

2899/AB
vom 13.01.2015 zu 3051/J (XXV.GP)

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.500/0002-I/PR3/2014
DVR:0000175

Wien, am 13. Jänner 2015

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Ottenschläger und KollegInnen haben am 13. November 2014 unter der **Nr. 3051/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Binnenschifffahrt in Österreich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Welche konkreten Maßnahmen wird das BMVIT zum Erhalt, zur Stärkung und Attraktivierung der österreichischen Binnenschifffahrt setzen?*

Mein Ressort sorgt für die Verfügbarkeit der Verkehrsinfrastruktur als Voraussetzung für eine wirtschaftliche Binnenschifffahrt und betreibt im Wege der via donau die Binnenschifffahrts-Informationsdienste DoRIS zur Steigerung der Verkehrssicherheit wie auch zur Lieferung logistisch nutzbarer Daten. Auf internationaler Ebene wird zur Harmonisierung von Vorschriften und zur Beseitigung administrativer Hindernisse für die Binnenschifffahrtsunternehmen beigetragen.

Zu Frage 2:

- Welche regionale Wertschöpfung (iS Beitrag zum BIP) haben die Binnenschifffahrt im Allgemeinen und die heimischen Häfen Wien, Krems, Enns und Linz im Speziellen jeweils 2013 sowie im ersten Halbjahr bzw. dem 3. Quartal 2014 ausgelöst?

Meinem Ressort liegen diesbezüglich keine Daten vor.

Zu den Fragen 3 und 4:

- Mit welchen Mitteln erhält und belebt das BMVIT die österreichischen Häfen als standortrelevante Infrastruktureinrichtungen?
- Wie stellt sich das BMVIT die im Regierungsprogramm in Aussicht gestellte Attraktivierung der Häfen als trimodale Umschlagzentren vor?

Das bmvit unterstützt im Wege der via donau die österreichischen Donauhäfen bei der Vorbereitung von und der Teilnahme an europäischen Binnenhafenprojekten mit dem Ziel der Stärkung ihrer Funktion als trimodale Güterverteilzentren.

Zu Frage 5:

- Welche konkreten Strategien verfolgt das BMVIT für Erhalt und nachhaltige Stärkung der heimischen Häfen Wien, Krems, Enns und Linz? Wie wird ihre Rolle definiert?

Das bmvit hat versucht, möglichst viele österreichische Häfen in die Liste der Verkehrsknoten im TEN-Verkehrskorridor Rhein-Donau zu integrieren. Die Rolle der genannten Häfen als multimodale Verkehrsknoten ist umstritten.

Zu Frage 6:

- Die Attraktivität jedes Hafens wird auch an seiner Erreichbarkeit gemessen: Welche Pläne zur intermodalen Anbindung der Häfen bestehen bzw. werden aktuell implementiert?

Die intermodale Anbindung aller österreichischen Donauhäfen ist gegeben. Sie können diesbezüglich unter sämtlichen Donauhäfen als Vorbilder bezeichnet werden.

Zu Frage 7:

- Welche Erkenntnisse brachte das „Pilotprogramm zur Entwicklung von intermodalen Verkehren und zur Förderung von Projekten im Kombinierten Verkehr auf der Wasserstraße Donau“?

Das genannte Pilotprogramm brachte vielfältige Erkenntnisse über die wirtschaftlichen Voraussetzungen und Potenziale von intermodalen Verkehren unter Verwendung der Binnenschifffahrt im Hauptlauf des Transports. Diese Erkenntnisse wurden durch spezifische Studien gewonnen, die durch Konsortien unter Einbeziehung von Binnenschiffahrtsunternehmen sowie von Häfen erstellt wurden. Die Fördermöglichkeiten für operative intermodale Transporte wurden nicht in Anspruch genommen.

Zu den Fragen 8 und 9:

- Wird es eine Neuauflage dieses Projekts geben? Wenn ja, wann?
- Wenn nein, warum nicht?

Eine Evaluierung der Auswirkungen dieses Förderprogrammes hat ergeben, dass der, durch Förderung von spezifischen Studien zu multimodalen Transportfällen, erzielbare Erkenntnisgewinn weitestgehend lukriert wurde, sodass bei einer Neuauflage keine nennenswerten neuen Ergebnisse zu erwarten sind. Darüber hinaus gibt es keine Indikatoren, die eine künftige Inanspruchnahme von TEU-abhängigen Förderungen operativer multimodaler Transporte wahrscheinlicher als bisher erscheinen ließe. Eine Neuauflage dieses Projekts ist daher nicht geplant.

Zu den Fragen 10 und 11:

- Wie ist der Stand der Ausarbeitung eines „Nationalen Aktionsplans für die Donauschifffahrt“ für die Jahre 2016 - 2022?
- Wann ist mit einer Veröffentlichung zu rechnen?

Das „Aktionsprogramm Donau des bmvit bis 2022“ ist fertig konzipiert und wurde in sektoralen Workshops den Stakeholdern der Bereiche Schifffahrt, Ökologie und Hochwasserschutz vorgestellt und bearbeitet. Die Ergebnisse dieser Workshops werden derzeit eingearbeitet.

Nach einer Gesamtabstimmung Ende 2014 bzw. Anfang 2015 und den redaktionellen Endarbeiten soll dieses Aktionsprogramm im ersten Quartal 2015 präsentiert werden.

Zu Frage 12:

- Welche Maßnahmen werden kurz-, mittel- und langfristig getroffen, um eine ganzjährige Befahrung der Donau speziell in den Abschnitten Wachau und östlich von Wien mit einer Abladetiefe von 2,50 Meter auf ihrer gesamten schiffbaren Länge zu gewährleisten?

Es werden folgende Maßnahmen getroffen werden:

Kurzfristige Maßnahme:

- viadonau führt aktuell proaktive Baggermaßnahmen der jeweils kritischsten Seichtstellen in den beiden freien Fließstrecken Wachau und östlich von Wien durch. Dabei wird eine Priorisierung der Maßnahmen mit besonderem Augenmerk auf die Freihaltung der zentralen Schifffahrtsrinne in den freien Fließstrecken Wachau und östlich von Wien vorgenommen. Um die relevanten Seichtstellen so rasch als möglich zu beseitigen, werden weiters - falls notwendig - mehrere Baggermaßnahmen pro Donauabschnitt zeitgleich durchgeführt.

Mittelfristige Maßnahme (1-3 Jahre):

- Aktuell arbeitet viadonau an der Einführung eines IT-gestützten „Wasserstraßen-Managementsystems“, welches alle relevanten Daten zum effizienten und effektiven Management der Wasserstraße Donau beinhaltet. Anhand dieses Systems wird es zukünftig möglich sein die notwendigen Baggermaßnahmen noch effizienter zu planen und durchzuführen. Mit diesem System sollen die Kosten und die Wirksamkeit des Wasserstraßenmanagements der viadonau optimiert werden. Das System befindet sich aktuell im Pilotbetrieb und soll ab 2015/2016 in den Regelbetrieb überführt werden.

Langfristige Maßnahme (5-10 Jahre):

- Die schlechtesten Seichtstellen östlich von Wien können nur durch wasserbauliche Adoptionsmaßnahmen (Anmerkung: Umbau/Neubau von Buhnen, Leitwerken) strukturell verbessert werden. Dies ist im Rahmen des „Flussbaulichen Gesamtprojektes östlich von Wien“ vorgesehen: Aktuell werden die Ergebnisse des im Sommer 2014 beendeten „Pilotprojektes Bad Deutsch-Altenburg“ ausgewertet. Auf Basis dieser Erkenntnisse soll ein Folgeprojekt aufgesetzt und mit Hilfe einer EU-Kofinanzierung (TEN-T) in den kommenden Jahren umgesetzt werden.

Zu Frage 13:

- *Ab wann wird diese ganzjährige Befahrbarkeit der Donau gewährleistet sein?*

Die grundsätzliche ganzjährige Befahrbarkeit der Wasserstraße Donau ist bereits heute gegeben: So ist die Donau im österreichischen Abschnitt im 15-jährigen Jahresdurchschnitt von 1999-2013 zu 97,8% oder 357 Tagen verfügbar und somit befahrbar gewesen – Sperren aufgrund von Eis oder Hochwasser traten im statistischen Mittel lediglich an 8 Tagen pro Jahr auf.

Die ganzjährige Verfügbarkeit von 2,5 Metern Abladetiefe hängt neben der Optimierung des laufenden Wasserstraßenmanagements und der Umsetzung der strukturellen wasserbaulichen Maßnahmen (siehe Frage 12) auch ganz wesentlich vom Wasserdargebot der Donau ab, welches sich im Jahresvergleich sehr unterschiedlich darstellen kann. Bei günstigen Wasserführungen wie z.B. im Jahr 2013 konnten 2,50 Meter Fahrwassertiefe zu 98% im Abschnitt Wachau und zu 86% im Abschnitt östlich von Wien erzielt werden.

Zu Frage 14:

- *Welche Schritte setzt das BMVIT, um die erforderlichen flussbaulichen Maßnahmen auch in den anderen Donauanrainerstaaten - und hier insbesondere in den Nachbarländern von Österreich - voranzutreiben?*

Das bmvit hat im Wege der via donau europäische Projekte zur Vernetzung der Wasserstraßenverwaltungen der Donauuferstaaten initiiert; diese Projekte („NEWADA“ und „NEWADA duo“) wurden von via donau koordiniert.

Ergebnisse dieser Projekte sind auch in den im Rahmen des Prioritätsbereiches 1a der europäischen Donauraumstrategie erstellten „Fairway Rehabilitation and Maintenance Masterplan“ für die Donau und ihre schiffbaren Nebengewässer eingeflossen; dieses Dokument wurde federführend von via donau als technisches Sekretariat des genannten Prioritätsbereiches erstellt, der vom bmvit in Zusammenarbeit mit dem rumänischen Verkehrsministerium koordiniert wird.

Zu Frage 15:

- *Seit Jahren warten die Schifffahrtstreibenden auf eine Entscheidung über den Ausbau des Streckenabschnittes Straubing-Vilshofen auf der bayrischen Donaustrecke. Welche Maßnahmen setzt das BMVIT auf bilateraler Ebene mit Deutschland und auf internationaler Ebene, um hier Verbesserungen bei den Fahrwasserbedingungen zu erzielen?*

Das in Frage stehende große Ausbauprojekt ist einer bilateralen Intervention Österreichs nicht zugänglich. Die regelmäßige Fahrwassererhaltung der nationalen deutschen Donaustrecke durch die deutsche Wasserstraßenverwaltung erfolgt routinemäßig und klaglos.

Zu den Fragen 16 und 20:

- *Welche Maßnahmen wird das BMVIT setzen, um den Wasserweg Donau durch Ausfallsicherung attraktiver zu gestalten?*
- *Welche Rückversicherungen für Verlader wird das BMVIT hinsichtlich der Unsicherheit einer ganzjährig durchgängigen Befahrung der Donau verstärkt anbieten?*

Eine derartige Ausfallsicherung ist international nicht üblich, würde darüber hinaus zu Wettbewerbsverzerrungen führen und daher aller Voraussicht nach einer EU-rechtlichen Überprüfung nicht standhalten.

Zu den Fragen 17 und 18:

- Im Nationalen Aktionsplan Donauschifffahrt wurde eine Verkürzung der Schleusenrevisionszeiten angekündigt. Wie hat sich die Verfügbarkeit der Schleusen auf dem österreichischen Donauabschnitt seit 2006 entwickelt?
- Welche Maßnahmen werden gesetzt, um eine Verkürzung der Schleusenrevisionszeiten und damit eine verbesserte Verfügbarkeit der Schleusen für die Schifffahrt auf dem österreichischen Donauabschnitt zu erreichen?

In einer Zusatzvereinbarung zum Vertrag zwischen Verbund und der Republik Österreich wurde die Konzentration der Schleusenrevisionen in den Monaten November bis März festgelegt. Dieses Zeitfenster wurde ab dem zweiten Jahr der Anwendung eingehalten. Die Verfügbarkeit hat sich markant verbessert, unterliegt jedoch weiterhin nicht vorhersehbaren Ereignissen wie z.B. Hochwasser, Eis oder Schiffskollisionen. (Siehe Anlagen)

Zu Frage 19:

- Gibt es von Seiten des BMVIT internationale Initiativen, um auch die Schleusenverfügbarkeit beispielsweise der Schleuse Gabčíkovo, zu verbessern?

Das bmvit bringt die Frage der Verfügbarkeit der Schleuse Gabčíkovo regelmäßig bei der Donaukommission zur Sprache; darüber hinaus gehende Interventionen, z.B. auf bilateraler Basis, sind nicht erfolgversprechend.

Zu den Fragen 21 und 22:

- Wurden Überlegungen diesbezüglich für ein Kombiticket für Schiene und Wasserweg angestellt?
- Wenn nein, warum nicht?

Die Schaffung eines Kombitickets ist eine der möglichen Maßnahmen, die im Rahmen des vor kurzem öffentlich vorgestellten Arbeitsgruppenprozesses zur Konkretisierung des Gesamtverkehrsplans im Bereich Güterverkehr und Logistik von verschiedenen Experten erarbeitet und vorgeschlagen wurde. Das so genannte „Kombiticket“ für Schiene und Wasserweg soll für den Verlader eine Ausfallsicherung anbieten, um im Falle von Nicht-Befahrbarkeit des Wasserweges auf die Schiene ausweichen zu können.

Zu den Fragen 23 bis 25:

- Wie weit sind die Vorbereitungen für ein Kombiticket-Modell für Schiene und Wasserweg auf europäischer Ebene?
- Welche Aufgabe wurde dem BMVIT hierbei zugesetzt?
- Wie weit sind diese Aufgaben bereits umgesetzt? Bis wann ist mit einer vollständigen Umsetzung zu rechnen?

Mir sind keine entsprechenden Vorbereitungen auf europäischer Ebene bekannt.

Zu Frage 26:

- Wie wird seitens des BMVIT sichergestellt, dass über die Bestellungen von gemeinwirtschaftlichen Leistungen für den Gefahrguttransport oder für Einzelwagenverkehre auf der Schiene es zu keinen Wettbewerbsverzerrungen auf den gleichen Korridoren zu Lasten der Binnenschifffahrt kommt?

Die Möglichkeit der Bestellung und Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Güterverkehr auf Grundlage der Verordnung (EWG) 1191/69 bestand bis Dezember 2012. Mit der Verordnung (EG) 1370/2007 wurde für den Bereich des Schienengüterverkehrs die Verordnung 1191/69 mit Wirksamkeit vom 3. Dezember 2012 außer Kraft gesetzt. Die gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Güterverkehr wurden durch ein neues Förderprogramm für den Schienenverkehr ersetzt.

Das neue Förderprogramm für den Schienengüterverkehr (sogenannte SGV-Förderung), das sich ausschließlich auf den Kombinierten Verkehr und den Einzelwagenverkehr bezieht, wurde von Österreich bei der Europäischen Kommission als Beihilfe notifiziert. Die Kommission hat mit Beschluss vom 25. Juli 2012 das von Österreich angemeldete Beihilfeprogramm auf der Grundlage des EU-Vertrages (Artikel 93 AEUV) als mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt.

Es darf außerdem angemerkt werden, dass Einzelwagenverkehre gefördert werden, um den nachhaltigen Güterverkehr in der Fläche zu erhalten. Da durch die Binnenwasserstraße keine Flächenbedienung erfolgen kann, stehen diese Einzelwagenverkehre in keinem Wettbewerbsverhältnis zu Güterverkehren auf der Binnenwasserstraße.

Zu Frage 27:

- Wie hoch sind die Budgetmittel für das „Förderprogramm umweltfreundliche Binnenschiff“?

Insgesamt sind 2,0 Mio. Euro in Tranchen zu je 500.000 Euro in den Jahren 2014 – 2017 vorgesehen.

Zu Frage 28:

- Wie viele Anträge sind bisher eingegangen?

Bisher sind drei Anträge eingegangen.

Zu Frage 29:

- Ist es auch angedacht im Rahmen einer Neuauusschreibung dieses Förderprogramms die Umstellung auf effizientere und emissionsärmere Schiffsmotoren zu fördern?

Dies ist nicht angedacht.

Zu Frage 30:

- Welche Projekte werden bis 2019 für einen effektiven Hochwasserschutz an der Donau verwirklicht?

Sämtliche Projekte aus den Vereinbarungen gemäß Art. 15a B-VG zwischen dem Bund und den Ländern Niederösterreich, Oberösterreich und Wien über Vorhaben des Hochwasserschutzes im Bereich der österreichischen Donau, BGBl II Nr. 67/2007 und BGBl. I Nr. 201/2013, werden nach derzeitigem Stand bis 2019 funktionell fertig gestellt sein.

Zu Frage 31:

- Wie hoch werden die dafür veranschlagten Gesamtinvestitionen sein?

Die Gesamtinvestitionen belaufen sich auf 675,4 Mio. Euro, davon trägt der Bund 50%.

Zu Frage 32:

- *Wie ist der Stand bei den Absiedelungs- und Baumaßnahmen beim Hochwasserschutz im Eferdinger Becken?*

Im Juni 2013 wurden große Teile von Oberösterreich von einer Hochwasserkatastrophe heimgesucht. Das Eferdinger Becken wurde dabei besonders stark überschwemmt und viele Objekte arg in Mitleidenschaft gezogen.

Die Jährlichkeit dieses Hochwasserereignisses lag im Eferdinger Becken bei einem HQ₂₅₀-HQ₃₀₀, die Ausdehnung der Überflutung war allerdings geringer als erwartet.

Aufgrund dieser Naturkatastrophe und dem dringenden Wunsch der Bevölkerung kamen die Bundesregierung und die Oö. Landesregierung überein, die Umsetzung eines umfassenden Hochwasserschutzprojektes mit Kosten von bis zu 250 Mio. Euro zum Schutz der Bevölkerung des Eferdinger Beckens zu ermöglichen. Zur Absicherung der notwendigen Förderungsmittel (50% Bund, 30% Land, 20% Gemeinde/Interessent) wurde eine Vereinbarung gemäß Artikel 15a Bundes-Verfassungsgesetz zwischen Bund und Land OÖ abgeschlossen.

Viele Betroffene erklärten unmittelbar nach dieser Katastrophe wegziehen zu wollen, da sie nicht mehr den Gefahren eines neuerlichen Hochwasserereignisses ausgesetzt sein wollen. Eine rasche Entscheidung wurde eingefordert. Ein dementsprechendes Hochwasserschutzkonzept wird daher modular aufgebaut und soll zeitlich abgestuft umgesetzt werden.

Technische Hochwasserschutzmaßnahmen (aktiver Hochwasserschutz) schützen vor den schädlichen Auswirkungen eines HQ₁₀₀. Ein Schutz vor aufsteigendem Grundwasser kann durch diese Maßnahmen auf Grund der Förderungsrichtlinien des Bundes nicht zugesichert werden. Weiters dürfen durch technische Hochwasserschutzmaßnahmen keine wesentlichen Auswirkungen auf Dritte entstehen.

Absiedelung (passiver Hochwasserschutz) ist eine hochwirksame Maßnahme, für die ebenfalls, gemäß Wasserbautenförderungsgesetz und den darauf aufbauenden Richtlinien,

Förderungen gewährt werden können. Durch die Absiedelung von Objekten aus dem Hochwasserabflussbereich werden nachhaltig Schäden und menschliches Leid verhindert, es fallen keine Instandhaltungs- und Instandsetzungskosten an. Es muss bei vollständiger Absiedelung keine empfindliche, sensible Infrastruktur in den Risikogebieten erhalten werden und die Gefährdung von Einsatzkräften ist hier ausgeschlossen. Die Absiedelung ist eine nachhaltige Absicherung des bestehenden, natürlichen Hochwasserabflussbereiches, wie es das Eferdinger Becken immer darstellte.

In einem ersten Schritt wurden jene Bereiche im Eferdinger Becken ausgewiesen, für die die freiwillige Absiedelung angeboten und auch gefördert wird. Es handelt sich hier um jene Gefahrenbereiche, wo technische Hochwasserschutzmaßnahmen wie Dämme, Mauern oder mobile Wände aufgrund der Wassertiefe, der Fließgeschwindigkeit, der mangelnden technischen Schützbarkeit, der schlechten Evakuierbarkeit sowie aufgrund der vielfach vorherrschenden ungünstigen hydrogeologischen Verhältnisse (sehr hohe Durchlässigkeit des Untergrundes) nicht umgesetzt werden können. In diesen ausgewiesenen Zonen für freiwillige Absiedelungen kann ausschließlich die Absiedelung gefördert werden.

Mit den ersten Absiedelungen wird in den nächsten Wochen gerechnet, für das 1. Quartal 2015 stehen hierfür 12 Mio. Euro an Bundesmitteln bereit.

Außerhalb dieser Zonen für freiwillige Absiedelungen wird in einem weiteren Schritt (Modul 2) im Rahmen eines generellen Projektes ein Hochwasserschutzkonzept für den gesamten verbleibenden HQ₁₀₀-Abflussbereich im Eferdinger Becken (also außerhalb der Absiedlungszonen) bis Ende 2015 erstellt. Im Zuge der Erstellung des generellen Projekts wird geprüft werden, welche konkreten Hochwasserschutzmaßnahmen außerhalb der bereits festgelegten Zonen für freiwillige Absiedelungen umgesetzt bzw. gefördert werden können. Als förderfähige Hochwasserschutzmaßnahmen können neben weiteren Zonen, in denen freiwillige Absiedelung angeboten wird, auch Bereiche identifiziert werden, für die technischer Hochwasserschutz z.B. mittels Dämmen, Mauern oder mobilen Wänden angeboten wird.

Das Generelle Projekt (GP) verzögert sich, da Einwänden gegen das Ausschreibungsverfahren (des Landes OÖ) stattgegeben wurde. Mit der Fertigstellung des GP ist mit Anfang 2016 zu rechnen. Darauf basierend wird dann entschieden werden, wo weitere Absiedelungen angeboten oder aktive Hochwasserschutzmaßnahmen gesetzt werden.

Alois Stöger

Beilagen

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Datum	2015-01-13T09:54:04+01:00
	Seriennummer	437268
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT	
Signaturwert	Yh5naPW78Fi5fJGWfoXwYI6dxtpdQNkJM0gMm0w91Y/fCAjGGiYf+sPE36V6l7TuDztkd7dT8ziQ5XJJ07z0qy9nWiCZ3rxN7C2VMqqWnrNHLUi6jHb0pci2eMAlaW3ZauISPoEWELnygSQDG1oDcubFQiuvn62FWCSzG4rUBco=	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	