das Wirksamwerden der EG-Schiffahrtsvorschriften hängt für Österreich aber von dieser Öffnung des Rheinschiffahrtsmarktes ab.
- Wie bereits aus einer Zusatzvereinbarung zum EWR-Vertrag hervorgeht, können bei diesem Verfahren die für EG-Wasserstraßen bestehenden Maßnahmen zum Abbau von Überkapazitäten in der Binnenschiffahrt nicht uneingeschränkt auf die österreichische Flotte übertragen werden, zumal im Donauraum gegenwärtig ein Mangel an leistungsfähigem Schiffsraum besteht.
- Innerstaatlich war das Inkraftsetzen des Schiffahrtsgesetzes 1990 eine wichtige Zäsur. Damit wurden die Vorschriften über die Zulassung von Schiffen und die Befähigung von Schiffsführern gänzlich neu gefaßt, während das Schiffahrtspolizeirecht, das Schiffahrtsanlagenrecht und das Schiffahrtskonzessionsrecht modernisiert wurden.
- Im Hinblick auf die bevorstehende europäische Integration werden weitere Anpassungen des innerstaatlichen Schiffahrtsrechts erforderlich werden. So wären schon mit Wirksamwerden des EWR, spätestens jedoch im Falle einer EG-Mitgliedschaft der Zugang zum Beruf des Binnenschiffers, die Niederlassungsfreiheit, das Registerrecht oder etwa die Statistiknormen der Binnenschiffahrt neu zu definieren.

### 3. KÜNFTIGE AUFGABEN DER BINNENSCHIFFFAHRT

#### 3.1. Grundsätzliche Überlegungen

"Rationalisierungsreserven bestehender Verkehrssysteme sind auszuschöpfen, bevor zusätzliche Infrastruktur in Anspruch genommen wird" - die Anwendung ebendieses Leitsatzes ist für den Donauraum besonders aktuell durch

- den bevorstehenden Anschluß der Donau an das westeuropäische Wasserstraßennetz und
- die enormen Kapazitätsreserven des Wasserweges, die gegenüber Landverkehrssystemen kurzfristig und kostengünstig verfügbar wären.

Neben den volkswirtschaftlichen Aspekten (Wegekosten, externe Kosten) sprechen betriebswirtschaftliche Aspekte (Transportkostensenkung), Rationalisierungschancen bei Schiffahrtsunternehmen und Umschlagsbetrieben und nicht zuletzt Umweltanliegen (Vermeidung von Lärm, Emissionen und Flächenbeanspruchung - damit weitgehende Akzeptanz der Bevölkerung) für den verstärkten Einsatz der Binnenschifffahrt.

Verkehrsverlagerungen von Landverkehrsträgern zugunsten der Binnenschifffahrt werden primär durch die Eröffnung des Main-Donau-Kanals im Herbst dieses Jahres initiiert werden. Das Verlagerungspotential umfaßt gegenwärtig im wesentlichen parallel zur Wasserstraße verlaufende Verkehrsströme der Landverkehrsträger im Massengutbereich und jene Überseeverkehre, die nach Kanaleröffnung in die Rheinmündungshäfen (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) verlagert werden können.

Ergänzend eröffnen sich für den Donauraum Aspekte im KOMBI-Verkehr. Bedingt durch die wirtschaftlichen Strukturen ist die

Binnenschifffahrt im Donauraum bisher nahezu ausschließlich im Massengutbereich tätig gewesen. Die Öffnung des Ostens und der Übergang zur Marktwirtschaft ermöglichen ein neues Geschäftsfeld im containerisierten Verkehr. Die Donau sollte diesbezüglich die Entwicklung des Rhein nachvollziehen.

Beide Verlagerungspotentiale können nur dann realisiert werden, wenn der Verkehrsträger Binnenschifffahrt durch die Verlader akzeptiert wird. Gefordert sind die Verlässlichkeit des Verkehrswege und die Serviceleistungen eines Frachtführers. Beide Forderungen wurden bisher nur ungenügend erfüllt; dies mit dem Ergebnis, daß die Binnenschifffahrt nur von einem sehr eingeschränkten Kreis von Verladern genutzt wurde.

Die Kapazitätsreserven des Transportsystems Binnenschifffahrt und deren Nutzbarmachung sind davon abhängig, in welchem Maß

- die Donaustaaaten ihrer hoheitlichen Funktion für Ausbau und Unterhaltung der Donau gerecht werden; so kann nach Erfüllung der in der Donaukommission bereits vor rund 30 Jahren beschlossenen Mindestempfehlung von 2,50 m Fahrwassertiefe bei RNW eine 10fache Kapazitätsreserve des Verkehrswege angenommen werden.
- die Häfen ausreichende Basisinfrastruktur sowie Umschlags- und Lagereinrichtungen vorhalten. Die öffentlichen Häfen in Österreich verfügen im Bereich der Basisinfrastruktur (Hafenflächen, Kailängen) über eine zumindest 5fache Kapazitätsreserve. Auch hinsichtlich der Umschlags- und Lagereinrichtungen bestehen nennenswerte Reserven. Durch die spezifische Anpassung dieser Kapazitäten an Gütermenge und Güterstruktur können die Binnenhäfen den erwarteten Verkehrsverlagerungen mühelos gerecht werden.

- 33 -

- die Schiffahrtsunternehmen über geeigneten Schiffsraum für die künftigen Transportbedürfnisse verfügen. Die österreichischen Schiffahrtsunternehmen (DDSG) sind nur für den bislang üblichen Massengutverkehr eines engen Verladerkreises im Donauraum genutzt. Für dieses Geschäftsfeld ist die Kapazität ausreichend bzw. bestehen Kapazitätsreserven durch Rationalisierung im eigenen Bereich sowie durch Verbesserung der Fahrwassertiefen und Umschlagsbeschleunigung in den Häfen. Hinsichtlich der beiden größten Verlagerungspotentiale - Westverkehr, Containerverkehr im Donauraum - ist geeigneter Schiffsraum nur in sehr eingeschränktem Ausmaß verfügbar. Diese Aussage gilt auch für die Flotten der östlichen Donauanliegerstaaten. Gegenwärtig besteht im Donauraum bezüglich neuer Verkehre ein Engpaß an geeignetem Schiffsraum. Im Verkehr nach dem Westen wird erwartet, daß die behaupteten Überkapazitäten westlicher Schiffahrtsunternehmen verfügbar sein werden; die Etablierung eines Containerverkehrs im Donauraum wird von den Donauanliegern selbst zu lösen sein.

Zielsetzung der Verkehrspolitik muß sein, das Potential des Verkehrssystems Binnenschiffahrt durch Verlagerungen von Landverkehrsträgern, vor allem aber durch eine stärkere Beteiligung an den künftig zu erwartenden Verkehrszuwächsen zu nutzen. In gesamtverkehrspolitischen Überlegungen und Maßnahmen sollen diesbezügliche Schwerpunkte gesetzt werden. Ein Erfolg wird sich aber nur dann einstellen, wenn alle Beteiligten bereit sind, aktiv mitzuwirken.

### 3.2. Main-Donau-Kanal

Die Abschätzung des Transportaufkommens über den künftigen Main-Donau-Kanal beschäftigt die Fachleute schon über mehrere Jahrzehnte. Abhängig von gewählten Rahmenbedingungen und vom

Zeithorizont wird ein Transportaufkommen zwischen 2,7 und 20 Mio.t/J prognostiziert. Prognosen aus jüngster Zeit sind für das Jahr 2000 (Anlaufphase) nachstehend angeführt:

**Durch den Main-Donau-Kanal initiierte Transporte  
auf der österreichischen Donau**

	Importe in Mio.t	Exporte in Mio.t	Transit in Mio.t	Insgesamt
ÖIR Prognose 2000	1,9 - 2,4	0,8 - 1,0	3,0	5,7 - 6,4
NEA 1) Studie f. 2000	1,3 - 2,4	0,3 - 0,6	3,0 - 3,7	4,6 - 6,7
aus Tabelle 2.1.5. f. 2000		$\Sigma$ 2,0	2,8	4,8

- 1) Nur Transportmengen mit Quell- oder Zielpunkt in den Niederlanden. Demnach ist ein Verlagerungspotential aus schon heute bestehenden Binnenschiffstransporten im Westverkehr (Regensburg) enthalten; sonstige Relationen zwischen Rhein und Donau werden jedoch nicht berücksichtigt.

Trotz aller Anlaufprobleme einer neuen Verkehrsalternative wird eine Verkehrsverlagerung von ca. 2,0 Mio.t/J im Wechselverkehr und etwa 2,8 Mio.t/J im Transitverkehr bis zum Jahre 2000 als realistisch angesehen. Eine solche Verlagerung kommt den Anliegen der Bevölkerung entgegen, hinsichtlich der Akzeptanz sind keine Probleme zu erwarten. Verkehrspolitisch ist dies eine wesentliche Voraussetzung, um die Verkehrsabwicklung im Donauraum künftig funktionsfähig zu erhalten.

Bei Erreichung dieses mittelfristigen Ziels kann man annehmen, daß die Anlaufschwierigkeiten des Main-Donau-Kanals überwunden sind und der Verkehrsweg akzeptiert wird. Es wird davon ausgegangen, daß noch vor dem Jahr 2000 die Schubschiffahrt ermöglicht wird und danach auch der Ausbau der bayrischen Donau absehbar ist. Die dadurch weiter verbesserte

Konkurrenzfähigkeit der Binnenschiffahrt und die vorhandenen mehrfachen Kapazitätsreserven des Verkehrsweges lassen erwarten, daß der Wasserweg Rhein-Main-Donau seine Funktion als transeuropäischer Verkehrsweg nach dem Jahr 2000 voll gerecht wird.

### 3.3. KOMBI-Verkehr

Der KOMBI-Verkehr in der Binnenschiffahrt kann grundsätzlich als Roll on/Roll off-Verkehr (schwimmende Landstraße) oder Containerverkehr erfolgen.

Der Ro/Ro-Verkehr ist besonders für sperrige Güter (Anlagen- teile) oder Schwerlasten geeignet; gute Chancen bestehen etwa für den Fahrzeug- und Landmaschinentransport (Handel). In solchen Bereichen vermag die Binnenschiffahrt in der Regel gegenüber Landverkehrsträgern kostengünstiger anzubieten. Im generellen Warenverkehr ist bei fortschreitender Harmonisierung (Liberalisierung) des Verkehrs die Ro/Ro-Transport- technologie nur in Ausnahmefällen konkurrenzfähig, z.B.

- bei sehr langer Beförderung am Wasserweg (mehr als 1500 km),
- in Fällen von Rückfahrten mit sonst leerfahrenden Ro/Ro- Schiffen, die in den erwähnten Geschäftsbereichen tätig sind, und
- in Einzelfällen aufgrund von Wochenendfahrverboten für den Straßengüterverkehr.

In den beschriebenen Fällen hat Ro/Ro-Verkehr in einer vernachlässigbaren Größenordnung am Rhein Eingang gefunden, hingegen hat der Containerverkehr bereits einen Umfang von ca. 450.000 TEU/Jahr erreicht und verzeichnet weiterhin hohe Zuwachsrate.

Da der Containerverkehr logistisch höhere Anforderungen stellt, konnte er vor Öffnung des Ostens auf der Donau nicht Fuß fassen; vielmehr wurde alternativ deshalb dem Ro/Ro-Verkehr aktuelle Bedeutung beigemessen. Für dieses Geschäftsbereich wird es zwar auf der Donau nach wie vor Bedarfsnischen geben, eine darüberhinausgehende signifikante Verkehrsverlagerung mittels dieser Transporttechnologie ist aber nicht realistisch.

#### Containerverkehr

Der Transport von Containern (stapelbaren Wechselaufbauten) mit Binnenschiffen im (fahrplanmäßigen) Liniendienst ist konkurrenzfähig, wenn

- die Beförderungsstrecke auf dem Wasserweg etwa 500 km oder mehr beträgt und Vor- und Nachlauf in Relation zum Wasserweg kurz sind. Weil der Transportweg auf der Donau in Extrempfälten mehr als 2000 km betragen kann, eröffnet sich demnach auch im Vor- und Nachlauf ein weites Einzugsgebiet.
- die Leistungsfähigkeit von Spezialschiffen bei entsprechenden Fahrwasserparametern voll ausgeschöpft werden kann; unter diesen Gesichtspunkten ist die Donau hervorragend geeignet. Schleusenbreiten und Brückendurchfahrtshöhen sind ausreichend; zur Sicherung der Fahrwassertiefen müßten die Stromverwaltungen ihre Aufgaben allerdings effizienter wahrnehmen. Die Kapazität von Containerbargen kann auf der Donau 144 TEU erreichen (4 Breiten, 3 Lagen), ein Schubverband mit 4 Bargen könnte daher 576 TEU befördern.

Eine Abschätzung des containerisierbaren Transportsubstrates ist für den Donauraum noch nicht bekannt. Das im Kapitel 2 genannte Verlagerungspotential im KOMBI-Verkehr wurde aus

nachstehenden Überlegungen abgeleitet- eine Überprüfung im Rahmen einer Studie ist noch erforderlich.

Verkehrsentwicklung Ostösterreich/Osteuropa in 1.000 t

	1996	2000	2010
Straße (ohne Main-Donau-Kanal) Main-Donau-Transit (Verlagerungspotential)	6.230 850	9.690 1.400	15.640 1.750
Straße	5.380	8.290	13.890
KV-Verlagerung in 1.000 t in %	240 4,5	560 6,8	2.000 14,4
Bahn (ohne Main-Donau-Kanal) Main-Donau-Transit (Verlagerungspotential)	18.420 850	20.670 1.400	23.330 1.750
Bahn	17.570	19.270	21.580
KV-Verlagerung in 1.000 t in %	60 0,3	140 0,7	500 2,3
Straße + Bahn	22.950	27.560	35.470
KV-Verlagerung in 1.000 t in %	300 1,3	700 2,5	2.500 7
jährliche Steigerung in %	Basismenge	24	14

Entsprechend der Entwicklung am Rhein ist im Donauraum mit der Etablierung von Container-Liniendiensten zu rechnen. In solchen Verkehren stellen insbesondere eine Alternative zum Straßenverkehr dar. Verkehrspolitisch wäre es wünschenswert, den Containerverkehr auf der Donau so rasch wie möglich einzuführen.

Der Container-Linienverkehr über den Main-Donau-Kanal wird infolge der nicht ausreichenden Wasserstraßenparameter zumindest bis zum Jahr 2000 mit den Landverkehrsträgern nicht konkurrenzfähig sein. Der Verkehrsweg lässt vorerst nur den Einsatz von Einzelfahrern (Motorgüterschiffen) zu. Schleusenabmessungen, Brückendurchfahrtshöhen und Fahrwassertiefen limitieren die Kapazität auf 60 TEU (3 Breiten, 2 Längen). Darüberhinaus sind Streckenführung (Umwegrelation) und Schiffahrtsabgaben zusätzliche Kostenfaktoren. Containertransporte als bloße Ergänzung der konventionellen Transportaufkommens sind nur bei freiem Schiffsraum in der Relation nach Rotterdam (Vollcontainer) oder allenfalls zur Beförderung von Leercontainern als Zusatzladung von Rotterdam vorstellbar. Diese Aufgaben sind wegen der heutigen Strukturen eine Domäne der westlichen Schiffahrtsunternehmen. KOMBI-Verkehre dieses Typs sind im durch den Main-Donau-Kanal veranlaßten Verlagerungspotential beinhaltet.

#### 3.4. Umstrukturierung der DDSG

Die Notwendigkeit einer Umstrukturierung der DDSG ist unumstritten; ein positives Ergebnis dieser Umstrukturierung ist für die Entwicklung von Wirtschaft und Verkehr in Österreich, zumindest in bedeutenden Teilbereichen, eine verkehrspolitische Notwendigkeit.

Bisherige im Umfeld der Binnenschifffahrt erfolgte Umstrukturierungen (Schiffbau-Institut an der TU, Werften) verliefen wenig erfreulich, der verkehrspolitische Handlungsspielraum blieb jedoch intakt. Die beiden Säulen der Binnenschifffahrtspolitik sind der Verkehrsweg und die Flotte. Beide Bereiche werden gegenwärtig umstrukturiert. Die Wasserstraße ist unabhängig vom Erfolg der strukturellen Maßnahmen in der Wasserstraßenverwaltung grundsätzlich nicht gefährdet.

In der Binnenschiffahrt ist die Privatisierung der DDSG das deklarierte Ziel; der Eigentumsübergang sollte - wie das in der Regierungserklärung und im Gesamtverkehrskonzept vorgezeichnet ist - so erfolgen, daß zumindest die bestehende Substanz voll einsatzfähig und im Österreich-relevanten Einzugsbereich verbleibt.

Die verkehrspolitischen Interessen und Zielvorstellungen betreffen

- den Massengutverkehr: durch Ausschöpfung von Rationalisierungsreserven und entsprechenden Marketingmaßnahmen müßte es gelingen, die bisherigen Mengen zu behalten;
- die Einführung von Containerverkehren: dieses neue Geschäftsfeld ist für die Bewältigung des künftigen Verkehrs im Donauraum unverzichtbar, und
- den Westverkehr über den Main-Donau-Kanal: kurzfristig wäre ein logistisches Basisangebot zu erstellen. Mittel- und langfristig ist jedoch eine Beteiligung mit eigenem Schiffsräum anzustreben.

Die Umsetzung dieser verkehrspolitischen Vorstellungen erfordert einerseits einen Eigentümer, der über "westliches" Knowhow hinsichtlich Rationalisierung und Logistik verfügt, andererseits ist für eine Erweiterung auf das Geschäftsfeld KOMBI-Verkehr eine österreichische Beteiligung aus dem Terminalsektor sinnvoll. Eine signifikante österreichische Beteiligung wäre darüberhinaus eine Garantie, daß primär österreichische Verkehrsbedürfnisse erfüllt würden.

Das verkehrspolitische Optimum einer Umstrukturierung wäre demnach eine Eigentümergemeinschaft - eine derartige Gruppe

könnte zum Beispiel aus einem ausländischen Partner mit westlichem Knowhow und einem inländischen Partner mit Erfahrungen bzw. eigenem Substrat im Donauraum bestehen -, die sich mit diesen Zielvorstellungen der österreichischen Verkehrspolitik weitgehend identifizieren kann.

#### 4. MASSNAHMEN

##### 4.1. Donauausbau

###### Kurzfristige Ziele

Kurzfristig sind Maßnahmen zu setzen, die die Verlässlichkeit des Verkehrsweges gewährleisten bzw. erhöhen. Da derartige Maßnahmen in allen Donauanliegerstaaten ergriffen werden müssen, wurde auf österreichische Initiative bei der Donaukommission ein ständiger Tagesordnungspunkt betreffend die kurzfristige Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse aufgenommen. Die kurzfristigen Maßnahmen umfassen

- die Herstellung der in den Empfehlungen der Donaukommission aus 1962 beschlossenen Fahrwassertiefen von 2,50 m bei RNW (erste Ausbaustufe),
- eine verbesserte Kennzeichnung der Fahrrinne durch Schiffahrtszeichen und
- eine effiziente Verlautbarung allfälliger Fehlbreiten oder Fehltiefen der Fahrrinne in Verantwortlichkeit der jeweiligen Wasserstraßenverwaltungen.

Auch auf der österreichischen Donau, insbesondere in den freifließenden Strecken, sind solche Maßnahmen dringend zu setzen. Ein funktionelles Wasserstraßenmanagement wäre Voraussetzung für den Erfolg eines allfälligen Container-Liniенverkehrs und würde eine verbesserte Auslastung im

Massengüterbereich ermöglichen. Auch im Hinblick auf die Eröffnung des Main-Donau-Kanals sollte eine Anpassung an den im Westen üblichen Standard so rasch wie möglich erfolgen.

#### Langfristige Ziele

"Die Donau muß ein verlässlicher Verkehrsweg werden; die Donau ist weiter auszubauen". - Diese verkehrspolitische Forderung läßt sich aus volkswirtschaftlichen und umweltrelevanten Überlegungen zwingend ableiten.

"Unterhalb von Wien ist ein Nationalpark Donauauen zu errichten". - Dieses Postulat soll den Bestand und die Regeneration der Donauauen gewährleisten.

Beide Forderungen sind berechtigt und grundsätzlich - entgegen der in der Öffentlichkeit lancierten Meinungsbildung - konkurrenzfähig. Die Grundlage für die Erfüllung beider Aufgaben ist die Stabilisierung der Donausohle, sei es durch eine Stauanstufe, durch wasserbauliche Maßnahmen oder eine Kombination beider Möglichkeiten. Ohne eine derartige technische Lösung wird es mittelfristig weder einen Verkehrsweg Donau noch Donauauen geben. Jede Lösung einer Sohlstabilisierung muß im Endausbau eine bei Regulierungsniederwasser ausreichende Wassertiefe für Schiffe mit 2,70 m Tiefgang garantieren.

Nach Art. 15a B-VG haben der Bund vertreten durch die Bundesregierung und die Länder Niederösterreich und Wien, vertreten durch die Landeshauptmänner, eine Vereinbarung abgeschlossen, deren Gegenstand die Prüfung der Voraussetzungen für einen Nationalpark Donauauen ist. Als Ziel ist außer der Schaffung eines Naionalparkes auch die Funktion und Erhaltung der internationalen Wasserstraße Donau zugrundegelegt. Die Prüfung der Auswirkungen von Nationalparkvarianten

auf andere im öffentlichen Interesse gelegenen Nutzungen wie Schiffahrt, energetische Nutzung der Donau, Wasserwirtschaft, Hochwasserschutz, Verkehrspolitik und Landwirtschaft ist Bestandteil dieser Vereinbarung und hat durch eine monetäre Darstellung zu erfolgen. Mit der Durchführung dieser Arbeiten wurde die Betriebsgesellschaft Marchfeldkanal betraut.

#### 4.2. Main-Donau-Kanal (Westverkehr)

##### Kurzfristige Ziele

Die Fertigstellung des Main-Donau-Kanals war und ist verkehrspolitisch von den Befürchtungen der Rheinuferstaaten begleitet, durch die Donauflotten auf Grund deren Tarifpolitik maßiv gestört zu werden. Um dieser Gefahr zu begegnen, wurden in einem Geflecht von Schifffahrtsverträgen Quoten und Tarife im Wechselverkehr strikt geregelt. Zudem sind die Donauflotten gegenwärtig von Verkehrsleistungen innerhalb des Rheinstromgebietes ausgeschlossen und haben sich hinsichtlich der Schiffführung und der technischen Schiffszulassung den Regeln der Rheinzentralkommission zu unterwerfen. Die nautische Leistungsfähigkeit der Verbindung erlaubt zwar, die Betriebsform des Westens (Partikuliere) einzusetzen, schließt aber die Betriebsform der Donau (Schubschiffahrt) vorerst aus.

Diese Umstände führten dazu, daß sowohl in Österreich als auch in den östlichen Donaustaaten weder ausreichender Schiffsraum noch ausreichend qualifiziertes Personal (aus der Sicht des Rheinregimes) vorhanden ist. Mit einer ins Gewicht fallenden Präsenz von Donauschiffen im Westverkehr ist zufolge der ungünstigen Wettbewerbssituation und der gegenwärtigen Reorganisation der Donauschiffahrtsunternehmen in den nächsten Jahren nicht zu rechnen. Für den Westverkehr stehen demnach nur die Rheinflossen zur Verfügung.

In dieser Situation wäre ein koordiniertes Vorgehen der österreichischen Interessenten - Spediteure, Großverlader, Häfen, Schiffahrtsunternehmen - durch die rechtzeitige Erarbeitung von vertraglich gesicherten logistischen Modellen erforderlich. Weder dieses wünschenswerte koordinierte Vorgehen noch konkrete Bemühungen einzelner Interessenten sind jedoch bislang bekanntgeworden. Offenbar erwartet die Verladerschaft enorme Überkapazitäten des Westens und beschränkt daher ihre Geschäftspolitik darauf, auf künftige Geschäftsfälle ad hoc zu reagieren. Eine solche Taktik hätte allerdings bereits konkrete Initiativen westlicher Schiffahrtsunternehmen zeitigen müssen, die jedoch unterblieben sind.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen mit jenen Rheinuferstaaten (Niederlande, Bundesrepublik Deutschland), die am Binnenschiffsverkehr von und nach Österreich interessiert sind, wurden in bilateralen Schiffahrtsabkommen geschaffen.

Verkehrspolitisches Ziel ist es, die Interessen aller österreichischen Beteiligten an diesem neuen Verkehrsweg zu fördern, sofern grundsätzlich Bereitschaft für eine derartige Zusammenarbeit besteht.

#### Mittel- und langfristige Ziele

Mit fortschreitender Integration in Europa werden die Rahmenbedingungen der Binnenschiffahrt harmonisiert. Auch die praktischen Erfahrungen nach der Kanaleröffnung werden diesbezüglich Fortschritte bringen. Die nautische Optimierung dieser Verbindung wird in einigen Jahren eine durchgehende Schubschiffahrt ermöglichen und mittelfristig auch österreichischen Schiffahrtsunternehmen mit Großreedereistruktur eine Teilnahme unter den geänderten Wettbewerbsbedingungen erlauben. Da nicht zu erwarten ist, daß sich die Struktur der Binnenschiffahrt in

Österreich kurzfristig ändert (Großreederei), ist bei Einsatz eigenen Schiffsraumes ein Konzept der gebrochenen Schub-schiffahrt anzustreben. Eine erfolgversprechende Umsetzung hat sich an den aktuellen Rahmenbedingungen zu orientieren.

Einer Teilnahme österreichischer Schiffe am künftigen West-verkehr kommt große Bedeutung zu:

- Der volkswirtschaftliche Aspekt betrifft einen möglichen "Dienstleistungsexport" und die Versorgungssicherung im Falle einer allfälligen Verknappung von Transportmitteln.
- Der logistische Aufbau eines Transportsystems erfordert eine Einbindung aller Beteiligten. Ohne eigene Schiffseinheiten wird eine optimale Effizienz der Binnenschiffahrt wesentlich schwieriger zu erreichen sein.

Verkehrspolitisches Ziel ist deshalb mittelfristig die Präsenz österreichischer Schiffahrtsunternehmen im Westverkehr in einem der Versorgungssicherung bzw. den logistischen Anfor-derungen adäquaten Ausmaß.

#### 4.3. KOMBI-Verkehr auf der Donau

Die Funktionalität der Containerschiffahrt ist durch die Rheinschiffahrt erwiesen. Als Nachteile der Donau sind das eher ineffiziente Wasserstraßenmanagement (nicht garantierte Fahrwasserverhältnisse) und die Randlage für den Sektor Seecontainerverkehr evident. Beide Probleme könnten kurzfrist befriedigend gelöst werden. Die Vorteile der Donau liegen in der größeren Beförderungsdistanz und in den kostengünstigeren Betriebsformen durch streckenweise Integration in bestehende Verkehrsrelationen.

Der KOMBI-Verkehr LkW/Binnenschiff kann im Einzugsbereich der Donau kostengünstiger gestaltet werden als der direkte LkW-Verkehr. Das kaufmännische Risiko eines KOMBI-Verkehrs über die Donau ist kalkulierbar. Das Güteraufkommen für einen effizienten Liniendienst, beispielsweise von 300.000 Nt/J (30.000 beladene Container á 10 Nt) in der Relation zwischen Oberer Donau (Deggendorf, Linz, Krems, Wien, Bratislava) und Belgrad bzw. Vidin ist zweifellos vorhanden. Vergleichsweise beträgt der prognostizierte Containerumschlag für Binnencontainer in Europa, bezogen auf 1995, zwischen 8,3 und 9,1 Mio. TEU. Der Gesamtcontainerumschlag in Europa (einschließlich See- und Küstenschiffahrt) soll 29,8 bis 31,0 Mio. TEU erreichen, der Anteil östliches Mittelmeer/Schwarzes Meer 2,0 bis 2,15 Mio. TEU betragen.

Die Investitionen in den zusätzlichen Schiffspark für einen wöchentlichen Liniendienst Obere Donau - Belgrad betragen rund 250 Mio. öS (15 Containerbargen, 1 Schubschiff, maximale Kapazität 52.800 TEU/J). Die landseitigen Investitionen für die Ergänzung von Terminals und Logistik könnten etwa den gleichen Betrag erfordern. Beide Investitionsbereiche sind selbst bei einem Mißerfolg mit wenig Risiko behaftet, da einerseits im Gegensatz zur Ro/Ro-Technologie der Schiffsraum universell für andere Transportbedürfnisse einsetzbar ist, andererseits hafenseitige Investitionen fast zur Gänze ebenso effektiv für den KOMBI-Verkehr LkW/Bahn Verwendung finden könnten.

Ein Durchbruch von KOMBI-Verkehren durch die Einführung des Containerverkehrs auf der Donau ist ein verkehrspolitisches Ziel von erster Priorität, weil

- er einen Schritt zur Kostenwirtschaft im Verkehr bedeutet und sowohl dem Benutzer als auch dem Betreiber wirtschaftliche Vorteile bringen kann,

- 46 -

- auch im volkswirtschaftlichen Bereich (Wegekosten, Umwelt) spezifische Vorteile realisiert werden können,
- er relativ rasch wirksam werden kann und vergleichsweise geringe Investitionen notwendig sind und
- die Gefahr einer Fehlinvestition kaum gegeben ist.

Begünstigt wird ein Containerverkehr auf der Donau darüberhinaus durch die langjährige Erfahrung am Rhein und die Möglichkeit, in eine Technologie nach dem letzten Stand der Technik einzusteigen. Die Schwierigkeiten liegen ausschließlich in der bisher mangelnden Kooperationsbereitschaft im Verkehrssystem Binnenschiffahrt und den daraus zu erwartenden Einführungsproblemen bzw. Anlaufschwierigkeiten.

Gerade bei diesem Vorhaben ist das Instrument der Förderung nicht nur vertretbar, sondern vielmehr notwendig und im übrigen auch EG-konform. Das angestrebte Ziel kann allerdings nur durch ein Förderungspaket verwirklicht werden, in dem die Bereiche Schiffahrtsunternehmen, Hafenbetrieb, Logistik und der Vor- und Nachlauf durch LKW lückenlos und harmonisch integriert sind. Dieses Modell könnte man mit dem Begriff "WASSERKOMBI" umschreiben, unter dem es auch in Westeuropa zur Diskussion steht.

## 5. VERKEHRSPOLITISCHE ERFORDERNISSE

### 5.1. Rechtliche Rahmenbedingungen

#### Innerstaatliches Recht

Der Binnenschiffahrt erschließt sich geographisch ein neues Verkehrsgebiet mit neuen Geschäftsfeldern (gefährliche Güter,

KOMBI-Verkehr). Die Harmonisierungsbestrebungen werden sich im Zuge der europäischen Integration vertiefen. Dieser Entwicklung wird in den kommenden Jahren durch laufende legistische Anpassungsschritte des nationalen Schifffahrtsrechtes Rechnung zu tragen sein.

#### Zwischenstaatliches Recht

Auch in diesem Bereich sind vielfältige Maßnahmen erforderlich, wie etwa die Umsetzung des EWR-Vertrages, des Antrags auf Gleichstellung bei der Rheinzentralkommission und die Neufassung und Überarbeitung bilateraler Schifffahrtsverträge. Derartige Vereinbarungen berühren grundlegende volkswirtschaftliche und verkehrspolitische Interessen und werden unter Federführung des Bundesministeriums für auswärtige Angelegenheiten und in traditionell guter Zusammenarbeit mit den Interessenvertretungen geführt.

#### 5.2. Praktische Umsetzung verkehrspolitischer Zielvorstellungen

Durch die politische und wirtschaftliche Entwicklung eröffnet sich dem Verkehrssystem Binnenschiffahrt vor allem im mittel-europäischen Raum die Chance, seine Position gegenüber den Landverkehrsträgern signifikant zu verbessern. Die volkswirtschaftlich und verkehrspolitisch anzustrebende Verlagerung von Verkehren zur Binnenschiffahrt sollte so rasch wie möglich verwirklicht werden.

Verkehrspolitisch sind Impulse zu setzen für

- den Verkehrsweg:

Als kurzfristige Maßnahme müssen die Furten der Donau unterhalb von Wien verläßlich auf 2,50 m Fahrwassertiefe bei Regulierungsniederwasser gehalten werden. Temporäre Fehltiefen oder Fehlbreiten des Fahrwassers müssen von der

**Hoheitsverwaltung der Anliegerstaaten verbindlich bekanntgegeben werden. Dafür ist in Österreich ein "Wasserstraßenmanagement" zu schaffen, das solche Informationen aktuell und benutzergerecht vermittelt.**

**Derartige Maßnahmen wären für den Donaubereich beispielhaft und sollten die gegenständlichen Beratungen in der Donaukommission beschleunigen. Allenfalls sind auch bilaterale Kontakte aufzunehmen, um diese unerlässlichen Sofortmaßnahmen rasch zu verwirklichen.**

**Mittelfristig ist zwischen den Anliegerstaaten der transkontinentalen Rhein-Main-Donau-Wasserstraße eine verbindliche Ausbauempfehlung zu beraten. Wenn dieser Verkehrsweg wegen struktureller Engpässe nicht über seine volle Leistungsfähigkeit verfügt, müßten künftig schwerwiegende ökonomische Nachteile und Umweltprobleme in Kauf genommen werden. Dieses für ein künftiges Europa dringliche Problem sollte so rasch wie möglich von internationalen Gremien wie ECE, CEMT oder EG aufgegriffen werden.**

- die Einführung von Containerverkehren auf der Donau:  
Zur Verlagerung von Straßengüterverkehr auf Bahn und Binnenschiff wurde im Verkehrsressort ein Förderungsprogramm eingeleitet. Besonders die Kombination LKW/Binnenschiff - eine

für den Donauraum neue Verkehrstechnologie - verlangt die Zusammenarbeit zwischen Spediteuren, Hafenbetrieben und Schiffahrtsunternehmen. Konkret soll ein Containerliniendienst initiiert werden. Für eine optimale Einbindung aller Beteiligten ist die Gründung einer "WASSERKOMBI" anzustreben; diese hätte für die logistische Durchführung zu sorgen und ein entsprechendes Marketing zu entwickeln.

- eine enge Kooperation zwischen Schiff und Bahn:  
Dafür sind einerseits Konzepte für den Systemübergang zwischen Schiff und Bahn auszuarbeiten und andererseits Überlegungen für eine sinnvolle Aufteilung von Massengütern zwischen den beiden Verkehrsträgern anzustellen. Bestimmte Massengüter sollten im Sinne einer umweltbewußten Verkehrspolitik auf der Wasserstraße befördert werden; diesbezüglich wird ein Katalog "schiffsaffiner Güter" zu definieren sein.

Die beabsichtigten Aktivitäten umfassen über die beispielhaft angeführten Initiativen hinaus alle für das Verkehrssystem Binnenschiffahrt wichtigen Komponenten der Verkehrspolitik und der Infrastruktur, Aspekte der Schiffahrtsunternehmen und Umschlagsbetriebe sowie Kooperationsmöglichkeiten mit den Landverkehrsträgern Bahn und Straße.

Die aufgezeigten Möglichkeiten und die sich ergebenden Chancen für Wirtschaft und Umwelt erfordern Aktivitäten. Diese können wegen der bestehenden Kompetenzzersplitterung und der mangelnden Kooperation der Interessenten jedoch nur dann in die Praxis umgesetzt werden, wenn es gelingt, eine gemeinsame Plattform zu finden.

Zu diesem Zweck wird vorgeschlagen, beim Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr eine "Arbeitsgruppe Binnenschiffahrt" einzusetzen, deren Hauptaufgaben darin bestehen

- 50 -

soll, die notwendige Zusammenarbeit auf Expertenebene mit den für die Binnenschifffahrt maßgebenden Wirtschaftskreisen zu fördern und eine Überbrückung der verschiedenen Ressortkompetenzen anzustreben.