

ENDBERICHT 2015



NATIONALER AKTIONSPLAN

DONAUSCHIFFFAHRT





Die Wasserstraße Donau hat große Bedeutung für das Verkehrssystem in Österreich und in Europa, denn die Binnenschifffahrt ist der sicherste und umweltfreundlichste Verkehrsträger. Die Güter, die jährlich ohne Lärm und Staus auf der österreichischen Donau transportiert werden, sind eine Entlastung für Straße und Schiene. Freie Kapazitäten stehen ausreichend zur Verfügung und stellen vor allem für den Transport von Massengütern eine unschlagbar kostengünstige Alternative dar.

Seitdem der Nationale Aktionsplan Donauschifffahrt (NAP) 2006 ins Leben gerufen wurde hat sich die Welt drastisch geändert. So war die Donauschifffahrt ab 2008 mit einer beispiellosen Wirtschaftskrise konfrontiert. Trotz der geänderten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen konnten – gemeinsam mit unterschiedlichsten Akteuren – in allen zehn Themenbereichen des NAP-Maßnahmenpakets gute Ergebnisse erzielt werden.

Das österreichische Wasserstraßenmanagement ist heute kundenorientierter und effizienter. In Witzelsdorf und Bad Deutsch-Altenburg wurden Pilotprojekte zur Verbesserung der ökologischen und nautischen Verhältnisse östlich von Wien realisiert. Des Weiteren konnten kraftwerksbedingte Pegelstandschwankungen minimiert und Wartezeiten an den österreichischen Schleusen reduziert werden. Elektronische Schifffahrtswegdienste wurden national und international ausgebaut. Initiativen im Rahmen der EU-Donauraumstrategie erwirkten erstmalig breite internationale Zustimmung zur Verbesserung der Fahrwasserhältnisse entlang der gesamten Donau.

Wie dieser NAP-Endbericht zeigt, ist die heutige Ausgangslage für die Wasserstraße Donau im Vergleich zu 2006 deutlich besser. Dennoch gilt es die Anstrengungen fortzuführen, um das Potenzial dieses – für Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft – vorteilhaften Verkehrsträgers in Zukunft stärker zu nutzen. Mit dem „Aktionsprogramm Donau des bmvit bis 2022“ findet der Nationale Aktionsplan Donauschifffahrt nun einen würdigen Nachfolger.

Alois Stöger

*Bundesminister für Verkehr,
Innovation und Technologie*

Inhalt

1. Was ist der Nationale Aktionsplan Donauschifffahrt?	1
2. Umsetzungsschwerpunkte seit 2013	4
3. Maßnahmenüberblick – Status 2015	6
I. INFRASTRUKTUR	7
Ausgangslage 2006.....	7
Status 2015	7
Gesetzte Maßnahmen 2006 bis 2015	8
II. HÄFEN	12
Ausgangslage 2006.....	12
Status 2015	12
Gesetzte Maßnahmen 2006 bis 2015	12
III. INFORMATIONSSYSTEME	15
Ausgangslage 2006.....	15
Status 2015	15
Gesetzte Maßnahmen 2006 bis 2015	16
IV. FLOTTE	19
Ausgangslage 2006.....	19
Status 2015	19
Gesetzte Maßnahmen 2006 bis 2015	20
V. AUS- & WEITERBILDUNG	22
Ausgangslage 2006.....	22
Status 2015	22
Gesetzte Maßnahmen 2006 bis 2015	23
VI. PROMOTION	24
Ausgangslage 2006.....	24
Status 2015	24
Gesetzte Maßnahmen 2006 bis 2015	24
VII. DATEN & FAKTEN	26
Ausgangslage 2006.....	26
Status 2015	26
Gesetzte Maßnahmen 2006 bis 2015	27
VIII. NEUE MÄRKTE	29
Ausgangslage 2006.....	29
Status 2015	29
Gesetzte Maßnahmen 2006 bis 2015	29
IX. FÖRDERUNGEN	32
Ausgangslage 2006.....	32
Status 2015	32
Gesetzte Maßnahmen 2006 bis 2015	32
X. INTERNATIONALE AKTIVITÄTEN	34
Ausgangslage 2006.....	34
Status 2015	34
Gesetzte Maßnahmen 2006 bis 2015	34
4. Die Kosten des NAP	37
5. Zielerreichung und Wirkungen des NAP	39
6. Ausblick	48

1. Was ist der Nationale Aktionsplan Donauschifffahrt?

Die Wasserstraße Donau ist Teil des österreichischen Verkehrssystems und stellt eine **umweltfreundliche, sichere und kostengünstige Transportalternative** zur Straße dar. Die Verkehrspolitik auf internationaler wie nationaler Ebene hat die Vorteile der Binnenschifffahrt erkannt und fordert in ihren Leitlinien und Instrumenten verstärkt deren Weiterentwicklung.

Der **Nationale Aktionsplan Donauschifffahrt** (NAP) war seit 2007 im jeweils aktuellen Bundesregierungsprogramm verankert und stellte das speziell auf die österreichische Binnenschifffahrt ausgerichtete strategische Instrument dar. Mit seinen 40 konkreten Maßnahmen zur Forcierung der Donauschifffahrt war er somit im Rahmen der nationalen Verkehrspolitik die Basis für **Österreichs Schifffahrtspolitik** bis 2015. Für die Umsetzung des NAP war viadonau im Auftrag des bmvit zuständig.

Durch das **Zusammenspiel einzelner Maßnahmen** in zehn unterschiedlichen Bereichen – von der Infrastruktur über Flotte und Ausbildung bis hin zur internationalen Zusammenarbeit – sollte eine stärkere Nutzung der Wasserstraße unter Berücksichtigung von Umweltinteressen und Sicherheitserfordernissen erreicht werden.

Die Umsetzung von NAP-Maßnahmen hat in den letzten Jahren zentrale Impulse gesetzt, um die **Schifffahrt innovativer, verlässlicher und noch umweltfreundlicher** zu machen. Erarbeitet wurde der Nationale Aktionsplan Donauschifffahrt in intensiver Zusammenarbeit mit Schifffahrtsunternehmen, Häfen, relevanten Interessensvertretungen, der verladenden Wirtschaft und der Politik.



Integrierter Ansatz für eine starke Donauschifffahrt

Ziele des Nationalen Aktionsplans Donauschifffahrt

Verkehrspolitische Ziele

Die verkehrspolitische Zielsetzung des Nationalen Aktionsplans Donauschifffahrt war eine Verdoppelung der **jährlich auf der Donau transportierten Güter auf 25 bis 30 Millionen Tonnen** und eine Steigerung des Modal Split-Anteils der Donauschifffahrt auf 25 bis 30%. Dabei wurde 2006 von folgenden Annahmen ausgegangen:

- Durchschnittlich 4% **BIP-Wachstum** pro Jahr in den südosteuropäischen Donauanrainerstaaten und 2% in westeuropäischen Staaten
- Jährlicher **Anstieg des grenzüberschreitenden Güterverkehrs** im österreichischen Donaukorridor um 6 bis 8%, auf 100 Millionen Tonnen im Jahr 2015
- **Projekte** zur Förderung der Donauschifffahrt werden **in allen Donauanrainerstaaten** realisiert (z. B. Variante A bei Straubing-Vilshofen)
- Die **Maximalvariante des NAP** mit einem Budget von 270 Millionen Euro (exklusive Flussbauliches Gesamtprojekt östlich von Wien) wird umgesetzt

Für die **weltweite Wirtschaftskrise** waren 2006 noch keine Anzeichen bemerkbar. Die allgemeine Konjunktur, die ab 2008 eingebrochen ist, hängt eng mit der Entwicklung des Transportaufkommens zusammen. Dies hat nicht nur die Donauschifffahrt, sondern auch die anderen Verkehrsträger negativ beeinflusst. Die ersten beiden wesentlichen Annahmen haben sich somit nicht bewahrheitet. Detaillierte Angaben zu den tatsächlichen Entwicklungen sind in Kapitel 5 zu finden.

Wirtschaftspolitische Ziele

Die wirtschaftspolitischen Zielsetzungen waren eng mit der **Steigerung der transportierten Güter per Binnenschiff** und der Veränderung des Modal Splits zu Gunsten der Wasserstraße verbunden. Der Wirtschaftsstandort Österreich würde dadurch profitieren, dass die Transportkosten sinken. Zusätzlich sinkt der volkswirtschaftliche Investitionsbedarf in Infrastruktur, da die Wegekosten auf der Wasserstraße am geringsten sind.

Umweltpolitische Ziele

Die Verlagerung des Verkehrs auf die Wasserstraße sollte auch **der Umwelt zugutekommen**, da die Schifffahrt die geringsten externen Kosten verursacht, kaum zusätzliche Flächen beansprucht und vergleichsweise wenig Energie verbraucht. Konkrete umweltpolitische Ziele, die nicht von den transportierten Tonnen auf der Donau abhängen waren:

- Verbesserung der Umweltperformance der österreichischen Flotte (Reduktion der Emissionen, Abfallentsorgung etc.)
- Fortführung der ökologischen Renaturierungsmaßnahmen und Umsetzung von wasserbaulichen Aktivitäten im Einklang mit der Natur

Direkte Wirkungsziele des NAP

In Zeiten von knappen Budgets haben die Auswahl der effizientesten Maßnahmen und das Sicherstellen der Wirkungen durch ein entsprechendes Monitoring höchste Priorität. Aus diesem Grund wurden die NAP-Aktivitäten einer **Wirkungsanalyse** in den Bereichen **Donaunlogistik**, **Wasserstraße**, **Umwelt** und **Verkehrssicherheit** unterzogen. Durch ihren **integrativen Charakter** haben die Aktivitäten meist – in unterschiedlicher Intensität – zu Zielen in mehreren Bereichen beigetragen.

Bereich	Wirkungsziele
Donaunlogistik 	Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Donauschifffahrt
Wasserstraße 	
Umwelt 	Steigerung der Umweltfreundlichkeit der Donauschifffahrt
Verkehrssicherheit 	

2. Umsetzungsschwerpunkte seit 2013

Im Jahr 2012 wurde der letzte Fortschrittsbericht für die Periode 2010-2012 veröffentlicht. In diesem Kapitel werden die wesentlichen Fortschritte seit 2013 zusammengefasst.

INFRASTRUKTUR: Im Juli 2014 konnte die bauliche Umsetzung des **Pilotprojektes Bad Deutsch-Altenburg** realisiert werden, das erstmals alle Verbesserungsmaßnahmen umsetzt, die für die Donau östlich von Wien entwickelt wurden. Seit 2014 befindet sich das EDV-gestützte **Wasserstraßen-Management System (WAMS)**, das wesentlich zur Effektivität und Effizienz beiträgt, im Probebetrieb. Im Rahmen von **Renaturierungsprojekten** wurde unter anderem 2013 die Nebenarme in Schallemersdorf und Schönbühel und 2014 der Johler Arm wieder an den Hauptstrom angebunden. Mit dem **Masterplan für die Instandhaltung der Donau** und ihrer Nebenflüsse wurde auf technischer und politischer Ebene eine wichtige Grundlage zur Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse an der gesamten Donau geschaffen.

HÄFEN: Im Jahr 2014 wurde ein **automatisiertes An- und Ablegeservice** für die öffentlichen Donauhäfen eingerichtet, welches Meldungen über ein- und ausfahrende Schiffe elektronisch an den Hafenmeister übermittelt. Die Projekte „**INWAPO**“ (neue Logistikservices) und „**DaHar**“ (Einbindung südosteuropäischer Häfen in multimodale Logistikketten) konnten abgeschlossen werden.

INFORMATIONSSYSTEME: Seit 2014 bietet die „**DoRIS mobile App**“ aktuelle Informationen zur österreichischen Wasserstraße für die Nutzer von Smartphones und Tablets. Über das im Rahmen von NEWADA duo eingerichtete „**Fairway Information Service**“ (**FIS**)-Portal sind die wichtigsten Fahrwasserdaten von Österreich bis Rumänien abrufbar. „**IRIS Europe 3**“ baute die harmonisierte Umsetzung von River Information Services (RIS) in den Donauanrainerstaaten weiter aus und konnte nach zwei Jahren Laufzeit Ende 2014 erfolgreich abgeschlossen werden.

FLOTTE: Die 2014 veröffentlichte Studie „**Innovative Danube Vessel**“ untersuchte **Antriebstechnologien, innovative Treibstoffe, Niedrig-Emissionslösungen** und Ansätze für (Energie-) effiziente Schiffe im Donauraum. Im Projekt „**CO-WANDA**“ wurde ein **grenzüberschreitendes Abfallwirtschaftssystem** für die Donau entwickelt und ein internationales Abkommen vorbereitet.

AUS- UND WEITERBILDUNG: Jungen Menschen die Berufe in der Binnenschifffahrt näher zu bringen und webbasierte Weiterbildungsmöglichkeiten anzubieten waren zwei Schwerpunkte der **Kooperation zwischen nautischen und logistischen Bildungseinrichtungen** im Rahmen des Projektes „**HINT**“.

PROMOTION: Die Möglichkeiten der Donau als attraktive Transportachse wurden auf der **transport logistic** 2013 aufgezeigt und auch 2015 wieder gemeinsam mit den öffentlichen Donauhäfen Österreichs präsentiert. Mit 150 TeilnehmerInnen waren die **Danube Business Talks** im Frühling 2014 eine erfolgreiche Veranstaltung, die erstmalig Schlüsselakteure aus der Industrie mit politischen Entscheidungsträgern zusammenbrachte.

DATEN & FAKTEN: Die **Wasserstraßenkarten** wurden aktualisiert, statistische Daten zur österreichischen Wasserstraße in **Jahresberichten** laufend publiziert und das **Handbuch der Donauschifffahrt** vollständig überarbeitet in vier Sprachen herausgegeben. Zusätzlich erschien 2014 erstmals der „**Common Danube Report**“ mit Kennzahlen zur Wasserstraße Donau von Österreich bis Rumänien. „REWWay“ trug unter anderem durch **maßgeschneiderte Unterrichtsmaterialien** zur Verankerung von Wissen zur Schifffahrt in relevanten Lehrplänen bei.

NEUE MÄRKTE: Der Arbeitsschwerpunkt rund um **nachwachsende Rohstoffe** brachte Unternehmen zusammen, die gemeinsam Transporte auf der Wasserstraße durchführten. Die Erkenntnisse der Initiative wurden in einem Argumentarium zusammengefasst.

FÖRDERUNGEN: Das „Förderprogramm umweltfreundliches Binnenschiff“ läuft von 2014 bis 2017 und unterstützt mit insgesamt **zwei Millionen Euro** umweltfreundliche Schiffsaus- und –umrüstungen sowie Modifikationen des Schiffskörpers.

INTERNATIONALE AKTIVITÄTEN: PLATINA II dient der Umsetzung des europäischen Aktionsprogrammes NAIADES II und wird seit 2013 von viadonau koordiniert. Die **Richtlinie** zu den transeuropäischen Verkehrsnetzen und das zugehörige Finanzierungsinstrument, die „Connecting Europe Facility“, wurden stark **mitgestaltet**. Die EU Strategie für den Donauraum und „NEWADA duo“ legten besonderes Augenmerk auf die **Harmonisierung der Wasserstraßeninstandhaltung** entlang der gesamten Donau.

3. Maßnahmenüberblick – Status 2015

NACHHALTIGE STÄRKUNG UND FÖRDERUNG DER DONAUSCHIFFFAHRT IM ÖSTERREICHISCHEN GÜTERVERKEHRSSYSTEM	
INFRASTRUKTUR Erhalten und Verbessern der Wasserstraßen-Infrastruktur	<ol style="list-style-type: none"> 1 Beseitigen der nautischen Engpässe auf der österreichischen Donau 2 Sicherstellen einer adäquaten Wasserstraßen-erhaltung 3 Minimieren der Schleusen-revisionszeiten 4 Mitwirken an einer integralen Verbesserung der Fahrwasser-verhältnisse an der gesamten Donau
HÄFEN Weiterentwickeln der Donauhäfen zu multimodalen Logistikzentren	<ol style="list-style-type: none"> 1 Erstellen einer Entwicklungs- und Investitionsstrategie der österreichischen Donauhäfen und -länder 2 Fördern der Modernisierung von Häfen und Ländern 3 Stimulieren von Betriebs- ansiedlungen an der österreichischen Donau 4 Unterstützung der Weiterentwicklung von städt. europäischen Donauhäfen
INFORMATIONSSYSTEME Einführen und Weiterentwickeln von RIS auf der Donau	<ol style="list-style-type: none"> 1 Implementieren des Schiffs- informationssystems DoRIS in Österreich 2 Weiterentwickeln von RIS für behördliche und kommerzielle Nutzer 3 Weiterentwickeln von RIS-relevanten Technologien 4 Unterstützen der Donausstaaten bei der Implementierung von RIS
FLOTTE Modernisieren der österreichischen Flotte	<ol style="list-style-type: none"> 1 Verbessern der Umweltpformance der Donauflotte 2 Erhöhen der Sicherheit in der Schifffahrt 3 Verbessern der Rahmen- bedingungen für Investitionen in die Flotte 4 Forcieren von innovativen Vorhaben im Schifffahrtssektor
AUS- & WEITERBILDUNG Investieren in Ausbildungs- und Qualifikation	<ol style="list-style-type: none"> 1 Starten einer Ausbildungs-offensive 2 Verbessern des Weiterbildungs-angebots 3 Ermöglichen qualifizierter Ausländer- beschäftigung 4 Verbessern der arbeits- und sozialrechtlichen Rahmen- bedingungen im Sozialen Dialog
PROMOTION Erhöhen des Bekanntheitsgrades und Stärken des Images der Donauschifffahrt	<ol style="list-style-type: none"> 1 Schaffen und Umsetzen einer abgestimmten PR-Strategie 2 Betreiben einer nationalen Plattform für Öffentlichkeits- arbeit pro Donauschifffahrt 3 Verstärken der nationalen Lobbying- Aktivitäten pro Donauschifffahrt 4 Durchführen einer Imagekampagne pro Donauschifffahrt
DATEN & FAKTEN Vorarbeiten des Wissensstandes und Verbessern der Datengrundlagen zur Donauschifffahrt	<ol style="list-style-type: none"> 1 Erheben und Aufbereiten von Datengrundlagen zur Donauschifffahrt 2 Bereitstellen von webbasierten Daten und Fakten zur Donauschifffahrt 3 Einbringen der Donauschifffahrt in Aus- und Weiter- bildung 4 Aufbauen eines Informations- und Schulungszentrums im Ennehafen
NEUE MÄRKTE Erreichen der Transportpotentiale der Wasserstraße Donau	<ol style="list-style-type: none"> 1 Betreiben von Logistikberatung pro Donauschifffahrt 2 Stimulieren von Kooperationen zwischen Schiene und Straße 3 Unterstützen des Aufbaus von Liniendiensten an der Donau 4 Forcieren des Aufbaus von nationalen Schiffsagenturen im Donauraum
FÖRDERUNGEN Bereitstellen von Fördermitteln zur Modernisierung der Donauschifffahrt	<ol style="list-style-type: none"> 1 Fördern von flexiblen und leistungsfähigen Umschlaganlagen 2 Fördern einer umwelt- und marktgerechten österreichischen Flotte 3 Fördern des Aufbaus von Container- Liniendiensten und neuem multimodalen Verkehr 4 Fördern von innovativen Technologie- anwendungen in der Donauschifffahrt
INTERNATIONALE AKTIVITÄTEN Stärken der europäischen Binnenschifffahrt	<ol style="list-style-type: none"> 1 Forcieren der Entwicklung und Umsetzung des Europäischen Aktionsplans 2 Mitwirken an der Harmonisierung der legislativen und institutionellen Rahmen- bedingungen 3 Verbessern des Images der europäischen Binnenschifffahrt 4 Ausüben einer aktiven Rolle bei der Entwicklung des Donau- Donau- Korridors

Maßnahme umgesetzt (abgeschlossen)
 Maßnahme umgesetzt (Daueraufgabe)
 Maßnahme verworfen

I. INFRASTRUKTUR

Ausgangslage 2006

Die Fahrwassertiefe in Teilen der freien Fließstrecke **östlich von Wien** betrug etwa **2,20 m** (1,90 m Abladetiefe) bei RNW und stellte den schwächsten Abschnitt an der österreichischen Donau dar. Beim zweiten Engpass in der **Wachau** war eine Fahrwassertiefe von 2,50 nahezu durchgehend sichergestellt, die Problemstellen konzentrierten sich auf **drei Furtbereiche** mit einer akkumulierten Länge von weniger als 3 km. Der Auslastungsgrad der Schiffe betragen nur ca. 60%.

Im jährlichen Bauprogramm von bmvit und viadonau wurden Maßnahmen zur Wasserstraßenerhaltung festgelegt. Für jede Maßnahme wurde ein Einzelprojekt aufgesetzt. **Rasches reagieren auf Extremereignisse** war mit der bestehenden Vergaberechtssituation **nur eingeschränkt möglich**. Zusätzlich galt es die **EU-Wasserrahmenrichtlinie** (Richtlinie 2000/60/EG) durch ökologische Aktivitäten entlang der Wasserstraße Donau umzusetzen.

In den freien Fließstrecken östlich von Wien und in der Wachau kam es im RNW-Bereich zeitweise zu **Pegelstandsschwankungen von bis zu 4 dm**, die in Zusammenhang mit dem Wehrbetrieb durch Austrian Hydro Power (heute Verbund) standen.

Schleusenrevisionszeiten betragen drei bis vier Monate und wurden zu – für die Schifffahrt – ungünstigen Terminen durchgeführt. Erhebliche **Zeitverzögerungen** in der Hochsaison der Personenschifffahrt (Sommermonate) waren die Folge.

Die Beseitigung der **Engpässe entlang der gesamten Donau** wurde 2004 als prioritäres Vorhaben im Rahmen der Transeuropäischen Verkehrsnetze festgelegt. Straubing-Vilshofen und Wien-Bratislava galten als schwächste Streckenabschnitte. Vor allem in südosteuropäischen Staaten wurden **ökologischer Aspekte** bei der Beseitigung von Engpässen oftmals vernachlässigt. Die Erfahrungen aus dem Flussbaulichen Gesamtprojekt östlich von Wien könnten als Hilfestellung dienen.

Status 2015

Das Wasserstraßenmanagement wurde seit 2006 laufend optimiert und zeichnet sich heute durch eine **systematische und proaktive Herangehensweise** aus. Aufbauend auf statistischen Erfahrungswerten werden Instandhaltungsmaßnahmen weitestgehend vor den Niederwasserperioden und somit vor dem etwaigen Auftreten von Fehltiefen für die Schifffahrt gesetzt.

Erst kürzlich eingeführt, ermöglicht das **Wasserstraßenmanagement System** zwischen verschiedenen Handlungsoptionen abzuwägen, Prioritäten zu setzen und jene Maßnahmen mit dem besten Verhältnis von Kosten und Nutzen auszuwählen.

Zusätzlich werden die **Informationen zum Zustand der Wasserstraße** laufend erfasst und nutzerfreundlich aufbereitet. So lässt sich beispielsweise über das Jahr 2014 sagen, dass eine Fahrwassertiefe von 2,50 m für einen 4er Schubverband zu Tal ohne Begegnungsverkehr in der Wachau an 352 Tagen erreicht wurde und durchgehend über 2,30 m lag. In der freien Fließstrecke östlich von Wien wurde die Fahrwassertiefe von 2,50 m an 222 Tagen erreicht, wobei nur an 32 Tagen weniger als 2,30 m zur Verfügung standen. Generell war das Jahr 2014 durch schwierige Bedingungen gekennzeichnet, die Wasserstände zeigten einen ungewöhnlichen Jahresverlauf und die durch das Juni-Hochwasser 2013 verursachten Anlandungen in der Fahrrinne galt es schrittweise zu beseitigen. Der Auslastungsgrad der Schiffe betrug im Jahr 2014 dennoch 61,4%.

Die Vergabepaxis zur Wasserstraßeninstandhaltung bezieht auch **mehrjährige Rahmenverträge** mit ein. Dadurch sind weniger Einzelvergaben nötig und der Zeitaufwand für Vergabeverfahren konnte verringert werden.

Durchflussschwankungen bei den Kraftwerken Melk und Freudenau sind durch eine geänderte Wehrbetriebsordnung auf eine Bandbreite von 1 dm pro Tag beschränkt. viadonau kontrolliert die Einhaltung im Zuge der Wehraufsicht.

Die **EU-Wasserrahmenrichtlinie** wurde schrittweise umgesetzt, indem Kiesinseln geschüttet, Ufer strukturiert, Fischaufstiegshilfen eingerichtet und verlandete Altarme ausgebaggert bzw. wieder an den Hauptstrom angebunden wurden. Von 2007 bis 2014 konnten insgesamt 20,2 km Naturufer geschaffen und 10,45 km Nebengewässer durch Gewässervernetzung renaturiert werden.

Seit Winter 2008 wird ein **optimiertes Revisionskonzept** für die österreichischen Schleusen angewandt. Revisionsarbeiten werden von November bis März umgesetzt und ungeplante Reparaturen rascher durchgeführt. Die Verfügbarkeit der Schleusen lag 2014 bei 99,7%. Schleusenrevisionen und Großreparaturen machten 84% aller Sperrtage der insgesamt 18 Schleusenkammern aus. Eine Kundenbefragung mit 133 Rückmeldungen hat Ende 2014 ergeben, dass die Nutzer der österreichischen Donau den Zeitpunkt und die Dauer der Sperren (für Revisionen und Reparaturen) zu 70% als „ausgezeichnet“ oder „gut“ beurteilen.

Die Beseitigung der **Engpässe entlang der Donau** gilt nach wie vor als Priorität im Rahmen der Transeuropäischen Verkehrsnetze. Das bmvit und viadonau übernehmen eine koordinierende Rolle im Rahmen der **EU-Donauraumstrategie** und trugen mit den **NEWADA-Projekten** zu einer abgestimmten Vorgehensweise bei den Wasserstraßenverwaltungen bei. Das „Joint Statement“ und das darauf aufbauende Handbuch zur integrativen Planung und Umsetzung von Infrastrukturprojekten an der Wasserstraße führen zur stärkeren Berücksichtigung von ökologischen Gesichtspunkten bei der Entwicklung der Binnenschifffahrt.

Gesetzte Maßnahmen 2006 bis 2015

1 Beseitigen der nautischen Engpässe auf der österreichischen Donau

Das bmvit hat im Jahr 2002 das **"Flussbauliche Gesamtprojekt Donau östlich von Wien"** (FGP) initiiert, welches die Verbesserung der Fahrwasserhältnisse für die Schifffahrt und Verbesserungen der ökologischen Verhältnisse im Nationalpark Donau-Auen gleichermaßen zum Ziel hat. Ein Teil der Kosten wird von der EU im Rahmen der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) übernommen.

Von 2007 bis 2009 wurde das **Pilotprojekt Witzelsdorf** umgesetzt, um die Wirkung von ökologisch optimierten Buhnen in Kombination mit flächigem Uferrückbau zu erproben. Die bisher vorliegenden Monitoring-Ergebnisse zeigen deutliche Verbesserungen hinsichtlich der Sohleintiefung und der ökologischen Bedingungen, während aus nautischer Sicht ein zusätzlicher Optimierungsschritt erforderlich ist. Dieser wurde bereits zur Genehmigung eingereicht.

Bis 2008 wurden die flussbaulichen Maßnahmen mittels **Modellversuchen** im Wasserbaulabor der Technischen Universität Wien optimiert.

Von Februar 2012 bis Juli 2014 erfolgte die bauliche Umsetzung des **Pilotprojekts Bad Deutsch-Altenburg**. In einem knapp drei Kilometer langen Flussabschnitt wurden erstmals alle Verbesserungsmaßnahmen für Ökologie und Schifffahrt umgesetzt, die in den letzten Jahren für die Donau östlich von Wien entwickelt wurden. Insbesondere wurde die Grobkiesanreicherung zur Bekämpfung der Sohleintiefung erstmals in der Praxis erprobt. Seit Bauende läuft das Monitoring der Projektwirkungen, um die Auswirkungen der Baumaßnahmen beurteilen zu können.

ANREICHERUNG MIT GROBKIES – zur Stabilisierung der Stromsohle

Im Pilotprojekt Bad Deutsch-Altenburg wurde erstmals die granulometrische Sohlverbesserung umgesetzt. Das Verfahren wurde in numerischen und physischen Modellen entwickelt und nun erstmals in der Praxis angewendet. Jetzt wird das Verhalten des Grobkieses am Sohlgrund beobachtet und ausgewertet.



Auf Grundlage der Ergebnisse der Pilotprojekte wird das 2006 zur Umweltverträglichkeitsprüfung eingereichte Gesamtprojekt überarbeitet bzw. fließen die Erkenntnisse in die **Weiterentwicklung jener Maßnahmen** ein, die für die gesamte Donau östlich von Wien vorgesehen sind.

Die Umsetzung des Pilotprojekts Bad Deutsch-Altenburg wurde von einem **Stakeholder-Beteiligungsmodell** begleitet.

AKTEURSFORUM – Beteiligung der wesentlichen Anspruchsgruppen

Das Forum als Kern des Beteiligungsmodells stellte die strukturierte Kommunikation mit Akteuren aus Ökologie und Wirtschaft sowie größtmögliche Transparenz sicher. Auch externe Experten und Beobachter waren eingebunden.



2 Sicherstellen einer adäquaten Wasserstraßenerhaltung

Wasserstraßeninstandhaltung

viadonau hat im Jahr 2013 das interne Projekt „**Kundenorientiertes Wasserstraßenmanagement**“ (KWSM) abgeschlossen und in den Regelbetrieb integriert. Die wesentlichen Ergebnisse waren eine stärkere Kundenorientierung und verbesserte Informationen zum aktuellen Zustand der Schifffahrtsrinne. Um die Effektivität und Effizienz des Wasserstraßenmanagements weiter zu erhöhen, arbeitet viadonau seit Anfang 2013 an der Implementierung eines EDV-gestützten umfassenden **Wasserstraßen-Managementsystems (WAMS)** an der österreichischen Donau. Dieses soll zur laufenden Aufrechterhaltung der international akkordierten Fahrwasserparameter auf der österreichischen Donau führen und gleichzeitig den dafür erforderlichen Mitteleinsatz sowie die Planungsgrundlagen optimieren. Das System befindet sich seit Herbst 2014 im Probetrieb und soll im Laufe des Jahres 2015 in den Regelbetrieb überführt und weiterentwickelt werden.

WAMS – Wasserstraßenmanagement System

Mit Hilfe des WAMS wird es möglich sein die Qualität und die Kosten des Wasserstraßenmanagements der viadonau zu optimieren und somit kontinuierliche Verbesserungen des Regelbetriebes vorzunehmen.



Bei Instandhaltungsbaggerungen entnommenes Material wird in der Wachau seit 2005 und östlich von Wien seit 2009 ausschließlich **stromaufwärts wieder in den Fluss eingebracht**. In der Wachau werden eigens Kiesinseln geschüttet, die von der Donau je nach Wasserstand schrittweise abgetragen werden.

Für die Instandhaltung der Wasserstraßeninfrastruktur gewinnt der **Klimawandel** an Bedeutung. Das Projekt **ECCONET** untersuchte die **Auswirkungen des Klimawandels auf die Navigationsbedingungen**, gleichzeitig beschäftigte sich **EWENT** mit den **Konsequenzen extremer Wetterereignisse für das Transportsystem** der Europäischen Union. www.ecconet.eu, www.ewent.vtt.fi

Ab 2012 ermittelte **MOWE IT** „best practice“ **Beispiele** und entwickelte **Strategien** um Naturkatastrophen und extremen Wetterereignissen zu begegnen. Handlungsempfehlungen für die Binnenschifffahrt sind im „Guidebook for Enhancing Resilience of European Inland Waterway Transport in Extreme Weather Events“ zusammengefasst.

Die Ergebnisse aus den Projekten wurden durch viadonau in der Permanent **Task Group on Climate Change** der PIANC (The World Association for Waterborne Transport Infrastructure) eingebracht.

Wasserstände

Die **Durchflussschwankungen** bei Niederwasser bei den Kraftwerken Melk und Freudenau (vor frei fließenden Strecken) wurden **minimiert**. Basierend auf einer Vereinbarung zwischen viadonau, der Obersten Schifffahrtsbehörde und dem Verbund wurde 2008 die Bandbreite von 1 dm pro Tag als Richtwert in die Wehrbetriebsordnung aufgenommen. viadonau kontrolliert die Einhaltung im Zuge der Wehraufsicht.

KWD 2010 – Kennzeichnende Wasserstände der österreichischen Donau

Die kennzeichnenden Wasserstände der Donau (z.B. Regulierungsniederwasser RNW) werden aus statistischen Berechnungen und Vermessungsdaten ermittelt und dienen u. a. als Planungsgrundlage für Schifffahrt, Wasserbau und Hochwasserschutz. 2012 wurden sie von viadonau neu berechnet und publiziert: www.via-donau.org/newsroom/broschuere



Ökologische Renaturierungsmaßnahmen

Renaturierung wird entlang der österreichischen Donau groß geschrieben. In Oberösterreich wird das **Maßnahmenkonzept Oberes Donautal** schrittweise umgesetzt, um auch in den Stauräumen Kieslebensräume und Biotopstrukturen zur Verfügung zu stellen. So wurden 2014 im Bereich Linz und Mauthausen flache Kiesbänke errichtet und bei Lands Haag verlandende Altarme ausgebaggert. In der Wachau setzte viadonau die Uferstrukturierung und Inselschüttung mit Kiesmaterial aus den Erhaltungsabgräben fort.

Östlich von Wien wurde im Rahmen des **Pilotprojekts Bad Deutsch-Altenburg** der stark verlandete Jöhler Arm wieder an die Donau angebunden und so ein permanent durchströmter Nebenarm im Nationalpark Donau-Auen

geschaffen. Dieser Gewässertyp ist vor allem als Kinderstube für gefährdete Donaufischarten von Bedeutung. Darüber hinaus wurden etwa 1,2 km Uferlänge abgesenkt oder vollständig zurückgebaut, um eine natürliche Uferentwicklung zu ermöglichen.

Gemeinsam mit Partnern wie dem Lebensministerium, dem Land Niederösterreich, Bundeswasserbauverwaltung und dem NÖ Landesfischereiverband wurden von viadonau **umfangreiche Renaturierungsmaßnahmen** geplant und umgesetzt. In dem von der EU ko-finanzierten Projekt LIFE+ „Flusslebensraum Mostviertel – Wachau“ wurden von 2009 bis 2014 die drei Nebenarme Frauengärten, Schallemmersdorf und Schönbühel wieder an die Donau angebunden. Für das Projekt LIFE+ „Auenwildnis Wachau“ ist im Juli 2014 die Förderzusage der EU eingetroffen.

Mit Projekten im Bereich LIFE+ „Natur und biologische Vielfalt“ sollen der Erhaltungszustand gefährdeter Arten und Lebensräume in Natura 2000-Gebieten verbessert sowie Ziele der EU Wasserrahmenrichtlinie verfolgt werden. Von 2007 bis 2014 konnten insgesamt **20,2 km Naturufer geschaffen und 10,45 km Nebengewässer durch Gewässervernetzung renaturiert** werden.

SCHALLEMMERSDORF – Anbindung des Nebenarmsystems

2011 startete das von der EU ko-finanzierte Programm LIFE+ in der Wachau. Flusslebensräume wurden im Sinne der Wasserrahmen- und Natura-2000-Richtlinie verbessert.

Im März 2013 wurde der größte Baustein innerhalb des LIFE+ Projektes fertiggestellt. Das darauffolgende Jahrhundert-Hochwasser im Juli 2013 überformte den Nebenarm noch einmal und schuf ökologisch wertvolle Kiesbänke und Steilufer. Der Nebenarm ist jetzt auch bei Niederwasser vollständig durchströmt.



SCHÖNBÜHEL – neuer Nebenarm

Im März 2013 konnte auch der Nebenarm Schönbühel baulich finalisiert werden. Ein durchgängiges Nebengewässer wurde geschaffen und durch eine Kiesinselschüttung der Mündungsbereich verlängert. Dahinter befinden sich vor Wellenschlag geschützte Bereiche für die Fische.



LIFE+ AUENWILDNIS WACHAU

Im Juli 2014 gab es die Förderzusage für das neueste LIFE Projekt. Zwischen 2015 und 2020 werden neben gewässerökologischen Maßnahmen bei Rührsdorf/Rossatz auch Verbesserungen für den begleitenden Auwald, für Amphibien und den Seeadler umgesetzt. Insgesamt sollen 50 ha Naturschutzgebiet in der Wachau entstehen.

GRANT AGREEMENT



LIFE13 NAT/AT/000301
LIFE+ Wildernis Wachau

3 Minimieren der Schleusenrevisionszeiten

Auf Basis einer angepassten Vereinbarung zwischen dem bmvit und der Verbund Hydro Power AG wird seit der Wintersaison 2008/09 ein **optimiertes Revisionskonzept für die Schleusen** an der österreichischen Donau im Dauerbetrieb umgesetzt. Die Verfügbarkeit der Schleusen hat sich markant verbessert und lag 2014 bei 99,7%. Schleusenrevisionen und Großreparaturen machten 84% aller Sperrtage der insgesamt 18 Schleusenkammern aus.

Im Jahr 2014 mussten 9,52% aller geschleusten Schiffe der Großschifffahrt (insgesamt wurden 101.742 Schiffe geschleust) warten, die **mittlere Wartezeit betrug 33,14 Minuten**. Dies bedeutete eine Verbesserung im Vergleich zum Jahr 2013 bei erhöhtem Schiffsverkehr: Damals warteten 9,94% aller geschleusten Schiffe der Großschifffahrt (insgesamt wurden 95.872 Schiffe geschleust), die mittlere Wartezeit betrug 35,31 Minuten.

REVISION NEU – Optimierter Revisions- und Reparaturzeitplan

Durch die Verlegung von Revisionsarbeiten in die Nebensaison der Schifffahrt (November bis März) sowie die raschere Durchführung von ungeplanten Reparaturen konnte eine höhere Verfügbarkeit der Schleusen und eine Reduktion der Wartezeiten für die Schifffahrt erreicht werden.



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

Internationale Zusammenarbeit ist für eine effektive und nachhaltige Entwicklung der Donau als Wasserstraße unerlässlich. Das bmvit erfüllt dazu gemeinsam mit viadonau und dem rumänischen Verkehrsministerium eine koordinierende Rolle im Rahmen der **EU-Strategie für den Donauroum** (Prioritätsbereich 1a: Binnenwasserstraßen). Einer der Arbeitsschwerpunkte der Donauroumstrategie ist die Verbesserung der Fahrwasserhältnisse der gesamten Donau. So unterzeichneten im Juni 2012 die Verkehrsministerinnen und Verkehrsminister der Donauanrainerstaaten eine **gemeinsame Deklaration für ein effektives Wasserstraßenmanagement**.

Auf der Basis dieses klaren politischen Bekenntnisses wurde vom Prioritätsbereich Binnenwasserstraßen in Zusammenarbeit mit dem Netzwerk der Wasserstraßenverwaltungen entlang der Donau („NEWADA duo“) ein Masterplan für die Instandhaltung der Donau und ihrer schiffbaren Nebenflüsse ausgearbeitet.

Masterplan für die Instandhaltung der Donau und ihrer schiffbaren Nebenflüsse

Der Masterplan beschreibt die notwendigen Schritte, um die empfohlenen Fahrwasserparameter (Fahrwassertiefe von 2,5m bezogen auf RNW an 343 Tagen/Jahr) zu erreichen. Die kritischsten Stellen wurden mit Hilfe von international agierenden Schifffahrtsunternehmen identifiziert und auf dieser Basis priorisiert.



In weiterer Folge setzte die **Mehrheit der Verkehrsminister** im Donauroum den Masterplan am 3. Dezember 2014 in Kraft. Anfang 2015 reichte viadonau gemeinsam mit sechs anderen Wasserstraßenverwaltungen an der Donau ein Projekt zur Umsetzung im Rahmen der *Connecting Europe Facility* ein.

Die im Jahr 2007 auf Initiative der Internationalen Kommission zum Schutz der Donau (IKSD) erarbeitete „Gemeinsame Erklärung zu Leitsätzen über die Entwicklung der Binnenschifffahrt und Umweltschutz im Donaueinzugsgebiet“ („**Joint Statement**“) wurde kontinuierlich weiterentwickelt.

Handbuch zur integrativen Planung und Umsetzung von Wasserstraßen

Im Rahmen des Projekts PLATINA entstand bereits 2010 ein Handbuch zur integrativen Planung und Umsetzung von Infrastrukturprojekten an der Wasserstraße. Das Handbuch findet seitdem Anwendung und wurde auf Kroatisch und Tschechisch übersetzt.



Das Projekt PLATINA II richtete 2014 eine europäische **Expertengruppe zum Thema Wasserstraßeninstandhaltung** ein, die ein ergänzendes „Handbuch zur effektiven Wasserstraßeninstandhaltung“ erarbeitet. Dieses soll den Wasserstraßenverwaltungen in Europa praktische Leitlinien und „Lessons Learned“ in Bezug auf Erhaltungsmaßnahmen bieten.

Mit NEWADA (Network of Danube Waterway Administrations) wurde 2009-2012 das erste Projekt zur **Verbesserung der Zusammenarbeit von Wasserstraßenverwaltungen** im Donauroum gestartet. Die wichtigsten Ziele des Projekts waren die Verbesserung der internationalen Zusammenarbeit und die Intensivierung der Kooperation zwischen den Wasserstraßenverwaltungen entlang der Donau. Wie NEWADA selbst wurde auch das Folgeprojekt NEWADA duo im Rahmen des South-East-Europe-Programms der EU gefördert.

NEWADA duo – Kooperation entlang der Donau

NEWADA duo (2012–2014) hatte zum Ziel die Zusammenarbeit der Wasserstraßenverwaltungen im Donauroum zu verbessern, um eine harmonisierte Betriebsqualität für die Infrastruktur der gesamten Wasserstraße Donau bei gleichzeitiger Optimierung der Informationsvermittlung an deren Nutzer sicherzustellen. www.newada-duo.eu



II. HÄFEN

Ausgangslage 2006

2006 gab es **keine umfassende Strategie zur Entwicklung der österreichischen Donauhäfen und –länden** unter Einbeziehung makroökonomischer Perspektiven. Es existierte keine abgestimmte Vorgehensweise um den Investitionsbedarf in den Donauhäfen zu sichern.

Die **Modernisierung von Häfen und Länden** wird durch die mit Investitionen verbundenen Risiken gebremst. Zur Unterstützung der Weiterentwicklung bei Hafentechnologien und –systemen sind Finanzierungsmodelle und Fördermöglichkeiten gefragt.

Das österreichische Raumentwicklungskonzept 2001 sah die Situierung von verkehrsintensiven Betrieben entlang hochrangiger Verkehrswege vor, nahm aber keinen direkten Bezug auf die Wasserstraße. **Entwicklungsflächen für Häfen und Industrieanlagen** an der Donau waren nicht gesichert. Eine aktive Vermarktung von Standorten an der Donau sowie die Beratung bei Standortentscheidungen wurden angestrebt.

Das Entwicklungspotenzial für die Schifffahrt wird durch ineffiziente Betriebsabläufe, fehlende Marketingstrategien und veraltete Suprastrukturen bzw. IT-Lösungen in **regionalen Häfen an der unteren Donau** eingeschränkt.

Status 2015

Die Donauhäfen stehen in Konkurrenz zueinander und verfolgen an den jeweiligen Standort angepasste Strategien. Die strategischen Überlegungen der öffentlichen Donauhäfen wurden erhoben und sind **in verschiedenste Projekte und Förderprogramme eingeflossen**, die dazu genutzt wurden die **Entwicklungsrichtungen zu koordinieren**.

Die Modernisierung von Häfen und Länden wurde durch das Terminalförderprogramm unterstützt. Die Initiative „High & Heavy-Transporte mit dem Binnenschiff“ ermöglichte den Schwerlastumschlag von Windkraftanlageanteilen in Bad Deutsch-Altenburg. Die Forschungsprojekte INWAPO, DaHar und TRIUMPH beschäftigten sich mit der Modernisierung und der Effizienz von Abläufen in Häfen.

Die **Erweiterungsflächen** für Häfen wurden **erhoben** und die **Entscheidungssträger** über die Potenziale **informiert**. Es liegt in der Hand der Grundstückseigentümer bzw. -verwalter entsprechende Flächen zu sichern und zu entwickeln.

Die Weiterentwicklung südosteuropäischer Häfen wurde durch Beratungsaktivitäten und initiierte Hafenkooperationen unterstützt. Leistungsindikatoren und Benchmarks in den Bereichen Infrastruktur, Suprastruktur und Betrieb sollen die Angebote der Donauhäfen vergleichbar machen.

Gesetzte Maßnahmen 2006 bis 2015

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

Die Ergebnisse aus der Erhebung der Investitions- und Entwicklungspläne der öffentlichen österreichischen Donauhäfen sind in verschiedene nationale und **europäische Projekte und Förderprogramme** (wie zum Beispiel in das Terminalförderprogramm des bmvit) eingeflossen.

② Forcieren der Modernisierung von Häfen und Länden

In den österreichischen Häfen und Länden wurden mehrere **Modernisierungsvorhaben** umgesetzt.

Ein gemeinsames Projekt von Mierka Donauhafen Krems, Prangl GmbH und viadonau ermöglichte den ressourcenschonenden **Transport von Windkraftanlagen** über die Donau. Der Umschlag erfolgte an der Lände Bad Deutsch-Altenburg. Jeder Transport mit dem Schiff verkürzte die beinahe 100 notwendigen LKW Fahrten pro Windkraftanlage auf ein Minimum. Dieses Projekt ging aus der **Arbeitsinitiative Donalogistik „High & Heavy-Transporte mit dem Binnenschiff“** hervor, die von viadonau in den Jahren 2010 bis 2012 gemeinsam mit dem Donalogistiksektor abgewickelt wurde.

SCHWERLASTUMSCHLAG in Bad Deutsch-Altenburg

Für den Umschlag von Teilen für Windkraftanlagen wurde die Lände in Bad Deutsch-Altenburg landseitig modernisiert und eine neue Zu- und Abfahrt für Schwergutfahrzeuge geschaffen. So bietet sie nun beste Voraussetzungen für den bimodalen Schwerlastumschlag von Komponenten der Windkraftindustrie.



Im Zuge des seit dem Jahr 2006 angebotenen **Terminalförderprogramms** des bmvit wurden folgende Vorhaben in den österreichischen Donauhäfen und –länden gefördert:

Investitionen in die Trimodalität am Standort Linz

Durch gezielte Investitionen in die Modernisierung und die Erweiterung des Containerterminals und Umsetzung flankierender Maßnahmen zur Erweiterung des Serviceportfolios wurden die Voraussetzungen für neue multimodale Logistikangebote geschaffen. www.linzag.at



Ausbau des Ennshafens für neue Ansiedler

Der Ausbau des Ennshafens schuf die nötige Infrastruktur für neue Betriebsansiedlungen direkt am Wasser. Durch Verlängerung der Kaimauern inklusive der dazugehörigen Gleisanlagen wurde die Modernisierung des Umschlagplatzes vorangetrieben. Ab 2015 wird in den Ausbau und die Erweiterung des Containerterminals investiert. www.enyshafen.at



Modernisierung des Equipments am Standort Wien

Im Hafen Wien wurde in zwei Umschlagshallen für Schüttgut und in einen Hallenkran investiert. Der Containerterminal der WienCont wurde erweitert und mit modernsten Umschlagssystemen ausgestattet. Das bmvit hat Schieneninfrastruktur und Umschlagsggeräte mitfinanziert. www.hafen-wien.com, www.wiencont.at



Pischelsdorf – Kohle mit Schiff und Förderband

Seit April 2010 wird ein Teil der Kohle für das Wärmekraftwerk Dürnrohr (EVN und Verbund-ATP) mit dem Schiff angeliefert. Ohne LKW gelangt sie über ein 3,2 km langes Förderband direkt von der Lände Pischelsdorf (Betreiber: Donau Chemie AG) ins Kraftwerk – dies reduziert Feinstaub, NOx und CO2-Ausstoß.



Durch diese Investitionen konnte ein wesentlicher Beitrag zur Modernisierung des Logistikangebots an Häfen- und Ländenstandorten geleistet werden.

Das bmvit unterstützte über die viadonau die österreichischen Donauhäfen bei der Vorbereitung von und der Teilnahme an europäischen Binnenhafenprojekten mit dem Ziel der **Stärkung ihrer Funktion als trimodale Güterverteilzentren**. Die verschiedenen Forschungs- und Entwicklungsprojekte setzten sich zum Ziel, die Modernisierung von Häfen und Länden voranzutreiben und die Abläufe effizienter zu gestalten:

INWAPO – Neue Services in den Häfen

Der Hafen Wien und viadonau arbeiteten im Rahmen des EU ko-finanzierten Projektes INWAPO ("Upgrading of INland WATERway and Sea PORTs") (2011-2014) an der Weiterentwicklung trimodaler Standorte und dem Aufbau neuer Logistikservices entlang der Donau. So wurde zum Beispiel im Hafen Wien ein elektronisches An- und Ablegeservices im Pilotbetrieb getestet, Business-to-business Plattformen für Häfen geschaffen und in neues Umschlagsequipment investiert.



TRIUMPH – Trimodaler Umschlagplatz Hafen

TRIUMPH (2011-2014) und TRIUMPH II (2013-2016) haben die Optimierung der Umschlags- und Lagerungsprozesse in Häfen sowie die abgestimmte Planung der nachfolgenden Transporte entlang der trimodalen Transportkette zum Ziel. Es wird eine intelligente Kommunikationsplattform entwickelt, die alle Prozessbeteiligten der multimodalen Transportlogistikkette digital untereinander vernetzt.



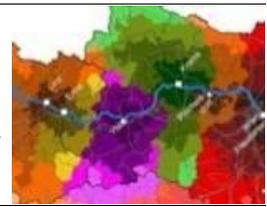
Im Jahr 2014 wurde ein Meilenstein bei der Nutzung von modernen IT-Services in Häfen erreicht. Durch die Umsetzung eines **automatisierten An- und Ablegeservices** werden nun die Hafenmeister in den öffentlichen Donauhäfen über ein elektronisches Meldesystem per E-Mail über ein- und ausfahrende Schiffe benachrichtigt. Dies ermöglicht eine vorausschauende Planung und eine optimierte Auslastung der Betriebsmittel der Häfen.

3 Stimulieren von Betriebsansiedlungen an der österreichischen Donau

Gemeinsam mit der Interessengemeinschaft Öffentlicher Donauhäfen in Österreich (IGÖD) erarbeitete viadonau **Strategien zur Entwicklung neuer Betriebs- und Logistikstandorte** an der Wasserstraße Donau. Die Aktivitäten der Projektpartner zielten in erster Linie darauf ab, relevante Daten und Informationen zu sammeln, die für eine Betriebsansiedlung entlang der österreichischen Donau und eine Nutzung des dort vorhandenen Transport- und Logistikangebots sprechen. So wurden beispielsweise die potenziellen Erweiterungsflächen für die Häfen Linz, Enns, Krems und Wien erhoben.

BETRIEBSANSIEDLUNGEN – Strategie für die Donau

Um die Binnenschifffahrt in der Raum- und Wirtschaftsplanung auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene zu stärken, wurden im Jahr 2010 die wichtigsten Erkenntnisse aus dem Projekt von IGÖD und viadonau in einem Argumentationspapier zusammengefasst und an ausgewählte Behörden und Organisationen versendet.



4 Unterstützen der Weiterentwicklung von südosteuropäischen Donauhäfen

Für österreichische Akteure sind die Einflussmöglichkeiten auf die Entwicklung von Häfen im Donaauraum gering. Um dennoch zur harmonisierten Weiterentwicklung und Modernisierung beizutragen, wurden zwei Herangehensweisen gewählt: **Beratung und Vernetzung**. So wurden zum Beispiel bilaterale Hafenkooperationen zwischen Enns und Galatz bzw. zwischen Krems und Konstanza initiiert, um Investitions- und Kooperationsmöglichkeiten zu nutzen. Im Rahmen transnationaler Projekte wurden Leistungsindikatoren und Benchmarks für Donauhäfen im Bereich Infrastruktur, Suprastruktur und Betrieb definiert (zum Beispiel im Zuge des INWAPO-Projektes).

DaHar – Häfen in multimodalen Logistikketten

Das Projekt DAHAR (2011-2014) zielte darauf ab, Häfen in Südosteuropa besser in multimodale Transportlogistikketten einzubinden. Dabei wurden insbesondere Anforderungen aus der Binnenschifffahrt berücksichtigt. viadonau unterstützte den Ennshafen mit Expertise zur Wasserstraße und RIS. www.dahar.eu



III. INFORMATIONSSYSTEME

Ausgangslage 2006

Einige RIS (River Information Services), wie „Notices to Skippers“ und die elektronischen Karten bestanden bereits und entsprachen den Anforderungen der damals gültigen EU-RIS-Richtlinie. Um das österreichische Schifffahrtsinformations- und -managementsystem DoRIS (Donau River Information Services) effektiv zu nutzen, sollten möglichst viele kommerzielle Schiffe in Österreich mit **Transpondern** ausgestattet und die **landseitige Infrastruktur komplettiert** werden.

2006 ging DoRIS auf der Donau in den Probetrieb. **Serviceorientierte Weiterentwicklungen** waren bereits teilweise identifiziert und geplant. Zur **laufenden Evaluierung** stand ein Testzentrum zur Verfügung.

Der Umfang und die Möglichkeiten von RIS waren **noch nicht ausreichend bekannt**, behördliche und kommerzielle Nutzer setzten die Services daher nicht in vollem Umfang ein.

Bereits bei kommerziellen Nutzern etablierte Systeme sollten bei der Entwicklung neuer RIS-Dienste **kompatibel** sein, andernfalls bestand die Gefahr, dass diese nicht (optimal) genutzt werden. Nicht alle Anforderungen waren durch den Stand der Technik gedeckt, **technologische Weiterentwicklungen** waren nötig.

Das **Niveau der Implementierung in der EU** war sehr unterschiedlich, die Interoperabilität v.a. bei neuen Services war nicht gegeben. Die wirtschaftliche Situation einiger Donauländer ließ eine RIS-Entwicklung nicht zu. **EU-Förderungen** wurden benötigt, allerdings fehlte oftmals die Erfahrung in der Projektentwicklung.

Der **Datenaustausch** zwischen Staaten und/oder Nutzern war mangelhaft, **Wissensaustausch** zu RIS war in dieser Entwicklungsphase besonders gefragt. **Österreich galt als Vorreiter** im Bereich bei River Information Services.

Status 2015

Das österreichische DoRIS System wurde **laufend verbessert und weiterentwickelt**. Seit Anfang 2012 müssen auf der österreichischen Donau **alle Schiffe mit AIS-Transpondern ausgestattet** sein.

Seit 2006 hat sich der Bekanntheitsgrad, nicht zuletzt durch Aktivitäten, wie den RIS-Tag, die DoRIS Homepage oder die DoRIS mobile App, stetig erhöht. Mittlerweile sind die **Services den Nutzern bekannt** und werden gerne in Anspruch genommen. 2014 **beurteilten 90%** der Teilnehmer einer Umfrage die Qualität, Aktualität und Vollständigkeit der Informationsdienste (Informationen zu Fahrwassertiefen, Pegelprognosen bei Niederwasser, DoRIS mobile-App, elektronische Navigationskarten) als **ausgezeichnet oder gut**.

An der **technologischen Weiterentwicklung** und der **Harmonisierung der Implementierungsniveaus** wurde unter anderem im Zuge der **IRIS-Projekte** gearbeitet. Für die technologische Weiterentwicklung ohne Störung des operativen Betriebs nutzt viadonau weiterhin das bereits etablierte Testzentrum. Die Qualität und das Angebot der RIS-Services entlang der Donau konnte angeglichen werden. Beispielsweise informieren die Donauanrainerstaaten seit kurzem gemeinsam über die wichtigsten Fahrwasserdaten über ein „**Fairway Information Service“ (FIS)-Portal**.

Zur RIS-Entwicklung in den Donauländern wurden nicht nur Gemeinschaftsprojekte wie IRIS oder RISING genutzt auch **nationale Entwicklungsprojekte in Serbien, Bulgarien und Rumänien** wurden durch EU-Förderungen unterstützt. Der Datenaustausch zwischen den Staaten hat sich verbessert. Aktuelle **Schiffs-, Ladungs- und Reisedaten für logistische Nutzer** werden derzeit **zwischen Österreich, Slowakei und Ungarn** ausgetauscht, Rumänien soll in naher Zukunft folgen.

viadonau brachte ihr **Expertenwissen als Vorreiter** im RIS-Bereich ein und übernahm die **Projektleitung** der IRIS-Projekte sowie zahlreicher Beratungsprojekte in den Donauländern.

Gesetzte Maßnahmen 2006 bis 2015

1 Implementieren des Schifffahrtsinformationssystems DoRIS in Österreich

Das österreichische Schifffahrtsinformations- und -managementsystem DoRIS (www.doris.bmvit.gv.at) ging 2006 in Betrieb und umfasst mittlerweile die folgenden Services, die laufend verbessert und weiterentwickelt werden:

- **Wasserstraßeninformationen** (z. B. Pegelstände und -prognosen, Nachrichten für die Binnenschifffahrt, Elektronische Binnenschifffahrtskarten, Informationen zu Seichtstellen, Schleusenbetriebszuständen und Streckensperren)
- **Verkehrsinformationen und -management** (z. B. Positionsbestimmung und -verfolgung, Schleusenmanagement)
- **Sicherheitsrelevante Dienste** (z. B. Unfallanalysen, elektronischen Gefahrgutmeldungen)
- **Mehrwertdienste** (z. B. Eisberichte, An- und Ablegeservices für Länden und Häfen, internes Baggermonitoring)

DoRIS – Donau River Information Services

Mit 01.07.2008 wurde eine Trage- und Einschaltverpflichtung für Inland AIS Transponder eingeführt. Bis Ende Dezember 2011 stellte viadonau Leihgeräte zur Verfügung. Seit 01.01.2012 müssen alle Fahrzeuge, die österreichische Wasserstraßen befahren, mit einem Inland AIS-Transponder gemäß der Verordnung der Europäischen Kommission ausgerüstet sein.



Im Mai 2006 wurde ein **Ausrüstungsprogramm** gestartet, in dessen Zuge 450 AIS Transponder gegen Hinterlegung einer Kautions installiert wurden. Als Anreiz übernahm viadonau die Anschaffungs- und Installationskosten sowie die Wartung der Ausrüstung. Nach drei Jahren hatte der Schiffseigner die Möglichkeit, die Schiffsausrüstungen gegen eine Abschlagszahlung in Höhe des Restwertes zu übernehmen.

DoRIS mobile

Die DoRIS mobile App bietet seit 2014 umfassende Informationen aus dem DoRIS System. Die App zeigt aktuelle Fahrwasserinformationen auf Smartphones und Tablets an und ist somit bestens für die mobile Nutzung der DoRIS Dienste geeignet.



2 Weiterentwickeln von RIS für behördliche und kommerzielle Nutzer

viadonau steht im laufenden Kontakt mit den Nutzern von RIS (Kapitänen, Reedereien, Häfen, Schleusen, Einsatzkräften und Behörden), um deren Feedback für Ausbau und Weiterentwicklung der Dienste zu nutzen.

Bei den webbasierten Diensten auf www.doris.bmvit.gv.at wurden vor allem die **Benutzerfreundlichkeit** und im Besonderen die Informationen zu **Seichtstellen** und **Streckensperren** verbessert. Nachrichten für die Binnenschifffahrt werden nun mehrsprachig und im Austausch mit anderen Ländern angeboten. Darüber hinaus besteht an zwei österreichischen Schleusen die Möglichkeit für Schiffsführer, auf einige Dienste über **Wireless LAN** zuzugreifen. Das **Elektronische Schleusentagebuch**, das wesentlich zur Vereinfachung des Schleusungsprozesses beiträgt, ist nun voll in den täglichen Arbeitsablauf integriert.

Elektronisches Schleusentagebuch

Die Einführung des Elektronischen Schleusentagebuchs auf Basis von DoRIS hilft nicht nur, die Schleusungen effizienter und transparenter abzuwickeln, sondern hat auch den Vorteil, dass die statistischen Grundlagen über den Schiffsverkehr in Österreich erheblich verbessert werden konnten.



An- und Ablegeservice für Hafenmeister

Das An- und Ablegeservice unterstützt Hafenmeister in ihrer täglichen Arbeit. Das DoRIS System informiert sie zeitnah und unkompliziert per E-Mail über die Verkehrsbewegungen im Hafen und trägt dadurch unter anderem zu einer raschen Abfertigung der Schiffe bei.



DoRIS Portal – die europäische RIS-Datenaustauschplattform

Das DoRIS-Portal ermöglicht den zentralen Zugriff auf Schiffsdaten. Unter Berücksichtigung individueller Benutzerrechte können grenzüberschreitend Schiffspositionen abgefragt und Ladungs- und Reisedaten elektronisch gemeldet werden. Weiters erlaubt das DoRIS Portal die Gewährung von Zugriff auf bestimmte Schiffsdaten für Dritte durch den Schiffseigner selbst. www.doris.bmvit.gv.at



Donau Fairway Information Services - FIS Portal

Das Projekt NEWADA duo entwickelte ein Webportal, das den kostenlosen Abruf der wichtigsten Fahrwasserdaten von Österreich bis Rumänien ermöglicht. Verfügbar sind unter anderem Pegelwerte, Seichtstellen, Nachrichten für die Binnenschifffahrt sowie viele weitere nützliche Informationen. www.danubeportal.com



Damit RIS mehr Nutzen für die kommerziellen Akteure in der Binnenschifffahrt (Häfen & Länden, Schifffahrtsunternehmen, Logistiker etc.) bringen, ist es notwendig, RIS um **kommerziell nutzbare Services** zu erweitern. Sowohl national als auch international wurden hier Aktivitäten gesetzt:

An- und Ablegeservice für Länden

Mit der RIS-basierten Anwendung können Ländenbetreiber auf Knopfdruck die Liegezeiten von Schiffen an ihren Länden ersehen und automatisiert abrechnen. Damit ist auch die Personenschifffahrt ein aktiver Nutzer von RIS.



RISING – Einbindung von RIS in multimodale Logistikketten

Gemeinsam mit Akteuren aus dem Sektor wurden in dem EU ko-finanzierten Projekt RISING (2009-2012) neue RIS-Anwendungen für die Einbindung der Binnenschifffahrt in intermodale Logistikketten in Europa entwickelt, wie z. B. die Plattform TES zum Abruf des aktuellen Transportstatus. www.rising.eu



Weitere, erst kürzlich gesetzte, Aktivitäten zur Steigerung des Bekanntheitsgrades von RIS waren z. B. der „**nationale Stakeholder-Tag**“, der von viadonau im Herbst 2014 veranstaltet wurde. Bei diesem wurde über Neuigkeiten und aktuelle Dienste für Nutzer der Wasserstraße berichtet. Auch an internationalen Konferenzen war viadonau beteiligt, wie z. B. an der Konferenz „**smart rivers 2013**“ in Belgien.

3 Weiterentwickeln von RIS-relevanten Technologien

RIS-relevante Technologien wurden in zahlreichen Forschungs-, Entwicklungs- und Pilotprojekten auf europäischer Ebene weiterentwickelt. So wurde sichergestellt, dass die Anforderungen der Binnenschifffahrt in den Technologien von morgen berücksichtigt werden und die Systeme international kompatibel sind. Besonders wichtig war und ist die intensive **internationale Kooperation** hinsichtlich **technischer und rechtlicher Harmonisierung**.

Europäische Standardisierungsgremien für RIS-Technologien

bmvit- und viadonau-Experten tragen durch ihre Arbeit in europäischen Gremien wesentlich zur Weiterentwicklung der Standards für Binnenschifffahrtskarten (Inland ECDIS), Nachrichten für die Binnenschifffahrt (NtS), elektronische Meldesysteme (ERI) und Tracking & Tracing von Schiffen (Inland AIS) bei.



Als Unterstützung der europäischen RIS-Expertengruppen wurde das Portal www.ris.eu eingerichtet, welches die unterschiedlichen RIS-Webseiten bündelt und ein zentrales Instrument für Wissensmanagement und Kommunikation betreffend RIS sowie zur Publikation von RIS-Standards darstellt.

4 Unterstützen der Donaustaaten bei der Implementierung von RIS

Die Harmonisierung und Implementierung von RIS in Europa wird unter Federführung von viadonau und der Obersten Schifffahrtsbehörde des bmvit auf unterschiedlichen Schienen vorangetrieben. Das 2011 abgeschlossene Projekt IRIS Europe II (2009-2011) leistete wesentliche Beiträge zur **geographischen und funktionellen Weiterentwicklung diverser Fahrwasser- und Verkehrs-Informationsdienste** (z. B. genauere Wasserstandsinformationen) sowie dem **internationalen Austausch von RIS-Daten** (technische Umsetzung sowie Schaffung der rechtlichen Rahmenbedingungen) und der **Einführung von Qualitätsstandards** in RIS. Im 2013 gestarteten Folgeprojekt IRIS Europe 3 (2012-2014) wurde die harmonisierte Umsetzung von RIS in den Donaustaaten weiter ausgebaut. Speziell die Herstellung von vergleichbarer Servicequalität und der internationale Austausch von RIS Daten standen im Fokus des Projektes.

Auch das von der EU ko-finanzierte Projekt PLATINA (2008-2012) sowie die RIS-Arbeitsgruppe in der Donaunraumstrategie (ab 2011) leisteten wesentliche Beiträge. Neben der Weiterentwicklung von Dienstleistungen wird auch der Ausbau der **RIS-Infrastruktur (Transponder und Landinstallationen) in den Donauländern unterstützt** und somit die harmonisierte internationale RIS-Implementierung beschleunigt.

IRIS Europe 3 – harmonisierte Weiterentwicklung und Umsetzung von RIS in Europa

Im EU-Projekt IRIS Europe 3 (2012-2014) wurden die geographische Erweiterung und die Überführung von RIS-Pilotaktivitäten in den regulären Betrieb forciert und weitere Services für logistische und behördliche Nutzer entwickelt. www.iris-europe.net



Österreich hat bei der Implementierung von RIS eine **Vorreiterrolle** inne, dementsprechend greifen andere Länder auf dieses Know-how zurück – so hat viadonau beispielsweise Frankreich, Deutschland, Serbien und die USA bei der Implementierung ihrer RIS-Systeme beraten. Dies gewährleistet auch, dass die nationalen Systeme in Europa untereinander kompatibel sind und mit internationalen Standards kompatibel sind.

Parallel zu diversen Projekten findet ein laufender Erfahrungsaustausch mit RIS-Verantwortlichen und Experten aus allen Donaustaaten auf technischer, operativer und strategischer Ebene statt.

IV. FLOTTE

Ausgangslage 2006

Die Binnenschifffahrt galt als **umweltfreundlichster Verkehrsträger**, hatte jedoch ihr **Optimierungspotenzial** noch lange nicht ausgeschöpft. Erste Bestrebungen den Schadstoffausstoß von Binnenschiffen zu reglementieren gab es erstmals in den Jahren vor 2006. Davor stand in Bezug auf die Reduktion von Emissionen der Straßenverkehr im Fokus.

In Österreich gab es einen nationalen Schiffsabfallwirtschaftsplan. Die **Sammlung und Behandlung von ölhaltigen Abfällen** (z. B. Altöl, Bilgenwasser) und **sonstigen gefährlichen Abfällen** (z. B. Lacke, Lösungsmittel) war noch nicht zufriedenstellend gelöst. An der Donau gab es noch keine einheitliche Lösung.

Die Schifffahrt galt als **sicherster Verkehrsträger**. Dennoch fehlten den Einsatzkräften, in den seltenen Fällen von Havarien, **wichtige Informationen** in Bezug auf die Schiffe, Ladungen und Auswirkungen der Unfälle. Die **Abläufe und Reaktionszeiten** waren verbesserungswürdig.

Von den eingesetzten Tankschiffen war nur ein **geringer Prozentsatz mit Doppelhüllen** ausgerüstet. Die Überarbeitung der Vorschriften für Gefahrguttransporte war in Arbeit und sollte voraussichtlich eine Pflicht für Doppelhüllen beinhalten. Eine zügige Umsetzung bedurfte finanzieller Unterstützung.

Rechtliche, sicherheitsrelevante Vorgaben (z. B. Technische Standards, Qualifikationen) waren überwiegend national gelöst und kaum harmonisiert.

Fehlende **Finanzierungsmöglichkeiten** und fehlende **steuerliche Begünstigungen** stellten nachteilige Rahmenbedingungen für die Binnenschifffahrt in Österreich im Vergleich zu Belgien oder den Niederlanden dar. Für Investitionen in die Flotte gab es weder fachliche noch finanzielle oder organisatorische Unterstützung. Die **Ergebnisse aus internationalen Forschungsaktivitäten** waren nur verstreut zugänglich und wurden kaum vom Markt aufgenommen.

Status 2015

Die Binnenschifffahrt ist weiterhin der umweltfreundlichste Verkehrsträger, aber auch das Optimierungspotenzial besteht weiterhin. Das europäische Weißbuch für Verkehr sieht eine Reduktion der Treibhausgasemissionen um 60% bis 2050 vor. Internationale Expertengruppen sowie die Projekte **LNG Donauschiff** und **Innovative Danube Vessel** beschäftigten sich mit technologischen und organisatorischen Lösungsansätzen.

Die **Trennung und Entsorgung von Schiffsabfall** wurde in Österreich erfolgreich eingeführt. Die Grundlagen für eine einheitliche Lösung entlang der Donau wurden geschaffen. Sie müssen noch in die Realität umgesetzt werden.

Um die Sicherheit in der Schifffahrt weiter zu verbessern wurde das **Navigations-Unterstützungssystem INSS** entwickelt. Das visuelle Leitsystem trägt dazu bei Kollisionen zu vermeiden. Im Rahmen von CARESS wurde der **Datenaustausch mit slowakischen Einsatzkräften** verbessert um im Notfall besser reagieren zu können. Im März 2015 wurde ein **Pilotbetrieb für das elektronische Melden von gefährlichen Gütern** gestartet.

Mittlerweile sind fast alle der aktiven Tankschiffe mit Doppelhüllen ausgestattet. Mit der Richtlinie 2008/68/EG vom 24.09.2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland, die auf das „Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN)“ verweist, wurden **Doppelhüllen** auch in der Binnenschifffahrt **verpflichtend**. Bis 01.01.2019 gelten **Übergangsbestimmungen** zur Umrüstung, welche in Österreich durch das „**Förderprogramm umweltfreundliches Binnenschiff**“ mit einer Beihilfe zur frühzeitigen Anpassung an künftige Gemeinschaftsnormen unterstützt wird.

Mit Umsetzung der Richtlinie 2006/87 wurden die **technischen Vorschriften für Binnenschiffe**, einschließlich Fahrgastschiffe auf den neuesten Stand der Technik gebracht und europaweit vereinheitlicht.

Das „**Förderprogramm umweltfreundliches Binnenschiff**“ verbessert die Rahmenbedingungen für Investitionen in die Flotte. Fachliche Unterstützung wird beispielsweise durch das Projekt **Innovative Danube Vessel** geboten. Über PLATINA sowie durch die **Projektdatenbank der EU Strategie für den Donauraum** wurden und werden Ergebnisse aus internationalen Forschungsprojekten zusammengefasst und aufbereitet. Dennoch werden sie – verstärkt durch die konjunkturelle Entwicklung – kaum vom Markt aufgenommen. Mit dem Projekt „PROMINENT“ wird ein nächster Schritt gesetzt.

Gesetzte Maßnahmen 2006 bis 2015

1 Verbessern der Umweltperformance der Donauflotte

Ende März 2011 veröffentlichte die Europäische Kommission ihr Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum“. Wie der gesamte Verkehrssektor soll auch die Binnenschifffahrt **bis 2050 ihre Treibhausgasemissionen um 60% reduzieren** (bezogen auf das Jahr 1990), um zur Erreichung der allgemeinen Klimaschutzziele beizutragen. Eine von viadonau geleitete **internationale Expertengruppe** beschäftigte sich im Rahmen des EU-Projekts PLATINA (2008-2012) mit technologischen und organisatorischen Lösungen für eine solche Emissionsreduktion in der europäischen Binnenschifffahrt.

Liquefied Natural Gas (LNG) DONAUSCHIFF – Chancen für verflüssigtes Erdgas

Gemeinsam mit der TU Wien und der Salzburg AG untersuchte viadonau die Durchführbarkeit einer nachhaltigen Reduzierung des Ausstoßes von CO₂, Partikeln und NO_x mittels Einsatz von verflüssigtem Erdgas (LNG) in Donau-Binnenschiffen. Analysen zeigten ein klares Bild: LNG ist eine effektive Option.



Das Innovative Donauschiff - Schritte vorwärts für innovative Donauschiffe

Angeregt von Regionalkommissar Johannes Hahn und mit- initiiert von viadonau wurde das Projekt Innovative Danube Vessel im Rahmen der EU-Donauraumstrategie durchgeführt. Antriebstechnologien, alternative Treibstoffe, Niedrigemissionslösungen, Energieeffizienz sowie Strategien zur Effizienzsteigerungen im Donauraum stellten die Schwerpunkte dar. www.danube-navigation.eu



Die Trennung und Entsorgung von Schiffsabfall wurde in Österreich erfolgreich eingeführt. Für eine Ausweitung auf den Donauraum wurden die Projekte WANDA (2009-2012) CO-WANDA (2012-2014) unter Leitung von viadonau und mit Beteiligung von 12 Partnern aus 9 Ländern umgesetzt. Hauptziele waren die Schaffung eines **harmonisierten rechtlichen Rahmens zur Regelung der Schiffsabfallwirtschaft in den Donaurainerrstaaten** sowie die Entwicklung von benutzerfreundlichen und wirtschaftlichen Lösungen zur Abfallabgabe für die Schifffahrt. Zentrales Anliegen des Projektes war es, die durch unterschiedliche nationale Systeme bestehenden Einschränkungen für die international tätige Schifffahrt zu überwinden. Das Projekt wurde in enger Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen sowie den Ministerien der beteiligten Länder umgesetzt.

COvention for WAste management on the DANube

Technische Optimierungskonzepte, lessons-learnt aus dem Rheingebiet und Ergebnisse aus umfangreichen Pilottests – wie beispielsweise einem elektronischen Vignettensystem – dienten als Grundlage für ein internationales Abkommen zur grenzüberschreitenden Regelung der Abfallwirtschaft. www.co-wandaproject.eu

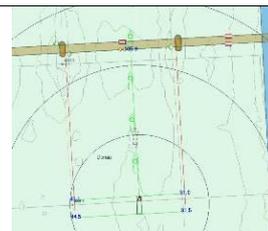


2 Erhöhen der Sicherheit in der Schifffahrt

Um die Verkehrssicherheit und Effizienz der Binnenschifffahrt weiter zu verbessern und die aktive Kollisionsvermeidung voranzutreiben, wurde mit Beteiligung von viadonau ein **Navigations-Unterstützungssystem** – kurz INSS (Integrated Navigation Support Service) - entwickelt. Das Projekt IRIS Europe 3 behandelte die Bereitstellung von aktuell relevanten RIS Informationen zur Unterstützung von Schiffsführern in kritischen Navigationssituationen. Die Funktionen des Navigationssystems wurden vollständig in ein Standard Inland ECDIS Gerät integriert.

INSS – Integrated Navigation Support

INSS kombiniert eine Vielzahl von RIS Informationen und zeigt dem Kapitän nur aktuell relevante RIS Daten an. Das visuelle Leitsystem zeigt zudem hochgenaue Abstandsinformationen zwischen Schiff und der naheliegenden flussseitigen Infrastruktur an. Auch der vorausberechnete Fahrweg sowie Warnungen bei zu geringen Fahrwassertiefen oder Durchfahrthöhen bei Brücken werden angezeigt.



Im Rahmen des CARESS Projektes arbeiteten **slowakische und österreichische Notfall-Hilfsorganisationen** sowie die für Sicherheit und Transport auf der Donau verantwortlichen Gesellschaften zusammen, um die organisatorischen Rahmenbedingungen für grenzüberschreitende Einsätze zu verbessern. Schiffsdaten aus dem DoRIS-System konnten zu einer verbesserten Informationsbasis bei der Abwicklung von Rettungseinsätzen beitragen.

Nach technischen Systemverbesserungen auf Basis von Nutzerfeedback und Abstimmung mit den Behörden in der Slowakei und Ungarn, wurde in enger Zusammenarbeit mit der Obersten Schifffahrtsbehörde und Vertretern der österreichischen Tankschifffahrt im März 2015 ein **Pilotbetrieb für das elektronische Melden von gefährlichen Gütern** gestartet. Ziel des Pilotbetriebs ist es die Nutzerfreundlichkeit und den Mehrwert von elektronisch verteilten Meldungen zu erproben um Erfahrungen für die operative Nutzung zu gewinnen.

3 Verbessern der Rahmenbedingungen für Investitionen in die Flotte

Das „Förderprogramm umweltfreundliches Binnenschiff“ trägt stark zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für Investitionen in die Flotte bei. Nähere Informationen sind im Kapitel Förderungen zu finden.

4 Forcieren von innovativen Vorhaben im Schifffahrtssektor

Österreich (die Oberste Schifffahrtsbehörde und viadonau) bringt sich bei der Entwicklung von Standards für Binnenschiffe auf europäischer Ebene aktiv ein. Durch die laufende Vertretung bei der „**Waterborne Technology Platform**“ und der Mitarbeit an der **strategischen Forschungsagenda** für die europäische Binnenschifffahrt im Rahmen des Projekts PLATINA gestaltet Österreich die künftigen Forschungsthemen mit. Weiters wurde 2012 im Rahmen der Koordinatorenrolle von bmvit und viadonau in der EU-Donauraumstrategie eine **internationale Studie zu innovativen Binnenschifffahrtstechnologien** mit hohen Realisierungspotenzialen in der Donauregion verfasst. (siehe „Das innovative Donauschiff“ sowie www.danube-navigation.eu)

MoVe IT! – Umweltfreundliche Binnenschiffe durch Umrüstung

Das von der EU ko-finanzierte Projekt startete 2011 und wurde im November 2014 erfolgreich abgeschlossen. Es hatte sich zum Ziel gesetzt, technologische **Umrüstungsoptionen für sparsame und umweltfreundliche Schiffe** zu entwickeln. Spezielles Augenmerk wurde auf Technologietransfer, alternative Treibstoffe, Nachrüstungssysteme, strömungstechnische Optimierung sowie Fahrverhalten gelegt. Die Kernergebnisse wurden im Umrüstungsleitfaden für Schifffahrtstreibende übersichtlich zusammengefasst. www.moveit-fp7.eu/guidelines.html



Des Weiteren beteiligte sich viadonau erfolgreich an der ersten Ausschreibungsrunde im EU-Forschungsprogramm Horizon2020. In einem renommierten Konsortium sollen im Rahmen des PROMINENT-Projektes zwischen 2015 und 2018 **emissionsarme und spritsparende Technologien und Methoden für breite Anwendung einsetzbar** gemacht werden. Dies betrifft unter anderem die Entwicklung eines Donauspezifischen Tempomaten und die weitere Kostensenkung von Nachbehandlungssystemen (z. B. Partikelfilter). Die Entwicklung dieser praktischen Lösungen erfolgt in enger Abstimmung mit dem internationalen Schifffahrtssektor.

V. AUS- & WEITERBILDUNG

Ausgangslage 2006

Der Lehrberuf Binnenschifffahrt wurde im Jahr 2000 in Wien als Schulversuch eingerichtet. Jährlich wurden etwa **fünf bis sieben Lehrlinge** ausgebildet, durch die geringe Anzahl war die Ausbildung von der Einstellung bedroht. Die **Charakteristika des Berufsbildes** waren kaum bekannt, es gestaltete sich schwierig Lehrlinge für die Güterschifffahrt zu gewinnen und langfristig zu halten.

Nicht nur bei den Lehrlingen, auch bei den **Ausbildnern** herrschte ein Mangel aufgrund der Überalterung und der schwierigen Vereinbarkeit von Lehtätigkeit und dem Beruf eines Kapitäns.

Auf der Donau übliche Arbeitszeiten waren nicht mit den **rechtlichen Rahmenbedingungen für den Einsatz von jugendlichen Lehrlingen** vereinbar. Verbote für die Arbeit in der Nachtzeit sowie an Sonn- und Feiertagen widersprachen dem üblichen 24-Stunden-Dienst an der Donau.

Weiterbildungskurse und Prüfungen für ADN-Sachkundige fanden in Österreich nur nach Bedarf statt. Aufgrund geringer Teilnehmerzahlen und mangelnder Koordination kamen häufig keine Termine zustande, Weiterbildungen mussten in Duisburg wahrgenommen werden.

Die Schifffahrt griff auf ausgebildetes **Personal aus Südosteuropa** zurück, wo die Ausbildungsaktivitäten ebenfalls rückläufig waren. Die Beschäftigung von Personal aus den EU-Mitgliedsstaaten bedurfte einer **Zustimmung des Regionalbeirats** der zuständigen AMS-Stelle. In anderen EU-Ländern wurden flexiblere Regelungen angewandt.

Arbeits- und sozialrechtliche Bestimmungen waren unübersichtlich und verwaltungsaufwändig organisiert. Der Kollektivvertrag für Dienstnehmer in der österreichischen Schifffahrt war mit Rechtsunsicherheiten behaftet. Die Bestimmungen widersprachen den beruflichen Anforderungen.

Status 2015

Im Jahr 2014 begannen **zehn Lehrlinge** mit der Ausbildung für den Lehrberuf Binnenschifffahrt. Die Lehre wurde durch eine Partnerschaft mit einem französischen Kabinenschifffahrtsunternehmen, **Austauschprogramme und moderne Unterrichtsmaterialien** attraktiver gestaltet. Die Charakteristika des Berufsbildes konnten mit der Initiative „Be your own Captain“ einem breiten Feld veranschaulicht werden.

Bei den Ausbildnern rückt eine **jüngere Generation** nach, dennoch ist die **Vereinbarkeit von Lehtätigkeit und Beruf immer noch eine Herausforderung**. Der internationale Austausch von modernen Unterrichtsmaterialien trägt dazu bei, den Zeitaufwand für Ausbildner zu reduzieren.

Die Bestimmungen des **Jugendschutzes bleiben bestehen**, die Schifffahrt passt sich den Gegebenheiten an und heuert neben minderjährigen Lehrlingen auch volljährige „Ausbildungswechsler“ an.

Weiterbildungskurse für ADN-Sachkundige finden weiterhin nach Bedarf statt,

Seit 2008 sind Besatzungsmitglieder in grenzüberschreitenden See- und Binnenschifffahrt **von den Bestimmungen des Ausländerbeschäftigungsgesetzes ausgenommen**. Für EU-Mitglieder ist der Arbeitsmarkt seit Jänner 2014 vollständig geöffnet.

Der **Kollektivvertrag** für die Binnenschifffahrt wurde aktualisiert. Für die Binnenschifffahrt zugeschnittene, **flexiblere Arbeits- und Ruhezeitregelungen** sind in der entsprechenden EU-Verordnung vorgesehen.

Gesetzte Maßnahmen 2006 bis 2015

1 Starten einer Ausbildungsinitiative

In den vergangenen Jahren verkleinerte sich die österreichische Flotte (Verkauf DDSG Cargo) und somit auch der Personalbedarf weiter. Es konnte **keine kritische Masse für eine umfassende Ausbildungsinitiative** in Österreich erreicht werden. Jedoch konnten kleine Erfolge erzielt werden: durch eine Kooperation zwischen DDSG Blue Danube und dem französischen Kabinenschiffahrtsunternehmen CroisiEurope konnte die **Anzahl der Binnenschiffahrtslehrlinge in Österreich erhöht** werden.

Zudem bringt sich Österreich in die **Harmonisierung der nautischen Aus- und Weiterbildung in Europa** ein (Mitgliedschaft bei EDINNA – Education in Inland Navigation, Vertretung in EU-Gremien, internationale Zusammenarbeit der österreichischen Lehrlingsausbildung: Austausch von Lehrlingen und Lehrenden, gemeinsame Erstellung von modernem Unterrichtsmaterial).

BE YOUR OWN CAPTAIN – ein Slogan für ganz Europa

Um dem europaweiten Nachwuchsproblem in der Binnenschifffahrt entgegenzuwirken wurde im Rahmen von PLATINA die Kampagne „Be your own Captain“ gestartet. Slogan, Infoportal und Broschüren mit Länderschwerpunkten stehen ausbildenden Unternehmen und Schulen frei zur Verfügung: www.becaptain.eu



 platina

2 Verbessern des Weiterbildungsangebots

Im EU-Projekt NELI (2009-2012) arbeiteten nautische und logistische Bildungseinrichtungen aus dem Donauraum zusammen mit zuständigen Behörden daran, die **Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt zu verbessern**. Die erfolgreiche Kooperation wurde in dem Projekt HINT (2012-2014) fortgesetzt. Österreich war durch die FH Steyr, viadonau und den Ennshafen vertreten.

HINT Ergebnisse – Schifffahrtswissen im Donauraum verbessern

Berufe in der Binnenschifffahrt bei jungen Menschen bekannt zu machen und web-basierte Weiterbildungsmöglichkeiten anzubieten waren nur zwei Schwerpunkte dieser donauweiten Zusammenarbeit. Auch der Einsatz von Schiffssimulatoren in der nautischen Ausbildung wurde untersucht. www.hintproject.net



3 Ermöglichen qualifizierter Ausländerbeschäftigung

Seit 01.01.2008 sind Besatzungsmitglieder im Bereich der grenzüberschreitenden See- und Binnenschifffahrt **von den Bestimmungen des Ausländerbeschäftigungsgesetzes ausgenommen**. Diese können nun nach geltendem österreichischen Arbeits- und Sozialrecht beschäftigt werden, was dem Mangel an qualifiziertem nautischem Personal in Österreich entgegenwirkt.

4 Verbessern der arbeits- und sozialrechtlichen Rahmenbedingungen im Sozialen Dialog

Nach einer geringfügigen Abänderung des Kollektivvertrages für die Binnenschifffahrt im Oktober 2006 wurde dieser im Jahr 2011 aktualisiert. Die Verhandlungen im Europäischen Sozialen Dialog der Binnenschifffahrt zur Arbeits- und Ruhezeit-Verordnung der EU wurde erfolgreich abgeschlossen und sieht **für die Binnenschifffahrt zugeschnittene, flexiblere Arbeits- und Ruhezeitenregelungen** vor. Die Umsetzung in nationales Recht ist absehbar.

Ein nationaler sozialer Dialog findet anlassbezogen statt.

VI. PROMOTION

Ausgangslage 2006

Es gab verschiedenste, größtenteils **unkoordinierte PR-Aktivitäten** ohne erkennbare Strategie. Kontakte zur verladenden Wirtschaft waren nur teilweise vorhanden. Die nationalen Aktivitäten in der Öffentlichkeitsarbeit waren zu wenig abgestimmt um das Bild der Donauschifffahrt nachhaltig zu prägen und zu positionieren.

Auch die **Lobbying-Aktivitäten** waren kaum abgestimmt und der Informationsstand auf der politischen und behördlichen Ebene war gering. Auch in der Öffentlichkeit war die **Donauschifffahrt wenig präsent** und häufig negativ besetzt (langsam, veraltet, unzuverlässig).

Status 2015

Im Zuge von PLATINA wurden international abgestimmte PR-Strategie und Kommunikations-Toolbox entwickelt, die eine europaweit abgestimmte, langfristige PR-Strategie für die Binnenschifffahrt unterstützen soll.

Die Kontakte zur verladenden Wirtschaft konnten im Zuge der Teilnahme und Organisation von wichtigen Veranstaltungen zum Thema Logistik ausgebaut werden.

Zudem tragen Konferenzen wie „**Barge to Business**“ oder „**Danube Business Talks**“ zur Verbesserung des Images der Donauschifffahrt bei.

Gesetzte Maßnahmen 2006 bis 2015

1 Schaffen und Umsetzen einer abgestimmten PR-Strategie

Im Zuge ihrer Entwicklungsaufgaben setzt viadonau unterschiedliche Maßnahmen zur Imageverbesserung der Donauschifffahrt in Österreich und Europa. 2012 beispielsweise hat viadonau mit großem Erfolg eine der wichtigsten europäischen **Veranstaltungen über Logistik und Supply Chain Management mit dem Schwerpunkt Binnenschifffahrt** in Wien organisiert: die „Barge to Business“-Konferenz.

BARGE to BUSINESS – Europas Binnenschifffahrt trifft Europas Logistik

Fast 400 Besucherinnen und Besucher aus 25 Ländern nutzten die hochkarätig besetzte Konferenz in Wien zur Information über Marktentwicklungen, Innovationen, politische Rahmenbedingungen und Umweltthemen sowie zum Knüpfen wertvoller Kontakte. www.bargetobusiness.eu



Alle zwei Jahre findet in München mit der **transport logistic** Europas wichtigste Transport- und Logistikmesse statt. Gemeinsam mit der Interessengemeinschaft Öffentlicher Donauhäfen in Österreich (IGÖD) hat viadonau bei den letzten Ausgaben dieser internationalen Leitmesse die Donauschifffahrt prominent vertreten. Besucher konnten sich beim gemeinsamen Messestand über Vorteile und Möglichkeiten der Donaulogistik informieren.

Im Jahr 2014 fanden in Wien zum ersten Mal die **Danube Business Talks** statt. Diese Konferenz wurde als Business-Plattform zur Erschließung neuer Märkte für die Binnenschifffahrt im Rhein-Donau-Korridor konzipiert. **Hochrangige Vertreter der Europäischen Kommission und des Schifffahrtssektors** trafen zusammen, um Anforderungen und Chancen der Transportverlagerung auf die Binnenwasserstraßen zu diskutieren und Geschäftsbeziehungen auszubauen.

DANUBE BUSINESS TALKS - Erstaufgabe

Den über 150 Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Danube Business Talks wurde ein interessanter Mix geboten: Schlüsselakteure aus der Industrie trafen auf hochrangige europäische Entscheidungsträger. Gleichzeitig konnten neue geschäftliche Kontakte und mögliche Partnerschaften geknüpft werden.



TREFFPUNKT DONAU: Wasserstraße & Logistik auf der transport logistic

viadonau organisierte in Kooperation mit den öffentlichen Donauhäfen Österreichs 2013 und 2015 einen Gemeinschaftsstand unter dem Motto „Treffpunkt Donau: Wasserstraße & Logistik“ und bot damit eine ideale Kommunikationsplattform für Schifffahrtsunternehmen, Häfen und Speditionen. Ziel war es, die Möglichkeiten der Donau als attraktive Transportachse in Europa aufzuzeigen und die Wasserstraße als modernen, innovativen und leistungsfähigen Verkehrsträger zu positionieren. www.transportlogistic.de



Eine international **abgestimmte PR-Strategie** wurde im Rahmen vom europäischen PLATINA-Projekt entwickelt. Details dazu sind in Kapitel X.3 („Verbessern des Images der europäischen Binnenschifffahrt“) zu finden.

2 Betreiben einer nationalen Plattform für Öffentlichkeitsarbeit pro Donauschifffahrt

Die ursprünglich vorgesehene Maßnahme wurde verworfen. Das „Betreiben einer nationalen Plattform für Öffentlichkeitsarbeit pro Donauschifffahrt“ hätte zusätzliche Budgetmittel erfordert, ohne dass maßgebliche positive Effekte zu erzielen gewesen wären.

3 Verstärken der nationalen Lobbying-Aktivitäten pro Donauschifffahrt

Die Schifffahrt ist ein relativ kleiner Sektor in Österreich, umso wichtiger ist eine starke Vernetzung innerhalb des Landes wie auch grenzübergreifend. Intensive **Zusammenarbeit mit Interessensvertretungen** (z. B. gemeinsame Projekte und Veranstaltungen mit Wirtschaftskammern oder der Industriellenvereinigung) und gezielte Gespräche mit Entscheidungsträgern aus **Politik und Wirtschaft** bringen den relevanten Akteuren auf nationaler wie internationaler Ebene die Thematik Schifffahrt näher.

2012 wurde der **Verein Pro Danube Austria** gegründet. Er ist die Interessensvertretung der Schifffahrt in Österreich und hat zum Ziel, die Vorteile der Binnenschifffahrt für die Güter- und Personenbeförderung lokal und transnational einem breiteren Publikum näher zu bringen. www.prodanubeaustria.at

DIE INDUSTRIE FORDERT MEHR SCHIFF

Die Industriellenvereinigung Österreichs hat 2012 ein Argumentationspapier verabschiedet, in dem sie eine gezielte Stärkung der Donauschifffahrt vonseiten der EU, der Regierungen und Ministerien im Donauraum sowie des privaten Sektors fordert. www.iv-net.at



4 Durchführen einer Imagekampagne pro Donauschifffahrt

Die ursprünglich vorgesehene Maßnahme wurde verworfen. Das „Durchführen einer Imagekampagne pro Donauschifffahrt“ hätte zusätzliche Budgetmittel erfordert, ohne dass maßgebliche positive Effekte zu erzielen gewesen wären.

VII. DATEN & FAKTEN

Ausgangslage 2006

Besonders in den Ländern an der unteren Donau waren **statistische Grundlagen und Auswertungen** zu Verkehrs- und Wirtschaftsdaten spärlich und schwer vergleichbar.

Der Wissenstand zur Donauschifffahrt war gering. Thematische **Grundlagenpublikationen** wurden zum Teil bereits veröffentlicht. Informationen zu Schifffahrtsunternehmen und –speditionen auf der Donau waren noch ausständig.

Ein **regelmäßiger Überblick zur Donauschifffahrt** in Österreich (inkl. aktueller Zahlen, Fakten und laufender Aktivitäten), der Leser schnell und umfassend über die wichtigsten Entwicklungen des vergangenen Jahres informiert, fehlte.

2004 wurde ein **zentraler Webauftritt** für die Donauschifffahrt (www.donauschifffahrt.info) eingerichtet. Die Inhalte müssen laufend erweitert und aktualisiert werden.

Die Anforderungen an Inhalt und Detaillierungsgrad von Informationen zur Binnenschifffahrt war sehr heterogen. **Interaktive, themenspezifische Karten** wurden als probates Mittel gesehen um eine Vielzahl von Informationen in unterschiedlicher Tiefe zu vermitteln.

Schifffahrt war in den **Unterrichtsmaterialien** für Aus- und Weiterbildung unterrepräsentiert und beinhaltete veraltete Informationen. Dadurch gelang die Schifffahrt kaum in das Bewusstsein künftiger LogistikdienstleisterInnen. Im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern fand keine **intensive Auseinandersetzung** mit der Binnenschifffahrt an berufsbildenden Schulen und Universitäten bzw. Fachhochschulen statt.

Ein **universal einsetzbarer Lernbehelf**, der in moderner Form aktuelles Wissen, angepasst an den individuellen Lernstand vermittelt, existierte nicht. Das Zusammenwirken von Wasserstraße, Häfen, Flotte, IT-Systemen, Logistikdienstleistern, Agenturen und Behörden wurde nur teilweise und mit Bezug zur Vergangenheit in Museen anschaulich vermittelt. Aktuelle und **anschauliche Informationsvermittlung** war nicht möglich.

Status 2015

Um vergleichbare Kennzahlen zur Wasserstraße Donau zur Verfügung zu haben wurde 2014 erstmals ein **gemeinsamer Jahresbericht der Donauanrainerstaaten** veröffentlicht. Von nun an soll er jährlich erscheinen. In Österreich wird seit 2007 der „Jahresbericht Donauschifffahrt“ publiziert.

Das **Handbuch der Donauschifffahrt** hat sich mittlerweile als **Standardwerk** etabliert und ist mehrsprachig verfügbar.

Auf der Website www.donauschifffahrt.info finden sich **aktuelle Daten zur Donauschifffahrt**, die ab 2015 in einen neu gestalteten Webauftritt übergeführt werden. Der zentrale Dienst wird durch **Online-B Branchenverzeichnisse** für Schifffahrts- und Befrachtungsunternehmen (www.blaue-seiten.at) sowie für Donauhäfen- und –ländern (www.danube-ports.info) ergänzt. Das **FIS-Portal** (siehe III. Informationssysteme) zeigt mittels interaktiver Karte die wichtigsten Fahrwasserdaten von Österreich bis Rumänien.

Im Bereich der **Aus- und Weiterbildung** wurden Unterrichtsmaterialien aufbereitet, Kontakte zu Bildungsinstitutionen aufgebaut, zahlreiche wissenschaftliche Arbeiten betreut, Praktikumsstellen zur Verfügung gestellt sowie Gastvorträge und Exkursionen abgehalten. Mit dem Projekt REWWay soll Wissen um die Schifffahrt nachhaltig in den relevanten Lehrplänen verankert werden.

Lernbehelfe stehen über die Online-Plattform INeS Danube sowie das Besucherzentrum im Ennshafen, das Informationen anschaulich vermittelt, zur Verfügung.

Gesetzte Maßnahmen 2006 bis 2015

1 Erheben und Aufbereiten von Datengrundlagen zur Donauschifffahrt

viadonau lässt regelmäßig die Entwicklung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs im österreichischen Donaukorridor (**Korridor-Analysen**) untersuchen. Die aktuelle Erhebung stammt aus Mai 2014 und bildet die Verkehrsentwicklung (Straße, Schiene, Schiff) im Zeitraum 1990 bis 2013 ab.

Fachpublikationen sind wichtige Instrumente zur zielgruppenorientierten Vermittlung von Wissen. 2012 wurde das Handbuch der Donauschifffahrt in deutscher und englischer Sprache komplett überarbeitet. Seit 2007 erscheinen die **Jahresberichte zur Donauschifffahrt** jährlich. Die Reihe der standardisierten Jahresberichte bildet die Entwicklung der Donauschifffahrt in Österreich über die Jahre hinweg ab.

DONAUKARTEN für verschiedene Zielgruppen

Die bereits etablierte Donaukarte von viadonau mit den Wasserstraßenklassen und wichtigsten Häfen wurde laufend aktualisiert und steht digital und in Papierform (A3, A1) frei zur Verfügung. 2011 wurde eine Donaukarte für Kinder entworfen.



HANDBUCH der Donauschifffahrt – ein Standardwerk in vier Sprachen

Anfang 2013 erschien die vollständig überarbeitete 3. Auflage des Handbuchs der Donauschifffahrt in Deutsch und Englisch. Ein Jahr darauf wurde eine ungarische Übersetzung inkl. Ungarn-spezifischer Ergänzungen in Zusammenarbeit mit RSOE publiziert. Eine Rumänische Version ist seit kurzem verfügbar. www.viadonau.org



JAHRESBERICHT Donauschifffahrt – in neuem Design

Der Jahresbericht Donauschifffahrt erscheint seit 2007 in Deutsch und Englisch. Seit 2013 erscheint er in neuem, modernem Design und enthält zusätzliche statistische Informationen zur Wartezeiten an den Schleusen und Verkehrsunfällen auf der Donau. Die gesamte Reihe ist online erhältlich: www.viadonau.org



COMMON DANUBE REPORT 2013

Erstmals wurde 2014 ein Jahresbericht mit Kennzahlen zur Wasserstraße Donau von Österreich bis Rumänien publiziert. Die Informationen zu Fahrwasserhältnissen, Verfügbarkeit, Transportvolumen etc. werden von nun an jährlich veröffentlicht. Der Common Danube Report ist online verfügbar: www.newada-duo.eu



2 Bereitstellen von webbasierten Daten und Fakten zur Donauschifffahrt

Die Online-Branchenverzeichnisse der viadonau für **Schiffahrts- und Befrachtungsunternehmen** (www.blaue-seiten.at) sowie **Donauhäfen und -länder** (www.danubeports.info) bieten dem Nutzer aktuelle Informationen und Daten zum Logistikangebot entlang der Donau. Sie werden laufend aktuell gehalten und erweitert.

EUROPÄISCHE FÖRDERDATENBANK für die Binnenschifffahrt

Schiffahrtsunternehmen, Häfen und Logistiker finden aktuelle Informationen, Kontaktdaten und Details zu Fördermöglichkeiten für die Binnenschifffahrt in der viersprachigen europäischen Online-Datenbank. Sie wird im Rahmen des PLATINA II Projektes durch viadonau betreut. www.naiades.info/funding



3 Einbringen der Donauschifffahrt in Aus- und Weiterbildung

Die **Vermittlung von Wissen** zu Donau und Schifffahrt stellt seit Beginn der NAP-Umsetzung einen Schwerpunkt dar. In den ersten Jahren ging es in erster Linie darum, Wissen aufzubereiten (z. B. durch Fachpublikationen, Websites, eLearning) und Kontakte zu den relevanten Ausbildungsinstitutionen im Bereich Transport und Logistik aufzubauen. Es entstanden zahlreiche wissenschaftliche Arbeiten durch Studierende und Gastvorträge sowie Exkursionen wurden abgehalten. Seit 2012 wurde durch REWWay – Research & Education in Inland Waterway Logistics die Kooperation zwischen Logistikum der FH Steyr und viadonau ein großer Schritt in Richtung nachhaltige Verankerung von Schifffahrtswissen in relevanten Ausbildungen und Lehrplänen getan.

REWWay – Binnenschifffahrt in der Logistikausbildung

REWWay bietet maßgeschneiderte, frei zugängliche Unterrichtsmaterialien zur Donauschifffahrt und vermittelt Fachvorträge und Exkursionen zum Beispiel zu Häfen.
www.rewway.at



Neben der fachlichen Ausbildung im Bereich Binnenschifffahrtslogistik wurden auch allgemeine Donau- Informationsprojekte im schulischen wie im außerschulischen Bereich durchgeführt. Ein breites Angebot für unterschiedliche Zielgruppen ist verfügbar, z. B. Infos und Materialien für Donau-Projekte an Schulen, die schwimmende Ausstellung „donau on tour“, Stundenblätter für Lehrende unter Einbindung von eLearning.

„donau on tour“ – Donau & Schifffahrt hautnah begreifen

Die schwimmende Ausstellung an Bord des Negrelli bietet Kindern und Erwachsenen einen Überblick zu unterschiedlichen Donauthemen: von der Schifffahrt bis zum Naturraum. 2013 gab es in Kooperation mit Verbund eine Sonderausstellung: „Renaturierung entlang der Donau“. www.donauontour.info



INeS Danube – eLearning zur Donauschifffahrt für unterwegs

Die etablierte Online-Lernplattform für Binnenschifffahrt „INeS Danube“ wurde rundum aktualisiert, um Beiträge zu Schiffsabfall und Gefahrgüter erweitert und auf den neuesten technischen Stand gebracht. Sie wird in Österreich und anderen Donauländern im Unterricht eingesetzt. www.ines-danube.info



4 Aufbauen eines Informations- und Schulungszentrums im Ennshafen

ENNSHAFEN – Info-Besucherzentrum eröffnet und erweitert

Im Rahmen des EU-Projekts NELI wurde ein Informationszentrum für Besucherinnen und Besucher im Ennshafen realisiert und mit dem EU-Projekt HINT erweitert. Neben einem 3D „Future Ship Lab“, Spielen, Schautafeln und einem Schauschiff können logistische Aufgaben eines Hafens am Lego® Simulator gelöst werden.
www.ennshafen.at



VIII. NEUE MÄRKTE

Ausgangslage 2006

Trotz der Beratungstätigkeiten durch viadonau war der **Wissensstand und die Vernetzung** zwischen verladender Wirtschaft und Schifffahrt relativ gering. Durch mangelnde Interaktion fehlte das Wissen zu den Einsatzmöglichkeiten der Schifffahrt auf Seiten der verladenden Wirtschaft.

Das Fehlen von **leicht zugänglichen Informationen** zu Fragestellungen der verladenden Wirtschaft stellte eine Einstiegsbarriere für interessierte Verloader dar.

Erfahrungen mit multimodalen Transportketten bieten wichtige Hilfestellungen für die Planung weiterer Transporte. 2006 gab es am Donaukorridor keine laufende Sammlung von erfolgreich und weniger erfolgreich umgesetzten multi- und intermodalen Verkehrslösungen.

Im **kombinierten Verkehr** wurden LKW Transporten im Vor- und Nachlauf steuerliche sowie rechtliche Vorteile eingeräumt. Das Binnenschiff wurde nicht oder nur teilweise berücksichtigt und war somit **wettbewerblich benachteiligt**.

Das Containeraufkommen im Hafen Konstanz stieg stark an. **Liniendienste**, welche die Container in das Hinterland bringen sollten waren im Aufbau begriffen. Der Ausbau von **RoRo-Verkehren** wurde ebenfalls als vielversprechende Nutzung der Schifffahrt gesehen, unter der Voraussetzung von grundlegenden Adaptierungen von Häfen und Schiffen.

In den Donauländern östlich von Österreich erfuhr die Donauschifffahrt nur geringe Unterstützung im Bereich Lobbying, Information und Kommunikation, da **Entwicklungsagenturen** fehlten.

Status 2015

Der Wissensstand und der Vernetzungsgrad zwischen verladender Wirtschaft und Schifffahrt konnte durch die **marktneutrale Logistikberatung** gehoben werden. Zu vielversprechenden, thematischen Schwerpunkten wurden zudem **gezielte Arbeitsinitiativen** gestartet.

Für Neueinsteiger sind Informationen über **mehrere Plattformen** leicht zugänglich (siehe VII. Daten und Fakten).

Auf der **viadonau-Website** sowie im **Handbuch Donauschifffahrt** werden regelmäßig konkrete Transportlösungen als positive Beispiele publiziert.

Seit 2006 gelten die **Ausnahmen von den Fahrverboten** für LKW auch für den „kombinierten Güterverkehr Wasserstraße“.

Der Aufbau von Containerliniendiensten wurde in Machbarkeitsstudien untersucht und durch ein Förderprogramm auch finanziell unterstützt. Nachdem sich auf der Donau trotz der Unterstützung keine Containerliniendienste etabliert haben und die zur Verfügung gestellten Fördermittel nur in geringem Ausmaß ausgeschöpft wurden (Vorstudien) **rücken andere Themenschwerpunkte in den Fokus**.

Gesetzte Maßnahmen 2006 bis 2015

1 Betreiben von Logistikberatung pro Donauschifffahrt

viadonau betreibt eine **marktneutrale Logistikberatung** und vermittelt mit fundierter fachlicher Expertise zwischen Angebot (Schifffahrt, Häfen) und Nachfrage (Industrie, Verloader). Zu den Beratungsleistungen gehören auch Information und Unterstützung hinsichtlich nationaler und internationaler Fördermöglichkeiten für die Donauschifffahrt sowie branchenspezifische Auswertungen von Fahrwasserdaten für Logistikzwecke.

Als Grundlage für die Logistikberatung dienen laufende **Marktbeobachtung** und die **Analyse** relevanter Branchen. Darauf aufbauend werden Maßnahmen wie z. B. zeitlich begrenzte **thematische Arbeitsschwerpunkte** entwickelt, in denen gemeinsam mit dem Sektor der Wissensaustausch verstärkt und die Umsetzung von konkreten Projekten initiiert wird. Drei solcher Schwerpunkte sind die Bereiche Recyclingprodukte (Start 2015), Nachwachsende Rohstoffe (2012-2014) und Schwergut-Transporte (2010-2012). Die Ergebnisse der Initiativen wurden gemeinsam mit Logistikexperten erarbeitet und in zusammenfassenden Argumentarien verankert.

HIGH & HEAVY - Windkraftanlagen auf der Wasserstraße

Ein Ergebnis aus der High & Heavy Verlagerungsinitiative ist eine Unternehmenskooperation zum Transport von 190 Windkraftanlagen auf der Donau von Deutschland in die Region Hainburg. Nur wenige Kilometer in der Transportkette müssen per Straße zurückgelegt werden.



NAWARO – Nachwachsende Rohstoffe auf der Wasserstraße

Insgesamt haben mehr als 150 Personen an den NAWARO Veranstaltungen teilgenommen. In Workshops haben sich wie auch schon davor in der High & Heavy-Initiative Unternehmen gefunden, die gemeinsam Transporte auf der Wasserstraße Donau durchgeführt haben.



Die Aktivitäten zur Marktentwicklung für die Binnenschifffahrt bedürfen nicht nur eines österreichischen Fokus, sondern müssen im **internationalen Kontext** adressiert werden, da sich sowohl Angebot und Nachfrage als auch der Transportweg Donau über Ländergrenzen hinweg erstrecken. Im Jahr 2012 wurde unter Mitarbeit von viadonau der Aufbau eines **europaweiten Netzwerks von marktneutralen Logistikberatern im Bereich der Binnenschifffahrt** initiiert.

„DANUBE-BUSINESS-DATING“ - Angebot und Nachfrage verbinden

2012 wurde auf der Barge-to-Business-Konferenz in Wien erstmals das „Danube-Business-Dating“ veranstaltet. In über 200 Meetings wurden Entscheidungsträger aus dem Donauroum gezielt vernetzt und konkrete Transportlösungen mit dem Binnenschiff entwickelt.



2 Stimulieren von Kooperationen zwischen Schiff und Schiene / Straße

Die Aufbereitung und Verbreitung von **Success Stories** ist eine wichtige Maßnahme zur Förderung von Kooperationen zwischen den Verkehrsträgern. Auf der Website von viadonau sowie im von viadonau publizierten Handbuch Donauschifffahrt wurden regelmäßig aktuelle Transportbeispiele unter Einbindung der Binnenschifffahrt aus Österreich veröffentlicht. Des Weiteren hat viadonau im Rahmen von B-2-B-Veranstaltungen eine Plattform für Schifffahrts- und Bahnoperatoren geboten, um Kooperationsmöglichkeiten auszuloten.

Das Einbringen der Wasserstraße in thematische Netzwerke und Veranstaltungen stellt eine Basis für das Entstehen von Kooperationen und die Einbindung der Schifffahrt in Transportketten dar. viadonau vertritt die Wasserstraße Donau in **Logistiknetzwerken** wie zum Beispiel der Bundesvereinigung Logistik (BVL), dem Verein Netzwerk Logistik (VNL), der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (ÖVG) oder der Gesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (GSV).

E-FREIGHT - papierloser Informationsfluss über physischen Gütertransport

Das von der EU ko-finanzierte Projekt e-Freight (2010-2014) hatte die Weiterentwicklung von Informations- und Kommunikationstechnologien für multimodale Transport- und Logistikketten zum Ziel, um diese damit wettbewerbsfähiger und attraktiver zu machen. www.efreightproject.eu



Im Jahr 2006 wurden Kombinierte Verkehre unter Einbindung von LKWs von und zu den Containerterminals in öffentlichen Häfen sowohl von den Wochenend- und Feiertagsfahrverboten als auch von den Nachtfahrverboten ausgenommen. Seit 2006 **gelten die Ausnahmen** von den jährlich durch Verordnung erlassenen Fahrverboten für LKW **auch für den „kombinierten Güterverkehr Wasserstraße“** (zuletzt BGBl. II 65/2015).

③ Unterstützen des Aufbaus von Liniendiensten auf der Donau

Im Jahr 2006 wurde eine vom rumänischen und österreichischen Verkehrsministerium initiierte Machbarkeitsstudie zum Thema Containertransport auf der Donau (Projekt COLD - Containerliniendienst Donau) erstellt. Die Studie wurde unter Federführung von viadonau gemeinsam mit dem österreichischen Hafen Krems und dem rumänischen Hafen Konstantza erarbeitet und gab einen Überblick über die **Rahmenbedingungen für die Etablierung von Container-Liniendiensten** auf der Donau.

Im Rahmen der „Förderung intermodaler Verkehr Donau“ haben Logistikdienstleister, Schifffahrtsunternehmen und Häfen **Machbarkeitsstudien zu konkreten Containerliniendiensten** angestellt. So wurde auf Initiative des Ennshafens in der KoLEG-Studie die Machbarkeit eines Liniendienstes zwischen Enns und Galați untersucht.

Auch die Europäische Kommission unterstützte mit dem Förderprogramm „Marco Polo II“ den Aufbau multimodaler Verkehre und die Verkehrsverlagerung vom LKW hin zu Bahn und Schiff. Die jährliche internationale Marco Polo-Konferenz fand 2010 erstmals in Wien statt. Die Veranstalter (bmvit, viadonau, Hafen Wien, WKÖ und Stadt Wien) verfolgten mit der Ausrichtung der Konferenz das Ziel, verstärkt österreichische Unternehmen zu einer Einreichung von Verlagerungsprojekten bei diesem EU-Förderprogramm zu motivieren.

Nachdem sich auf der österreichischen Donau trotz der Unterstützung keine Containerliniendienste etabliert haben und die zur Verfügung gestellten Fördermittel nur in geringem Ausmaß ausgeschöpft wurden (Vorstudien), **rücken andere Themenschwerpunkte in den Fokus** (siehe Kapitel VIII.1).

④ Forcieren des Aufbaus von nationalen Schifffahrtsentwicklungsagenturen im Donaoraum

Die Zusammenarbeit mit **Schifffahrtsentwicklungsagenturen** war ein wichtiger Punkt im Projekt PLATINA (2008-2012). Es wurde dabei eine europäische Kommunikationsstrategie erarbeitet, die von den jungen nationalen Schifffahrtsentwicklungsagenturen als **Grundlage für spezielle Kommunikationspläne** herangezogen werden konnte (CRUP in Kroatien, RSOE in Ungarn und ARVD in der Slowakei). Die weitere Zusammenarbeit der Schifffahrtsentwicklungsagenturen erfolgt auf Projektbasis. So wurde auch im Rahmen des Projekts NEWADA und der EU-Donaoraumstrategie die Zusammenarbeit von nationalen Wasserstraßenverwaltungen entlang der Donau im Bereich der Kommunikation unterstützt und gefördert.

IX. FÖRDERUNGEN

Ausgangslage 2006

Im Jahr 2003 fiel die einzige Fördermöglichkeit für Investitionen in **Umschlagseinrichtungen in Häfen** weg. Um intermodale Services erfolgreich betreiben zu können waren neue Finanzhilfen bei der Errichtung von Umschlaganlagen dringend gefragt.

Für die Errichtung von **Kaimauern** waren zinslose Darlehen des Bundes für bis zu 60% der anerkannten Kosten vorgesehen. Das dafür reservierte, jährliche Budget war Schätzungen zufolge zu gering angesetzt.

In den Jahren 2002 und 2005 hatten die Häfen- und Länden mit außergewöhnlichen Hochwasserereignissen zu kämpfen. Der **Ausbau von Hochwasserschutzanlagen** war weiterhin ein wichtiges Anliegen mit zusätzlichem Finanzierungsbedarf.

Fördermöglichkeiten für die Flotte waren gering und auf unterschiedliche Programme verteilt, im Vergleich zu anderen Ländern stellte die Situation einen Wettbewerbsnachteil für die österreichische Flotte dar.

Mit Ende 2005 lief das **Förderprogramm für Containerliniendienste** aus, bei dem pro transportierten Container 12 bis 27 Euro sowie vorbereitende Studien gefördert wurden.

Auf Grund von mangelnder Akzeptanz durch die Nutzer, konservativen Rechtsvorschriften, komplizierten Zuständigkeiten und geringer Marktgröße stießen **innovative Telematikanwendungen** oft auf Umsetzungshemmnisse. Lösungen mit erwiesener Machbarkeit und Nutzen bedurften Förderungen um realisiert werden zu können.

Status 2015

Das „Programm für die Unterstützung des Ausbaues von **Anschlussbahnen** sowie von **Umschlagsanlagen** des multimodalen Verkehrs“ läuft noch bis 2017. Zusätzlich übernimmt der Bund bei **Hochwasserschutzmaßnahmen für Häfen** (Dämme, Tore) 50% der Kosten.

Seit 2014 unterstützt das „**Förderprogramm umweltfreundliches Binnenschiff**“ umweltfreundliche Schiffsaus- und -umrüstungen sowie Modifikationen des Schiffskörpers mit bis zu 40%.

Die Förderung zum Aufbau von **Container-Liniendiensten** wurde 2008 verlängert. Mit Auslaufen des Förderprogrammes 2013 wurden noch keine Liniendienste aufgebaut. Nach einer Evaluierung wird es nicht mehr fortgeführt. Relevante Studien wurden weiterhin über verwandte Förderschienen unterstützt.

Mehrere nationale und internationale Projekte beschäftigten sich damit, **innovative Technologieanwendungen** für die Schifffahrt zu testen und weiterzuentwickeln. Neben Telematikanwendungen (RISING, IRIS Europe) standen zum Beispiel auch innovative Methoden zum Fließgewässer-Monitoring (IM FLUSS) im Fokus.

Gesetzte Maßnahmen 2006 bis 2015

1 Fördern von flexiblen und leistungsfähigen Umschlagsanlagen

Das „Programm für die Unterstützung von Umschlagsanlagen im intermodalen Verkehr Straße-Schiene-Schiff“ (Terminalförderung) wurde mit 1.7.2006 in Kraft gesetzt und 2012 mit der Anschlussbahnförderung kombiniert. Das gemeinsame „**Programm für die Unterstützung des Ausbaues von Anschlussbahnen sowie von Umschlagsanlagen des Intermodalen Verkehrs**“ läuft von 2013 bis 2017, wobei die inhaltlichen Ausrichtungen der beiden ehemaligen Programme beibehalten wurden: land- und wasserseitige Infrastruktur sowie Umschlagsgeräte werden bis zu 30%, neue Anschlussbahnen bis zu 50% gefördert. Das neue Programm wird von der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG) abgewickelt. www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/anschlussbahnen

Einzelne Hafenmodernisierungsprojekte werden im Kapitel Häfen vorgestellt.

Vor dem Hintergrund der extremen Hochwasserereignisse 2002 und 2005 wurden verstärkt **Hochwasserschutzmaßnahmen** (Dämme, Tore) für Häfen gesetzt. 2010 wurde der Hochwasserschutz im Hafen Freudenau fertig gestellt, es folgen der Hochwasserschutz im Ennshafen sowie das Hochwasserschutztor inkl. Dammverstärkung im Hafen Albern (bis 2013). Der Bund übernimmt jeweils 50% der Kosten.

② Fördern einer umwelt- und marktgerechten österreichischen Flotte

Basierend auf internationalen Forschungsergebnissen und in Umsetzung des Nationalen Aktionsplans Donauschifffahrt wurde das **"Förderprogramm umweltfreundliches Binnenschiff"** entwickelt, 2010 nach Brüssel notifiziert und 2011 genehmigt. Es läuft von 2014 bis 2017 und ist mit **insgesamt zwei Millionen Euro** dotiert. In Form von nicht-rückzahlbaren Zuschüssen werden **umweltfreundliche Schiffsaus- und -umrüstungen sowie Modifikationen des Schiffskörpers** gefördert. Die Fördermittel stammen aus dem Budget des bmvit, die Abwicklung des Programms erfolgt durch viadonau. Alle Informationen zum Programm sind online zu finden: www.viadonau.org/foerderung_binnenschiff

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

Die **Förderung intermodaler Verkehr Donau** zum Aufbau von Liniendiensten und intermodalen Verkehren wurde 2008 verlängert und 2012 evaluiert. Im Zuge des Programmes wurden hochwertige Studien durchgeführt, es kam jedoch kein Container-Liniendienst mit Umschlagsmöglichkeit in Österreich zustande. Es wurden daher keine Transportförderungen (pro transportiertem Container) ausbezahlt. Die Evaluierung kam zum Schluss, relevante Studien in bestehende Förderschiene zu integrieren und die Förderung intermodaler Verkehr nicht mehr gesondert fortzusetzen.

Das **„Innovationsförderprogramm Kombiniertes Güterverkehr“** (2009-2014) förderte Transportgeräte für den Kombinierten Verkehr (z. B. Container, Adaptierung von Schiffsraum), innovative KV-Technologien und Machbarkeitsstudien. An dem Jahresbudget von drei Millionen EUR partizipierte auch die Schifffahrt (z. B. Adaptierung von Schiffen für RollOn/RollOff-Verkehre) und viadonau unterstützte inhaltlich. Eine Verlängerung des Programms ist in Vorbereitung. www.bmvit.gv.at/innovation/mobilitaet/kombigueter

④ Fördern von innovativen Technologieanwendungen in der Donauschifffahrt

Auch in den vergangenen Jahren wurden im Sinne einer **Konsolidierung der Forschungsförderung** Schifffahrtsthemen in bestehende Programme eingebracht und Kooperationen mit Forschungsinstituten betrieben. Die Nutzung bestehender Forschungs- und Entwicklungsprogramme gewährleistet, dass Schifffahrtsprojekte in Einklang mit der österreichischen und europäischen Forschungsagenda stehen. Im Rahmen von nationalen und internationalen Projekten werden innovative Technologieanwendungen für die Schifffahrt entwickelt und getestet. Dies betrifft unter anderem die Projekte TRIUMPH, Christian Doppler Labor IM FLUSS, RISING, IRIS Europe III, NAVWAT, PLATINA, Move IT!, e-Freight, LNG Donauschiff.

X. INTERNATIONALE AKTIVITÄTEN

Ausgangslage 2006

Im Januar 2006 wurde das „Integrierte europäische Aktionsprogramm für die Binnenschifffahrt“ (NAIADES) veröffentlicht. Die Mitteilung hatte lediglich empfehlenden Charakter und sollte **von den Mitgliedsstaaten mit einer aktiven Schifffahrtspolitik** umgesetzt werden.

Der Markt der Binnenschifffahrt in der EU war seit 2000 liberalisiert. Dennoch führten **unterschiedliche Rechtsvorschriften** zu einem hohen Aufwand in der Schifffahrt und bei den zuständigen Behörden. Harmonisierungsbedarf war in zahlreichen Sachgebieten gegeben.

Die **Zuständigkeiten** für die Schifffahrt waren **auf europäischer Ebene stark fragmentiert** und verteilten sich auf verschiedenste Organisationen (ZKR, DK, CEMT, UNECE, EU etc.). Doppelgleisigkeiten und erhöhter Koordinationsaufwand waren die Folge.

Auf europäischer Ebene fand die **Binnenschifffahrt wenig Gehör**, die Unterstützung entsprach bei weitem nicht der potenziellen Leistungsfähigkeit dieses Transportmittels. Der Pan-Europäische Korridor VII umfasste auch die Wasserstraße der Donau. Zur Stärkung der Verkehrsverbindung ist die **politische Unterstützung auf nationaler Ebene** essentiell, 2006 war sie nicht ausreichend gegeben.

Qualitative Unterschiede in der Wasserstraßeninfrastruktur und bei Häfen sowie der abweichende Fortschritt bei der Implementierung von RIS waren ausschlaggebend für **Kooperationsaktivitäten** mit den Donauanrainerstaaten.

Status 2015

Zwischen 2008 und 2012 koordinierte viadonau das Projekt **PLATINA**, welches sich mit der Umsetzung des NAIADES-Aktionsprogramms beschäftigte. Im Anschluss daran folgten NAIADES II und **PLATINA II**. Die breit aufgestellten Projekte treiben die Entwicklung in den Bereichen Neue Märkte, Flottenmodernisierung, Aus- und Weiterbildung, Image und Infrastrukturentwicklung voran.

Die Oberste Schifffahrtsbehörde des bmvit und viadonau brachten sich aktiv in die **Ausgestaltung von rechtlichen und strategischen Vorgaben auf EU-Ebene** ein. Vor allem die technischen Vorschriften für die Binnenschifffahrt, die Gefahrgut-Rahmenrichtlinie, elektronische Meldungen für die Binnenschifffahrt, die Transeuropäischen Verkehrsnetze und die Connecting Europe Facility wurden mitgestaltet.

Seit 2011 koordiniert Österreich gemeinsam mit Rumänien den Schwerpunktbereich Binnenwasserstraßen der **EU-Strategie für den Donaoraum**. Im Zuge dessen wurde ein gemeinsamer Masterplan für die Instandhaltung der Donau verfasst und von den Verkehrsministern der Donauanrainerstaaten unterzeichnet (siehe I. Infrastruktur, 4).

Die inhaltliche Vorarbeit wurde in den **NEWADA-Projekten** geleistet, die wesentlich zum Austausch zwischen den Wasserstraßenverwaltungen beitrugen und die Grundlage für ein harmonisiertes Vorgehen sind.

Gesetzte Maßnahmen 2006 bis 2015

1 Forcieren der Entwicklung und Umsetzung des Europäischen Aktionsplans

Die Stärkung der Schifffahrt ist ein erklärtes verkehrspolitisches Ziel Österreichs und der Europäischen Union. Mit dem Nationalen Aktionsplan Donauschifffahrt und durch internationale Zusammenarbeit verfolgen bmvit und viadonau gemeinsam dieses Ziel. Österreich hat 2011 gemeinsam mit Rumänien die **Koordinationsrolle** für die Binnenwasserstraßen im Rahmen der **Europäischen Strategie für den Donaoraum** übernommen. Zwischen 2008 und 2012 koordinierte viadonau das PLATINA-Projekt zur Umsetzung des europäischen Aktionsprogramms NAIADES. Durch die Teilnahme an entsprechenden Arbeitsgruppen hat sich Österreich bei der Entwicklung des NAIADES II Programms aktiv eingebracht. Zur Umsetzung wird das Nachfolgeprojekt PLATINA II (2013-2016) über das 7. Rahmenprogramm für Forschung und Entwicklung gefördert und erneut von viadonau koordiniert.

PLATINA – Umsetzung europäischer Schifffahrtspolitik

Koordiniert von viadonau konnten im Rahmen des EU-Projekts PLATINA (2008-2012) wichtige Maßnahmen in allen fünf Aktionsfeldern des NAIADES Aktionsprogramms umgesetzt werden (Neue Märkte, Flottenmodernisierung, Aus- und Weiterbildung, Image, Infrastrukturentwicklung). Das Nachfolgeprojekt PLATINA II (2013-2016) unterstützt die Umsetzung von NAIADES II. www.naiades.info



2 Mitwirken an der Harmonisierung der legislativen und institutionellen Rahmenbedingungen

Die Oberste Schifffahrtsbehörde des bmvit und viadonau haben sich aktiv in die Ausgestaltung der **EU-Richtlinien und Verordnungen mit Bezug zur Binnenschifffahrt** eingebracht (z. B. technische Vorschriften für die Binnenschifffahrt, Gefahrgut-Rahmenrichtlinie, elektronische Meldungen für die Binnenschifffahrt).

In Hinblick auf die neue europäische Finanzierungsperiode 2014-2020 standen die vergangenen Jahre im Zeichen der Definition neuer europäischer Leitlinien. Dabei ist die **Connecting Europe Facility** eines der wichtigsten Instrumente im Bereich der Infrastrukturentwicklung. Durch eine aktive Mitgliedschaft der viadonau bei „Inland Navigation Europe“ (INE) – dem Dachverband der europäischen Wasserstraßenverwaltungen – und durch gezielte Informationskampagnen (z. B. Treffen im Europaparlament im Jänner 2012) wurde die europäische Binnenschifffahrtspolitik im Sinne der österreichischen Interessen stark mitgestaltet. www.inlandnavigation.eu

Das **Transeuropäische Verkehrsnetz** (TEN-V) definiert das Verkehrsnetz von europäischem Interesse. Die Wasserstraße Donau war im „Prioritären Projekt 18“ (Wasserstraßenachse Rhein-Main-Donau) integriert. Im Transeuropäischen Verkehrsnetz seit Jänner 2014 ist die Wasserstraße Donau in dem multimodalen „Rhein-Donau-Korridor“ abgebildet. Internationale Infrastrukturprojekte können sich somit auch in Zukunft um Ko-Finanzierung durch die EU bewerben. Österreich unterstützte die Anliegen der Donauschifffahrt in der Überarbeitung der TEN-V in Arbeitsgruppen der Mitgliedsstaaten.

PLATINA – Internationale Expertengruppe zu Emissionsreduktion

Die PLATINA-Expertengruppe beschäftigte sich mit technologischen und organisatorischen Lösungen für Emissionsreduktion in der Binnenschifffahrt und lieferte somit wichtige Grundlagen zu der Revision der EU-Richtlinie zu mobilen Maschinen und Geräten (NRMM). www.naiades.info



EUROPEAN HULL DATABASE – Europäische Schiffsdatenbank

Die „European Hull Database“ ermöglicht den Datenaustausch zwischen bestehenden nationalen Schiffsdatenbanken. Es beteiligen sich zehn Länder am Pilotsystem, die Oberste Schifffahrtsbehörde des bmvit und viadonau leisten wichtige Beiträge.



3 Verbessern des Images der europäischen Binnenschifffahrt

Im Rahmen des Projektes PLATINA wirkte viadonau an der Gründung eines europaweiten Netzwerks von Binnenschifffahrts-Promotionsagenturen mit. Ein Resultat dieser Zusammenarbeit sind einheitliche Grundlagen für eine **europaweit abgestimmte langfristige PR-Strategie** pro Binnenschifffahrt, auf Basis derer die nationalen Agenturen tätig werden können. Im Netzwerk wurde unter anderem eine **Kommunikations-Toolbox** mit gebrauchsfertigen Materialien zum Binnenschifffahrtssystem in Europa erarbeitet (z. B. Präsentationsfolien „Nützliche Daten & Fakten“, Factsheets über Fallbeispiele für innovative Transportlösungen mit dem Binnenschiff, freies Bildmaterial oder ein Handbuch für Kommunikatoren). Die Toolbox ist frei zugänglich und erleichtert es somit einer großen Zahl an Akteuren, die Vorteile der Binnenschifffahrt zu kommunizieren.

④ Ausüben einer aktiven Rolle bei der Entwicklung des Donaukorridors

Das österreichische Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, viadonau und das rumänische Ministerium für Verkehr und Infrastruktur erhielten im Februar 2011 offiziell die Aufgabe, die Koordination für den Bereich der „**Verbesserung der Mobilität und Multimodalität – Binnenwasserstraßen**“ im Rahmen der **Europäischen Strategie für den Donauroum** zu übernehmen. Klares Ziel ist es, die Donau bis 2020 zu einem nachhaltigen und konkurrenzfähigen Transportweg zu machen. Dazu wurden fünf thematische Arbeitsgruppen eingerichtet, über die die wichtigsten Interessenvertreter in den Umsetzungsprozess der Strategie eingebunden und die für den Bereich Binnenwasserstraßen im Donauroum definierten Ziele erreicht werden sollen. www.danube-navigation.eu

Die Projekte **NEWADA** und **NEWADA duo** trugen wesentlich zum Austausch zwischen den Wasserstraßenverwaltungen an der Donau bei und sind somit ein wichtiger Baustein für die Entwicklung des Donaukorridors (siehe Kapitel I Infrastruktur).

Das von der EU ko-finanzierte Projekt **Supergreen** wurde erfolgreich abgeschlossen. In diesem Projekt wurde eine Reihe europäischer Transportkorridore hinsichtlich Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des europäischen Transportsystems analysiert. Die ausgewählten Korridore wurden einem Benchmarking unterzogen, wobei Umweltaspekte, Infrastrukturparameter, Abgasemissionen, externe und interne Kosten betrachtet wurden.

SUPERGREEN – ressourcenschonende Transportkorridore der Zukunft

viadonau konzentrierte sich in SuperGreen (2011-2013) auf die Binnenschifffahrt im Donaukorridor. Es wurden Forschungsbedarf zur ressourcenschonenden Entwicklung der europäischen Güterlogistik und Empfehlungen für Politik und Industrie formuliert. www.supergreenproject.eu



4. Die Kosten des NAP

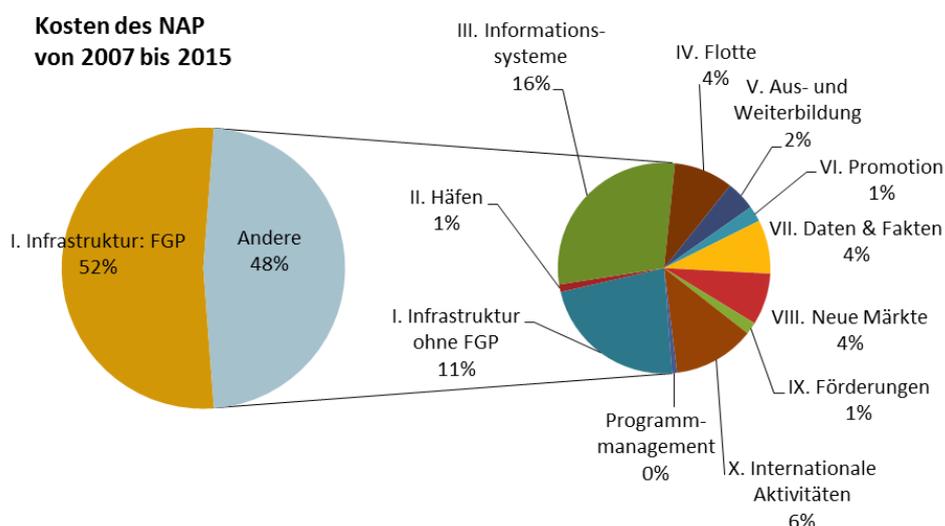
Von 2007 bis 2015¹ investierte viadonau mit zielgerichteter, finanzieller Unterstützung durch das bmvit sowie mit Hilfe von EU-Geldern insgesamt **fast 80 Millionen Euro** in die Umsetzung des NAP. Davon wurden 52% oder rund 42 Millionen Euro in das Flussbauliche Gesamtprojekt östlich von Wien (FGP) investiert, die restlichen 38 Millionen Euro sind Aktivitäten in allen zehn Maßnahmenbereichen zugutegekommen.

Für die **Weiterentwicklung der Binnenschifffahrtsinformationssysteme (RIS)** wurden **16%** der restlichen Budgetmittel eingesetzt. Die Ergebnisse sind in Kapitel III nachzulesen und umfassen u.a. die laufende Verbesserung von DoRIS, die Ausstattung von Schiffen mit AIS-Transpondern oder die Harmonisierung der Implementierungsniveaus entlang der Donau und in Europa.

Maßnahmen im Bereich **Infrastruktur** (Kapitel I) beliefen sich exklusive der Kosten für das FGP auf **11% der NAP-Kosten**. Damit wurde das Wasserstraßenmanagement kundenorientierter gestaltet, die Schleusenrevisionszeiten minimiert und die Zusammenarbeit der Wasserstraßenverwaltungen an der Donau verbessert. Auch Renaturierungsmaßnahmen – wie die Anbindung von Altarmen – werden diesem Bereich zugerechnet.

Mit **6% sind Internationale Aktivitäten** (Kapitel X) der drittgrößte Budgetposten bei den Kosten ohne FGP. bmvit und viadonau koordinierten beispielsweise den Schwerpunktbereich Binnenschifffahrt im Rahmen der EU-Donauraumstrategie gemeinsam mit Rumänien. Auch bei der Ausgestaltung von rechtlichen und strategischen Vorgaben auf EU-Ebene wurde aktiv mitgearbeitet.

Auf die anderen Themenbereiche entfallen jeweils kleinere Summen, dennoch konnten zahlreiche positive Schritte gesetzt werden, die im Detail in den jeweiligen Kapiteln beschrieben sind.



¹ Für 2015 lagen zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Endberichts lediglich Plandaten vor.

Pro Jahr wurden durchschnittlich **fast 4,2 Millionen Euro** in NAP-Aktivitäten (exklusive FGP) investiert. Der Großteil der Kosten für die Umsetzung des Flussbaulichen Gesamtprojektes fiel erst in den Jahren 2013 bis 2015 an. In den letzten drei Jahren wurde doppelt so viel investiert (28 Millionen) wie von 2007 bis 2012 (14 Millionen).

Ein Drittel der Gesamtkosten (inklusive FGP) wurde durch **EU-Mittel** aus verschiedensten Förderprogrammen ko-finanziert.

Neben den genannten Kosten hat das **bmvit Förderprogramme** (z. B. Terminalförderprogramm, Flottenmodernisierung, Hochwasserschutz für Häfen und Länden) **und Aktivitäten** wie die Minimierung der Schleusenrevisionszeiten finanziert, um die Ziele des NAP zu erreichen.

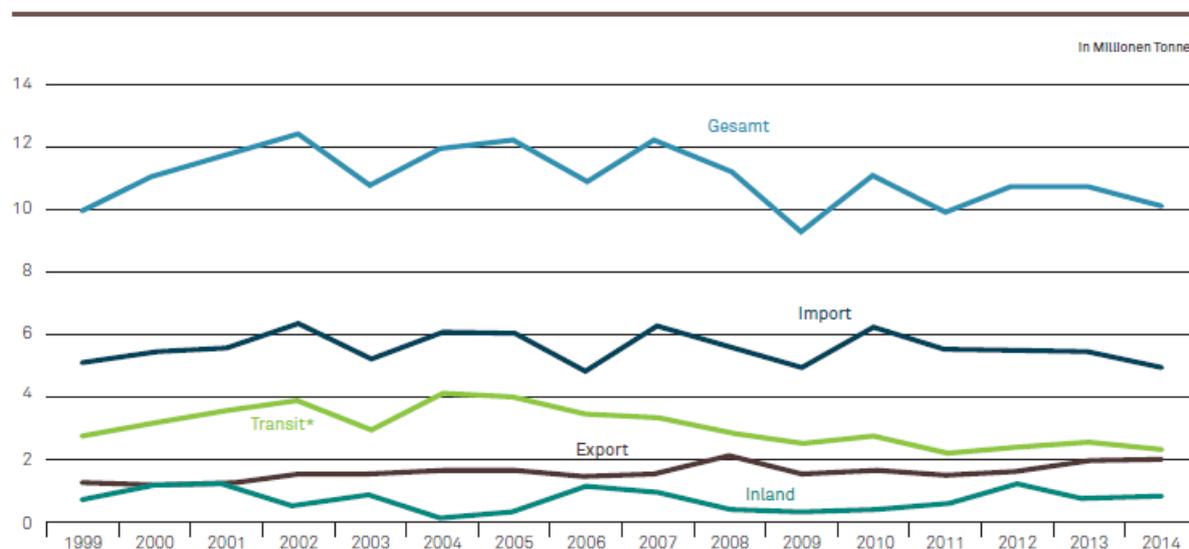
5. Zielerreichung und Wirkungen des NAP

Der NAP enthielt **verkehrspolitische, wirtschaftspolitische und umweltpolitische Zielsetzungen** (siehe Kapitel „Zielsetzungen des NAP“). Für viele weitere Wirkungen zentral, war die angestrebte Verdoppelung der jährlich auf der Donau transportierten Güter auf 25 bis 30 Millionen Tonnen. Diese Zielsetzung baute auf Annahmen auf, die sich nicht erfüllt haben:

Wirtschaftswachstum	
<i>Annahme 2006:</i> Durchschnittlich 4% BIP-Wachstum pro Jahr in den südosteuropäischen Donauanrainerstaaten und 2% in westeuropäischen Staaten.	<i>Tatsächliche Entwicklung:</i> Das jährliche BIP-Wachstum lag zwischen 2006 und 2014 in den südosteuropäischen Donauanrainerstaaten unter 2% und in den westeuropäischen Staaten bei 2,5%. Bis zum Jahr 2008 verlief die wirtschaftliche Entwicklung äußerst positiv und lag über den Erwartungen. Mit der Wirtschaftskrise brachen die Zahlen 2009 ein und zeigten ein stark negatives Wachstum (-5,5% in den EU-Donauanrainerstaaten), danach entwickelte sich das BIP nur mäßig.
Güterverkehrsaufkommen	
<i>Annahme 2006:</i> Jährlicher Anstieg des grenzüberschreitenden Güterverkehrs im österreichischen Donaukorridor um 6 bis 8%, auf 100 Millionen Tonnen im Jahr 2015.	<i>Tatsächliche Entwicklung:</i> Das Verkehrsaufkommen im österreichischen Donaukorridor lag 2014 bei 79,3 Millionen Tonnen. Der grenzüberschreitende Güterverkehr ist im Vergleich zum Jahr 2007 somit um etwa 2% zurückgegangen, wobei er im Jahr 2009 am stärksten eingebrochen ist. Seit dem lässt sich ein steigender Trend erkennen. Das Transportaufkommen ist auf der Schiene am stärksten und auf der Wasserstraße mäßig gesunken, auf der Straße hingegen angestiegen.
Projekte zur Förderung der Donauschifffahrt	
<i>Annahme 2006:</i> Projekte zur Förderung der Donauschifffahrt werden in allen Donauanrainerstaaten realisiert.	<i>Tatsächliche Entwicklung:</i> Der 2015 publizierte Bericht des Europäischen Rechnungshofes zur Binnenschifffahrt zieht ein kritisches Resümee zu den umgesetzten Infrastrukturprojekten. Laut dem Bericht haben zwar alle Mitgliedsstaaten in die Wasserstraße investiert, aber im Vergleich zum Anteil am Modal Split verhältnismäßig wenig Budget aufgewandt. Es wurden in erster Linie Studien erarbeitet, wichtige Maßnahmen waren oft verzögert und adressierten nur zum Teil die als vorrangig eingestuften Engstellen. Die Ergebnisse der Studien wurden trotz langwieriger und kostspieliger Verfahren nicht immer in die Tat umgesetzt.
Umfang des Nationalen Aktionsplans	
<i>Annahme 2006:</i> Die Maximalvariante des NAP mit einem Budget von 270 Millionen Euro wird umgesetzt. Weitere 208 Millionen Euro werden bis zum Jahr 2015 für die Realisierung des flussbaulichen Gesamtprojekts östlich von Wien veranschlagt.	<i>Tatsächliche Entwicklung:</i> Das NAP-Minimalkonzept wurde umgesetzt. Von 2007 bis 2015 realisierte viadonau Aktivitäten in allen zehn Maßnahmenbereichen mit Kosten von rund 38 Millionen Euro. Weitere 42 Millionen Euro wurden für die Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen des Flussbaulichen Gesamtprojekts östlich von Wien aufgewendet. Zusätzlich investierte das bmvt in Förderprogramme, die Minimierung der Schleusenrevisionszeiten etc.

Die allgemeine Konjunktur, die ab 2008 eingebrochen ist, hängt eng mit der Entwicklung des Transportaufkommens zusammen. Dies hat nicht nur die Donauschifffahrt, sondern auch die anderen Verkehrsträger negativ beeinflusst. Selbst ohne Umsetzung des NAP wurde 2006 mit einem Anstieg des Transportvolumens auf 15 Millionen Tonnen bis 2015 gerechnet. Nachdem wesentliche Annahmen nicht eingetroffen sind, hat sich auch das prognostizierte Verkehrsaufkommen nicht bewahrheitet.

Im Jahr 2014 wurden auf der österreichischen Donau 10,1 Millionen Tonnen Güter befördert. Im Vergleich zum Jahr 2006 (10,8 Millionen Tonnen Güter) ergab sich eine geringfügige Verringerung des Transportvolumens.



Güterverkehr auf der österreichischen Donau 1999 – 2014

Im Donaukorridor hat von 2007 bis 2014 der Anteil der Donau am Modal Split leicht abgenommen (-2,6%), während die Schiene stärker abgebaut (-3,1%) und die Straße stark zugelegt (+5,7%) hat. **2014 hatte die Donau einen Anteil von 12% des Verkehrsaufkommens im österreichischen Donaukorridor.**

Auch trotz der nicht eingetroffenen Verdoppelung des Verkehrsaufkommens war der NAP ein verkehrs- und wirtschaftspolitischer Erfolg. Mit Hilfe des Instrumentes konnten zahlreiche Maßnahmen umgesetzt werden, die sowohl von Seiten der Wirtschaft als auch von Seiten der Ökologie auf Zustimmung stoßen. Die Rückmeldungen zu den Anstrengungen sind sehr positiv: Eine Kundenbefragung mit 125 Rückmeldungen hat Ende 2014 ergeben, dass die **Nutzer der Wasserstraße Donau die Qualität der Instandhaltung der Fahrrinne in Österreich zu 90% als „ausgezeichnet“ bzw. „gut“ beurteilen.** Dennoch ist die Notwendigkeit weitere Schritte entlang der gesamten Donau zu setzen evident und wird vielfach gefordert.

Die umweltpolitischen Zielsetzungen konnten erreicht werden. Die Umweltperformance der österreichischen Flotte wurde verbessert und die ökologischen Renaturierungsmaßnahmen sowie die

Umsetzung von wasserbaulichen Aktivitäten im Einklang mit der Natur wurden fortgesetzt. Auch in diesen Bereichen gibt es noch Potenzial für weitere Schritte.

Das nachfolgende, **qualitative Bewertungsschema** zeigt die zehn Maßnahmenkategorien des NAP und den Grad ihres Beitrages zu vier ausgewählten Themenbereichen. In manchen Bereichen findet sich kein kausaler Wirkungszusammenhang.

Einige Aktivitäten entfalten ihre Wirkung erst in den nächsten Jahren. Die Beiträge der Maßnahmen zu den Themenbereichen sind auf den nachfolgenden Seiten kurz zusammengefasst.

Wirkungsbewertung der NAP-Maßnahmen 2006-2015 auf die Zielbereiche

Zielbereiche:				
NAP-Maßnahmen	Donalogistik	Wasserstraße	Umwelt	Verkehrssicherheit
Infrastruktur	hoch	hoch	hoch	mittel
Häfen	mittel	mittel	mittel	Kein Wirkungszusammenhang
Informationssysteme	hoch	mittel	mittel	hoch
Flotte	mittel	Kein Wirkungszusammenhang	hoch	hoch
Aus- & Weiterbildung	mittel	Kein Wirkungszusammenhang	mittel	mittel
Promotion	mittel	Kein Wirkungszusammenhang	mittel	mittel
Daten & Fakten	hoch	mittel	mittel	Kein Wirkungszusammenhang
Neue Märkte	hoch	Kein Wirkungszusammenhang	mittel	mittel
Förderungen	mittel	mittel	mittel	mittel
Internationale Aktivitäten	mittel	hoch	mittel	mittel

Legende:

Wirkung der Maßnahmen	Kein Wirkungszusammenhang	gering	mittel	hoch
------------------------------	---------------------------	--------	--------	------

Wirkungen der NAP-Maßnahmen

Bereich	Wirkungsziele
Donalogistik	Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Donauschifffahrt
	

Kennzahlen und Indikatoren für indirekte Wirkungen:

	2008	2010	2012	2014
 Transportierte Güter (Tonnen)	11,2 Mio.	11,1 Mio.	10,7 Mio.	10,1 Mio.
 Modal Split – Anteil der Wasserstraße	14,6%	14,1%	12,0%	12,0%
 Auslastungsgrad der Schiffe	61,3%	64,2%	66,3%	61,4%
 Wasserseitiger Umschlag (Tonnen)	8,9 Mio.	8,8 Mio.	9,5 Mio.	8,6 Mio.
 Geschleuste Schiffseinheiten	99.445	99.267	93.016	101.156

Direkte Wirkungen:

Die NAP-Maßnahmen hatten starke Auswirkungen auf den Zielbereich „Donalogistik“. Besonders Maßnahmen im Bereich „Infrastruktur“, „Informationssysteme“, „Daten & Fakten“ und „Neue Märkte“ trugen zur Wettbewerbsfähigkeit der Donauschifffahrt bei.

Infrastruktur: Um als Transportmodus wettbewerbsfähig zu sein, muss die Wasserstraße Donau eine möglichst hohe Verlässlichkeit aufweisen sowie eine wirtschaftliche Auslastung der Schiffe ermöglichen. Direkte Wirkungen zogen vor allem die zahlreichen laufenden Infrastrukturmaßnahmen nach sich (z. B. proaktive Baggerungen zur Erhaltung der Schifffahrtsrinne). Sie sind gemeinsam mit verbesserten Binnenschifffahrtsweginformationssystemen Teil des „Kundenorientierten Wasserstraßenmanagements“, das den Transportweg Donau für Kunden attraktiver macht und somit ihre Wettbewerbsfähigkeit steigert.

Informationssysteme: Je besser sich Transporte auf der Wasserstraße Donau planen lassen, desto attraktiver wird die Binnenschifffahrt für (potenzielle) Kunden. Verbesserte Binnenschifffahrtsweginformationssysteme liefern wichtige Beiträge zu dieser Planbarkeit. Es wurden zahlreiche Wasserstraßen-Infoservices (z. B. DoRIS mobile App, FIS Portal) entwickelt sowie logistische Pilotvorhaben (z. B. An- und Ablegeservice für Häfen) gemeinsam mit der Wirtschaft entwickelt und umgesetzt.

Neue Märkte: Eine wesentliche Voraussetzung für die Umsetzung von konkreten Transportlösungen an der Donau sind informierte und vernetzte Marktakteure. Mit Marktanalysen und laufender Logistikberatung wurden potenzielle Kunden über die Möglichkeiten des Verkehrsmittels Binnenschiff informiert und Anbieter von Transportdienstleistungen auf Marktentwicklungen hingewiesen, die Potenzial für die Donaulogistik erkennen lassen. Veranstaltungen, wie die „Danube Business Talks“ lassen Entscheidungsträger aus dem Donauraum gezielt zusammentreffen, um Transportlösungen zu initiieren. Auch aus den Arbeitsinitiativen zu High & Heavy-Transporten und zum Transport von nachwachsenden Rohstoffen per Binnenschiff sind konkrete Business Cases hervorgegangen.

Daten & Fakten: Um potenziellen Kunden die Vorteile und Möglichkeiten des Transportmittels Binnenschiff bewusst zu machen, muss dementsprechendes Wissen verstärkt in die Curricula von Logistikausbildungen eingebracht werden. Die Gründung des ersten österreichischen Forschungs- und Ausbildungszentrums für Binnenschifffahrtslogistik („REWWay“) am Logistikum Steyr 2012 stellte in dieser Hinsicht einen wesentlichen Meilenstein dar. Auch die Ausweitung der Online-Lernplattform INeS Danube auf mittlerweile sieben Donausprachen war eine besonders wichtige Maßnahme.

Wasserstraße	Verbesserung der Schifffahrtsrinne der Donau
	

Kennzahlen und Indikatoren mit indirektem Wirkungszusammenhang:

	2008	2010	2012	2014
Fahrwasser- verhältnisse	Ungünstig Niederwasser- periode von September bis Dezember	Gut 16 Tage unter Regulierungsnieder- wasser, 50% der Tage über Mittelwasser	Sehr gut immer über Regulierungsnieder- wasser, 51% der Tage über Mittelwasser	Schwierig 10 Tage unter Regulierungsnieder- wasser, sehr ungewöhnlicher Jahresverlauf
 Verfügbarkeit der Wasserstraße (Eis- und Hochwasser)	100%	98,9%	95,1%	99,7%
 Anteil der Tage mit 2,5 m Wassertiefe in der Tiefenrinne	-	-	87%	61% Aufarbeitung Hochwasser 2013
 Auslastungsgrad der Schiffe	61,3%	64,2%	66,3%	61,4%
 Anteil der Schiffe mit Wartezeiten vor Schleusen	-	-	8%	10%
 Mittlere Wartezeit vor Schleusen (Minuten)	-	-	36'	33'

Vor allem NAP-Maßnahmen in den Bereichen „Infrastruktur“ und „Internationales“ trugen zur Verbesserung der Schifffahrtsrinne der Donau bei.

Infrastruktur: Das „Kundenorientierte Wasserstraßenmanagement“ (als Regelkreislauf aus Planen, Durchführen, Beobachten von und Informieren) wurde wesentlich weiterentwickelt. Ein Schwerpunkt lag auf verbesserter Informationsvermittlung gegenüber Kunden, ein weiterer in der Verbesserung der internen Abläufe (Einführung des EDV-gestützten Wasserstraßenmanagement Systems). Dies trug wesentlich zur Steigerung von Effektivität und Effizienz der Verbesserungsmaßnahmen der Schifffahrtsrinne bei.

Internationale Aktivitäten: Da die Wasserstraße Donau zehn Anrainerstaaten durchfließt, sind Verbesserungen der Schifffahrtsrinne dann besonders sinnvoll, wenn sie in internationaler Abstimmung erfolgen. Koordiniert durch bmvit und viadonau wurden wesentliche Meilensteine – wie der „Masterplan für die Instandhaltung der Donau und ihrer schiffbaren Nebenflüsse“ erreicht. Die NEWADA-Projekte haben die Kooperation der Wasserstraßenverwaltungen an der Donau stark vorangetrieben.

Umwelt		Steigerung der Umweltfreundlichkeit der Donauschifffahrt			
					
Kennzahlen und Indikatoren mit <u>direktem</u> und <u>indirektem</u> Wirkungszusammenhang:					
		2008/09	2010/11	2012/13	2014
	Schaffung Naturufer (Ufergestaltung, Kiesstrukturen, Uferrückbau in Meter Uferlänge)	6.530	1.700	5.050	3.190
	Renaturierung Nebengewässer (Gewässervernetzung, Altarmenbindung in Meter Uferlänge)	1.100	800	3.750	2.200
<p>NAP-Maßnahmen im Bereich „Infrastruktur“ trugen besonders zur Steigerung der Umweltfreundlichkeit der Donauschifffahrt bei. Die Auswirkungen der Maßnahmen in den übrigen Bereichen werden sich erst in kommenden Jahren zeigen. Darüber hinaus trägt die Stärkung des Verkehrsmittels Binnenschiff aufgrund seiner niedrigen externen Kosten generell zu einem umweltfreundlicheren Gesamtverkehrssystem bei.</p> <p>Infrastruktur: Bauliche Maßnahmen an der Donau stellen Eingriffe in ihr Ökosystem dar, aber die Anwendung moderner Methoden und Technologien kann negative Auswirkungen reduzieren. Das „Flussbauliche Gesamtprojekt östlich von Wien“ ging noch einen Schritt weiter und setzte im Pilotprojekt Bad Deutsch-Altenburg kombinierte Maßnahmen um, die gleichzeitig mit der Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen auch die Verbesserung der ökologischen Situation zum Ziel hatten. Die Resultate des Projekts werden sich in den nächsten Jahren zeigen. Weiters wurden Renaturierungsprojekte (z. B. Altarmenbindung oder Uferrenaturierung) vorgenommen, um den ökologischen Zustand gezielt zu verbessern.</p> <p>Flotte: Mit dem „Förderprogramm umweltfreundliches Binnenschiff“ verbessert das bmvit die Rahmenbedingungen für Investitionen in die Flotte. Bis Ende 2017 stehen insgesamt zwei Millionen Euro zur Verfügung, die in Form von nicht-rückzahlbaren Zuschüssen umweltfreundliche Schiffsaus- und –umrüstungen sowie Modifikationen des Schiffskörpers fördern.</p>					

Verkehrssicherheit					
	Steigerung der Verkehrssicherheit der Donauschifffahrt				
Kennzahlen und Indikatoren mit <u>direktem</u> und <u>indirektem</u> Wirkungszusammenhang:					
		2008	2010	2012	2014
	Verkehrsunfälle mit Schadenswirkung	24	20	19	29
	Personenschäden: Tote / Verletzte	0 / 0	0 / 2	0 / 7	1 / 2
	Anteil der Havarien im Rahmen einer Schleusung verursacht durch ein Schleusenaufsichtsorgan	-	-	7%	0%
<p>Insbesondere NAP-Maßnahmen in den Bereichen „Informationssysteme“ und „Flotte“ trugen zur Steigerung der Verkehrssicherheit der Donauschifffahrt bei. Darüber hinaus bewirkt die Stärkung des Verkehrsmittels Binnenschiff aufgrund seiner niedrigen Unfallrate auch generell eine gesteigerte Verkehrssicherheit im Gesamtsystem.</p> <p>Informationssysteme: Genaue, aktuelle und verlässliche Informationen über die Verkehrssituation und den Zustand der Wasserstraße tragen wesentlich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der Donau bei. Verschiedenste Services wurden in diesem Bereich weiterentwickelt (z. B. Genauigkeit der Positionsbestimmung der Schiffe, Eisberichte) und stehen den Schifffahrtstreibenden in benutzerfreundlicher Form zur Verfügung.</p> <p>Flotte: Sowohl die Bauart der Schiffe selbst, als auch die an Bord befindlichen Systeme zur Unterstützung bei der Navigation und die Datenweitergabe im Einsatzfall tragen zur Verkehrssicherheit auf der Donau bei. Das „Förderprogramm umweltfreundliches Binnenschiff“ unterstützt unter anderem auch die Umrüstung auf Doppelhüllenschiffe. Mit dem „Integrated Navigation Support Service“ wurde ein visuelles Leitsystem entwickelt, das Warnungen ausgibt, falls das Schiff auf ein Hindernis zusteuert.</p>					

6. Ausblick

Der **Nationaler Aktionsplan Donauschifffahrt** war **seit 2007** Österreichs Instrument für eine aktive Schifffahrtspolitik. Durch ihn wurden Maßnahmen, die zu einer gestärkten Binnenschifffahrt beitragen, gebündelt und erstmals als abgestimmte Strategie im Regierungsprogramm verankert. Mit Hilfe der zusätzlichen finanziellen Mittel konnten seitdem zahlreiche Maßnahmen umgesetzt werden.

Nach acht Jahren Laufzeit wird der Nationale Aktionsplan Donauschifffahrt nun **durch das „Aktionsprogramm Donau des bmvit bis 2022“ abgelöst**. Nachdem die Donau Verkehrsverbindung, Energieträger, Erholungs- und Lebensraum ist, widmet sich das neue Aktionsprogramm neben der **Schifffahrt** auch der **Ökologie** und dem **Hochwasserschutz**. Maßnahmen in einem der Bereiche haben oft auch Einfluss auf die anderen zwei Themenfelder. Dieses Zusammenspiel macht das Programm bewusst und soll in Zukunft auch genutzt werden. Entsprechend den Kompetenzen des bmvit liegt der Schwerpunkt auf der Schifffahrt, die (Mit-) Verantwortung für Ökologie und Hochwasserschutz wird bewusst wahrgenommen.

Erfahrungen mit dem Nationalen Aktionsplan Donauschifffahrt haben gezeigt, dass eine **Vielzahl an Akteurinnen und Akteuren** an der Donau tätig sind. Das Aktionsprogramm Donau wurde daher in Abstimmung mit relevanten Organisationen aus den Bereichen Schifffahrt, Ökologie und Hochwasserschutz erarbeitet. Bei der Beschreibung der Maßnahmen sind dezidiert Kooperationspartner genannt, mit denen eine Abstimmung angestrebt wird bzw. deren aktive Mitwirkung gewünscht ist.

Das Aktionsprogramm Donau deckt folgende **Aktionsfelder** ab:



Kundenorientiertes Wasserstraßenmanagement und verbesserte Schifffahrtsrinne der Donau

Durch gezielte Maßnahmen sollen unter anderem stabile Fahrwasserverhältnisse in Österreich und entlang der gesamten Donau, verkürzte Wartezeiten bei Schleusungen, aktuelle und leicht zugängliche Informationen, auch zur Unterstützung bei der Navigation von Schiffen, sowie ein verbesserter rechtlicher und politischer Rahmen erreicht werden.

Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Donauschifffahrt in Logistiknetzwerken

Verbesserte Rahmenbedingungen wie z. B. stabile Fahrwasserverhältnisse und verkürzte Wartezeiten bei Schleusen helfen, den Auslastungsgrad der Schiffe zu optimieren und Transportkosten zu senken. Aufgezeigte Marktpotenziale, Unterstützungen für die Flottenmodernisierung, eine verbesserte Uferinfrastruktur und die Förderung multimodaler Umschlagmöglichkeiten kommen den Wirtschaftstreibenden direkt zugute und stärken den Wirtschaftsstandort Österreich. Aktuelle und leicht zugängliche Informationen, ausgebaute nautische und logistische Qualifikationen sowie verbesserte rechtliche und politische Rahmenbedingungen tragen ebenfalls zur Wettbewerbsfähigkeit bei.

Steigerung der Verkehrssicherheit sowie sicherer Schleusenbetrieb

Aktuelle und leicht zugängliche Informationen, auch zur Unterstützung bei der Navigation von Schiffen, ein verbesserter Schleusenbetrieb, umfassendes nautisches Wissen sowie ein verbesserter rechtlicher Rahmen sollen dazu beitragen, die Zahl an Unfällen und Havarien zu verringern und die Verkehrssicherheit weiter zu verbessern.

Reduktion der Treibhausgasemissionen und Steigerung der Umweltfreundlichkeit der Donauschifffahrt

Stabile Fahrwasserverhältnisse, die raschere Modernisierung der Flotte, verbesserte rechtliche und politische Rahmenbedingungen, aktuelle und leicht zugängliche Informationen sowie die umweltfreundliche Entsorgung von Schiffsabfällen sollen die Treibhausgasemissionen der Donauschifffahrt reduzieren und die Umweltfreundlichkeit steigern.

Erhaltung und Verbesserung des Lebensraums Donau

Zusätzliche dynamische und naturnahe Ufer, eine stabilisierte Flusssohle, angewandte state-of-the-art Technologien und Methoden, verbesserte Uferinfrastruktur (z. B. Radwege), aktuelle und leicht zugängliche Informationen sowie die umweltschonende Sanierung und Instandhaltung von Hochwasserschutzanlagen tragen dazu bei den Lebensraum Donau für Mensch, Tier und Pflanzen zu verbessern.

Sicherstellung des Hochwasserschutzes und Schadensminimierung bei eintretender Hochwasserkatastrophe

Der Hochwasserschutz und die Schadensminimierung bei eintretender Hochwasserkatastrophe werden durch die Umsetzung des Risikokreislaufes „Hochwasser“ gewährleistet. Die Maßnahmen tragen dazu bei, dass zusätzliche Überflutungsräume geschaffen, die Funktionsfähigkeit der Dämme erhalten, Vorbeugung und Hochwassereinsätze organisations- und grenzüberschreitend stattfinden und zusätzliche Hochwasserprävention bei verringertem Ressourceneinsatz erfolgt.

Kontakt

viadonau

viadonau

Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH

www.viadonau.org

Donau-City-Straße 1

1220 Wien

Tel.: +43 5 04321-0

bm 

Bundesministerium für

Verkehr, Innovation und Technologie

www.bmvit.gv.at

Oberste Schifffahrtsbehörde

Radetzkystraße 2

1030 Wien

Tel.: +43 1 711 62 65 5900