



Nationaler Aktionsplan Donauschifffahrt

Endbericht

Impressum

Herausgeber: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Text, Layout & Grafiken: via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH

© bmvit, Januar 2006

Kontakt

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit)



Radetzkystraße 2

1030 Wien

Abt. W2 – Oberste Schifffahrtsbehörde

Tel.: +43-1-711 62-5900

Abt. W3 – Bundeswasserstraßen

Tel.: +43-1-711 62-5960

via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH



Donau-City-Straße 1

1220 Wien

Tel.: +43-50 4321-1000

Der Nationale Aktionsplan Donauschifffahrt ist online verfügbar unter
www.bmvit.gv.at/schifffahrt/aktionsplan, www.donauschifffahrt.info



**Nationaler
Aktionsplan
Donauschifffahrt**



Der politische und wirtschaftliche Wandel in Ost- und Südosteuropa ließ in den vergangenen 15 Jahren dynamische Wirtschaftsräume und Handelsverflechtungen entlang der Donauachse entstehen. Nach dem Fall des Eisernen Vorhangs und der politischen Stabilisierung in Südosteuropa kann die Wasserstraße Donau nun endlich ihr Potenzial in vollem Ausmaß entfalten. Durch den Beitritt der mittel- und osteuropäischen Länder zur Europäischen Union wird die Donau, zusammen mit dem Rhein, zur wichtigsten Hauptverkehrsachse Europas, die sich über 3.500 Kilometer von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer erstreckt und dabei elf Länder miteinander verbindet.

Nach den dramatischen Ereignissen des vergangenen Jahrzehnts, die auch die Donauschifffahrt schwer beeinträchtigt hatten, ist am Balkan wieder Frieden eingekehrt. Mit der Eröffnung der neuen Brücke in Novi Sad im Oktober 2005 wurde ein wesentliches Hindernis für die Donauschifffahrt beseitigt, die Schiffe können nun wieder ungehindert passieren.

Bereits jetzt nimmt die Donauschifffahrt einen fixen Platz in der europäischen Infrastruktur- und Verkehrspolitik ein, vor allem wenn es sich um den Aufbau des nachhaltigen gemeinschaftlichen Verkehrsnetzes handelt.

Mit dem Nationalen Aktionsplan Donauschifffahrt setzt die österreichische Bundesregierung ein deutliches Signal zur Forcierung dieses umweltfreundlichen Verkehrsweges. Eine leistungsfähige Donauschifffahrt ist nicht nur für die Verkehrspolitik eine wichtige Voraussetzung, sondern auch für den Wirtschaftsstandort Österreich. Der Donaoraum wird sich wieder zu einer der bedeutendsten wirtschaftlichen und kulturellen Regionen in einem vereinten Europa entfalten mit der Donau als zentraler Lebensader und wichtigem Verkehrsweg.

Bundeskanzler Dr. Wolfgang Schüssel

Ein leistungsfähiges Verkehrssystem ist ein wichtiger Faktor für Österreichs Wirtschaft und Bevölkerung. Die EU-Osterweiterung hat besonders im Donaukorridor eine starke Zunahme im grenzüberschreitenden Güterverkehr bewirkt. Unter den strategischen Zielen meines Ressorts hat daher die Förderung der Donauschifffahrt einen sehr hohen Stellenwert bekommen, die gezielte Stärkung dieses umweltfreundlichen Verkehrsträgers ist für die österreichische Verkehrspolitik somit ein vorrangiges Anliegen. Es gilt, das große Potenzial der Wasserstraße Donau im erweiterten Europa stärker zu nutzen.



Auch 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 verfasst. Das so genannte „Integrierte Europäische Aktionsprogramm für die Binnenschifffahrt“ 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 vorliegende „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. Damit leistet der Nationale Aktionsplan einen wichtigen Beitrag zur Schonung von Umwelt und Bevölkerung, denn die Schifffahrt weist volkswirtschaftlich gesehen die geringsten externen Kosten im Zusammenhang mit Emissionen, Unfallkosten, Lärm usw. auf.

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.

Vizekanzler Hubert Gorbach

Bundesminister für Verkehr,
Innovation und Technologie



Die Wasserstraße Donau nimmt eine wichtige Rolle im österreichischen Verkehrssystem ein. Die verkehrspolitische Bedeutung der Donauschifffahrt ist im Schifffahrtsmemorandum der Bundesregierung von 1992 sowie im Generalverkehrsplan Österreich 2002 hervorgehoben. Auch die EU misst der Binnenschifffahrt eine wichtige Rolle bei, was unter anderem in der Mitteilung der Europäischen Kommission zur Förderung der Binnenschifffahrt zum Ausdruck kommt. Österreich unterstützt diese Idee und hat die Binnenschifffahrt zu einem Schwerpunktthema der EU-Ratspräsidentschaft im ersten Halbjahr 2006 gemacht.

Österreich hat, der strategischen Bedeutung der Wasserstraße Donau folgend, in den letzten Jahren eine umfassende Strategie entwickelt und legt nunmehr ein Maßnahmenprogramm vor: den „Nationalen Aktionsplan Donauschifffahrt“. Dieser Aktionsplan konkretisiert das 2003 vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) erstellte 10-Punkte-Programm zur Stärkung der Donauschifffahrt. Kernstück des Nationalen Aktionsplans ist ein Maßnahmenkatalog. Dieser stellt die Vorhaben der österreichischen Schifffahrtspolitik in den nächsten zehn Jahren dar und wird jährlich aktualisiert und dem jeweiligen Umsetzungsstand angepasst werden.

Betonen möchte ich vor allem die internationale Komponente des Nationalen Aktionsplans, denn die transportwirtschaftlichen Potenziale der Donauschifffahrt können nicht von einem Anrainerstaat allein erschlossen werden. Ein Schwerpunkt der vorgeschlagenen Maßnahmen liegt deshalb in der Kooperation mit allen Donaustaaten und der aktiven Mitarbeit in der europäischen Binnenschifffahrtspolitik.

Mit dem Nationalen Aktionsplan ist ein richtungweisendes und nachhaltiges Instrument der österreichischen Schifffahrtspolitik bis 2015 geschaffen worden. Er stellt eine kontinuierliche Planungs- und Entscheidungsgrundlage für die nationale Verkehrspolitik dar und wird die Donauschifffahrt nachhaltig stärken. Der vorliegende Aktionsplan dokumentiert aber auch die große Bedeutung der Wasserstraße Donau für das österreichische Gesamtverkehrssystem.

Staatssekretär Mag. Helmut Kukacka

Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie

Inhalt

1	MOTIVATION		...2
	Ausgangslage	...3	
	Verkehrspolitischer Hintergrund	...3	
	Europäische Dimension	...4	
2	DAS SYSTEM BINNENSCHIFFFAHRT		...6
	Systemelemente	...6	
	Stärken-Schwächen-Vergleich	...7	
	Transportaufkommen auf der österreichischen Donau	...8	
	Wachstumsmärkte	...9	
3	ZIELE DES NATIONALEN AKTIONSPANS		...11
	Verkehrspolitische Ziele	...11	
	Wirtschaftspolitische Ziele	...12	
	Umweltpolitische Ziele	...14	
4	STRATEGIE DER ÖSTERREICHISCHEN SCHIFFFAHRTSPOLITIK		...16
	Problemanalyse	...16	
	Strategischer Ansatz	...18	
5	ENTWICKLUNG DES NATIONALEN AKTIONSPANS DONAUSCHIFFFAHRT		...20
6	MASSNAHMENKATALOG		...22
	Infrastruktur	...24	
	Häfen	...34	
	Informationssysteme	...39	
	Flotte	...48	
	Aus- & Weiterbildung	...55	
	Promotion	...62	
	Daten & Fakten	...66	
	Neue Märkte	...75	
	Förderungen	...83	
	Internationale Aktivitäten	...89	
7	UMSETZUNG		...95
	Organisation der Umsetzung	...95	
	Kosten und Nutzen	...97	
8	VERZEICHNISSE		...101
	Beteiligte	...101	
	Abkürzungsverzeichnis	...103	
	Glossar	...104	
	Abbildungsverzeichnis	...106	
	Quellenverzeichnis	...106	

1 MOTIVATION

Der „Nationale Aktionsplan Donauschifffahrt“ setzt die Schwerpunkte der österreichischen Schifffahrtspolitik für die nächsten zehn Jahre.

Die Integration des Donauraums in die Europäische Union hat höchste wirtschaftliche und politische Priorität. Sieben der zehn Donauanrainerstaaten sind bereits bzw. werden in kurzer Zeit EU-Mitglied sein. Die Zukunft des Donauraums ist nunmehr von entscheidender Bedeutung für ganz Europa.

In den Donauanrainerstaaten leben knapp 90 Millionen Menschen; sie erwirtschaften ein Bruttoinlandsprodukt von mehr als 450 Milliarden Euro. Die wirtschaftliche und politische Transformation der südosteuropäischen Anrainer ist mit einer Entwicklungsdynamik verbunden, die in Europa ihresgleichen sucht. Betrachtet man die jährlichen BIP-Wachstumsraten, so werden für diese Staaten im Durchschnitt etwa 4% Wachstum pro Jahr bis 2015 vorhergesagt. Für die Volkswirtschaften der westeuropäischen Staaten dagegen wird ein jährliches BIP-Wachstum von höchstens 2% prognostiziert.

Für den Donaukorridor bedeutet das ein Verkehrswachstum im internationalen Güteraustausch von jährlich 6 bis 8%. Wurden 1994 im österreichischen Donaukorridor noch 31,4 Millionen Tonnen grenzüberschreitend transportiert, so waren es 2002 bereits 58,1 Millionen Tonnen, die von LKW, Bahn und Schiff bewältigt wurden. Bis zum Jahr 2015 wird eine weitere Verdoppelung auf knapp 100 Millionen Tonnen vorhergesagt.

Die Schifffahrt ist aufgrund ihrer freien Kapazitäten und hohen Umweltverträglichkeit prädestiniert, maßgeblich zur zukünftigen Verkehrsbewältigung im Donaukorridor beizutragen. Logistklösungen mit dem Binnenschiff können der österreichischen Wirtschaft helfen, Kosten zu sparen und ihre Wettbewerbschancen zu erhöhen.

Die österreichische Verkehrspolitik will die Donauschifffahrt stärken und damit zu einer sozialverträglichen und umweltfreundlichen Bewältigung des Verkehrs im Donaukorridor beitragen. Der vorliegende „Nationale Aktionsplan Donauschifffahrt“ setzt mit seinem Maßnahmenkatalog die Schwerpunkte der österreichischen Schifffahrtspolitik bis 2015.

1.1 Ausgangslage

Mit dem politischen Umbruch in Europa 1989 kam es in den ehemaligen Planwirtschaften zur sukzessiven Stilllegung großer Teile der im freien Markt nicht mehr wettbewerbsfähigen Industrien. Die Auswirkungen auf die Donauschifffahrt waren drastisch: Das Verkehrsaufkommen reduzierte sich auf zirka 30 Millionen Tonnen, das entspricht einer Abnahme der Transportvolumina um mehr als 50%.

Im Jahre 1992 erfuhr die Donauschifffahrt durch die Eröffnung des Main-Donau-Kanals einen wichtigen Impuls, es entstand eine 3.500 km lange durchgehende Wasserstraße zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer. Dies führte zu einer deutlichen Belebung der Westverkehre.

Die Jugoslawienkrisen 1992 bis 1995 und 1999 stellten wiederum ein deutliches Entwicklungshemmnis dar. Die Zerstörung der Brücke in Novi Sad 1999 markiert den negativen Höhepunkt, dieser Abschnitt der Donau konnte von der Schifffahrt zwei Jahre lang de facto nicht passiert werden und danach nur mit Verzögerungen und Gebühren. Dieses Hindernis wurde erst im Oktober 2005 endgültig beseitigt.

Mit der politischen Stabilisierung am Balkan hat sich auch die Situation auf der Donau wieder erholt: Seit dem Jahr 2000 gibt es einen kontinuierlichen Anstieg des Verkehrsaufkommens. Allein auf der österreichischen Donau werden mittlerweile mehr als 12 Millionen Tonnen transportiert. Österreich hat die Potenziale der Donauschifffahrt erkannt und in den vergangenen Jahren eine aktive Schifffahrtspolitik betrieben. Insbesondere sind folgende Projekte von strategischer Bedeutung in Angriff genommen worden:

- das Flussbauliche Gesamtprojekt zur Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse östlich von Wien und zur nachhaltigen Erhaltung des Nationalparks
- die Entwicklung und Implementierung des Schifffahrtsinformations- und -managementsystems DoRIS
- Ausbau der Häfen zu leistungsfähigen Dienstleistungszentren
- Unterstützung der Donauanrainerstaaten bei der Implementierung von River Information Services

1.2 Verkehrspolitischer Hintergrund

Die Grundsätze und Ziele der österreichischen Verkehrspolitik sind im Generalverkehrsplan Österreich (GVP-Ö) aus dem Jahr 2002 festgehalten. Demnach setzt sich die Verkehrspolitik zum Ziel, den Wirtschaftsstandort Österreich zu stärken, indem sie Verkehrsnetze effizient und bedarfsgerecht ausbaut. Die Förderung von nachhaltiger Mobilität steht im Vordergrund. Der GVP-Ö nimmt auf die Schifffahrt im Infrastrukturprogramm Bezug, eine umfassende Strategie zur Entwicklung der Wasserstraße Donau findet sich jedoch im Generalverkehrsplan nicht.

Im Jahre 1992 wurde von der österreichischen Bundesregierung das Binnenschifffahrtsmemorandum beschlossen, das eine wichtige Grundlage für die Schifffahrtspolitik des vergangenen Jahrzehnts bildete. Die Schwerpunkte dieses Programms waren die Harmonisierung rechtlicher Grundlagen, die Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse sowie die Forcierung des Containerverkehrs auf der Donau. Ein kurzes Resümee: Mit dem Beitritt Österreichs zur EU sind die entsprechenden verkehrsrechtlichen Grundlagen geschaffen worden, die Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse ist mit dem Flussbaulichen Gesamtprojekt östlich von Wien in Gang gesetzt worden, und für den Aufbau von innovativen intermodalen Verkehren unter Einschluss der Binnenschifffahrt wurde ein Förderinstrument (Pilotprogramm Donau) geschaffen.

1999 wurde zum Zweck der Stärkung der Donauschifffahrt vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie die Tochtergesellschaft „via donau – Donau Transport Entwicklungsgesellschaft mbH“ gegründet. Die geänderten Rahmenbedingungen sowie die Ergebnisse der Arbeiten der via donau erfordern eine umfassende Neuformulierung der schifffahrtspolitischen Strategie. Deren wichtigste Eckpunkte wurden Anfang 2003 in einem 10-Punkte-Programm zur Forcierung der Donauschifffahrt Anfang 2003 vom bmvit gemeinsam mit der via donau zusammengefasst und bilden die Ausgangslage für den vorliegenden Nationalen Aktionsplan.

Anfang 2005 erfolgte die Bündelung der Aufgaben des Bundes im Bereich Wasserstraßen und Schifffahrt durch Fusion der Österreichischen DONAU-Betriebs-AG, der österreichischen Donau-Technik GmbH und der via donau Entwicklungsgesellschaft mbH sowie die Eingliederung der ehemaligen Wasserstraßendirektion und der Schleusenaufsicht. Es entstand die neue Bundesgesellschaft „via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH“, die die Wasserstraße Donau effizient verwalten und die Entwicklungsaufgaben fortsetzen soll.

1.3 Europäische Dimension

Das Weißbuch der Europäischen Kommission „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ setzt Ziele zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit und Nachhaltigkeit von Mobilität bis 2010 fest und gibt somit den Rahmen für die Europäische Binnenschifffahrtspolitik vor.

Die Donau als internationale Wasserstraße kann nicht aus rein nationaler Sicht betrachtet werden. Ihre Entwicklung hängt in hohem Maß von internationaler Zusammenarbeit und europäischen Initiativen ab. So wurde die Donau 1997 als Pan-Europäischer Korridor VII in die Transeuropäischen Netze (TEN) aufgenommen. Im Zuge einer Revision der TEN-Leitlinien wurden im April 2004 30 prioritäre Vorhaben von europäischem Interesse definiert, unter anderem auch die Beseitigung der infrastrukturellen Engpässe entlang der Binnenschifffahrtsachse Rhein/Maas-Main-Donau.

Im Jahr 2001 wurden in der so genannten „Rotterdam Deklaration“ auf Pan-Europäischer Verkehrsministerebene die wichtigsten Handlungsfelder zur Entwicklung der Europäischen Binnenschifffahrt festgelegt. Sie sieht Maßnahmen in den Bereichen Infrastruktur, rechtliche Harmonisierung und Marktzugang, Sicherheit und Nachhaltigkeit sowie Image vor. Seitdem wurden einige Punkte bereits umgesetzt, 2006 wird die Deklaration im Zuge einer Folgekonferenz in Bukarest eine Evaluierung und Aktualisierung erfahren.

Die Europäischen Schifffahrtsprojekte „Strategies for the Promotion of Inland Navigation“ (SPIN) und „Prospects of Inland Navigation within the enlarged Europe“ (PINE) haben zwischen 2002 und 2005 den Status quo der Europäischen Binnenschifffahrt analysiert und Entwicklungsstrategien skizziert. Auf Basis dieser beiden Initiativen entstand im Jahr 2005 eine Mitteilung der Europäischen Kommission, welche ein „Integriertes Europäisches Aktionsprogramm für die Binnenschifffahrt“ vorsieht. Die sechs Eckpfeiler und somit die Basis für die zukünftige Europäische Binnenschifffahrtspolitik sind:

- Schaffung günstiger Bedingungen für Verkehrsdienstleistungen
- Anreize für Modernisierung und Erneuerung der Flotte
- Maßnahmen zur Schaffung von Arbeitsplätzen und Förderung der Fachkenntnisse
- Imageverbesserung und Zusammenarbeit
- Bereitstellung einer angemessenen Infrastruktur
- Verbesserung des institutionellen Rahmens

Der vorliegende Nationale Aktionsplan stellt das nationale Instrument zur Umsetzung des Europäischen Aktionsprogramms dar.

2 DAS SYSTEM BINNENSCHIFFFAHRT

2.1 Systemelemente

Die Binnenschifffahrt muss als System verstanden werden, in dem die einzelnen Elemente in starker Wechselwirkung miteinander stehen. Kernelemente sind die Wasserstraße, die Schifffahrtsunternehmen und die Häfen. Durch ihr gutes Zusammenspiel kann sich das volle Potenzial der Binnenschifffahrt entfalten, hingegen können Unzulänglichkeiten eines Elements die anderen einschränken.

Abbildung 1: System Binnenschifffahrt



Quelle: via donau

Der entscheidende Faktor im System ist die Beschaffenheit und somit die Leistungsfähigkeit der Wasserstraße. Die nautischen Bedingungen – d.h. die Befahrbarkeit der Wasserstraße mit einer wirtschaftlichen Abladetiefe im Jahresverlauf – bestimmen die Auslastung des eingesetzten Schiffstyps und folglich die Konkurrenzfähigkeit der Binnenschifffahrt gegenüber Straße und Schiene.

Die Qualität der Leistungen der Schifffahrtsunternehmen ist ein wesentlicher Faktor für die Einbindung des Binnenschiffs in Logistikkonzepte der Wirtschaft. Kostengünstige und zuverlässige Transportangebote sind die Basis für einen effizienten Hauptlauf auf der Wasserstraße.

Die Binnenhäfen sind das dritte Kernelement der Binnenschifffahrt. Sie ermöglichen nicht nur die Verknüpfung der Verkehrsträger Binnenschiff, Bahn und LKW, sondern entwickeln sich neben ihrer Funktion als Umschlagsschnittstelle immer mehr zu multifunktionalen Dienstleistungsunternehmen.

Die Verkehrsträger Schiene und Straße sind Konkurrenten, aber auch wichtige Partner im Vor- und Nachlauf zum Wasserstraßentransport, wo die Anschlussstarife der Bahn und die Trucking-Kosten der Straße die Einbindung des Verkehrsträgers Binnenschiff in multimodale Transportketten wesentlich beeinflussen.

Das Wissen der Verlager und Spediteure um die Binnenschifffahrt ist ein entscheidender Faktor für den Umfang der Inanspruchnahme dieses Verkehrsträgers. Durch gezielte Verbreitung der Information über die Binnenschifffahrt soll ihr Image und folglich ihre Akzeptanz verbessert werden.

Die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen geben im Gesamtsystem die Spielregeln vor, unter denen die einzelnen Verkehrsträger auf den Transportmärkten agieren können. So beeinflussen Abgaben und Steuern auf der einen sowie Subventionen und Förderungen auf der anderen Seite die Wettbewerbsverhältnisse.

2.2 Stärken-Schwächen-Vergleich

Die Stärken der Donauschifffahrt liegen vor allem in ihrer grundsätzlich hohen Zuverlässigkeit, in der Sicherheit und Umweltfreundlichkeit der Transportabwicklung sowie in ihrer Massenleistungsfähigkeit. Damit sind auch erhebliche Kostenvorteile verbunden.

Abbildung 2: Stärken-Schwächen-Vergleich der Donauschifffahrt

<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zuverlässigkeit • Sicherheit • Umweltfreundlichkeit • Massenleistungsfähigkeit • geringer spezifischer Energieeinsatz • universal einsetzbare Schiffe • Funktion als schwimmendes Lager • Einsatzbereitschaft rund um die Uhr 	<p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abhängigkeit vom Wasserstand • niedrige Transportgeschwindigkeit • geringe Netzdichte und damit verbundene, meist notwendige Vor- und/ oder Nachläufe • Nachholbedarf bei Investitionen in Reformstaaten
<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> • freie Kapazitäten der Wasserstraße • Rückgrat für erhöhten Transportbedarf durch EU-Osterweiterung und Integration • hohes Potenzial für Rationalisierungen • neue Marktsegmente, z. B. Container- und RoRo-Verkehre • Kooperation mit Schiene und Straße • harmonisierte, grenzüberschreitende Schifffahrtsinformationsdienste 	<p>Hindernisse</p> <ul style="list-style-type: none"> • abschnittsweise nicht garantierte Mindestfahrwassertiefen (nautische Engpässe) • langsam von -statten gehender Imagewandel vom Massenguttransporteur zum hochwertigen Logistikdienstleister

Quelle: via donau

Die Schwächen dieses Verkehrsträgers liegen insbesondere in der Abhängigkeit der Schiffstransporte vom Wasserstand, da dieser die erzielbaren Abladetiefen bzw. die Auslastungsgrade der eingesetzten Schiffe – und somit die Wirtschaftlichkeit der Transporte – bestimmt.

Die Chancen der Donauschifffahrt finden sich auch in der hohen freien Kapazität der Wasserstraße – derzeit werden nur zirka 15% der Gesamtkapazität der Donau für die Schifffahrt genutzt. Vor dem Hintergrund des steigenden Transportaufkommens im Zuge der EU-Osterweiterung und der damit verbundenen Kapazitätsengpässe auf Straße und Schiene stellt die Wasserstraße Donau eine ernsthafte Transportalternative dar.

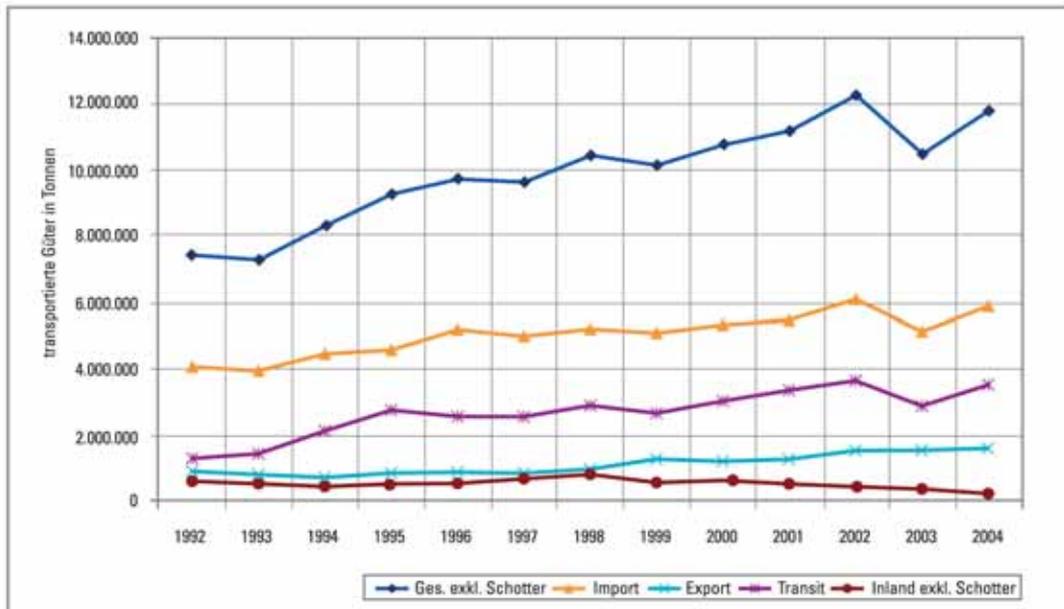
Die wesentlichen Hindernisse für die Donauschifffahrt bestehen in den abschnittsweise unzureichenden Fahrwasserverhältnissen. Der Großteil dieser nautischen Schwachstellen auf der Donau soll allerdings beim Ausbau der Transeuropäischen Netze schrittweise bis zum Jahr 2015 beseitigt werden.

2.3 Transportaufkommen auf der österreichischen Donau

Angesichts der EU-Osterweiterung und der Stabilisierung der politischen Verhältnisse sind gute Aussichten für eine positive Zukunft des Güterverkehrs auf der Donau gegeben. Der seit 1999 erstmalige Rückgang der Transportmenge im Jahr 2003 ist auf die außergewöhnlich lange Niederwasserperiode im Sommer und Herbst 2003 zurückzuführen und daher für den positiven Entwicklungstrend der Güterverkehrsmengen in den letzten Jahren unbedeutend. Eine derart ungünstige Wasserführung der Donau wie im Jahr 2003 tritt statistisch gesehen etwa alle zehn bis zwölf Jahre auf. Die massiven Auswirkungen von Niederwasserperioden verdeutlichen allerdings auch den verkehrspolitischen Handlungsbedarf, die nautischen Schwachstellen rasch zu beseitigen.

Den Großteil des Güterverkehrs auf der österreichischen Donau machen derzeit die traditionellen Schüttguttransporte (Getreide, Erz und Kohle) und Flüssigguttransporte (vor allem Mineralöl) aus. Große Hoffnungen werden jedoch in Container- und RoRo-Verkehre gesetzt. Längerfristig ist es möglich, ihren Anteil am Gesamtaufkommen von derzeit unter einem Prozent auf bis zu sieben Prozent, ähnlich wie am Rhein, zu erhöhen.

Abbildung 3: Transportaufkommen auf der österreichischen Donau



Quelle: Statistik Austria; Bearbeitung: via donau

2.4 Wachstumsmärkte

Die zukünftigen Potenziale der Donauschifffahrt liegen nicht nur im klassischen Massengutbereich, sondern vor allem auch bei den hochwertigen Stückgütern und höherwertigen (Massen-)Gütern.

So könnte die Binnenschifffahrt zukünftig im Bereich der Distribution von Neufahrzeugen eine entscheidende Rolle spielen, denn die **Automobilindustrie** wird weiterhin stark in Richtung Südosteuropa expandieren.

In der **Papierindustrie** kann das Schiff ebenfalls mit seiner Massenleistung punkten. Österreich gehört zu den wichtigsten Papierproduzenten in Europa und beschäftigt in diesem Bereich derzeit knapp 10.000 Mitarbeiter. Die geringen Transportkosten pro Tonne und die ideale Eignung für lange Distanzen machen die Binnenschifffahrt besonders attraktiv.

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, Aushub und Erdmaterial, Metallschrott, Glas, Kunststoff, Papier und gefährlichen Abfällen. Erfolgreiche Konzepte in Frankreich, Deutschland, den Niederlanden und England, wo die Binnenschifffahrt für den Abfalltransport genutzt wird, unterstreichen das Potenzial der Donau.

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.

Einen Markt, der besonders auf den westeuropäischen Wasserstraßen in den letzten Jahren rasant erschlossen wurde, stellen containerisierte Waren dar. Mit wachsendem Containerumschlag im rumänischen Seehafen Konstanz werden Containertransporte auch auf der Donau an Bedeutung gewinnen. Um die Entwicklungsdynamik zu verdeutlichen: Zwischen den Jahren 2003 und 2005 konnte der Containerumschlag in Konstanz auf gut das Dreifache gesteigert werden (von 206.000 TEU auf 660.000 TEU).

3 ZIELE DES NATIONALEN AKTIONSPLANS

3.1 Verkehrspolitische Ziele

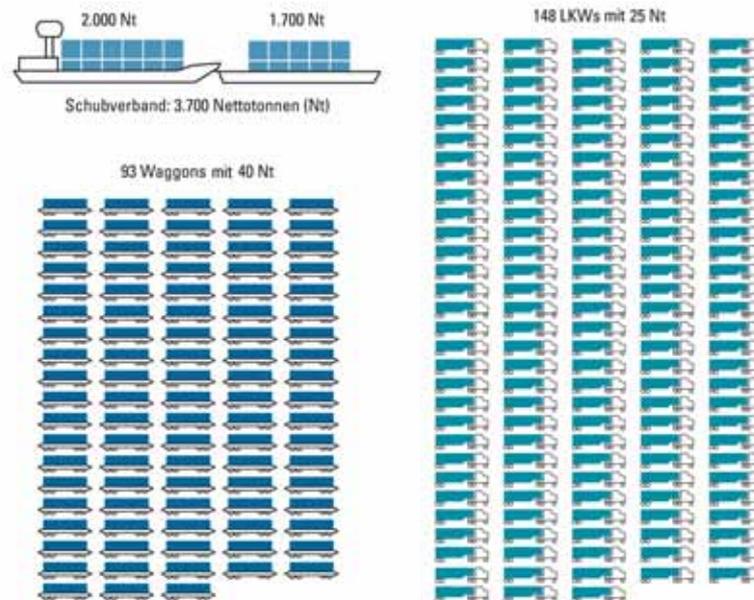
Die Integration der ost- und südosteuropäischen Staaten in die Europäische Union führt zu einem Anstieg des grenzüberschreitenden Güterverkehrs um jährlich zirka 7 bis 8%, und damit mittelfristig zu einer Überlastung des bestehenden Straßen- und Schienennetzes im Donaukorridor. Die Verkehrspolitik der betroffenen Staaten und der Europäischen Union muss daher Maßnahmen zur umwelt- und sozialverträglichen Bewältigung dieser Verkehrsmengen setzen, damit der Donaukorridor nicht zu einem Engpass für den wirtschaftlichen Aufschwung der Donauregion und der europäischen Integration wird.

Die Wasserstraße Donau verfügt über hohe Kapazitätsreserven, um große Gütermengen transportieren zu können. Mit vergleichsweise geringen Investitionen ist die Donauschifffahrt in der Lage, kurzfristig einen wesentlichen Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme im Donaukorridor zu leisten. Die Entwicklung eines Nationalen Aktionsplans Donauschifffahrt entspricht somit dem im Generalverkehrsplan Österreich 2002 formulierten verkehrspolitischen Grundsatz einer nachhaltigen Verkehrspolitik.

Die systematische Verbesserung der Rahmenbedingungen der Donauschifffahrt soll vermehrt Gütertransporte auf die Donau bringen. Die verkehrspolitische Zielvorstellung ist zumindest eine Verdoppelung der aktuell auf der österreichischen Donau transportierten zwölf Millionen Tonnen Güter auf 25 bis 30 Millionen Tonnen bis zum Jahre 2015. Wartet man aktuell durchschnittlich 70 Minuten auf der Wiener Reichsbrücke, um ein Güterschiff zu Gesicht zu bekommen, sollen es künftig nur noch 35 Minuten sein. Dieser Vergleich zeigt klar das gewaltige Potenzial der Schifffahrt. Mit der angestrebten Verdoppelung des Verkehrsaufkommens auf der österreichischen Donau würde die Schifffahrt auch in Zukunft einen wesentlichen Beitrag zur umweltverträglichen Verkehrsabwicklung im Donaukorridor leisten, welcher der am schnellsten wachsende Güterverkehrskorridor Österreichs ist. Zwischen 1994 und 2002 gab es bereits eine Steigerung von 31 Millionen Tonnen auf 58 Millionen Tonnen im grenzüberschreitenden Güterverkehr im Donaukorridor, für das Jahr 2015 werden 100 Millionen Tonnen prognostiziert. Der aktuelle Modal-Split beträgt im Donaukorridor etwa 20% Donauschifffahrt und jeweils 40% Schiene und Straße. Durch eine Verdoppelung des Verkehrsaufkommens auf der Donau bis zum Jahr 2015 könnte die Donauschifffahrt somit ihren aktuellen Modal-Split-Anteil nicht nur halten, sondern sogar auf 25 bis 30% steigern.

Das große Potenzial der Donauschifffahrt im Vergleich zur Bahn und zum LKW kann mit folgender Darstellung verdeutlicht werden:

Abbildung 4: Transportkapazitäten der Verkehrsträger



Quelle: via donau

Die Donauschifffahrt bietet im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern bedeutend größere Transportkapazitäten pro Transporteinheit: Ein Schubverband mit 3.700 Tonnen Ladung entspricht 93 Waggons zu 40 Tonnen bzw. 148 LKWs zu 25 Tonnen. Diese Anzahl von LKWs kommt auf der Straße einer Kolonne von zirka 10 km Länge gleich.

3.2 Wirtschaftspolitische Ziele

Die Verlagerung eines Teils des Güterverkehrs auf die Wasserstraße Donau würde nicht nur der Binnenschifffahrt, sondern auch der gesamten österreichischen Wirtschaft nutzen. Der verstärkte Einsatz der Binnenschifffahrt bringt der verladenden Wirtschaft Transportkostensparnisse, wodurch österreichische Unternehmen ihre Wettbewerbsfähigkeit steigern und Marktanteile gewinnen können. Von einer leistungsfähigen Donauschifffahrt profitiert der Wirtschaftsstandort Österreich, Arbeitsplätze werden gesichert. Bestehende Nutzer der Donauschifffahrt wie z.B. die voestalpine AG am Standort Linz dokumentieren dies eindrucksvoll. Zukünftig sollen jedoch nicht nur überwiegend Massengutverkehre über die Donau transportiert werden, sondern auch höherwertige (Stück-)Güter. Die umfassende Verbesserung der Rahmenbedingungen der Donauschifffahrt soll den Interessentenkreis der verladenden Wirtschaft für Transporte über die Donau maßgeblich erweitern.

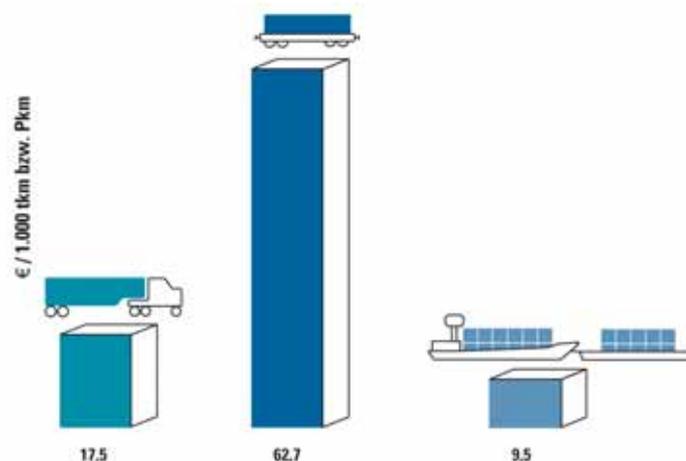
Ein gesamtwirtschaftlicher Vorteil der Wasserstraße Donau liegt in ihrer Mehrfachnutzung, welche die Sektoren Wasserwirtschaft, Hochwasserschutz, Freizeit, Erholung und Tourismus umfasst. Insbesondere die touristische Nutzung der Donau hat in den letzten Jahren stark zugenommen: So verzeichnet die Personenschifffahrt jährliche

Wachstumsraten in der Höhe von rund 10%. Neben den Tagesausflugsschiffen ist vor allem die Anzahl der Kabinenfahrgastschiffe auf der österreichischen Donau stark im Steigen begriffen, die überwiegend ausländischen Touristen stellen mittlerweile ein beträchtliches wirtschaftliches Potenzial dar.

Der österreichische Abschnitt der Donau weist aufgrund des großen Gefälles ein hohes Energiepotenzial auf, welches durch neun von der VERBUND-Austrian Hydro Power AG (AHP) betriebene Wasserkraftwerke auch entsprechend genutzt wird. Der vorliegende Aktionsplan sieht Maßnahmen vor, welche die energiewirtschaftlichen, touristischen und schifffahrtspolitischen Interessen in Einklang bringen. Dies betrifft in erster Linie die Instandhaltung der Schleusenanlagen der neuen Donaukraftwerke, welche aufgrund ihres Alters teilweise bereits einer Generalsanierung bedürfen. Aufgrund des steigenden Verkehrsaufkommens auf der Donau ist eine Minimierung der Schleusenrevisionszeiten dringend erforderlich. Damit sollen unnötig lange Wartezeiten vor den Schleusen für die Güter- und die Personenschifffahrt vermieden werden, welche mittlerweile bereits nicht unerhebliche volks- und einzelwirtschaftliche Kosten verursachen.

Volkswirtschaftlich betrachtet senkt die Verlagerung von Güterverkehren auf die Donau sowohl direkt als auch indirekt den Investitionsbedarf für die Verkehrsinfrastruktur. Vergleichsweise geringe Investitionen in den Verkehrsweg und in die Häfen genügen, um einen großen Teil der starken Güterverkehrssteigerung im Donaukorridor zu übernehmen, denn es kann überwiegend auf bestehende Kapazitäten zurückgegriffen werden. Eine im Auftrag des bmvit verfasste Studie aus dem Jahr 2004 stellt einen Wegekostenvergleich zwischen den Verkehrsträgern in Österreich dar:

Abbildung 5: Wegekosten der Verkehrsträger im Donaukorridor



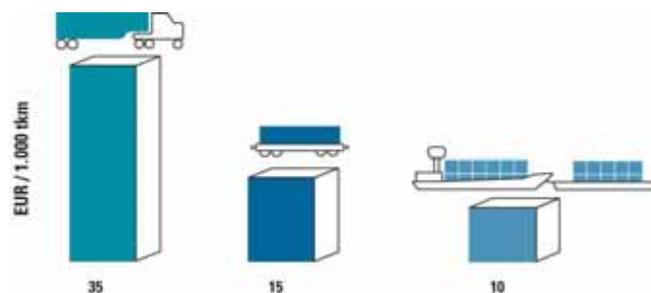
Quelle: arealConsult und via donau

Die Wasserstraße benötigt im Vergleich zu Straße und Schiene die geringsten Investitionen in die Infrastruktur. Um auf den einzelnen Verkehrsträgern die gleiche Verkehrsleistung zu erbringen, muss man einen Euro in die Wasserstraße, 1,83 Euro in die Straße und 6,57 Euro in die Schiene investieren.

3.3 Umweltpolitische Ziele

Die Donauschifffahrt ist hinsichtlich ihres spezifischen Energieeinsatzes und des Ressourcenverbrauchs der umweltschonendste und effektivste Verkehrsträger und weist noch ausreichend freie Kapazitäten auf. So kann eine Gütertonne bei gleichem Energieverbrauch 100 km auf der Straße, 300 km auf der Schiene und 370 km auf der Donau transportiert werden. Hinsichtlich der Kapazitäten der Wasserstraße Donau werden derzeit lediglich 10 bis 15% der Gesamtkapazität genutzt. Am Rhein werden heute bereits über 200 Millionen Tonnen pro Jahr transportiert, wogegen es auf der gesamten Donau etwa 30 Millionen Tonnen sind. Eine verstärkte Inanspruchnahme der Wasserstraße Donau würde den Ausbaudruck auf die Straßen- und Schieneninfrastruktur im Donaukorridor verringern. Ein weiteres wichtiges umweltpolitisches Argument stellen die von den Verkehrsträgern verursachten externen Kosten dar: Die Binnenschifffahrt verursacht gemäß offiziellen Zahlen der Europäischen Kommission die geringsten externen Kosten:

Abbildung 6: Externe Kosten der Verkehrsträger



Quelle: Europäische Kommission, Vorschlag für eine Verordnung zur Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems, Com (2002) 54; 2nd Call 2004

Die Darstellung der externen Kosten verdeutlicht, dass mehr Gütertransporte auf dem Wasser weniger Staus, Lärm, Schmutz und Unfälle bedeuten. Die Donauschifffahrt leistet bereits heute einen wesentlichen Beitrag, umweltrelevante Ziele, wie etwa die Kyoto-Ziele zur Reduktion von CO₂, zu erreichen.

Im Rahmen des Nationalen Aktionsplans soll die Umweltverträglichkeit der Schifffahrt weiter gesteigert werden. Umweltschutz wird im vorliegenden Plan als Querschnittsmaterie betrachtet und findet sich in allen Maßnahmenbereichen wieder. Neben dem integrativen „Flussbaulichen Gesamtprojekt östlich von Wien“, welches ökologische und verkehrpolitische Zielsetzungen miteinander verbindet, gibt es eine Reihe von konkreten ökologischen Maßnahmen. Beispielhaft seien Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen im Bereich von emissionsarmen Schiffsmotoren, der Einsatz moderner Telematikanwendungen in der Schifffahrt zur Senkung des Treibstoffverbrauchs und zur weiteren Erhöhung der Sicherheit sowie Fördermöglichkeiten für innovative und umweltfreundliche Schiffsneubauten genannt. Die Zielvorstellung ist, dass eine Verdoppelung des Verkehrsaufkommens auf der Donau keine zusätzliche Umweltbelastung mit sich bringt, das

heißt, dass das Gesamtausmaß an Schiffsemissionen reduziert oder zumindest konstant gehalten werden soll.

Der Aktionsplan sieht des Weiteren die Fortführung der ökologischen Renaturierungsmaßnahmen für die Wasserstraße Donau vor. Wasserbauliche Aktivitäten sollen grundsätzlich nur im Einklang mit der Natur und nach Abstimmung mit ökologischen Zielvorstellungen erfolgen.

4 STRATEGIE DER ÖSTERREICHISCHEN SCHIFFFAHRTSPOLITIK

4.1 Problemanalyse

Die Donauschifffahrt weist derzeit einige spezifische Schwachpunkte auf, welche einer stärkeren Inanspruchnahme dieses Verkehrsträgers seitens der verladenden Wirtschaft entgegenstehen. Dennoch zeigt die Donauschifffahrt seit dem Jahr 2000 ein kontinuierliches Wachstum, allerdings auf moderatem Niveau. Dies lässt die Möglichkeiten des Verkehrsträgers Donauschifffahrt erahnen, wenn seine Rahmenbedingungen optimiert werden.

Ein grundlegendes Defizit der Donauschifffahrt besteht in der **Wasserstraßeninfrastruktur**. So genannte infrastrukturelle „Engpässe“ schränken die Wirtschaftlichkeit der Schifffahrt in Niederwassersituationen teilweise empfindlich ein, der wesentliche Engpass in Österreich liegt in der freien Fließstrecke östlich von Wien und, in deutlich abgeschwächter Form, in der Wachau. Anzustreben ist daher eine Verbesserung der Wasserstraßeninfrastruktur durch ordnungsgemäße Erhaltung, Beseitigung von Engpässen und effizientes Schleusenmanagement. Zur Beseitigung der Engpässe in den restlichen Donauanrainerstaaten, vor allem an der Unteren Donau, kann das „Flussbauliche Gesamtprojekt östlich von Wien“ als Vorbild für einen integrativen Ansatz dienen, welcher die Interessenlagen der Schifffahrt und der Ökologie miteinander vereint. Eine leistungsfähige Wasserstraßeninfrastruktur und Umweltschutz bilden keinen unauflösbaren Widerspruch.

Die österreichischen **Häfen** und Länden weisen sehr hohe Standards auf und sind grundsätzlich als trimodale Logistikknotenpunkte ausgestattet. Damit die verkehrspolitisch gewünschten Transportsteigerungen auf der Donau auch bewältigt werden können, bedarf es jedoch einer abgestimmten Entwicklungs- und Investitionsstrategie. Dafür sind entsprechende Fördermöglichkeiten für Innovationen in den Häfen vorzusehen, damit sie auch in Zukunft auf dem letzten Stand der Technik sind. Die Situation in den Häfen der südosteuropäischen Donaustaaten stellt sich sehr differenziert dar, oftmals mangelt es an modernen Umschlagsgeräten und effizienter Betriebsführung.

Die **Flotte** ist neben der Infrastruktur und den Häfen die dritte Hauptsäule im System Schifffahrt. Die Donauflotte befindet sich seit dem politischen Umbruch in Europa 1989 in einem starken Umstrukturierungsprozess. Die ehemaligen Staatsflotten wurden privatisiert, neue Unternehmen entstehen. Damit Österreich zu einem attraktiven Standort für Schifffahrtsunternehmen wird, müssen betriebswirtschaftliche und administrative Rahmenbedingungen verbessert werden. Die Donauflotte bedarf allgemein einer Modernisierung, wobei die Aspekte Umweltfreundlichkeit, Sicherheit und Erschließen neuer Märkte im Vordergrund stehen müssen.

Im Bereich moderner **Informations- und Kommunikationssysteme für die Binnenschifffahrt** konnten in den vergangenen Jahren beträchtliche Fortschritte erzielt

werden. So wurden Telematik- und Informationsservices für die Binnenschifffahrt entwickelt, die als River Information Services (RIS) bezeichnet werden. Ab 2006 wird von via donau auf der gesamten österreichischen Donau der operative Probebetrieb von DoRIS (Donau River Information Services) aufgenommen. Erst durch die flächendeckende Implementierung entlang der gesamten Donau können die Potenziale von RIS in vollem Umfang zur Entfaltung kommen. Die weitere Unterstützung der Donauländer beim Aufbau und dem Einsatz von RIS muss daher auch in Zukunft gewährleistet sein, damit eine größtmögliche Anzahl von harmonisierten Services bis zum Jahr 2010 Standard auf der gesamten Donau wird.

In der österreichischen Schifffahrt besteht, wie auch in den meisten anderen europäischen Schifffahrtsländern, **Personalmangel**. Die spezifischen Arbeitsbedingungen an Bord sind wenig attraktiv, in Verbindung mit geringem Angebot an Ausbildungsplätzen, internationalem Preisdruck und restriktiver Ausländerbeschäftigung fehlt es an qualifiziertem Personal. Der Personalmangel in der Schifffahrt wird durch eine strukturelle Überalterung in Zukunft noch verschärft. Unterschiedliche arbeits- und sozialrechtliche Rahmenbedingungen in Europa führen zu Wettbewerbsverzerrungen und sozialer Ungleichstellung der Arbeitnehmer.

Die Donauschifffahrt ist im Bewusstsein der Öffentlichkeit nur unzureichend verankert. Tendenziell wird ihr Bild eher negativ gezeichnet: Dass sie altmodisch, langsam oder unzuverlässig sei, sind oft gehörte Vorurteile. Dass sich in der Schifffahrt bedeutende Modernisierungsprozesse vollzogen haben und sie für viele Verlagerer einen wichtigen, umweltfreundlichen, verlässlichen und innovativen Logistikpartner darstellt, ist nicht in ausreichendem Maß kommuniziert worden. Das negative **Image** führt zu mentalen Barrieren bei Entscheidungsträgern und potenziellen Kunden.

Teilweise fehlt es an fundierten und gut aufbereiteten **Daten & Fakten** zur Donauschifffahrt. Eine fundierte Marktbeobachtung bildet die Grundlage für eine zielgerichtete Schifffahrtspolitik sowie privatwirtschaftliche Entscheidungen und deren Evaluierung. Ein grundlegendes Informationsdefizit über das System Donauschifffahrt besteht in der Logistikausbildung: Künftige Logistikdienstleister müssen bereits in ihrer Ausbildung mit dem System Schifffahrt bekannt gemacht werden, um sie effizient in Logistikketten ihrer Kunden einbinden zu können.

Die Donauschifffahrt wird aktuell überwiegend für den Transport von Massengütern wie Kohle, Erz oder Mineralölprodukte genutzt. Ihr potenzielles Einsatzgebiet kann jedoch wesentlich vielseitiger sein, wie dies bereits die Rheinschifffahrt mit zweistelligen jährlichen Wachstumsraten bei höherwertigen, meist containerisierten Gütern beweist. Auf der Donau fehlen jedoch oftmals noch entsprechende Services, wie z.B. Liniendienste und aktive Logistikberatung pro Donauschifffahrt, um **neue Märkte** zu erschließen.

Um die Donauschifffahrt gezielt zu stärken und die Marktentwicklung zu beschleunigen, bedarf es einer **Förderstrategie** mit entsprechenden Instrumenten und Mitteln. Im Vergleich zu westeuropäischen Binnenschifffahrtsländern bestehen in Österreich Defizite hinsichtlich von auf für die Schifffahrt zugeschnittenen Fördermöglichkeiten, insbesondere in den Bereichen Modernisierung von Flotte und Investitionen in den Häfen.

Die Donau fließt durch zehn Staaten mit den unterschiedlichsten wirtschaftlichen und politischen Hintergründen. Die Entwicklung der Donauschifffahrt kann per se nicht von einem Staat allein aus vorangetrieben werden, es bedarf einer koordinierten Zusammenarbeit aller Donaustaaten. Diese funktioniert bereits beim grenzüberschreitenden Aufbau von RIS, in weiteren Bereichen wie z.B. der Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse sowie der Harmonisierung von Rechtsgrundlagen besteht noch Handlungsbedarf. Auf europäischer Ebene findet die Donauschifffahrt teilweise noch zu wenig Gehör, auch hier sind die Anstrengungen im Bereich der **internationalen Aktivitäten** zu intensivieren, und die Mitarbeit an Initiativen der Europäischen Union ist zu forcieren.

4.2 Strategischer Ansatz

Die Zielsetzung der Stärkung des Verkehrsträgers Donauschifffahrt muss vor dem Hintergrund des komplexen Systems Binnenschifffahrt und der Internationalität der Wasserstraße Donau gesehen werden. Die nachhaltige Forcierung der Donauschifffahrt erfordert daher einen strategischen Ansatz, welcher eine systematische Betrachtung aller Aspekte der Schifffahrt und ihrer Rahmenbedingungen einschließt. Der Verkehrsträger Binnenschifffahrt kann nicht isoliert betrachtet werden, sondern muss im Kontext der gesamten Logistikkette gesehen werden. Dies spiegelt auch das Selbstverständnis der Schifffahrt wider: Gleichberechtigter Partner von Schiene und Straße, und nicht Konkurrent.

Erste Anhaltspunkte für eine derartige Betrachtungsweise stellten bereits das österreichische „10-Punkte-Programm zur Forcierung der Donauschifffahrt“ aus dem Jahre 2003 und auf europäischer Ebene die EU-Studie „Prospects of Inland Navigation within the enlarged Europe“ (PINE) aus dem Jahr 2004 dar. Mit der PINE-Studie entstand erstmals ein detaillierter Maßnahmenkatalog zur Stärkung der europäischen Binnenschifffahrt, in zehn Themenbereichen wurden insgesamt 48 Einzelmaßnahmen identifiziert. Weitere Anhaltspunkte für die Entwicklung des NAP waren zudem die umfassende deutsche Studie „Potenziale und Zukunft der deutschen Binnenschifffahrt“ aus dem Jahr 2003 sowie das darauf aufbauende Handlungskonzept des deutschen „Forums Binnenschifffahrt und Logistik“ aus dem Jahr 2004.

Der vorliegende NAP orientiert sich in seiner Grundstruktur an den genannten Studien bzw. Konzepten, der entwickelte Maßnahmenkatalog ist in zehn Themenbereiche und 40 Einzelmaßnahmen gegliedert.

Folgende Darstellung soll das Wirkungsgefüge und die Entwicklungsstrategie zur Stärkung der Donauschifffahrt auf symbolhafte Weise zeigen:

Abbildung 7: Wirkungsgefüge Donauschifffahrt



Quelle: via donau

Eine adäquate und leistungsfähige Wasserstraßeninfrastruktur ist eine „*Conditio sine qua non*“ für eine wettbewerbsfähige Donauschifffahrt. Ganzjährig kalkulierbare und wettbewerbsfähige Fahrwassertiefen und funktionstüchtige Schleusen genügen jedoch allein nicht, um zu einer nachhaltigen Stärkung der Donauschifffahrt zu führen. Vielmehr bedarf es eines integrativen Ansatzes. In diesem Sinne sind die im Schaubild dargestellten Zubringer zum Hauptfluss als weitere vernetzte Handlungsfelder zu verstehen: Die Donauschifffahrt kann ihre volle Leistungsfähigkeit erst durch eine Umsetzung aller Maßnahmen entfalten. Dadurch kann die verkehrspolitisch gewünschte Steigerung von aktuell zwölf Millionen transportierten Tonnen pro Jahr auf 25 bis 30 Millionen erreicht werden.

Der im NAP ausgearbeitete Maßnahmenkatalog berücksichtigt das skizzierte Wirkungsgefüge, welches sich in den zehn Maßnahmenbereichen wieder findet. Er soll als Basis für eine kontinuierliche Planungs- und Entscheidungsgrundlage der österreichischen Schifffahrtspolitik wirken und somit die Umsetzung der identifizierten Maßnahmen sicherstellen.

5 ENTWICKLUNG DES NATIONALEN AKTIONSPLANS DONAUSCHIFFFAHRT

Der Nationale Aktionsplan Donauschifffahrt entstand unter enger Einbindung aller relevanten Akteure und unter Berücksichtigung internationaler Rahmenbedingungen. Auf diese Weise konnte das Expertenwissen der einzelnen Akteure optimal genutzt und der Praxisbezug des NAP sichergestellt werden.

Im Auftrag des bmvit hat via donau das Projektmanagement zur Ausarbeitung des NAP Donauschifffahrt durchgeführt, die Projektdauer betrug etwa ein Jahr. Die Projektkoordination des bmvit lag bei der Obersten Schifffahrtsbehörde (Abteilung W2).

Abbildung 8: Projektorganisation



Im Rahmen der Erstellung des NAP ist ein **begleitender Beirat** aus Vertretern der Bundesländer, relevanten Interessenvertretungen sowie den Fachabteilungen des bmvit installiert worden. Dieser ist im Laufe des Jahres 2005 dreimal zusammengetreten. Im Rahmen der Beiratssitzungen wurde insbesondere der jeweilige Entwurfsstand des Maßnahmenkatalogs diskutiert und fachlich kommentiert.

Des Weiteren wurden mit den vier öffentlichen Donauhäfen sowie mit den österreichischen Güterschifffahrtsunternehmen intensive Interviews im Rahmen von **Arbeitsgruppen** geführt. Damit wurde sichergestellt, dass die Position des Sektors von Anfang an in den NAP eingeflossen ist und entsprechend berücksichtigt wurde.

Zu den wichtigen inhaltlichen Querschnittsmaterien Arbeits- und Sozialrecht, Umwelt und Öffentlichkeitsarbeit wurden **Workshops** durchgeführt. Ziel dieser Workshops war eine Abstimmung der Interessenlagen und die gemeinsame Erarbeitung von Maßnahmen für den NAP. Ein gewünschter Nebeneffekt war der Informationsaustausch zwischen den einzelnen Organisationen und Akteuren zu aktuellen Schifffahrtsthemen.

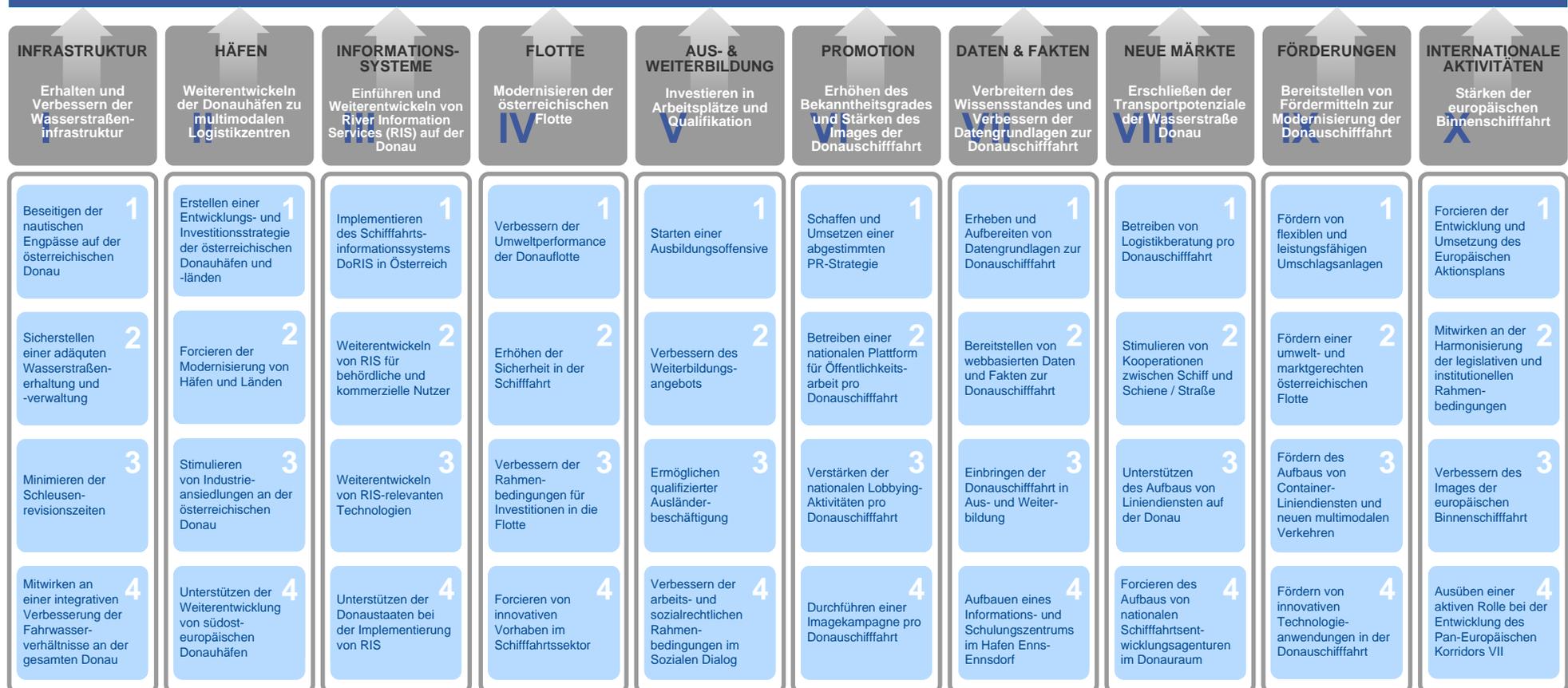
6 MASSNAHMENKATALOG

Der Nationale Aktionsplan soll als dynamisches Instrument der österreichischen Schifffahrtspolitik wirken. Das Kernstück ist der Maßnahmenkatalog, welcher periodisch aktualisiert und dem jeweiligen Umsetzungsstand angepasst werden soll. In den Maßnahmendatenblättern werden für jede Einzelmaßnahme die Ausgangssituation, die Problemanalyse, der Lösungsansatz, der Stand der Umsetzung, die Wirkung, der Zeithorizont, die Dringlichkeit, die Akteure, die Verantwortlichkeiten für die Umsetzung und die Finanzierungsquellen dargestellt.

Die Grafik auf der folgenden Seite zeigt die zehn Maßnahmenbereiche und die 40 Einzelmaßnahmen in einer Übersicht. Im Anschluss finden sich die Maßnahmendatenblätter.

Abbildung 9: Maßnahmenkatalog des NAP im Überblick

NACHHALTIGE STÄRKUNG UND FÖRDERUNG DER DONAUSCHIFFFAHRT IM ÖSTERREICHISCHEN GÜTERVERKEHRSSYSTEM



Quelle: via donau

1 Beseitigen der nautischen Engpässe auf der österreichischen Donau

1 a Beseitigen des nautischen Engpasses östlich von Wien

AUSGANGSSITUATION

Die freie Fließstrecke östlich von Wien (Strom-km 1920-1872) stellt den infrastrukturell schwächsten Streckenabschnitt auf dem 350 km langen österreichischen Donau-Anteil dar. Sie ist deshalb sowohl im Generalverkehrsplan Österreich 2002 (GVP-Ö) als auch im Zuge der Revision der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-T) im Jahre 2004 als Engpass klassifiziert worden.

PROBLEMANALYSE

Die gegenwärtige Fahrwassertiefe in Teilen der freien Fließstrecke östlich von Wien beträgt etwa 2,20 m (bzw. 1,90 m Abladetiefe) bei Regulierungsniederwasser (RNW) und ist somit deutlich geringer als in benachbarten Streckenabschnitten. Der Gebirgsflusscharakter der Oberen Donau verursacht starke Wasserstandsschwankungen, welche nicht zuverlässig prognostizierbar sind. Daher betragen die Auslastungsgrade der Schiffe nur zirka 60%, wogegen sie am Rhein bei etwa 85% liegen. Das führt zu stark schwankenden Transportmengen und Preisen und beeinträchtigt die Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrt erheblich. Ein weiteres Problem östlich von Wien ist die Sohleintiefung der Donau, welche mittelfristig zu einem Austrocknen des Nationalparks Donau-Auen führt.

MASSNAHME

Die Verbesserung der Fahrwassertiefe wird ausschließlich durch wasserbauliche Maßnahmen und Sohlanpassungen erfolgen, die Errichtung einer zusätzlichen Staustufe ist ausgeschlossen. Das bmvit hat im Jahr 2002 das "Flussbauliche Gesamtprojekt östlich von Wien" initiiert, welches die Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse für die Schifffahrt und Verbesserungen der ökologischen Verhältnisse im Nationalpark gleichermaßen zum Ziel hat.

UMSETZUNGSSTAND

Im April 2004 konnte im so genannten Leitungsausschuss zum Flussbaulichen Gesamtprojekt östlich von Wien - einem vom bmvit im Jahr 2002 eingesetzten interdisziplinären Fachgremium - eine Einigung über die wesentlichen Planungsgrundlagen erzielt werden. Zurzeit wird das Einreichprojekt zur Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) erstellt, welches 2006 einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unterzogen werden soll. Nach Abschluss der Behördenverfahren soll die Baudurchführung 2007 beginnen und bis spätestens 2015 abgeschlossen sein.

VORGEHENSWEISE

Aufgrund der Größe des Vorhabens ist die Durchführung einer UVP zwingend vorgeschrieben. Im Einreichprojekt ist die Herstellung einer Mindestfahrwassertiefe von 27dm bzw. 28 dm (in Abschnitten mit granulometrischer Sohlverbesserung) im zentralen Bereich der Schifffahrtsrinne auf einer Breite von 100 m vorgesehen. Das Problem der fortschreitenden Sohleintiefung wird durch die Methode der granulometrischen Sohlstabilisierung gelöst. Des Weiteren werden umfangreiche Maßnahmen in den Bereichen Uferrückbau und Gewässervernetzung zur Renaturierung des Nationalparks Donau-Auen gesetzt.

WIRKUNG

Das "Flussbauliche Gesamtprojekt östlich von Wien" bewirkt neben einer Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse für die Schifffahrt auch eine Verbesserung der ökologischen Situation des Nationalparks Donau-Auen und einen nachhaltigen Stopp der fortschreitenden Sohleintiefung der Donau. Verkehrspolitisch gesehen wird diese Maßnahme zu einer Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Donau beitragen.

Dringlichkeit	sehr hoch
Zeithorizont	bis 2015
Finanzierung	bmvit, EU (Fördermittel aus TEN-MIP)
Koordination	bmvit
Akteure	bmvit, interdisziplinärer Leitungsausschuss, via donau, Nationalpark, Länder (Wien, NÖ), Gemeinden, Umwelt-NGOs

1 Beseitigen der nautischen Engpässe auf der österreichischen Donau

1 b Untersuchen des nautischen Engpasses in der Wachau

AUSGANGSSITUATION

Die freie Fließstrecke in der Wachau (Strom-km 2037-2005) stellt neben dem Streckenabschnitt östlich von Wien den zweiten infrastrukturellen Engpass auf der österreichischen Donau dar, und ist im Generalverkehrsplan Österreich 2002 (GVP-Ö) auch als solcher klassifiziert worden.

PROBLEMANALYSE

Laut der flussbaulichen Vorstudie des bmvit vom Januar 2005 sind die Fahrwasserverhältnisse in der Wachau deutlich besser als im zweiten österreichischen Engpass, der freien Fließstrecke östlich von Wien. So ist derzeit eine RNW-Fahrwassertiefe von 25 dm nahezu durchgehend sichergestellt, selbst eine RNW-Fahrwassertiefe von 27 dm ist in weiten Abschnitten auf 80 m Breite vorhanden. Lediglich im mittleren Abschnitt ist eine RNW-Fahrwassertiefe von 27 dm nicht über die gesamte Breite der Schifffahrtsrinne gegeben. Die wesentlichen Problemstellen konzentrieren sich auf drei Furtbereiche (Schwallenbach, Spitz, Weißenkirchen) mit einer akkumulierten Länge von weniger als 3 km.

MASSNAHME

Auf Basis der Vorstudie sollen entsprechende Stromsohlenaufnahmen und ein detailliertes Wasserspiegellagenmodell zur Maßnahmenoptimierung für die Wachau erstellt werden. Darauf aufbauend ist zu untersuchen, ob mit Rücksicht auf die hydrographischen, hydrogeologischen, ökologischen und landschaftlichen Auswirkungen eine mit den relevanten Rechtsvorschriften in Einklang stehende Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse zu erreichen ist. Eine granulometrische Sohlstabilisierung wie im Abschnitt östlich von Wien ist hierbei nicht erforderlich. Des Weiteren sind die ökologischen Maßnahmen bzw. Renaturierungsprojekte in der Wachau in derselben Intensität wie bisher fortzuführen und in allfällige wasserbauliche Maßnahmen zu integrieren.

UMSETZUNGSSTAND

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hat im Jahr 2004 eine generelle flussbauliche Studie für die Wachau beauftragt, welche im Januar 2005 finalisiert wurde. Gegenstand dieser Studie war die Untersuchung der Sohlstabilität und der RNW-Fahrwasserverhältnisse im frei fließenden Streckenabschnitt der Wachau (Strom-km 2037-2005) unter Berücksichtigung des Hochwasserschutzes.

VORGEHENSWEISE

Durchführen von Stromsohlenaufnahmen und Erstellen eines detaillierten Wasserspiegellagenmodells, welche die Grundlage für die zukünftig laufenden Instandhaltungsarbeiten in der Wachau darstellen sollen. Dabei sind sämtliche Aktivitäten, wie bereits bisher üblich, mit den lokalen Akteuren abzustimmen.

WIRKUNG

Durch die vorzunehmenden Untersuchungen wird klargestellt, ob die beabsichtigte Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse auf 2,70 m FWT bei RNW mit allen wesentlichen Funktionen des Systems Donau in Einklang zu bringen ist. Diese Vorgehensweise schafft nachvollziehbare Informationen für alle beteiligten Akteure entlang der freien Fließstrecke Wachau.

Dringlichkeit	sehr hoch
Zeithorizont	2007
Finanzierung	bmvit
Koordination	bmvit
Akteure	bmvit, via donau, Land Niederösterreich, Gemeinden, Arbeitskreis Wachau

2 Sicherstellen einer adäquaten Wasserstraßenerhaltung und -verwaltung

2a Sicherstellen eines kontinuierlich guten Erhaltungszustandes der Wasserstraße Donau

AUSGANGSSITUATION

Per 1.1.2005 erfolgte durch das Wasserstraßengesetz (BGBl. I Nr. 177/2004) eine Reorganisation der österreichischen Bundes-Wasserstraßenverwaltung. Die neu geschaffene Gesellschaft via donau - Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH ist nunmehr für die Wasserstraßenerhaltung zuständig. Notwendige Erhaltungsmaßnahmen (Baggerungen / Verklappungen) werden in Abstimmung mit Vertretern des bmvit sowie Vertretern der Schifffahrt auf Basis von periodischen bzw. ereignisabhängigen Stromsohlenkontrollaufnahmen identifiziert. Für jede Maßnahme wird ein Einzelprojekt aufgesetzt, sämtliche Erhaltungsmaßnahmen werden in einem jährlichen zwischen via donau und bmvit akkordierten Bauprogramm festgelegt.

PROBLEMANALYSE

Aufgrund von Extremereignissen und den damit verbundenen mitunter massiven Geschiebeumlagerungen ist ein rascher Handlungsbedarf zur Instandhaltung der Schifffahrtsrinne vor allem in den Furtbereichen gegeben. Die derzeitige Vergaberechtsituation stellt nur bedingt Instrumentarien zur raschen Umsetzung von erforderlichen Instandhaltungsarbeiten zur Verfügung.

MASSNAHME

Ein kontinuierliches Monitoring über den tatsächlichen Erhaltungszustand der Wasserstraße sowie die laufende Vornahme von vorbeugenden Instandhaltungsmaßnahmen sind notwendig. Des Weiteren ist eine Beschleunigung der Verfahrensdauer (Ausschreibung und Bewilligungen) für kurzfristig auftretende größere Sohlumlagerungen in den Furtbereichen wie z.B. nach einem Hochwasserereignis anzustreben. Insgesamt ist eine Erhöhung der Mittel für effiziente Instandhaltungsmaßnahmen auf der österreichischen Wasserstraße Donau erforderlich.

UMSETZUNGSSTAND

Die notwendigen Erhaltungsmaßnahmen werden jährlich im so genannten „Bauprogramm“ der via donau festgeschrieben. Die Möglichkeit des Einsatzes von Rahmenvereinbarungen zur Vergabe von Erhaltungsmaßnahmen auf der Donau wird zurzeit von via donau geprüft und soll bis 2006 geklärt sein.

VORGEHENSWEISE

Das Monitoring über den aktuellen Erhaltungszustand der Wasserstraße ist in den kritischen Streckenabschnitten zielgerichtet und bedarfsorientiert zu verdichten. Für kurzfristig erforderliche Erhaltungsmaßnahmen wie z.B. nach Hochwasserereignissen sind vorab jährliche Rahmenvereinbarungen mit einem überschaubaren Leistungsumfang (ca. 50.000-80.000 m³ Baggerungen) zu definieren. Für regelmäßig auftretende Problemstellen (Furtbereiche) sind vorbeugende Instandhaltungsmaßnahmen zu treffen. Mittelfristig ist eine Verfahrenskonzentration für die Durchführung von Erhaltungsmaßnahmen anzustreben.

WIRKUNG

Ausreichende und gesicherte Fahrwasserverhältnisse sind ein entscheidendes Kriterium für die Wirtschaftlichkeit der Schifffahrt, denn zuverlässige Fahrwasserverhältnisse ermöglichen ganzjährig wirtschaftliche Abladetiefen und entsprechende Auslastungsgrade. Laufende Investitionen in einen kontinuierlich guten Erhaltungszustand der Wasserstraße stärken die Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrt nachhaltig.

Dringlichkeit	sehr hoch
Zeithorizont	laufend
Finanzierung	bmvit / via donau
Koordination	via donau
Akteure	bmvit, via donau, Wasserbauunternehmen, WKÖ – Fachverband Schifffahrt

2 Sicherstellen einer adäquaten Wasserstraßenerhaltung und -verwaltung

2b Fortführen von ökologischen Renaturierungsmaßnahmen

AUSGANGSSITUATION

Laut Wasserstraßengesetz (BGBl. I Nr. 177/2004) ist via donau - Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH für die Wasserstraßenerhaltung zuständig und hat diese „...unter größtmöglicher Schonung der Umwelt sowie naturnah vorzunehmen“ (§ 3 Abs. 2 Wasserstraßengesetz). Zuvor war die „Wasserstraßendirektion“ (WSD) für die Wasserstraßenerhaltung verantwortlich und hat diese Aufgabe immer im Verbund mit ökologischen Zielsetzungen verfolgt. Dies ist durch zahlreiche Gewässervernetzungsprojekte entlang der Donau (z.B. Regelsbrunn-Haslau, Orth, Schönau) dokumentiert.

PROBLEMANALYSE

Mit der EU-Wasserrahmenrichtlinie (Richtlinie 2000/60/EG) wurde ein Ordnungsrahmen für die europäische Wasserpolitik geschaffen, welche einen umfassenden Schutz der Gewässer vorsieht. Die wesentliche Zielsetzung ist die Erreichung eines guten Zustands aller Gewässer bis 2015 sowie ein Verschlechterungsverbot gegenüber dem aktuellen Gewässerzustand. Um die hohen Ziele der Wasserrahmenrichtlinie zu erreichen, wird die österreichische Wasserstraßenverwaltung auch weiterhin auf ökologischen Wasserbau setzen.

MASSNAHME

Die ökologischen Aktivitäten von via donau im Bereich der Wasserstraße Donau sind in gewohnt starkem Umfang fortzuführen.

UMSETZUNGSSTAND

Das bmvit und via donau sind an umfangreichen wasserbaulichen Projekten mit ausschließlich ökologischen Zielsetzungen beteiligt (z.B. Renaturierungs- und Revitalisierungsvorhaben, Altarmverbindungen, Schotterinseln für wellengeschützte Laichplätze). Zudem werden im Rahmen des jährlichen Bauprogramms der via donau Renaturierungsmaßnahmen durchgeführt.

VORGEHENSWEISE

Die Aktivitäten der via donau im Bereich der Wasserstraßenerhaltung sollen weiterhin in einem jährlichen Bauprogramm festgehalten und nach wasserbaulichen und ökologischen Maßnahmen aufgeschlüsselt werden. EU-geförderte LIFE-Projekte sind fortzuführen. Bei umfangreichen Einzelprojekten ist eine integrative Vorgehensweise zu wählen, ein gutes Beispiel hierfür ist das "Flussbauliche Gesamtprojekt östlich von Wien", bei dem etwa die Hälfte der aufgewendeten Mittel ökologischen Maßnahmen zugute kommt. Die Maßnahmen des ökologischen Wasserbaus sollen künftig verstärkt in die Öffentlichkeitsarbeit der via donau einfließen.

WIRKUNG

Die ökologischen Maßnahmen der via donau im Bereich der Wasserstraße (z.B. Gewässervernetzung, Uferrückbau, Renaturierungsprojekte) gewährleisten, dass der ökologische Gesamtzustand der Wasserstraße Donau gemäß der Zielsetzung der Wasserrahmenrichtlinie gehalten und verbessert wird. Zusätzlich wird durch entsprechende Dokumentation und Information sichergestellt, dass diese ökologischen Aktivitäten in der Öffentlichkeit entsprechend wahrgenommen werden.

Dringlichkeit	hoch
Zeithorizont	laufend
Finanzierung	bmvit / via donau
Koordination	via donau, projektabhängig
Akteure	bmvit, Lebensministerium, via donau, Nationalpark Donau-Auen, Umwelt-NGOs, Gemeinden

2 Sicherstellen einer adäquaten Wasserstraßenerhaltung und -verwaltung

2 C Minimieren der kraftwerksbedingten Pegelstandsschwankungen bei Niederwasser

AUSGANGSSITUATION

Auf der österreichischen Donau werden neun Staukraftwerke von der VERBUND-Austrian Hydro Power AG (AHP) zur Stromerzeugung betrieben. Die Durchführung des Wehrbetriebs ist für jedes Staukraftwerk in einer eigenen Wehrbetriebsordnung geregelt. Die Kontrolle der Einhaltung dieser Wehrbetriebsordnungen, die so genannte Wehraufsicht, obliegt der via donau - Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH (gemäß Wasserstraßengesetz § 10 Abs. 2 Z 3).

PROBLEMANALYSE

In den freien Fließstrecken östlich von Wien und in der Wachau kommt es bei Wasserständen im RNW-Bereich an einigen Tagen zu Pegelstandsschwankungen von bis zu 4 dm, obwohl die Wehrbetriebsordnungen eine möglichst ausgeglichene Wasserabgabe ins Unterwasser vorsehen. Zusätzliche Wasserstandsschwankungen im RNW-Bereich haben für die Wirtschaftlichkeit der Schifffahrt katastrophale Folgen: Die bereits reduzierte Auslastungsmöglichkeit der Schiffe sinkt um weitere 15 bis 20%.

MASSNAHME

Die kraftwerksbedingten Durchflussschwankungen in Niederwassersituationen sind auf eine Bandbreite von 1 dm Pegelstandsschwankung zu reduzieren. Diese Vergleichmäßigung der Durchflüsse bei Niederwasser ist von der AHP in die Kraftwerkssteuerung zu integrieren. Ab 2007 wird die Einrichtung einer Zentralwarte im Kraftwerk Freudenau eine zentrale Steuerung aller Donaukraftwerke ermöglichen. Die Durchführung der Wehraufsicht von via donau ist durch einen standardisierten elektronischen Datentransfer des Wehrbetriebs seitens AHP der zu gewährleisten.

UMSETZUNGSSTAND

Im Herbst 2005 wurde ein gemeinsames Projekt von der Obersten Schifffahrtsbehörde, via donau und der AHP zur Reduzierung der kraftwerksbedingten Durchflussschwankungen in Niederwassersituationen aufgesetzt. Projektdauer ist bis Sommer 2006, die Projektergebnisse sollen in die Steuerung der Zentralwarte Freudenau ab 1.1.2007 integriert werden. Der elektronische Datentransfer von wehrbetriebsrelevanten Daten (Durchflussmengen, Pegelwerten) soll ab 2006 erfolgen.

VORGEHENSWEISE

Aufsetzen eines gemeinsamen Projekts von der Obersten Schifffahrtsbehörde, via donau und der AHP zur Minimierung der kraftwerksbedingten Durchflussschwankungen bei Niederwasser. Des Weiteren soll eine Übereinkunft zwischen via donau und der AHP bezüglich einer täglichen elektronischen Übermittlung der relevanten Daten (Durchflussmengen, Pegelwerte) des Wehrbetriebes erfolgen.

WIRKUNG

Die Vergleichmäßigung der kraftwerksbedingten Durchflüsse im Bereich von RNW hat einen wesentlichen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrt, da durch diese Maßnahme zuverlässige Auslastungsgrade erreicht werden können.

Dringlichkeit	sehr hoch
Zeithorizont	ab 2006
Finanzierung	bmvit / via donau, AHP
Koordination	via donau
Akteure	bmvit, Lebensministerium, AHP, via donau

2 Sicherstellen einer adäquaten Wasserstraßenerhaltung und -verwaltung

2d Klären und Neuordnen der Zuständigkeiten für die Wasserstraßen Enns und Traun

AUSGANGSSITUATION

Die Verkehrsaufsicht über die Wasserstraße Donau obliegt gemäß dem Bundesverfassungsgesetz (Art. 10 und 11) dem Bund und wird durch die dem bmvit unterstehende Schifffahrtsaufsicht vollzogen. Für die Mündungsbereiche der Wasserstraßen Traun und Enns obliegt die Verkehrsaufsicht jedoch den Ländern bzw. in der Vollziehung den zuständigen Bezirkshauptmannschaften: Für die Verkehrsaufsicht im 1,8 km langen Wasserstraßenabschnitt der Traun ist das Land Oberösterreich zuständig, für jene im 2,7 km langen Wasserstraßenabschnitt der Enns die Länder Niederösterreich und Oberösterreich gemeinsam.

PROBLEMANALYSE

Die Flüsse Traun und Enns werden von der internationalen Donauschifffahrt genutzt, im Mündungsbereich der beiden Flüsse befinden sich der Schwerlasthafen der VOEST (Traun) und der Hafen Enns-Ennsdorf (Enns). Im Schifffahrtsgesetz (§ 15) sind die Traun und die Enns deshalb in ihrem Mündungsbereich zur Donau auf einer Länge von 1,8 km bzw. 2,7 km als Wasserstraßen definiert. Die Wasserstraßenverwaltung obliegt dem Bund und wird durch via donau vollzogen. Hingegen obliegt die Verkehrsaufsicht für diese beiden Wasserstraßenabschnitte den Ländern Niederösterreich und Oberösterreich. Die Aufteilung der Zuständigkeiten der Verkehrsaufsicht zwischen dem Bund und den Ländern Niederösterreich und Oberösterreich führt zu Überlagerungen in der Vollziehung.

MASSNAHME

Anzustreben ist eine verfassungsrechtliche Kompetenzbereinigung hinsichtlich der Agenden der Verkehrsaufsicht auf den österreichischen Wasserstraßen zwischen dem Bund und den Ländern Niederösterreich und Oberösterreich. Die Verkehrsaufsicht über die Wasserstraßenabschnitte der Traun und der Enns sollte in Zukunft vom Bund wahrgenommen und von der Schifffahrtsaufsicht vollzogen werden.

UMSETZUNGSSTAND

Ein Entwurf für die Änderung der entsprechenden Textpassagen der Bundesverfassungsartikel 10 und 11 liegt vor, eine Verfassungsänderung wurde noch nicht durchgeführt.

VORGEHENSWEISE

Herbeiführung einer Änderung des Begriffs "Donau" auf den Begriff "Wasserstraßen" in den entsprechenden Textpassagen der Bundesverfassungsartikel 10 und 11 zur Kompetenzverteilung zwischen dem Bund und den Ländern.

WIRKUNG

Die Kompetenzbereinigung zwischen dem Bund und den Ländern Niederösterreich und Oberösterreich soll zu einer effizienteren Durchführung der Vollziehung der Verkehrsaufsicht auf den österreichischen Wasserstraßen beitragen.

Dringlichkeit	mittel
Zeithorizont	2008
Finanzierung	hoheitliche Aufgabe
Koordination	bmvit
Akteure	Bund, bmvit, Länder Niederösterreich und Oberösterreich

3 Minimieren der Schleusenrevisionszeiten

3a Ausarbeiten eines optimierten Schleusenrevisionsplans

AUSGANGSSITUATION

Der im Jahr 2005 neu geschlossene Vertrag zwischen der Republik Österreich und der VERBUND - Austrian Hydro Power AG (AHP) regelt die Abgeltung von schiffahrtstechnischen Aufwendungen bei den Donaukraftwerken, insbesondere den Schleusenanlagen. Auf Basis dieses Vertrages hat die AHP 2004 einen vorläufigen Schleusenrevisionsplan für den Zeitraum 2004 bis 2011 erstellt und dem bmvit (Oberste Schifffahrtsbehörde) sowie via donau vorgelegt.

PROBLEMANALYSE

Aufgrund der EU-Osterweiterung und der starken Zunahme der touristischen Nutzung der Donau durch die Personenschifffahrt wird sich das Schiffsaufkommen auf der Donau bis 2015 voraussichtlich verdoppeln. Viele Schleusen befinden sich bereits im kritischen Alter und bedürfen einer Generalsanierung. Die aktuellen Schleusenrevisionszeiten auf der österreichischen Donau betragen teilweise drei bis vier Monate, wogegen sie z.B. am Main-Donau-Kanal jedes Jahr innerhalb von 14 Tagen abgeschlossen sind. Vor diesem Hintergrund sollte der vorliegende Schleusenrevisionsplan hinsichtlich der Revisionsdauer und der terminlichen Ansetzung der Schleusenrevisionen zeitlich deutlich gestrafft werden, damit es im Revisionsfall zu keinen erheblichen Zeitverzögerungen für die Schifffahrt kommt.

MASSNAHME

Erstellen eines optimierten und abgestimmten Schleusenrevisionskonzepts für den Zeitraum 2006 bis 2015. Mit dem optimierten Schleusenrevisionsplan soll eine deutliche Reduktion der Schleusenausfallzeiten infolge von Revisionstätigkeiten einhergehen, mehrmonatige Ausfälle einzelner Schleusenammern müssen künftig der Vergangenheit angehören.

UMSETZUNGSSTAND

Im Herbst 2005 wurde ein gemeinsames Projekt von via donau, AHP und der Obersten Schifffahrtsbehörde (OSB) zur Optimierung der Schleusenrevisionen der österreichischen Donaukraftwerke in Angriff genommen. Projektdauer ist bis Sommer 2006, als zentrales Projektergebnis sollen unterschiedliche Optimierungsvarianten und damit verbundene allfällige Mehrkosten für die AHP dargestellt werden.

VORGEHENSWEISE

Durchführen eines gemeinsamen Projekts von via donau, AHP und OSB zur Optimierung der Schleusenrevisionszeiten. Ausgangsbasis dafür sollen der von der AHP vorgelegte Schleusenrevisionsplan bis zum Jahr 2011 sowie die von OSB und via donau eingebrachten Optimierungsvorschläge sein. Zusätzlich sollen externe Experten die vorgeschlagenen Optimierungsmöglichkeiten überprüfen und bewerten bzw. Vorschläge einbringen. Auf Basis der Projektergebnisse soll ein abgestimmter und optimierter Schleusenrevisionsplan 2015 ausgearbeitet werden.

WIRKUNG

Die Projektergebnisse stellen die Basis für einen optimierten Schleusenrevisionsplan dar, welcher ab Sommer 2006 ausgearbeitet und verhandelt werden soll.

Dringlichkeit	sehr hoch
Zeithorizont	2006
Finanzierung	bmvit / via donau
Koordination	via donau
Akteure	bmvit, AHP, via donau, externe Experten

3 Minimieren der Schleusenrevisionszeiten

3b Umsetzen des optimierten Schleusenrevisionsplans

AUSGANGSSITUATION

Der im Jahr 2005 neu geschlossene Vertrag zwischen der Republik Österreich und der VERBUND - Austrian Hydro Power AG (AHP) regelt die Abgeltung von schiffahrtstechnischen Aufwendungen bei den Donaukraftwerken, insbesondere den Schleusenanlagen. Auf Basis dieses Vertrages hat die AHP 2004 einen Schleusenrevisionsplan für den Zeitraum 2004 bis 2011 erstellt und dem bmvit (Oberste Schifffahrtsbehörde) bzw. via donau vorgelegt.

PROBLEMANALYSE

Defizite in der Schleusenrevision bestehen vor allem in den zu lange dauernden Revisionszeiten und deren terminlicher Ansetzung. Im Revisionsfall ist nur eine der beiden Doppelkammerschleusen in Betrieb und somit die Schleusenkapazität auf 50% reduziert. Dies führt vor allem in den Sommermonaten, der Hochsaison der Personenschifffahrt, zu erheblichen Zeitverzögerungen für die Schifffahrt. Käme es während einer Schleusenrevision zu einem Ausfall der zweiten Schleusenkammer (z.B. durch ein technisches Gebrechen oder durch eine Schifffshavarie in der Schleusenkammer), so würde dies zu einem kompletten Stillstand der Schifffahrt führen.

MASSNAHME

Einführen eines flexiblen und transparenten Managements zur Verkürzung von Schleusensperrzeiten infolge Revisions- bzw. Reparaturmaßnahmen sowie Abwicklung dieser Arbeiten vor allem außerhalb der Haupt-Schifffahrtssaison zur Aufrechterhaltung eines besseren Verkehrsflusses durch Umsetzung des akkordierten Schleusenrevisionsplans.

UMSETZUNGSSTAND

Beginn Mitte 2006 auf Basis des optimierten Schleusenrevisionsplans.

VORGEHENSWEISE

Ein optimierter Schleusenrevisionsplan soll auf Basis des gemeinsamen Projekts von AHP und via donau für den Zeitraum 2006 bis 2015 ausgearbeitet werden. Die inhaltliche Ausarbeitung des Schleusenrevisionsplans erfolgt durch AHP und via donau unter Einbindung des bmvit und des BMF.

WIRKUNG

Die Optimierung der Schleusenrevisionen würde eine Minimierung der Behinderung für die Schifffahrt bringen. Die durchschnittlichen Wartezeiten für den Schleusungsvorgang könnten somit ganzjährig beinahe konstant gehalten werden, was zu einer Verkürzung und einer besseren Kalkulierbarkeit der Transportzeiten für die Schifffahrt führen würde. Vor allem in den Sommermonaten, der Hochsaison der Personenschifffahrt, könnten somit unnötig lange Schleusungszeiten vermieden werden. Eine Verkürzung der Schleusenrevisionszeiten vermindert des Weiteren das Risiko eines Totalausfalls einer Schleuse, welcher sowohl für die Personen- als auch für die Güterschifffahrt extrem negative Folgen hätte.

Dringlichkeit	sehr hoch
Zeithorizont	ab 2006
Finanzierung	bmvit, AHP
Koordination	via donau
Akteure	bmvit, AHP, via donau

4 Mitwirken an einer integrativen Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse an der gesamten Donau

4 a Forcieren von bilateralen und internationalen Kooperationen

AUSGANGSSITUATION

Die Donau ist die einzige europäische Wasserstraße von internationaler Bedeutung, welche in ihrem Oberlauf nicht durchgehend ausgebaut ist. So sind bis heute vier Engpässe so genannte Bottlenecks an der Oberen Donau verblieben: Straubing-Vilshofen (km 2318-2249), Wachau (km 2038-2008), Wien-Bratislava (km 1920-1872), Gabčíkovo-Budapest (km 1811-1646). Die Beseitigung der Engpässe entlang der gesamten Donau ist im Rahmen der Revision der Trans-Europäischen Verkehrsnetze (TEN-T) im April 2004 als prioritäres Vorhaben "Binnenschifffahrtsachse Rhein/Maas-Main-Donau" festgelegt worden und obliegt den jeweiligen Nationalstaaten.

PROBLEMANALYSE

Die Obere Donau hat Gebirgsflusscharakter mit kurzfristig stark schwankenden Fahrwassertiefen. Alle vergleichbaren Abschnitte im europäischen Wasserstraßennetz verfügen schon seit vielen Jahren über garantierte Fahrwassertiefen. Die schwächsten Streckenabschnitte sind Straubing-Vilshofen und Wien-Bratislava. Die Abschnitte in der Wachau und Gabčíkovo-Budapest sind sowohl aufgrund ihrer Fahrwassertiefen als auch ihrer Charakteristik als deutlich unproblematischer einzustufen. Vor allem im Langstreckenverkehr über die Obere Donau stellen die nautischen Engpässe ein großes Problem für die Schifffahrt dar.

MASSNAHME

Intensive Zusammenarbeit und Erfahrungsaustausch mit den Wasserstraßenverwaltungen der Donauländer bei der Erarbeitung von interdisziplinären Lösungen hinsichtlich der Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse insbesondere auf der Oberen Donau.

UMSETZUNGSSTAND

Im Jänner 2005 hat das bmvit ein Einladungsschreiben zur engeren Kooperation hinsichtlich der Abstimmung der Beseitigung der infrastrukturellen Engpässe auf der Donau an die Verkehrsministerien in Deutschland, Slowakei und Ungarn übermittelt. Ein erster informeller Informationsaustausch über die nationalen Pläne und Aktivitäten auf Beamtenebene ist im Sommer 2005 erfolgt. Mit den Ministerien und Wasserstraßenverwaltungen in Kroatien, Serbien-Montenegro und Rumänien wurden Informations- und Kooperationsgespräche geführt.

VORGEHENSWEISE

Installation einer Arbeitsgruppe auf Beamtenebene, um die Einzelvorhaben in Österreich, Deutschland, der Slowakei und Ungarn aufeinander abzustimmen. Weiterführen und Vertiefen der bilateralen Beziehungen mit den Behörden und Verwaltungen der Länder an der Mittleren und Unteren Donau. Österreich wird dabei das bei der Erarbeitung des „Flussbaulichen Gesamtprojekts östlich von Wien“ gewonnene Know-how im Bereich der umweltkonformen Wasserbauplanung einbringen. Unterstützen eines EU-Koordinators zur Umsetzung des prioritären TEN-T Vorhabens "Binnenschifffahrtsachse Rhein/Maas-Main-Donau".

WIRKUNG

Die Gestaltung von Wasserbauprojekten, die sowohl für die Flussökologie, als auch für die Schifffahrt Verbesserungen mit sich bringen verlangt nach intensiven Planungs- und Abstimmungsverfahren. Ein intensiver Erfahrungsaustausch insbesondere zwischen den Ländern der Oberen Donau hilft gewonnenes Know-how zu verwerten und die Qualität der einzelnen Projekte zu erhöhen. Eine abgestimmte Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse erhöht die Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrt. Dadurch werden sowohl Kostensenkungen für die Wirtschaft, als auch eine nachhaltige Verbesserung der Umweltbilanz des Verkehrs erzielt.

Dringlichkeit	hoch
Zeithorizont	laufend
Finanzierung	bmvit, bmvit / via donau
Koordination	bmvit
Akteure	bmvit, Verkehrsministerien und Wasserstraßenverwaltungen der Donauländer, via donau

4 Mitwirken an einer integrativen Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse an der gesamten Donau

4b Verbreiten der Erfahrungen aus dem Flussbaulichen Gesamtprojekt östlich von Wien

AUSGANGSSITUATION

Wasserbauliche Maßnahmen sind immer im Kontext mit ökologischen Zielsetzungen zu sehen und mit diesem in Einklang zu bringen. Das "Flussbauliche Gesamtprojekt östlich von Wien" wurde auf Basis eines interdisziplinären Dialogs entwickelt und berücksichtigt wasserbauliche, verkehrliche und ökologische Zielsetzungen gleichermaßen. Mit den wichtigsten beteiligten und betroffenen Akteuren wurde ein Moderationsverfahren abgehalten, wodurch mögliche Interessenkonflikte bereits frühzeitig erkannt und gelöst werden konnten.

PROBLEMANALYSE

Wasserbauliche Vorhaben auf der Donau bedürfen einer differenzierten und auf die jeweiligen ökologischen Gegebenheiten Bedacht nehmenden Vorgangsweise. Die ökologische Komponente ist noch nicht integraler Bestandteil in den Planungsvorgängen der südosteuropäischen Donauanrainerstaaten. Die wichtigsten Gründe hierfür sind mangelndes Umweltbewusstsein, fehlende Verankerung von Umweltschutzorganisationen, finanzielle Engpässe sowie geringe Erfahrungen mit integrativen Gesamtplanungen.

MASSNAHME

Die Erfahrungen aus dem Planungsprozess des "Flussbaulichen Gesamtprojekts östlich von Wien" können als Hilfestellung für ähnliche Vorhaben zur Beseitigung von Engpässen auf der Donau dienen. Dazu bedarf es einer entsprechenden Aufbereitung und Verbreitung.

UMSETZUNGSSTAND

Das Flussbauliche Gesamtprojekt ist in den Best Practice-Katalog der flussbaulichen Projekte Europas aufgenommen worden, der für die Ministerkonferenz 2006 in Bukarest erstellt wird. Die Ergebnisse können als Leitfaden für ähnliche Projektvorhaben an der Donau und als Entscheidungshilfe für die EU bei der Vergabe von europäischen Fördermitteln dienen. via donau steht in einem regelmäßigen Erfahrungsaustausch mit den Wasserstraßenverwaltungen der südosteuropäischen Donauanrainerstaaten.

VORGEHENSWEISE

Die Erfahrungen aus dem Planungsprozess des "Flussbaulichen Gesamtprojekts östlich von Wien" (interdisziplinäre Vorgehensweise, Moderationsverfahren) werden für die Fachwelt in Form von Vorträgen, Broschüren und Fachbeiträgen aufbereitet. Die gesammelten Erfahrungen sollen auch durch Beteiligung von Unternehmen des österreichischen Planungsteams an flussbaulichen Großprojekten in anderen Donauländern weitergegeben werden.

WIRKUNG

Die stärkere Verankerung der ökologischen Komponente bei flussbaulichen Projekten soll gewährleisten, dass entlang der gesamten Donau hohe ökologische Standards in den Planungsprozessen angewandt werden. Die Beseitigung der infrastrukturellen Engpässe an der Donau soll somit gleichermaßen wasserbauliche, verkehrliche und ökologische Zielsetzungen verfolgen und eine Win-Win-Situation für Schifffahrt und Ökologie herstellen.

Dringlichkeit	hoch
Zeithorizont	2006-2008
Finanzierung	bmvit / via donau
Koordination	via donau
Akteure	bmvit, via donau, Wasserstraßenverwaltungen der südosteuropäischen Donauanrainerstaaten

1 Erstellen einer Entwicklungs- und Investitionsstrategie der österreichischen Donauhäfen und -länder

AUSGANGSSITUATION

Mit der Intensivierung der Wirtschaftsbeziehungen im Donaukorridor wird das Verkehrsaufkommen in den nächsten Jahren weiterhin stark steigen. Verbesserte Rahmenbedingungen für die Donauschifffahrt (insbesondere Infrastruktur und RIS) führen dabei zu einer wesentlichen Steigerung des Transportaufkommens auf der Donau. Auf die Häfen kommen dadurch neue Umschlagsmengen zu, die es zu bewältigen gilt. Die Häfen als Knotenpunkte bestimmen durch das quantitative und qualitative Angebot ihrer Services die Attraktivität des Systems Schifffahrt bedeutend mit.

PROBLEMANALYSE

Es gibt bislang keine umfassende Strategie zur Entwicklung der österreichischen Donauhäfen und -länder unter Einbeziehung der makroökonomischen Perspektiven. Damit existiert auch keine abgestimmte Strategie zur Sicherstellung des notwendigen Investitionsbedarfs in den Donauhäfen.

MASSNAHME

In einem gemeinsamen Arbeitsprozess der Donauhäfen und -länder sowie des bmvit soll eine abgestimmte Entwicklungs- und Investitionsstrategie erstellt werden. Besondere Schwerpunkte: Erweitern der Serviceportfolios (z.B. Mehrwertdienstleistungen, IT, Speditionsleistungen, Lagerlogistik) zu trimodalen Logistikzentren; Festlegen von Spezialisierungen; Optimieren der Schnittstellen der einzelnen Akteure (Eigentümer, Betreiber, Verwalter und angesiedelte Unternehmen) bei bestehenden Betreibermodellen der Häfen und Länder; Hub & Spoke Systeme zur Bündelung geeigneter Warenströme; Rolle von Häfen beim Aufbau und Betrieb von Liniendiensten; strategische Flächenverwaltung.

UMSETZUNGSSTAND

Das Österreichische Institut für Raumplanung hat im Auftrag von via donau und unter Mitarbeit der Interessensgemeinschaft öffentlicher Donauhäfen (IGÖD) Güterverkehrs- und Umschlagsprognosen für den Zeitraum 2005 bis 2015 für alle Verkehrsträger im Donaukorridor erstellt. Seit September 2004 führt das bmvit institutionalisierte Gesprächsrunden mit der IGÖD, innerhalb deren Interessenlagen und Problemfelder erörtert werden.

VORGEHENSWEISE

Unter der Moderation von via donau stimmen die Akteure (Häfen, Länder, bmvit) die einzelnen Hafentwicklungsstrategien ab und prüfen sie hinsichtlich der makroökonomischen Perspektiven. Hierbei werden Chancen und Risiken identifiziert und Lösungen erarbeitet. Darauf aufbauend werden Prioritäten gesetzt und eine abgestimmte Investitionsstrategie erstellt, die Finanzpläne für die einzelnen Standorte enthält und umsetzungsorientiert alle möglichen Finanzquellen einbezieht (private, öffentliche: Bund, Länder, Gemeinden, EU).

WIRKUNG

Durch eine abgestimmte Entwicklungs- und Investitionsstrategie soll ein koordinierter Einsatz der privaten und öffentlichen Mittel gewährleistet werden, der die Entwicklung der österreichischen Häfen und Länder zu Logistikzentren zum Ziel hat. Die Investitionsstrategie macht den Investitionsbedarf nach Standort und zeitlicher Abfolge ersichtlich und stellt dadurch ein wichtiges Finanzplanungsinstrument dar. Effiziente und moderne Logistikknoten sorgen dafür, dass prognostizierte Umschlagssteigerungen reibungslos bewältigt werden können.

Dringlichkeit	sehr hoch
Zeithorizont	ab 2006
Finanzierung	bmvit / via donau
Koordination	via donau / IGÖD
Akteure	bmvit, Häfen und Länder (öffentlich und privat), Länder, Gemeinden mit Wirtschaftsstandorten an der Donau, via donau, Verkehrs- und Regionalplanungsunternehmen

2 Forcieren der Modernisierung von Häfen und Länden

AUSGANGSSITUATION

Neue Systeme und Technologien bei Umschlag, IT (RIS), Lagerung, Logistik und Management spielen bei der Modernisierung der Betriebsabläufe in Häfen und Länden eine bedeutende Rolle. Weiterentwicklungen in Hafentechnologien und -systemen werden seitens der österreichischen Häfen und Länden laufend beobachtet und auf ihre Eignung hin geprüft.

PROBLEMANALYSE

Die Anpassung und der Einsatz von innovativen Systemen und Technologien sind mit Investitionen und Risiko verbunden. Dadurch wird die Modernisierung gebremst.

MASSNAHME

Unterstützen der Häfen und Länden bei Entwicklung und Einsatz von innovativen Technologien, Systemen und Logistikkonzepten.

UMSETZUNGSSTAND

Noch nicht begonnen

VORGEHENSWEISE

Häfen und Länden beobachten und prüfen neue Systeme, Technologien und Services. via donau unterstützt Häfen und Länden beim Erstellen von Finanzierungsmodellen und beim Lukrieren von Fördermitteln. Gegebenenfalls, etwa beim Einsatz von RIS, werden betriebsübergreifende Anwendungsprojekte initiiert und finanziert (z.B. Leitprojekt Innovative Binnenschifffahrt), um den Einsatz von neuen Systemen, Technologien und Services zu beschleunigen.

WIRKUNG

Vermehrtes, zielorientiertes und letztlich erfolgreiches Einsetzen neuer Systeme, Technologien und Services reduziert die Kosten der Häfen und Länden und erhöht damit die Wettbewerbsfähigkeit des gesamten Systems Donauschifffahrt. Geschäftsbereiche können neu erschlossen bzw. effizienter bedient werden.

Dringlichkeit	sehr hoch
Zeithorizont	ab 2006
Finanzierung	bmvit / via donau
Koordination	via donau
Akteure	bmvit, Häfen und Länden, via donau, Länder, System- und Technologieentwickler

3 Stimulieren von Industrieansiedlungen an der österreichischen Donau

3a Einsetzen von Instrumenten der Raumplanung zur Förderung von Industrieansiedlungen an der Donau

AUSGANGSSITUATION

Vor- bzw. Nachlauf sowie Umschlag verursachen oft höhere Kosten als der Hauptlauf auf der Wasserstraße. Bei Betriebsansiedlungen direkt an der Donau entfallen diese Kosten, womit der Transport durch die Schifffahrt attraktiver wird. Das österreichische Raumentwicklungskonzept 2001 sieht als Maßnahme zur Sicherung der Nachhaltigkeit im Verkehr die Situierung von transportintensiven Produktionsstätten entlang von hochrangigen Verkehrswegen oder in der Nähe von Terminals vor, bezieht sich jedoch nicht explizit auf die Wasserstraße.

PROBLEMANALYSE

Existierende Instrumente der Raum- und Wirtschaftsplanung beschäftigen sich höchstens am Rande mit der Schifffahrt. Ein Vorrang für Industriestandorte am Wasser ist nicht konkret abzuleiten. Auch die Sicherung von Entwicklungsflächen für Häfen und Industrieansiedlungen ist nicht gewährleistet. Da es sich meist um weiche Instrumente handelt (empfehlender Charakter, großer Spielraum in der Auslegung), hängt deren Erfolg besonders von der Art der Umsetzung und dem politischen Willen, der dahinter steht, ab.

MASSNAHME

In der Raumplanungs- und Wirtschaftspolitik auf Bundes-, Landes- und Gemeindeebene sollen bei der Ansiedlung von Industrieunternehmen die Vorteile von Standorten in unmittelbarer Nähe der Donau berücksichtigt werden. Wobei der Bedacht auf Hochwasserschutz und Ökologie hohe Bedeutung hat. Dazu muss man ein Umdenken „pro Donauschifffahrt“ bei den Entscheidungsträgern der Gebietskörperschaften und den jeweiligen Verkehrsplanungsbüros erreichen und müssen die erforderlichen Maßnahmen (z.B. Flächenwidmung zur Sicherung von Erweiterungsflächen) getroffen werden.

UMSETZUNGSSTAND

Noch nicht begonnen

VORGEHENSWEISE

Durch gezielte Information und Lobbying soll politischer Wille bei Entscheidungsträgern in den Gebietskörperschaften und Verkehrsplanern "pro Donauschifffahrt" geformt und mit leistungsfähigen Instrumenten umgesetzt werden (z.B. Flächenwidmungsplanung, Strukturfördermittel, GVP-Ö, Landes- und Regionalentwicklungsprogramme, Verkehrsmasterpläne). Die Österreichische Raumordnungskonferenz ÖROK zur Koordination der Raumordnungspolitik von Bund, Ländern und Gemeinden kann eine Plattform für die Stärkung und Abstimmung entsprechender raumplanerischer Instrumente darstellen.

WIRKUNG

Der zielgerichtete Einsatz von Instrumenten der Raumplanung soll eine geordnete, ökologisch vertretbare und hochwasserschutzneutrale Konzentration von Industriestandorten mit hohem potenziellem Wasserumschlag in Häfen bzw. in unmittelbarer Nähe der Donau gewährleisten. Damit entfallen Umschlag und Vor- bzw. Nachlauf, womit die Wettbewerbsfähigkeit des ressourcenschonenden Verkehrsträgers Binnenschifffahrt erheblich gestärkt wird.

Dringlichkeit	hoch
Zeithorizont	laufend
Finanzierung	bmvit / via donau
Koordination	via donau
Akteure	bmvit, ÖROK, via donau, Abteilungen für Raum-, Wirtschafts- und Verkehrsplanung der Länder OÖ, NÖ und Wien, Gemeinden mit Wirtschaftsstandorten an der Donau, Regionalentwicklungsagenturen (TMG, ecoplus, WWFF), Häfen und Ländern, Industrieunternehmen

3 Stimulieren von Industrieansiedlungen an der österreichischen Donau

3b Unterstützen der Industrie bei Ansiedlungen an der Donau

AUSGANGSSITUATION

Industrieansiedlungen an der Donau finden überwiegend am Gelände von bestehenden Häfen und Länden statt, in manchen Fällen erfordern sie eine Erweiterung bestehender Infrastruktur (z.B. Kaimauerverlängerung). Im ersten Fall betreiben die Häfen aktive Akquisitions- und Marketingarbeit für ihre Gewerbeflächen, im zweiten Fall stehen die Industrieunternehmen zusätzlich in engem Kontakt mit zuständigen Gebietskörperschaften bzw. Regionalentwicklungsagenturen, um den optimalen Standort zu eruieren bzw. optimale Bedingungen zu verhandeln.

PROBLEMANALYSE

Ansiedlungsentscheidungen von transportintensiven Unternehmen sind in der Regel langfristiger Natur, der vorangehende Planungsprozess ist dementsprechend intensiv und besonders bei Infrastrukturinvestitionen sehr komplex. Entscheidet sich ein Industrieunternehmen jedoch gegen einen Standort am Wasser, so sind Transporte auf der Donau künftig mit teuren Vor- bzw. Nachläufen und zusätzlichem Umschlag verbunden.

MASSNAHME

Aktive Vermarktung nasser Standorte im regionalen, nationalen bzw. europäischen Kontext durch Häfen und Länden, Gemeinden und Betriebsansiedlungsgesellschaften der Länder bzw. des Bundes. Gemeinsame Beratung bei Standortentscheidungen der Industrie seitens via donau, Institutionen der Standortberatung (Regionalentwicklungsagenturen, Betriebsansiedlungsgesellschaften, zuständige Stellen bei den Ländern) und Donauhäfen und -länden.

UMSETZUNGSSTAND

Beratung und Unterstützung finden auf Anfrage statt. Ein Beispiel hierfür ist die Bedarfserhebung für eine Industriezone Tullnerfeld mit trimodaler Anbindung. Hier sind via donau und ecoplus bei der Koordination der Einzelinteressen (insbesondere Industriebetriebe, Bund, Land, Umwelt), der Entwicklung eines Errichtungs- und Betreibersystems sowie des Finanzierungskonzepts unterstützend tätig.

VORGEHENSWEISE

Industrieunternehmen erfahren bei Ansiedlungsentscheidungen Hilfestellungen bei Wirtschaftlichkeitsanalysen, Finanzierungsmodellen, Behördenverfahren wie Widmungen oder UVP, Fördermöglichkeiten etc. Diese Hilfe wird durch ein übergreifendes Beratungsteam erbracht. Informationsmaterial für die aktive Bewerbung von Industriestandorten am Wasser unterstützt die Häfen und Regionalentwicklungsagenturen bei ihrer Arbeit. Die Beratungskosten werden von den beratenden Institutionen getragen. Eine Zusammenarbeit mit Ökologie und Hochwasserschutz wird gewährleistet.

WIRKUNG

Der zielgerichtete Einsatz von Instrumenten der Raumplanung soll eine geordnete, ökologisch vertretbare und hochwasserschutzneutrale Konzentration von Industriestandorten mit hohem potenziellem Wasserumschlag in Häfen bzw. in unmittelbarer Nähe der Donau gewährleisten. Damit entfallen Umschlag und Vor- bzw. Nachlauf, womit die Wettbewerbsfähigkeit des ressourcenschonenden Verkehrsträgers Binnenschifffahrt erheblich gestärkt wird.

Dringlichkeit sehr hoch

Zeithorizont laufend

Finanzierung bmvit / via donau

Koordination via donau

Akteure bmvit, via donau, Häfen und Länden, Abteilungen für Raum-, Wirtschafts- und Verkehrsplanung der Länder OÖ, NÖ und Wien, Regionalentwicklungsagenturen (TMG, ecoplus, WWFF), private Standortberatungsunternehmen, Gemeinden mit Wirtschaftsstandorten an der Donau

4 Unterstützen der Weiterentwicklung von südosteuropäischen Donauhäfen

AUSGANGSSITUATION

Die harmonisierte Entwicklung der Häfen ist eine wesentliche Voraussetzung für die Entwicklung von Verkehren auf der gesamten Wasserstraße. Steigende Transportmengen und das Erschließen neuer Märkte (z.B. Container-Liniendienste) verlangen ein hohes Service-Niveau entlang der gesamten Donau.

PROBLEMANALYSE

Besonders in regionalen Häfen an der Unteren Donau herrscht ein Defizit an moderner Suprastruktur und IT-Ausrüstung. Diese Häfen sind teils noch planwirtschaftlich geprägt, was sich in ineffizienten Betriebsabläufen und fehlenden Marketingstrategien niederschlägt. Schwache Knotenpunkte im System Schifffahrt schränken das Entwicklungspotenzial ein.

MASSNAHME

Es liegt auf der Hand, dass die Eingriffsmöglichkeiten zur Entwicklung von Donauhäfen für Österreich gering sind. Dennoch sind zahlreiche Formen des Mitwirkens an der harmonisierten Entwicklung von trimodalen Terminals möglich und sollen auch wahrgenommen werden (z.B. Know-how-Transfer, Kooperationen).

UMSETZUNGSSTAND

Laufende Aktivitäten: via donau unterstützt die Dohr Capital bei der Erstellung einer Machbarkeitsstudie zur Modernisierung des Hafens Vukovar. 2005 wurde eine Studie von Snizek & Partner OEG über regionalwirtschaftliche Potenziale von Sekundärhäfen an der Donau (PORTINO) erstellt. Gesammelte Daten und Ergebnisse fließen bis Ende 2006 in eine EU-geförderte Informations- und Kommunikationsplattform zur Stimulierung von Kooperationen im Donauroum ein.

VORGEHENSWEISE

Unterstützen von Kooperationen zwischen österreichischen und südosteuropäischen Donauhäfen. Hierbei sind zahlreiche Kooperationsformen denkbar, bis hin zu Beteiligungen. Abhalten einer "Donauhafenmesse" (wie in PORTINO vorgeschlagen) zur Verdichtung der Netzwerke im Donauroum. Einbringen von Fachexpertise in Hafentwicklungskonzepte im Donauroum. Gemeinsame Projekte zum Einsatz neuer Systeme, Konzepte, Technologien und Services initiieren.

WIRKUNG

Durch Beratungs- und Kooperationsmaßnahmen wird eine harmonisierte Entwicklung von leistungsfähigen Häfen entlang der gesamten Donau forciert.

Dringlichkeit	hoch
Zeithorizont	laufend
Finanzierung	bmvit
Koordination	projektabhängig
Akteure	bmvit, Häfen (Österreich und Südosteuropa), Hafenregionen-Standortgemeinden, nationale und regionale Behörden, via donau, TINA Vienna, spezialisierte Beratungsunternehmen

1 Implementieren des Schifffahrtsinformationssystems DoRIS in Österreich

AUSGANGSSITUATION

Eine wesentliche Voraussetzung für die Integration der Donauschifffahrt in die moderne Unternehmenslogistik ist eine sichere, planbare und effiziente Verkehrsabwicklung. Der Verwendung von innovativen Informations- und Kommunikationssystemen kommt hierbei eine besondere Bedeutung zu. Einige RIS (River Information Services), wie Notices to Skippers und Electronic Reporting, bestehen bereits und entsprechen den Anforderungen der EU-RIS-Richtlinie.

PROBLEMANALYSE

Ein Kernelement von DoRIS (Donau River Information Services) ist die elektronische Erfassung der Position und Identität aller im System vorhandenen Schiffe und deren Darstellung auf einer elektronischen Wasserstraßenkarte. Das Gesamtsystem DoRIS ist daher besonders effektiv bei flächendeckender Ausrüstung der kommerziellen Schifffahrt in Österreich mit Transpondern, welche die aktuelle Position mittels satellitengestützter Ortung ermitteln.

MASSNAHME

Zur Implementierung von DoRIS wird die landseitige Infrastruktur (Basisstationen, Revierzentralen, Arbeitsplätze, nationale Leitstelle) aufgebaut und eine möglichst große Anzahl von Schiffen auf der österreichischen Donau mit Transpondern ausgerüstet. Um die Interoperabilität zu sichern, werden internationale Standards (AIS, ECDIS) verwendet.

UMSETZUNGSSTAND

Die Schifffahrtsrechtsnovelle 2005 stellt die rechtliche Grundlage für den Einsatz von RIS (Weitergabe elektronischer Daten in der Schifffahrt) dar. Die landseitige Infrastruktur ist errichtet, und der Testbetrieb wurde erfolgreich abgeschlossen.

VORGEHENSWEISE

Ab Jänner 2006 geht DoRIS auf der gesamten österreichischen Donau in den operativen Betrieb. Zwischen Ende 2005 und Mitte 2006 läuft eine Förderaktion zur Ausrüstung der Schiffe. Es wird erwogen, ab 2007 eine Trage- und Einschaltverordnung für die kommerzielle Schifffahrt in Kraft zu setzen.

WIRKUNG

Behördliche Aufgaben wie Verkehrsmanagement, Unfallrekonstruktion und Grenzabfertigung können effizient wahrgenommen werden. Darauf aufbauend können Schifffahrtsunternehmen, Häfen und Logistikunternehmen ihre Transport-, Umschlags- und Logistikabläufe optimieren und der verladenden Wirtschaft kostengünstige und hochwertige Services anbieten. Durch den Einsatz von RIS wird mit Treibstoffeinsparungen von 5%, einer Reduzierung der Stand-by-Kosten um 10% und einer wesentlichen Reduzierung der Unfälle gerechnet. Eine umfassende Kosten-Nutzen-Analyse der europäischen Implementierung von RIS wurde im Zuge des EU-Projekts SPIN im Jahre 2005 durchgeführt.

Dringlichkeit	sehr hoch
Zeithorizont	bis 2007 vollständige Implementierung
Finanzierung	Entwicklung und Errichtung: EU (TEN-T), bmvit, bmvit / via donau; Betrieb: bmvit / via donau
Koordination	via donau
Akteure	bmvit, BMI, via donau, Schifffahrtstreibende, Häfen, Systemlieferanten

2 Weiterentwickeln von RIS für behördliche und kommerzielle Nutzer

2a Weiterentwicklung des Angebots an RIS-Diensten

AUSGANGSSITUATION

Eine der wesentlichsten Aufgaben von DoRIS ist die Ermittlung von Schiffpositionen. Diese bilden die Grundlage für eine Reihe von nachgelagerten Diensten. DoRIS geht 2006 auf der österreichischen Donau mit der ersten Generation von RIS-Diensten in den Probetrieb. Parallel zur Implementierung wird bereits an der Erweiterung des Service-Angebots gearbeitet.

PROBLEMANALYSE

Das Potenzial an weiteren Diensten für Behörden und kommerzielle Nutzer ist erst teilweise identifiziert und bei weitem noch nicht ausgeschöpft.

MASSNAHME

In den kommenden Jahren ist eine Reihe an erweiternden RIS-Diensten geplant. Aktuell wird intensiv an verbesserten Fahrwasserinformationsdiensten, einem elektronischen Schleusentagebuch, Services zur Unterstützung der Unfallbekämpfung, Security-Services, erweiternden Services zur Unterstützung der Navigation und Cross-Border-Services gearbeitet.

UMSETZUNGSSTAND

Der Stand der Umsetzung ist je Themengebiet unterschiedlich. Die oben erwähnten Services befinden sich überwiegend noch in der Forschungs- oder Pilotierungsphase. Die Implementierung erfolgt im Einklang mit den Arbeiten zur RIS-Entwicklung und Implementierung in Europa.

VORGEHENSWEISE

Im ersten Schritt werden die Systeme und Dienste nach den Bedürfnissen der Anwender (Schifffahrtstreibende, Behörden, Häfen, Schleusen, Logistikdienstleister) in internationaler Zusammenarbeit definiert und pilotiert. Durch Harmonisierung und Standardisierung auf europäischer Ebene ist sichergestellt, dass die Systeme und Dienste herstellerunabhängig miteinander kooperieren. Entwicklungsarbeit wird auch in internationaler Zusammenarbeit im Rahmen der Umsetzung des IRIS Masterplans geleistet.

WIRKUNG

Verbesserte Fahrwasserinformationen und Services im Bereich Tracking & Tracing unterstützen die Schiffsführer und erhöhen die Effizienz der Betriebsabläufe bei Schifffahrtstransporten. Elektronisches Schleusenmanagement verringert Wartezeiten, erhöht die Auslastungseffizienz und vereinfacht den Schleusenbetrieb. Security-Services sichern kritische Infrastruktur und verringern illegale Handlungen (z.B. Schmuggel, Schlepperei). Navigationsunterstützung trägt zur Unfallvermeidung bei. Cross-Border-Services bringen Zeitersparnisse für Schifffahrtstreibende und Behörden und erhöhen die Transparenz.

Dringlichkeit	hoch
Zeithorizont	laufend
Finanzierung	bmvit, EU (TEN-T), bmvit / via donau, Systemlieferanten
Koordination	via donau
Akteure	bmvit, BMJ, BMI, BMLV und entsprechende Behörden in Donauländern, via donau, WKÖ – Fachverband Schifffahrt, Systemlieferanten, Schifffahrtstreibende, ZAMG, Statistik Austria

2 Weiterentwickeln von RIS für behördliche und kommerzielle Nutzer

2b Weiterführen des DoRIS-Testzentrums zur Validierung neuer RIS-Dienste und Technologien

AUSGANGSSITUATION

2002 wurde das DoRIS-Testzentrum eingerichtet, das die Donau-Strecke zwischen den Schleusen Freudenau und Greifenstein abdeckt. Es diente in erster Linie zur Evaluierung des DoRIS Systemkonzepts, trägt jedoch auch als Referenzplattform maßgeblich zur Demonstration und Verbreitung des RIS Konzepts bei und wird laufend von einer großen Anzahl internationaler Delegationen besucht. 2006 wird der operative Betrieb von DoRIS auf der gesamten österreichischen Donau gestartet. Die Elemente des Testzentrums gehen damit laut Projektplan ebenfalls in den operativen Betrieb des Gesamtsystems über.

PROBLEMANALYSE

Nach der Implementierung von DoRIS stehen die Evaluation und Weiterentwicklung zukünftiger RIS-Dienste im Vordergrund. Dafür muss auch weiterhin ein leistungsfähiges Testzentrum betrieben werden.

MASSNAHME

Ein neues Testzentrum wird bei via donau eingerichtet und als offene Testplattform geführt. Über die systeminterne Technologieweiterentwicklung von DoRIS hinaus wird das Testzentrum als internationales Referenzsystem für zukünftige Benutzer, Betreiber und Technologieanbieter von RIS fungieren. Die Ausweitung für kommerzielle Nutzer insbesondere aus weiteren Donauanrainerstaaten erfolgt durch internationale Kooperationen und durch gezielte Projektbegleitungen in den EU-Programmen.

UMSETZUNGSSTAND

Vorbereitung der organisatorischen und finanziellen Voraussetzungen für die Errichtung und den Betrieb des neuen Testzentrums.

VORGEHENSWEISE

Die Errichtung des neuen Testzentrums ist für Anfang 2006 geplant. Es soll die gesamte österreichische Donau abdecken und aus Sicherheitsgründen parallel zum operativen System arbeiten. Neue Applikationen und Technologien können so realitätsnah geprüft werden, ohne den operativen Betrieb von DoRIS zu beeinflussen. Das Testzentrum wird weiterhin für Demonstrations- und Schulungsveranstaltungen genutzt.

WIRKUNG

Durch den Parallelbetrieb zum operativen System ist eine hohe Sicherheit bei der Evaluierung und Implementierung neuer Services und Technologien gewährleistet. Kommerzielle Nutzer erhöhen die Qualität und Quantität der Entwicklungen von RIS und tragen langfristig zur Finanzierung des Testzentrums bei. Mit dem neuen Testzentrum entsteht eine wirkungsvolle Referenz- und Schulungsanlage, ein internationaler Knotenpunkt der RIS-Entwicklung.

Dringlichkeit	hoch
Zeithorizont	ab 2006
Finanzierung	Errichtung: EU (TEN-T), Betrieb: bmvit / via donau, evtl. kommerzielle Nutzer
Koordination	via donau
Akteure	bmvit, via donau, kommerzielle Nutzer, Betreiber des operativen Systems

2 Weiterentwickeln von RIS für behördliche und kommerzielle Nutzer

2C Durchführen von Informationstätigkeiten zur Erhöhung der Benutzerakzeptanz von RIS

AUSGANGSSITUATION

DoRIS wendet sich an behördliche Nutzer (z.B. OSB, BMI) und an kommerzielle Nutzer (Schiffsführer, Reedereien, Logistikunternehmen, verladende Wirtschaft, Häfen), welche die in DoRIS gewonnenen Informationen zur Wahrnehmung ihrer behördlichen Aufgaben sowie zum Management ihrer Logistikketten einsetzen können, um dadurch ihre Abläufe gezielter zu koordinieren. Der hohe individuelle Nutzen für die einzelnen Gruppen muss zugleich mit der Entwicklung und Implementierung der Schifffahrtsinformationsservices überzeugend kommuniziert werden.

PROBLEMANALYSE

Sind die Nutzer nicht ausführlich über die Möglichkeiten der Anwendung von DoRIS informiert, werden sie die Services nicht ihren speziellen Bedürfnissen entsprechend einsetzen. Damit geht besonders für kommerzielle Nutzer ein beträchtlicher Mehrwert verloren, der erst durch eine effiziente Einbindung von DoRIS-Informationen in eigene Betriebsabläufe gehoben werden kann. Bei unzureichender Information der potenziellen Benutzergruppen schränkt sich der aktive Benutzerkreis ein bzw. verlängert sich der Implementierungszeitraum.

MASSNAHME

Vorteile für die einzelnen Benutzergruppen sollen systematisch und klar kommuniziert werden, um die Benutzerakzeptanz zu erhöhen und mittelfristig einen hohen Zufriedenheitsgrad zu erreichen. Damit wird auch eine rasche und umfassende Implementierung sichergestellt.

UMSETZUNGSSTAND

Behördliche und kommerzielle Nutzer (Schifffahrtsunternehmen, Häfen, Logistikdienstleister) werden kontinuierlich über die behördlichen und kommerziellen Nutzen sowie die aktuellen Weiterentwicklungen von DoRIS informiert.

VORGEHENSWEISE

Auf Basis einer Kommunikationsmatrix wird ein Informations- und Kommunikationsplan erstellt. Je nach Benutzer(gruppe) werden geeignete Medien (z.B. persönliche Gespräche, Informationsveranstaltung, Folder, Schulung, Homepage) identifiziert und eingesetzt. Die Bereitstellung von Schiffsausrüstungen und geförderte Technologieprojekte dienen als unterstützende Maßnahmen.

WIRKUNG

Durch systematische Kommunikation der Möglichkeiten und Vorteile von DoRIS und gezielte Projektinitiativen wird eine aktive Einbindung der unterschiedlichen Benutzergruppen erreicht. Eine aktive Nutzung des Systems durch den Sektor fördert die technische und inhaltliche Weiterentwicklung von DoRIS.

Dringlichkeit	sehr hoch
Zeithorizont	2006-2008
Finanzierung	bmvit / via donau
Koordination	via donau
Akteure	bmvit, via donau, DoRIS-Nutzer

2 Weiterentwickeln von RIS für behördliche und kommerzielle Nutzer

2d Unterstützen der kommerziellen Nutzer und Systemlieferanten bei der Entwicklung und Implementierung von Transportmanagement-Services

AUSGANGSSITUATION

Die derzeitigen RIS-Dienste basieren größtenteils auf den Anforderungen von Behörden und decken primär den Bedarf nach effizienterer Gestaltung und Durchführung von Behördenaufgaben ab. Damit RIS mehr Nutzen für die kommerziellen Akteure in der Binnenschifffahrt (Häfen, Umschlagsstellen, Flottenbetreiber, Schifffahrtstreibende etc.) bringt, ist es notwendig, die technologische Basis von RIS für kommerziell nutzbare Services zu erweitern.

PROBLEMANALYSE

Basierend auf den RIS-relevanten Standards entwickeln Systemlieferanten eigene Applikationen. Kommerzielle Nutzer zielen darauf ab, ihre bereits etablierten Systeme mit (zukünftigen) RIS-Systemen zu koppeln, um die bereitgestellten Informationen und Services optimal nutzen zu können. Eine fehlende Zusammenarbeit zwischen Anbietern und Nutzern birgt die Gefahr von suboptimalen Systemen und einem Wildwuchs an verschiedensten Systemansätzen.

MASSNAHME

Unterstützung der RIS-Betreiber und RIS-Entwickler für die Applikations- und Systementwicklung in Abstimmung mit den kommerziellen Nutzern dieser Services.

UMSETZUNGSSTAND

Eine Plattform für die Entwicklung und Durchführung diverser Leitprojekte ist durch das bmvit bei via donau installiert worden, allerdings gibt es national noch kein ausreichendes Bewusstsein für RIS, speziell im Bereich der System- und Applikationsentwicklung.

VORGEHENSWEISE

Im Rahmen des bmvit-Förderprogramms „i2 Leitprojekte - innovative Binnenschifffahrt“ können kommerzielle Nutzer Projektanträge stellen, welche sich mit der Integration von RIS in hausinterne Systeme beschäftigen. Eine enge Zusammenarbeit zwischen via donau und den kommerziellen Nutzern ist dadurch garantiert, und inhaltliche sowie finanzielle Unterstützung sind gewährleistet.

WIRKUNG

Durch die enge Zusammenarbeit zwischen den RIS-Betreibern und den kommerziellen Nutzern bei der Implementierung diverser RIS-Dienste wird eine bestmögliche Einbindung existierender/zukünftiger RIS-Implementierungen in hauseigene Systeme erzielt. Dies wiederum führt zu einer Akzeptanzsteigerung für RIS bei den kommerziellen Akteuren und hilft bereits im Vorfeld Fehler bei der Systemimplementierung zu vermeiden. Die vorhandene RIS-Infrastruktur wird dadurch effizient genutzt und trägt zur Attraktivierung der Wasserstraße als Verkehrs- und Transportpartner bei.

Dringlichkeit	hoch
Zeithorizont	laufend
Finanzierung	bmvit / via donau
Koordination	via donau
Akteure	bmvit, via donau, kommerzielle Akteure, Systemlieferanten

3 Weiterentwickeln von RIS-relevanten Technologien

AUSGANGSSITUATION

Die Implementierung von RIS auf der Donau basiert auf Informations- und Kommunikationstechnologien, die dem "State of the Art" entsprechen (z.B. GSM, GPS). Eine Herausforderung besteht darin, neue Technologien zu testen und mitzugestalten, um damit den Umfang und die Qualität von RIS zu verbessern.

PROBLEMANALYSE

Nicht alle Anforderungen an RIS können durch den derzeitigen Technologieeinsatz abgedeckt werden (z.B. Heading-Information der Schiffe).

MASSNAHME

RIS-relevante Technologien werden in internationalen Forschungs-, Entwicklungs- und Pilotprojekten getestet, ob sie den Benutzeranforderungen entsprechen und wie sie für RIS eingesetzt werden können. Die Erkenntnisse über die Anforderungen der Schifffahrt an neue RIS-Technologien werden beispielsweise bei der Entwicklung des europäischen zivilen Satellitennavigationssystems Galileo berücksichtigt.

UMSETZUNGSSTAND

Derzeit werden im Zuge von diversen F&E-Programmen (European Space Agency ESA, 5. und 6. EU-Forschungsrahmenprogramm, TEN-T, INTERREG III B, nationale Programme) Projekte zur Pilotierung und Einführung von neuen Technologien durch die via donau umgesetzt. Beispielsweise werden Langwellensysteme (IALA) und insbesondere Galileo und Egnos auf ihre Eignung für RIS getestet und nach den Bedürfnissen von RIS mitgestaltet (Projekte: GALEWAT, MarGAL, M-Trade, DANewBE Data). Im Projekt MUTIS wurden Satellitenkommunikationssysteme generell auf ihre Eignung für RIS untersucht.

VORGEHENSWEISE

Nachdem Benutzeranforderungen identifiziert und evaluiert sind, werden neue Technologien bzw. Services getestet. Sind Pilotprojekte erfolgreich, werden diese für RIS-Applikationen standardisiert und schließlich implementiert. Auf Basis dieser neuen Technologien sollen in weiterer Folge kommerzielle Services entwickelt und implementiert werden.

WIRKUNG

Die zielgerichtete Prüfung von neuen Technologien für den Einsatz von RIS gewährleistet eine effiziente Abdeckung der Benutzeranforderungen. Die Steigerung der Qualität und Bandbreite von RIS steht im Vordergrund, womit auch ein verstärkter Einsatz von RIS stimuliert wird.

Dringlichkeit	mittel
Zeithorizont	laufend
Finanzierung	bmvit, ESA, EU (FP6, FP7, INTERREG III B), bmvit / via donau
Koordination	via donau
Akteure	bmvit, via donau, RIS-Betreiber und RIS-Nutzer aus dem Donaauraum, ESA, internationale Technologie- und Serviceprovider

4 Unterstützen der Donaustaaten bei der Implementierung von RIS

4 a Mitwirken an der Umsetzung des IRIS Masterplans

AUSGANGSSITUATION

Der IRIS Masterplan ist eine Entscheidungsgrundlage für die Europäische Kommission für die harmonisierte Implementierung von RIS gemäß der EU-RIS-Richtlinie. Im IRIS Masterplan wird der Status quo (technisch, organisatorisch, rechtlich) von RIS in Europa analysiert und darauf aufbauend eine langfristige Implementierungsstrategie (bis 2010) definiert. Österreich unterstützt die Donauländer und Tschechien bei der Entwicklung ihrer Implementierungsstrategien als Bestandteil des Masterplans.

PROBLEMANALYSE

Das derzeitige Implementierungsniveau in den einzelnen Staaten ist zum Teil sehr unterschiedlich, und die Interoperabilität zwischen den einzelnen nationalen RIS Implementierungen insbesondere für neue, sich in Entwicklung befindliche Services ist nicht gewährleistet. Ein weiteres Hindernis stellen die unterschiedlichen organisatorischen, finanziellen und rechtlichen Rahmenbedingungen in den einzelnen Staaten dar.

MASSNAHME

Koordination zwischen den einzelnen Donaustaaten bei der Implementierung von RIS gemäß der EU-RIS-Richtlinie auf der Basis des IRIS Masterplans. Unterstützen der engen Zusammenarbeit zwischen Behörden, Benutzern und Systemlieferanten im Hinblick auf eine harmonisierte RIS-Implementierung. Einbringen der österreichischen Erfahrungen und Expertisen in der Entwicklung und Implementierung von RIS.

UMSETZUNGSSTAND

Die Erstellung des IRIS Masterplans wurde 2005 abgeschlossen. Er umfasst unter anderem Finanzierungspläne bis 2010.

VORGEHENSWEISE

Zur Umsetzung der im IRIS Masterplan definierten Maßnahmen werden Folgeprojekte durchgeführt. Im Jahr 2006 startet das zweijährige Projekt IRIS Europe, als erstes mehrere Staaten umfassendes Implementierungsprojekt im EU-Programm TEN-T. Besonderes Augenmerk muss auf die intensive Einbindung der Nicht-EU-Staaten gelegt werden, damit auch in diesen Donauländern die Implementierung von RIS rasch erfolgt.

WIRKUNG

Durch die gemeinsame Umsetzung von RIS wird eine gleichzeitige Verfügbarkeit von harmonisierten RIS-Diensten erreicht. Der IRIS Masterplan schafft eine Basis für eine harmonisierte Implementierung unter intensiver Einbindung der Anbieter und Nutzer in Europa.

Dringlichkeit	sehr hoch
Zeithorizont	2006-2011
Finanzierung	EU (TEN MIP), bmvit, bmvit / via donau
Koordination	via donau
Akteure	bmvit, via donau, RIS-Betreibergesellschaften im Donaauraum, Ministerien und Wasserstraßenverwaltungen Europas

4 Unterstützen der Donaustaaten bei der Implementierung von RIS

4 b Unterstützen der Donaustaaten außerhalb der EU beim Lukrieren von EU-Fördermitteln für RIS-Entwicklung und -Implementierung

AUSGANGSSITUATION

Durch die finanzielle Unterstützung der EU ist es möglich, alle EU-Staaten auf dasselbe RIS-Implementierungsniveau zu bringen, wodurch erst das volle Potenzial von RIS zur Geltung kommt. Insbesondere den Nicht-EU-Ländern im Donaoraum ist es nur sehr bedingt möglich, EU-Förderungen für RIS-Projekte zu erschließen.

PROBLEMANALYSE

Die wirtschaftliche Situation vieler Donauländer lässt eine RIS-Entwicklung und -Implementierung ohne signifikante EU-Förderung nicht zu. Aufgrund fehlender Erfahrungen im Bereich der Projektentwicklung und -einreichung werden diverse EU-Förderprogramme nicht oder nur unzulänglich genutzt bzw. formale Kriterien für das Lukrieren von EU-Fördermitteln nicht erfüllt.

MASSNAHME

Unterstützen der Donaustaaten beim Identifizieren von geeigneten Förderinstrumenten und Lukrieren dieser Mittel.

UMSETZUNGSSTAND

Im Rahmen der Umsetzung des IRIS Masterplans werden DG Enlargement und DG RELEX darüber informiert werden, dass parallele Fördermaßnahmen in den Nicht-EU-Ländern unbedingt notwendig sind. In vielen Projekten sind Drittstaaten bereits als Observer integriert und zeigen auf, dass Bedarf an Fördermitteln besteht.

VORGEHENSWEISE

Gemeinsame Projekte von Partnern aus Österreich und Nicht-EU-Ländern. Unterstützung bei der Erstellung von Förderanträgen. Politisches Lobbying bei den Fördergebern und Bewusstseinsbildung für die Situation der benachteiligten Donauländer. Projektvorschläge zu Projekten der Mitgliedsstaaten.

WIRKUNG

Lückenlose Implementierung von RIS und gemeinsame Erarbeitung von Strategien entlang der gesamten Donau (inklusive Bulgarien, Rumänien sowie Kroatien, Serbien-Montenegro und der Ukraine) und künftig auch in Russland.

Dringlichkeit	hoch
Zeithorizont	2006-2008
Finanzierung	bmvit / via donau, TWINNING-Projekte
Koordination	via donau
Akteure	bmvit, via donau, sämtliche Nicht-EU-Staaten im Donaoraum, Russland, EU-Förderstellen

4 Unterstützen der Donaustaaten bei der Implementierung von RIS

4 C Fungieren als Drehscheibe für Wissenstransfer zum Thema RIS

AUSGANGSSITUATION

Die noch junge Entwicklungsgeschichte von River Information Services (RIS) fand in den letzten zehn Jahren statt. Technische Standards wurden in diesem Zeitraum gesetzt und zur Implementierung gebracht. In zahlreichen Forschungs- und Entwicklungsprojekten wurden europäische Standards für Komponenten und Services geschaffen. Die Europäische RIS-Richtlinie legt nun die Mindestanforderungen für die Einführung von RIS in Europa fest.

PROBLEMANALYSE

Der technologische Know-how-Transfer zu RIS in den Donaustaaten schreitet kontinuierlich voran. Allerdings ist der grenzüberschreitende Austausch von RIS-relevanten Daten zwischen den einzelnen nationalen RIS-Systemen sowie zwischen den RIS-Systemen und den Benutzern noch nicht ausreichend. Unter Rücksichtnahme auf Verbreitung und Verwertung von erarbeitetem Fachwissen ist Österreich als "RIS-Vorreiterstaat" dazu angehalten, andere europäische Staaten zu unterstützen und somit für eine harmonisierte Implementierung zu sorgen.

MASSNAHME

Österreich hat bei der Mitentwicklung und Implementierung von RIS umfangreiches technologisches und organisatorisches Fachwissen angesammelt und ist daher dazu befähigt, als Drehscheibe für Wissenstransfer zum Thema RIS im Donauraum zu fungieren. Unter anderem soll ein konkretes Maßnahmenkonzept zur Schaffung von harmonisierten rechtlichen Grundlagen für den Betrieb nationaler RIS-Implementierungen mit grenzüberschreitenden Funktionalitäten (Datenaustausch mit Nachbarländern) erarbeitet werden, das den Behörden in den Donauländern zur Unterstützung dient.

UMSETZUNGSSTAND

Austausch von taktischen Verkehrsdaten zwischen Österreich und Ungarn sowie Cross-Border Information Services wurden in COMPRIS als Piloten implementiert. Auf politischer Ebene wurden vom bmvit und/oder via donau Kooperationsabkommen mit einigen Donauanrainerstaaten (z.B. Kroatien, Ungarn, Serbien-Montenegro) bezüglich Zusammenarbeit im Bereich RIS abgeschlossen. Expertenaustausch- und Trainingsprogramme werden seitens via donau bereits seit Jahren erfolgreich angeboten und durchgeführt.

VORGEHENSWEISE

Steigern des RIS Fachwissens in den Donauländern durch Bereitstellung von Trainings- und Schulungsaufenthalten für Experten aus Verwaltungen sowie wissenschaftlichen Organisationen. Der Austausch von Expertenwissen soll zudem durch TWINNING-Projekte mit Behörden in den Donaustaaten forciert werden. Weiters müssen RIS-relevante Themen laufend auf Kongressen und Konferenzen in den Donaustaaten eingebracht werden. In entsprechenden Kooperationsabkommen des bmvit mit den Donaustaaten ist die Zusammenarbeit zwischen den Behörden und den nationalen RIS-Betreibern zu verankern.

WIRKUNG

Da der optimale Nutzen und das gesamte Potenzial von RIS nur bei flächendeckender Implementierung und internationaler Vernetzung erzielt werden können, trägt diese Maßnahme effektiv dazu bei, mit RIS die Wasserstraße Donau als Verkehrsträger der Zukunft zu fördern.

Dringlichkeit	hoch
Zeithorizont	bis 2011
Finanzierung	bmvit / via donau, EU
Koordination	via donau
Akteure	via donau, nationale RIS-Koordinatoren, relevante Ministerien der Donauländer, Systemlieferanten, kommerzielle RIS-Nutzer

1 Verbessern der Umweltperformance der Donauflotte

1a Erarbeiten und Umsetzen von innovativen Ansätzen zur Reduktion von Emissionen der Binnenschifffahrt

AUSGANGSSITUATION

Die Binnenschifffahrt gilt derzeit als umweltfreundlichster Verkehrsträger. Diesen Zustand gilt es auch für zukünftige Entwicklungen in der Binnenschifffahrt durch die Realisierung von Verbesserungspotenzialen sicherzustellen. Die Binnenschifffahrt weist zwar den geringsten Anteil an den Gesamtemissionen des Verkehrssektors auf, hat jedoch ihr Optimierungspotenzial noch lange nicht ausgeschöpft.

PROBLEMANALYSE

Die bisherigen Bestrebungen der Reduktion von verkehrsbezogenen Schadstoffemissionen haben sich in erster Linie auf den Straßenverkehr konzentriert. Entsprechende Untersuchungen für die Binnenschifffahrt sind nur in geringem Umfang vorhanden. Ebenso findet die Schaffung entsprechender Regelungen zur Begrenzung des Schadstoffausstoßes für die Binnenschifffahrt erst in den letzten Jahren vermehrt Beachtung.

MASSNAHME

Es sollen Lösungen zur Minimierung der Emissionen von Binnenschiffsmotoren ermittelt werden mit dem Ziel, die Schadstoffemissionen bis zum Jahr 2030 nahe an den Wert null zu bringen. Mittelfristig sollen rasch umsetzbare Maßnahmen zu einer stark verbesserten Umweltperformance der österreichischen Flotte führen.

UMSETZUNGSSTAND

Im Rahmen des EU-Projekts CREATING (Concepts to Reduce Environmental impact and Attain optimal Transport performance by Inland Navigation) leitet via donau eine Arbeitsgruppe, die sich mit Motorenemissionen beschäftigt. Die Analyse über derzeit in der Flotte im Einsatz befindliche und zurzeit am Markt erhältliche Binnenschiffsmotoren im Hinblick auf ihr Emissions- und Treibstoffverhaltensverhalten ist abgeschlossen, Potenziale zur mittel- bzw. langfristigen Verbesserung des Emissionsverhaltens wurden erhoben. Ein Demonstrationsprojekt mit dem Ziel einer raschen nationalen Umsetzung von emissionsverringenden Maßnahmen ist in Planung.

VORGEHENSWEISE

Potenziale interner Veränderungen am Motor und die Potenziale zukünftiger Technologien - wie der Brennstoffzelle - sollen im Hinblick auf die erzielbare Emissionsreduktion untersucht werden. Für die mittelfristige Umsetzung liegt der Untersuchungsschwerpunkt bei Abgasnachbehandlungssystemen. Die Erkenntnisse sollen mithilfe nationaler und internationaler finanzieller Anreize und aktiver Informationstätigkeit eine rasche Umsetzung erfahren.

WIRKUNG

Innerhalb der nächsten fünf bis zehn Jahre werden die Schadstoffemissionen der Flotte erheblich gesenkt. Dadurch bleibt das Binnenschiff auf allen Gebieten umweltfreundlichster Verkehrsträger und holt den Entwicklungsvorsprung moderner LKW-Motoren im Bereich der Schadstoffemissionsreduktion wieder auf. Durch weitere internationale F&E-Aktivitäten und das Umsetzen der Ergebnisse werden schädliche Emissionen langfristig nahezu gegen null sinken.

Dringlichkeit	sehr hoch
Zeithorizont	CREATING: bis 2007; Demonstrationsprojekt: 2006; nationale Umsetzung: 2007-2015
Finanzierung	CREATING: bmvit / via donau, EU (FP6); Demonstrationsprojekt: bmvit; Umsetzung: siehe Flottenförderprogramm (Maßnahme IX-2)
Koordination	via donau
Akteure	bmvit, via donau, CREATING-Partner, Schifffahrtsunternehmen, TU Wien

1 Verbessern der Umweltperformance der Donauflotte

1b Entwickeln und Umsetzen nachhaltiger und koordinierter Schiffsabfallwirtschaftssysteme für die Donau

AUSGANGSSITUATION

In Österreich wurde im Rahmen des Projekts „Nachhaltige und EU-konforme Sammlung und Behandlung von Abfällen der Binnenschifffahrt auf der Oberen Donau“ ein nationaler Schiffsabfallwirtschaftsplan erarbeitet, welcher als Ausgangspunkt für weitere Aktivitäten in diesem Bereich dient. Er sieht insbesondere Maßnahmen für ölhaltige Abfälle (z.B. Altöl, Bilgenwasser) und sonstige gefährliche Abfälle (z.B. Lacke, Lösungsmittel) vor, deren Sammlung und Behandlung derzeit nicht zufrieden stellend gelöst sind.

PROBLEMANALYSE

Zurzeit gibt es auf der Donau keine einheitliche Lösung für die Sammlung und Behandlung von ölhaltigen Abfällen und sonstigen gefährlichen Abfällen der Schifffahrt. Neben technisch-operativen Lösungen fehlen auch umsetzbare Finanzierungsmodelle.

MASSNAHME

Mithilfe eines INTERREG IIIB Projekts werden nationale Schiffsabfallwirtschaftspläne und ein internationales Finanzierungsmodell für öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle entwickelt sowie Pilotaktivitäten umgesetzt. Die Maßnahmen werden mit den Ländern der Oberen Donau gemeinsam erarbeitet und mit den Ländern der Unteren Donau, der Donaukommission und der Rheinzentalkommission abgestimmt. Ziel ist eine transnationale Umsetzung von Maßnahmen bezüglich der Sammlung und Behandlung von Schiffsabfällen zum Schutz der Donau.

UMSETZUNGSSTAND

Das INTERREG IIIB Projekt "Schiffsabfallwirtschaftspläne auf der Donau" ist im November 2005 eingereicht worden.

VORGEHENSWEISE

Mit den Ländern der Oberen Donau (Deutschland, Slowakei, Ungarn) wurde unter Einbindung einiger Länder der Unteren Donau ein INTERREG IIIB Projekt entwickelt, das die oben erwähnten Arbeitsschwerpunkte beinhaltet. Es soll die Basis für eine harmonisierte Umsetzung von Schiffsabfallwirtschaftsplänen und geeigneten Finanzierungsmodellen (Verursacherprinzip, indirekt) auf der gesamten Donau bieten, wobei der Fokus der Umsetzung vorerst auf der Oberen Donau liegt.

WIRKUNG

Eine harmonisierte Lösung für die Sammlung und Behandlung von Schiffsabfällen auf der gesamten Donau garantiert ein durchgehend hohes Niveau der Umweltnormen in Bezug auf Abfälle und trägt somit zum Schutz der Donau vor Verschmutzung bei.

Dringlichkeit	mittel
Zeithorizont	INTERREG-Projekt: 2006-2008, nationaler Pilotbetrieb des Bilgenentölungsschiffes ab 2007
Finanzierung	bmvit, bmvit / via donau, EU (INTERREG IIIB)
Koordination	via donau
Akteure	bmvit, BMLFUW, via donau, IGÖD, Schifffahrtsunternehmen, Ministerien für Verkehr und Umwelt in den Donauländern, ZKR, DK

2 Erhöhen der Sicherheit in der Schifffahrt

2a Erhöhen der Sicherheit durch Vernetzung von Einsatzkräften

AUSGANGSSITUATION

Die Schifffahrt gilt als sicherster Verkehrsträger. Die Unfallstatistik verzeichnete in den letzten drei Jahren auf der österreichischen Donau nur rund 100 Ereignisse (Havarien, Grundberührungen, Kollisionen etc.). Mit steigendem Verkehrsaufkommen auf der Donau muss der hohe Sicherheitsstandard erhalten bleiben. Die Folgen von Schiffsunfällen sollen sowohl präventiv - durch geeignete vorbereitende Maßnahmen - als auch reaktiv - durch geeignete Maßnahmen der Unfallbekämpfung – so gering wie möglich gehalten werden.

PROBLEMANALYSE

Bei einer Havarie fehlen den verantwortlichen Einsatzkräften manchmal wichtige Informationen, z.B. über beteiligte Schiffe, Ladung oder Auswirkung der Unfälle. Die Abläufe der Unfallbekämpfung (Meldung und Klassifizierung des Unfalls, Planung des Einsatzes etc.) sind daher nicht optimiert, was sowohl Reaktionszeiten als auch Folgewirkungen erhöht.

MASSNAHME

Durch die Einführung von DoRIS wird dem Schiffsführer ein visualisiertes taktisches Verkehrsbild der Wasserstraße mit dem Fahrwasser einschließlich Tiefeninformation sowie der Position der Schiffe zur Verfügung gestellt. Das taktische Verkehrsbild unterstützt ihn somit bei der Navigation. Präventive Unfallbekämpfung betrifft unter Berücksichtigung des Datenschutzes die Sammlung relevanter Daten und deren Bereitstellung an Schiffsführer und Einsatzkräfte. Reaktive Unfallbekämpfung betrifft die effiziente, automatisierte Weiterleitung von Informationen an Einsatzkräfte nach einem Unfall.

UMSETZUNGSSTAND

Durch die Implementierung des Schifffahrts- und Transportmanagementsystems DoRIS in Österreich werden die Basisdaten für die präventive und reaktive Unfallbekämpfung gesammelt. Die Abläufe einer RIS-gestützten Unfallbekämpfung sind jedoch noch nicht definiert.

VORGEHENSWEISE

Im ersten Schritt werden die Abläufe der Unfallbekämpfung in Zusammenarbeit mit den Donauanrainerstaaten definiert und pilotiert. In einem weiteren Schritt sollen im Rahmen von DoRIS spezielle Services in Österreich implementiert werden, die alle relevanten Einsatzkräfte einbinden und Schnittstellen zu den Einsatzkräften in den Nachbarstaaten aufbauen. Zur Umsetzung des Projekts soll ein geeignetes EU-Förderprogramm herangezogen werden.

WIRKUNG

Durch diese Maßnahmen werden sowohl Unfälle auf der Donau reduziert als auch die Unfallfolgen insbesondere für die Umwelt reduziert. Durch die Einführung von DoRIS soll die Anzahl der Havarien wesentlich gesenkt werden, durch das taktische Verkehrsleitbild wird vor allem eine Reduktion der Havarien durch Grundberührung in den Furtbereichen und außerhalb der Schifffahrtsrinne erwartet.

Dringlichkeit	mittel
Zeithorizont	2006-2008
Finanzierung	bmvit / via donau, betroffene Einsatzkräfte, EU
Koordination	bmvit, via donau
Akteure	bmvit, via donau, betroffene Einsatzkräfte im Inland und den Nachbarstaaten

2 Erhöhen der Sicherheit in der Schifffahrt

2b Erhöhen der Sicherheit durch schiffbauliche Adaption

AUSGANGSSITUATION

Die Beförderung von Gefahrgut ist nicht zuletzt aus Sicherheitsgründen ein steigender Markt für die Binnenschifffahrt. Wie in der Hochseeschifffahrt wird auch in der Binnenschifffahrt der Ruf nach Doppelhüllenschiffen bei Gefahrguttransporten immer lauter. Teilweise werden von der verladenden Wirtschaft bereits Doppelhüllenschiffe für den Transport von Stoffen verlangt, für die gemäß ADN und nationalen Gefahrgutbeförderungsgesetzen nur Einhüllenschiffe vorgeschrieben sind.

PROBLEMANALYSE

Von den derzeit im Einsatz befindlichen Tankschiffen auf der Donau ist nur ein geringer Prozentsatz mit Doppelhüllen ausgerüstet. Die Umrüstung bzw. der Neubau von Doppelhüllenschiffen ist kostenintensiv, und die Werftkapazitäten sind beschränkt.

MASSNAHME

Ein schrittweise erfolgreicher, dennoch zügiger Umstieg auf Doppelhüllenschiffe soll im Sinne der Sicherheit vom bmvit gefördert werden. Aspekte wie der tatsächliche Sicherheitsgewinn, die Wirtschaftlichkeit, die Investitionsfähigkeit der Schiffseigner und die Kapazitätsgrenzen der Werften dürfen jedoch nicht aus den Augen verloren werden.

UMSETZUNGSSTAND

Derzeit werden die ADN-Vorschriften überarbeitet, wobei es zu einer Ausweitung der Doppelhüllenpflicht kommen soll. Ein genauer Zeitplan liegt noch nicht vor. International werden Potenziale zur Erhöhung der Sicherheit durch schiffbauliche Maßnahmen untersucht (z.B. CREATING).

VORGEHENSWEISE

Untersuchung der Wirksamkeit von Doppelhüllen bei der Beförderung von bestimmten Stoffen auf Binnenwasserstraßen. Schrittweise erfolgreicher Umstieg von Einhüllen- auf Doppelhüllenschiffe für bestimmte Stoffe mit realistischen Übergangsfristen und finanziellen Unterstützungen für die Schiffseigner. Zudem sollen neue Entwicklungen wie z.B. die Verwendung von belastungsfähigen SPS-Paneelen (Verbund aus Stahlplatten mit Polyurethan-Kern) im Schiffbau verfolgt werden. Für Maßnahmen solcher Art sollen öffentliche Förderungen in einem speziellen Programm zur Modernisierung der Flotte gewährt werden (vgl. Maßnahme IX-2).

WIRKUNG

Die schrittweise erfolgende Verschärfung von Vorschriften und Auflagen, begleitet von finanziellen Unterstützungsmaßnahmen (ähnlich wie in Frankreich oder Wallonien), führt zu einer Modernisierung der Flotte, da veralteter Schiffsraum unwirtschaftlich wird. Eine moderne Flotte gewährt die nötige Sicherheit für einen risikofreien Transport von Gefahrgütern. Der Druck seitens des Markts wird diese Entwicklung beschleunigen und einen zusätzlichen finanziellen Anreiz bieten.

Dringlichkeit	hoch
Zeithorizont	ab 2007
Finanzierung	siehe Flottenförderprogramm (Maßnahme IX-2)
Koordination	bmvit
Akteure	bmvit, Schifffahrtsunternehmen, Werften, via donau

2 Erhöhen der Sicherheit in der Schifffahrt

2C Erhöhen der Sicherheit durch rechtliche Maßnahmen sowie Maßnahmen im Bereich der Weiterbildung

AUSGANGSSITUATION

Legistische Rahmenbedingungen wie Vorschriften zu Konstruktion und Ausrüstung von Schiffen, zu Beförderung und Umschlag von Gütern, Qualifikationsstandards von Personal und Einsatzkräften oder zur Unfallbekämpfung haben beträchtlichen Einfluss auf das Unfallgeschehen und das Ausmaß an Schäden. Auch organisatorische und Weiterbildungsmaßnahmen erhöhen die Sicherheit.

PROBLEMANALYSE

Rechtliche Vorgaben zu sicherheitsrelevanten Themen sind meist national gelöst und nicht harmonisiert. Der Einsatz von neuen Technologien und die Verschärfung von Regelungen verlangen regelmäßige Informations- und Weiterbildungstätigkeiten, da sonst die Potenziale zur Erhöhung der Sicherheit nicht genutzt werden können. Unfallanalysen müssen systematisch durchgeführt werden.

MASSNAHME

Gestaltung und Umsetzung der künftigen verkehrsträgerübergreifenden EU-Gefahrgut-Rahmenrichtlinie sowie der Richtlinie über technische Vorschriften für Binnenschiffe. Durchführen von strukturiertem Unfallmonitoring. Sicherstellen von effizienten Einsatzplänen und qualifiziertem Personal.

UMSETZUNGSSTAND

Die OSB führt seit März 2002 eine elektronische Unfalldatenbank. Die europäische Gefahrgut-Rahmenrichtlinie befindet sich aktuell in Ausarbeitung. Die EU-Richtlinie über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe wird demnächst im Rat beschlossen werden und beträchtliche Auswirkungen auf diesen Bereich haben. Das Bundesamt für Verkehr beabsichtigt mit dem Jahr 2006 auch für den Bereich Schifffahrt eine unabhängige Unfalluntersuchungsstelle einzurichten.

VORGEHENSWEISE

Die Unfalluntersuchungsstelle wird in Zukunft Unfallhergänge auf Basis der elektronischen Unfalldatenbank analysieren und aus den Erkenntnissen abgeleitete Präventivmaßnahmen empfehlen. Diese Empfehlungen sollen in rechtliche Rahmenbedingungen sowie in den Bereich Weiterbildung einfließen. Einsatzpläne sind anlassbezogen (z.B. neue Gefahrgüter auf der Donau, DoRIS, legistische Änderungen) zu überprüfen und gegebenenfalls zu erweitern. Regelmäßige Katastrophenschutzübung, Trainingsmaßnahmen und starker Sicherheitsschwerpunkt bei der Ausbildung für Schiffspersonal.

WIRKUNG

Die Umsetzung von einheitlichen und strengen Rechtsvorschriften, Unfallanalysen und qualifiziertes Personal bieten ein hohes Maß an präventiver Unfallbekämpfung. Effiziente Einsatzpläne und geschulte Einsatzkräfte führen dazu, dass bei einem Unfall rasch die richtigen Maßnahmen zur Schadensbegrenzung getroffen werden. Neben einer Reduktion der volkswirtschaftlichen Unfallfolgekosten wird eine Minimierung des betriebswirtschaftlichen Schadens der Schifffahrtsunternehmer (Schiffshavarie, Ladungsverlust, Zeitverlust) erzielt.

Dringlichkeit	mittel
Zeithorizont	ab 2006
Finanzierung	bmvit
Koordination	bmvit
Akteure	bmvit, via donau, relevante Einsatzkräfte (Feuerwehr, Rettung), Häfen und Schifffahrtsunternehmen, unabhängige Unfalluntersuchungsstelle

3 Verbessern der Rahmenbedingungen für Investitionen in die Flotte

AUSGANGSSITUATION

Länder, in denen die Schifffahrt eine wichtige verkehrspolitische Rolle spielt, bieten ihren Unternehmen attraktive betriebswirtschaftliche Rahmenbedingungen. Beispielsweise können in den Niederlanden Reinvestitionsrücklagen aus steuerfreien Veräußerungsgewinnen gespeist und das Risiko von Investitionen in Schiffsinnovationen durch einen speziellen Fonds abgedeckt werden. In Belgien und den Niederlanden werden den Unternehmen staatliche Kreditbürgschaften geboten. Des Weiteren besteht in Belgien eine weit reichende Mehrwertsteuerbefreiung für die Binnenschifffahrt. In der Seeschifffahrt gibt es breite Finanzierungsmöglichkeiten in Form von Fonds und steuerlichen Anreizen, wodurch private Investitionen angekurbelt werden.

PROBLEMANALYSE

Auf der Oberen Donau wird in Zukunft moderner, leistungsfähiger Schiffsraum benötigt. Das erfordert umfangreiche Investitionen. Österreichische Unternehmen befinden sich seit der Eröffnung des Main-Donau-Kanals in Wettbewerb mit westlichen Unternehmen z.B. aus den Niederlanden, aus Deutschland und Belgien. Vergleichsweise schlechtere Rahmenbedingungen für Schifffahrtsunternehmen machen den Standort Österreich unattraktiv.

MASSNAHME

Verbessern der betriebswirtschaftlichen und administrativen Rahmenbedingungen für Schifffahrtsunternehmen in Österreich.

UMSETZUNGSSTAND

Noch nicht begonnen

VORGEHENSWEISE

Koordiniert von der WKÖ durch den Fachverband der Schifffahrt als Forum der Schifffahrtsunternehmen werden Problembereiche identifiziert und Maßnahmen zur unternehmensfreundlichen Gestaltung von betriebswirtschaftlichen und administrativen Rahmenbedingungen entwickelt. Dabei werden externe Experten zugezogen. Zusätzlich mögliche Themenbereiche könnten steuerliche Begünstigungen, der Abbau von bürokratischen Hürden oder der Zugang zu schifffahrtsgerechten Krediten (hoher Kapitalbedarf, lange Laufzeit) zur Investitionsbelegung sein.

WIRKUNG

In Zusammenhang mit den Maßnahmen zu Personal und Förderungen gewinnt der Standort Österreich durch die Verbesserung von betriebswirtschaftlichen und administrativen Rahmenbedingungen an Attraktivität für Schifffahrtsunternehmen. Dadurch wird ein weiteres Ausfliegen von Unternehmen verhindert und die Basis für die Entwicklung von innovativen neuen Unternehmen zur Belebung des Wettbewerbs geschaffen. Die österreichische Wirtschaft erhält damit moderne und wettbewerbsfähige Logistikdienstleistungen.

Dringlichkeit	sehr hoch
Zeithorizont	ab 2006
Finanzierung	kostenneutral
Koordination	WKÖ - Fachverband der Schifffahrt
Akteure	Schifffahrtsunternehmen, WKÖ - Fachverband der Schifffahrt, via donau; abhängig von den identifizierten Maßnahmen (z.B. bmvit, Banken)

4 Forcieren von innovativen Vorhaben im Schifffahrtssektor

AUSGANGSSITUATION

Es gibt auf internationaler Ebene eine Vielzahl an Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten im Bereich der Schiffsflotte (schiffsbauliche, technologische, logistische und ökologische Innovationen). Die Fördermöglichkeiten für Innovationen im Schifffahrtssektor sind in Österreich sehr gering und zudem auf unterschiedlichste Instrumente und Förderstellen verteilt.

PROBLEMANALYSE

Eine systematische Sammlung, Auswertung und Verbreitung von Forschungstätigkeiten und -ergebnissen der unterschiedlichen Akteure fehlt. Erkenntnisse werden nicht optimal verbreitet und im Markt integriert. Bei der Umsetzung von Innovationen finden Schifffahrtsunternehmen kaum fachliche, finanzielle und organisatorische Unterstützung.

MASSNAHME

Sammlung und Aufbereitung internationaler Ergebnisse aus Forschung und Entwicklung im Schifffahrtssektor. Kompetente Beratung bei der Entwicklung und Umsetzung von Innovationen in der Flotte. Aktive Förderinformation inklusive weitgehender Unterstützung beim Lukrieren von Fördermitteln. Hier besteht ein starker Zusammenhang mit dem vorgesehenen Flottenförderprogramm (Maßnahme IX-2).

UMSETZUNGSSTAND

Derzeit werden Informationen und F&E-Erkenntnisse bei via donau gesammelt sowie Schifffahrtsunternehmen und Forschungseinrichtungen beim Lukrieren von Fördergeldern unterstützt.

VORGEHENSWEISE

Bei via donau wird ein One-Stop-Shop für innovative Vorhaben im Schifffahrtssektor eingerichtet. Je nach Anfrage kann auf den gesamten Expertenpool (Förderungen, Logistik, Technologieentwicklung, Kontakte zu Projektpartnern) zurückgegriffen werden. Die Informationsgewinnung erfolgt durch Vereinbarungen mit Forschungsförderungsstellen über den Austausch von Projektergebnissen. Forschungsberichte und Grundsatzstudien zu innovativen Schiffstechnologien werden gesammelt, analysiert, aufbereitet und zur Verfügung gestellt.

WIRKUNG

Kompetente und aktive Beratung über Einsatz- und Fördermöglichkeiten neuer Technologien und Services in der Schifffahrt sowie die Unterstützung bei der Entwicklung und Implementierung von Innovationen tragen zu einer modernen, marktgerechten und effizienten Donauschifffahrt bei. Das gesammelte Wissen kann wiederum in das internationale Netzwerk (z.B. durch Teilnahme an europäischen F&E-Projekten) eingebracht werden.

Dringlichkeit	hoch
Zeithorizont	laufend
Finanzierung	bmvit / via donau
Koordination	via donau
Akteure	via donau, nationale und internationale Forschungsförderungsstellen, Schifffahrtsunternehmen

1 Starten einer Ausbildungsinitiative

1 a Schaffen von Ausbildungsplätzen

AUSGANGSSITUATION

Im Jahr 2000 wurde der Lehrberuf Binnenschifffahrt an der Berufsschule für Mechanik, Optik und Fertigungstechnik in Wien als Schulversuch eingerichtet (BGBl. II Nr. 183/2000). Die theoretische Ausbildung erfolgt in den meisten Fächern gemeinsam mit anderen Lehrberufen.

PROBLEMANALYSE

Jährlich werden etwa fünf bis sieben Lehrlinge in Österreich ausgebildet, vor der Privatisierung der DDSG waren es noch über 20. Besonders die Güterschifffahrt investiert nicht ausreichend in heimische Ausbildung, sondern greift auf ausgebildetes Personal aus Südosteuropa zurück. Doch auch dieser Nachwuchsmarkt erschöpft sich aufgrund rückläufiger Ausbildungsaktivitäten. Der Schulversuch in Wien ist durch die geringe Anzahl an Lehrlingen von der Einstellung bedroht.

MASSNAHME

Entwickeln und Umsetzen eines nationalen Konzepts zur Ankurbelung der Ausbildungsaktivitäten im Schifffahrtsbereich. Damit wird der Ausbildungsstandort Wien gesichert. Sollte es nicht möglich sein, ausreichend Ausbildungsplätze bei österreichischen Unternehmen zu schaffen, ist eine Kooperation z.B. mit dem Schulschiff Rhein anzustreben, um die theoretische Ausbildung der verbleibenden Lehrlinge in Duisburg durchzuführen.

UMSETZUNGSSTAND

Noch nicht begonnen

VORGEHENSWEISE

Schifffahrtsunternehmen (Arbeitgeber, Arbeitnehmer), Lehrlingsbeauftragte von AK und WKÖ und via donau erarbeiten gemeinsam ein Modell zur Schaffung von Ausbildungsplätzen in österreichischen Unternehmen. Aspekte wie Finanzierung (evtl. Anstoßförderung), Qualifikationsprofil, Beschäftigung nach Abschluss der Lehre, Betreuung an Bord und rechtliche wie organisatorische Rahmenbedingungen stehen im Vordergrund. Sollte es dennoch nicht möglich sein, weitere Lehrplätze zu schaffen, soll mit dem Schulschiff Rhein ein Ausbildungsabkommen für österreichische Lehrlinge getroffen werden.

WIRKUNG

Die Sicherung von qualitativ hochwertigen Ausbildungsplätzen entschärft den wachsenden Nachwuchsmangel in der Donauschifffahrt und gewährleistet österreichische Arbeitsplätze.

Dringlichkeit	sehr hoch
Zeithorizont	ab 2006
Finanzierung	bmvit, bmvit / via donau
Koordination	via donau
Akteure	bmvit, Schifffahrtsunternehmen, Lehrlingsbeauftragte von AK und WKÖ, Ausbildungsinstitutionen, Schulbehörde, Schulschiff Rhein, ÖWSV, via donau

1 Starten einer Ausbildungsoffensive

1 b Sichern der Verfügbarkeit von qualifiziertem Ausbildungspersonal

AUSGANGSSITUATION

Die Erfahrungen und Einschätzungen aus der Praxis tragen wesentlich zur Qualität der Ausbildung bei. In der Schifffahrt aktive Ausbilder können dieses Wissen kompetent vermitteln und auf aktuelle Entwicklungen besser eingehen.

PROBLEMANALYSE

In Österreich ist die Aufrechterhaltung von genügend Ausbildungspersonal für den Lehrberuf Binnenschifffahrt gefährdet. Die Gründe hierfür liegen besonders in der Überalterung der aktiven Kapitäne und darin, dass eine Lehrtätigkeit mit dem Beruf eines Kapitäns nur schwer zu vereinen ist. Bei der Vermittlung von nautischen, technischen oder rechtlichen Neuerungen können Theoretiker nur beschränkt praxisrelevanten Unterricht gestalten.

MASSNAHME

Aktive Kapitäne für die Ausbildung gewinnen. Als Anreiz sind folgende Möglichkeiten, oder auch eine Kombination mehrerer, denkbar: 1. Blockveranstaltungen in der "Nebensaison", für planbaren und gebündelten Einsatz der Kapitäne als Ausbilder; 2. anteilige Lohnzahlung des Kapitäns durch die ausbildende Institution (erfolgt bereits); 3. Unterrichtsmaterial wird zur Verfügung gestellt, damit die Vorbereitungszeit für den Kapitän gering bleibt (z.B. durch via donau oder ausbildende Institution); 4. Ein Pool an Kapitänen teilt sich die Lehrtätigkeit; 5. Abhalten von Gastvorträgen; 6. Schulungen für Ausbilder.

UMSETZUNGSSTAND

Noch nicht begonnen

VORGEHENSWEISE

Die Umsetzung der Maßnahmen hängt von der Nachfrage im nationalen Ausbildungsbereich der Schifffahrt ab. Ist diese in ausreichendem Maße vorhanden, so sollen entsprechende Anreize (siehe oben) und Bedingungen mit den Schifffahrtsunternehmen ausgearbeitet werden. Kann der Lehrberuf Binnenschifffahrt nicht in Österreich gehalten werden, so sollen auf der Donau tätige Kapitäne für Gastvorträge nach Duisburg eingeladen werden.

WIRKUNG

Die theoretische Ausbildung bekommt höhere Praxisrelevanz, wodurch die Qualität der Ausbildung steigt. Gleichzeitig findet ein Wissenstransfer von der Ausbildungsinstitution hin zur Praxis statt.

Dringlichkeit	mittel
Zeithorizont	ab 2007
Finanzierung	EU (ESF), nationale Bildungs-Förderinstitutionen (z.B. WAFF), bmvit /via donau
Koordination	via donau
Akteure	bm:bwk, Schifffahrtsunternehmen, Kapitäne, ausbildende Institutionen, via donau, WKÖ - Fachverband für Schifffahrt

1 Starten einer Ausbildungsoffensive

1 C Setzen von Werbemaßnahmen für den Lehrberuf Binnenschifffahrt

AUSGANGSSITUATION

Die Personenschifffahrt erfährt bei Auszubildenden deutlich mehr Zustrom als die Güterschifffahrt. Jugendliche wissen oft nicht über die Charakteristika der Güterschifffahrt Bescheid bzw. haben falsche Vorstellungen davon. In den Niederlanden, wo ebenfalls ein Mangel an inländischem Nachwuchs besteht, wurde von bvb (Promotioncenter für Binnenschifffahrt) und dem CWI (entspricht in etwa unserem AMS) eine gemeinsame Image- und Informationskampagne gestartet. Unter anderem werden in einem Folder die wichtigsten Charakteristika des Berufsbildes dargestellt.

PROBLEMANALYSE

Bereits heute ist es schwierig, Lehrlinge für die Güterschifffahrt zu finden und langfristig zu halten. Wenn es gelingt mehr Ausbildungsplätze zu schaffen, verschärft sich diese Situation. Zudem ist die Rate der Berufsaussteiger in der Güterschifffahrt traditionell hoch, da die Arbeit nur wenig familienverträglich ist.

MASSNAHME

Die Charakteristika der Güterschifffahrt, wie z.B. geblockte Arbeitszeiten, lange Auslandsaufenthalte und die vielfältige Arbeit an Bord und im Hafen, sollen an interessierte Jugendliche klar und frühzeitig kommuniziert werden.

UMSETZUNGSSTAND

Noch nicht begonnen

VORGEHENSWEISE

Sobald ausreichend Lehrstellen zur Verfügung stehen, werden zielgerichtete Image- und Informationsaktivitäten gestartet. Die Vertretung auf Berufsinformationsveranstaltungen (z.B. BIM - Berufsinformationsmesse, Jugend & Beruf, Jugend in der Arbeitswelt) mit entsprechendem Informationsmaterial spielt dabei die wichtigste Rolle.

WIRKUNG

Die Werbemaßnahmen vergrößern den Kreis an interessierten Lehrlingen und vermitteln ihnen von Beginn an die Charakteristika der Arbeit bei der Schifffahrt.

Dringlichkeit	mittel
Zeithorizont	2007-2008
Finanzierung	bmvit, AMS, evtl. EU-Förderung
Koordination	via donau
Akteure	bmvit, Schifffahrtsunternehmen, AMS, WKÖ - Fachverband für Schifffahrt, AK, via donau

1 Starten einer Ausbildungsoffensive

1d Abstimmen der Ausbildungsmodalitäten des Lehrberufs Binnenschifffahrt mit den Erfordernissen des Sektors

AUSGANGSSITUATION

Wie in Deutschland so kann auch in Österreich ein Auszubildender ab dem dritten Ausbildungsjahr anstelle eines Matrosen eingesetzt werden. Das macht die Ausbildung für den Sektor interessanter, weil es die Einsetzbarkeit der Lehrlinge erhöht und somit die Ausbildungskosten senkt.

PROBLEMANALYSE

Jugendliche dürfen in der Nachtzeit von 20 Uhr bis 6 Uhr nicht beschäftigt werden. In Mehrschichtbetrieben dürfen Jugendliche über 16 Jahre von 5 Uhr bis 22 Uhr beschäftigt werden (KJBG § 17 Abs. 1-3). Auf der Donau wird im Gegensatz zum Rhein meist im 24-Stunden-Dienst gefahren. Ebenfalls ist es nicht erlaubt, Binnenschifffahrtslehrlinge an Sonn- und Feiertagen zu beschäftigen. Für das Gastgewerbe, Pflegeberufe und Kultur- bzw. Sportveranstaltungen gibt es hier Ausnahmebestimmungen. Die oben erwähnte Einsetzbarkeit von Lehrlingen wird durch diese Vorschriften bedeutend eingeschränkt.

MASSNAHME

Ausbildungsmodalitäten und relevante arbeits- und sozialrechtliche Grundlagen sollen den Anforderungen der Schifffahrt angepasst werden. Eine Flexibilisierung von Jugendschutzbestimmungen muss selbstverständlich mit entsprechenden Kompensationsmaßnahmen einhergehen.

UMSETZUNGSSTAND

Noch nicht begonnen

VORGEHENSWEISE

Bestimmungen im Arbeits- und Sozialrecht, die sich auf die Ausbildung von Lehrlingen auswirken und nicht mit der Schifffahrt vereinbar sind, werden in einem ersten Schritt identifiziert. Es folgt die Ausarbeitung von Verbesserungsvorschlägen in Zusammenarbeit von Schifffahrtsunternehmen und Sozialpartnern. Die Interessen der jugendlichen ArbeitnehmerInnen müssen im Mittelpunkt dieses Diskussionsprozesses stehen.

WIRKUNG

Die Maßnahme macht die Ausbildung für Schifffahrtsunternehmen attraktiver und die Lehrlinge schon frühzeitig mit den speziellen Eigenschaften der Schifffahrt bekannt. Dadurch werden verstärkte Ausbildungsaktivitäten seitens der Unternehmen erwartet. Die Jugendlichen lernen schon während ihrer Lehrzeit, mit den Vor- und Nachteilen von flexiblen Arbeitszeiten in der Schifffahrt umzugehen, wobei der Schutz ihrer Gesundheit im Mittelpunkt steht.

Dringlichkeit	mittel
Zeithorizont	2006-2008
Finanzierung	bmvit / via donau
Koordination	WKÖ - Fachverband Schifffahrt
Akteure	bmvit, Sozialpartner, Schifffahrtsunternehmen, WKÖ - Fachverband Schifffahrt, via donau

2 Verbessern des Weiterbildungsangebots

AUSGANGSSITUATION

Die wichtigsten Eckpfeiler der Weiterbildung für Schifffahrtspersonal sind das Kapitänspatent (inklusive Radarschein), das Sprechfunkzeugnis sowie beim Transport von Gefahrgütern regelmäßige ADN-Schulungen. Zudem ändern sich rechtliche, technologische, logistische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen laufend und haben beträchtliche Auswirkungen auf den Sektor. Es gelten unterschiedliche rechtliche Bestimmungen (EU, ZKR, nationale Rechtsmaterie), nationale und EU-Förderbedingungen sind komplex, neue Informations- und Kommunikationsmittel kommen zum Einsatz.

PROBLEMANALYSE

Weiterbildungskurse und Prüfungen werden nach Bedarf und relativ kurzfristig abgehalten. Schifffahrtsunternehmen sind zum Teil gezwungen, ihr Personal (insbesondere für ADN) nach Duisburg zur Weiterbildung zu schicken, weil in Österreich aufgrund der geringen Teilnehmerzahl und der fehlenden Koordination unter den einzelnen Unternehmen keine Termine zustande kommen. Spezifische Weiterbildung zu aktuellen rechtlichen Rahmenbedingungen wird nicht angeboten.

MASSNAHME

Ein zu definierender Umfang insbesondere an gesetzlich vorgeschriebenen Weiterbildungsmaßnahmen soll jährlich fixiert (Inhalte, Termine, Veranstalter), international angeboten und abgehalten werden. Weiters sollen die infrastrukturellen und organisatorischen Rahmenbedingungen für spezifische berufsbegleitende Weiterbildung geschaffen werden. Zielgruppen sind neben Schiffspersonal und Schifffahrtstreibenden auch Logistikdienstleister.

UMSETZUNGSSTAND

Noch nicht begonnen

VORGEHENSWEISE

Schifffahrtsunternehmen, Kursanbieter und Prüfungsstellen legen in Abstimmung mit bestehenden Weiterbildungsangeboten (Duisburg, Obere Donauländer) ein jährliches Kursbuch fest (vgl. Schulschiff Rhein). Das Kursbuch wird in Fachzeitschriften publiziert und an Schifffahrtsoperatoren im Donauraum versandt. Eine Bildungseinrichtung mit Schifffahrtsschwerpunkt soll als internationales Zentrum für unterschiedlichste Weiterbildungsangebote dienen (z.B. Schifffahrtsrecht, DoRIS-Kurse, nationale und EU-Fördermöglichkeiten, Schifferenglisch, Marktentwicklung).

WIRKUNG

Ein koordiniertes und fixes Weiterbildungsangebot kann von den Schifffahrtsunternehmen gut eingeplant werden und spart ihnen Reisekosten. Es kann zumindest eine geringe Anzahl an Terminen in Österreich effizient angeboten werden. Internationale Kursteilnehmer stärken zusätzlich die Basis für ein Angebot an spezifischen Weiterbildungsmöglichkeiten.

Dringlichkeit	mittel
Zeithorizont	ab 2007
Finanzierung	nationale Bildungs-Förderinstitutionen (z.B. WAFF), AMS, EU (INTERREG, Leonardo), bmvit / via donau, KursteilnehmerInnen
Koordination	via donau (projektabhängig)
Akteure	bmvit, Weiterbildungsinstitutionen, Prüfungsstellen, Schifffahrtsunternehmen, via donau, TINA Vienna, Förderstellen

3 Ermöglichen qualifizierter Ausländerbeschäftigung

AUSGANGSSITUATION

Es herrscht ein Mangel an qualifiziertem österreichischem Schiffspersonal. Die Gründe liegen besonders in der geringen Ausbildungstätigkeit der vergangenen Jahre, der Überalterung, in den schwierigen Arbeitsbedingungen der Schifffahrt und den unterschiedlichen Lohn-, Regulierungs- und Steuerniveaus, die den internationalen Wettbewerb bestimmen. Derzeit ist es möglich, Personal aus den EU-Mitgliedsländern anzustellen, in denen zumeist ebenfalls Personalangel herrscht. Personal aus den neuen EU-Ländern darf nur angestellt werden, wenn der inländische Arbeitsmarkt hierdurch nicht gefährdet wird. Dies bedarf der Zustimmung des Regionalbeirats der zuständigen AMS-Stelle in Form von relativ aufwändigen Einzelverfahren.

PROBLEMANALYSE

Ohne einfach verfügbares qualifiziertes und motiviertes Schiffspersonal kann auf Dauer keine nationale Schifffahrt betrieben werden, weitere Ausflagungen sind die Folge. Die Beschäftigung von Personal aus Drittländern ist in anderen Ländern der EU, die ebenfalls von Nachwuchsmangel betroffen sind (z.B. Deutschland, Luxemburg, Niederlande), flexibler geregelt, woraus sich ein Wettbewerbsnachteil für die österreichische Schifffahrt ergibt.

MASSNAHME

Parallel zur Verbesserung der Ausbildungssituation und der arbeits- und sozialrechtlichen Grundlagen (inkl. deren Harmonisierung) soll eine Entbürokratisierung der Beschäftigung von qualifiziertem ausländischem Personal auf österreichischen Schiffen erreicht werden. Das ist insofern eine Übergangslösung, als es mit der EU-Erweiterung mittelfristig bis langfristig ohnedies zu einer Arbeitnehmerfreizügigkeit in den Ländern entlang der Donau kommen wird.

UMSETZUNGSSTAND

Vorschläge der Sozialpartner und der Schifffahrtstreibenden wurden im Juni 2005 diskutiert. Arbeiterkammer und Gewerkschaft HTV haben sich gegen die Lockerung des Ausländerbeschäftigungsgesetzes ausgesprochen.

VORGEHENSWEISE

Die Sozialpartner entwerfen mit den Schifffahrtsunternehmen einen Vorschlag zur Entbürokratisierung der Ausländerbeschäftigung. Eine klare Analyse des Arbeitsmarkts, ein stichhaltiges Argumentarium, gezieltes Lobbying und ein gemeinsames Vorgehen der Sozialpartner sollen dem Vorhaben zum Erfolg verhelfen.

WIRKUNG

Eine klare Regelung der Ausländerbeschäftigung bringt mehr Transparenz und wirkt illegalen Beschäftigungsverhältnissen entgegen, was unter anderem dem Image der Schifffahrt zugute kommt. Die Möglichkeit, ausländisches Personal - zu denselben Bedingungen wie inländisches Personal - anzustellen, macht den Standort Österreich für Schifffahrtsunternehmen attraktiver und sichert somit auch österreichische Arbeitsplätze.

Dringlichkeit	hoch
Zeithorizont	2006
Finanzierung	bmvit / via donau
Koordination	via donau – Sozialer Dialog
Akteure	BMI, BMWA, bmvit, Arbeitgeber, Gewerkschaft HTV, Arbeiterkammer, WK, AMS, via donau

4 Verbessern der arbeits- und sozialrechtlichen Rahmenbedingungen im Sozialen Dialog

AUSGANGSSITUATION

Die einzelnen arbeits- und sozialrechtlichen Bestimmungen für die Schifffahrt müssen gesamthaft betrachtet werden. In der Schiffsbesatzungsverordnung (BGBl. II Nr. 518/2004) werden Mindestbesatzungen (inklusive Qualifikationen) festgelegt, wobei auf die geltenden Arbeitszeit- und Arbeitsruhebestimmungen verwiesen wird. Diese sind im Arbeitszeit- und Arbeitsruhegesetz geregelt und finden im Kollektivvertrag für Dienstnehmer in der österreichischen Schifffahrt seit 2003 ihre Anwendung.

PROBLEMANALYSE

Die Schiffsbesatzungsverordnung ist verwaltungsaufwändig und nicht sinnvoll kontrollierbar. Novellierungen des Arbeitszeit- und Ruhezeitgesetzes sind noch nicht in den Kollektivvertrag eingearbeitet worden. Zudem ist er nach Meinung von Arbeitsrechtsexperten schwer verständlich, unübersichtlich und ungenau in der Terminologie, was einen weiten Interpretationsspielraum und gewisse Rechtsunsicherheit mit sich bringt. Die bestehenden Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen entsprechen nur bedingt den Anforderungen der Schifffahrt nach flexiblen und geblockten Arbeitszeiten. Die realen Arbeitsbedingungen entsprechen oft nicht den gesetzlichen Vorgaben. Kommende EU-Richtlinien (z.B. technische Vorschriften für Binnenschiffe, Arbeitszeit) werden weitreichende Auswirkungen haben.

MASSNAHME

Mittel- bis langfristig ist eine europaweite Harmonisierung von arbeits- und sozialrechtlichen Standards anzustreben. Bis dahin sollen nationale Bestimmungen dermaßen adaptiert und aufeinander abgestimmt werden, dass sie auf die spezifischen Charakteristika der Güterschifffahrt eingehen und praktikabel anwendbar sowie kontrollierbar sind.

UMSETZUNGSSTAND

Im Rahmen der Workshops zum NAP wurden erste Vorgehensweisen im Sozialen Dialog besprochen.

VORGEHENSWEISE

Ähnlich wie auf europäischer Ebene (ETF, EBU, ESO) wird in Österreich ein Sozialer Dialog geführt. Dieser dient als Basis für die Verbesserung von arbeits- und sozialrechtlichen Rahmenbedingungen. Lösungen werden gemeinsam erarbeitet und beim Gesetzgeber eingebracht. Auf nationaler Ebene stehen rasch umsetzbare und praktikable Lösungen im Vordergrund. Die überschaubare Größe des Sektors ist hierbei von Vorteil.

WIRKUNG

Eine enge Zusammenarbeit zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern ermöglicht Win-Win-Situationen bei der Gestaltung von arbeits- und sozialrechtlichen Rahmenbedingungen. Positive Auswirkungen auf den Arbeitsstandort Österreich und das Berufsbild BinnenschifferIn sind die Folge. Zudem wird damit ein Instrument für das Mitwirken an europäischen Entwicklungen und Regelungen und deren nationale Umsetzung geschaffen.

Dringlichkeit	hoch
Zeithorizont	laufend (anlassbezogen)
Finanzierung	bmvit / via donau
Koordination	via donau – Sozialer Dialog
Akteure	BMWA, bmvit, Arbeiterkammer, Gewerkschaft HTV, WKÖ, Schifffahrtsunternehmen, via donau

1 Schaffen und Umsetzen einer abgestimmten PR-Strategie

AUSGANGSSITUATION

In Österreich betreiben verschiedene Akteure mit Schifffahrtsbezug Öffentlichkeitsarbeit. Zu den Aktivitäten zählen Presse- und Medienarbeit, Teilnahme und Organisation von Veranstaltungen, Erstellung von Informations- und Kommunikationsmitteln (z.B. Handbücher, websites, redaktionelle Artikel), Verbreitung von Ergebnissen nationaler Schifffahrtsprojekte, Aus- und Weiterbildungsaktivitäten.

PROBLEMANALYSE

Die laufenden PR-Aktivitäten der einzelnen Akteure verfolgen keine gemeinsame, klare Strategie, und Synergien werden nicht entsprechend ausgeschöpft. Mit der Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Donauschifffahrt (Infrastruktur, RIS) ist es an der Zeit, sich aktiv an die potenziellen Nutzer (Substratbesitzer) der Wasserstraße Donau zu wenden und sie von deren Zuverlässigkeit und Kostenvorteil zu überzeugen. Während erste Kontakte zu den Hauptakteuren bereits bestehen, müssen die weiteren Akteure der verladenden Wirtschaft erst erfasst werden.

MASSNAHME

Bündelung der PR-Aktivitäten hin zu einer gemeinsamen Strategie. Die PR-Strategie hat eine Erhöhung der Akzeptanz der Donau als umweltfreundlicher, leistungsfähiger und innovativer Verkehrsträger als vorrangiges Ziel. Im Zentrum stehen die Schaffung von Bewusstsein bei Politik und Wirtschaft, die Verbreitung von Information und die Verbesserung des Image der Schifffahrt. Primäre Zielgruppe sind die Entscheidungsträger der verladenden Wirtschaft. Die Maßnahme steht in engem Zusammenhang mit der aktiven Logistikberatung (Maßnahme VIII-1).

UMSETZUNGSSTAND

PR-Aktivitäten werden von allen Organisationen mit Schifffahrtsbezug durchgeführt. Ab 2006 wird im Rahmen der nationalen Plattform für Öffentlichkeitsarbeit pro Donauschifffahrt eine gemeinsame PR-Strategie erarbeitet.

VORGEHENSWEISE

Ziele, Instrumente und Zielgruppen werden gemeinsam identifiziert und entsprechende Maßnahmen von den einzelnen Mitgliedern der Plattform anhand eines Kommunikationskonzepts ausgeführt. Nach Abschluss der UVP zum Flussbaulichen Gesamtprojekt sind verstärkte Aktivitäten in Richtung verladender Wirtschaft zu setzen.

WIRKUNG

Treffsichere Informations- und Kommunikationsarbeit erhöht das Wissen um die wirtschaftlichen Potenziale und somit die Akzeptanz der Donauschifffahrt bei potenziellen Kunden.

Dringlichkeit	sehr hoch
Zeithorizont	laufend
Finanzierung	bmvit / via donau, (weitere Mittel: Subventionen der Donau-Bundesländer, PR-Budgets der Mitglieder der Plattform für Öffentlichkeitsarbeit)
Koordination	Nationale Plattform für Öffentlichkeitsarbeit pro Donauschifffahrt
Akteure	bmvit, via donau, Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein, PIANC Österreich, IGÖD, Verkehrsabteilungen der Länder (OÖ, NÖ, Wien), WK - Fachverband der Schifffahrt, Abteilung für Verkehrs- und Infrastrukturpolitik und Länderkammern, Unternehmen des Sektors, Industriellenvereinigung, TINA Vienna, Arbeiterkammer, Gemeinden mit Wirtschaftsstandorten an der Donau, PR-Unternehmen

2 Betreiben einer nationalen Plattform für Öffentlichkeitsarbeit pro Donauschifffahrt

AUSGANGSSITUATION

In Österreich vertreten unterschiedliche Organisationen Interessenlagen der Donauschifffahrt und betreiben Öffentlichkeitsarbeit. Jede einzelne hat ihren individuellen Hintergrund und eigene Zielgruppen, woraus sich spezielle Aufgabengebiete ableiten.

PROBLEMANALYSE

Die Budgets der einzelnen Organisationen für Öffentlichkeitsarbeit pro Donauschifffahrt sind relativ knapp, daher können nicht ausreichend PR-Aktivitäten gesetzt werden, um das Bild der Donauschifffahrt nachhaltig zu verbessern und in den Köpfen der Entscheidungsträger und breiten Öffentlichkeit zu verankern. Die gesetzten Aktionen sind zudem nicht optimal aufeinander abgestimmt, wodurch ihre Wirkung abgeschwächt wird.

MASSNAHME

Schaffen einer nationalen Plattform für Öffentlichkeitsarbeit pro Donauschifffahrt zur Abstimmung und Bündelung von Kommunikationsaktivitäten der einzelnen Akteure. PR-Aktivitäten sollen einerseits verstärkt durchgeführt und andererseits besser aufeinander abgestimmt werden.

UMSETZUNGSSTAND

In einem Workshop zum Thema Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen der Erstellung des NAP Donauschifffahrt wurde eine Einigung der relevanten Akteure über eine Plattform zur Koordination der PR-Aktivitäten erreicht. Die "Kick-off"-Veranstaltung findet Anfang dieses Jahres statt.

VORGEHENSWEISE

Zu Beginn steht die Identifikation der mitarbeitenden Unternehmen. Gemeinsam wird der organisatorische Rahmen der Plattform festgelegt und ein jährliches Arbeitsprogramm mit Schwerpunktthemen erarbeitet. Dieses soll gemeinsam bzw. in regelmäßiger Abstimmung umgesetzt werden. Die Gründung eines Dachlabels für die Promotion der Donauschifffahrt ist denkbar. Eine Grundlage für die Zusammenarbeit ist eine klare Darstellung der Ziele, Zielgruppen und Tätigkeitsfelder der einzelnen Organisationen. Die Administration übernimmt via donau.

WIRKUNG

Vorhandene Ressourcen und Potenziale der einzelnen Organisationen werden gebündelt, Veranstaltungen und PR-Aktivitäten koordiniert und bestehende Netzwerke effizient genutzt. Damit werden Parallelitäten verhindert und der Wirkungsgrad der Öffentlichkeitsarbeit erhöht. Die Maßnahme wirkt einerseits nach innen durch systematischen und periodischen Informationsaustausch und andererseits nach außen durch ein gezieltes gemeinsames Auftreten.

Dringlichkeit	hoch
Zeithorizont	ab 2006
Finanzierung	bmvit / via donau
Koordination	via donau
Akteure	bmvit, via donau, Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein, PIANC Österreich, IGÖD, Verkehrsabteilungen der Länder (OÖ, NÖ, Wien), WK - Fachverband der Schifffahrt, Abteilung für Verkehrs- und Infrastrukturpolitik und Länderkammern, Unternehmen des Sektors, Industriellenvereinigung, TINA Vienna, Arbeiterkammer, Gemeinden mit Wirtschaftsstandorten an der Donau; PR-Unternehmen

3 Verstärken der nationalen Lobbying-Aktivitäten pro Donauschifffahrt

AUSGANGSSITUATION

Unter Lobbying versteht man den Umgang mit Behörden, Organisationen, Politikern und anderen Meinungsträgern zur Durchsetzung der eigenen Interessen. Wie der gesamte Bereich der Öffentlichkeitsarbeit pro Donauschifffahrt wird auch Lobbying von vielen Akteuren betrieben.

PROBLEMANALYSE

Ein gemeinsames Vorgehen der einzelnen Lobbyisten der Donauschifffahrt in Österreich findet nicht statt, vielmehr führen die Akteure ihre Aktivitäten einzeln und informell durch. Zudem beginnen die Medien erst langsam die Donauschifffahrt wahrzunehmen und sind aufgrund des (immer noch) niedrigen Informationsstandes anfällig für Negativ-Lobbying, wie z.B. die Berichterstattung zum Flussbaulichen Gesamtprojekt gezeigt hat.

MASSNAHME

Weiterführen bestehender Aktivitäten und Vertiefen von Kontakten zu Vertretern aus Politik, Verwaltung, relevanten Organisationen und den Medien. Systematische Zusammenarbeit der einzelnen Schifffahrtslobbyisten bei gemeinsamen Themenbereichen.

UMSETZUNGSSTAND

Lobbying-Aktivitäten werden von allen Organisationen mit Schifffahrtsbezug durchgeführt. Einen Schwerpunkt bildet die Unterstützung des bmvit in schifffahrtspolitischen Fachfragen (kompetente und zeitgerechte Versorgung mit Fachinformationen).

VORGEHENSWEISE

Festsetzen von Schwerpunktthemen im Rahmen der nationalen Plattform für Öffentlichkeitsarbeit pro Donauschifffahrt. Systematisches Lobbying unter Nutzung bestehender Netzwerke der einzelnen Akteure und gegebenenfalls durch ein gemeinsames Auftreten des gesamten Sektors.

WIRKUNG

Wichtige Themen der Donauschifffahrt werden fachlich aufbereitet und effizient an die Entscheidungsträger herangetragen. Damit wird Bewusstsein bei Politik und Öffentlichkeit geschaffen, das die Grundlage für starke politische Unterstützung der Schifffahrt bildet.

Dringlichkeit	hoch
Zeithorizont	laufend
Finanzierung	bmvit / via donau
Koordination	Nationale Plattform für Öffentlichkeitsarbeit pro Donauschifffahrt
Akteure	bmvit, via donau, Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein, PIANC Österreich, IGÖD, Verkehrsabteilungen der Länder (OÖ, NÖ, Wien), WK - Fachverband der Schifffahrt, Abteilung für Verkehrs- und Infrastrukturpolitik und Länderkammern, Unternehmen des Sektors, Industriellenvereinigung, TINA Vienna, Arbeiterkammer, Gemeinden mit Wirtschaftsstandorten an der Donau

4 Durchführen einer Imagekampagne pro Donauschifffahrt

AUSGANGSSITUATION

Die Donauschifffahrt ist in der Öffentlichkeit nicht oder nur gering präsent und häufig negativ besetzt (langsam, veraltet, unzuverlässig). Ihr fehlt ein klares und modernes Profil zur Identifikation. Selbst Länder wie die Niederlande, Belgien oder Deutschland, in denen die Binnenschifffahrt viel stärker verankert ist, führen regelmäßig Kampagnen zur Imagestärkung des Verkehrsträgers durch. Zum Zweck der Meinungs- und Bewusstseinsbildung richten sie sich an die breite Öffentlichkeit und nicht nur an fachliche Zielgruppen. In Österreich gab es bislang keine vergleichbaren Initiativen.

PROBLEMANALYSE

Andere Verkehrsträger wie Bahn (z.B. „Bahn wirkt“) und LKW (z.B. „goldentruck.at“ „LKW - Friends on the road“), sind durch Kampagnen im Bewusstsein der Öffentlichkeit präsent, die Donauschifffahrt ist hier deutlich unterrepräsentiert. Ein niedriger Wissensstand über die Donauschifffahrt, gepaart mit einem eher negativen Image, kann zu Desinteresse und Ablehnung führen und ist ein guter Nährboden für Negativkampagnen.

MASSNAHME

Durchführen einer breit angelegten Imagekampagne pro Donauschifffahrt zur positiven Bewusstseinsbildung. Die Eigenschaften und Vorteile einer umweltfreundlichen, leistungsfähigen und innovativen Donauschifffahrt sollen klar und einprägsam kommuniziert werden. Der ideale Zeitpunkt für eine Imagekampagne ist mit der relevanten Verbesserung von Rahmenbedingungen (Infrastruktur, RIS) gegeben.

UMSETZUNGSSTAND

Noch nicht begonnen

VORGEHENSWEISE

Am Anfang einer Imagekampagne muss eine Analyse über den Stand des Wissens und die Schwerpunkte des vorhandenen Images stehen. Darauf aufbauend soll ein umfassendes Kommunikationskonzept entwickelt werden, im Zuge dessen das erwünschte Image, die wichtigsten Elemente der mitzuteilenden Botschaft sowie Zielgruppen und Instrumente (z.B. Werbeschaltungen in Massenmedien - Fernsehen, Radio, Zeitschriften; Plakate, Homepage, Folder) der Imagekampagne festgelegt werden. Entsprechend dieser Grundlagen soll eine Kampagne gestaltet und durchgeführt werden.

WIRKUNG

Durch die mediale Kommunikation der Leistungsfähigkeit und Bedeutung der Donauschifffahrt als Teil des österreichischen und europäischen Gütertransportsystems wird ein positives Profil im Bewusstsein der ÖsterreicherInnen verankert.

Dringlichkeit	hoch
Zeithorizont	ab 2007
Finanzierung	bmvit, evtl. EU
Koordination	Nationale Plattform für Öffentlichkeitsarbeit pro Donauschifffahrt
Akteure	bmvit, via donau, Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein, PIANC Österreich, IGÖD, Verkehrsabteilungen der Länder (OÖ, NÖ, Wien), WK - Fachverband der Schifffahrt, Abteilung für Verkehrs- und Infrastrukturpolitik und Länderkammern, Unternehmen des Sektors, Industriellenvereinigung, TINA Vienna, Arbeiterkammer, Gemeinden mit Wirtschaftsstandorten an der Donau; PR-Unternehmen

1 Erheben und Aufbereiten von Datengrundlagen zur Donauschifffahrt

1 a Durchführen von Korridoranalysen und Marktbeobachtung

AUSGANGSSITUATION

Fundierte Daten und Prognosen zur Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung im Donaukorridor bilden eine wichtige Entscheidungsgrundlage für Maßnahmen zur Stärkung der Donauschifffahrt. In enger Kooperation mit dem Österreichischen Institut für Raumplanung erstellt via donau daher seit einigen Jahren Korridoranalysen und führt Marktbeobachtungen durch.

PROBLEMANALYSE

Besonders in den Ländern an der Unteren Donau sind statistische Grundlagen und Auswertungen zu Verkehrs- und Wirtschaftsdaten spärlich und nur schwer vergleichbar. Aussagen über den gesamten Korridor sind daher nur ungefähr zu treffen.

MASSNAHME

Weiterführen der Korridoranalysen und Marktbeobachtung mit besonderem Augenmerk auf Trends und güterspezifische Quell-/Zielverflechtungen im gesamten Donaukorridor. Die Analysen und Studien werden in enger Zusammenarbeit mit dem Sektor erstellt.

UMSETZUNGSSTAND

Eine aktuelle Güterverkehrs- und Umschlagsprognose ist im September 2005 vom ÖIR erstellt worden. Sie stellt eine Orientierungshilfe für die Entwicklungsstrategie der österreichischen Donauhäfen und -länder dar.

VORGEHENSWEISE

In stärkerer Zusammenarbeit mit Behörden und wissenschaftlichen Organisationen in den Donauländern sollen Korridoranalysen und Marktbeobachtungen durchgeführt werden. Auch die Zusammenarbeit mit Häfen und Schifffahrtsunternehmen soll intensiviert werden, um die Relevanz der Analysen und Prognosen für den Sektor zu steigern.

WIRKUNG

Fundierte Datengrundlagen bilden einerseits die Basis für eine zielgerichtete Schifffahrtspolitik und andererseits die Möglichkeit zu deren Evaluierung und Nachjustierung. Auf diese Weise werden die Mittel der Schifffahrtspolitik effizient eingesetzt, und es kann deren Wirksamkeitsgrad überprüft werden.

Dringlichkeit	mittel
Zeithorizont	laufend
Finanzierung	bmvit / via donau
Koordination	via donau
Akteure	via donau, relevante Behörden, Schifffahrtssektor, Verkehrs- und Regionalplanungsunternehmen aus Österreich und den Donauländern

1 Erheben und Aufbereiten von Datengrundlagen zur Donauschifffahrt

1 b Erstellen und Aktualisieren von Fachpublikationen zur Donauschifffahrt

AUSGANGSSITUATION

Vor dem Hintergrund des sehr geringen Wissensstandes über die Donauschifffahrt ist es notwendig, thematische Grundlagen-Publikationen zu erstellen. Zu diesem Zweck sind von via donau bisher das „Handbuch der Donauschifffahrt“ (2005, 2. Auflage) und das „Manual on Danube Ports“ (2003) erschienen.

PROBLEMANALYSE

Bislang gibt es noch keine Publikation zu den Schifffahrtsunternehmen und -speditionen auf der Donau. Rahmenbedingungen des Donauschifffahrtsmarkts und Profile der Donauhäfen und Schifffahrtsunternehmen ändern sich laufend, wodurch eine laufende Aktualisierung der Publikationen notwendig ist. Das gesammelte Wissen soll im gesamten Donaauraum verbreitet werden, daher sind englische Versionen der Publikationen von hoher Bedeutung.

MASSNAHME

Erstellen einer Publikation der Schifffahrtsunternehmen und -speditionen auf der Donau und von deren Leistungsprofilen. Künftig sind Aktualisierungen bzw. Ergänzungen der Handbücher (Donauschifffahrt, Donauhäfen, Schifffahrtsunternehmen und -speditionen) in Deutsch und Englisch zu erstellen. Die Aktualisierungen werden jährlich in elektronischer Form und periodisch in gedruckter Form erstellt.

UMSETZUNGSSTAND

Das „Handbuch der Donauschifffahrt“ ist im Mai 2005 in erweiterter und überarbeiteter Auflage erschienen. Ein Handbuch der Schifffahrtsunternehmen und -speditionen auf der Donau wird derzeit erarbeitet. Für 2006 ist eine aktualisierte Neuauflage des „Handbuchs der Donauhäfen“ vorgesehen.

VORGEHENSWEISE

Das Handbuch Schifffahrtsunternehmen und -speditionen soll die Eckdaten aller wesentlichen Unternehmen umfassen. Der Sektor ist durch rasche Veränderungen (insbesondere durch Privatisierung der ehemaligen Staatsflotten) gekennzeichnet, daher ist eine Veröffentlichung und laufende Aktualisierung der Informationen auf www.donauschifffahrt.info vorgesehen. Bei Aktualisierungsbedarf sollen Updates und eventuell Erweiterungen der Handbücher ausgearbeitet werden. Kommunikation bzw. Versand der Neuauflagen erfolgt an potenzielle Interessenten im In- und Ausland.

WIRKUNG

Die Handbücher tragen wesentlich zur Verbreitung und Vertiefung des Wissens über die Donauschifffahrt bei. Insbesondere die Publikation der Schifffahrtsunternehmen und -speditionen dient darüber hinaus als unterstützendes Informationsmaterial für Beratungs- und Überzeugungstätigkeiten bei der verladenden Wirtschaft.

Dringlichkeit	hoch
Zeithorizont	laufend
Finanzierung	bmvit / via donau, Sponsoren, Verkaufserlöse
Koordination	via donau
Akteure	bmvit, via donau, Experten der Donauschifffahrt, Schifffahrtsunternehmen, Logistikdienstleister mit Schifffahrtsbezug, Häfen

1 Erheben und Aufbereiten von Datengrundlagen zur Donauschifffahrt

1C Erstellen von Jahresberichten zur österreichischen Donauschifffahrt

AUSGANGSSITUATION

Will man sich über aktuelle Entwicklungen in der Donauschifffahrt informieren, so bedarf es umfassender Kenntnisse des Sektors und der Fachmedien, um die gewünschten Informationen zu sammeln. Meinungsbildner, Entscheidungsträger, aber auch Lehrende stehen oft vor der Situation, sich schnell und gezielt über den aktuellen Themenbereich und dessen aktuelle Entwicklungen informieren zu müssen. Dazu sind regelmäßig aktualisierte und gebündelt aufbereitete Informationen von Experten eine große Hilfe.

PROBLEMANALYSE

Die Handbücher der via donau zur Donauschifffahrt richten sich besonders an jene Leser, die sich intensiv und detailliert mit dem System Donauschifffahrt beschäftigen wollen, und können durch ihr unregelmäßiges Erscheinen nicht immer den neuesten Stand kommunizieren. Ein bündiger Überblick zur Donauschifffahrt in Österreich inklusive aktueller Zahlen, Fakten und laufender Aktivitäten, der auch die mit der Schifffahrt nicht vertrauten Leser schnell und umfassend informiert, fehlt.

MASSNAHME

Erstellen von Jahresberichten zur österreichischen Donauschifffahrt. Wesentliche Inhalte dieses Kommunikationsmittels: Resümee der wichtigsten Ereignisse und Kennzahlen; Überblick zu den Aktivitäten und Services von Wirtschaft, Politik und Agenturen im vergangenen Jahr; Eckpunkte und Rahmenbedingungen der Donauschifffahrt und deren Entwicklung im vergangenen Jahr. Der räumliche Fokus des Jahresberichts soll die österreichische Donau sein, wenngleich in relevanten Teilbereichen auch eine internationale Betrachtungsweise erfolgt.

UMSETZUNGSSTAND

Noch nicht begonnen

VORGEHENSWEISE

Die Themen sollen in Form von aktuellen Reportagen umgesetzt werden, wobei die Anschaulichkeit durch zahlreiche authentische Fotos erreicht werden soll. Statistische und technische Grafiken sowie Kartenmaterial sind wichtige Bestandteile der Jahresberichte.

WIRKUNG

Jahresberichte erleichtern die Informationstätigkeit und sichern ihren Qualitätsstand. Sie tragen somit zu einer effizienten und qualitativen PR-Arbeit in Richtung Wirtschaft, Politik, Presse, Lehre und interessierte Öffentlichkeit bei. Langfristig gesehen bildet die Reihe der Jahresberichte eine standardisierte Zusammenschau der Entwicklung der Donauschifffahrt über die Jahre hinweg.

Dringlichkeit	mittel
Zeithorizont	ab 2007
Finanzierung	bmvit / via donau, Sponsoren
Koordination	via donau
Akteure	bmvit, via donau, externe Experten und Journalisten

2 Bereitstellen von webbasierten Daten und Fakten zur Donauschifffahrt

a Weiterentwickeln und Betreuen eines webbasierten Informationsportals zur Donauschifffahrt

AUSGANGSSITUATION

Im Auftrag des bmvit hat via donau 2004 einen zentralen Webauftritt für die Donauschifffahrt (www.donauschifffahrt.info) entwickelt und umgesetzt. Im Mittelpunkt steht dabei die Verfügbarkeit von aktuellen Informationen und Services für die Donauschifffahrt. via donau übernimmt die laufende inhaltliche und technische Betreuung.

PROBLEMANALYSE

Die nutzerspezifische Aufbereitung des Inhalts, ein hohes Maß an Aktualität und qualitative Servicetools zeichnen Top-Webauftritte aus. Daran muss in den kommenden Jahren intensiv gearbeitet werden.

MASSNAHME

Weiterentwickeln und Betreuen des bestehenden Webauftritts im Hinblick auf verstärkte Serviceentwicklung (z.B. höhere Aktualität, erweitertes Informationsangebot, mehr e-News, stärkere Verlinkung mit relevanten Organisationen und Projekten).

UMSETZUNGSSTAND

In einem ersten Schritt wurde die Struktur des Portals entwickelt und umgesetzt, außerdem wurden die einzelnen Sites kontinuierlich mit Informationen gespeist. Der tagesaktuelle Stand der Umsetzung ist im Internet unter www.donauschifffahrt.info abzufragen.

VORGEHENSWEISE

Mitarbeiter von via donau sorgen laufend für die Veröffentlichung von Neuigkeiten aus ihren Bereichen (z.B. neue Förderungen, aktuelle Entwicklungen, Veranstaltungen, wichtige Dokumente) auf www.donauschifffahrt.info. Zusätzlich wird eine Abstimmung und Verlinkung mit Webauftritten anderer Organisationen mit Schifffahrtsbezug angestrebt.

WIRKUNG

Ein zentraler Webauftritt für die Donauschifffahrt, in dem weitere Websites (z.B. zu Projekten) integriert werden können, bietet ein niedrigschwelliges und gebündeltes Informationsangebot für Akteure des Sektors und sonstige Interessierte. Damit ist die rasche Verteilung von wichtigen Neuigkeiten sowie das Bereitstellen von fundiertem Basiswissen gewährleistet.

Dringlichkeit	hoch
Zeithorizont	laufend
Finanzierung	bmvit / via donau
Koordination	via donau
Akteure	via donau, Webagentur

2 Bereitstellen von webbasierten Daten und Fakten zur Donauschifffahrt

2b Konzipieren und Umsetzen einer webbasierten Donau-Wasserstraßenkarte

AUSGANGSSITUATION

Webbasierte Karten bieten den Nutzern den Vorteil, online themenspezifische Karten erstellen zu können und durch Links weiterführende Informationen zu erhalten. Dadurch bieten sie eine schnelle und übersichtliche Annäherung an ein Thema mit räumlichem Bezug. Ein Beispiel für webbasierte Karten über den Donaukorridor ist die Kulturkarte der ARGE Donauländer (www.argedonau.at, Inhalte: historische Orte, Kulturdenkmäler etc.). Mit dem Web Viewer der Electronic Nautical Chart besteht bereits ein speziell auf Schiffsführer zugeschnittenes und ausbaufähiges Instrument.

PROBLEMANALYSE

In den vergangenen Jahren fanden in Europa vermehrt Projekte und Forschungsarbeiten zu schifffahrtspolitischen Themen statt. Diese Tendenz ist steigend und zeugt von wachsendem Interesse an der Binnenschifffahrt. Bei Projektpartnern und Interessierten aus den Bereichen Planung, Beratung, Forschung, Bildung, Politik und Wirtschaft besteht in Bezug auf die europäischen Wasserstraßen und deren Infrastruktur (teils elementarer) Informationsbedarf. Die Anforderungen an Inhalt und Detaillierungsgrad der Informationen sind sehr heterogen, und die Versorgung ist dementsprechend aufwändig.

MASSNAHME

Erstellen einer intelligenten, webbasierten Karte der europäischen Wasserstraßen mit weitreichenden Informationen (z.B. Verkehrsinfrastrukturen, Häfen (inklusive Verkehrsanbindung, Kennzahlen, Link usw.), Schleusen, Brücken, Städte, Wirtschaftsregionen, laufende/abgeschlossene Projekte, Projektpartner).

UMSETZUNGSSTAND

Österreich, Belgien und Frankreich haben sich im Rahmen von INE auf einen grundsätzlichen Austausch von geografischen Daten und die elementaren Inhalte der webbasierten Wasserstraßenkarte geeinigt. Derzeit werden Fragen des Datenschutzes und des technischen Datenaustauschs behandelt. Bis weitere Partner gefunden werden, bringt via donau Daten aus dem gesamten Donaukorridor ein.

VORGEHENSWEISE

In einem ersten Schritt werden eine europäische Kartenbasis und das Design der Datenstruktur, -verwaltung, -verarbeitung und -einspeisung konzipiert. Die Ausarbeitung und Aktualisierung von regionalen Karten (Donau, Rhein, Nord-Süd-Achse, Ost-West-Achse) soll durch Partner in diesen Regionen erfolgen, die für die Datenbeschaffung und -aktualisierung wiederum auf regionale Partner zurückgreifen.

WIRKUNG

Webbasierte Kartengrundlagen erleichtern den Zugang zur Materie und das Begreifen von Zusammenhängen sowie das Aufnehmen von Informationen wesentlich. Somit ersparen sie Zeit und verringern Zugangsbarrieren.

Dringlichkeit	mittel
Zeithorizont	2006, dann laufende Aktualisierung
Finanzierung	EU, beteiligte Staaten, bmvit / via donau
Koordination	via donau (Donaukorridor)
Akteure	via donau, Partner zur Kartenerstellung und Datenbeschaffung sowie zur technischen Abwicklung

3 Einbringen der Donauschifffahrt in Aus- und Weiterbildung

3 a Mitgestalten von Unterrichtsmaterialien

AUSGANGSSITUATION

Das System Schifffahrt ist in den Unterrichtsmaterialien der Aus- und Weiterbildung unterrepräsentiert und beinhaltet oft veraltete Informationen. Das bezieht sich sowohl auf die allgemein bildenden Schulen als auch auf die Aus- und Weiterbildung im Bereich Transport und Logistik.

PROBLEMANALYSE

Da Lehrende nicht auf entsprechendes Unterrichtsmaterial zurückgreifen können, findet die Schifffahrt kaum Platz im Unterricht. Das führt dazu, dass die Schifffahrt nicht ins Bewusstsein der kommenden Generation gelangt und künftige LogistikdienstleisterInnen nicht mit dem System Binnenschifffahrt vertraut gemacht werden.

MASSNAHME

Bestehende Lehrbücher sollen aktualisiert bzw. erweitert werden. Auch multimediale Lehrbehelfe (Ergänzungsfeatures zu Schulbüchern, DVD, Lehrfilm) sollen zur Vermittlung des Systems Schifffahrt erstellt werden. Die Tiefe der Information hängt von der Ausrichtung des Aus- oder Weiterbildungszeitweiges ab (z.B. AHS, Speditionenlehre, FH - Logistik und Transportmanagement).

UMSETZUNGSSTAND

Noch nicht begonnen

VORGEHENSWEISE

Im Zuge von Schulbuchaktualisierungen werden in Zusammenarbeit mit SchulbuchautorInnen Beiträge über die Schifffahrt (neu) gestaltet. Multimediale Unterrichtsmaterialien für verschiedene Schulstufen und -ausrichtungen sind laufend zu erstellen. Zum Beispiel ist ein Lehrfilm zur Donauschifffahrt im Zusammenhang mit der Realisierung des Flussbaulichen Gesamtprojekts denkbar.

WIRKUNG

Mit dem Einbringen der Schifffahrt in Unterrichtsmaterialien wird es den Lehrenden erleichtert, den Schülern aktuelle Informationen zu vermitteln. Die Bedeutung der Donau als Wasserstraße wird so im Bewusstsein der nächsten Generation verankert. In Ausbildungszweigen der Transportlogistik kann die Einbindung der Schifffahrt in multimodale Transportketten frühzeitig und kompetent vermittelt werden.

Dringlichkeit	mittel
Zeithorizont	ab 2007
Finanzierung	bmvit, bm:bwk, bmvit / via donau
Koordination	via donau
Akteure	bmvit, via donau, Schulbuchverlage und -autoren, Medienservice des bm:bwk, Pädagogen, Medienagenturen, ÖWSV

3 Einbringen der Donauschifffahrt in Aus- und Weiterbildung

3 b Durchführen von Diplomandenbetreuung und Expertenvorträgen an Schulen und Universitäten

AUSGANGSSITUATION

In diversen Aus- und Weiterbildungsschienen der Transportwirtschaft werden Grundzüge der Binnenschifffahrt vermittelt. Im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern findet jedoch keine intensive Auseinandersetzung statt. Das Wissen bei den Lehrenden ist nicht in ausreichendem Maß vorhanden.

PROBLEMANALYSE

Mangelndes Fachwissen von Logistikdienstleistern über die Charakteristika der Binnenschifffahrt führt zu geringer Einbindung der Wasserstraße in intermodale Logistikketten. Fundiertes und aktuelles Wissen findet seinen Weg nicht in die Bildungseinrichtungen.

MASSNAHME

Im Zuge von Lehrtätigkeiten sollen Experten den künftigen Logistikdienstleistern die Charakteristika der Binnenschifffahrt näher bringen. Gleichfalls sollen Diplomarbeiten und Dissertationen betreut und Schulungen für Lehrende abgehalten werden.

UMSETZUNGSSTAND

Mitarbeiter der via donau halten an höheren Bildungseinrichtungen jährlich etwa 15 Semesterwochenstunden zu den Themen Logistik, Intermodalität und RIS ab. Dabei bringen sie den Studierenden das System Schifffahrt näher. Von Mitarbeitern der via donau werden jährlich etwa zehn Diplomarbeiten und Dissertationen zu schifffahrtsbezogenen Themen betreut.

VORGEHENSWEISE

Im Zuge von Aus- und Weiterbildungsprojekten von via donau wurden die relevanten Bildungseinrichtungen der Logistik und Transportwirtschaft bereits identifiziert und Kontakte aufgebaut. Je nach Ausrichtung der Ausbildung sollen vermehrt Gastvorträge, Lehraufträge, Diplomarbeitenbetreuungen oder Schulungen für Lehrende von Schifffahrtsexperten durchgeführt werden. via donau kooperiert für die Gestaltung der Aus- und Weiterbildungstätigkeiten mit den Unternehmen des Schifffahrtssektors, um so einen größtmöglichen Praxisbezug sicherzustellen.

WIRKUNG

Vorträge von Experten aus der Praxis sichern die Aktualität und Qualität der transportwirtschaftlichen Ausbildung im Bereich Intermodalität und Binnenschifffahrt. Im Zuge von Lehrveranstaltungen sowie Diplomarbeiten und Dissertationen beschäftigen sich künftige Logistikdienstleister intensiv mit Schifffahrtsthemen. Auf diese Weise werden kompetente Fachleute zur Einbindung der Schifffahrt in multimodale Transportketten ausgebildet.

Dringlichkeit	hoch
Zeithorizont	laufend
Finanzierung	bmvit / via donau
Koordination	via donau
Akteure	Bildungseinrichtungen für Transport und Logistik, Schifffahrtsexperten, via donau

③ Einbringen der Donauschifffahrt in Aus- und Weiterbildung

③ C Erstellen webbasierter Lerntools im Aus- und Weiterbildungsbereich

AUSGANGSSITUATION

Das System Schifffahrt ist in Aus- und Weiterbildungsschienen der Transportlogistik unterrepräsentiert. Informationen sind auf verschiedene herkömmliche Lernbehelfe verstreut und meist veraltet. Ein universal einsetzbarer Lernbehelf, der in moderner Form aktuellstes Wissen für den individuellen Gebrauch des Lernenden vermittelt, existiert derzeit nicht.

PROBLEMANALYSE

Das Fehlen von geeigneten Hilfsmitteln trägt wesentlich zu gravierenden Mängeln sowohl in Lerninhalten und Lernmethodik an den mittleren und höheren Schulen, Universitäten und Fachhochschulen als auch in der Weiterbildung für Praktiker bei. Damit gelangt das System Schifffahrt nicht ins Bewusstsein der künftigen Transportlogistiker und wird als modernes und leistungsfähiges Transportmittel nicht ausreichend wahrgenommen.

MASSNAHME

Webbasierte Lerntools vermitteln Wissen nutzerfreundlich und flexibel. Die EU fördert daher das von via donau koordinierte internationale Projekt eWIT (Web-based Intermodal and Inland Waterway Transport Training for Europe). Ziel ist es, eine e-Learning-Plattform für die transportwirtschaftliche Ausbildung mit Schwerpunkt Binnenschifffahrt anzubieten. Sie wird sowohl herkömmliche Lehrmittel wie Datenbanken, Dokumente, Karten und Bilder zum Downloaden als auch eine Vielzahl interaktiver Tools für Übungen, Tests und Simulationen umfassen.

UMSETZUNGSSTAND

Test der Lernplattform in Schulen und Universitäten (zehn internationale Testpartner).

VORGEHENSWEISE

Bestehendes Wissen über die Donauschifffahrt wird im Projekt eWIT durch 20 europäische Partner aus den Bereichen IT, Infrastrukturentwicklung und Ausbildung vervollständigt, systematisiert und multimedial aufbereitet. Die Lernplattform wird vor allem auf Nutzergruppen im Donauraum zugeschnitten sein: Auszubildende, Lehrer und Praktiker aus dem Bereich Transport und Logistik. Gleichzeitig dient sie als Prototyp für ähnliche Systeme in anderen europäischen Ländern. Nach der Testphase wird der Einsatz der Lernplattform laufend betreut und aktualisiert.

WIRKUNG

Die Qualität der betriebswirtschaftlichen Transport- und Logistikausbildung die Donauschifffahrt betreffend wird mit der webbasierten Lernplattform verbessert und den Anforderungen der modernen Verkehrswirtschaft angepasst. Sie trägt zur nachhaltigen Verankerung des Systems Schifffahrt bei derzeit und künftig tätigen Entscheidungsträgern in der Transportwirtschaft sowie der Transport- und Unternehmenslogistik bei.

Dringlichkeit	mittel
Zeithorizont	ab 2006 verfügbar, dann laufende Betreuung
Finanzierung	EU (Marco Polo), bmvit / via donau
Koordination	via donau
Akteure	via donau, internationale Partner des eWIT-Konsortiums, Bildungsinstitutionen, Unternehmen zur technischen und visuellen Realisierung, TINA Vienna

4 Aufbauen eines Informations- und Schulungszentrums im Hafen Enns-Ennsdorf

AUSGANGSSITUATION

Das Zusammenwirken der Einzelkomponenten des Systems Binnenschifffahrt - insbesondere Wasserstraße, Häfen, Flotte, IT-Systeme, Logistikdienstleister, Agenturen und Behörden - sowie dessen Einbindung in multimodale Transportketten sind sehr komplex. In den Niederlanden und Belgien (z.B. Rotterdam, Antwerpen) gibt es Informationszentren zur anschaulichen und zeitgerechten Wissensvermittlung über die Leistungen und Potenziale der Binnenschifffahrt sowie der Hafenwirtschaft für diverse Zielgruppen.

PROBLEMANALYSE

In Österreich gibt es zwar Schifffahrtsmuseen (z.B. Spitz und Grein), diese beschäftigen sich jedoch vornehmlich mit der Geschichte der Donauschifffahrt und nicht mit Gegenwart und Zukunft des Verkehrsträgers. Zur zeitgerechten Unterstützung der Aus- und Weiterbildung im Bereich Schifffahrt sind sie nicht geeignet.

MASSNAHME

Im Hafen Enns-Ennsdorf soll ein dauerhaftes Informations- und Schulungszentrum zur Vermittlung von Wissen über das System Donauschifffahrt sowie dessen wirtschaftliche und verkehrspolitische Dimension geschaffen werden. Inhaltliche Schwerpunkte bilden Geschichte, Gegenwart und Zukunft des Systems Donauschifffahrt, Intermodalität, Logistkdrehscheibe „trimodaler Ennshafen“ sowie Technologieentwicklungen.

UMSETZUNGSSTAND

In Kooperation zwischen Hafen Enns-Ennsdorf, via donau und Institutionen im Bereich Museumspädagogik/Didaktik wird ein Grobkonzept erstellt.

VORGEHENSWEISE

Auf rund 500 Quadratmetern soll das System Donauschifffahrt eindrucksvoll von unterschiedlichen Aspekten beleuchtet und erlebbar werden. Vorgesehen ist ein zielgruppenspezifisches Angebot für Schüler, Lehrlinge, Studenten, Fachpublikum und Hafenbesucher. Neue Museumsdidaktik, Multimedia und Interaktion sollen die einfache Vermittlung von komplexen Sachverhalten unterstützen.

WIRKUNG

Das Informations- und Schulungszentrum leistet einen wichtigen Beitrag zur Aus- und Weiterbildung, indem es praxisnah und auf fesselnde Weise die Vorteile und Potenziale des umweltfreundlichen Verkehrsmittels Binnenschiff vermittelt.

Dringlichkeit	hoch
Zeithorizont	Errichtung: 2006, Betrieb: ab 2007
Finanzierung	bmvit, bm:bwk, Land OÖ, ÖWSV, bmvit / via donau, EU
Koordination	Hafen Enns-Ennsdorf, via donau
Akteure	bmvit, Hafen Enns-Ennsdorf, Land OÖ, via donau, Schifffahrtssektor, Experte für Ausstellungspädagogik

1 Betreiben von Logistikberatung pro Donauschifffahrt

1 a Betreiben einer Anlaufstelle für Anfragen der verladenden Wirtschaft und Logistikdienstleister

AUSGANGSSITUATION

Die Donauschifffahrt wird von der verladenden Wirtschaft nur unterdurchschnittlich genutzt und von Logistikdienstleistern noch unzureichend in deren Angebote einbezogen, was teilweise auf fehlendes Wissen um die Möglichkeiten der Schifffahrt zurückzuführen ist. via donau unterstützt die verladende Wirtschaft auf Anfrage bei der Einbindung der Schifffahrt in Transportketten und stellt Kontakte zu Schifffahrtsunternehmen und Häfen her.

PROBLEMANALYSE

Trotz der Beratungstätigkeit durch via donau sind der Wissensstand und die Vernetzung zwischen verladender Wirtschaft und Schifffahrt nach wie vor relativ gering.

MASSNAHME

Weiterbetreiben einer wettbewerbsneutralen Anlaufstelle für Anfragen der verladenden Wirtschaft und Logistikdienstleister durch via donau. Diese Anlaufstelle soll der verladenden Wirtschaft und den Logistikdienstleistern jegliche Art von Erstinformationen und Hilfestellungen (z.B. Logistikberatung, Kontaktvermittlung, Förderinformationen) zukommen lassen, damit die Schifffahrt stärker in die Transportketten der verladenden Wirtschaft eingebunden wird.

UMSETZUNGSSTAND

Durch Mitarbeiter von via donau werden regelmäßig Anfragen der verladenden Wirtschaft bearbeitet.

VORGEHENSWEISE

Durch starke Präsenz auf Veranstaltungen und Vertiefung von Kontakten sollen potenzielle Kunden für die Vorteile der Donauschifffahrt stärker sensibilisiert werden.

WIRKUNG

Die Anlaufstelle sammelt und vermittelt durch die engen Kontakte zur Schifffahrt aktuelles und praktisches Wissen, das die verladende Wirtschaft und die Logistikdienstleister bei der Einbindung der Donauschifffahrt in intermodale Transportketten unterstützt.

Dringlichkeit	hoch
Zeithorizont	laufend
Finanzierung	bmvit / via donau
Koordination	via donau
Akteure	bmvit, via donau, Schifffahrtsunternehmen, Häfen

1 Betreiben von Logistikberatung pro Donauschifffahrt

1 b Durchführen von mobiler Logistikberatung und Überzeugungsarbeit bei der verladenden Wirtschaft

AUSGANGSSITUATION

Bei der verladenden Wirtschaft ist das Wissen um die Einsatzmöglichkeiten der Donauschifffahrt oft gering. Auch fehlen regionale Ansprechpartner, die sie über das komplexe System aktiv informieren und somit sensibilisieren.

PROBLEMANALYSE

Durch ein Defizit an Information und Erfahrung wird die Einbindung der Donauschifffahrt in intermodale Logistikketten erschwert, die verladende Wirtschaft bedient sich überwiegend der Straße bzw. der Schiene. Aufgrund der fehlenden Interaktion hat auch der Schifffahrtssektor die Bedürfnisse der verladenden Wirtschaft betreffend einen gewissen Informationsmangel.

MASSNAHME

In den Ländern Niederösterreich, Oberösterreich und Wien soll jeweils ein/e mobile/r "LogistikberaterIn pro Donauschifffahrt" tätig sein (ähnlich wie in Flandern). Diese identifizieren verkehrsintensive Unternehmen und bieten wettbewerbsneutral Erstinformationen über die Möglichkeiten und Vorteile der Schifffahrt. Neben aktiver Überzeugungsarbeit bei der verladenden Wirtschaft sollen die gewonnenen Informationen an den Schifffahrtssektor weitergeleitet werden, damit dieser auf die Bedürfnisse des Markts schneller und gezielter reagieren kann.

UMSETZUNGSSTAND

Noch nicht begonnen

VORGEHENSWEISE

Die LogistikberaterInnen werden bei via donau über das System Donauschifffahrt ausgebildet. Während ihrer Tätigkeit in den Ländern NÖ, OÖ und Wien können sie auf die Kontakte und das Know-how von via donau zurückgreifen. Auch stehen sie in engem Austausch miteinander. Die mobilen BeraterInnen könnten bei regionalen Wirtschaftsentwicklungsagenturen angestellt sein (ecoplus, TMG, WWFF), wodurch bestehende Kontakte zur regionalen Wirtschaft genutzt werden können. Auf die Wettbewerbsneutralität ihres Agierens und auf die Vereinbarkeit mit den bisherigen Tätigkeiten bzw. allfälligen Nebentätigkeiten ist besonders zu achten.

WIRKUNG

Fundamentale Unkenntnisse über das System Binnenschifffahrt werden ausgeglichen. Wo sich die Schifffahrt als geeigneter Partner herausstellt, wird sie als solcher in Anspruch genommen werden.

Dringlichkeit	sehr hoch
Zeithorizont	ab 2006
Finanzierung	Ausbildungs- und Betreuungskosten: bmvit / via donau; Personalkosten und Spesen: Länder (NÖ, OÖ, Wien)
Koordination	via donau
Akteure	Wirtschaftsentwicklungsagenturen (ecoplus, TMG, WWFF) und Verkehrs- und Raumordnungsabteilungen der Länder NÖ, OÖ und Wien; via donau

1 Betreiben von Logistikberatung pro Donauschifffahrt

1 C Entwickeln und Betreuen eines webbasierten Informationsportals für die verladende Wirtschaft und Logistikdienstleister

AUSGANGSSITUATION

Unter www.donauschifffahrt.info steht eine Fülle von Informationen zur Donauschifffahrt zur Verfügung.

PROBLEMANALYSE

Es fehlt ein webbasiertes Informationsportal, welches konkret auf die Bedürfnisse und Fragestellungen der verladenden Wirtschaft zugeschnitten ist. Dadurch ist die Informationsbeschaffung erschwert und die Einstiegsbarriere für grundsätzlich an der Donauschifffahrt interessierte Verloader erhöht.

MASSNAHME

Erstellen und Betreuen eines webbasierten Informationsportals für die verladende Wirtschaft und Logistikdienstleister.

UMSETZUNGSSTAND

Noch nicht begonnen

VORGEHENSWEISE

Neben grundsätzlichen Informationen zur Donauschifffahrt soll das Portal auch interaktive Tools wie z.B. das Berechnen von relationsspezifischen Transportzeiten und Kostenbeispielen enthalten. Des Weiteren soll es Auskunft über relevante Kontakte zu den Akteuren (Schiffahrtsunternehmen, Häfen) geben und Best-Practice-Beispiele vorstellen. Das Portal soll in www.donauschifffahrt.info integriert werden.

WIRKUNG

Das Portal bietet einen schnellen Überblick sowie aktuelle Informationen für bestehende und künftige Kunden der Schifffahrt. Es stellt einen wesentlichen Teil der Beratungsarbeit dar.

Dringlichkeit	mittel
Zeithorizont	ab 2007
Finanzierung	bmvit / via donau, Sponsoren
Koordination	via donau
Akteure	bmvit, via donau, Schiffahrtssektor

2 Stimulieren von Kooperationen zwischen Schiff und Schiene / Straße

2a Verbreiten von Best-Practice-Beispielen zu multimodalen Verkehren

AUSGANGSSITUATION

Die Abwicklung von multimodalen und intermodalen Verkehren setzt komplexe Logistiklösungen voraus. Der Informationsaustausch über bestehende Transportketten ist bei der Planung von neuen Lösungen eine wichtige Hilfestellung. Die European Intermodal Association (EIA) verleiht jährlich den Intermodal Award, wobei Beispiele aus der Praxis prämiert und einer interessierten Öffentlichkeit präsentiert werden.

PROBLEMANALYSE

Für den Donaukorridor wird bislang keine laufende Sammlung von erfolgreichen und weniger erfolgreichen multi- und intermodalen Verkehren durchgeführt. Wichtige Erfahrungen werden somit nicht optimal verwertet und Fehler bei der Konzeption wiederholt.

MASSNAHME

Erfolgreiche Kooperationen zwischen den Verkehrsträgern Wasserstraße, Schiene und Straße sollen aufgezeigt werden. Dadurch wird demonstriert, wie die individuellen Stärken jedes einzelnen Verkehrsträgers in ein Gesamtkonzept eingebunden und Synergien genutzt werden können. Diese Best-Practice-Beispiele sollen in erster Linie der verladenden Wirtschaft und Logistikdienstleistern, aber auch der Fachöffentlichkeit bekannt gemacht werden.

UMSETZUNGSSTAND

Noch nicht begonnen

VORGEHENSWEISE

Erfolgreiche Beispiele für multi- und intermodale Transportketten, die das Binnenschiff einschließen, werden gesammelt und aufbereitet. Ebenso werden negative Erfahrungen analysiert. Den Schwerpunkt dieser laufenden Analysetätigkeiten werden Projekte unter Einbeziehung der Donauschifffahrt bilden. Quellen sind Interviews mit Projektleitern und -partnern, Unterlagen über die Gewinner des Intermodal Award und Erfahrungen aus den Arbeiten von via donau und deren Partnern.

WIRKUNG

Die Erkenntnisse aus der Analyse laufender Projekte dienen als Basis für Logistikberatung durch via donau und die Länder Niederösterreich, Oberösterreich und Wien. Zudem werden sie bei spezifischen Veranstaltungen und durch Medien (Internet, Zeitschriften mit Schifffahrts- bzw. Intermodalitätsbezug) laufend verbreitet.

Dringlichkeit	mittel
Zeithorizont	laufend
Finanzierung	bmvit / via donau
Koordination	via donau
Akteure	via donau, INE, EIA, LogistikberaterInnen der Länder

2 Stimulieren von Kooperationen zwischen Schiff und Schiene / Straße

2b Angleichen der rechtlichen Rahmenbedingungen der Donauschifffahrt an die Schiene im Bereich des Kombinierten Verkehrs

AUSGANGSSITUATION

Die österreichische Verkehrspolitik setzt unterschiedliche Instrumente zur Förderung des Kombinierten Verkehrs (KV) ein. Neben finanziellen Unterstützungen und Infrastrukturmaßnahmen werden dem KV auch steuerliche und ordnungspolitische Vorteile eingeräumt. Im Vor- und Nachlauf eingesetzte LKWs erfahren Begünstigungen bei der Kraftfahrzeugsteuer, erhalten einen Nutzlastausgleich, sind von Wochenend- und Feiertag-, Nacht- und Sommerreiseverkehrsverboten ausgenommen und können sich in liberalisierten Zonen bzw. Korridoren bewegen. Weiters wird die Zeit auf der rollenden Landstraße für LKW-Fahrer als Ruhezeit angerechnet.

PROBLEMANALYSE

Das Binnenschiff wird in den angesprochenen Rechtsbereichen nicht oder nur teilweise berücksichtigt. Der dadurch entstehende Wettbewerbsnachteil erschwert es der Wasserstraße, sich als kostengünstiger Bestandteil im KV zu behaupten. Diese Benachteiligung der Binnenschifffahrt ist nicht nachvollziehbar und muss bereinigt werden.

MASSNAHME

Änderung der entsprechenden Rechtsvorschriften im Sinne einer Gleichbehandlung von Wasserstraße und Schiene im KV.

UMSETZUNGSSTAND

Seit 2001 bestehen unter der Koordination der Sektion II/GV des bmvit Bemühungen, eine Angleichung der rechtlichen Rahmenbedingungen zu erreichen. Vorschläge für die Änderung der rechtlichen Grundlagen wurden ausgearbeitet, und Stellungnahmen von K7, ST5 und via donau liegen seit Dezember 2003 vor. 2005 wurde die Gleichbehandlung bei der Ausnahme von temporären Fahrverboten erreicht.

VORGEHENSWEISE

In den noch ausstehenden Bereichen werden die Bemühungen zur Gleichstellung vorangetrieben.

WIRKUNG

Die bestehende Diskriminierung aufgrund der ordnungspolitischen und steuerlichen Besserstellung der Schiene im KV wird durch die Angleichung der rechtlichen Rahmenbedingungen behoben.

Dringlichkeit	hoch
Zeithorizont	2006-2008
Finanzierung	bmvit / via donau
Koordination	bmvit
Akteure	bmvit, BMWA, via donau

3 Unterstützen des Aufbaus von Liniendiensten auf der Donau

3a Stimulieren von Container-Liniendiensten

AUSGANGSSITUATION

Um das steigende Containervolumen im Hafen Konstanz ins Hinterland zu bringen, entwickeln sich die ersten Liniendienste auf der Donau. Aufbauend auf der Entwicklung von Liniendiensten für maritime Containerverkehre, welche die Basis bilden, können sich in weiterer Folge auch kontinentale Verkehre entwickeln, die einen viel versprechenden Zukunftsmarkt für die Donauschifffahrt darstellen. Österreich ist noch nicht in Konzepte bestehender oder geplanter Liniendienste eingebunden.

PROBLEMANALYSE

Neben der finanziellen Unterstützung von Liniendiensten in Form von Förderungen (Pilotprogramm DONAU, KV-Programm Straße-Schiene-Schiff) ist es notwendig, organisatorische und praktische Unterstützung vor Start des Dienstes - in der so genannten Betriebsüberleitungsphase - zu bieten. Nur perfekt geplante und vorbereitete Dienste können zur nachhaltigen Stärkung der Donau als Transportweg beitragen - das Scheitern von Diensten würde Vorurteile bestärken und die gesamte Entwicklung des Korridors bremsen.

MASSNAHME

Neben der Sicherstellung von Fördermöglichkeiten (siehe Maßnahmenbereich X) soll durch via donau aktive fachliche Unterstützung beim Aufbau von Liniendiensten erfolgen. Eine finanzielle Beteiligung der via donau an Projekten ist jedoch ausgeschlossen. Die fachliche Unterstützung erfolgt wettbewerbsneutral innerhalb des Sektors.

UMSETZUNGSSTAND

Seit Mai 2005 betreibt Jugoagent einen Container-Liniendienst zwischen Konstanz und Belgrad. Der Aufbau eines Container-Liniendienstes bildet einen wichtigen Teil des Donau-Kooperationsabkommens zwischen Österreich und Rumänien.

VORGEHENSWEISE

Mittels runder Tische und internationaler Expertengespräche werden die Bedürfnisse der verladenden Wirtschaft an Container-Liniendienste erhoben und potenzielle Betreiber dieser Dienste identifiziert. Die Unterstützung umfasst folgende Schwerpunkte: Beratung bei der Erstellung von Betreiberkonzepten und Business-Plänen, Information über Fördermöglichkeiten und formelle Abwicklung, Unterstützung bei Marketing und Lobbying-Aktivitäten, Bereitstellen einer neutralen Informations- und Kontaktplattform zur Zusammenführung von Interessenten, Information über gesetzliche Rahmenbedingungen.

WIRKUNG

Durch umfassende Unterstützung im Vorfeld bestehen erhöhte Erfolgsaussichten von (Container-)Liniendiensten auf der Donau. Durch die damit erzielte Verkehrsverlagerung kommt es zu einer Senkung der negativen Auswirkungen durch niedrigere externe Kosten gegenüber alternativen Verkehrsträgern.

Dringlichkeit	sehr hoch
Zeithorizont	laufend
Finanzierung	bmvit / via donau
Koordination	via donau
Akteure	bmvit, potenzielle Liniendienstbetreiber, Binnen- und Seereedereien, Logistikdienstleister, Häfen, verladende Wirtschaft, via donau

3 Unterstützen des Aufbaus von Liniendiensten auf der Donau

3b Stimulieren von RoRo-Verkehren

AUSGANGSSITUATION

RoRo-Verkehre (Roll-on-Roll-off) auf der Donau sind für spezifische Gütergruppen (z.B. Neu-PKWs, unbegleitete Sattelaufleger, landwirtschaftliche und Baufahrzeuge) eine viel versprechende Alternative. Vorteile sind die schnellen Umschlagszeiten, der geringe Tiefgang und die flexible Ladungszusammensetzung. Die notwendigen Rampen in den Häfen sind kostengünstig und in den meisten österreichischen Häfen sowie in vielen östlichen Donauhäfen bereits vorhanden. Auch die bayernhafen Gruppe setzt verstärkt auf RoRo-Verkehre.

PROBLEMANALYSE

Das RoRo-Verfahren ist nur für spezifische Verkehre geeignet und stellt hohe Anforderungen an die Transportlogistik. Hinzu kommen die Umbaukosten für die Schiffe und die nachteilige Laderaumnutzung. Für den Aufbau von Ro-Ro-Verkehren sind daher umfassende Marktkenntnisse notwendig.

MASSNAHME

Neben der Sicherstellung von Fördermöglichkeiten (siehe Maßnahmenbereich X) unterstützt via donau künftige Betreiber von RoRo-Verkehren bei der Projektentwicklung und -umsetzung.

UMSETZUNGSSTAND

In Österreich verfügen bis auf Krets alle öffentlichen Häfen über RoRo-Anlagen. Projekte zum Aufbau von innovativen RoRo-Verkehren werden von via donau unterstützt und vom bmvit gefördert (Umbauten: KV-Programm; Machbarkeitsstudien und Betrieb: Pilotprogramm DONAU). via donau ist seit 2003 in Kontakt mit mehreren Interessengruppen für RoRo-Verkehre.

VORGEHENSWEISE

Die Unterstützung umfasst folgende Schwerpunkte: Unterstützung bei der Erstellung von Betreiberkonzepten und Geschäftsplänen, Information über Fördermöglichkeiten und formelle Abwicklung, Unterstützung bei Marketing und Lobbying-Aktivitäten, Bereitstellen einer neutralen Informations- und Kontaktplattform zur Zusammenführung von Interessenten, Information über gesetzliche Rahmenbedingungen

WIRKUNG

Durch professionelle Beratung und Begleitung werden die Erfolgchancen von RoRo-Projekten erhöht und neue Transportmärkte erschlossen.

Dringlichkeit	hoch
Zeithorizont	laufend
Finanzierung	bmvit / via donau
Koordination	via donau
Akteure	verladende Wirtschaft, Logistikdienstleister, Häfen, Schifffahrtsunternehmen, via donau

4 Forcieren des Aufbaus von nationalen Schifffahrtsentwicklungsagenturen im Donauraum

AUSGANGSSITUATION

Um die Donau zu einem tragfähigen Rückgrat im europäischen Transportnetzwerk zu machen, ist die enge Zusammenarbeit zwischen öffentlichem und privatem Sektor notwendig. Schifffahrtsentwicklungsagenturen (ähnlich wie in den Niederlanden, Belgien, Frankreich und Österreich) können hierbei als kompetente Bindeglieder zwischen öffentlicher Hand und Wirtschaft fungieren. Mithilfe umfassender Entwicklungsstrategien und Lobbying-Aktivitäten verschaffen diese Agenturen der Schifffahrt politisches Gehör und arbeiten intensiv an der Verbesserung von Rahmenbedingungen für die Schifffahrt. In Österreich erfüllt via donau diese Aufgabe.

PROBLEMANALYSE

In den Donauländern östlich von Österreich gibt es noch kaum Schifffahrtsentwicklungsagenturen. Die Donauschifffahrt erfährt nur geringe Unterstützung im Bereich Lobbying, Information und Kommunikation.

MASSNAHME

Nach dem Vorbild der via donau und bestehender Entwicklungsagenturen in Westeuropa sollen ähnliche Agenturen zur Forcierung der Donauschifffahrt in Südosteuropa aufgebaut werden. Hierbei sind je nach nationalen Rahmenbedingungen die unterschiedlichsten Rechts- und Organisationsformen denkbar.

UMSETZUNGSSTAND

In Kroatien (CRUP) und Serbien-Montenegro (DPC) sind Schifffahrtsentwicklungsagenturen im Aufbau. In Ungarn und der Slowakei (VUD) gibt es bereits konkrete Überlegungen, es sind jedoch noch keine Entscheidungen gefallen. In allen Fällen hat via donau durch Know-how-Transfer, Ausbildung von Praktikanten, Vergabe und Vermittlung von Aufträgen und das Durchführen von gemeinsamen internationalen Projekten intensive Unterstützungsarbeit geleistet.

VORGEHENSWEISE

Die Erfahrungen Österreichs mit dem Aufbau der Entwicklungsagentur via donau werden den Donauländern bereitgestellt - z.B. im Rahmen von gemeinsamen EU-Projekten (aktuelles Programm: INTERREG III B/C). Während des laufenden Betriebs der Agenturen werden weitere Unterstützungsmaßnahmen (siehe oben) gesetzt, wodurch die neuen Agenturen schrittweise zu leistungsfähigen Kompetenzzentren heranwachsen. Die Mitteilung der Europäischen Kommission zur Förderung der Binnenschifffahrt sieht die Errichtung nationaler Entwicklungsagenturen vor. Österreich wird im Rahmen seiner EU-Ratspräsidentschaft im ersten Halbjahr 2006 diese Idee aufgreifen und entsprechend lobbyieren.

WIRKUNG

Ein Netzwerk an kompetenten Schifffahrtsentwicklungsagenturen in den Donauländern stärkt den verkehrspolitischen Stellenwert des Verkehrsträgers in den einzelnen Ländern und somit im gesamten Donauraum. Die internationale Vernetzung derartiger Entwicklungsagenturen stellt einen Multiplikatoreffekt dar und soll die Entwicklung der Wasserstraße Donau beschleunigen. Die Entwicklungsagenturen sind zudem aktive Partner der Wirtschaft beim Erschließen von Transportpotenzialen der Donauschifffahrt.

Dringlichkeit	hoch
Zeithorizont	bis 2015, Schwerpunkt: 2006-2008
Finanzierung	bmvit, bmvit / via donau
Koordination	via donau
Akteure	bmvit, via donau, nationale Behörden und Schifffahrtssektor in den Donauländern

1 Fördern von flexiblen und leistungsfähigen Umschlagsanlagen

1a In-Kraft-Setzen der Richtlinie zur Unterstützung von Umschlagsanlagen im intermodalen Verkehr

AUSGANGSSITUATION

Intermodale Verkehre verbinden die spezifischen Vorteile der einzelnen Verkehrsträger miteinander: kostengünstiger und umweltschonender Hauptlauf durch Schiff oder Bahn – flächendeckender, flexibler Vor- und Nachlauf durch den LKW. Gegenüber dem Straßenverkehr sind intermodale Verkehre wegen des erhöhten Manipulationsaufwands und des speziellen Ausstattungsbedarfs im Wettbewerb benachteiligt. Mit der Neuausrichtung des österreichischen KV-Programms im Jahr 2003 ist die einzige Fördermöglichkeit für Investitionen in Umschlagseinrichtungen in Häfen weggefallen.

PROBLEMANALYSE

Um intermodale Services privatwirtschaftlich erfolgreich betreiben zu können, ist eine erhebliche öffentliche Finanzhilfe bei der Errichtung von Umschlagsanlagen notwendig. In Deutschland geht man von einer Förderintensität von bis zu 85% aus, der mit einer entsprechend umfangreichen „Richtlinie zur Förderung von Umschlagsanlagen des Kombinierten Verkehrs“ Rechnung getragen wird. Auch in anderen europäischen Ländern werden Förderungen für intermodale Umschlagseinrichtungen gewährt.

MASSNAHME

Ein Förderprogramm für Umschlagsanlagen zur besseren Einbindung der Wasserstraße Donau in intermodale Verkehrsketten muss umgehend in Kraft gesetzt werden. Bei wasserseitigen Umschlagsanlagen erfolgt eine Orientierung an bereits notifizierten Programmen innerhalb der EU (z.B. Belgien, Deutschland, Frankreich, Großbritannien), um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Im Falle einer Ausweitung der ISPS-Regelungen (International Ship and Port Facility Security) auf Binnenhäfen sind entsprechende Fördermöglichkeiten für erhöhte Sicherheitsinvestitionen in den österreichischen Häfen vorzusehen.

UMSETZUNGSSTAND

Es liegt ein Entwurf des bmvit zur „Richtlinie zur Unterstützung von Umschlagsanlagen im intermodalen Verkehr“ bei der Europäischen Kommission zur Notifizierung vor. Dieser Entwurf sieht eine Förderintensität für Infra- und Suprastrukturinvestitionen von bis zu 50% vor und schließt auch Investitionen in Häfen mit ein.

VORGEHENSWEISE

Aktives Mitwirken am Entwurf und der späteren Umsetzung der Richtlinie, um die Interessen der Schifffahrt im Förderprogramm angemessen zu verankern.

WIRKUNG

Wettbewerbsnachteile des intermodalen Verkehrs werden durch Förderungen in Umschlagseinrichtungen zum Teil beseitigt. Nachteile der österreichischen Donauhäfen und -länder gegenüber Häfen in Ländern mit Terminalförderprogrammen (z.B. Belgien, Deutschland, Frankreich, Großbritannien) sowie gegenüber Bahnterminals werden behoben. Die Investitionstätigkeiten der Häfen werden angekurbelt.

Dringlichkeit	sehr hoch
Zeithorizont	ab 2006
Finanzierung	bmvit
Koordination	bmvit
Akteure	bmvit, SCHIG, via donau, Europäische Kommission

1 Fördern von flexiblen und leistungsfähigen Umschlagsanlagen

1 b Erhöhen der Fördermittel für die Errichtung von Kaimauern öffentlicher Donauhäfen

AUSGANGSSITUATION

Die Errichtung von Kaimauern öffentlicher Donauhäfen ist im Wasserbautenförderungsgesetz (WBFG BGBl. Nr. 148/1985, zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 82/2003) geregelt. Der § 7 Abs. 3 des WBFG sieht die Möglichkeit eines zinslosen Darlehens des Bundes bis zu 60% der anerkannten Kosten vor, "...sofern die interessierten anderen Gebietskörperschaften für den Rest aufkommen".

PROBLEMANALYSE

Für die Errichtung und die Renovierung bestehender Kaimauern öffentlicher Häfen sind im Bundesvorschlag Mittel in Form von zinslosen Darlehen in einer Gesamthöhe von zirka 70.000 Euro pro Jahr vorgesehen. Angesichts der teilweise umfangreichen Erweiterung sowie der erforderlichen Renovierung bestehender Kaimauern in den öffentlichen Donauhäfen sind die verfügbaren Bundesmittel unzureichend bemessen.

MASSNAHME

Die Bundesmittel für die Errichtung von Kaimauern öffentlicher Donauhäfen sind aufzustocken, damit auch in Zukunft eine angemessene Hafeninfrastuktur gewährleistet ist. Des Weiteren soll die Möglichkeit geprüft werden, die bestehenden Zinszuschüsse (zinslose Darlehen) in direkte und einmal auszubehaltende Baukostenzuschüsse umzuwandeln.

UMSETZUNGSSTAND

Noch nicht begonnen

VORGEHENSWEISE

Eintreten in Verhandlungen über eine Aufstockung der Bundesmittel und eine Änderung der Fördermodalitäten (einmaliger Baukostenzuschuss statt zinsloses Darlehen).

WIRKUNG

Die Erhöhung der Bundesmittel soll eine rasche Erweiterung und Erneuerung der Kaimauern öffentlicher Donauhäfen sicherstellen, sodass die Häfen auch den zukünftigen Anforderungen infolge eines erhöhten Schiffs- und Güteraufkommens auf der Donau gerecht werden können. Eine Änderung der Fördermodalitäten in Richtung einmalige Baukostenzuschüsse würde des Weiteren eine wesentliche Vereinfachung des Verfahrensablaufs bringen.

Dringlichkeit	sehr hoch
Zeithorizont	ab 2007
Finanzierung	bmvit (Co-Finanzierung: Länder Wien, NÖ und OÖ; Standortgemeinden, Häfen)
Koordination	bmvit
Akteure	bmvit, Häfen

1 Fördern von flexiblen und leistungsfähigen Umschlaganlagen

1 C Weiterführen des Hochwasserschutzplans für Häfen und Länden

AUSGANGSSITUATION

Die Förderbestimmungen für die Errichtung von Hochwasserschutzanlagen für Häfen (z.B. Hafentore) sind im Wasserbautenförderungsgesetz (WBFG BGBl. Nr. 148/1985, zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 82/2003) geregelt. Der Beitrag des Bundes kann bis zu 50% betragen, wenn der Landesbeitrag hierfür mindestens mit 30% bemessen wird und der Beitrag der örtlichen Interessenten auf höchstens 20% beschränkt bleibt.

PROBLEMANALYSE

Vor dem Hintergrund der außergewöhnlichen Hochwasserereignisse in den Jahren 2002 und 2005 ist die Weiterführung und Verstärkung von Maßnahmen zum Hochwasserschutz sicherzustellen.

MASSNAHME

Fortführen und Intensivieren des Hochwasserschutzes der öffentlichen Donauhäfen in Form einer Errichtung von Hafenschutztores und Dämmen. Zur Finanzierung dieser Vorhaben sind die notwendigen Budgetmittel sicherzustellen.

UMSETZUNGSSTAND

Im Bereich der öffentlichen Donauhäfen wurde 2005 ein Hafenschutztor im Hafen Krems errichtet und die Finanzierung für ein Hafenschutztor im Hafen Freudenau gesichert. Der Hafen Enns-Ennsdorf plant die Errichtung eines Damms zum Schutz des Hafenbetriebsareals vor Hochwasser, der Hafen Albern die Errichtung eines Hochwasserschutztores. Die notwendigen finanziellen Mittel sind jedoch noch nicht sichergestellt.

VORGEHENSWEISE

Sicherstellen von Bundesmitteln, um geeignete Schutz- und Regulierungsmaßnahmen gegen Hochwasserereignisse in den Häfen Enns-Ennsdorf und Wien-Albern durchführen zu können.

WIRKUNG

Die Weiterführung und Intensivierung von Hochwasserschutzmaßnahmen in den öffentlichen Donauhäfen trägt zu einer Erhöhung der Sicherheit der Häfen gegen extreme Hochwasserereignisse bei. Durch die Errichtung von modernen Hochwasserschutztores und Dämmen wird die Schadenswahrscheinlichkeit für Infra und -suprastruktur sowie für die im Hafen befindlichen Schiffseinheiten und Güter minimiert.

Dringlichkeit	sehr hoch
Zeithorizont	2006
Finanzierung	bmvit (Co-Finanzierung: Länder Wien, Niederösterreich und Oberösterreich, Häfen)
Koordination	bmvit
Akteure	Bund, bmvit, BMF, Länder Wien, Niederösterreich und Oberösterreich, Häfen

2 Fördern einer umwelt- und marktgerechten österreichischen Flotte

AUSGANGSSITUATION

Die Adaptierung von Schiffen ist nur im Hinblick auf den Kombinierten Verkehr förderwürdig. Die Möglichkeiten, Investitionen in emissionsarme Motoren zu unterstützen, beschränken sich auf die Umweltförderung des Lebensministeriums, welche nicht auf die Spezifika der Schifffahrt zugeschnitten ist.

PROBLEMANALYSE

Fördermöglichkeiten für die Flotte sind insgesamt sehr gering und zudem auf unterschiedliche Programme verteilt. Da in anderen EU-Ländern (z.B. Frankreich, Belgien, den Niederlanden, Großbritannien) eigene Flottenförderprogramme bestehen, haben österreichische Unternehmen einen Wettbewerbsnachteil.

MASSNAHME

Unter Berücksichtigung bereits bestehender Förderprogramme ist ein ergänzendes umwelt- und marktgerechtes Förderprogramm für die Modernisierung der österreichischen Flotte zu schaffen. Folgende Investitionen sind zu fördern: marktgerechte Umbauten, Ausrüstungen, innovative Logistikkonzepte und Informations- und Telekommunikationseinrichtungen (vgl. Frankreich, Belgien); umweltgerechte Motorenmodernisierung (vgl. Frankreich, Belgien, die Niederlande, Großbritannien); Adaptionen zur Erhöhung der Sicherheit (z.B. Doppelhüllen, ADN(R)-Anforderungen).

UMSETZUNGSSTAND

Analyse von Förderprogrammen für die Flotte in europäischen Ländern. Gespräche mit den Schifffahrtsunternehmen über die Bedürfnisse und Forderungen der Schifffahrt.

VORGEHENSWEISE

In den vergangenen Jahren wurden seitens der EU einige nationale Flottenförderprogramme notifiziert. Diese Programme enthalten innovative Ansätze und können als Vorbild für Förderinhalte und Förderintensitäten (zur Schaffung harmonisierter Marktbedingungen) dienen. Nach intensiver Analyse dieser nationalen Förderprogramme und unter Berücksichtigung der speziellen Bedingungen auf der Donau ist ein Flottenförderprogramm aufzustellen. Eine umgehende Einleitung des Notifizierungsverfahrens bei der Europäischen Kommission ist notwendig.

WIRKUNG

Die Fördermittel kurbeln die Modernisierung der Donauflotte an und führen zu einer zukunftsorientierten und umweltfreundlichen Flotte, die über die Voraussetzungen zur Erschließung von neuen Märkten verfügt. Direkte (Senkung von Emissionen) und indirekte (Verkehrsverlagerung) positive Umweltauswirkungen sind die Folge.

Dringlichkeit	hoch
Zeithorizont	2007-2015
Finanzierung	bmvit
Koordination	bmvit
Akteure	bmvit, Europäische Kommission, Schifffahrtssektor, via donau

③ Fördern des Aufbaus von Container-Liniendiensten und neuen multimodalen Verkehren

AUSGANGSSITUATION

Die Entwicklung von Container-Liniendiensten und innovativen multimodalen Verkehren stellt einen großen Entwicklungsmarkt für die Donauschifffahrt dar. Das „Pilotprogramm DONAU (2001-2005)“ fördert den Aufbau von Liniendiensten mit 12 bis 27 Euro pro transportierten Container sowie vorbereitende Studien und Konzepte für Container-Liniendienste oder innovative intermodale Verkehre mit bis zu 50%. Mehrkosten für spezielle Transportbehälter und -geräte für den KV werden durch das „Programm für die Förderung des Kombinierten Güterverkehrs Straße-Schiene-Schiff“ gefördert.

PROBLEMANALYSE

Das oben erwähnte Pilotprogramm lief am 31.12.2005 aus. Die Weiterführung dieser Förderschiene für den Aufbau von innovativen Container-Liniendiensten ist unbedingt notwendig. Bedenkt man die langen Vorlaufzeiten für eine Programmverlängerung (Ausarbeitung, Notifizierung), besteht dringender Handlungsbedarf.

MASSNAHME

Das Pilotprogramm soll nahtlos verlängert werden. Bei gleichbleibendem Fördervolumen von einer Million Euro jährlich sollen die Fördersätze pro transportierten Container angepasst werden, um den Anreiz des Instruments zu steigern und somit die Wirkungskraft zu erhöhen. Das „Programm für die Förderung des Kombinierten Güterverkehrs Straße-Schiene-Schiff“ soll unter besonderer Berücksichtigung der Schifffahrt weitergeführt werden.

UMSETZUNGSSTAND

Argumentarium zur Verlängerung des Pilotprogramms ist an die zuständige Förderstelle ergangen.

VORGEHENSWEISE

Forcieren einer raschen Verlängerung des Pilotprogramms und Ausarbeiten von neuen Fördersätzen, die den Förderungen im Eisenbahnverkehr entsprechen. Danach umgehende Einleitung des Notifizierungsverfahrens bei der Europäischen Kommission.

WIRKUNG

Die Förderprogramme tragen zum Erschließen von neuen Märkten abseits der herkömmlichen Massengüter bei. Durch die damit erzielte Verkehrsverlagerung kommt es zu einer Senkung der negativen Auswirkungen durch niedrigere externe Kosten im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern. Somit tragen die eingesetzten Fördermittel zur Steigerung des volkswirtschaftlichen Gemeinwohls bei.

Dringlichkeit	sehr hoch
Zeithorizont	2006-2012 (Pilotprogramm)
Finanzierung	bmvit
Koordination	via donau
Akteure	bmvit, Europäische Kommission, via donau

4 Fördern von innovativen Technologieanwendungen in der Donauschifffahrt

AUSGANGSSITUATION

Das österreichische DoRIS-System (Donau River Information Services) wird die erste operative RIS-Implementierung sein, welche die Vorgaben der EU-RIS-Richtlinie vollkommen erfüllt. DoRIS basiert auf bewährten Technologien und bietet eine Basismenge an Services, ohne das komplette Potenzial der realisierbaren Services auszuschöpfen.

PROBLEMANALYSE

Viele innovative Lösungen, welche im Bereich der Telematik für Transport und Verkehr entwickelt wurden, sind trotz der erwiesenen technischen Machbarkeit und ihres Nutzens nicht im österreichischen Verkehrssystem umgesetzt worden. Mangelnde Akzeptanz seitens der Nutzer, traditionelle gesetzliche Vorschriften, komplizierte Zuständigkeitsregelungen und mangelnde lokale Marktgröße wirken häufig als Innovationshemmnisse.

MASSNAHME

Basierend auf DoRIS, werden wesentliche RIS-Dienste für die Wirtschaft identifiziert. Als Vorbereitung für eine beständige Umsetzung dieser Verkehrstelematikanwendungen in Transport und Verkehr auf der Donau werden Pilotvorhaben, aufeinander abgestimmte wissenschaftliche Begleitmaßnahmen und Machbarkeitsstudien initiiert. Gefördert werden diese Aktivitäten seit 2004 durch das Leitprojekt Innovative Binnenschifffahrt, das bis 2005 von via donau abgewickelt wurde.

UMSETZUNGSSTAND

Im Rahmen der Leitprojekte wurden bereits fünf Einzelprojekte ins Leben gerufen, weitere sind in Vorbereitung. Es werden Themen wie elektronischer Frachtbrief, touristische Nutzung von RIS, ein Wasserspiegellagenmodell, Bargesidentifizierung und rechtliche Rahmenbedingungen behandelt. Die bisher letzte Ausschreibung fand im März 2005 statt.

VORGEHENSWEISE

Die Leitprojekte werden weitergeführt, besonders in Hinblick auf den operativen Betrieb von DoRIS. Schwerpunkte sind besonders auf den Gebieten Service- und Technologieweiterentwicklung, Schiffs- und Ladetechnik, Transport- und Logistikdienste sowie Safety und Security zu setzen. Aufgrund bisheriger Erfahrungen muss davon ausgegangen werden, dass sehr gezielt fach- und sektorspezifische Impulse zur Innovationsförderung gesetzt werden müssen - die bloße Zur-Verfügung-Stellung der Fördermöglichkeit genügt nicht.

WIRKUNG

Die intensive Begleitung der Leitprojekte trägt zur Qualität und Umsetzungsorientierung der Projekte bei. Die Fördermaßnahmen beschleunigen und erweitern den Einsatz von Technologieinnovationen und steigern so die Attraktivität der Schifffahrt.

Dringlichkeit	hoch
Zeithorizont	2006-2008
Finanzierung	bmvit
Koordination	via donau
Akteure	bmvit, Austria Tech, Schifffahrtssektor, wissenschaftliche Institutionen, Forschungseinrichtungen, via donau

1 Forcieren der Entwicklung und Umsetzung des Europäischen Aktionsplans

AUSGANGSSITUATION

Die Europäische Binnenschifffahrtspolitik war in den letzten Jahren sehr aktiv, neben der Aufnahme von zwei europäischen Wasserstraßenprojekten in die prioritäre Projektliste der Trans-Europäischen Verkehrsnetzwerke (TEN-T) im April 2004 wurde im Januar 2006 ein "Integriertes europäisches Aktionsprogramm für die Binnenschifffahrt" in Form einer Mitteilung der EK veröffentlicht. Das Aktionsprogramm umfasst konkrete Maßnahmen im Zeitraum 2006 bis 2013, um das Marktpotenzial der Binnenschifffahrt voll auszuschöpfen und ihre Attraktivität als Verkehrsträger zu erhöhen. Es soll in enger Zusammenarbeit mit nationalen und regionalen Behörden, den Flusskommissionen und dem europäischen Gewerbe umgesetzt werden.

PROBLEMANALYSE

Die Mitteilung hat lediglich empfehlenden Charakter für die Mitgliedsstaaten, welche selbst eine aktive Binnenschifffahrtspolitik verfolgen müssen, um die Empfehlungen der Europäischen Kommission umzusetzen. Es fehlt jedoch noch ein adäquates Instrument für eine verbindliche europäische Binnenschifffahrtspolitik.

MASSNAHME

Die Mitteilung der Europäischen Kommission ist in Richtung eines verbindlichen und kohärenten Europäischen Aktionsplans zur Förderung der Binnenschifffahrt weiterzuentwickeln. Parallel dazu sind in den einzelnen Mitgliedsstaaten und Nicht-EU-Donauanrainerstaaten entsprechende nationale Aktionspläne zur Stärkung der Binnenschifffahrt zu entwickeln. Diese nationalen Aktionspläne sollen sich einerseits an den Empfehlungen der Mitteilung der EK orientieren und andererseits die individuellen Besonderheiten der Binnenschifffahrt in den Mitgliedsstaaten berücksichtigen.

UMSETZUNGSSTAND

Die Mitteilung der Europäischen Kommission zur Förderung der Binnenschifffahrt wurde im Januar 2006 publiziert. Im Rahmen der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft im ersten Halbjahr 2006 soll diese Mitteilung in Richtung Europäischer Aktionsplan weiterentwickelt werden.

VORGEHENSWEISE

Zur Umsetzung der Mitteilung der EK wird im Frühjahr 2006 in Wien ein europäisches High-Level-Meeting abgehalten. Gegen Ende der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft im Juni 2006 soll auf der Ebene des europäischen Verkehrsrates eine Schlussfolgerung zum europäischen Aktionsplan erzielt werden. Des Weiteren wird eine von der UN/ECE organisierte Pan-Europäische Verkehrsministerkonferenz in Bukarest zum Thema Binnenschifffahrt im September 2006 abgehalten. Im Rahmen dieser Konferenz soll eine Deklaration verabschiedet werden, welche die europäischen Mitgliedsstaaten dazu anhält, eine aktive nationale Binnenschifffahrtspolitik zu verfolgen.

WIRKUNG

Die Schaffung eines kohärenten und verbindlichen europäischen Aktionsplans zur Stärkung der Binnenschifffahrt stellt eine entscheidende Maßnahme zur Erhöhung der verkehrspolitischen Bedeutung der Binnenschifffahrt dar. Damit wird auch eine aktive nationale Binnenschifffahrtspolitik der Mitgliedsstaaten und der Nicht-EU-Donauanrainerstaaten forciert.

Dringlichkeit	sehr hoch
Zeithorizont	2006-2007
Finanzierung	bmvit, bmvit / via donau
Koordination	via donau
Akteure	bmvit, via donau, Schifffahrtssektor, EU, Mitgliedsstaaten, Donauanrainerstaaten

2 Mitwirken an der Harmonisierung der legislativen und institutionellen Rahmenbedingungen

2 a Mitwirken an der europäischen Harmonisierung der legislativen Rahmenbedingungen

AUSGANGSSITUATION

Mit der Umsetzung der EU-Richtlinie 96/75/EG ist der Binnenschifffahrtsmarkt in der EU seit dem 1.1.2000 vollständig liberalisiert. Damit wurden der offene Marktzugang und der grundsätzlich freie Wettbewerb ermöglicht. Die legislativen Rahmenbedingungen der Binnenschifffahrt in Europa werden von vielen Akteuren gestaltet: Neben der Europäischen Kommission sind die Flusskommissionen (vor allem Rheinzentral- und Donaukommission), die UN/ECE (Inland Navigation Working Group) und die einzelnen Nationalstaaten von Relevanz.

PROBLEMANALYSE

Unterschiedliche Rechtsvorschriften auf einer internationalen Wasserstraße führen zu hohem Verwaltungsaufwand bei Schifffahrtstreibenden und Behörden, verzerren den Wettbewerb und machen effektive Kontrollen schwierig. In folgenden Bereichen besteht - wenn auch unterschiedlich hoher - Harmonisierungsbedarf: technische Vorschriften, Umwelt, Sicherheit, Soziales (Besatzungsvorschriften, Arbeits- und Ruhezeiten, Ausbildung, Beschäftigung aus Drittländern), Haftungsfragen, intermodale Ladungseinheiten und Frachtpapiere, Erhebung statistischer Grundlagen.

MASSNAHME

Laufendes Mitwirken an der europäischen Harmonisierung der legislativen Rahmenbedingungen in der Binnenschifffahrt durch aktive Teilnahme österreichischer Behördenvertreter (bmvit) in den entsprechenden Gremien der EK bzw. der sonstigen relevanten Organisationen (UN/ECE, ZKR, DK). Die österreichische EU-Ratspräsidentschaft im ersten Halbjahr 2006 soll dazu genutzt werden, aktuell in Ausarbeitung befindliche Richtlinien entscheidend voranzutreiben bzw. zu einem Abschluss zu bringen.

UMSETZUNGSSTAND

Auf dem Gebiet der Rechtsangleichung sind in den vergangenen Jahren Fortschritte gemacht worden (z.B. ADN, CMNI, CLNI). Derzeit erfolgt eine Revision der EU-Richtlinie zu den technischen Vorschriften für Binnenschiffe (Richtlinie 82/714/EWG) und die Ausarbeitung einer verkehrsträgerübergreifenden europäischen Gefahrgut-Rahmenrichtlinie. Die Ausarbeitung erfolgt in Ratsarbeitsgruppen, in die sich Österreich durch Vertreter des bmvit (Oberste Schifffahrtsbehörde) aktiv einbringt.

VORGEHENSWEISE

Die aktuellen Entwicklungen im Bereich der Rechtsharmonisierung werden kontinuierlich verfolgt, und die Position Österreichs wird eingebracht. Eine österreichische Ratifizierung der internationalen Übereinkommen CMNI und CLNI ist durch das BMJ anzustreben. Des Weiteren ist die Mitwirkung in der Donaukommission zu verstärken. Im Rahmen der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft 2006 stellt die Stärkung der europäischen Binnenschifffahrt einen Schwerpunkt der Verkehrspolitik dar.

WIRKUNG

Durch die aktive Mitarbeit Österreichs wird einerseits die weitere rechtliche Harmonisierung auf europäischer Ebene beschleunigt, und andererseits werden die Interessen der (österreichischen) Donauschifffahrt gewahrt. Dadurch sollen europaweit einheitliche Rahmenbedingungen für die Binnenschifffahrt geschaffen werden. Die einheitlichen Vorschriften sollen zu einem Abbau der Komplexität für die Schifffahrtstreibenden und Behörden und somit zu einer Erhöhung der Transparenz und der Wettbewerbsfähigkeit beitragen.

Dringlichkeit	sehr hoch
Zeithorizont	laufend
Finanzierung	hoheitliche Aufgabe
Koordination	bmvit, BMJ
Akteure	bmvit, BMJ, EK, UN/ECE, ZKR, DK, nationale Experten zu den jeweiligen Themenbereichen

2 Mitwirken an der Harmonisierung der legislativen und institutionellen Rahmenbedingungen

2b Mitwirken an der Verbesserung des institutionellen Rahmens auf europäischer Ebene

AUSGANGSSITUATION

Der institutionelle Rahmen für die Binnenschifffahrt in Europa ist uneinheitlich, die Zuständigkeiten verteilen sich auf verschiedene Organisationen: Flusskommissionen (ZKR, DK), CEMT, UN/ECE, EU und Nationalstaaten.

PROBLEMANALYSE

Die Verteilung der Zuständigkeiten führt zu erhöhtem Koordinationsaufwand und Doppelgleisigkeiten. Die Binnenschifffahrt hat nicht zuletzt aufgrund der zersplitterten institutionellen Rahmenbedingungen auf politischer Ebene zu wenig Gewicht. Weiters fehlt ein umfassendes Management zur Umsetzung des „Integrierten europäischen Aktionsprogramms für die Binnenschifffahrt“ (Mitteilung der EK).

MASSNAHME

In der Mitteilung der EK wird die Einrichtung einer Europäischen Agentur für die Binnenschifffahrt unter Einbindung der Drittstaaten angeregt. Die Agentur soll Ressourcen bündeln und in enger Zusammenarbeit mit bestehenden Institutionen, dem Gewerbe und den Sozialpartnern stehen. Österreich soll in einer solchen Agentur speziell die Interessen der Donauschifffahrt einbringen.

UMSETZUNGSSTAND

Der Bericht der EFIN-Gruppe „Neuer institutioneller Rahmen für die europäische Binnenschifffahrt“ 2004 legt deutlich die Schwächen der bestehenden institutionellen Rahmenbedingungen dar. Derzeit finden Diskussionen über Form und Aufgaben der angesprochenen Europäischen Agentur statt.

VORGEHENSWEISE

Österreich soll der Idee der Europäischen Kommission, eine Europäische Agentur für die Binnenschifffahrt zu etablieren, positiv gegenüberstehen und sich durch Entsenden von österreichischen Experten aktiv in eine derartige Europäische Agentur einbringen. Die Kontakte von via donau im Donaauraum sollen für die Einbindung von Drittstaaten (Serbien-Montenegro, Kroatien, Ukraine, Russland, Republik Moldau) in die Agentur genutzt werden.

WIRKUNG

Ein effizienter institutioneller Rahmen - wie ihn eine Europäische Agentur bieten kann - verhilft der europäischen Binnenschifffahrt zu politischer Aufmerksamkeit und entsprechenden finanziellen und personellen Ressourcen. Ein Mitwirken österreichischer Experten in dieser Europäischen Organisation sichert die Wahrung der Interessen Österreichs und der Donauschifffahrt.

Dringlichkeit	mittel
Zeithorizont	ab 2008
Finanzierung	bmvit
Koordination	national: bmvit, via donau
Akteure	bmvit, ZKR, DK, EK, Experten aus EU- und Drittstaaten, Sozialpartner, Schifffahrtssektor, via donau

3 Verbessern des Images der europäischen Binnenschifffahrt

AUSGANGSSITUATION

Die Bedeutung und die Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt in Europa werden sowohl von der breiten Öffentlichkeit als auch von Entscheidungsträgern der Industrie, Logistik und Politik deutlich unterschätzt. In der Mitteilung der EK für ein „Integriertes europäisches Aktionsprogramm für die Binnenschifffahrt“ nimmt die Imageverbesserung eine wichtige Rolle ein. Ein wirkungsvolles Lobbying auf nationaler und EU-Ebene ist unerlässlich, Vertreter Österreichs sind daher seit Jahren aktiv an Lobbying- und PR-Aktivitäten beteiligt. Bei der Zusammenarbeit mit den europäischen Institutionen hilft der Status von via donau als Gründungsmitglied des Dachverbands der Europäischen Binnenschifffahrt INE (Inland Navigation Europe).

PROBLEMANALYSE

Schlechtes Image und wenig politisches Gehör führen zu Desinteresse seitens der potenziellen Nutzer und lassen der Binnenschifffahrt keine politische Unterstützung in ausreichendem Maße zukommen.

MASSNAHME

Die Lobbying- und PR-Aktivitäten bestehender Organisationen wie INE, EBU, ESO, IVR, ERSTU, EFIP und PIANC sollen entlang einer abgestimmten Strategie intensiver durchgeführt werden. Zur Steigerung der Relevanz und Möglichkeiten sollen mehr Mitglieder für bestehende Organisationen gewonnen werden.

UMSETZUNGSSTAND

Aktive Mitgliedschaft von via donau bei INE, die seit 2000 mittels der ständigen Vertretung in Brüssel gezieltes Lobbying bei den Europäischen Institutionen betreibt und PR-Aktivitäten setzt.

VORGEHENSWEISE

Österreich leistet durch via donau und den Schifffahrtssektor strategische, fachliche und organisatorische Unterstützung in diversen internationalen Organisationen. Finanzielle Mittel sollen national sichergestellt werden, damit Österreich auch weiterhin eine aktive Rolle bei der Entwicklung und Durchführung von Lobbying- und PR-Strategien auf internationaler Ebene einnehmen kann. Die Kontakte von via donau sollen für das Werben von Mitgliedern (z.B. für INE) aus Donauländern genutzt werden.

WIRKUNG

Die Interessen der Binnenschifffahrt werden durch gezielte Lobbying-Aktivitäten bei den Institutionen der EU vertreten und fließen somit in die europäische Verkehrspolitik und Förderprogramme ein. Abgestimmte PR-Aktivitäten, wie sie auch in der Mitteilung der EK vorgesehen sind, helfen der Binnenschifffahrt, den ihr zustehenden Platz im europäischen Verkehrssystem einzunehmen. Durch verstärktes Einbinden der Donauländer finden Belange der Donauschifffahrt verstärkten Eingang in Lobbying- und PR-Aktivitäten.

Dringlichkeit	hoch
Zeithorizont	laufend
Finanzierung	bmvit / via donau
Koordination	via donau
Akteure	bmvit, österreichische Vertreter in INE, EBU, ESO, IVR, ERSTU, EFIP, PIANC, via donau

4 Ausüben einer aktiven Rolle bei der Entwicklung des Pan-Europäischen Korridors VII

4 a Weiterführen der Koordinationsaktivitäten im Rahmen des Korridormanagements

AUSGANGSSITUATION

Im Rahmen der Pan-Europäischen Transportkonferenz 1997 ist der Donaukorridor als Pan-Europäischer Transport Korridor VII festgelegt worden. Dieser einzige Binnenwasserkorridor umfasst alle zehn Donauländer. Die fortschreitende europäische Integration und die zunehmenden Wirtschafts- und Verkehrsbeziehungen entlang des Korridors VII machen ihn zu einem der bedeutendsten Pan-Europäischen Korridore. TINA Vienna, der das Management des Korridors VII obliegt, betreut den Korridor im Auftrag der Europäischen Kommission politisch und inhaltlich.

PROBLEMANALYSE

Die Koordination der einzelnen Länder und Interessen untereinander und gegenüber der EU ist ein langwieriges Unterfangen, welches nur mit starker politischer Unterstützung durch nationale Entscheidungsträger gelingen kann. Diese ist bis dato nicht in ausreichendem Maße gegeben.

MASSNAHME

Das Instrument des Korridormanagements soll durch verstärkte politische und inhaltliche Unterstützung seitens der österreichischen Verkehrspolitik und von deren Repräsentanten zum Vorantreiben gemeinsamer Interessen zur Entwicklung des Korridors genutzt werden. Die wichtigsten Themen der kommenden Jahre sind die Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse, die Entwicklung der Häfen zu leistungsfähigen Logistikzentren sowie die Modernisierung der Flotte.

UMSETZUNGSSTAND

In einem Memorandum of Understanding, dem Basisdokument zur Arbeit im Korridor, wurden 2001 die Ziele und Arbeitsfelder festgelegt. Eines der Hauptziele ist eine verstärkte Kooperation der Donaustaaten bei der Entwicklung der Wasserstraße. Zu den Bereichen Logistik und Recht (Vorsitz Österreich), Infrastruktur (Vorsitz Rumänien) und Flotte (Vorsitz Ungarn) wurden Arbeitsgruppen eingerichtet.

VORGEHENSWEISE

Starke politische und inhaltliche Unterstützung seitens Österreichs bei der Erstellung eines verbindlichen Zeitplans zur Beseitigung nautischer Engpässe entlang der Donau im Rahmen einer multilateralen Arbeitsgruppe. Veranstalten einer Korridorkonferenz der Reedereien zur Erarbeitung innovativer Ansätze die Modernisierung der Flotte betreffend. Ausüben von politischem Einfluss auf andere Korridorländer zur Stärkung der Binnenschifffahrt.

WIRKUNG

Starkes politisches und inhaltliches Engagement führt dazu, dass Österreich eine treibende und koordinierende Rolle bei der international abgestimmten Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Donauschifffahrt einnimmt. Damit soll eine koordinierte Entwicklung des Donaukorridors unter Berücksichtigung der österreichischen Interessen gewährleistet werden.

Dringlichkeit	hoch
Zeithorizont	laufend
Finanzierung	TINA Vienna, bmvit / via donau
Koordination	TINA Vienna
Akteure	bmvit, BMaA ,TINA Vienna, via donau

4 Ausüben einer aktiven Rolle bei der Entwicklung des Pan-Europäischen Korridors VII

4 b Vertiefen der Kooperationen mit den Donauanrainerstaaten

AUSGANGSSITUATION

Das bmvit verfolgt eine Kooperationsstrategie mit den Donauanrainerstaaten - z.B. wurde 2004 ein Verwaltungsübereinkommen zur koordinierten Entwicklung der Verkehrskorridore VII und X mit dem serbischen Verkehrsministerium geschlossen. Darüber hinaus unterhalten das bmvit sowie via donau enge Kontakte mit den nationalen Verkehrsministerien und Wasserstraßenverwaltungen und kooperieren mit ihnen insbesondere im Bereich der harmonisierten Implementierung von River Information Services (RIS) auf der Donau.

PROBLEMANALYSE

Der qualitative Zustand der Wasserstraßeninfrastruktur und der Häfen schwankt zwischen den einzelnen Donauanrainerstaaten teilweise erheblich, es hat sich auch noch kein Liniendienst auf der Donau etabliert. Des Weiteren ist die harmonisierte Implementierung von Schifffahrtsinformationssystemen auf der Donau in den einzelnen Donaustaaten unterschiedlich weit fortgeschritten.

MASSNAHME

Die Entwicklung der Donauschifffahrt ist durch entsprechende Kooperationen zwischen den Anrainerstaaten voranzutreiben. Wichtige Kooperationsfelder sind die Entwicklung und Implementierung von RIS, der Aufbau von Container-Liniendiensten, die Beseitigung infrastruktureller Engpässe der Wasserstraße Donau, die Modernisierung der nationalen Wasserstraßenverwaltungen, der Aufbau von Entwicklungsgesellschaften sowie der Ausbau der Häfen zu trimodalen Umschlagszentren.

UMSETZUNGSSTAND

Das bmvit hat im November 2004 ein Verwaltungsübereinkommen mit dem serbischen Verkehrsministerium zur Entwicklung der Verkehrskorridore VII und X geschlossen, weitere Kooperationsabkommen mit anderen Donauanrainerstaaten sollen folgen. Des Weiteren wurden zwischen dem bmvit und einigen Verkehrsministerien der Donauanrainerstaaten bilaterale Kooperationsverträge zum Aufbau und der Implementierung eines einheitlichen Schifffahrtsinformationssystems (RIS) geschlossen.

VORGEHENSWEISE

Weiterführen der bestehenden und Aufsetzen neuer bilateraler Kooperationen zwischen dem bmvit und den Verkehrsministerien der Donauanrainerstaaten zur Entwicklung der Donauschifffahrt. Mögliche Kooperationsformen sind z.B. Verwaltungsübereinkommen, Kooperationsverträge, TWINNING-Projekte zum Wissenstransfer oder auch der Austausch von Experten und Trainees.

WIRKUNG

Kooperationen zwischen den Anrainerstaaten sind eine unabdingbare Voraussetzung für eine koordinierte Entwicklung der Donauschifffahrt, als Beispiel hierfür dienen der Aufbau und die Implementierung eines harmonisierten Schifffahrtsinformationssystems auf der Donau.

Dringlichkeit	hoch
Zeithorizont	laufend
Finanzierung	bmvit, bmvit / via donau
Koordination	bmvit
Akteure	bmvit, Verkehrsministerien und Wasserstraßenverwaltungen der Donauanrainerstaaten, via donau

7 UMSETZUNG

7.1 Organisation der Umsetzung

Die operative Umsetzung des Nationalen Aktionsplans Donauschifffahrt (NAP) erfordert die Einrichtung einer entsprechenden Koordinationsstelle, welche als Träger des NAP fungiert. Diese Rolle der **Gesamtleitung** wird das **bmvit** als Initiator des Nationalen Aktionsplans Donauschifffahrt übernehmen. Die wesentlichen Umsetzungsparameter (Dringlichkeit, Zeithorizont, Finanzierung, Koordination Akteure) sind im Maßnahmenkatalog für jede Einzelmaßnahme ausgewiesen, im Rahmen der laufenden Umsetzung sind folgende übergeordnete Rahmenbedingungen zu berücksichtigen:

- die Planung von zeitlichen Rahmenbedingungen und finanziellen Mitteln,
- die inhaltliche Koordination von Einzelmaßnahmen und die Organisation von gemeinsamen Begleitaktivitäten für verschiedene Maßnahmen,
- die laufende qualitative und quantitative Erfolgsmessung der durchgeführten Maßnahmen,
- das regelmäßige Berichtswesen und
- das Projektmanagement für das Gesamtprogramm.

Parallel zu diesen Aktivitäten ist ein kontinuierliches Programm-Management notwendig, welches sowohl die laufende Pflege und Weiterentwicklung des Maßnahmenkatalogs als auch eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit beinhaltet. Das **bmvit** wird für die Wahrnehmung all dieser Aufgaben auf bereits bestehende Strukturen zurückgreifen und bei der Bundesgesellschaft *via donau* das Programm-Management im Sinne eines Technischen Sekretariats einrichten. Das Programm-Management wird, mit jenen Aufgaben der Trägerschaft betraut, die nicht im **bmvit** selbst wahrgenommen werden können. Insbesondere sollen die einzelnen Umsetzungsmaßnahmen konsolidieren und eine laufende Fortschrittskontrolle durchgeführt werden.

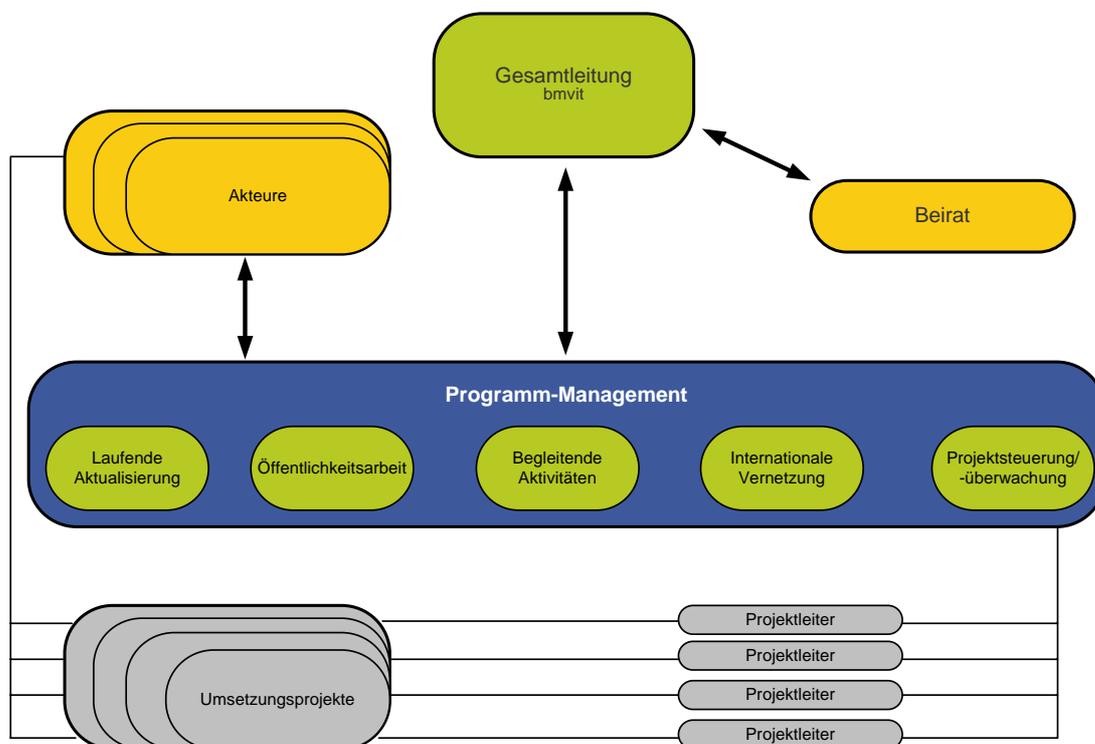
Das Programm-Management hat ein kontinuierliches Monitoring über den Umsetzungsstand des Maßnahmenkatalogs durchzuführen und periodisch einen Fortschrittsbericht sowie eine Aktualisierung der Wissensbasis vorzunehmen. Folgende Aktivitäten sind an die Gesamtleitung sowie an den Beirat zu berichten:

- Laufende Aktualisierung
- Öffentlichkeitsarbeit
- Begleitende Aktivitäten
- Internationale Vernetzung
- Projektsteuerung /-überwachung

Die Evaluierung des Umsetzungsstandes des NAP bzw. der Aktivitäten des Programm-Managements wird vom bmvit (Gesamtleitung) durchgeführt bzw. an externe Experten ausgelagert.

Des Weiteren wird ein **begleitender Beirat** durch das bmvit eingesetzt, in dem die nötige Abstimmung der Umsetzung des Nationalen Aktionsplans Donauschifffahrt nach außen erfolgt. Die Zusammensetzung des Wirtschaftsbeirats orientiert sich an jenem Beirat, welcher bei der Erstellung des NAP mitgewirkt hat: So werden Vertreter der relevanten Fachabteilungen des bmvit, der Länder Oberösterreich, Niederösterreich und Wien, der Wirtschaftskammer und Arbeiterkammer, der Schifffahrt und der Häfen wie auch relevante Organisationen dem Beirat angehören.

Abbildung 10: Organisation der Umsetzung des Nationalen Aktionsplans Donauschifffahrt



Quelle: via donau

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Umsetzung des Nationalen Aktionsplans Donauschifffahrt als mehrjährige Initiative des bmvit durchgeführt wird. Unter der Gesamtleitung des bmvit werden die empfohlenen Einrichtungen, der Beirat und das Programm-Management, für die laufende Überwachung des Fortschritts und der Zielerreichung sorgen.

7.2 Kosten und Nutzen

Der Nationale Aktionsplan Donauschifffahrt legt nicht nur die inhaltliche Linie der österreichischen Schifffahrtspolitik fest, sondern ist auch eine entscheidende Grundlage für wichtige Teile des Wasserstraßen- und Schifffahrtbudgets des Bundes bis zum Jahr 2015. Demnach kostet die Umsetzung der im NAP enthaltenen Maßnahmen (ohne "Flussbauliches Gesamtprojekt östlich von Wien") rund 270 Millionen Euro. Auf die Erhaltung und Verbesserung der Infrastruktur, bestehend aus Wasserstraßenerhaltung, Schleusenrevision und ökologischen Maßnahmen, entfallen rund 65% der Kosten. Auf fördernde und unterstützende Maßnahmen für Häfen, Flotte und die Erschließung neuer Märkte entfallen etwa 25%. Die Weiterentwicklung von Informationssystemen für die Donauschifffahrt beläuft sich auf ca. 5%. Die restlichen 5% der Kosten sind für Maßnahmen in den Bereichen Aus- & Weiterbildung, Promotion, Daten & Fakten sowie Internationale Aktivitäten vorgesehen.

Das „Flussbauliche Gesamtprojekt östlich von Wien“ ist gesondert zu betrachten und kostet nach derzeitigem Planungsstand weitere 208 Millionen Euro. Etwa 15% der Kosten des Projekts werden aus TEN-T-Mitteln der EU erwartet, wie sie auch schon für die Planung mit einem Fördersatz von 50% lukriert werden konnten.

Zahlreiche Maßnahmen des NAP haben ihren Umsetzungsschwerpunkt in den ersten fünf Jahren ab dem Jahr 2007. Das Flussbauliche Gesamtprojekt wiederum hat seinen Investitionsschwerpunkt in den Jahren 2010 bis 2015, in denen die intensivste Bauphase erfolgt. Damit entsteht insgesamt eine relativ ausgeglichene Verteilung der benötigten Mittel über die Gesamtlaufzeit des Nationalen Aktionsplans Donauschifffahrt bis zum Jahr 2015.

Der Nutzen des NAP wurde durch das Österreichische Institut für Raumplanung im Rahmen einer Kosten-Nutzen-Analyse quantifiziert.¹ Demnach bringt die Umsetzung aller im NAP vorgesehenen Maßnahmen bis 2015 eine Steigerung des Güterverkehrsaufkommens auf der österreichischen Donau von aktuell etwa 12 auf 25 Millionen Tonnen pro Jahr. Die Entwicklung des Verkehrs auf der österreichischen Donau ist in nicht geringem Maße von der Qualität der angrenzenden Streckenabschnitte in Deutschland und Ungarn abhängig. Der deutsche Engpass zwischen Straubing und Vilshofen ist im Moment hinsichtlich der erzielbaren Fahrwassertiefen bei RNW das schwächste Glied auf der Oberen Donau. Deutschland plant eine Verbesserung der Fahrwasserbedingungen auf diesem Donauabschnitt. Bei Realisierung der „Variante A“ (2,20 m Fahrwassertiefe bei RNW) in Verbindung mit der Umsetzung des NAP werden die erwähnten 25 Millionen Tonnen auf der österreichischen Donau im Jahr 2015 erwartet.

Werden keine Maßnahmen zur Stärkung der Donauschifffahrt getroffen liegen die Prognosen für 2015 bei nur rund 15 Millionen Tonnen.²

Durch die Transportsteigerung werden sowohl volkswirtschaftliche als auch einzelwirtschaftliche Nutzen generiert, welche der österreichischen Wirtschaft, der Schifffahrt

¹ Kosten-Nutzen-Analyse zum Nationalen Aktionsplan Donauschifffahrt, ÖIR, 2006

² Entwicklung des Güterverkehrs in Korridoren, ÖIR, 2004

und im Bereich der externen Effekte (Emissionen, Staukosten, Verkehrsunfälle) der Allgemeinheit zugute kommen. Die Stärkung der Donauschifffahrt trägt zur Sicherung des Wirtschaftsstandorts Österreich bei und hat positive Beschäftigungseffekte. Volkswirtschaftlich gesehen weist die Schifffahrt die geringsten negativen externen Effekte im Verkehrssystem auf, eine verstärkte Inanspruchnahme führt daher zu verbesserten Umweltbedingungen in Form einer Reduktion von Emissionen, Staukosten und Verkehrsunfällen.

Die umfassende Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Donauschifffahrt hat nicht nur massive direkte und indirekte Effekte auf das Verkehrsgeschehen in Österreich, sondern auch auf den gesamten Donaukorridor im europäischen Güterverkehrssystem. Der wesentliche direkte Effekt, welcher durch eine Stärkung des Gesamtsystems Donauschifffahrt zu erwarten sein wird, ist eine erhöhte Wettbewerbsfähigkeit der Donautransporte. Dieser Transportmodus hat drei wesentliche Vorteile gegenüber den beiden anderen Transportmodi „Schiene“ und „Straße“:

- Geringere Transportkosten je Tonnenkilometer (tkm)
- Geringere externe Kosten im Bereich Stau-, Unfall- und Emissionskosten
- ausreichend freie Kapazitätsreserven

Die **Transportkostensparnisse** stellen einerseits die volkswirtschaftlichen Effekte einer Verlagerung von Transportströmen von Bahn und Straße auf das Schiff dar und bilden andererseits auch die kostenmäßige Vergünstigung bereits bestehender Schiffstransporte ab. Die Steigerung der Transportmengen auf 24,5 Millionen Tonnen würde der österreichischen Wirtschaft Transportkostensparnisse in der Höhe von 41,7 Millionen Euro pro Jahr bringen.

Die zweite wesentliche Nutzenkomponente stellt die **Reduktion der externen Kosten** im Verkehrssystem dar. Verkehr verursacht Schäden – z.B. durch Unfälle, Schadstoffemissionen, Lärm – welche nicht oder nur unzureichend in der wirtschaftlichen Kostenstruktur des Verkehrsträgers abgebildet werden. Externe Kosten bezeichnen demnach einen – bei der Produktion oder beim Konsum von Gütern und Leistungen entstehenden bewerteten Ressourcenverzehr – der nicht seinen Verursachern angelastet wird, sondern die Allgemeinheit belastet. Externe Kosten sind daher kein Bestandteil des marktwirtschaftlichen Preissystems, auf dessen Basis die Individuen Entscheidungen treffen. Gerade im Verkehrssektor treten besonders hohe externe Kosten auf.

Der Verkehrsträger Binnenschiff weist die geringsten externen Kosten in der Höhe von lediglich 10 Euro/1000 tkm auf, wogegen die Bahn 15 Euro/1000 tkm und die Straße 35 Euro/1000 tkm an externen Kosten³ verursachen. Durch die Umsetzung des NAP könnten aufgrund der erwarteten Verkehrssteigerung und der damit zusammenhängenden

³ Europäische Kommission, Vorschlag für eine Verordnung zur Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems, Com (2002) 54; 2nd Call 2004

Verkehrsverlagerung von der Straße und der Schiene auf die Donau externe Kosten in der Höhe von 11,3 Millionen Euro jährlich eingespart werden.

Die Verbesserung des Engpasses zwischen Straubing und Vilshofen durch die „Variante C280“ (2,80 m Fahrwassertiefe bei RNW) würde homogene Fahrwasserverhältnisse zu jenen des „Flussbaulichen Gesamtprojektes östlich von Wien“ herstellen. Entscheidet man sich in Deutschland für die Realisierung dieser Variante, so könnten mit dem NAP bis zum Jahr 2015 jährliche Transportmengen von rund 29 Millionen Tonnen auf der österreichischen Donau erzielt werden. Das entspricht Transportkostensparnisse für die österreichische Wirtschaft in der Höhe von 63,5 Millionen Euro pro Jahr und einer Einsparung an externen Kosten in der Höhe von 17,5 Millionen Euro pro Jahr.

Kostenmäßig fallen im vorliegenden Maßnahmenkatalog neben der Erhaltung und Verbesserung der Wasserstraßeninfrastruktur (insbesondere durch das „Flussbauliche Gesamtprojekt östlich von Wien“) vor allem die Minimierung der Schleusenrevisionszeiten und die Einführung moderner Informations- und Kommunikationssysteme ins Gewicht. Aus diesem Grunde wird der Nutzen für diese Maßnahmenbereiche gesondert dargestellt:

Die im Eigentum des Verbund - Austrian Hydro Power AG stehenden Doppelkammerschleusen der neun Donaukraftwerke bedürfen aufgrund ihres Baualters vielfach einer Generalsanierung, des Weiteren ist eine zeitliche Straffung der laufenden Revisionsarbeiten in den Schleusenanlagen anzustreben. Diese Maßnahme ist vor dem Hintergrund des steigenden Verkehrsaufkommens auf der Donau, und zwar sowohl im Bereich der Personen- als auch der Güterschifffahrt, unbedingt erforderlich. Unnötig lange Wartezeiten vor Schleusen sind durch einen optimierten Schleusenrevisionsplan zu vermeiden, damit auch in Zukunft sowohl die Personen- als auch die Güterschifffahrt den Verkehrsweg Donau ungehindert benutzen kann. Der erwartete Nutzen ergibt sich in der auch zukünftig gewährleisteten touristischen Nutzung der Donau (die Fahrpläne der Personenschifffahrt können eingehalten werden) und in den Transportzeit- und somit Kostenersparnissen der Güterschifffahrt infolge minimierter Wartezeiten vor den Schleusen. Der Ausfall einer Schleusenkammer während eines erhöhten Verkehrsaufkommens in den Sommermonaten verursacht bei der Güter- und Personenschifffahrt eine monatlich akkumulierte Wartezeit von etwa 500 Stunden, gegenüber von etwa 30 Stunden bei einem durchgehenden Betrieb von beiden Schleusenkammern.

Der zweite große Maßnahmenblock betrifft die Einführung moderner Informations- und Kommunikationssysteme in die Donauschifffahrt. Hierbei spielt Österreich mit der Implementierung von Donau River Information Services (DoRIS) eine Vorreiterrolle auf der Donau: So wurde der operative Testbetrieb auf der österreichischen Donau bereits im Jänner 2006 mit einem umfassenden Set an Dienstleistungen gestartet. Schifffahrtsinformations- und -managementsysteme wie DoRIS werden auf der gesamten Donau schrittweise bis zum Jahr 2010 eingeführt, auch bei der dazu erforderlichen harmonisierten Implementierung kommt Österreich eine wichtige Rolle zu. Die rasche Implementierung sowie eine umfassende Weiterentwicklung der in der RIS-Direktive der Europäischen Union vorgeschriebenen Basisservices sowohl für kommerzielle als auch für

behördliche Zwecke sind für die Modernisierung und Attraktivitätssteigerung der Donauschifffahrt ein entscheidendes Element. Im Rahmen des EU-Projekts SPIN wurde erstmals eine umfassende Kosten-Nutzen-Untersuchung⁴ der Einführung von River Information Services (RIS) auf europäischer Ebene durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen, dass die Einführung von RIS nicht nur einen hohen behördlichen, sondern auch einen kommerziellen Nutzen für die Personen- und Güterschifffahrt darstellt. Beispielhaft seien hier eine erhöhte Planbarkeit und Kostenreduktionen der Logistikkette infolge genau voraussehbarer Ankunftszeiten der Schiffe in den Häfen (Estimated Time of Arrival – ETA), ein verringerter Treibstoffverbrauch der Schiffe aufgrund optimierter Geschwindigkeitsanpassung zwischen Schleusenanlagen und eine weitere Steigerung des bereits hohen Sicherheitsniveaus der Donauschifffahrt durch exakte elektronische Wasserstraßenkarten verbunden mit einem Verkehrsbild und dadurch erleichterte Navigation erwähnt.

⁴ European Strategies to Promote Inland Navigation (SPIN), WG 2 Systems & Technologies, Cost-Benefit Analysis RIS, EC, 2004

8 VERZEICHNISSE

8.1 Beteiligte

An der Erarbeitung des Nationalen Aktionsplans Donauschifffahrt waren zahlreiche Organisationen, Körperschaften und Experten beteiligt. Herzlichen Dank für ihre engagierte Mitarbeit!

Mitglieder des Beirats

DI Gregor Lahounik, Arbeiterkammer Wien – Umwelt und Verkehr
Mag. Werner Windisch, bmvit - Kabinett Vizekanzler
Mag. Heimo Gradischnig, bmvit - Kabinett Staatssekretär
Dr. Viktor Siegl, bmvit - Fachabteilung W1
MR DI Reinhard Vorderwinkler, bmvit - Fachabteilung W2 (Beiratsvorsitzender)
Dr. Leo Grill, bmvit - Fachabteilung W3
Mag. Walter Edinger, Interessengemeinschaft öffentlicher Donauhäfen in Österreich (IGÖD)
DI Bernhard Engleder, Magistratsdirektion der Stadt Wien - Stadtbaudirektion
Prof. DI Dr. Friedrich Zibuschka, Niederösterreichische Landesregierung
Univ.-Doz. DI Dr. Leonhard Höfler, Oberösterreichische Landesregierung
Dkfm. Heinz Hagen, PIANC (International Navigation Association)
Alfred Wolfram, Schenker & Co AG
SR Mag. Otto Schwetz, TINA Vienna
DI Dr. Siegmар Hanser, Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein
MMag. Martin Deusch, WKÖ Fachverband Schifffahrt
DI Wolfram Mosser, WKÖ Fachverband Schifffahrt
Dr. Veronika Kessler, WKÖ Abteilung für Verkehrs- und Infrastrukturpolitik
DI Helmut Pablé, GF via donau

Workshopteilnehmer

Mag. Hannes Schneller, Arbeiterkammer - Sozialpolitik
Mag. Franz Greil, Arbeiterkammer - Verkehrspolitik
DI Bernd Birkhuber, bmvit - Fachabteilung W2
MR DI Walter Prinz, bmvit - Verkehrs-Arbeitsinspektorat
Mag. Reinhard Seitz, BMWA - Ausländerbeschäftigung
Mag. Helmut Richter, DDSG Blue Danube
Otto Szabo, DDSG Blue Danube
Kapitän Gunter Lehninger, DDSG Cargo Betriebsrat
Herbert Petschnig, DDSG Cargo GmbH
Rudolf Hye, Donau-TankschifffahrtsgesellschaftmbH
Rudolf Wagner, Gewerkschaft HTV
Mag. Gritta Scheyhing, WKÖ – Bundessparte Transport und Verkehr
Dr. Christian Spendel, WKÖ – Verkehrs- und Infrastrukturpolitik
Dr. Christian Schmeidl, WK Wien – Sozialpolitische Abteilung

Mag. Hannes Seehofer, Arbeitskreis Wachau
Dr. Ingo Korner, AVL – ARGE Vegetations- und Landschaftsplanung

MR Dr. Leo Grill, bmvit - Fachabteilung W3
MR DI Reinhard Vorderwinkler, bmvit - Fachabteilung W2
Mag. Walter Reckendorfer, EZB TB Zauner
Philip Weller, Internationale Kommission zum Schutz der Donau ICPDR
DI Bernhard Engleder, Magistratsdirektion der Stadt Wien - Stadtbaudirektion
Univ.-Prof. Dr. Bernd Lötsch, Naturhistorisches Museum Wien
Mag. Reinhold Deußner, Österreichisches Institut für Raumplanung
Günter Schobesberger, Umweltaktivist
DI Stefan Salchenegger, Umweltbundesamt Abt. Umweltmanagement, Verkehr & Lärm
Mag. Christian Schramm, via donau – Flussbauliches Gesamtkonzept östlich von Wien
Dipl.-Kauff. Petra Seiwerth, via donau - CREATING, Abfallwirtschaftsplan Donau
DI Johann Wösendorfer, via donau – Ökologie
DI Ulrich Eichelmann, WWF Wasser

Susanne Safer, dasuno
Mag. Nora Sri Jascha, dasuno
Josef Müller, freier Journalist
Dir. Friedrich Pacejka, Interessengemeinschaft öffentlicher Donauhäfen in Österreich (IGÖD)
Dr. Ralph Gallob, ILL – Industrie Logistik Linz GmbH
Dkfm. Heinz Hagen, PIANC – Sektion Österreich
Mag. Christine Starmühler, Starmühler Verlag GmbH
Dr. Siegmund Hanser, Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein
Mag. Patricia Luger, Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein
Mag. Eva Michlits, via donau
Mag. Manfred Seitz, via donau
MMag. Martin Deusch, WKÖ – Bundessparte Transport und Verkehr
Dr. Veronika Kessler, WKÖ - Abt. Verkehrs- und Infrastrukturpolitik
Dr. Christian Spendel, WKÖ - Abt. Verkehrs- und Infrastrukturpolitik

Arbeitsgruppenteilnehmer

Dir. Mag. Walter Edinger, Hafen Wien GmbH & CoKG
Dir. Hubert Mierka, Mierka Donauhafen Krems GmbH & CoKG
Mag. Gottfried Weber, Stadtwerke Krems
DI Dr. Hanser, EHG Ennshafen GmbH
Dir. Mag. Gregor Wöss, Hafen Linz AG
Mag. Gernot Gritzky, Hafen Linz AG

Dr. Karl Brewi, Multinaut Donalogistik GmbH
Norbert Baumann, Danu Transport GmbH
Herbert Petschnig, DDSG Cargo GmbH
Rudolf Hye, Donau-Tankschifffahrtsgesellschaft mbH

Koordination und Projektmanagement

MR DI Reinhard Vorderwinkler, bmvit - Fachabteilung W2

Mag. Manfred Seitz, GF via donau
DI Vera Hofbauer, via donau
DI Josef Schwanzner, via donau
DI Markus Simoner, via donau

8.2 Abkürzungsverzeichnis

AHP	Austrian Hydro Power AG
AMS	Arbeitsmarktservice
AK	Arbeiterkammer
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BMAA	Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten
bm:bwk	Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur
BMF	Bundesministerium für Finanzen
BMJ	Bundesministerium für Justiz
bmvit	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
BMWA	Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit
DG TREN	Europäische Kommission Generaldirektion Energie und Verkehr
DK	Donaukommission
DoRIS	Donau River Information Services
EBU	European Barge Union
EFIP	European Federation of Inland Ports
EIA	European Intermodal Association
ERSTU	European River-Sea-Transport Union
ETF	European Transport Workers' Federation
FP6	6. EU-Forschungsrahmenprogramm
GVP-Ö	Generalverkehrsplan Österreich
IGÖD	Interessengemeinschaft öffentlicher Donauhäfen in Österreich
INE	Inland Navigation Europe
INTERREG	Gemeinschaftsinitiative des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung
NAP	Nationaler Aktionsplan
NGO	non-governmental organization
ÖIR	Österreichisches Institut für Raumplanung
ÖROK	Österreichische Raumordnungskonferenz
OSB	Oberste Schifffahrtsbehörde (bmvit)
ÖWSV	Österreichischer Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein
PIANC	International Navigation Association
RIS	River Information Services – Informationsdienste für die Binnenschifffahrt
RNW	Regulierungsniedrigwasser - Wasserstand an 94% der Tage im Jahr
ROLA	Rollende Landstraße
RO-RO	Roll-on-Roll-off
SCHIG	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
TEN	Transeuropäische Netzwerke
TEN-MIP	Multi-Annual Indicative Programme for Trans-European Transport Projects
TEN-T	Transeuropäische Transportnetzwerke
TEU	Twenty-Foot-Equivalent-Unit (20-Fuß-Container)
tkm	Tonnenkilometer
TMG	Technologie- und Marketinggesellschaft mbH
UN/ECE	Vereinigte Nationen – Wirtschaftskommission für Europa
UVE	Umweltverträglichkeitserklärung
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
WAFF	Wiener ArbeitnehmerInnen Förderungsfonds
WK	Wirtschaftskammer
WSD	Wasserstraßendirektion
WWFF	Wiener Wirtschaftsförderungsfonds
ZKR	Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

8.3 Glossar

Abladetiefe	der einem bestimmten Beladungszustand entsprechende Tiefgang eines Schiffes in Ruhelage
Absunk	Maß, um das ein fahrendes Schiff gegenüber seiner Ruhelage einsinkt (fahrdynamisches Einsinken)
Basisstation	stationäre Einrichtung für River Information Services am Ufer; ausgerüstet mit Transpondern, die Schiffsdaten empfangen und weiterleiten
Betriebsform	unterscheidet sich durch die tägliche Einsatzzeit des Schiffes: A = 14 h/d; B = 18 h/d; C = 24 h/d (kontinuierlicher Betrieb)
Buhne	Wasserbauwerk zur Flussregulierung; engt durch Steinaufschüttungen quer zum Fluss das Flussbett ein, wodurch der Wasserstand in der Fahrrinne steigt
DoRIS	das österreichische Schifffahrtssystem zur Erfassung und Darstellung von Schiffen auf einer elektronischen Wasserstraßenkarte
externe Kosten	Kosten oder Nachteile, die einer Gemeinschaft entstehen, ohne dass derjenige, der sie verursacht, für sie aufkommt (z. B.: Verunreinigung von Luft und Wasser); im Verkehrswesen auch als „negative externe Effekte“ des Verkehrs bezeichnet
Fahrrinne	Teil des Fahrwassers, in dem für den durchgehenden Schiffsverkehr bestimmte Breiten und Tiefen vorhanden sind
Fahrwasser	der nach dem jeweiligen Wasserstand für die durchgehende Schifffahrt benutzbare Teil der Wasserstraße
Fahrwasserverhältnisse	Zustand des Fahrwassers (Länge, Breite etc.)
Frachtrate	auch Frachtsatz bzw. Frachttarif; Preis, der für eine bestimmte Güterart für eine bestimmte Strecke unter bestimmten Bedingungen bezahlt wird
Gefahrgut	Stoffe und Gegenstände, von denen bei Unfällen oder unsachgemäßer Behandlung während des Transports Gefahren für Mensch, Tier und Umwelt ausgehen können
Gewässervernetzung	Öffnung ehemaliger Altarme zur Wasserversorgung ökologisch wertvoller Gebiete
Hafenentgelt	Gebühr für die Hafenbenützung
Hafeninfrastruktur	Kaimauern, befestigte Flächen, Gleisanlagen
Hafensuprastruktur	Hafenanlagen wie Kräne, Lagerhallen oder Bürogebäude
Hauptlauf	im intermodalen Verkehr jener Verkehrsträger, der den deutlich längsten Streckenteil durchführt
Haus-Haus-Verkehr	Verkehr zwischen einem Lieferpunkt und einem Empfangspunkt ohne Wechsel des Verkehrsmittels
Havarie/Havarei	Schäden, die ein Schiff oder die Ladung während einer Fahrt treffen
Hinterlandverkehr	Seehafen: Anschlussverkehr durch einen Landverkehrsträger: Bahn, Straße, Binnenschiff; Binnenhafen: Anschlussverkehr durch Bahn oder Straße
Hub-Spoke-System	Verkehrsnetz aus einem zentralen Umschlagpunkt (Nabe/Hub) und sternförmig auf diesen Punkt zulaufenden Strecken
Inland-AIS	Erweiterung des Nachrichtenumfangs des maritimen AIS-Standards um die Bedürfnisse der Binnenschifffahrt (AIS = Automatic Identification System)
Inland-ECDIS	Inland Electronic Chart Display and Information System; grundlegender Standard für die Visualisierung digitaler Binnenschifffahrtskarten
Kombinierter Verkehr	multimodaler Verkehr, bei dem komplette Ladeeinheiten (z. B. Container, Sattelaufleger oder komplette LKWs) von mindestens zwei unterschiedlichen Verkehrsträgern befördert werden

Leichtern	das Um- oder Überschlagen einer Schiffsladung (wenn dieses zu tief liegt oder sich festgefahren hat) an Land oder auf ein anderes Schiff (vor allem bei Niedrigwasser)
Liniendienst	Schiffsverkehr mit fixierten Lade- und Löschhäfen sowie Ankunfts- und Abfahrtszeiten, die den Verladern regelmäßig bekannt gegeben werden
Logistikdienstleister	organisiert die gesamte logistische Kette von der Produktionsstätte bis zum Kundenlager; kann auch über Transportressourcen verfügen
Massengüter	unverpackte, mit Greifern, Baggern und dergleichen zu verladene Güter (z. B. Kohle, Erz und Getreide)
Motorgüterschiff	selbst fahrendes Schiff mit eigenem Antrieb und Laderaum zum Transport fester Güter
multimodaler Verkehr	Transport von Gütern mit zwei oder mehreren verschiedenen Verkehrsträgern
notices to skippers	standardisierte Bekanntgaben über zumeist zeitlich begrenzte Einschränkungen und Vorgaben für die Schifffahrt; in Österreich unter www.doris.bmvit.gv.at
„nasser“ Verkehr öffentlicher Hafen	Direktverkehr auf der Wasserstraße Hafen, der im Eigentum der öffentlichen Hand steht; Hafenbenutzbarkeit durch jeden Schifffahrtstreibenden unter gleichen Bedingungen
Paarigkeit	Verkehrsmenge innerhalb einer bestimmten Zeitspanne ist in beiden Flussrichtungen (z. B. Donau: zu Berg und zu Tal) gleich groß
Partikulier	selbständiger Binnenschiffer mit höchstens drei Schiffen ohne landgestützte Organisation; häufig Schiffseigner und Schiffsführer in einer Person
Pegel	Einrichtung zur Messung des Wasserstands überirdischer Gewässer
Reederei	Schifffahrtsunternehmen mit eigenen Schiffen sowie Verwaltung und Verkaufsorganisation an Land
RNW	jener Wasserstand, der einem Abfluss mit einer Überschreitungsdauer von 94 % der eisfreien Zeit entspricht
Schifffahrtsabgaben	öffentlich-rechtliche Abgaben, die für die Benutzung von Wasserstraßen (üblicherweise Kanäle) eingehoben werden
Schleuse	hydraulisches System zur Überwindung von Höhenunterschieden (z. B. Staustufen) entlang einer Wasserstraße, bei dem durch Füllen oder Entleeren der Schleusenkammer Schiffe gehoben oder gesenkt werden
Schubboot (Schubschiff)	Motorschiff, das selbst keine Ladung transportiert und nur der Beförderung (dem Schieben) von Schubleichtern dient
Schubleichter (Barge) Schubverband	antriebsloses Schiff, das von einem geeigneten Motorschiff geschoben wird Verband aus einem Motorschiff und einem oder mehreren Schubleichtern, die für die Dauer der Fahrt fest miteinander verbunden sind und sich wie ein einziges Schiff verhalten
Schwertgut Stückgut	Güter mit einem Gewicht von mehr als einer Tonne/m ³ in Verpackung (Kisten, Gebinde, Säcke) oder stückweise (Baumstämme, Maschinen) beförderte Güter (im Gegensatz zum Massengut)
Tauchtiefe	Summe aus Tiefgang und Absunk
Tonnenkilometer	Beförderung einer Tonne über eine Distanz von einem Kilometer
Tracking & Tracing	elektronische Sendungsverfolgung, meist via GPS; zur Lokalisierung von transportierten Güter- und Ladeeinheiten und deren Status-Informationen
Transponder	ein drahtloses Kommunikations-, Anzeige- oder Kontrollgerät, das eingehende Signale aufnimmt und diese automatisch beantwortet
Umschlaglande Verlader	Umschlagstelle ohne eigenes künstliches Hafenbecken Auftraggeber eines Transports
Vor- und Nachlauf	zu Beginn und am Ende liegende Teilstrecken einer Transportkette, die durch den Hauptlauf komplettiert wird

8.4 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: System Binnenschifffahrt	6
Abbildung 2: Stärken-Schwächen-Vergleich der Donauschifffahrt	7
Abbildung 3: Transportaufkommen auf der österreichischen Donau	9
Abbildung 4: Transportkapazitäten der Verkehrsträger	12
Abbildung 5: Wegekosten der Verkehrsträger im Donaukorridor	13
Abbildung 6: Externe Kosten der Verkehrsträger	14
Abbildung 7: Wirkungsgefüge Donauschifffahrt	19
Abbildung 8: Projektorganisation	20
Abbildung 9: Maßnahmenkatalog des NAP im Überblick	23
Abbildung 10: Organisation der Umsetzung des Nationalen Aktionsplans Donauschifffahrt	96

8.5 Quellenverzeichnis

Bundesministerium für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr: Binnenschifffahrtsmemorandum, Wien 1991

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie: DONUM-Bericht, Wien 2003

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie: Generalverkehrsplan Österreich 2002, Wien 2002

EFIN-Reflexionsgruppe: European Framework for Inland Navigation, 2004

Forum Binnenschifffahrt und Logistik: Handlungskonzept, 2004

Europäische Kommission: Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“, Brüssel 2001

Europäische Kommission: Prospects of Inland Navigation within the enlarged Europe (PINE), Brüssel 2004

Europäische Kommission: European Strategies to promote Inland Navigation (SPIN), Brüssel 2005

Europäische Kommission: Konsultationspapier – Integriertes Europäisches Aktionsprogramm für die Binnenschifffahrt, Brüssel 2005

Management Consulting: Österreichische Donauhäfen – Investitionsstrategie, Wien 2001

Österreichisches Institut für Raumplanung: Entwicklung des Güterverkehrs in Korridoren, Wien 2004

Österreichisches Institut für Raumplanung: „UVE Flussbauliches Gesamtprojekt östlich von Wien“ Kosten-Nutzen-Analyse, Wien 2004

PLANCO Consulting GmbH: Potenziale und Zukunft der deutschen Binnenschifffahrt, Essen 2003

PLANCO Consulting GmbH: Potenziale und Zukunft der deutschen Binnenschifffahrt – Schlussfolgerungen und Empfehlungen, Essen 2003

Statistik Austria: Statistisches Jahrbuch 2005, Wien 2005

verdi: Stand und Perspektiven der deutschen Binnenschifffahrt, Berlin/Duisburg 2004

via donau: Handbuch der Donauschifffahrt, Wien 2005

via donau: Manual on Danube Ports, Wien 2003

**Bundesgesetz über Aufgaben und Organisation der Bundeswasserstraßenverwaltung –
Wasserstraßengesetz (BGBl. 144/04)**

VO des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die Mindestbesatzung von
Fahrzeugen (Schiffsbesatzungsverordnung)

NOTIZEN



*Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie*