

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: 2022-0.679.494

. Oktober 2022

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Stöger, Genossinnen und Genossen haben am 21. September 2022 unter der **Nr. 12295/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Sondertransporte gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Warum muss eine Prüfung der Nutzbarkeit der Binnenschifffahrt für Sondertransporte auch dann erfolgen, wenn nur ein kurzes Teilstück auf Straßen im österreichischen Donaukorridor zurückgelegt wird und dadurch die Verlagerung auf das Binnenschiff von vornherein unrealistisch ist? Beispiel: Ein Transport Deutschland – Slowenien transitiert Österreich auf der A8 und A9. Trotzdem muss der Binnenschiffstransport geprüft werden, obwohl es aufgrund des Verlaufs des Wasserweges Donau unrealistisch ist, dass eine Verlagerung auf das Binnenschiff unrealistisch.*

Hintergrund für eine verstärkte Verlagerung von Sondertransporten von der Straße auf die Wasserstraße war die stetige Zunahme der Anzahl der Sondertransportanträge in Österreich. Die Schifffahrt bietet enorme Laderäume, niedrige Transportkosten und eine gute Umweltperformance. Aus gesamtwirtschaftlicher und Klimaschutzpolitischer Sicht ergeben sich durch den Transport von übergroßen und überschweren Gütern mit dem Binnenschiff Möglichkeiten, den Ausstoß klimaschädlicher Emissionen zu reduzieren. Zusätzlich wird durch die Verlagerung auf das Binnenschiff die Straßeninfrastruktur signifikant entlastet und die Verkehrssicherheit auf der Straße erhöht.

Die diesbezüglichen Regelungen im SOTRA – Gesamterlass (Version 4) kommen unter anderem nur zur Anwendung, wenn eine Strecke von mindestens 200 km auf dem österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßennetz entlang des Donaukorridors zurückgelegt wird.

Auszug aus dem SOTRA – Gesamterlass (Version 4):

„9.1.3 Donaukorridor

Der Transport folgt ganz oder teilweise dem Donaukorridor (A1, A4, A6, A7, A8, A21, A22, A23, A25, S1, S2, S5, S33), wobei die Mindestdistanz auf den genannten Autobahnen 200 km beträgt.“

Bei Transporten zwischen Deutschland und Slowenien erfolgt grundsätzlich keine Prüfung der Nutzbarkeit der Binnenschifffahrt, da der Transport über die A8 und A9 erfolgt und nicht bzw. dem Donaukorridor nur kurz gefolgt wird. Anders wäre es allerdings, wenn eine Fahrt über die A9 nicht möglich ist und über die A8, A1, A21, A2 nach Slowenien gefahren werden müsste. In diesem Fall würde dem Donaukorridor mindestens 200 km gefolgt und es müsste eine Prüfung erfolgen.

Bei Transporten Italien – Ungarn wird dem Donaukorridor nicht bzw. nur rudimentär gefolgt, daher erfolgt keine Prüfung der Nutzbarkeit der Binnenschifffahrt.

Zu Frage 2:

- *Derzeit besteht eine Prüfpflicht zur Verwendung des Binnenschiffes auch dann, wenn nur ein Übertritt in das oder aus dem Bundesgebiet über einen Donaukorridor gelegenen Grenzübergang erfolgt. Warum ist die Prüfpflicht der Verlagerungsfähigkeit auf das Binnenschiff nicht auf jene Transportfälle beschränkt, bei denen sowohl die Einfahrt als auch die Ausfahrt über (zu definierende) Grenzübergänge im Donaukorridor erfolgt?*

Die Festlegung der Parameter erfolgte im Einvernehmen mit der Transportwirtschaft. Auch Transporte, die nur über eine Landesgrenze erfolgen, können längere Transportweiten aufweisen.

Zu Frage 3:

- *Ohne die Festlegung, ob die Umladungen zur Vermeidung eines unimodalen Straßentransits in außerhalb Österreichs gelegenen Donauhäfen erfolgen müssen, oder auch in den in Österreich gelegenen Umschlagpunkten Straße/Schiff erfolgen dürfen, entstehen große Rechtsunsicherheiten. Warum wird im Erlass keine explizite Festlegung getroffen, ob die Umladungen in außerhalb Österreichs gelegenen Donauhäfen zu erfolgen haben?*

Sondertransporte gibt es in unterschiedlichsten Ausprägungen. Die Mindestparameter wurden sowohl anhand der Abmessungen (Höhe mehr als 4,5 m und Breite mehr als 5,6 m) als auch anhand des Gesamtgewichts von Ladung und Fahrzeug (mehr als 160 t) festgelegt. Da die für einen Umschlag in Frage kommenden Häfen unterschiedliches Equipment anbieten, erschien es nach Diskussion mit Akteur:innen aus der Praxis nicht sinnvoll, für alle Transporte bestimmte Häfen vorzuschreiben. Der gemeinsame europäische Binnenmarkt würde auch keine Differenzierung nach inländischen/ausländischen Hafenstandorten zulassen.

Zu den Fragen 4 und 5:

- *Von wie vielen durch den „Erlass Sondertransporte“ bedingten Verlagerungen von der Straße auf das Binnenschiff wurde vor der Inkraftsetzung des Erlasses ausgegangen?*

➤ *Wer hat diese Abschätzung (Frage 4) vorgenommen?*

Laut Schätzungen der ASFINAG (Stand 2021) wären im Jahr 2021 in Summe 60 Transporte (tatsächliche Fahrten) in das neue Prüfprozedere gefallen. Für die Pilotphase im Jahr 2022 wurde eine ähnlich hohe Anzahl an Transporten als mögliches Verlagerungspotential erwartet.

Zu den Fragen 6 und 7:

- *Die Erteilung der Ausnahmegewilligungen für Sondertransporte fällt in die Kompetenz der Bundesländer. Verfügen Sie über Rückmeldungen aus den Bundesländern, wie viele Schwerguttransporte tatsächlich zwischen 1. Jänner 2022 und 30. Juni 2022 aufgrund des „Erlasses Sondertransporte“, auf Binnenschiffe verlagert wurden?*
- *Bitte um Aufschlüsselung der Verlagerungen pro Bundesland, sollten sie über Rückmeldungen verfügen.*

Die Frage, wie viele Transporte im ersten Halbjahr 2022 tatsächlich auf das Schiff verlagert wurden, kann von den Ländern nicht beantwortet werden. Im Optimalfall werden für solche Transporte überhaupt keine Sondertransportanträge gestellt. Im Gegensatz zur Straße sind solche Transporte auf der Wasserstraße nicht genehmigungspflichtig. Sie werden als Regellaufgabe gefahren, weshalb eine gesonderte Zählung nicht vorgenommen werden kann. Werden Anträge gestellt und anschließend zurückgezogen, haben die Länder ebenfalls keinerlei Kenntnis darüber, ob und allenfalls wie die Transporte abgewickelt wurden.

Zu Frage 8:

- *Verfügen Sie über Abschätzungen, wie viele Österreich transitierende Schwertransporte, die die Parameter*
 - *Gesamtgewicht höher als 160 t, oder*
 - *Gesamthöhe mehr als 4,5 m, oder*
 - *Gesamtbreite beträgt mehr als 5,6 m*

für eine Verlagerung auf das Binnenschiff erfüllen würden, in den Jahren 2020 und 2021 im gesamten Bundesgebiet durchgeführt wurden?

Laut Schätzungen der ASFINAG (Stand 2022) erfüllten im Jahr 2021 im reinen Transitverkehr (ohne Quell- und Zielverkehr von bzw. nach Österreich) in Summe 50 Transporte (tatsächliche Fahrten) alle definierten Parameter (Mindestabmessungen überschritten; zumindest ein Grenzübertritt bei Walserberg, Suben, Nickelsdorf oder Kittsee; sowie Mindeststrecke über 200 km am Donaukorridor). Inklusive Quell- und Zielverkehr erfüllten im Jahr 2021 hingegen 72 Transporte (tatsächliche Fahrten) alle definierten Parameter. Für das Jahr 2020 liegt keine Abschätzung vor.

Leonore Gewessler, BA

