

Anfrage

**der Abgeordneten Andreas Ottenschläger, Peter Haubner,
Kolleginnen und Kollegen**

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Binnenschifffahrt in Österreich

Österreichs Flüsse werden heute vor allem als Energielieferanten sowie als Ziel für Tourismus und Freizeit wahrgenommen, aber selten als Lebensader für Natur und Wirtschaft.

Dabei etabliert sich vor allem die Donau zunehmend als nachhaltige Transport-Alternative für industrielle Rohstoffe und Massenprodukte quer durch Österreich: Die Basis für eine Stärkung der Donauschifffahrt ist eine zuverlässige Wasserstraße. Der (verkehrs)sichere, umweltschonende und kosteneffiziente Verkehrsträger Binnenschifffahrt hat Potential, wenn Unwägbarkeiten wie Niedrig-Wasser oder Eisbildung beseitigt und die enormen Kapazitätsreserven entsprechend exploriert werden können.

Damit einhergehend steigt die Bedeutung der Häfen als nationale und internationale Warendrehscheiben an der Donau kontinuierlich. Dementsprechend sind diese schnellstmöglich zu multimodalen Hubs zu erweitern, welche neben Schiene, Straße und Flugverkehr auch den Schiffsverkehr (vor allem entlang der Donau) inkludiert.

Ziel muss es also sein, den umweltfreundlichen Verkehrsträger Binnenschiff seinen Stärken entsprechend einzusetzen und zu fördern, um somit die enormen Verkehrszuwächse insbesondere im Straßengüterverkehr in der Donauregion umwelt- und sozialverträglich zu bewältigen. Neben einer Steigerung des Transportvolumens auf der Donau ist damit einhergehend eine vorausschauende Donauraumstrategie zu forcieren. Dies hat in Kooperation mit allen Donauanrainerstaaten zu erfolgen. Um nautische Engpässe auf der Donau zu vermeiden, sollte eine ganzjährig kalkulierbare und wettbewerbsfähige Abladetiefe von 25 dm angestrebt werden.

Auch in Zukunft ist es von entscheidender Bedeutung für Katastrophen ausreichend Vorsorge getroffen zu haben. Das Hochwasser 2013 hat Handlungsbedarf aufgezeigt: Der Hochwasserschutz muss weiter ausgebaut werden!

Zur Erhebung der entsprechenden Daten stellen die unterzeichneten Abgeordneten daher an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

Anfrage:

1. Welche konkreten Maßnahmen wird das BMVIT zum Erhalt, zur Stärkung und Attraktivierung der österreichischen Binnenschifffahrt setzen?
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?
3. Mit welchen Mitteln erhält und belebt das BMVIT die österreichischen Häfen als standortrelevante Infrastruktureinrichtungen?
4. Wie stellt sich das BMVIT die im Regierungsprogramm in Aussicht gestellte Attraktivierung der Häfen als trimodale Umschlagzentren vor?
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?
6. Die Attraktivität jedes Hafens wird auch an seiner Erreichbarkeit gemessen: Welche Pläne zur intermodalen Anbindung der Häfen bestehen bzw. werden aktuell implementiert?
7. Welche Erkenntnisse brachte das „Pilotprogramm zur Entwicklung von intermodalen Verkehren und zur Förderung von Projekten im Kombinierten Verkehr auf der Wasserstraße Donau“?
8. Wird es eine Neuauflage dieses Projekts geben? Wenn ja, wann?
9. Wenn nein, warum nicht?
10. Wie ist der Stand der Ausarbeitung eines „Nationalen Aktionsplans für die Donauschifffahrt“ für die Jahre 2016 – 2022?
11. Wann ist mit einer Veröffentlichung zu rechnen?
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?
13. Ab wann wird diese ganzjährige Befahrbarkeit der Donau gewährleistet sein?
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?

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?
16. Welche Maßnahmen wird das BMVIT setzen, um den Wasserweg Donau durch Ausfallsicherung attraktiver zu gestalten?
17. Im Nationalen Aktionsplan Donauschifffahrt wurde eine Verkürzung der Schleusenrevisionszeiten angekündigt. Wie hat sich die Verfügbarkeit der Schleusen auf dem österreichischen Donauabschnitt seit 2006 entwickelt?
18. 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?
19. Gibt es von Seiten des BMVIT internationale Initiativen, um auch die Schleusenverfügbarkeit beispielsweise der Schleuse Gabčíkovo, zu verbessern?
20. Welche Rückversicherungen für Verlader wird das BMVIT hinsichtlich der Unsicherheit einer ganzjährig durchgängigen Befahrung der Donau verstärkt anbieten?
21. Wurden Überlegungen diesbezüglich für ein Kombiticket für Schiene und Wasserweg angestellt?
22. Wenn nein, warum nicht?
23. Wie weit sind die Vorbereitungen für ein Kombiticket-Modell für Schiene und Wasserweg auf europäischer Ebene?
24. Welche Aufgabe wurde dem BMVIT hierbei zugedacht?
25. Wie weit sind diese Aufgaben bereits umgesetzt? Bis wann ist mit einer vollständigen Umsetzung zu rechnen?
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?
27. Wie hoch sind die Budgetmittel für das „Förderprogramm umweltfreundliche Binnenschiff“
28. Wie viele Anträge sind bisher eingegangen?

29. Ist es auch angedacht im Rahmen einer Neuausschreibung dieses Förderprogramms die Umstellung auf effizientere und emissionsärmere Schiffsmotoren zu fördern?
30. Welche Projekte werden bis 2019 für einen effektiven Hochwasserschutz an der Donau verwirklicht?
31. Wie hoch werden die dafür veranschlagten Gesamtinvestitionen sein?
32. Wie ist der Stand bei den Absiedelungs- und Baumaßnahmen beim Hochwasserschutz im Eferdinger Becken?

Hauer Karl
15.11.2015
Karl Hauer
Karl Hauer