

## **Infrastrukturinvestitionen schaffen neue Perspektiven für die Donauschifffahrt – Projekte in Österreich und in den Donauländern**

Am 27. Mai 2008 sprach der Geschäftsführer der „Via Donau – Österreichische Wasserstraßen GmbH.“, Mag. Manfred Seitz, im Haus der Kaufmannschaft am Wiener Schwarzenbergplatz zum obigen Thema im Rahmen des Vortragszyklus „Verkehrsinfrastruktur“, veranstaltet von der Sparte Industrie der Wirtschaftskammer Österreich, der Vereinigung Österr. Verlager und Werkverkehrstreibender, der Bundesvereinigung Logistik und der Österr. Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft.

Bekanntlich ist die „Via Donau“ einesteils eine Promotionsagentur für die Donauschifffahrt, damit mit Entwicklungsaufgaben für die Binnenschifffahrt befasst, andernteils ist sie als Nachfolger der seinerzeitigen Bundeswasserstraßenverwaltung betraut mit der Erhaltung bzw. Verbesserung der Schiffbarkeit der Donau und dem Verkehrsmanagement am Fluss. Beides erledigt sie als eine im Eigentum des Bundes (d.h. des Verkehrsministeriums) stehende Gesellschaft.

Mag. Seitz betont einleitend die Wichtigkeit des Donauverkehrs für den internationalen Warenaustausch entlang des Donau-Korridors und die Tatsache, dass der Fluss in seiner ganzen Länge bedeutende Reserven besitzt, um Zusatzverkehr aufzunehmen, was die Donau von allen übrigen Verkehrsträgern stark unterscheidet. Allerdings sind zur Förderung dieses Verkehrszweigs Maßnahmen nötig, die jedoch vergleichsweise kostengünstig erbracht werden können. Österreich hat zu diesem Zweck den „Nationalen Aktionsplan für die Donauschifffahrt“ entwickelt, der sich bereits in Umsetzung befindet. Er umfasst 40 große Maßnahmen (71 insgesamt, samt diversen Submaßnahmen) und es werden innerhalb des Projektzeitraumes bis 2015 insgesamt 210 Mio. € eingesetzt. Damit erfolgt eine Verbesserung der Wasserstraßen-Infrastruktur, sowie die Förderung des Hafenausbaus und einer Modernisierung der Flotte.

Die Konkurrenzfähigkeit der Schifffahrt hängt primär ab von der Auslastung der Tragfähigkeit der Schiffe und der Grad der Auslastung ist abhängig von der verfügbaren Tauchtiefe, bei Containerladungen von der Durchfahrtshöhe unter den Strombrücken. Es ist daher absolut essentiell, die Tauchtiefen auf wirtschaftlich ausreichende Werte zu bringen. Auf der österreichischen Donau sollen die Fahrwasserverhältnisse Tiefen von 2,70 m bei einer Breite von 100 m an 300 Tagen des Jahres gewährleisten, wobei dadurch unter Einrechnung des „Flottwassers“ unter dem Kiel Tauchtiefen von wenigstens 2,40 m zustande kommen. Verglichen mit dem Rhein, der Musterwasserstraße Europas, wo die realen Tauchtiefen der Schiffe eine volle Fahrzeugauslastung von mehr als 80 % im Jahr zulassen, sind die Auslastungswerte auf der Donau knapp über 50% und damit entscheidend niedriger! Da liegt das kardinale betriebswirtschaftliche Problem, das behoben werden muss, um der Donauschifffahrt zu der Bedeutung zu verhelfen, die wir aus ökonomischen wie ökologischen Gründen brauchen.

Wegen der 10 Stauräume entlang der österr. Donau, wo es absolut ausreichende Fahrwasserverhältnisse gibt, haben wir nautische Probleme mit unzureichenden Tauchtiefen östlich von Wien und partielle Probleme in der Wachau, die weniger gravierend sind. Durch den Kraftwerksbau ist der Geschiebetransport der Donau, die bei uns ein Gebirgsfluss ist, unterbrochen und es erfolgt am Ende der Kraftwerkskette unterhalb von Wien durch die Kraft

der Strömung eine Sohlerosion, welche die Donau um 3 – 5 cm/Jahr eintieft. In den letzten 50 Jahren wurde die Donau östlich von Wien um 1 m tiefer und das führt nicht nur zu unstablen Fahrwassertiefen, sondern auch zur Austrocknung der Auwälder entlang der Donau im Wiener Becken. Es muss daher auch die letztere Entwicklung verhindert werden. Das soll geschehen durch ein flussbauliches Gesamtprojekt, das 150 Mio. €kosten wird, wofür also rd. 70 % der für den Donauausbau bis 2015 bereitgestellten Mittel aufgewendet werden. Im einzelnen kostet die Sohlstabilisierung durch die Einbringung von Steingranulat 90 Mio. € und die vom Naturschutz verlangte Beseitigung der Steinwürfe am Donauufer, die aus der Zeit der großen Donauregulierung 1865 – 1920 stammen und die Seitenerosion verhindert haben, weitere 60 Mio. €(Beseitigung von 2,2 Mio. t Steine!). Das Projekt wird eben der Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen und soll 2009 bis 2015 umgesetzt werden.

In der Wachau ist wegen des Felsuntergrunds keine generelle Eintiefung der Donau zu befürchten, es kommt aber in Aggsbach, Schwallenbach und Dürnstein zu Auswaschungen im Stromgrund, welche für die Schifffahrt Gefahren bedeuten können und die deswegen beseitigt werden müssen.

Mit den Donaukraftwerken (Austria Hydro Power) wurden zwischenzeitlich Pläne umgesetzt, die ein neues Regime der Schleusenbewirtschaftung vorsehen. So werden die Schleusenrevisionen, welche die voraussehbare Stilllegung je einer Hälfte der Doppelschleusen bedingen, in die verkehrsrärmeren Monate November bis März verlegt. Die Kraftwerke werden auch (besonders im Schwellbetrieb) so betrieben, dass es zu geringeren Pegelschwankungen kommt als bisher, was die Schifffahrt erleichtert.

„Via Donau“ hat auch zwischenzeitlich und durchaus dem Wunsch der EU entsprechend Arbeitsübereinkommen mit den unterliegenden Donaustaaten Ungarn, Kroatien, Serbien, Rumänien und Bulgarien geschlossen, welche diesen Staaten die Erfahrungen von „Via Donau“ zugänglich machen, insbesondere beim Ausbau der Schifffahrtsstraße Donau auf ihren Gebieten, bei der Erstellung von Förderansuchen an die EU und bei der Implementierung des DORIS–Informationssystems in ihren Donauabschnitten. In Österreich ist das DORIS–Informationssystem an der Donau komplett in Verwendung, 400 Schiffe (länger als 35 m) sind mit Transpondern ausgestattet und ab 1.7.2008 ist der Verkehr auf der Donau in Österreich nur mehr unter Verwendung des Systems DORIS gestattet. Es haben also alle diese Schiffe die elektronische Wasserstraßenkarte in Verwendung, kommunizieren mit den übrigen Verkehrsteilnehmern unterwegs, sowie mit Hafenverwaltungen, Schleusenwarten und Behörden; sie erhalten gleichsam automatisch sicherheitsrelevante Informationen und werden mit „Mehrwertdiensten“ (Informationen über Gefahrgut, Schleusenzeiten, Hafentiegezeiten etc.) versehen. Die Ausweitung von DORIS entlang der Donau nach Südosten ist bereits begonnen worden.

„Via Donau“ hat vor kurzem auch die Erstellung eines Förderprogramms übernommen, das von Seiten der EU gestartet wurde und dort ins Rahmenprogramm zur Förderung der Binnenschifffahrt „NAJADES“ gehört und dessen Ziel die Förderung der Schifffahrt in den östlichen Donaustaaten ist. Dieses Programm mit dem Kürzelnamen „PLATINA“ wird von der EU weitgehend finanziert und mit den Mitgliedstaaten Ungarn, Rumänien und Bulgarien in den Jahren 2010 – 2014 umgesetzt. Die Fahrwasserverhältnisse der Donau sollen in Ungarn verbessert werden bei Nagymaros am Donauknie und Dunaujvaros (35 km südlich von Budapest). Vordringlich in Rumänien ist die Korrektur am Donaulauf zwischen Calarasi und Braila, wo sich wegen jahrzehntelanger flussbaulicher Vernachlässigung die Verteilung der Wasserfracht der Donau zwischen dem Hauptstrom und dem Borcea – Arm geändert hat, so dass jetzt die Zufahrt im Hauptstrom zum Kanal Cernavoda – Konstanz erschwert wird. Es

werden ab 2010 für diese Arbeiten 100 Mio. € aufgewendet werden. Ebenso soll ab 2010 der Donauabschnitt „Eisernes Tor – Calarasi“ streckenweise von Furtstellen befreit werden. Die Donau ist dort nie reguliert worden, ändert sich im Detail häufig und ist auch überhaupt nicht genau vermessen. Die Entwicklung von Donauhäfen wird unterstützt in Vukovar / Kroatien und in Belgrad und es soll auch an der Save in Bosnien untersucht werden, inwiefern man taugliche Hafentplätze entwickeln kann.

Für 2008 sieht „Via Donau“ in Österreich die folgenden Maßnahmen vor:

- Unterstützung der Einrichtung eines Container – Liniendienstes ab Konstanz zur mittleren Donau bis Österreich, um einen neuen Zugang zum Ostasienverkehr und zum Levanteverkehr über das Schwarze Meer zu erhalten;
- Förderung der Flottenerneuerung auf der Donau (es sind in den nächsten Jahren 300 neue Schiffe, sowie Spezialschiffe für Container für die Donau nötig, weiters eine Erneuerung von Schiffsmotoren);
- Erarbeitung einer Projektarbeit, welche die Rahmenbedingungen für Industrieansiedlungen an der Donau definieren soll;
- Beginn einer breiteren Information bezüglich des Donauverkehrs, insbesondere für Schulen und einschlägige Fachkräfte (Spediteure). Dazu wird das Informationsschiff „Negrelli“ eingesetzt (schwimmende Ausstellung) und im Ennshafen ein Schulungszentrum eingerichtet;
- Ein Jahresbericht über die Donauschifffahrt soll jährlich erscheinen und objektiv informieren, ähnlich wie dies das Informationsbuch über die Donauhäfen bewirkt hat.

Allgemeines Ziel ist, dass der Donaugüterverkehr in Österreich von gegenwärtig 13 Mio. t p. a. auf rd. 30 Mio. t bis 2015 zunimmt, womit die Zunahme des Güterverkehrs im Donaukorridor ausdrücklich auch die Donau mit einbeziehen soll.

Die Diskussion war – auch entgegen der eher hinderlichen warmen Witterung – sehr lebhaft, wobei ein Schwerpunkt der Donau – Ausbau östlich von Wien war. Mehrfach wurde ein Kraftwerk bei Hainburg im Auditorium gefordert, wodurch die nötigen Wassertiefen für die Schifffahrt und die wirksamste Vorsorge gegen eine Austrocknung der Au sichergestellt wären. Der dringend nötige elektrische Strom würde auf ökologisch beste Art generiert und ein zweifelhaftes, teures „Steine in die Donau Werfen“ könnte unterbleiben. Der Vortragende enthielt sich dazu als „Offizieller“ jeder konkreten Stellungnahme, betonte aber, dass er hinsichtlich des „flussbaulichen Gesamtprojekts“ keinerlei negative Einstellungen hege. Es wurde auch in der Diskussion die Befürchtung geäußert, dass nach dem Donauausbau östlich von Wien, wie er geplant ist, der Pakt mit den Naturschützern und „Grünen“ nicht halten werde.

Breiten Raum nahm auch die Frage der hinderlichen Brückenhöhen von Deggendorf und Novisad ein (Containerverkehr), wobei mitgeteilt wurde, dass die alte und wiederaufgebaute Bahnbrücke von Novisad neu gebaut werden wird und in Deggendorf Pläne erstellt werden für die Hebung der dortigen Eisenbahnbrücke. Der bayrische Donauengpass Straubing – Vilshofen wurde ebenso diskutiert, wie die Chancen des Containerverkehrs via Konstanz. Einig war sich das Auditorium, besonders in Zeiten einer vor kurzem noch unglaublichen Teuerung bei fossilen Treibstoffen, dass der Donauverkehr für unsere Volkswirtschaft unverzichtbar wäre und eine umfassende Nutzung verdiene!