

**Magistratsdirektion der Stadt Wien  
Internationale Beziehungen**

1082 Wien, Friedrich Schmidt-Platz 3  
Tel. : +43.1.4000/82562, Fax: +43.1.4000/7200  
E-Mail: [post@mib.magwien.gv.at](mailto:post@mib.magwien.gv.at)

MD-IB 316/12/2001

Wien, 7.5.2001  
SCW/Mo



ARBEITSGEMEINSCHAFT  
DONAULÄNDER  
PRACOVNÍ SPOLČENSTVÍ  
PODUNAJSKÝCH ZEMÍ  
PRACOVNÉ SPOLOČENSTVO  
PODUNAJSKÝCH KRAJÍN  
DUNAMENTI TARTOMÁNYOK  
MUNKAKÖZÖSSÉGE  
RADNA ZAJEDNICA  
PODUNAVSKIH REGIJA  
RADNA ZAJEDNICA  
PODUNAVSKIH ZEMALJA  
COMUNITATEA DE LUCRU  
A STATELOR DUNĂRENE  
РАБОТНА ОБШНОСТ  
ДУНАВСКИ СТРАНИ  
РОБОЧА СПІВДРУЖНІСТЬ  
ПРИДУНАЙСЬКИХ КРАІН

**Arbeitskreis Verkehr & Schifffahrt**

**11. Arbeitstagung am 25.4.2001  
in Wien**

**Beschlussempfehlungen**

# **Der Donaauraum und die Donau als Wasserstraße**

Vortrag bei der Internationalen Konferenz „Europäische Identitäten“

10. Mai 2001

Russe, Republik Bulgarien

## **1. Der Donaauraum**

Jeder, der in den letzten 15 Jahren beruflich oder nur interessehalber mit der Donau verbunden war, hat eine turbulente Zeit erlebt. Wie bei einem Strom auch nicht anders zu erwarten, ist kein Stein auf dem anderen geblieben, die Veränderungen waren jedoch weit vielschichtiger, als es für viele Beobachter den Anschein hat.

Der Donaauraum rückt immer mehr – nach langer Zeit – wieder in den Blickpunkt der europäischen Öffentlichkeit.

Der diesen Raum durchfließende Strom, die Donau, ist als einziger Strom Europas, der von West nach Ost fließt, auch Symbol für die gegenwärtige politische Situation. Sie ist das Bindeglied zwischen Westeuropa und Byzanz, zwischen Germanen und Slawen und all den anderen Völkern in und an diesem Raum.

Im EU - Europa haben sich drei große regionale Interessenszusammenschlüsse herausgebildet:

- die Mittelmeerkonferenz
- der atlantische Bogen und
- die nördliche Dimension

Es fehlt die 4. Kraft in Zentral- und Süd/Osteuropa zur Erzielung einer Balance:

- der Donaauraum

Als Österreicher sehe ich die historische Chance, aber auch die Pflicht Österreichs, mitzuhelfen, den Donaauraum an die Europäische Union heranzuführen – es ist ja schließlich unser gemeinsamer Lebensraum, Kulturraum, Naturraum und Verkehrsraum in einem.

Aber was ist denn dieser Donaoraum in unserem Empfinden? Jagen wir einem Phänomen nach oder, wie es weniger freundlich Gesinnte formulieren, beschwören wir die Vergangenheit der untergegangenen Monarchie? Ja gar um restitutiv zu wirken? Nichts von alledem ist wahr, aber die oben erwähnten vier Kriterien, die diesen Teil Europas zu einem „Raum“ machen sind es, die völlig unabhängig von Staatsformen uns zwingen, gemeinsam an einer gemeinsamen Zukunft in Europa zu arbeiten.

## **2. Die ARGE Donauländer**

Wien hat sich schon immer als einer der zentralen Orte des Donaoraumes gesehen und hat daher die Initiative Niederösterreichs vor 10 Jahren zur Gründung der ARGE-Donauländer tatkräftig unterstützt, war es doch die erste Kooperation im Donaoraum vom Schwarzwald zum Schwarzen Meer – von Baden Württemberg bis Odessa und damit weit aus der Europäischen Union hinaus nach Osten reichend.

Die ARGE-Donauländer und hier der von Wien geleitete Arbeitskreis Verkehr und Schifffahrt war der Humus für eine Vielzahl weiterer Aktivitäten und Institutionen für den Donaoraum: Die Vergabe des Tina-Sekretariates und des Korridormanagements für den Donaukorridor VII beruht zu einem Teil auf den Vorarbeiten, die im Arbeitskreis Verkehr und Schifffahrt geleistet wurden.

Die Verkehrsstudie der ARGE-Donauländer war, aufbauend auf den Leitlinien zur Verkehrsentwicklung in den Mitgliedsländern der ARGE-Donauländer, eine erste umfassende Bestandsaufnahme der **Verkehrsinfrastruktur** im Donaoraum

## **3. Das transeuropäische Verkehrsnetz TEN**

Der Verkehrsbereich spielt zweifellos eine wichtige Rolle in der gesamteuropäischen Wirtschaftsentwicklung; eine strategisch entscheidende Funktion aber kommt dem Verkehr im Integrationsprozess zu.

Die verkehrspolitische Zielsetzung besteht in der Schaffung eines kohärenten multi-modalen Verkehrsnetzes, das bestmögliche Ergebnisse, im Hinblick auf Kosten und

Leistungsfähigkeit sowie in bezug auf Sicherheits- und Umweltaspekte und soziale Prioritäten gewährleistet.

Die im Rahmen der Europäischen Union verfolgte Verkehrspolitik hat sich zu einem der dynamischsten Bereiche europäischer Politik seit Maastricht entwickelt, wobei die Ursprünge dieser Politik bis auf den Römischen Vertrag selbst zurückgehen. Die wesentlichste Zielsetzung dieser Politik besteht in der Sicherstellung einer tragfähigen Mobilität für Menschen und Güter.

Auf der Suche nach einem geeigneten und den gestellten Anforderungen entsprechenden Verkehrssystem arbeitete die Europäische Union an der Errichtung eines EU-internen Verkehrsnetzes, das zur Erreichung der wesentlichsten gemeinsamen Zielsetzungen, wie dem reibungslosen Funktionieren des Binnenmarktes und der Förderung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts, beitragen kann.

Das Ergebnis dieses Prozesses war die Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN).

Diese Leitlinien beschreiben die Grundsätze für die Entwicklung aller Verkehrsträger auf Straßen, Schienen, Gewässern und in der Luft. Die wahre Bedeutung der Leitlinien liegt in der Tatsache, dass sie erstmals eine Vision zu formulieren versuchen, wie sich ein integriertes EU-internes Netzwerk im Zeitrahmen bis zum Jahr 2010 entwickeln sollte. Prioritäten, Maßnahmen und den gemeinschaftlichen Interessen dienende Projekte finden in diesen Leitlinien ebenfalls Erwähnung.

#### **4. Das Korridorkonzept**

Die 3. Paneuropäische Verkehrskonferenz in Helsinki im Juni 1997 vereinte Delegierte aus mehr als 35 europäischen Ländern, die internationalen Verkehrsorganisationen, die Verkehrswirtschaft und die Finanzinstitute. Veranstalter der Konferenz waren die United Nations - Economic Commission for Europe (UN/ECE) und von der EU das Parlament und die Kommission. Die Konferenz in Helsinki war die Folgekonferenz der Prager Konferenz von 1991 und der Konferenz

von Kreta von 1994. Als Ergebnis der Verkehrskonferenz sind folgende wichtige Punkte festzuhalten:

- Ausbau des paneuropäischen Verkehrsnetzes, Entwicklung eines Konzeptes für paneuropäische Korridore und Räume sowie für das transeuropäische Verkehrsnetz, Koordination von Einrichtungen auf nationaler und internationaler Ebene, Förderung von Partnerschaften im öffentlichen und privaten Sektor.
- Aufforderung zur vernünftigen Nutzung paneuropäischer Netze
- Festlegung von zehn paneuropäischen Korridoren

Das Korridorkonzept bietet die Basis für eine wirtschaftliche und sinnvolle Entwicklung des bestehenden transeuropäischen Verkehrsnetzes in Richtung der Beitrittskandidatenländer. Gerade das Verkehrsnetz wird in der Vor-Beitrittsphase eine wichtige Rolle in den Wirtschaftsbeziehungen zwischen den beitrittswilligen Ländern sowie der Europäischen Union darstellen. Der unten detailliert dargestellte TINA - Prozess ging nun davon aus, dass das Grundnetz der „TEN-Ost“ auf Basis der 10 Helsinki-Korridore entwickelt wurde, ergänzt durch zusätzliche Netzwerkelemente je Land.

## 5. Der Tina-Prozess

Der erste strukturierte Dialog zwischen dem Verkehrsausschuss und den Verkehrsministern der assoziierten Länder im September 1995 gipfelte unter anderem in einer Empfehlung, eine Bewertung des Verkehrsinfrastrukturbedarfs der Beitrittsländer durchzuführen. Dieser Bewertungsprozess (**Transport Infrastructure Needs Assessment, TINA**) hat zum Ziel, ausgehend von bestehenden Elementen des Verkehrsnetzes der Beitrittsländer das zukünftige Transeuropäische Verkehrsnetz der erweiterten Union festzulegen. Dieses Netzwerk, das unter Anwendung des TEN-Konzepts auf die Beitrittsländer festgelegt werden soll, wird gemäß der Bestimmungen von Artikel 129 d des Vertrags nach dem Beitritt dieser Länder Teil des erweiterten Transeuropäischen Verkehrsnetzes bilden.

Das zukünftige Transeuropäische Verkehrsnetz soll letztlich den Transportbedarf der einzelnen Regionen der Gemeinschaft decken können und damit unter Schaffung

eines ausreichenden Zugangs zu den europäischen Zentren und unter gleichzeitiger Berücksichtigung der Erfordernisse der Umwelt die Freizügigkeit der Bürger und dem freien Waren- und Dienstleistungsverkehr gewährleisten. Durch diese Strategie soll die Entwicklung einer ausgewogenen multi-modalen Verkehrsinfrastruktur gefördert werden.

Die Festlegung des TINA-Netzwerks basiert auf einer Anzahl von Grundsätzen:

- das Netzwerk sollte den in den gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN, Entscheidung des Rates Nr. 1692/96EG) festgelegten Kriterien entsprechen;
- der Zeithorizont für die Fertigstellung des Netzwerks soll mit 2015 begrenzt sein;
- die Kosten des Netzwerks sollen im Rahmen realistischer Prognosen der verfügbaren Mittel liegen, so dass die durchschnittlichen Kosten im Zeitraum bis zum Jahr 2015 nicht über 1,5% des jährlichen BIP eines jeden Landes zu liegen kommen.

Das bei der Zusammenkunft der TINA Senior Officials Group am 25. u. 26. Juni 1998 in Wien erarbeitete TINA - Netzwerk umfasst zwei Ebenen:

- Ein Grundnetz, (backbone network) basierend auf den zehn multi-modalen pan-europäischen Verkehrskorridoren innerhalb der TINA – Länder.
- Zusätzlichen Netzelemente (additional network components) , die von den drei regionalen TINA - Gruppen vorgeschlagen, basierend auf den Vorschlägen der Länder, und von der TINA Senior Officials Group genehmigt wurden.

Der Tina-Prozess geht unter Fortsetzung des Auswahlverfahrens für förderungswürdige Projekte weiter. Diese Projekte bilden in einem weiteren Schritt die Kandidaten für Projekte von gemeinschaftlichem Interesse innerhalb des Transeuropäischen Verkehrsnetzes. Diese förderungswürdigen Projekte sollen zur Umsetzung im Zeitrahmen bis zum Jahr 2015 vorgeschlagen werden.

Das gesamte TINA-Netzwerk umfasst nach Abschluss der ersten Phase 20.924 km Eisenbahnlinien, 18.683km Straßen, , 4.052 km Binnenwasserstraßen, 40 Flughäfen, 20 Seehäfen, 58 Flusshäfen und 86 Terminals – davon 68 alleinstehende, 20 in Verbindung mit See- oder Flusshäfen. Die gegenwärtigen Kostenschätzungen belaufen sich auf etwa 90 Mrd. EUR bis zum Jahr 2015.

Dieses Netzwerk entspricht im großen und ganzen den in den Leitlinien zur Entwicklung eines gemeinschaftlichen Transeuropäischen Verkehrsnetzes vorgegebenen Kriterien und Grundsätzen. Manche Details müssen noch diskutiert werden, bevor endgültige Entscheidungen getroffen werden können. Im Hinblick auf die für Investitionserfordernisse bis zum Jahr 2015 verfügbaren Mittel liegt der gegenwärtige Entwurf des Netzwerks im Rahmen realistischer Erwartungen, wobei aber eine Prioritätsliste noch zu erarbeiten ist.

## **6. Finanzierung**

Die Europäische Union besitzt keinerlei exklusive Vollmachten und noch weniger die Mittel, die zur Errichtung eines pan-europäischen Verkehrsinfrastrukturnetzes für die einzelnen Länder erforderlich wären. Aus diesem Grund sind Mechanismen erforderlich, die gewährleisten, dass die nationalen Investitionspläne den übergeordneten Interessen der pan-europäischen Region entsprechen. Das TINA-Netzwerk empfiehlt sich in der Heranführungsphase im Hinblick auf die in den Beitrittsländern geplanten Infrastrukturinvestitionen, insbesondere bei Finanzierungsentscheidungen der Internationalen Finanzierungsinstitute und der Bereitstellung von EU-Mitteln, als Entscheidungsgrundlage.

### Vorbeitrittinstrumente

Die Europäische Kommission hat drei Instrumente zur Hilfestellung der Beitrittswerber geschaffen:

- PHARE: Konsolidierung von Institutionen, Teilnahme an Unionsprogrammen, Regional- und Sozialentwicklung, industrieller Wiederaufbau und Entwicklung/Förderung im Bereich KMO.
- ISPA: Entwicklung der Verkehrs- und Umweltinfrastruktur
- SAPARD: Modernisierung der Landwirtschaft und Entwicklung des ländlichen Raumes

## ISPA (Instrument for Structural Policies for Pre-Accession)

Für den Zeitraum 2000-2006 wird im Rahmen von ISPA jährlich für Projekte in den Bereichen Verkehr und Umwelt ein Gesamtbudget von Euro 1.058 Millionen (zu Preisen des Jahres 2000) bereitgestellt.

Die Hauptprioritäten sind, die Länder mit der Unionspolitik und den Abläufen vertraut zu machen, Hilfestellung zur Heranführung an die EU geltenden Umweltstandards zu leisten und die Anbindung und Erweiterung des transeuropäischen Verkehrsnetzes sicherzustellen.

Die ISPA-Verkehrsstrategie ergibt sich aus den festgelegten Grundsätzen der Leitlinien zur Entwicklung des TEN (1692/96 EC). Sie umfasst die Sicherstellung nachhaltigen Mobilität von Personen und Gütern in einem Raum ohne interne Grenzen unter den bestmöglichen sozialen und sicherheitstechnischen Bedingungen. Ein weiteres Ziel ist die Bereitstellung hochqualitativer Infrastruktur zu wirtschaftlich akzeptablen Bedingungen unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger und der optimalen Nutzung der vorhandenen Kapazitäten. Weiters ist die Interoperabilität und die Intermodalität zu fördern und muss soweit wie möglich wirtschaftlich leistbar sein.

Die Grundsätze der ISPA-Verkehrsstrategie umfassen vor allem die Herstellung und Förderung von Hauptverbindungen und notwendigen Anschlüssen zur Beseitigung von Engstellen, Lückenschluss und Fertigstellung von Hauptstrecken, die Herstellung und Förderung der Infrastruktur für den Netzzulauf, die optimale Kombination, Integration der verschiedenen Verkehrsträger, der schrittweise Erreichen der Interoperabilität der Netzwerkelemente und die Kapazität und Effizienzoptimierung der bestehenden Infrastruktur.

### ISPA Projekte

Seit Anfang 1999 wurde eine Projektpipeline von ca. 150 Projekten erarbeitet, Anfang 2000 wurden davon 80 Projekte, die in der Projektvorbereitung am weitesten fortgeschrittenen waren ausgewählt und bis Ende 2000 wurden 55 Projekte von der Kommission genehmigt. Das genehmigte Gesamtinvestitionsvolumen beträgt Euro 2.112,46 Millionen, davon Euro 1.309,46 Millionen ISPA-Zuschuss.



Alle Projekte müssen aufgrund der ISPA-Verordnung von den Ländern co-finanziert werden. Sowohl EIB als auch EBRD sind in vielen Projekten involviert und beteiligen sich bei der Finanzierung.

## 7. Der Korridor VII - die Donau

Die Verkehrsinfrastruktur ist die Voraussetzung für die Erweiterung: auf den Schienen, auf den Straßen und Wasserstraßen aber auch in der Luft kommt Europa zusammen

Die voranschreitenden Planungen für ein gesamteuropäisches Verkehrsnetz zeigen immer klarer auf, dass die europäischen Binnenwasserstraßen einen wesentlichen Anteil des Gesamtgüterverkehrs übernehmen werden müssen. Daher definierte auch die Verkehrskonferenz in Helsinki als einen der zehn paneuropäischen Korridore eine Binnenwasserstraße: die Donau

Der Korridor VII durchquert die gesamte mittel- und osteuropäische Region. Die Donau ist der wichtigste Binnenwassertransportweg in Europa und verbindet West- und Osteuropa über den Rhein, den Main und den Main-Donau-Kanal. Durch diesen Wasserweg wird die Nordsee über Deutschland, Österreich, die Slowakei, Ungarn, Kroatien, die Bundesrepublik Jugoslawien, Rumänien, Bulgarien, Moldau und Ukraine mit dem Schwarzen Meer verbunden. Die bedeutende Rolle der Donau besteht nicht nur in der Tatsache, dass sie den wichtigsten Binnenwasserweg darstellt, sondern auch in der Rolle der Binnenhäfen, die nicht einzig auf mit der Binnenschifffahrt zusammenhängende Funktionen begrenzt ist. Der Verknüpfung dieser großen Schifffahrtsachse mit den angrenzenden Bahn- und Straßenkorridoren kommt im Hinblick auf die Intermodalität des Gesamtnetzwerks eine bedeutende Funktion zu.

Zu diesem Zweck gründeten die Schienenkorridore IV und X mit dem Wasserstraßenkorridor VII, die Donau, in Wien eine **Korridorkoordinationsstelle**.

Gemäß dem Grundsatz „Die Strecken sind nur so stark wie ihre Knoten“ ist intensiv über die Positionierung von Ballungszentren innerhalb der Transeuropäischen Netze nachzudenken. Es ist hierbei auf die Weiterentwicklung eines leistungsfähigen,

intermodalen Verkehrsknotens abzielen. Damit sollen die wirtschaftlichen Chancen, die sich durch den schrittweisen Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes für die Knotenregion ergeben, im eigenen Wirkungskreis genützt werden. Gleichzeitig müssen ökologische Zielsetzungen und Rahmenbedingungen sicherstellen, dass mit einem TEN-Knoten nicht nur wirtschaftliche Chancen, sondern auch Verbesserungen der Umweltsituation verbunden sind.

Die Donau ist nicht zuletzt auf Grund der jüngeren Geschichte des Donauraumes, der von der Teilung Europas während der vergangenen 40 Jahre besonders betroffen war, in ihrer wirtschaftlichen Bedeutung weit unter ihren Möglichkeiten geblieben.

Die Europäische Kommission hat daher Österreich gebeten, das Management für die Entwicklung des Korridor VII zu übernehmen. Die Aufgaben eines Korridormanagements liegen darin, gemeinsam mit den am Korridor liegenden Staaten (EU und Nicht-EU-Staaten, auch über das TINA Gebiet hinaus) eine grundsätzliche Übereinkunft über die gemeinsamen Entwicklungsziele für den Korridor zu erzielen. Dies soll in Form eines „**Memorandum of Understanding (MOU)**“ erfolgen. Die Leitung des Korridormanagements wurde über Empfehlung des österreichischen Verkehrsministeriums von der Europäischen Kommission und UN-ECE dem Leiter des Arbeitskreises Verkehr und Schifffahrt der ARGE Donauländer, Mag. Otto Schwetz, Wien, übertragen.

#### Das Memorandum of Understanding

In einem ersten Arbeitsschritt erarbeitete das Korridormanagement gemeinsam mit den Mitgliedstaaten des Korridors das Memorandum of Understanding (siehe Beilage). Das vorliegende Memorandum wurde von den Delegierten des vorbereitenden Lenkungsausschusses paraphiert und soll im nächsten Jahr durch die Verkehrsminister unterzeichnet werden. Wesentlich war die Zieldefinierung und die Etablierung von drei Arbeitsgruppen, die sich mit den Themen

- Infrastruktur,
- Operationelles und Recht sowie
- Flotte

beschäftigen werden.

Im Gegensatz zu den übrigen neun paneuropäischen Korridoren wird die Donau in ihrer gesamten schiffbaren Länge vom Korridormanagement als auch innerhalb der Europäischen Union bearbeitet. Das ergibt eine Länge von ca. 2.415 km. Bis zum Jahr 2015 wollen die Anrainerstaaten 183 Millionen Euro in den Ausbau der Donau investieren.

Bei der Donau handelt es sich um einen Teil der Binnenwasserstraße E 80, wie sie von der UN/ECE im „European Agreement on main inland waterways of international importance (AGN)“ definiert wurde. Hinzu kommen noch alle natürlichen und künstlichen Wasserläufe, die das Wassernetz Donaauraum darstellen. Dazu gehören der Schwarzmeer-Donaukanal in Rumänien zwischen Cernavoda und Konstanta, die Theiß in Serbien und Ungarn, die Vah (Waag) in der Slowakei sowie die geplanten Kanalbauten des Donau-Save-Kanals in Kroatien und des Donau-Oder-Elbe-Kanals in Österreich, der tschechischen Republik, Deutschland und Polen.

Entlang der Donau liegen 44 Flusshäfen. Die durchschnittliche Entfernung zwischen den Häfen ist 55 km, wobei wie bereits erwähnt, die Rolle der intermodalen Verknüpfungspunkte zu den anderen Verkehrsträgern ein wesentliches Element der Häfen darstellt.

## **8. Die Donau als Wirtschaftsfaktor**

Der Wirtschaftsraum der Donauländer war vor der Ostöffnung durch die Zentralverwaltung der kommunistischen Länder geprägt. Die hohe Grundstoff und Schwerindustrieorientierung hat dazu geführt, dass die Binnenschifffahrt einen relativ hohen Stellenwert in den Wirtschaftsplänen eingeräumt erhielt. Die nach der Ostöffnung eingeleitete grundlegende Umstrukturierung der Volkswirtschaften in Osteuropa in Richtung Marktwirtschaft hat naturgemäß auch einschneidende Auswirkungen auf die Transportwirtschaft und damit auch auf die Binnenschifffahrt. Der zwischenzeitlich zusammengebrochene Warenaustausch hat mit der Neuorientierung nach dem Westen zu greifen begonnen. Es ist aber zu erwarten, dass der Warenaustausch mit EU-Europa in der Zukunft einen größeren Impuls für das Transportwachstum im Donaukorridor ergeben wird. Derzeit ist die Donau nur zu maximal 10 Prozent ihres Transportvolumens genutzt.

Diese geringe Nutzung der Donau führte zur Untersuchung zur Nutzung des Donaukorridors im Vergleich zum Rhein, der eine wesentlich bessere Auslastung als die Donau aufweist. Die „Marketingstrategie“ hatte zur Folge, dass das österreichische Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie daraufhin die Donau Transport Entwicklungsgesellschaft VIA DONAU gründete.

## Beschlussempfehlungen

1. Die Konferenz der Regierungschefs nimmt den Bericht des Leiters des Arbeitskreises Verkehr & Schifffahrt über die Erfüllung des Arbeitsprogramms für die ersten 10 Jahre zustimmend zur Kenntnis
2. Die Konferenz der Regierungschefs beauftragt den Arbeitskreis Verkehr & Schifffahrt ein neues Arbeitsprogramm für die nächsten Jahre zu erarbeiten.
3. Die Konferenz der Regierungschefs begrüßt die anlässlich der 3. Donaoraumkonferenz in Wien vom 26. – 27. April 2001 verabschiedete „Wiener Erklärung“ zum Donaoraum und zur Wasserstraße Donau (Beilage 1) und fordert alle Mitgliedsländer auf, die Inhalte der Wiener Erklärung ihren Überlegungen für den Donaoraum zu Grunde zu legen.
4. Die Konferenz der Regierungschefs beauftragt den Arbeitskreis Verkehr & Schifffahrt entsprechend dem Vorschlag des Wiener Landeshauptmannes Dr. Michael Häupl einen gemeinsamen Beschluss zur Charta über die Sicherheit der Schifffahrt zu fassen.
5. Die Konferenz der Regierungschefs unterstützt die von den Delegierten des Arbeitskreises Verkehr & Schifffahrt verabschiedete Resolution (Beilage 2) zur Freimachung der Donau bei Novi Sad und wird im Rahmen ihrer Möglichkeiten diese an die nationalen und europäischen Entscheidungsträger herantragen.

Der Leiter des Arbeitskreises  
Verkehr & Schifffahrt



Mag. Otto Schwetz  
Senatsrat

**WIENER ERKLÄRUNG**  
zum  
**DONAU RAUM**  
und zur  
**WASSERSTRASSE DONAU**

---

Anlässlich der 3. Donauraumkonferenz, Wien, 26.- 27. April 2001:  
„Danube – Economic Backbone of Europe“

Die KonferenzteilnehmerInnen begrüßen

- die Abhaltung der Donauraumkonferenzen mit Unterstützung der Stadt Wien als wesentliche Impulsgeber zur Entwicklung von Lösungen der Probleme des Donauraumes

Die KonferenzteilnehmerInnen betonen

- die essentielle Bedeutung des Donauraumes für die europäische Integration, er ist Kulturraum, Naturraum und Verkehrsraum in einem
- die Notwendigkeit der intensiven Zusammenarbeit der Länder des Donauraumes zu seiner Entwicklung u.a. durch Unterstützung der relevanten Organisationen wie Donaukommission, Management des Korridor VII, ARGE Donauländer, Donauschutzkonvention und andere
- die Bedeutung der Wasserstraße Donau für die Entwicklung des transkontinentalen europäischen Güterverkehrs und für die wirtschaftliche Integration der Beitrittskandidaten zur Europäischen Union
- die Notwendigkeit der stärkeren Einbeziehung der Wasserstraße Donau für die Schaffung eines ökologisch und sozial verträglichen und nachhaltigen Verkehrssystems
- die Wichtigkeit von organisatorischen und infrastrukturellen Maßnahmen zur Steigerung der Effektivität und Wettbewerbsfähigkeit der Donauschifffahrt

## Die KonferenzteilnehmerInnen erklären

- dazu beitragen zu wollen, die verkehrs- und transportwirtschaftlichen Rahmenbedingungen zugunsten einer verstärkten Nutzung der Donauschifffahrt zu entwickeln
- neue Dienstleistungen der Donauschifffahrt bei ihrer Entwicklung zu unterstützen und/oder zu nutzen, die neue Märkte erschließen oder vorhandene besser bedienen
- Maßnahmen zu unterstützen, die zu einer Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt führen, insbesondere im Bereich der Logistik und im Bereich innovativer Transporttechnologien
- die Entwicklung und Implementierung von Wasserstraßenmanagement- und Informationssystemen und Dienstleistungen (River Information Services) zu fördern und zu unterstützen, da diese einen wichtigen Beitrag leisten, die Donauschifffahrt sicherer und wirtschaftlicher zu machen.

ARGE-Donauländer  
Arbeitskreis Verkehr & Schifffahrt

Resolution zur Situation an der Donau bei Novi Sad  
Verabschiedet bei der 11. Arbeitstagung am 25.4.2001

- Die Arbeitsgemeinschaft Donauländer fordert, die Vorarbeiten zur Freimachung der Donau schneller als geplant abzuschließen um eine umgehende Freimachung der Schifffahrtsrinne der Donau bei Novi Sad herbeizuführen.
- Es ist unverständlich, dass trotz täglicher hoher Verluste für die Donauanrainerstaaten die vor zwei Jahren zerstörten Brückenteile noch nicht aus der Donau entfernt wurden.
- Die Konferenz der Regierungschefs fordert weiterhin die europäische Staatengemeinschaft auf, den mit der Freimachung der Fahrwasserrinne unmittelbar verbundenen Wiederaufbau der Sloboda-Brücke finanziell sicherzustellen, um damit die Beseitigung der Pontonbrücke in Novi Sad zu erreichen und die freie, unbehinderte Schifffahrt auf der internationalen Wasserstraße Donau wiederherzustellen.