

**2028/AB-BR/2004**

---

**Eingelangt am 12.08.2004**

**Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.**

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

## **Anfragebeantwortung**

Die schriftliche Anfrage Nr. 2209/J-BR/2004 betreffend Güterverkehr auf der Donau, die die Bundesräte Gottfried Kneifel und Kolleginnen am 1. Juli 2004 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Frage 1:**

Welche Ausbauten in der Donau sind geplant, um die Abladetiefe von mindestens 2,5 Meter ganzjährig zu garantieren?

**Antwort:**

Zur Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse in der Donau laufen derzeit die Planungen und das Vorverfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung für das "Flussbauliche Gesamtprojekt östlich von Wien". Im Rahmen eines Leitungsausschusses der sich aus den vier Fachbereichen Schifffahrt, Wasserbau, Ökologie und Regionalwirtschaft zusammensetzt, hat man sich auf konsensuale Planungskriterien geeinigt, welche eine win-win-Situation für Ökologie, Schifffahrt und Wasserbau darstellen.

Im Konkreten soll(en):

- durch die **Granulometrische Sohlverbesserung** die fortschreitende Eintiefung der Donausohle gestoppt werden,
- durch die Herstellung einer Fahrwassertiefe von **2,8 m in granulometrisch gesicherten Bereichen** und durch eine **ökologisch bedingte iterative und adaptive Umsetzung von 2,7 m in granulometrisch nicht gesicherten Bereichen** eine Verbesserung der Abladetiefe von 2 dm für Schubverbände sichergestellt werden,
- eine deutliche Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit für Selbstfahrer durch Steigerung der Verlässlichkeit und Nachhaltigkeit der festgelegten Fahrwasserparameter in Verbindung mit begleitenden Infrastrukturmaßnahmen garantiert werden,
- durch Uferrückbauten und Gewässervernetzungen die ökologischen Rahmenbedingungen insbesondere im **Nationalpark Donauauen** nachhaltig verbessert werden.

**Frage 2:**

Wie hat sich der Güterverkehr auf der Donau seit dem Jahr 2000, aufgeschlüsselt nach Jahr und Menge, sowie aufgeteilt nach Transitverkehr und Verkehr dessen Ziel- oder Ausgangspunkt in Österreich liegt, entwickelt?

**Antwort:**

Folgende Tabelle spiegelt die Verkehrsentwicklung im Güterverkehr auf der österreichischen Donau im Zeitraum 2000 - 2003 wider:

<b>Jahr</b>	<b>Import</b>	<b>Export</b>	<b>Transit</b>	<b>Inland</b>	<b>Gesamt</b>
<b>2000</b>	5.449.896	1.190.870	3.192.854	1.146.284	<b>10.979.904</b>
<b>2001</b>	5.606.990	1.257.567	3.563.390	1.205.726	<b>11.633.673</b>
<b>2002</b>	6.311.836	1.554.834	3.889.034	560.747	<b>12.316.451</b>
<b>2003</b>	5.225.124	1.567.262	3.024.787	920.181	<b>10.737.355</b>

Güterverkehrsaufkommen auf der österreichischen Donau 2000 - 2003 [in Tonnen]

Dazu möchte ich anmerken, dass der Rückgang der transportierten Verkehrsmenge im Jahr 2003 auf die extrem lang andauernde Niederwasserperiode von Juni bis Oktober 2003 zurückzuführen ist. Die Verkehrsentwicklung auf der österreichischen Donau für den Zeitraum 1992 - 2003 (also seit Eröffnung des Main-Donau Kanals) stellt sich wie folgt dar:

<b>Jahr</b>	<b>West</b>		<b>Ost</b>		<b>Transit</b>			
	<b>Import</b>	<b>Export</b>	<b>Import</b>	<b>Export</b>	<b>Berg</b>	<b>Tal</b>	<b>Inland</b>	<b>Gesamt</b>
1992 <sup>1)</sup>	634.818	158.953	3.392.944	684.000	963.825	260.644	609.680	6.704.864
1993 <sup>1)</sup>	878.922	475.812	3.009.694	261.502	1.044.361	341.449	530.042	6.541.782
1994 <sup>1)</sup>	942.837	574.966	3.524.509	59.596	1.529.312	641.470	433.176	7.705.866
1995 <sup>1)</sup>	1.153.757	680.166	3.446.388	109.057	2.266.854	612.597	521.641	8.790.460
1996 <sup>2)</sup>	1.166.783	589.412	4.123.453	223.055	1.982.645	678.094	539.439	9.302.831
1997	1.176.607	544.138	3.890.652	235.872	1.843.077	814.853	698.926	9.204.125
1998	1.180.122	765.109	4.128.857	157.552	2.079.764	960.646	964.437	10.236.487
1999 <sup>3)</sup>	1.526.466	935.417	3.646.013	328.581	1.949.177	828.175	773.673	9.986.502
2000	1.792.841	911.641	3.657.055	279.229	2.153.874	1.038.982	1.146.284	10.979.904
2001	1.728.336	817.360	3.878.654	440.207	2.211.669	1.351.721	1.205.726	11.633.673
2002	1.846.620	848.552	4.465.216	706.282	2.594.141	1.294.894	560.747	12.316.451
2003	1.703.758	880.674	3.521.366	686.588	2.031.435	993.352	920.181	10.737.355

<sup>1)</sup> Jugoslawien-Krise 92/95

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung via donau

<sup>2)</sup> Ende der Jugoslawien -Krise He

<sup>3)</sup> Beginn der 2. Jugoslawien-Krise (Behinderungen durch zerstörte Brücken in Novi Sad)

**Frage 3:**

Wie beurteilen Sie die Entwicklung des Güterverkehrs auf der Donau im Hinblick auf Road-Pricing und EU-Erweiterung in den nächsten fünf Jahren?

**Antwort:**

Die Beurteilung der Entwicklung des Güterverkehrs auf der Donau in den nächsten 5 Jahren ist grundsätzlich positiv einzustufen, wobei die Auswirkungen der EU-Osterweiterung und des Road-Pricings nur schwer abschätzbar sind. Mittelfristig führt die Integration der osteuropäischen Staaten in die EU sicherlich zu einer Intensivierung der Wirtschaftsverflechtungen und somit auch zu einer Erhöhung des Transportaufkommens mit diesen Staaten. Das Road-Pricing für den Lkw führt zu mehr Kostenwahrheit im Straßengüterverkehr und somit zu einer relativen Verbesserung der Wettbewerbssituation für die Wasserstraße. Die Effekte des Road-Pricings alleine werden jedoch nicht ausreichen um nachhaltige Verlagerungseffekte von der Straße auf die Wasserstraße zu erzielen. Unter den gegebenen Rahmenbedingungen ist daher kurzfristig mit durchschnittlichen jährlichen Steigerungsraten von etwa 2-3% auf der österreichischen Donau zu rechnen, wenn keine extreme Niederwasserperiode die Schifffahrt beeinträchtigt. Dieses Wachstum bedeutet bei einem durchschnittlichen Verkehrswachstum von 5-6% im Donaukorridor einen Rückgang im Modal-Split Anteil der Binnenschifffahrt gegenüber den anderen Verkehrsträgern, insbesondere gegenüber der Straße.

Mittelfristig ist vor allem durch die Verbesserung der infrastrukturellen Voraussetzungen der Wasserstraße Donau - welche derzeit im Rahmen des „Flussbaulichen Gesamtprojektes östlich von Wien“ konzipiert werden - sowie durch die Einführung von modernen Informationssystemen in der Binnenschifffahrt mit einer nachhaltigen Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Wasserstraße Donau zu rechnen. Aktuelle Verkehrsprognosen für das Jahr 2015 vom Österreichischen Institut für Raumplanung (ÖIR) geben eine mögliche Verkehrsmenge von etwa 28 Mio. Tonnen auf der österreichischen Donau an, dies würde gegenüber den heutigen Verkehrsmengen beinahe eine Verdreifachung des Güterverkehrsaufkommens bedeuten.

**Frage 4:**

Welchen Stellenwert hat der Ausbau der Donau in den Konzepten ihres Ministeriums?

**Antwort:**

Der Ausbau der Donau zählt zu den prioritären Vorhaben meines Ressorts, ist im Generalverkehrsplan verankert und ist im Rahmen des TEN-Programmes der EU, als prioritäres Vorhaben eingestuft. Der Donauausbau wurde seitens des bmvt auch im Rahmen des MiP-Programmes (2006 -2015) zur Förderung eingereicht und von der Europäischen Kommission in ihr Förderungsprogramm aufgenommen.

**Frage 5:**

Welche konkreten Umsetzungsschritte dieser Konzepte sind geplant und welche Budgetmittel sind dafür bis 2010 vorgesehen?

**Antwort:**

Folgende Umsetzungsschritte sind geplant:

- Erstellung des UVE-Konzeptes (abgeschlossen)
- Detail und Einreichplanung (Mitte 2004 - Mitte 2005)
- Durchführung des Umweltverträglichkeitsverfahrens (2005 -2006)
- Modell- und Pilotversuch (1:1 Naturversuch) (2004 - 2006)
- Umsetzung der Bauphase (2006-2010)

Die budgetären Mittel sind im Rahmen des Generalverkehrsplanes veranschlagt und werden im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen im Zuge der jährlichen Bundesvoranschlagserstellung insbesondere auch als nationale Kofinanzierungsbeiträge für die MIP-Förderung der Europäischen Kommission sicherzustellen sein.

**Frage 6:**

Derzeit läuft die Vorbereitung für die österreichische EU-Ratspräsidentschaft. Ist in ihrem Ministerium dafür Sorge getragen, dass der Donaugüterverkehr und der Donauausbau einen besonderen Arbeitsschwerpunkt einnehmen?

**Antwort:**

Mein Ressort wird sich bei der EU-Ratspräsidentschaft auf allenfalls noch erforderliche Schritte zum formalen Beschluss einer Änderung der Technischen Richtlinie für Binnenschiffe, RL 82/714/EWG, sowie auf die Behandlung einer Rahmenrichtlinie für die Internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Wasserstraßen (Arbeitstitel: ADN-Rahmenrichtlinie) konzentrieren.

Neben dem Donauausbau sind noch eine Reihe weiterer Entwicklungsmaßnahmen geplant:

- Implementierung des Schifffahrts- und Transportinformationssystem DoRIS - „Donau River Information Services“
- Unterstützung der Donaustaaten bei Aufbau und Einsatz von River Information Services
- Entwicklung der österreichischen Häfen zu intermodalen Logistikzentren
- Förderung von Hochwasserschutz und Infrastrukturmaßnahmen in den Häfen
- Verbesserung der Verknüpfung zwischen Wasserstraße und Schienenverkehr
- Aufbau von Haus-zu-Haus Liniendiensten im intermodalen Verkehr
- Förderung der Konzentration von Industriestandorten in unmittelbarer Nähe der Wasserstraße Donau
- Vereinheitlichung der Rechtsvorschriften für die Binnenschifffahrt entlang der Rhein-Main-Donau Wasserstraße
- Bereitstellung von Fördermittel für den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schifffahrt.