



II-8789 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

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

Pr.Zl. 5901/83-4-92

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

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Langthaler, Freunde und Freundinnen vom 18.12.1992,
Zl. 3992/J-NR/1992 "Rhein-Main-Donaukanal"

3968/AB

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

1993-02-18

Zu Frage 1:

zu 3992/J

"Ist dem Bundesminister bekannt, wieviel die Schifffahrt für die Erhaltung der Schifffahrtsstraße (Rhein-Main-Donaukanal) ausgibt und wie setzen sich diese Zahlungen zusammen?"

Die nationalen Binnenschifffahrtsstraßen in der Bundesrepublik Deutschland sind im Gegensatz zu den internationalen Wasserstraßen Donau, Rhein und Elbe abgabepflichtig; für die Donauauschifffahrt postuliert die Donaukonvention das Prinzip der Schifffahrtsfreiheit.

Die Schifffahrtsabgaben auf Main und Main-Donau-Kanal bewegen sich je nach Güterkategorie und Transportdistanz zwischen 0,04 und 0,14 S/tkm.

Zu Frage 2:

"Wieviel gibt die Republik Österreich für die Schifffahrt aus?"

Die Kompetenzen meines Ressorts umfassen die Verkehrsregelung und Verkehrsüberwachung (inklusive Sportschifffahrt); die Salden der entsprechenden Budgeterfolge sind nachfolgend zusammengefaßt:

Jahr	1986	1987	1988	1989	1990
in Mio. S	54,2	48,3	60,1	63,8	72,3

Weitere Aufwendungen für die Binnenschifffahrt ergeben sich u.a. aus

- Kostenbeteiligung beim Bau von Donaukraftwerken (BMF),

- 2 -

- Wasserstraßenausbau- und -erhaltung (BMWA) sowie
- Subventionen für die I. DDSG (BMF). Hinsichtlich der jeweiligen Budgeterfolge wären daher die betreffenden Ressorts zuständig.

Zu Frage 3:

"Sind die Richtlinien der Donaukonvention für die Vertragsparteien bindend und werden sie eingehalten?"

Die "Richtlinien" der Donaukommission bedürfen zu ihrer Wirksamkeit im allgemeinen der innerstaatlichen Umsetzung. Für den Donauausbau ist die vom Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten erlassene Wasserstraßenverordnung, BGBl.Nr. 274/1985, maßgebend, die diesbezüglich auf die internationalen Vereinbarungen verweist und sie damit ins österreichische Recht transferiert.

Zu den Fragen 4 bis 7, 14 und 15:

"Am Rhein werden ein Vielfaches der Menge der Donau transportiert. Welche Fahrwassertiefen sind dafür erforderlich bzw. weist die Schifffahrtsstraße Rhein auf?"

Ist dem Bundesminister bekannt, welche Pläne die EG im Bezug auf Fahrwassertiefen für ein europäisches Binnenwasserstraßennetz hat?

Sind Empfehlungen für Österreich bekannt?

Der Bundesminister strebt eine Fahrwassertiefe von 3,20 m auf der gesamten Donau an. Ist das technisch ohne Kraftwerk in der Wachau und östlich von Wien machbar?

Gibt es entsprechende Willensäußerungen von anderen Vertragsstaaten, der Rhein-Main-Donau AG, der EG, oder anderen Nationen?

Mit der Eröffnung des Rhein-Main-Donaukanals verfügt Europa über eine durchgängige Wasserstraße.

Welche Fahrwassertiefen werden derzeit bzw. mittelfristig auf dieser Strecke erreicht?

Welche Relevanz hat die Fahrwassertiefe des Rheins auf die Elbe?"

Die Fahrwassertiefe des Rhein beträgt bei GIW (gleichwertiger Wasserstand) abschnittsweise

- im Unterlauf 2,50 m

- 3 -

- im Mittelabschnitt 2,10 m (mit wenigen singulären Stellen von 1,90 m, die gegenwärtig angepaßt werden)
- bzw. 3,00 m oder mehr im staugeregelten Oberlauf.

Die staugeregelten Abschnitte (Main, Main-Donau-Kanal, Donau) sollen eine Abladetiefe von 2,70 m bei Regulierungsniedrigwasser sicherstellen. Dieses Ziel ist teilweise erreicht bzw. sind geringfügige Adaptierungen in Durchführung begriffen oder geplant.

In der EG wird das Ziel verfolgt, möglichst homogene Fahrwasserbedingungen zu schaffen, Schwachstellen sollen beseitigt werden. Entsprechende Maßnahmen sind in verschiedenen europäischen Gremien und in der Donaukommission in Beratung.

Diese Fahrwassertiefen wären auf der österreichischen Donau möglicherweise auch ohne Kraftwerke erzielbar. Prüfungen verschiedener in Frage kommender Methoden sind derzeit im Gange. Eine Realisierung ist einerseits eine Frage der Kosten (Investitionen, Erhaltung), andererseits der Methode (Sohlstabilisierung noch zu prüfen).

Die Rahmenbedingungen für die Schifffahrt sind auf der Donau (im Vergleich zum Rhein) nicht ausreichend. Als ad hoc-Maßnahme ist eine "Fahrwassergarantie" (2,50 m bei RNW, effizientes wasserbauliches Management) in Angriff genommen worden. Sonstige Nachteile, wie

- ungünstige Abflußcharakteristik (Oberlauf von Flüssen)
 - keine ausreichende Möglichkeit der Vorhersage von Wasserständen (für den Transportzeitraum) und damit
 - keine einigermaßen verlässliche Disposition (zu Berg),
- erfordern auf der Donau langfristig garantierte Fahrwassertiefen von 2,90/3,0 m bei Stauhaltungen (Vergleichsfall oberer Rhein) bzw. ca. 3,20 m in freifließenden Abschnitten.

Die relativ guten Fahrwasserverhältnisse des Rhein und des

- 4 -

angeschlossenen Kanalsystems haben keine Relevanz für die Elbe; sie sind die Basis des hohen Transportvolumens der Binnenschifffahrt im grenzüberschreitenden Verkehr (zwischen NL/BRD mehr als 130 Mio. t/J, damit mehr als Bahn und Straße zusammen genommen). Durch den schlechten Zustand der Elbe kann die Binnenschifffahrt ihre Möglichkeiten nicht optimal nutzen, das Aufkommen im Einzugsgebiet der Elbe ist derzeit minimal. Ein Ausbau zwischen Lauenburg und Magdeburg ist derzeit nicht geplant. Alternativen bestehen durch Umgehung über den Mittellandkanal und Ausbau mittels Stauhaltungen oberhalb von Magdeburg.

Zu den Fragen 8 und 9:

"Wie stark stieg der Güterverkehr auf der Donau in den Jahren 1990/91?"

Wieviel davon gingen auf eine Verlagerung von der Straße auf das Schiff zurück?"

Die Entwicklung des Güterverkehrs auf der Donau stellt sich wie folgt dar:

Jahr	1988	1989	1990	1991
in Mio t	8,83	9,15	8,14	6,79

Die fallende Tendenz ist einerseits auf die Umstrukturierung in unseren östlichen Nachbarländern, insbesondere die Kriegereignisse im ehem. Jugoslawien, andererseits auf extreme Niederwasserführung zurückzuführen.

Eine Verlagerung von der Straße auf das Schiff kann nur bei Änderung der Rahmenbedingungen wie z.B. Fahrwassergarantie und ein logistisches Angebot durch alle an einem solchen kombinierten Verkehr Beteiligten erfolgen. Seit etwa zwei Jahren wird in meinem Ressort an diesem Projekt gearbeitet.

Zu den Fragen 10, 11 und 12:

"Gibt es nach Einschätzung des Herrn Bundesminister eine Konkurrenz Bahn/Schifffahrt?"

- 5 -

Wie hoch werden die Transportverluste bei der Bahn durch die Eröffnung des Rhein-Main-Donaukanals bzw. des Donau-Oder-Elbkanals sein?

Ist ein Umweltverbund Bahn/Schiff geplant und gibt es entsprechende Maßnahmen?"

Die wichtigsten Voraussetzungen für die Nutzung der Binnenwasserwege stellen die Integration unterschiedlicher Verkehrsträger im Rahmen des Kombinierten Verkehrs sowie der Transportkoordinierung dar.

Daher bedeutet Inanspruchnahme des Rhein-Main-Donaukanals für die ÖBB sowohl Umsatzeinbußen als auch neue Geschäftsmöglichkeiten. Die ÖBB stehen im Gegensatz zur Deutschen Bundesbahn in einem geringeren Konkurrenzkampf zur neuen Wasserstraße.

Konkurrenz könnte den ÖBB allenfalls bei Kohle-, Erz- und Phosphatlieferungen aufgrund von hafennahen Abnehmern entstehen. Detaillierte Aussagen über Transportverluste bei der Bahn können derzeit noch nicht getroffen werden. Auf der anderen Seite ermöglicht die freiwerdende Kapazität auf dem Sektor Massengüter eine große Chance in höherwertigen Transportsegmenten zu Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene. Dies soll auch durch verkehrspolitische Maßnahmen unterstützt werden.

Die positive Entwicklung der Binnenschifffahrtspolitik rechtfertigt die kurz bevorstehende Gründung der Wasserkombi, in die Spediteure und Bahn entsprechend eingebunden werden sollen. Darüberhinaus wird auch eine engere Kooperation zwischen ÖBB und der DDSG Cargo überlegt, um eine Koordination dieser beiden umweltfreundlichen Verkehrsträger zu erreichen.

Zu Frage 13:

"Ist es richtig, daß Donauverbände derzeit auf dem Rhein nicht fahren dürfen?"

Offenbar ist die technische Zulassung von Binnenschiffen gemeint. Für das Befahren des Rhein wird ein sogenanntes Rheinschiffsattest benötigt. Bei Erfüllung des geforderten

- 6 -

Standards wird dieses Attest von einer Rheinschiffsuntersuchungskommission ausgestellt. Von österreichischer Seite wird darauf abgezielt, daß Rheinschiffe und Donauschiffe gleichen Baujahrs gleich behandelt werden.

Zu den Fragen 16 und 17:

"Das Bundesministerium verweist im Schifffahrtsmemorandum auf Ökobilanzberechnungen aus der BRD und den Niederlanden. Sind dem Bundesminister Ökobilanzberechnungen für die Donau bekannt, respektive für Österreich?"

Falls diese nicht vorhanden sind, plant das Ministerium eine Ökobilanz für Österreich zu erstellen bzw. einen Vergleich zwischen Schiff, Bahn und Straße durchzuführen?"

Die Ökobilanzberechnungen in der Bundesrepublik Deutschland stützen sich auf einen breiten Konsens aller Beteiligten, sind also eine einvernehmliche Expertenmeinung und können im Prinzip mit ausreichender Aussagekraft für Österreich übernommen werden.

Den Randbedingungen wird in der BRD ein höherer kalorischer Anteil bei der Erzeugung des Bahnstroms zugrundegelegt. Die ÖBB erzeugen ihren Strom jedoch zu 75 % aus Wasserkraft. Hinsichtlich des status quo ist somit eine Modifizierung für österreichische Verhältnisse erforderlich.

Zu den Fragen 18 und 19:

"Geht von einer gestiegenen Schifffahrt auf der Donau eine Trinkwassergefährdung aus?"

Welche Erfahrungen existieren hierbei aus dem benachbarten Ausland (BRD, Ungarn, Tschechoslowakei etc.)?"

Vom normalen Schiffsbetrieb geht mit Sicherheit keine Trinkwassergefährdung aus. Verschmutzungen durch Unfälle sind in der Binnenschifffahrt leichter beherrschbar als an Land und treten in wesentlich geringerem Umfang auf.

Konkrete Schäden bzw. Gefährdungen sind auch aus dem Ausland nicht bekannt.

- 7 -

Zu den Fragen 20 und 21:

"Welche Vorkehrungen beim Transport von gefährlichen Gütern plant das Verkehrsministerium zu treffen?

Welches Konzept gibt es und welche Maßnahmen sind geplant?"

Für den europäischen Binnenschiffsverkehr mit gefährlichen Gütern ist die Einführung einer internationalen Regelung (ADN) vorgesehen.

Österreich hat sich im zuständigen internationalen Gremium (Inlandtransportkomitee der Wirtschaftskommission für Europa - der Vereinten Nationen (ECE)) für eine rasche Fertigstellung und Inkraftsetzung des ADN als völkerrechtliches Übereinkommen ausgesprochen, da hiedurch ein international einheitlicher sehr hoher Sicherheitsstandard erzielbar ist.

Sollten die Vorgänge in der ECE eine rasche Verwirklichung dieses Ziels nicht erwarten lassen, besteht seitens der EG die Absicht, unter Zugrundelegung der materiellen Bestimmungen des ADN ein einheitliches Gefahrgutregime mittels EG-Richtlinie herbeizuführen, deren Übernahme durch Österreich im Rahmen des EWR von meinem Ressort befürwortet wird.

Parallel dazu hat die Donaukommission bereits vor längerer Zeit beschlossen, die Mitgliedstaaten der Donaukonvention zur Annahme der materiellen Bestimmungen des ADN für den Donauverkehr zu veranlassen, sobald deren definitive Fassung vorliegt.

Zu den Fragen 22, 23 und 24:

"Was erwartet sich das BM vom Bau des Donau-Oder-Elbe-Kanals?

Welche Gesamtkosten werden erwartet?

Ab wann wird mit einer politischen Entscheidung in Österreich gerechnet?"

Das Projekt Donau-Oder-Elbe-Kanal ist nur als Mehrzweckvorhaben realisierbar.

- Verkehrsweg

- 8 -

- Wasserwirtschaft
- Raumordnungskonzept

Die Interessenlage ist sehr vielschichtig und beinhaltet Anliegen gesamteuropäischen Interesses, verschiedene Nutzungsabsichten der Anliegerstaaten und regionalpolitische Anliegen.

Mein Ressort erwartet sich eine umweltfreundliche, einzelbetrieblich und volkswirtschaftlich günstige Verkehrsalternative.

Eine Realisierung ist nur mittelfristig (ca. 20 Jahre für Stichkanal bis Ostrava) und langfristig (innerhalb mehrerer Generationen Anbindung an Elbe, Oder, Weichsel und das russische Wasserstraßennetz) durchführbar.

Nachdem weder über den sonstigen Nutzen noch über die Trassenführung entscheidungsreife Daten vorliegen und dementsprechend bislang keine Finanzierungsmodelle entwickelt wurden, ist eine multilaterale (europäische) Entscheidung nicht absehbar. Eine politische Entscheidung in Österreich ist nur bei internationalem Konsens zu erwarten.

Wien, am 17. Februar 1993

Der Bundesminister

