

## PERSPEKTIVEN FÜR DIE DONAUSCHIFFFAHRT

**Mag. Manfred Seitz**

Geschäftsführer

via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH

Als zweitlängster Fluss Europas verbindet die Donau zehn Anrainerstaaten, von denen bereits sechs der Europäischen Union angehören. Durch den Beitritt der mittel- und osteuropäischen Länder wurde die Donau, in Verbindung mit dem Rhein, zur wichtigen pan-europäischen Transportachse, die sich über 3.500 Kilometer von der Nordsee bis hin zum Schwarzen Meer erstreckt. In den Donau-Anrainerstaaten leben knapp 90 Millionen Menschen, die ein Bruttoinlandsprodukt von mehr als 450 Milliarden Euro erwirtschaften. Betrachtet man die Wirtschaftsprognosen, so soll das jährliche BIP-Wachstum der südost-europäischen Anrainer bis 2015 durchschnittlich 4% betragen – im Gegensatz zu einem Wachstum von 2% in den westeuropäischen Staaten.

Die europäische Integration hat besonders im Donaukorridor eine starke Zunahme des grenzüberschreitenden Güterverkehrs bewirkt. Im Zeitraum 1994 – 2005 hat sich das Gesamtverkehrsaufkommen im österreichischen Donaukorridor mehr als verdoppelt, dabei wuchs der Straßengüterverkehr um 230% und der Transitverkehr auf der Straße sogar um 500%.

### **Die Binnenschifffahrt als wirtschaftliche Alternative**

Die genannte Entwicklung verlangt eine stärkere Nutzung der Binnenschifffahrt im Donaukorridor, denn die Donau besitzt weitgehend ungenützte Potenziale: Nur etwa 15% der Gesamtkapazität dieser Wasserstraße werden derzeit genutzt. Vor dem Hintergrund der Kapazitätsengpässe auf Straße und Schiene liegt das Binnenschiff als ernsthafte Transportalternative somit auf der Hand.

Ein imposantes Beispiel hierfür sind die wachsenden Umschlagszahlen in den bedeutendsten Containerhäfen der Welt. Die Binnenschifffahrt konnte durch eine effiziente Zu- und Abfuhr dieser Containermengen in die wirtschaftlichen Kernregionen Europas beträchtliche Marktanteile erobern. Für die Donauschifffahrt lässt der enorme Anstieg des Containerumschlags im rumänischen Schwarzmeerhafen Konstanza hoffen: Dieser hat sich zwischen den Jahren 2003 und 2005 auf mehr als das Dreifache gesteigert und im Jahr 2006 bereits 1 Million TEU überschritten. Daraus resultiert ein enormer Bedarf an effizienten Hinterlandverbindungen, denn nur ein kleiner Teil der Container wird im Umkreis von 100 km verbleiben und damit primär von LKWs transportiert werden.

Die Donauschifffahrt hat ihre Stärken vor allem im kostengünstigen Transport, der hohen Zuverlässigkeit, der Sicherheit und Umweltfreundlichkeit der Transportabwicklung sowie in ihrer Fähigkeit, große Mengen auf einmal zu befördern, wodurch für die europäische Wirtschaft erhebliche Vorteile geschaffen werden. Mehr Gütertransporte auf dem Wasser bedeuten darüber hinaus weniger Unfälle, Lärm, Schmutz und Staus. Durch erheblich geringere externe Kosten leistet das Binnenschiff einen wesentlichen Beitrag, umweltrelevante Ziele, wie etwa die Kyoto-Ziele zur Reduktion von CO<sub>2</sub>, zu erreichen.

## **Verkehrspolitische Initiativen**

Die Europäische Union hat die Bedeutung der Binnenschifffahrt für den Wirtschaftsstandort Europa erkannt und im Jahr 2004 mit der Überarbeitung der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-T) entsprechende Prioritäten für den Ausbau des europäischen Verkehrsnetzes festgelegt. Die Wasserstraße Donau wurde hier als Teil der „Binnenschifffahrtsachse Rhein/Maas-Main-Donau“ berücksichtigt.

Das von der Europäischen Kommission Anfang 2006 veröffentlichte Aktionsprogramm NAIADES liefert den EU-Mitgliedsstaaten aber auch der EU selbst eine Art Anleitung für ein gemeinsames Vorgehen zur Stärkung der Binnenschifffahrt. Es zeigt bestehende Probleme auf und liefert konkrete Lösungsansätze zu deren Beseitigung.

Österreich hat mit dem Nationalen Aktionsplan Donauschifffahrt (NAP) ein verkehrspolitisches Instrument für die Umsetzung des EU-Aktionsprogramms auf nationaler Ebene bis 2015 geschaffen. Eine wichtige Zielsetzung ist es, den Güterverkehr vermehrt auf die Wasserstraße Donau zu bringen und somit zu einer Entlastung des nationalen Straßennetzes beizutragen. Der NAP umfasst unter anderem so wichtige Maßnahmen wie die Verbesserung der Fahrwasserhältnisse, die Schaffung von Hafen- und Flottenförderprogrammen oder den Start einer Info- und Imagekampagne.

Eine Kosten-Nutzen-Analyse zum Nationalen Aktionsplan ergab, dass durch die umfassende Forcierung der Donauschifffahrt jährlich nahezu 5 Millionen Tonnen von der Straße auf die Wasserstraße verlagert werden könnten, was mindestens 500.000 LKWs entspricht. Auf österreichischem Hoheitsgebiet ließen sich dadurch jährlich etwa 100.000 Tonnen CO<sub>2</sub> einsparen – international gesehen wären es über 400.000 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr. Die Gesamtersparnisse an externen Kosten, die sich durch die Verlagerung von Güterverkehren von der Straße bzw. der Schiene auf das Binnenschiff ergeben, betragen bei Umsetzung des gesamten NAP jährlich mindestens 13 Millionen Euro.