



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.500/0002-I/PR3/2015
DVR:0000175

Wien, am 10.November 2015

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Hagen, Kolleginnen und Kollegen haben am 10. September 2015 unter der **Nr. 6437/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Binnenschifffahrtsstandort Österreich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Welche Abgeltungen erhielt (erhält) via donau in den Jahren 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 und 2015 aus dem Budget Ihres Ressorts? (Bitte um Aufgliederung nach Jahren)*

2010: EUR 51,828.941,--
2011: EUR 16,750.000,--
2012: EUR 33,136.000,--
2013: EUR 47,227.990,--
2014: EUR 46,063.000,--
Plan 2015: EUR 39,064.000,--

Zu Frage 2:

- *Wie viele Unternehmen mit Hauptsitz in Österreich verfügen derzeit über eine Konzession für Güterbeförderung (Bundesländerübergreifende Verkehre oder grenzüberschreitende Verkehre) auf der Donau?*

Derzeit verfügen neun Unternehmen mit Hauptsitz in Österreich über eine österreichische Konzession für die gewerbsmäßige Ausübung der Schifffahrt in der Art der bundesländerübergreifenden Güterbeförderung auf österreichischen Wasserstraßen einschließlich des grenzüberschreitenden Verkehrs.

Zu Frage 3:

- *Welche Fördermaßnahmen ergreift Ihr Ressort, um den Binnenschifffahrtsstandort Österreich zu stärken und die Anzahl der im Donaugüterverkehr mit Hauptsitz Österreich tätigen Schifffahrtsunternehmen zu erhöhen?*

Wie im „Nationalen Aktionsplan Donauschifffahrt“ und auch im „Aktionsprogramm Donau“ vorgesehen, stellt das bmvit Förderprogramme zur Modernisierung und Stärkung der Donauschifffahrt zur Verfügung. Zum einen werden Programme für Terminals und Kombinierten Verkehr („Programm für die Unterstützung des Ausbaues von Anschlussbahnen sowie von Umschlagsanlagen des Intermodalen Verkehrs“, „Innovationsprogramm Kombiniertes Güterverkehr“) seitens der Häfen und Schifffahrtsunternehmen genutzt. Zum anderen steht seit 2014 das „Förderprogramm umweltfreundliches Binnenschiff“ als maßgeschneidertes Instrument für die Modernisierung der Güterflotte bereit. Förderwürdig sind Schifffahrtsunternehmen mit Niederlassung in Österreich, welche regelmäßig auf der österreichischen Donau gewerbliche Güterschifffahrt betreiben. Gefördert werden umweltfreundliche Investitionen in bestehende Güterschiffe mit bis zu 40% Zuschuss. Die Mittel für das „Förderprogramm umweltfreundliches Binnenschiff“ (in Summe 2 Mio. Euro bis zum Jahr 2018) stammen aus dem Budget des bmvit, die Abwicklung des Programms erfolgt durch viadonau.

Zu Frage 4:

- *Gibt es seitens Ihres Ressorts konkrete Gespräche mit dem Bundesministerium für Finanzen zur Förderung der Donauschifffahrt durch steuerliche Anreize? Wenn ja, welche steuerlichen Anreizmaßnahmen zur Förderung der Donaugüterschifffahrt sind geplant?*

Es gibt keine Gespräche zu diesem Thema mit dem Bundesministerium für Finanzen.

Zu den Fragen 5 bis 7:

- *Seit mehreren Jahrzehnten wird eine verlässlichere Befahrbarkeit der Donau (Beseitigung inhomogener Fahrwasserverhältnisse) angestrebt. Seit mehr als 15 Jahren verfolgt Österreich zur Sicherstellung berechenbarer nautischer Parameter das flussbauliche Gesamtkonzept (ua. Herstellung zuverlässiger Abladetiefen, Verhinderung der weiteren Sohle-Eintiefung der Donau). Dieses Konzept wurde mehrmals modifiziert. Welche Maßnahmen sind derzeit im Rahmen dieses Konzeptes zur Stabilisierung der Flusssohle vorgesehen?*
- *Welche verfügbare Abladetiefe wird nach Umsetzung des flussbaulichen Gesamtkonzeptes im gesamten Donau-Abschnitt zwischen Wien (Donaukilometer 1921) und der Staatsgrenze zu Slowakei (Donaukilometer 1872) an wie vielen Tagen des Jahres zur Verfügung stehen?*
- *Mit welchen Verkehrszuwächsen nach Umsetzung des flussbaulichen Gesamtkonzeptes rechnet Ihr Ressort?*

Das angesprochene „Flussbauliche Gesamtkonzept“ ist im Zuge der Nationalparkplanungen 1994 erstellt worden. Es wurde Anfang der 2000er Jahre durch das „Flussbauliche Gesamtprojekt Donau östlich von Wien“ (FGP) ersetzt.

Die Zielsetzung des FGP besteht darin, entsprechend gute infrastrukturelle Rahmenbedingungen für wirtschaftliche Schifffahrtsdienste zu schaffen. Stabilere Fahrwasserverhältnisse sollen dabei zu einer verstärkten Nutzung der Schifffahrt sowie zur verbesserten Auslastung der Donauschiffe führen.

Das Einreichprojekt zum FGP sieht für Motorgüterschiffe eine Abladetiefe von mindestens 2,50m an 300 Tagen im Jahr vor. Dieser Wert entspricht den Empfehlungen des AGN-Übereinkommens für „Oberläufe von Wasserstraßen mit wetterbedingt hohen Wasserstandsschwankungen“.

Das bmvit setzt neben dem FGP ein Bündel von Maßnahmen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Wasserstraße Donau um (siehe NAP und Aktionsprogramm Donau des bmvit). Die tatsächliche Entwicklung des Verkehrsaufkommens ist von einer Vielzahl von Faktoren abhängig (insbesondere die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung inkl. internationaler Wirtschafts- und Transportbeziehungen).

Im Einklang mit den Zielsetzungen der EU-Donauraumstrategie wird durch die international akkordierte Umsetzung schiffahrtspolitischer Maßnahmen eine Steigerung der Verkehre auf der Donau um 20% bis 2020 (im Vergleich zu 2010) angestrebt.

Für das FGP ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung anhängig. Das Einreichprojekt („Generelles Projekt“) sieht vor, zur Stabilisierung der Stromsohle größeren Donaukies in einer Korngröße von 40 bis 70mm oder ähnlich einzubauen. Dieses Zugabematerial soll sich mit der natürlichen Stromsohle vermischen und so die Sohle vor Erosion schützen. Uferrückbauten, Nebenarmanbindungen und die Optimierung der Regulierungsbauwerke sollen die als „Granulometrische Sohlverbesserung“ bezeichnete Maßnahme unterstützen.

Diese Maßnahmen wurden im Rahmen des Pilotprojekts Bad Deutsch-Altenburg erstmals in der Natur erprobt. Dabei wurden auch alternative Korngrößen und Einbaumethoden untersucht. Seit Fertigstellung der Bauarbeiten im Juli 2014 läuft die Versuchsauswertung. Dabei werden nicht nur der Beitrag der Maßnahme zur Stabilisierung der Stromsohle, sondern auch die Wirkungen auf Schifffahrt und Ökologie erhoben. Die gewonnenen Erkenntnisse fließen in die Weiterentwicklung der für die Donau östlich von Wien vorgesehenen Maßnahmen ein.

Zu den Fragen 8 und 9:

- *Plant Ihr Ressort Ausbaumaßnahmen der Wasserstraße Donau im Abschnitt Wachau?*
- *Gibt es derzeit Aktivitäten Ihres Ressort zur Errichtung einer Wasserstraßenverbindung der österreichischen Donau mit Elbe und/oder Oder?*

Nein.

Zu Frage 10:

- *Welche ist die jüngst fertig gestellte Studie, die Ihrem Ressort zu einer Wasserstraßenverbindung der Donau mit Oder und/oder Elbe vorliegt?*

Der Donau-Oder-Elbe-Kanal ist weder im Generalverkehrsplan noch im Regierungsübereinkommen noch im Nationalen Aktionsplan Donauschifffahrt enthalten. Österreich setzt daher keinerlei Aktivitäten oder Initiativen mit dem Ziel der Errichtung dieser Wasserstraße. Das Projekt wird in Österreich nicht als prioritär angesehen. Im Rahmen eines am 25. Mai 2012 stattgefundenen bilateralen Treffens mit Vertretern des tschechischen Verkehrsministeriums wurde dies von österreichischer Seite auch festgehalten.

Seitens des bmvit wurden in den letzten Jahren dementsprechend keine Studien zur Donau-Oder-Elbe-Verbindung beauftragt. Die letzte uns bekannte Studie wurde von Tschechien beauftragt: „napojení jižní Moravy na Dunaj ve variantě D“ von Ing. Jaroslav Kubec aus dem Jahr 2006; seitens der HERRY Consult GmbH, ein auf Verkehrsthemen spezialisiertes Beratungsunternehmen, wurde dazu im Jahr 2005 ein Kurzgutachten für die NÖ Landesregierung verfasst. HERRY Consult hat darüber hinaus im Jahr 2005 ebenfalls für die NÖ Landesregierung die Studie „Anbindung von Südmähren an die Donau per Wasserstraße, DRS 2004“ evaluiert und 2006 die Prognosen und Tarifüberlegungen zur finanziellen Machbarkeitsstudie zum Donau-Oder-Elbe-Kanal (DOEK) DOELFIN (Financial Feasibility Study zum Projekt Donau-Oder-Elbe-Kanal) aus dem Jahr 2005, die von der Central Danube Region Marketing & Development GmbH erstellt wurde, begutachtet.

Zu den Fragen 11 bis 13:

- *Österreich ist Vorreiter bei der Einführung von River Information Services (in Österreich das System DoRIS). Liegen Ihrem Ressort Untersuchungen vor, die einen Anstieg des Güterverkehrs, gemessen an der Zahl von Schifffahrten bzw beförderter Gütermengen (Tonnen, TEU oder m³) auf der Donau aufgrund der Inbetriebnahme von DoRIS ex post bestätigen?*
- *Liegen Ihrem Ressort ex post-Untersuchungen vor, die bestätigen, dass durch die Einführung von DoRIS:*
- *a) die Beförderung von Gütern mit geringeren spezifischen Massen (kg/m³) zugenommen hat,*
- *b) die Beförderung von Break-Bulk zugenommen hat, oder*
- *c) die Beförderung containerisierter Güter angestiegen ist?*

- *Liegen Ihrem Ressort Studien vor, die ex ante eine Zunahme des Güterverkehrs durch die Einführung von DoRIS vorhersagen? Wenn ja, welche Studien sind dies?*

River Information Services (RIS) haben die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Unterstützung von Verkehrs- und Transportmanagement in der Binnenschifffahrt zum Ziel. Für das Ressort steht dabei der Sicherheitsaspekt auf dem österreichischen Donauabschnitt im Vordergrund. Dienste wie die Einführung des Automatischen Identifikationssystems (AIS) in der Berufsschifffahrt sowie die fahrwegsbezogenen Infrastrukturdaten die auf www.doris.bmvit.gv.at bzw. auf der Smartphone - Applikation „DoRIS mobile“ in Österreich angeboten werden, bieten den Schiffsführern deutlich mehr, genauere und aktuellere Informationen als zuvor und tragen zur Vermeidung von Kollisionen zwischen Schiffen, Kollisionen mit der Infrastruktur (z.B. Brückenpfeiler) und dem Aufgrundlaufen bei.

Gleichzeitig helfen diese Informationen auch bei der besseren und wirtschaftlicheren Nutzung der verfügbaren Infrastruktur. Vertreter der Wirtschaft haben bei mehreren Gelegenheiten den Nutzen der neuen Informationsdienste bestätigt und die Wichtigkeit des entsprechenden Ausbaus von River Information Services in den anderen Donauanrainerstaaten betont. Erst durch die flächendeckende Implementierung entlang der gesamten Donau können die Potenziale von RIS in vollem Umfang zur Entfaltung kommen.

Zu Frage 14:

- *Welche Unterstützungsleistungen leistet Ihr Ressort zur Einführung von River Information Services in anderen Donauanrainerstaaten? Bitte um Aufgliederung nach Staat, Art der Maßnahme(n) und Kosten pro Maßnahme für die Republik Österreich?*

Derzeit werden keine Unterstützungsleistungen meines Ressorts zur Einführung von River Information Services (RIS) erbracht. In der Vergangenheit wurden substantielle eigenständige Unterstützungsleistungen zur Einführung von RIS in anderen Donauanrainerstaaten durch die viadonau im Falle von Serbien erbracht, nämlich durch Mitarbeit an der Erstellung der Ausschreibungsunterlagen und der technischen Spezifikation für das serbische RIS-System und an der Aufsicht über die Errichtung des serbischen RIS-Systems inklusive der Sicherstellung der Konformität mit der technischen Spezifikation.

Für diese Leistungen wurde viadonau von den zuständigen Stellen der EU beauftragt und bezahlt. Der Republik Österreich erwachsen aus diesen Aufträgen keine Kosten.

Weiters war viadonau Projektpartner mehrerer durch die EU ko-finanzierter Projekte zur harmonisierten Pilot-Umsetzung von RIS an den europäischen Binnenwasserstraßen. Inhalt dieser Projekte waren sowohl die jeweiligen nationalen RIS-Umsetzungen als auch die nötigen internationalen Kooperationsaktivitäten. An diesen Projekten nahmen auch die meisten Donauanrainerstaaten teil und erhielten durch die Kooperation eine wesentliche Unterstützung beim Aufbau ihrer RIS-Systeme. Jeder Staat finanzierte seine über den europäischen Förderbeitrag (bis zu 50% der Gesamtkosten) hinausgehenden Projektkosten aus dem eigenen Budget, es gab keine Quersubventionen von Österreich zu Partnerländern.

Zu den Fragen 15 und 16:

- *Welchen rechtlichen Status hatte der seit 2006 in Kraft befindliche „Nationale Aktionsplan Donauschifffahrt“ (NAP)?*
- *Welchen rechtlichen Status hat das nun dem NAP folgende „Aktionsprogramm Donau“?*

Der Nationale Aktionsplan Donauschifffahrt war seit 2007, als Teil des jeweils gültigen Regierungsprogramms, Österreichs Instrument für eine aktive Schifffahrtspolitik. Auch das „Aktionsprogramm Donau“ des bmvit ist Bestandteil des aktuellen Regierungsprogramms.

Zu Frage 17:

- *Wie hoch werden voraussichtlich die Kosten für die durch das Budget Ihres Ressorts zu tragenden Maßnahmen des „Aktionsprogrammes Donau“ im Jahr 2016 sein?*

Das bmvit stellt viadonau 2016 1,85 Mio. Euro zur Umsetzung des Aktionsprogrammes Donau zur Verfügung (davon entfallen 500.000,-- Euro auf das „Förderprogramm Umweltfreundliches Binnenschiff“). Diese finanzielle Unterstützung des bmvit dient als Anstoßfinanzierung, um das Aktionsprogramm Donau umzusetzen und Aktivitäten in den Bereichen Schifffahrt, Hochwasserschutz und Umwelt fokussiert auf dessen Zielsetzungen auszurichten.

Zu den Fragen 18 und 19:

- *Warum wurde (wird) der NAP durch das Aktionsprogramm Donau ersetzt?*
- *Wer hat entschieden den NAP durch das Aktionsprogramm Donau zu ersetzen?*

Im Vergleich zum bestehenden Nationalen Aktionsplan Donauschifffahrt wurde das Aktionsprogramm Donau des bmvit bis 2022 auf die drei Bereiche Schifffahrt, Ökologie und Hochwasserschutz erweitert. Damit spiegelt es den multifunktionellen Charakter und die Anforderungen an die Donau wieder.

Diese Entscheidung wurde im aktuellen Regierungsprogramm aus Dezember 2013 festgelegt.

Zu den Fragen 20 und 21:

- *Wurden für die Erstellung des Aktionsprogrammes Donau seitens Ihres Ressort externe (Beratungs-) Leistungen in Anspruch genommen?*
- *Wenn ja, welche Kosten entstanden Ihrem Ressort für Beratungsleistungen betreffend Aktionsprogramm Donau?*

Es wurden keine Beratungsleistungen in Anspruch genommen. Die Koordination erfolgte durch viadonau. Die Inhalte und Schwerpunkte wurden durch relevante Stakeholder aus Schifffahrt, Hochwasserschutz und Umwelt erarbeitet (z.B. IV, AK, WKÖ, Ministerien, Länder Wien, Niederösterreich und Oberösterreich, Gemeinden, Nationalpark Donauauen, Umwelt-NGOs, Schifffahrt, Hochwasser-Einsatzorganisationen und -verbände). Insgesamt haben sich ab Herbst 2014 beinahe 100 Expertinnen und Experten aus den verschiedenen Themenbereichen eingebracht und so das Aktionsprogramm Donau aktiv mitgestaltet. Die Teilnahme an diesen Expertenrunden fand unentgeltlich statt.

Alois Stöger

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtsigniert. 9 von 9	
 <p data-bbox="193 152 336 203">Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</p>	Datum	2015-11-10T15:22:16+01:00
	Seriennummer	1536119
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	KOPa/ewWeqJuL1Z2SVCV3y963ithzxFKZ0sD+PTaoSRJPjuRtmdbXXygzPRJ46MX1dGtSwz4FJwPxWKyUqrlpQZ8X47nG/KuMJxYfNvW6SPym6xst6gc77qhY6SPv0ww968lwiu/LB4Z7TpC6wyEZ3QnT3t0XMWHEp32MqyVViXlZxHLkk4Y0afkl56nGvv3LYz2pz+gmvvKQp3afYSrtw6Vg29izloZbriJAYLmWXP0YMeBt4sgQisKfdRQvZjneljZr5kDÖWUE9vkO+rncw/ew5/Sc3dacQzk/CuvftBTRFPfE/7xQM2DfH4bLWTFD5I+Gfax/g7Q6kUfNKKoCwQ==	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	