



II-9223 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

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

Pr.Zl. 5931/23-4-89

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

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Strobl und Genossen vom 18. Oktober 1989, Nr.
4383/J-NR/1989, "Attraktivierung der Donau-
schifffahrt"

4250/AB
1989 -11- 30
zu 4383/J

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Welche Investitionen halten Sie für notwendig, um die Wasserstraße Donau tatsächlich in erheblichem Ausmaß für den Transitverkehr zwischen Westeuropa und den Balkanstaaten nutzbar zu machen? Wie lange ist der Zeitraum des Return of Investment für derartige Investitionen? Halten Sie Investitionen des benötigten Umfangs aus gesamtwirtschaftlicher und verkehrspolitischer Sicht für sinnvoll?"

Diese komplexen Fragen können auf Basis der bisher zum Donauausbau verfügbaren Studien nicht vollends beantwortet werden. Der Nutzen des Donauausbaues liegt insbesondere in wirtschaftlich quantifizierbaren Bereichen wie Energie, Wasserstraßenausbau und -erhaltung, Hochwasserschutz und Verkehr, aber auch im Umweltbereich, z.B. durch Erhöhung der Verkehrssicherheit und Minimierung von Umweltbelastungen nach Verkehrsverlagerungen (Verringerungen von Lärm- und Schadstoffemissionen). Selbst der unmittelbare ökologische Bereich ist involviert, da ohne Stabilisierung der Flußsohle ein Nationalpark Donau-March-Thaya langfristig nicht bestehen kann. Ferner wird noch auf die Empfehlungen der CEMT bzw. der Donaukommission hingewiesen, die Mindestausbaunormen für Wasserwege von internationaler Bedeutung festgelegt haben.

- 2 -

Wenngleich daraus eine völkerrechtliche Verpflichtung nicht abgeleitet werden kann, müssen sich die Anliegerstaaten einer solchen Wasserstraße darauf verlassen können - jedes Land stellt dafür Milliardenbeträge zur Verfügung -, daß die bisher getätigten Investitionen durch einseitiges Vorgehen nicht gefährdet werden.

Obwohl mir von der Vielzahl von Zuständigkeiten nur Mitkompetenzen aus dem Titel der Verkehrspolitik zukommen, möchte ich gerade aus diesem Aspekt versuchen, ihre Fragen konkret zu beantworten.

Unter dem Blickwinkel der Entlastung des Transitverkehrs sind insbesondere qualitative Vorteile zu erwarten, die im Übrigen auch für die anderen Anliegerstaaten von Bedeutung sind. Ich kann voraussetzen, daß die nationalen Notwendigkeiten aus der öffentlichen Diskussion bekannt sind. Diese Verkehrsverlagerungen sind übrigens, vor allem in Anbetracht der prognostizierten Verkehrsentwicklung, ein gesamteuropäisches Anliegen, für das alle Uferstaaten an der Gesamtverbindung Nordsee-Schwarzes Meer die erwähnten, hohen Investitionen getätigt haben. Die nach Eröffnung des Main-Donau-Kanals verbleibenden Schwachstellen liegen in der Bundesrepublik Deutschland (Donauabschnitt Straubing/Vilshofen) und in Österreich (Donauabschnitt östlich von Greifenstein). Die noch fehlenden Ausbaumaßnahmen werden sicher in einigen Jahren in internationaler Diskussion stehen. In der BRD sollen Ausbaumaßnahmen bis zum Jahr 2000 durchgeführt werden.

Eine gesicherte Methode wäre der Ausbau durch Stauhaltungen (Kraftwerke). Unter der Voraussetzung, daß die Stufe Wien - Freudenau errichtet wird, besteht die technische Möglichkeit einer Einstufenlösung (Engelhartstetten, Hainburg).

- 3 -

Als in Bearbeitung befindliche Alternativen sind die Zweistufenlösung (Wolfsthal/Wildungsmauer) und in der jüngsten Zeit auch die Sohlestabilisierung durch wasserbauliche Maßnahmen zu nennen. Da weltweit das Vorhaben der Sohlestabilisierung nicht realisiert worden ist und nur von theoretischen Überlegungen ausgegangen werden kann, ist die Anwendbarkeit vorerst noch umstritten. Aus diesen Maßnahmen ergeben sich nur Teilnutzen für die Schifffahrt (etwa 50 % gegenüber der Einstufenlösung) bzw. Nutzen für ökologische Anliegen. Neben Investitionskosten von 3 Mrd. S aufwärts sind auch Folgekosten in noch unbekannter Höhe zu erwarten. Aufgrund dieser Vorgaben ist mit einem Nutzen/Kostenverhältnis kleiner 1 zu rechnen.

Die Fragen 2 und 3

"Wie verläuft aus Ihrer Sicht die Sanierung der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft?"

"Wird auf die Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals und der daraus erwachsenden Chancen im Rahmen eines mittelfristigen Unternehmenskonzeptes ausreichend Rücksicht genommen?"

"Wird das Passagierschiff Mozart in Hinkunft betriebswirtschaftlich erfolgreich von der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft betrieben werden können?"

Welche Auslastung muß dazu erreicht werden?"

fallen in die Zuständigkeit des Bundesministers für Finanzen, der die Anteile des Bundes an der DDSG verwaltet.

Zu Frage 4:

"Welche Möglichkeiten sehen Sie, einen durchgehend genormten Container für alle Verkehrsträger europäisch durchzusetzen?"

Unter der Patronanz der International Maritime Organisation (IMO) wurde ein weltweites Übereinkommen über sichere Container (CSC) erarbeitet, das Österreich als Signatarstaat mitunterzeichnet hat. Nach der Ratifikation durch 10 Staaten ist diese Konvention am 6. September 1977 international in Kraft getreten. Die Ratifikation durch Österreich wurde von meinem Ressort vorbereitet; die Ratifikationsurkunde am 28. August 1986 von Österreich hinterlegt. Mittlerweile sind mehr als 50 Staaten dieser Konvention beigetreten, darunter die führenden Industrienationen und fast alle europäischen Staaten.

Das Übereinkommen, das den Sicherheitsstandard regelt, beinhaltet auch Normen hinsichtlich der Abmessungen und Belastbarkeit von Containern. Ich bin zuversichtlich, daß diese Konvention sowohl den Sicherheitsaspekten als auch den Infrastrukturanforderungen für den multimodalen Transport von Containern durch Seeschiffe, auf der Straße, mit der Bahn und mit Binnenschiffen zum Durchbruch verhelfen wird. Die Übertragung in das innerstaatliche Recht durch ein nationales Erfüllungsgesetz mußte vorerst zurückgestellt werden, da eine Abstimmung mit dem Akkreditierungsgesetz im Zusammenhang mit Fragen, wie etwa der Betrauung von Prüfanstalten oder der Zuweisung von Kurzbezeichnungen, vorgenommen wird. Diese Materie fällt in die Kompetenz des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten.

Europaweit einheitliche Containerabmessungen sind für den Einsatz im multimodalen Transport - ebendort liegt ein wichtiges Hoffungsgebiet der Binnenschifffahrt - von besonderer Bedeutung. Bei 2,50 m Breite können Container im Laderaum eines Binnenschiffes nur mehr unter Anwendung spezieller Konstruktionstechniken des Schiffbaues in 4 Reihen gestaut werden. Diese Breite stellt daher für die Binnenschifffahrt eine Obergrenze dar. Ähnliche Probleme bestehen auch bei den Landverkehrsträgern. Wenngleich eine Vergrößerung der Abmessungen künftiger Container-Serien bis zu 14,8 m

- 5 -

Länge, 2,6 m Breite und 2,9 m Höhe unter ausschließlich wirtschaftlichen Gesichtspunkten hinsichtlich der Ladung vorteilhaft wäre, würden vor allem im europäischen Raum bei den Verkehrsträgern Probleme entstehen, die nur mit erheblichem Mitteleinsatz bzw. in der Binnenschifffahrt überhaupt nicht gelöst werden könnten.

Aus diesen Erwägungen hat Österreich bei der CEMT initiativ einen Resolutionsentwurf vorgelegt, nach dem die zuständigen Normungsgremien ersucht werden sollen, die geplanten Normenvorschläge im Hinblick auf

- die Intermodalität der Ladeeinheiten,
- die Kompatibilität der Ladeeinheiten mit gängigen Palettenmaßen und
- die Wirtschaftlichkeits- und Finanzierungsaspekte aller am kombinierten Verkehr Beteiligten zu überdenken.

Wien, am 29. November 1989

Der Bundesminister

