

REDE HVK

Binnenschifffahrtskonferenz - Eröffnung des Wirtschaftskongresses

14. Februar 2006

9:30 Uhr, WKÖ Julius Raab-Saal / UT

Sehr geehrter Herr Präsident Leitl!

Verehrte Ministerkollegen! Verehrte Staatssekretäre!

Verehrter Herr Generaldirektor Ruete!

Meine geschätzten Damen und Herren!

Zuallererst möchte ich mich sehr herzlich bei unserem Gastgeber, Herrn Präsident Leitl, für die Möglichkeit der Abhaltung und der Organisation dieser Veranstaltung durch die Wirtschaftskammer Österreich bedanken. Es freut mich besonders, dass dadurch auch den Wirtschaftsvertretern ein Forum für den Austausch zum Thema Binnenschifffahrt geboten wird.

Die EU-Erweiterung 2004 hat besonders im Donaukorridor eine starke Zunahme im grenzüberschreitenden Güterverkehr bewirkt. Durch den Beitritt der mittel- und osteuropäischen Länder zur Europäischen Union wird die Donau, zusammen mit dem Rhein, zu einer der wichtigsten Hauptverkehrsachsen Europas, die sich über 3.500 Kilometer von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer erstreckt.

Die beiden Landverkehrsträger Straße und Schiene gelangen in Europa zusehends an ihre Kapazitätsgrenzen, während die europäischen Wasserstraßen noch beachtliche Kapazitätsreserven aufweisen. Die Wasserstraße kann und muss daher einen größeren Beitrag zur Entlastung des europäischen Verkehrsnetzes leisten. Unter den strategischen Zielen meines Ressorts hat daher die Förderung der Binnenschifffahrt einen sehr hohen Stellenwert bekommen. Die gezielte Stärkung dieses

umweltfreundlichen Verkehrsträgers ist für die österreichische EU-Ratspräsidentschaft somit ein vorrangiges Anliegen. Es gilt, das große Potenzial der Wasserstraße im erweiterten Europa stärker zu nutzen.

Die Wasserstraße weist einige grundlegende Vorteile auf. So hat die Binnenschifffahrt den geringsten spezifischen Energieverbrauch und die geringsten externen Kosten unter allen Verkehrsträgern. Der Energieverbrauch des Binnenschiffs beträgt weniger als ein Drittel von dem des LKWs. So kann eine Gütertonne bei gleichem Energieverbrauch 100 km auf der Straße, 300 km auf der Schiene und 370 km auf der Wasserstraße transportiert werden.

Auch bei den externen Kosten liegt das Binnenschiff voran: 1.000 Tonnenkilometer auf der Wasserstraße verursachen externe Kosten in der Höhe von 10 Euro, auf der Schiene sind es 15 Euro, auf der Straße 35 Euro. Würde der auf die Binnenschifffahrt entfallende Verkehrsanteil über die Straße fließen, so lägen die Schadstoffemissionen in Europa um mindestens 10 % höher. Einfacher gesagt: mehr Gütertransporte auf dem Wasser bedeuten weniger Unfälle, Lärm, Schmutz und Staus. Durch erheblich geringere externe Kosten leistet sie einen wesentlichen Beitrag, umweltrelevante Ziele, wie etwa die Kyoto-Ziele zur Reduktion von CO₂, zu erreichen.

Ein weiterer Vorteil der Binnenschifffahrt liegt in den großen Transportkapazitäten pro Transporteinheit: Ein Schubverband mit 3.700 t Ladung entspricht 93 Waggonen zu 40 t bzw. 148 LKWs zu 25 t. Diese Anzahl von LKWs würde auf der Straße einer Kolonne von zirka 10 km Länge gleichkommen.

Die Binnenschifffahrt ist jedoch nicht nur umweltfreundlich, sondern auch aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten ein attraktiver Verkehrsträger.

Traditionell hat die Binnenschifffahrt eine starke Position im Bereich der Massengutverkehre, wie zum Beispiel bei Erzen, Metall- und Erdöl-Erzeugnissen, sowie Baumaterialien. Die Potenziale der Binnenschifffahrt liegen jedoch nicht nur im klassischen Massengutbereich, sondern vor allem auch bei den hochwertigen Stückgütern und höherwertigen (Massen-)Gütern. Die Containerschifffahrt verzeichnet am Rhein jährlich zweistellige Wachstumsraten, und hat sich in den letzten 10 Jahren in den Niederlanden verdreifacht und in Deutschland verdoppelt. Die rasante Entwicklung im Hinterlandverkehr der westeuropäischen Seehäfen verdeutlicht, dass die Binnenschifffahrt sehr rasch auf geänderte Markterfordernisse reagieren und beträchtliche Marktanteile erobern kann.

Diese Erfolgsgeschichte soll als Vorbild dienen für die Entwicklung der Binnenschifffahrt in Mittel- und Südost-Europa, speziell auf der Donau-Achse. Der wachsende Containerumschlag im rumänischen Seehafen Constanza gibt Anlass zu berechtigter Hoffnung: so hat sich zwischen den Jahren 2003 und 2005 der Containerumschlag in Constanza auf gut das Dreifache gesteigert (von 206.000 TEU (Twenty foot equivalent unit – entspricht einem Container) auf 660.000 TEU).

Weitere Wachstumsmärkte für die Binnenschifffahrt sehe ich im Bereich der Distribution von Personenfahrzeugen, denn die Automobilindustrie wird weiterhin stark in Richtung Südosteuropa expandieren. Der Transport von Personewagen auf der Strecke Österreich–Rumänien dient als Beispiel für die vorteilhafte Kostenstruktur der Donauschifffahrt: Die Binnenschifffahrt ist – bei akzeptablen Laufzeiten von weniger als eine Woche – im Vergleich zu direkten LKW-Verkehren bis zu 60% kostengünstiger.

Ein weiteres zukünftiges Betätigungsfeld für die Binnenschifffahrt liegt im Bereich der nachhaltigen Abfallverbringung und -entsorgung.

In diesem Wachstumsmarkt erscheint das Binnenschiff als eine viel versprechende Lösung für den Transport von Hausmüll, Kunststoff, Papier und gefährlichen Abfällen. Erfolgreiche Konzepte in Frankreich, Deutschland, den Niederlanden und England, wo die Binnenschifffahrt bereits für den Abfalltransport genutzt wird, unterstreichen dieses Potenzial.

Ab 2005 muss laut Gesetz der Anteil an Biokraftstoffen im Verkehrssektor schrittweise erhöht werden. In Österreich gehen aus diesem Grund in den kommenden Jahren große Produktionsanlagen für Bioethanol und Biodiesel entlang der Donau in Betrieb. Sowohl die Rohstoffe (Getreide bzw. Rapsöl) als auch die Endprodukte eignen sich hervorragend für den Transport auf der Wasserstraße.

Die Europäische Kommission hat die Bedeutung der Binnenschifffahrt für den Wirtschaftsstandort Europa erkannt und Anfang 2006 eine entsprechende Mitteilung zu deren gezielter Entwicklung und Förderung veröffentlicht. Das so genannte NAIADES-Aktionsprogramm (Navigation and Inland Waterway Action and Development in Europe) soll günstige Rahmenbedingungen für Schifffahrtsservices bereitstellen, dadurch Beschäftigung schaffen, die europäische Binnenschifffahrtsflotte und Wasserstraßeninfrastruktur modernisieren und durch entsprechende Imagepflege eine Akzeptanzsteigerung bei der verladenden Wirtschaft hervorrufen.

Der eben von meinem Ministerium publizierte „Nationale Aktionsplan Donauschifffahrt“ stellt das verkehrspolitische Instrument Österreichs für die Umsetzung der Mitteilung der Europäischen Kommission dar. Eine wichtige Zielsetzung dabei ist es, Güterverkehr vermehrt auf die Wasserstraße Donau

zu bringen und somit zu einer Entlastung des nationalen Straßennetzes beizutragen.

Die schrittweise erfolgende Realisierung dieses Aktionsplans wird eine nachhaltige Stärkung des Verkehrsträgers Donauschifffahrt bewirken und der österreichischen verladenden Wirtschaft einen zuverlässigen, leistungsfähigen und kostengünstigen Transportweg zu den Wachstumsmärkten in Südosteuropa und im Schwarzmeerraum eröffnen.

Zusammenfassend möchte ich festhalten, dass eine leistungsfähige Binnenschifffahrt nicht nur für die europäische Verkehrspolitik von wichtiger Bedeutung ist, sondern vor allem für den Wirtschaftsstandort Europa. Mit der heute und morgen stattfindenden Binnenschifffahrtskonferenz will die österreichische Ratspräsidentschaft die Umsetzung des europäischen Aktionsprogramms vorantreiben. Die wesentlichen Ergebnisse Ihrer Diskussionsbeiträge werden im morgigen High-Level Meeting einfließen. Gemeinsam mit den Mitgliedsstaaten, den Donauanrainerstaaten sowie dem Binnenschifffahrtsgewerbe sollen nun die Worte in die Tat umgesetzt werden.

Der griechische Philosoph Thales von Milet sagte: *„Das Prinzip aller Dinge ist das Wasser, denn Wasser ist alles und ins Wasser kehrt alles zurück“*. In diesem Sinne freue ich mich, dass mit dieser Veranstaltung während der österreichischen Präsidentschaft, der altbewährte Verkehrsträger Wasser forciert wird und die Binnenschifffahrt in Europa an Bedeutung gewinnt.

Abschließend wünsche ich Ihnen einen interessanten und aufschlussreichen Kongress und uns allen spannende Diskussionen!