

## **Wirtschaftskongress**

### **Abschlussrede StS Mag. Helmut Kukacka**

14. Februar 2006, 16:30 Uhr

Sehr geehrte Damen und Herren,  
hochgeschätzte Teilnehmer des Binnenschiffahrtkongresses!

#### **1. Einleitung**

Vorerst möchte ich mich herzlichst bedanken bei allen Tagungsteilnehmern und die Bedeutung des heutigen Tages besonders unterstreichen. Ich freue mich, dass es gelungen ist, derart viele Ländervertreter und Wirtschaftsvertreter unter der EU-Präsidentschafts-Flagge zu einem Wirtschaftskongress gemeinsam mit der WKÖ zusammen zu bringen, um die Interessen und Anliegen zum Thema Binnenschiffahrt in aller Breite und Deutlichkeit zu diskutieren. Allen Referenten, Diskussionsleitern und Sponsoren ein herzliches Dankeschön. Ganz besonders danke ich der Wirtschaftskammer Österreich mit Ihrem Präsidenten Dr. Christof Leitl an der Spitze. Es war eine lange, es war eine intensive Tagung...und es war eine erfolgreiche Tagung, die wir heute für eine gute gemeinsame Zukunft der europäischen Verkehrspolitik abgehalten haben.

#### **2. Herausforderungen und Bedeutung der Schifffahrt**

Ich freue mich, dass die Initiative Österreich zu dieser Veranstaltung dabei auf positive Reaktion gestoßen ist. Der Verkehr/Güterverkehr wird in der EU weiter wachsen. Dabei gelangen die beiden Landverkehrsträger Straße und Schiene 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 der Ost-West-Verkehrsachsen und des grenzüberschreitenden Güterverkehrs im Donauraum leisten.

Das große Wirtschaftspotenzial des Donauraums lässt alleine im österreichischen Donaukorridor beinahe eine Verdoppelung des grenzüberschreitenden Transportaufkommens von 54 Millionen Tonnen im Jahr 2000 auf knapp 100 Millionen im Jahr 2015 erwarten.

Die Donau verfügt als Verkehrsweg über ausreichend freie Kapazitäten und könnte mit gezielten Entwicklungsmaßnahmen ihr Transportaufkommen bis zum Jahr 2015 von derzeit ca. 12 Mio. Tonnen auf ca. 25 – 30 Mio. Tonnen erhöhen.

Aber nicht nur Österreich konzentriert sich auf eine ökologisch orientierte Verkehrspolitik: Auch die EU: Ich zitiere aus dem Weißbuch der Kommission „Die europäische Verkehrspolitik des Jahres 2010“: Die EU hat sich dem Ziel verpflichtet, den Verkehr auf weniger energieintensive, umweltfreundlichere und sichere Verkehrsträger zu verlagern. Die Binnenschifffahrt kann beim Erreichen dieses Zieles offensichtlich DIE zentrale Rolle spielen.“

Daran wollen wir gemeinsam mit der Europäischen Kommission arbeiten. Und deshalb begrüßen wir es außerordentlich, dass die EK nun auch ihr NAIADES-Aktionsprogramm zur Förderung der Binnenschifffahrt erarbeitet und vorgestellt hat und bedanken uns dafür!

Eine umweltverträgliche Verlagerung des Verkehrs liegt aber auch im Interesse der Wirtschaft. Eine Untersuchung der EU-Kommission zu den sozio-ökonomischen Kosten verschiedener Verkehrsträger hat gezeigt, dass die Schifffahrt hingegen die geringsten Umweltkosten verursacht.

Unsere österreichischen Untersuchungen zeigen weiters, dass unsere heimische Wirtschaft durch entsprechende Nutzung der Donauschifffahrt jährlich 30 Mio. Euro an Transportkosten einsparen und damit ihre Wettbewerbsfähigkeit verbessern könnte!

Sehr geehrte Damen und Herren! Die österreichische Ratspräsidentschaft hat auch eine Untersuchung unter Österreichs Wirtschaft zum Thema Binnenschifffahrt durchführen lassen.

**Zusammenfassend halte ich zu den Ergebnissen der Studie fest:**

1. Die Binnenschifffahrt genießt bei über 50% der verladenden Industrie und Österreichs Logistikern ein **gutes Image**. Das ist vor allem auf die Faktoren hohe Umweltverträglichkeit, niedrige Kosten und hohe Transport- und Gütermengen zurückzuführen.

2. Es besteht dadurch eine hohe **Bereitschaft zur Verlagerung** von Transporten auf die Binnenschifffahrt.
3. Im Schnitt könnten sich rund 60% der befragten österreichischen Unternehmen bei gleich bleibenden Kosten vorstellen, in Zukunft einen Teil ihrer Gütertransporte auf die Binnenschifffahrt zu verlagern. Und diese Ergebnisse gelten in ähnlicher Form sicher auch für andere Länder. Die Binnenschifffahrt hat damit erhebliches Entwicklungspotenzial. Dieses Potenzial gilt es nun durch unsere Aktionsprogramme sowohl in Österreich als auch in Europa anzusprechen und entsprechend zu nützen.

Den **Handlungsbedarf**, der aus Sicht der heimischen Wirtschaft besteht und für eine stärkere Verlagerung notwendig ist, kann in den Bereichen weitere Kosten-Reduzierung, Verkürzung der Transportdauer und Ausbau der europäischen Wasserstraßen geortet werden, weiters in einem leichteren Zugang zu Investitionskapital, sowie in einer Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit!

Wir kennen also die Wünsche der Wirtschaft. Doch zur optimalen Ausnützung aller Vorteile der Schifffahrt und zur tatsächlichen Verlagerung ist eine enorme nationale wie europäische Kraftanstrengung notwendig. Wir dürfen uns keinerlei Illusionen hingeben – nur wenn wir gemeinsam alle Möglichkeiten zur Stärkung des alternativen Verkehrsträgers Binnenschifffahrt auf nationaler und europäischer Ebene ausschöpfen, kann es uns gelingen, die Binnenschifffahrt zu einer konkurrenzfähigen Alternative zu Straße und Schiene zu machen!

#### **4. NAIADES und NAP**

Das von der EU-Kommission vorgelegte Aktionsprogramm NAIADES ist ein Meilenstein in der Konkretisierung von Fördermaßnahmen für die europäische Binnenschifffahrt. Die dort angesprochenen **Hindernisse** in der Entwicklung der Binnenschifffahrt sind evident und erfordern einen Einsatz aller Mitgliedsstaaten, der EU-Kommission und der Wirtschaft.

- Der mangelnden Modernisierung der Flotte, die sich aus finanziellen Hindernissen ableitet, muss mit entsprechenden Förderprogrammen entgegen gewirkt werden.

Setzen wir dabei auch beim bestehenden Reservefonds für die Binnenschifffahrt an, der derzeit aus den Mitteln des Gewerbes dotiert wird. Er sollte in einen **Innovationsfonds** umgewandelt werden, in den auch die Kommission und die Mitgliedsstaaten einzahlen. Mein konkreter Vorschlag ist daher: Nehmen wir die 40 Mio. Euro, die noch im Abwrackfonds der EU (Verschrotten von alten Schiffen) für das Gewerbe zur Verfügung stehen, stocken wir diese Mittel durch weitere 40 Mio. Euro der EK auf geben wir weitere 40 Mio. Euro aus Mitteln der jeweiligen Mitgliedsstaaten dazu. Damit hätten wir einen ordentlich dotierten Innovationsfonds mit einer Gesamtdotation von 120 Mio. Euro.

Mit diesem Fonds sollten innovative Projekte wie zum Beispiel: emissionsarme Antriebsanlagen bei Schiffen, innovative Schiffsbaukonzepte, Doppelhüllenschiffe oder Umschlagskonzepte bei Hafenanlagen, gefördert werden. Diesen Vorschlag konnte man jedenfalls konkret mit der EK, dem Gewerbe- und den Mitgliedsstaaten diskutieren.

- Ein anderes Problem für die Effizienz sind die **Infrastruktur-Engpässe** (so genannte „bottle-necks“ für die Schifffahrt). Die Rhein-Main-Donau-Achse ist ein wichtiger Güterverkehrsweg, der die Nordsee (den Hafen von Rotterdam) und das Schwarze Meer (insbesondere den Hafen von Constanza) miteinander verbindet. Einige Abschnitte leiden jedoch insofern unter Schiffbarkeitsproblemen, als hier die Wassertiefe zu manchen Jahreszeiten weniger als 2,80 m beträgt. Ein Mindesttiefgang von 2,50 m auf der gesamten Länge der Wasserstraße ist erforderlich, um sie für Schiffe bis zu 3.000 t Tragfähigkeit befahrbar zu machen.
- Wie wir sehen, bestehen gegen die Beseitigung dieser Engpässe wachsende Umweltbedenken von Umweltschutzgruppen. Diese Bedenken müssen wir ernst nehmen. Wir müssen ihnen aber durch einen offensiven und offenen Dialog mit der Ökologie entgegen treten und zu gemeinsamen Lösungen kommen. Es kann aber nicht sein, dass wir uns dem weiteren notwendigen Ausbau der Infrastruktur deshalb verschließen. Dieser ist für Wirtschaft und Verkehr ein ganz zentrales Thema. Und wenn wir uns zu den Zielen einer verbesserten ganzjährigen Nutzung der Wasserstraße, sowie dem auch ökologisch begründeten Vorrang der Schifffahrt vor dem Gütertransport auf der Straße bekennen, dann müssen wir

alle gemeinsam verkehrspolitisch - sinnvolle und ökologisch - vertretbare Ausbaukonzepte vertreten und umsetzen!

- NAIADES spricht auch klar eine erforderliche effiziente **Organisationsstruktur** für die europäische Binnenschifffahrt an. Die derzeit in Europa herrschende Struktur ist auf verschiedene Verwaltungs- und Regelungsebenen verteilt. Dies führt zu einem Mangel sowohl an Effizienz als auch an politischer Bedeutung betreffend die Binnenschifffahrt. Ich fürchte so kann die Binnenschifffahrt auf Dauer nicht ausreichend effizient und koordiniert arbeiten. Und damit wäre auch die Umsetzung des gesamten Aktionsprogramms NAIADES gefährdet. Daher begrüßen wir den Vorschlag der Kommission, dass über eine modernere und leistungsfähigere Organisationsstruktur in der europäischen Binnenschifffahrt diskutiert werden soll. Und ich bin mir sicher, dass diese Konferenz und das morgige high-level-meeting dazu einen ersten erfolgreichen Schritt getan hat.
- Letztlich müssen wir auch an einem besseren Bewusstsein für den Verkehrsträger Wasser arbeiten. Auch hier wurde durch die Aufnahme der Wasserstraßen-Infrastrukturprojekte in die vorrangigen TEN-Projekt-Liste ein wichtiger Vorstoß unternommen. Es bedarf aber auch Persönlichkeiten, die diese Projekte vorantreiben und zur Bewusstseinsbildung beitragen. Die Präsidentschaft begrüßt daher den Vorschlag einen **Europäischen Koordinator** für die Umsetzung der Projekte an der Donau und der Seine einzusetzen und erwartet sich hier einen „baldigen“, mit den Mitgliedsstaaten abgestimmten, Vorschlag.

Sehr geehrte Damen und Herren. Das österreichische Verkehrsministerium hat kürzlich eine umfassende Strategie zur Förderung der Donauschifffahrt entwickelt, den so genannten „Nationalen Aktionsplan zur Förderung der Donauschifffahrt – kurz NAP“.

Die Politik hat sich dabei

1. die Verbesserung der Wasserstraßeninfrastruktur zum Ziel gesetzt. Erreichen wollen wir das durch eine verbesserte Erhaltung der Wasserstraße – sprich

Fahrrinne, durch die Beseitigung von Engpässen „bottle necks“, sowie durch ein besseres Schleusenmanagement.

## 2. Häfenentwicklung – Ausbau zu trimodalen Verkehrsknoten

Um die Wasserstraße als Teil des „Gesamtverkehrskonzeptes“ wirklich nutzen zu können, ist es wichtig, dass unsere Häfen als multifunktionale Logistikknoten eine Drehscheibenfunktion zwischen den Verkehrsträgern Wasser, Schiene und Straße wahrnehmen. Daher ist es notwendig die heimischen Häfen zu modernisieren, und Anreize für Industrieansiedelungen zu schaffen. Entsprechende Entwicklungs- und Investitionsstrategien werden gerade erstellt. Konkret soll das mittels Förderungen gelingen, die zum Teil schon existieren, zum Teil aber noch in Entwicklung sind. Es gibt bereits ein Förderprogramm für den kombinierten Verkehr (z.B.: schwimmende Landstraße), ein Terminalförderprogramm (z.B.: Hafenkranen) liegt gerade in Brüssel zur Genehmigung vor, das Pilotprojekt zur Entwicklung von Containerliniendiensten soll verlängert werden.

### **Eine moderne Binnenschifffahrt sichert die Umwelt und schafft Arbeitsplätze**

#### 3. Flottenmodernisierung ist notwendig

Die Flotte ist neben der Infrastruktur und den Häfen die dritte Hauptsäule in System der Schifffahrt. Geschehen soll das durch ein Flottenförderprogramm zur Modernisierung des Schiffraumes und Umrüstung der Flotte (z.B.: auf modernen Containertransport). Aber auch die Einführung eines Schiffabfallwirtschaftsplanes für die gesamte Donau ist notwendig. Das betrifft die kontrollierte Sammlung und Behandlung von Rückständen der Schiffe wie ölhältige Abfälle (Altöle und Bilgenwasser) und sonstiger gefährlicher Abfälle wie zum Beispiel Lacke und Lösungsmittel.

### **Eine moderne Binnenschifffahrt muss aber vor allem eine höhere Akzeptanz der Wirtschaft finden**

e) wir müssen den Bekanntheitsgrad steigern

Die Möglichkeit der Donauschifffahrt ist noch viel zu wenig in den Köpfen der Politik und der Wirtschaft verankert. Wir werden daher eine umfassende Öffentlichkeitsoffensive pro Donauschifffahrt starten, um der Schifffahrt den Stellenwert zu geben den sie verdient. Dazu brauchen wir noch mehr Akzeptanz vor allem bei der verladenden Wirtschaft!

### **5. Flussbauliches Gesamtprojekt**

Um die Potentiale für einen Gütertransport auf der Binnenwasserstraße auszuschöpfen, ist aber auch ein verkehrsgerechter und ökologisch vertretbarer Ausbau der Donau notwendig. Auch die Europäische Union sieht die Beseitigung der Bottlenecks an der Donau als wichtige Voraussetzung an, um den europäischen Güterverkehr umweltverträglich bewältigen zu können. In dem Bericht der Van Miert-Gruppe wurde daher eine durchgehende ganzjährige Abladetiefe (Mindesttiefgang) von 2,5 Meter gefordert.

Auf der Grundlage dieses Berichtes haben das Europäische Parlament und der Rat in ihrer Entscheidung vom 29. April 2004 den Ausbau des Donauabschnittes östlich von Wien in die Liste der „Vorrangigen Vorhaben, mit denen vor 2010 begonnen werden soll“ aufgenommen. Damit unterstützt die EU ein Ziel, das Österreich mit dem „Flussbaulichen Gesamtprojekt“ ebenfalls verfolgt.

Mit dem Donauausbau östlich von Wien wollen wir – gleichzeitig - durch die intensive Zusammenarbeit mit den namhaftesten Experten aus dem Bereich der Schifffahrt, des Wasserbaus, der Ökologie und der Regionalwirtschaft eine „win-win-Situation“ für Schifffahrt und Ökologie, die sowohl Vorteile für die Donauauen als auch für die Schifffahrt bringt, weil sie eindeutig eine Verbesserung für die ganzjährige Schiffbarkeit gewährleistet.

Rund die Hälfte der Investitionen in das Flussbauliche Gesamtprojekt von rund 200 Millionen Euro, fließen in ökologische Maßnahmen, wie die Auflösung des engen Steinkorsetts der Uferverbauungen aus der Jahrhundertwende, die Beseitigung von Treppelwegbarrieren und die Wiederherstellung der Dynamik in den Aulandschaften, wie vor der Donauregulierung. Bei den von der Bundesregierung geplanten Maßnahmen handle es sich also keineswegs um ein Ausbaggern der Donau.

Vielmehr soll die weitere Eintiefung der Flusses gestoppt werden. In den letzten 20 Jahren hat sich der Wasserspiegel der Donau jährlich um ca. 3 cm gesenkt. Das heißt, die Donau hat sich um ca. einen halben Meter tiefer in den Schotter des Flussbettes eingegraben. Die Fortsetzung dieses Prozesses muss zur Sicherung des Nationalparks und der Schifffahrt in Zukunft verhindert werden. Ohne Maßnahmen im Bereich unterhalb des Kraftwerkes Freudenu bis zur slowakischen Staatsgrenze – allerdings nur auf 15% der Flusslänge - würde sich die Donau weiter eintiefen und dadurch auch der Grundwasserspiegel in der Au weiter absenken und die Hainburger Au austrocknen. Deshalb muss die Au so rasch wie möglich über die Altarme wieder mit Wasser versorgt werden, sonst trocknet sie aus. Genau das wollen wir mit dem geplanten Projekt verhindern:

- Erst heute ist wieder von einigen Umweltschutzgruppen dagegen protestiert worden: Mir ist nicht klar was von diesen Gruppen eigentlich mit ihrer Kritik an der Verlagerungspolitik der Bundesregierung von der Straße auf die Binnenschifffahrt beabsichtigt wird.
- „Man kann doch nicht auf der einen Seite für eine Stärkung der ökologischen Verkehrsträger eintreten und eine Verlagerung des Straßengüterverkehrs verlangen und auf der anderen Seite die dafür notwendige Maßnahmen verhindern. Diese Politik ist sehr und widersprüchlich und kann von uns nicht nachvollzogen werden.
- „Wir brauchen für die Schifffahrt eine ganzjährige, oder zumindest während des größten Teils des Jahres, garantierte Abladetiefe (Mindesttiefgang) von 2,5 Meter. Dies wird von Seiten der Schifffahrt seit Jahren vehement gefordert, da eine Verlagerung der Massengüter von der Straße auf das Schiff nur dann wirklich attraktiv ist, wenn eine Abladetiefe bereitgestellt wird, die auch einen wirtschaftlichen und dadurch für die Kunden kostengünstigen Transport ermöglicht“, betont Kukacka.

4. „Der Vorwurf des WWF, Österreich und die EK hätten es verabsäumt, im Rahmen des Binnenschifffahrtskongresses, Ökologie und Ökonomie an einen Tisch zu bringen, ist ungerechtfertigt, zählen doch der Präsident der Rheinschutzkommission, Fritz Holzwarth und der Generalsekretär der Donauschutzkommission, Philip Weller

zu den prominenten Teilnehmern des Kongresses, wo sie auch die Gelegenheit haben sich aktiv aus Sicht der Flussschutzkommissionen in das vorgeschlagene europäische Aktionsprogramm für die Binnenschifffahrt einzubringen“.

## **6. Abschluss und Ausblick**

Wie geht es nun weiter; was passiert mit den Ergebnissen des heutigen Tages? Eine Wirtschaftsdelegation bestehend aus den Herren Dr. Günther Jaegers (Reederei) und Dr. Boton Szalma (Plimsoll) wird die wesentlichen Erkenntnisse beim morgigen High-Level Meeting der EU-Mitgliederländer und den Donauanrainerländern präsentieren und somit den Standpunkt der Wirtschaft vertreten. Das Hauptanliegen des High-Level Meetings ist es, der Ratsarbeitsgruppe eine Grundlage für die Ausarbeitung von Schlussfolgerungen für den Verkehrsrat am 8./9. Juni 2006 in Luxemburg zu übermitteln. Dabei gilt für die österreichische EU-Präsidentschaft aber primär eines: Nur gemeinsam mit den Mitgliedsstaaten, mit den Donauanrainerstaaten der EK und den Flusskommissionen sowie mit dem Binnenschifffahrtsgewerbe soll die Umsetzung des NAIADES-Aktionsprogramms vorangetrieben werden.

Innerösterreichisch werden wir uns in einer eigenen Enquete weiter mit der Umsetzung des NAP beschäftigen.

Sehr geehrte Damen und Herren! In diesem Sinne danke ich für den heutigen gemeinsamen Kongress und für das heutige gemeinsame Bekenntnis zur Binnenschifffahrt und zur gemeinsamen Weiterarbeit an dieser anspruchsvollen Aufgabe.

Ein besonderes Danke gilt an dieser Stelle auch den Organisatoren und den Sponsoren. Hervorheben möchte ich die Abteilung für Verkehrs- und Infrastrukturpolitik der Wirtschaftskammer Österreich unter der Leitung von Dr. Veronika Kessler sowie die viadonau – österreichische Wasserstraßen GmbH mit ihrem Geschäftsführer Mag. Manfred Seitz, die gemeinsam mit dem BMVIT diese Veranstaltung organisierten.

Ein großes Danke auch den Hauptsponsoren: der Industriellenvereinigung, der Interessensgemeinschaft öffentlicher Donauhäfen in Österreich, der ÖMV, dem Verbund, dem Zentralverband Spedition und Logistik und den Ländern Oberösterreich und Niederösterreich sowie allen übrigen Sponsoren.

Ich darf sie abschließend zu einen wunderschönen Abend im Rathaus unserer Donau-Metropole Wien einladen - und hoffe sie alle dort wieder begrüßen zu dürfen.