

# Die Binnen- und Seeschifffahrt Österreichs

Diese Information begründet keine anderen Rechte und Pflichten als die sich aus rechtmäßig erlassenen und veröffentlichten Rechtstexten ergebenden.

## Der Verkehrsweg Wasserstraße

Die Wasserstraße zeichnet sich durch ökonomische Vorteile, hohe Kapazitätsreserven und geringe Umweltbelastung aus. Die Binnenschifffahrt findet hohe Akzeptanz bei der Bevölkerung wegen der vergleichsweise geringen Schadstoff- und CO<sub>2</sub>-Emissionen, der geringen Lärmbelastung, der Vermeidung landschaftsbezogener Trennwirkungen durch den Verkehrsweg und wegen der nur geringfügigen Beanspruchung zusätzlicher Verkehrsflächen.

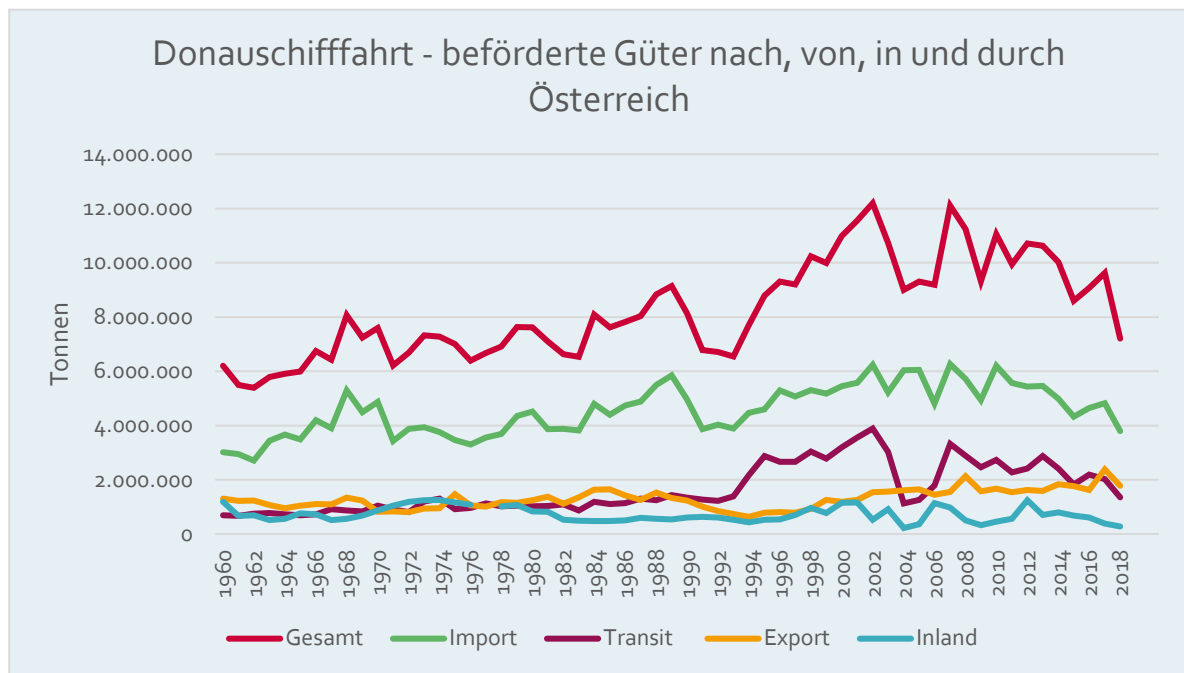
Spezifischer Energieverbrauch bzw. CO<sub>2</sub>-Emission

	Energieeinsatz je 1000 tkm	Endenergie Wh / tkm	CO <sub>2</sub> -Emission kg / 1000 tkm
<b>Straße</b>	24,5 kg Diesel	287	77,2
<b>Bahn</b>	Abhängig von der Art der Stromerzeugung	93	27,8 <sup>1</sup>
<b>Schiff<sup>2</sup></b>	8,0 kg Diesel	93	25,2

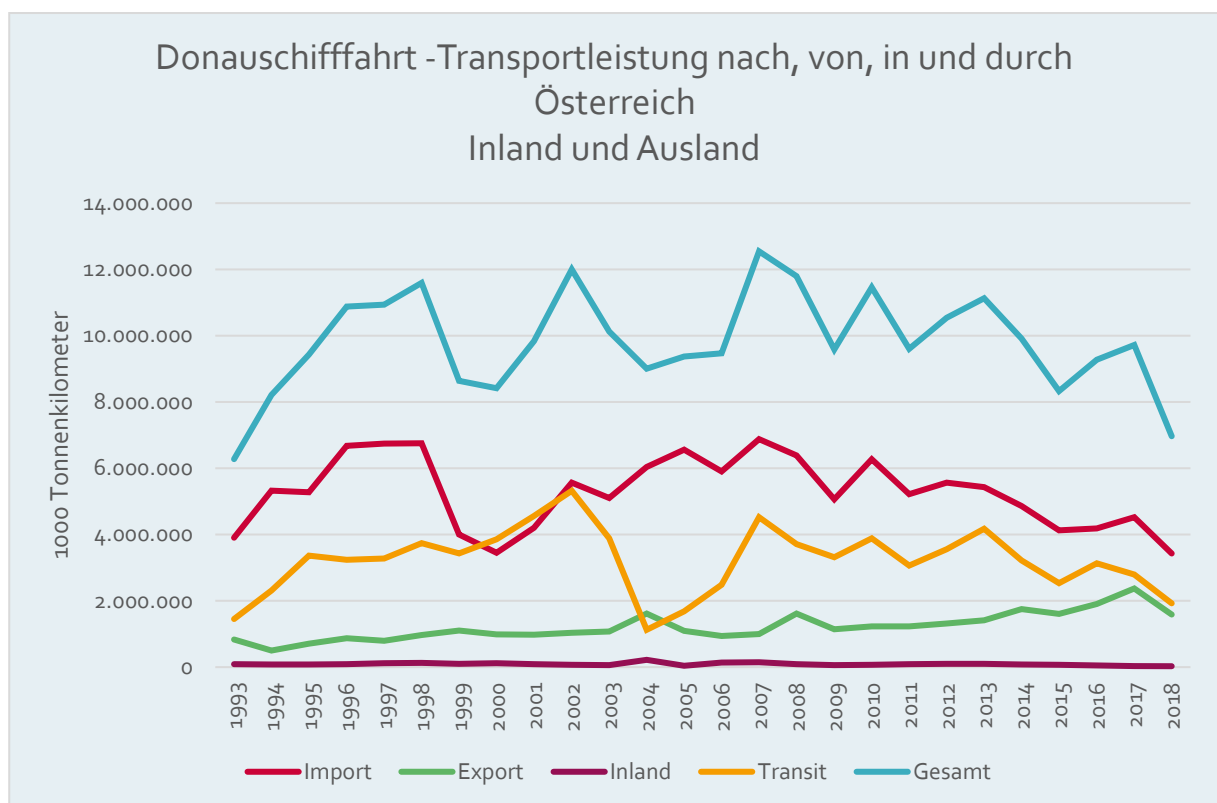
<sup>1</sup> bei 40% kalorischer Stromerzeugung

<sup>2</sup> spezifischer Energieverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen würden nach einem entsprechenden Donauausbau (garantierte Fahrwassertiefen ermöglichen eine bessere Auslastung der Schiffe) um ca. 20 % reduziert.

## Güterverkehr auf der österreichischen Donau



1 Quelle: Statistik Austria (Werte für Transit ab 2007 hochgewichtet)



2 Quelle: Statistik Austria (Werte für Transit ab 2007 hochgewichtet)

## Die europäischen Wasserwege

Durch Österreich fließt die Donau, die als Wasserstraße über den Main-Donau-Kanal die Flusssysteme von Rhein und Donau verbindet und sich von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer erstreckt.

Die Verkehrsrechte werden durch die Donaukonvention (Belgrader Konvention) für die Donau und die Revidierte Rheinschiffahrtsakte (Mannheimer Akte) für das Rhein Stromgebiet geregelt. Beide Vertragswerke betonen die grundsätzliche Freiheit der Schifffahrt (die Rheinschiffahrtsakte für die Signatarstaaten, die Donaukonvention für alle Staaten) sowie den Willen zur Erhaltung und Verbesserung des schiffbaren Zustandes der Gewässer. Die Organe sind die Donaukommission in Budapest und die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) mit Sitz in Straßburg. Österreich ist seit dem Jahre 1960 Mitglied der Donaukommission, die Mitgliedschaft in der ZKR wird angestrebt.



## Die gemeinschaftliche Verkehrspolitik im Bereich Binnenschifffahrt

Die Mitgliedstaaten der EU haben sich neben der Liberalisierung der Verkehre und der Verwirklichung eines integrierten transeuropäischen Verkehrsnetzes die Vereinheitlichung der rechtlichen und technischen Vorschriften im Verkehrsbereich und damit auch für den Verkehr auf Binnenwasserstraßen zum Ziel gesetzt. Gleichzeitig sollen bestehende internationale Abkommen, die Drittstaaten einbinden, nicht berührt werden.

Dies bedeutet für den Bereich der Binnenschifffahrt auf Donau und Rhein, dass Entscheidungen der EU einerseits sowie der Donaukommission und der ZKR andererseits gleichrangig sind. Dabei sind Widersprüche in einzelnen Bereichen nicht ganz auszuschließen.

Die Grundzüge der österreichischen Binnenschifffahrtspolitik Die österreichischen Überlegungen gehen davon aus, dass die politische Öffnung Osteuropas, die Aufnahme dieser Länder in die EU und die zwangsläufige Anpassung wirtschaftlicher Strukturen dramatische Steigerungen der Verkehrsvolumina bewirken wird. Da die Binnenlage des Donaauraums keine Verkehrsverlagerung zur Seeschifffahrt zulässt, wird dieser Korridor einer der am stärksten belasteten Europas werden.

Die Wasserstraße wird einen signifikanten Anteil der Verkehrssteigerung übernehmen müssen, weil Straße und Schiene zunehmend an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen. Jeder weitere Ausbau könnte an Belastungen der Umwelt und Akzeptanz der unmittelbar betroffenen Bevölkerung scheitern.

Hingegen zeigte sich, dass für einen schifffahrtsgerechten Ausbau der Wasserwege alle ökologischen Bedürfnisse berücksichtigt werden können und die notwendigen Ausbaumaßnahmen der Donau auch der Errichtung eines Nationalparks nicht entgegenstehen, wie die zwischen Bund und den Ländern Niederösterreich und Wien getroffene Vereinbarung zur Errichtung des Nationalparks Donau-Auen beweist. Diese Vereinbarung gemäß Artikel 15a des Bundes-Verfassungsgesetzes enthält folgende Bestimmung:

„Die Länder Wien und Niederösterreich werden gewährleisten, dass angemessene Maßnahmen zur Erhaltung und zum Betrieb sowie die erforderlichen Regulierungsmaßnahmen, insbesondere zur Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse bis zu

einer Schiffsabladetiefe von 2,7 m bei Regulierungsniederwasser<sup>3</sup>, den jeweiligen Nationalparkgesetzen nicht unterliegen.“

Für einen ganzjährig wirtschaftlichen Schifffahrtsbetrieb, d.h. auch für konkurrenzfähige Binnenschifffahrts-Transportketten mit Vorlauf auf Straße oder Schiene vom Versender bis zum nächstgelegenen Donauhafen, zweimaligem Umschlag und Nachlauf vom Endhafen des Wasserstraßentransports bis zum Empfänger im Hinterland ist eine ganzjährig garantierte Fahrwassertiefe unabdingbar. Erst die Gewissheit, die Tragfähigkeit der Schiffe weitgehend ausnützen zu können, ermöglicht konkurrenzfähige Frachtpreise nicht nur für Massengüter wie Kohle, Erz und Mineralölprodukte, sondern auch „Just-in-Time“-Verkehre für Stückgüter und Container.

Speziell der Oberlauf der Donau weist mit seinem Gebirgsflusscharakter und damit rasch wechselnden Wasserführungen in Bayern, Österreich und Ungarn einige Lücken in seinem schifffahrtsgerechten Ausbau auf. Die TEN-Leitlinien der Europäischen Kommission weisen diese Problemstrecken als „bottle necks“ aus und empfehlen eine möglichst rasche Sanierung.

Dem trägt in Österreich die Errichtung der bundeseigenen via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft m. b. H. Rechnung.

## Die Belgrader Konvention

Die „Konvention über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau“ war das Ergebnis der Konferenz in Belgrad, einberufen vom Rat der Außenminister in Paris nach Ende des 2. Weltkriegs, und wurde am 18. August 1948 von der UdSSR, Bulgarien, Ungarn, Rumänien, der Ukraine, der Tschechoslowakei und Jugoslawien unterzeichnet.

Österreichs Beitrittserklärung wurde am 19. Dezember 1959 abgegeben.

Im Jahre 1998 wurde die Konvention geringfügig novelliert. Signatarstaaten sind nun auch Deutschland, Kroatien und Moldawien.

---

<sup>3</sup> Das Aktionsprogramm Donau des bmvit bis 2022 legt als Indikator für die erfolgreiche Umsetzung der Maßnahmen die Anzahl der Tage mit einer Abladetiefe von 2,50 m an der österreichischen Donau fest.

Die Konvention mit ihrem Geltungsbereich von Ulm bis zum Schwarzen Meer enthält zwei wesentliche Grundsätze:

- die Freiheit der Schifffahrt für alle Staaten mit Ausnahme der Kabotage, das ist der Verkehr zwischen zwei Häfen desselben Staates, und
- die Verpflichtung der Donaustaaten, ihre Donauabschnitte in einem für Schiffe geeigneten Zustand zu erhalten und zu verbessern, sowie die Schifffahrt nicht zu behindern.

Weitere Regelungen betreffen die Errichtung und den Aufgabenbereich einer Donaukommission.

## Die Donaukommission

Dieses Gremium mit Sitz in Budapest wird von je einem Vertreter der Signatarstaaten der Donaukonvention (anstelle der UdSSR nunmehr Russland, anstelle der Tschechoslowakei die Slowakei) gebildet. Die Kommission hat Rechtspersönlichkeit, ihre Mitglieder genießen diplomatische Immunität. Amtssprachen sind deutsch, französisch und russisch.

Ihre wichtigsten Aufgaben sind

- die Überwachung des Vollzugs der Konvention,
- die Abgabe von Empfehlungen, vor allem für Regelmäße der Schifffahrtsrinne, des wasserbaulichen und sonstigen Ausbaus (z.B. der Schifffahrtsschleusen),
- die Festlegung eines einheitlichen Systems der Bezeichnung der Schifffahrtsstraße und der grundsätzlichen Bestimmungen über die Schifffahrt, primär der Verkehrsregeln,
- die Vereinheitlichung der Vorschriften über die Stromüberwachung,
- die Koordinierung der hydrometeorologischen Dienste,
- die Sammlung statistischer Angaben sowie
- die Herausgabe von Nachschlagewerken, Schifffahrtshandbüchern, Schifffahrtskarten und Atlanten.

## Österreichs Aktivitäten in der Seeschifffahrt

Grundsätzlich sichert das Abkommen von Barcelona aus dem Jahre 1921 den Staaten ohne Meeresküste das Recht, Seeschifffahrt unter ihrer Flagge zu betreiben.

Österreich hat im Jahre 1981 ein modernes Seeschifffahrtsrecht geschaffen und alle wesentlichen internationalen Abkommen, die Bau-, Sicherheits- und Arbeitsrechtsstandards festlegen, ratifiziert. Das innerstaatlich umgesetzte Recht der Europäischen Union sorgt für einheitlich hohe Standards.

Allerdings haben sich die an Seeschifffahrt interessierten Investoren aus Österreich zurückgezogen. Es gibt kein Seeschiff mehr unter österreichischer Flagge.

Dem entsprechend hat Österreich im Jahre 2012 sein Seeschifffahrtsrecht angepasst.

Es können nur mehr kleinere Yachten (Fahrzeuge, die für Sport- oder Vergnügungszwecke bestimmt sind, mit einer Länge bis zu 24 m und einer Bruttoreaumzahl von weniger als 300) eine österreichische Zulassung und das Recht zur Führung der österreichischen Flagge erlangen. Auch das in erster Linie auf privater Initiative basierende System zur Erlangung von Befähigungsausweisen für die selbstständige Führung von Yachten auf See beschränkt sich auf diese Fahrzeugart.

### **Eine Information der Obersten Schifffahrtsbehörde**

**Postfach 201, A-1000 Wien**

[www.bmvit.gv.at](http://www.bmvit.gv.at)

Tel: +431 71162 65 5704

Fax: +431 71162 65 5799

E-Mail: [w1@bmvit.gv.at](mailto:w1@bmvit.gv.at)

Stand: 5. November 2019