

**Leonore Gewessler, BA**  
 Bundesministerin

An den  
 Präsident des Nationalrates  
 Mag. Wolfgang Sobotka  
 Parlament  
 1017 Wien

leonore.gewessler@bmk.gv.at  
 +43 1 711 62-658000  
 Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
 Österreich

Geschäftszahl: 2022-0.644.001

. Oktober 2022

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Stöger, Genossinnen und Genossen haben am 08. September 2022 unter der **Nr. 12133/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Förderungen der Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen auf der Donau gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Gibt es Regelungen auf europäischer oder nationaler Ebene, die den Ausstoß von Emissionen im Frachtverkehr in der Binnenschifffahrt begrenzen?*

Mit dem In-Kraft-Treten der „Non Road Mobile Machinery“ (NRMM) Verordnung (Verordnung (EU) 2016/1628) wurde ein europäischer Rahmen für die Begrenzung der Schadstoffemissionen (inklusive CO<sub>2</sub>-Emissionen) in der Binnenschifffahrt für neue Schiffe und Austauschmotoren geschaffen.

In Österreich wird aktuell an der Errichtung von Landstromanlagen an hochfrequentierten öffentlichen und privaten Länden gearbeitet, welche auch mit europäischen Mitteln kofinanziert werden. Konkret werden voraussichtlich noch 2022 erste Landstromanlagen an zwei öffentlichen Länden in Linz und Wildungsmauer in Betrieb genommen werden. In den kommenden Jahren sind weitere Landstromanlagen an öffentlichen Länden an der österreichischen Donau in Vorbereitung. Zusätzlich sind Landstromanlagen für die privaten Kreuzschiffahrtsländer in Planung.

Begleitend zur Inbetriebnahme der Landstromanlagen an öffentlichen Länden wird es bei Anlegung an diese Länden eine Verpflichtung für die Binnenschifffahrt geben, die Landstromanlagen auch entsprechend zu nutzen. Dadurch wird ein wertvoller Beitrag insbesondere zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Binnenschiffen geleistet.

Das Bundesgesetz über das Inverkehrbringen von Gasölen für nicht auf See befindliche Binnenschiffe und Sportboote sowie für mobile Maschinen und Geräte, BGBl. I Nr. 36/2013 regelt den maximalen Schwefelgehalt der für die Binnenschifffahrt in Verkehr gebrachten Gasölen.

Zu Frage 2:

- *Wie hoch war der CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Schiffe auf der Donau in den Jahren 2019, 2020, 2021? (Bitte um Aufschlüsselung nach Personenverkehr und Frachtschiffe)*

Entwicklung CO<sub>2</sub>-Ausstoß in der Frachtschifffahrt auf der österreichischen Donau:

Jahr	Transportleistung tkm in 1000	Diesel (t)	CO <sub>2</sub> (t)	CO <sub>2</sub> inkl. Vorketten (t)
2019	1.714.649	13.717	43.525	53.223
2020	1.605.863	12.847	40.763	49.846
2021	1.505.865	12.047	38.225	46.742

Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß in der Personenschifffahrt kann aufgrund der fehlenden statistischen Datengrundlage aktuell nicht ausgewiesen werden.

Zu den Fragen 3 bis 5:

- *Haben Sie vor, Vereinbarungen mit den Eignern österreichischer Schiffe hinsichtlich der Ausstattung der Schiffe mit klimafreundlicheren Motoren zu treffen?*
- *Haben Sie ein der Binnenschifffahrt vorbehaltenes Förderinstrument, um die Bemühungen der österreichischen Schiffseigner zur Umstellung auf klimafreundlichere Motoren zu unterstützen?*
- *Wenn ja – welches?*

Ein in Vorbereitung befindliches Flottenförderprogramm beinhaltet die Förderung des Einbaus schadstoffarmer Antriebe in Binnenschiffen.

Weiters wirkt Österreich auf europäischer Ebene derzeit an den technischen Grundlagen für alternative Treibstoffe/Antriebe in der Binnenschifffahrt im Rahmen von CESNI mit. Dadurch soll der Technologiewandel in der Binnenschifffahrt beschleunigt werden.

Im eigenen Wirkungsbereich ist aktuell bei den Schiffen der Schifffahrtsaufsichten sowie der Wasserstraßen-Gesellschaft viadonau die Erprobung von Biotreibstoffen letzter Generation in Vorbereitung (voraussichtliche Umsetzung ab 2023).

Zu den Fragen 6 bis 8:

- *Gibt es europäische Förderprogramme für die Umstellung auf klimafreundlichere Fahrzeuge in der Binnenschifffahrt?*
- *Wenn nein – werden Sie sich dafür einsetzen, dass ein solches Förderprogramm erstellt wird?*
- *Wie hoch müsste die Fördersumme sein, um den gewünschten Lenkungseffekt zu erzielen?*

Für Forschung und Entwicklung gibt es Fördermöglichkeiten auf europäischer Ebene. Ein breites europäisches Förderprogramm für die Umstellung auf klimafreundlichere Binnenschif-

fe gibt es derzeit nicht und wird aktuell von den maßgebenden europäischen Binnenschiff-fahrtsländern auch nicht angestrebt, da jeweils nationale Förderprogramme existieren. Sobald ein technologischer Entwicklungspfad akkordiert ist, setzt sich Österreich auch für europäische Unterstützung bei der breiten Ausrollung ein.

Abschätzungen bezüglich eines allfälligen europaweiten Förderbedarfs liegen mir nicht vor.

Zu Frage 9:

- *Im Mobilitätsmasterplan 2030 geben Sie an, dass die Binnenschiffahrt bis zum Jahr 2040 klimaneutral sein soll. Welche Maßnahmen sind im Bereich der Schifffahrtsgesellschaften geplant, um dieses Ziel zu erreichen?*

Folgende Maßnahmen sind in dem aktuell im in Ausarbeitung befindlichen „Aktionsprogramm Donau 2030“ geplant:

- Technologische Entwicklungspfade in den Bereichen emissionsfreie/emissionsarme Schiffstechnik, innovative Antriebssysteme und klimaneutrale/klimafreundliche Kraftstoffe mitgestalten
- Modernisierungs- und Umrüstungsinvestitionen mittels Flottenförderprogramm meines Ministeriums und anderer Finanzierungsmodelle unterstützen
- Initiativen zum Aufbau der erforderlichen Infrastruktur für klimaneutrale/klimafreundliche Kraftstoffe unterstützen

Leonore Gewessler, BA

