



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

An die  
Präsidentin des Nationalrates  
Doris Bures  
Parlament  
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.500/0002-I/PR3/2016  
DVR:0000175

Wien, am 6. September 2016

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Dipl.-Ing. Deimek und weitere Abgeordnete haben am 6. Juli 2016 unter der **Nr. 9755/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Verletzung von EU-Beschlüssen im Bereich flussbaulicher Maßnahmen durch Ungarn, Rumänien und Bulgarien gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wann werden Sie Ihre ungarischen, rumänischen und bulgarischen Amtskollegen konsultieren, um flussbauliche Maßnahmen im Bereich der Donau, für die es bereits entsprechende EU-Beschlüsse gibt, einzufordern?*

Österreich hat im Donaoraum eine aktive Rolle und leitet seit 2010 gemeinsam mit Rumänien den Prioritätsbereich „Binnenwasserstraße“ im Zuge der EU-Donaoraumstrategie. Sowohl auf nationaler als auch auf überregionaler Ebene ist Österreich bestrebt, die Wasserstraße Donau als Verkehrsträger zu stärken.

Auf überregionaler Ebene wurde unter der Federführung Österreichs ein Masterplan für die Instandhaltung der Donau und ihrer schiffbaren Nebenflüsse erarbeitet. Dieser beschreibt die notwendigen Schritte, um die empfohlenen Fahrwasserparameter (überwiegend 2,5 m Fahrwassertiefe bezogen auf RNW, d.h. an 343 Tagen/Jahr) zu erreichen. Der Masterplan wurde am 3.12.2014 beim EU-Verkehrsministertreffen im Beisein der beiden EU-Kommissarinnen für Verkehr und Regionalentwicklung angenommen.

Im Zuge des von Österreich koordinierten „FAIRway Danube“ Projektes wird die Umsetzung des Masterplans bis 2020 koordiniert und die Verkehrsministerien aus Ungarn, Rumänien und Bulgarien regelmäßig konsultiert. Das Projekt verpflichtet die Wasserstraßenverwaltungen aus Österreich, der Slowakei, Ungarn, Kroatien, Rumänien und Bulgarien hinsichtlich der Umsetzung des Masterplans zur Erstellung nationaler Aktionspläne (<http://www.fairwaydanube.eu/publication-national-action-plans>) und bereitet damit die vollständige Umsetzung vor.

Um die Umsetzung voranzutreiben, wurde auf Initiative der Europäischen Kommission und unter aktiver Mitarbeit Österreichs eine Deklaration ausgearbeitet. Diese wurde vom Generalsekretär des bmvit und hochrangigen Vertreterinnen und Vertretern anderer Verkehrsministerien der Donauländer am 20.6.2016 in Rotterdam unterfertigt (<http://www.fairwaydanube.eu/conclusions-danube-ministerial-meeting/>).

#### Zu Frage 2:

- *Welche Entwicklung attestieren Sie dem Donauschiffsverkehr im Güterbereich in den kommenden fünf Jahren, wenn Ungarn, Rumänien und Bulgarien ihre jeweiligen Verpflichtungen erfüllen?*

Da die Marktentwicklung in bestimmten Wirtschaftssektoren das Transportaufkommen auf der Donau maßgeblich beeinflusst, führt viadonau regelmäßig Branchenanalysen durch, um das Potenzial spezifischer Gütergruppen für die Donauschifffahrt zu evaluieren.

Besonders vielversprechende Güter werden im Rahmen von Schwerpunkt-Initiativen zusammen mit Vertreterinnen und Vertretern aus Wirtschaft, Industrie und dem Logistiksektor detailliert

betrachtet. Ziel ist es, eine verstärkte Transportverlagerung auf die Wasserstraße in dieser spezifischen Gütergruppe zu erreichen.

Folgende Gütergruppen wurden im Zeitraum 2010-2016 als vielversprechend erkannt und in gezielten Arbeitsinitiativen mit der Industrie und dem Logistiksektor behandelt:

- High & Heavy-Güter d.h. Schwer- und Übermaßtransporte von Turbinen, Generatoren, Transformatoren, Windradkomponenten, etc.
- Nachwachsende Rohstoffe wie Holz, Ölsaaten, Getreide und stärkehaltige Produkte
- Recyclingprodukte wie Almetalle & Schrott, Altkunststoffe, Altglas und zellstoffbasierte Recyclingprodukte

Die Rückmeldungen aus der Wirtschaft, der Industrie und dem Logistiksektor lassen für diese Sektoren auf ein hohes Verlagerungspotenzial schließen.

Die Basis für eine Transportverlagerung auf die Donau ist jedoch vor allem auch eine zuverlässige Wasserstraße. Um diese Voraussetzungen zu erfüllen, bringt sich mein Ressort und viadonau aktiv in internationale Gremien ein (siehe Frage 1).

#### Zu Frage 3:

- *Auf welchen objektivierbaren Parametern und Annahmen beruht diese Schätzung?*

Neben Parametern wie Wirtschaftsentwicklung und branchenspezifischen Trends kommt vor allem den zur Verfügung gestellten Fahrwassertiefen entlang der gesamten Donau eine Schlüsselrolle zu.

Für die Güterschifffahrt ist die verfügbare Tiefe der Fahrrinne und damit die mögliche Abladetiefe eines Schiffs ein entscheidendes wirtschaftliches Kriterium. Höhere Abladetiefen und somit bessere Auslastungsgrade der eingesetzten Schiffseinheiten reduzieren die Transportkosten pro Tonne deutlich. Dies ermöglicht Schifffahrts- und Befrachtungsunternehmen, wettbewerbsfähige Preise im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern (insbesondere dem Straßenverkehr) anzubieten.

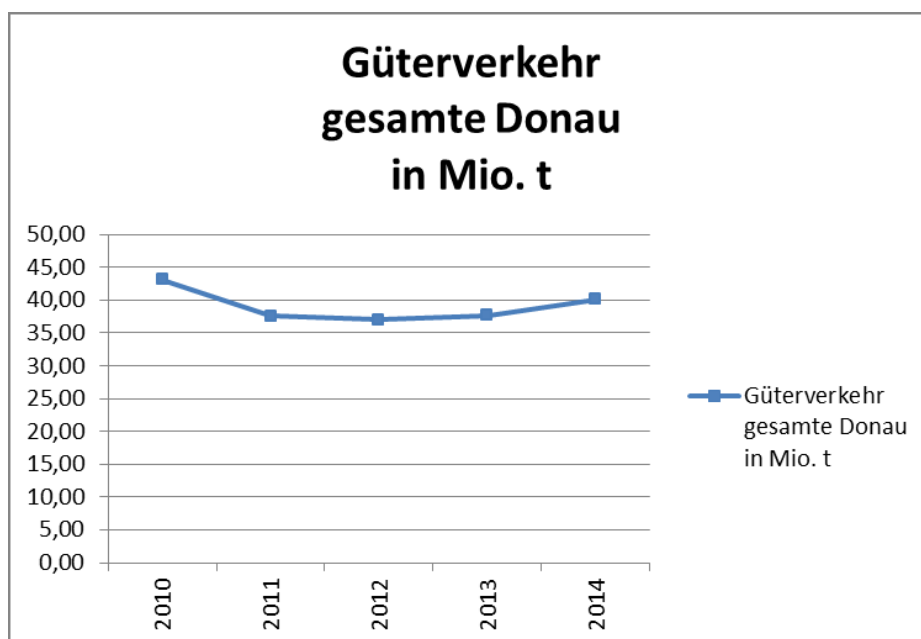
Dieser Zusammenhang zwischen Fahrwasserbedingungen und Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrt ist insbesondere wichtig, da Schifffahrtstreibende sich an den Streckenbereichen mit den jeweils geringsten aktuellen Fahrwassertiefen orientieren müssen. Die mittlere Transportweite auf der Donau beträgt 600 km. Der Großteil der Transporte auf der Donau wird grenzüberschreitend abgewickelt.

Zehn Zentimeter zusätzliche Abladetiefe entsprechen je nach Größe des zum Einsatz kommenden Güterschiffes zwischen 50 und 120 Tonnen Beladungsmenge. Die Qualität der Instandhaltung entlang der gesamten Donau hat daher einen direkten Einfluss auf die Wettbewerbsfähigkeit der Wasserstraße.

Zu Frage 4:

- *Welche Entwicklung attestieren Sie dem Donauschiffsverkehr im Güterbereich in den kommenden fünf Jahren, wenn Ungarn, Rumänien und Bulgarien ihre jeweiligen Verpflichtungen nicht erfüllen?*

Die Entwicklung des Transportaufkommens auf der Donau zeigt in den letzten Jahren ein eher statisches bzw. stagnierendes Bild. Nachfolgend ist das Güterverkehrsaufkommen auf der gesamten Donau in einer Tabelle dargestellt:



Die EU-Donauraumstrategie strebt eine Steigerung der Verkehre auf der Donau um 20 % bis 2020 (im Vergleich zu 2010) an. Die internationale Wasserstraße verfügt über ausreichend Kapazität, um diese zusätzliche Transportmenge aufnehmen zu können.

Eine proaktive Instandhaltung der Wasserstraße entlang der gesamten Donau ist jedoch unabdingbar, um dieses verkehrspolitische Ziel zu erreichen. Erfüllen die Donauanrainerstaaten ihre internationalen Verpflichtungen nicht, kann der Trend aus den letzten Jahren bestenfalls fortgeschrieben werden d.h. keine zusätzlichen Transportmengen auf die Donau verlagert und neue Märkte erschlossen werden.

Zu Frage 5:

- *Auf welchen objektivierbaren Parametern und Annahmen beruht diese Schätzung?*

Ich verweise auf die Ausführungen zu Fragepunkt 3.

Mag. Jörg Leichtfried

