



Nationaler Aktionsplan Donauschifffahrt
Fortschrittsbericht 2008



Mit dem Nationalen Aktionsplan Donauschifffahrt (NAP) steht ein umfassendes Instrument zur Umsetzung der österreichischen Schifffahrtspolitik bis 2015 zur Verfügung. Der Aktionsplan wurde unter Einbindung des Sektors erstellt und umfasst 40 Maßnahmen zur nachhaltigen Stärkung der Wasserstraße Donau.

Seit der Aufnahme des Aktionsplans in das Regierungsprogramm 2007-2010 wurden bereits wichtige Aktivitäten gesetzt, der vorliegende Fortschrittsbericht soll den aktuellen Umsetzungsstand des NAP dokumentieren.

Das größte Projekt innerhalb des Aktionsplans ist das „Flussbauliche Gesamtprojekt östlich von Wien“ zur Sicherung stabiler Fahrwasserverhältnisse und zum Schutz des Nationalparks Donau-Auen. Derzeit wird die Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt, Modellversuche und ein Pilotprojekt laufen bereits. Die Gesamtfinanzierung wurde sichergestellt, die Europäische Union leistet einen Finanzierungsbeitrag von 20%.

Mit der Inbetriebnahme des Schifffahrtsinformations- und Managementsystems DoRIS (Donau River Information Services) nimmt Österreich europaweit eine Vorreiterrolle bei der Modernisierung der Binnenschifffahrt ein. Mit Hilfe eines von der EU geförderten Programms konnten bereits 380 Schiffe mit der notwendigen technischen Ausrüstung ausgestattet werden und so von DoRIS profitieren.

Ein besonderes Anliegen ist mir die internationale Komponente des Aktionsplans. Aus diesem Grunde beteiligt sich Österreich auch sehr aktiv an der Plattform zur Umsetzung von NAIADES, dem Europäischen Aktionsprogramm zur Stärkung der Binnenschifffahrt: via donau wird im Auftrag der Europäischen Kommission diese Umsetzungsplattform in den nächsten vier Jahren koordinieren. Zur besseren Integration des Donauraums in die europäische Verkehrs- und Schifffahrtspolitik habe ich meine Kollegen aus den Donaustaaten im September 2007 zu einem Donausymposium in Ybbs geladen. In einem gemeinsam verabschiedeten Kommuniqué haben wir die nationalen Schwerpunkte abgestimmt und neue Kooperationsfelder festgelegt.

Als prioritäre Aktivitäten in nächster Zukunft sehe ich die rasche Umsetzung des ausgearbeiteten Schleusenrevisionsplanes zur reibungslosen Abwicklung des Schiffsverkehrs sowie die Errichtung eines Schifffahrtsinformationszentrums im Hafen Enns-Ennsdorf. Weiters werde ich neben dem bereits in Kraft gesetzten „Terminalförderprogramm“ für die Häfen die schon ausgearbeiteten Förderprogramme für die Modernisierung der Donauflotte und für den Aufbau von Liniendiensten auf der Donau vorantreiben.

Staatssekretärin Christa Kranzl

Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie

Inhalt

| | | |
|----------|---|---------------|
| 1 | KURZFASSUNG | ...2 |
| 2 | ÜBERBLICK ZUM UMSETZUNGSSTAND DER NAP MASSNAHMEN | ...4 |
| 3 | UMSETZUNGSSTAND ANFANG 2008 JE MASSNAHME | ...5 |
| | I Infrastruktur |5 |
| | II Häfen |9 |
| | III Informationssysteme | ...11 |
| | IV Flotte | ...14 |
| | V Aus- & Weiterbildung | ...16 |
| | VI Promotion | ...18 |
| | VII Daten & Fakten | ...19 |
| | VIII Neue Märkte | ...22 |
| | IX Förderungen | ...24 |
| | X Internationale Aktivitäten | ...26 |

1 KURZFASSUNG

Der Nationale Aktionsplan Donauschifffahrt (NAP) wurde 2006 publiziert und ist seit Anfang 2007 Teil des aktuellen Regierungsprogramms. Für die Umsetzung sind das bmvit und via donau zuständig. In der ersten Phase des NAP konnten bereits in allen 10 Maßnahmenbereichen Projekte gestartet bzw. umgesetzt werden. Durch strategisches Positionieren von Projekten in unterschiedlichen EU-Programmen konnten zusätzliche Gelder lukriert werden, dadurch erhielt der NAP einen wichtigen Impuls in seiner Anlaufphase. Ab dem Jahr 2008 nimmt die Umsetzung des NAP durch Aufstockung der Mittel aus nationalen Budgets einen fixen Platz in der österreichischen Verkehrspolitik ein. Im Folgenden finden sie einen Auszug aus den bereits in Angriff genommenen Maßnahmen:

Verbesserte Infrastruktur – Flussbauliches Gesamtprojekt östlich von Wien (FGP) vorangetrieben

Große Fortschritte wurden bei der Beseitigung des nautischen Engpasses östlich von Wien gemacht. Aktuell wird die Umweltverträglichkeitsprüfung zum Flussbaulichen Gesamtprojekt östlich von Wien (FGP, www.donau.bmvit.gv.at) durchgeführt. Die UVP wird voraussichtlich Anfang 2009 abgeschlossen, danach kann die bauliche Umsetzung starten. Parallel hierzu laufen Modellversuche und ein Pilotprojekt bei Witzelsdorf, in welchem die Wirkung von ökologisch optimierten Bühnenformen in Kombination mit flächigem Uferrückbau erprobt wird. 2007 konnte auch die Finanzierung des FGP bis zum Jahr 2015 sichergestellt und eine ca. 15% Kofinanzierung der Europäischen Union erreicht werden.

Einen weiteren Meilenstein stellt die Ausarbeitung eines optimierten Donauschleusen-Revisionsplans dar. Der Kraftwerksbetreiber Verbund-Austrian Hydro Power AG (AHP) wird Instandhaltungsarbeiten an den Schleusen in Zukunft ausschließlich in der verkehrssamen Zeit von November bis März durchführen, wodurch die Wartezeiten für die Donauschifffahrt verringert werden können. Weiters konnte 2007 mit der AHP eine Vereinbarung zur Minimierung der kraftwerksbedingten Pegelstandsschwankungen in den Fließstrecken unterhalb Melk und Freudenau bei Niederwasser erzielt werden. Dies führt zu einer verbesserten Planbarkeit der Schiffstransporte und somit zu einer Erhöhung der Auslastungsmöglichkeit von Güterschiffen bei Niederwasser.

Binnenschifffahrts-Informationsdienste (RIS) eingeführt

Bereits 2006 wurde auf der österreichischen Donau das Schifffahrtsinformations- und Managementsystem DoRIS (Donau River Information Services, www.doris.bmvit.gv.at) mit den ersten Services für Schifffahrt und Behörden in Betrieb genommen. Mithilfe von europäischen Fördermitteln konnten bis Ende 2007 bereits 380 Schiffe mit AIS-Transpondern ausgestattet werden und sind somit in das System eingebunden. Im Rahmen des EU-Projektes IRIS Europe wird derzeit unter der Federführung von via donau und der Obersten Schifffahrtsbehörde die Implementierung von RIS in den weiteren Donaustaaten harmonisiert vorangetrieben und bis 2010 abgeschlossen sein. In mehreren EU-Projekten verfolgt via donau darüber hinaus die technologische Weiterentwicklung von RIS, so auch im Rahmen des europäischen Satellitennavigationssystems Galileo.

Forschung und Wissensverbreitung

Die Verbesserung der Umweltperformance der Donauschifffahrt war Gegenstand des EU-Projektes CREATING (www.creating.nu) mit Beteiligung von via donau. Das Projekt lieferte auch wichtige Ergebnisse zu Potenzialen der Minimierung von Motorenemissionen, welche in den Entwurf für ein österreichisches Flottenförderprogramm eingeflossen sind. Dieses Förderprogramm soll ab voraussichtlich Mitte 2008 Schifffahrtsunternehmen mit Sitz in Österreich bei wichtigen Investitionen zur Modernisierung der Flotte unterstützen.

Zur Verbreitung des Wissens über die Donauschifffahrt wurden zwei Publikationen veröffentlicht: Das „Handbuch der Donauschifffahrt“ ist nun auch in englischer Sprache erschienen und die „Blauen Seiten“ informieren über die wichtigsten auf der Donau tätigen Schifffahrtsunternehmen und Speditionen.

Ein Zukunftsmarkt der Binnenschifffahrt ist der stark wachsende Containermarkt. In einer von via donau gemeinsam mit dem Mierka Donauhafen Krems und rumänischen Partnern erstellten Studie COLD (www.via-donau.org/cold) sind notwendige Voraussetzungen und Potenziale für Container-Liniendienste auf der Donau erhoben worden. Ein österreichisches Förderprogramm zum Aufbau von Container-Liniendiensten wurde im bmvit entwickelt und soll ab 2008 verfügbar sein.

Verstärkte internationale Zusammenarbeit

Im Herbst 2007 organisierte das bmvit ein internationales Donausymposium in Ybbs/Persenbeug. Das wesentliche Ergebnis dieser Binnenschifffahrtsveranstaltung war ein von den politischen Entscheidungsträgern der Donauanrainerstaaten unterzeichnetes Kommuniqué, das die Umsetzungsschwerpunkte des europäischen Aktionsprogramms NAIADES im Donauraum beinhaltet.

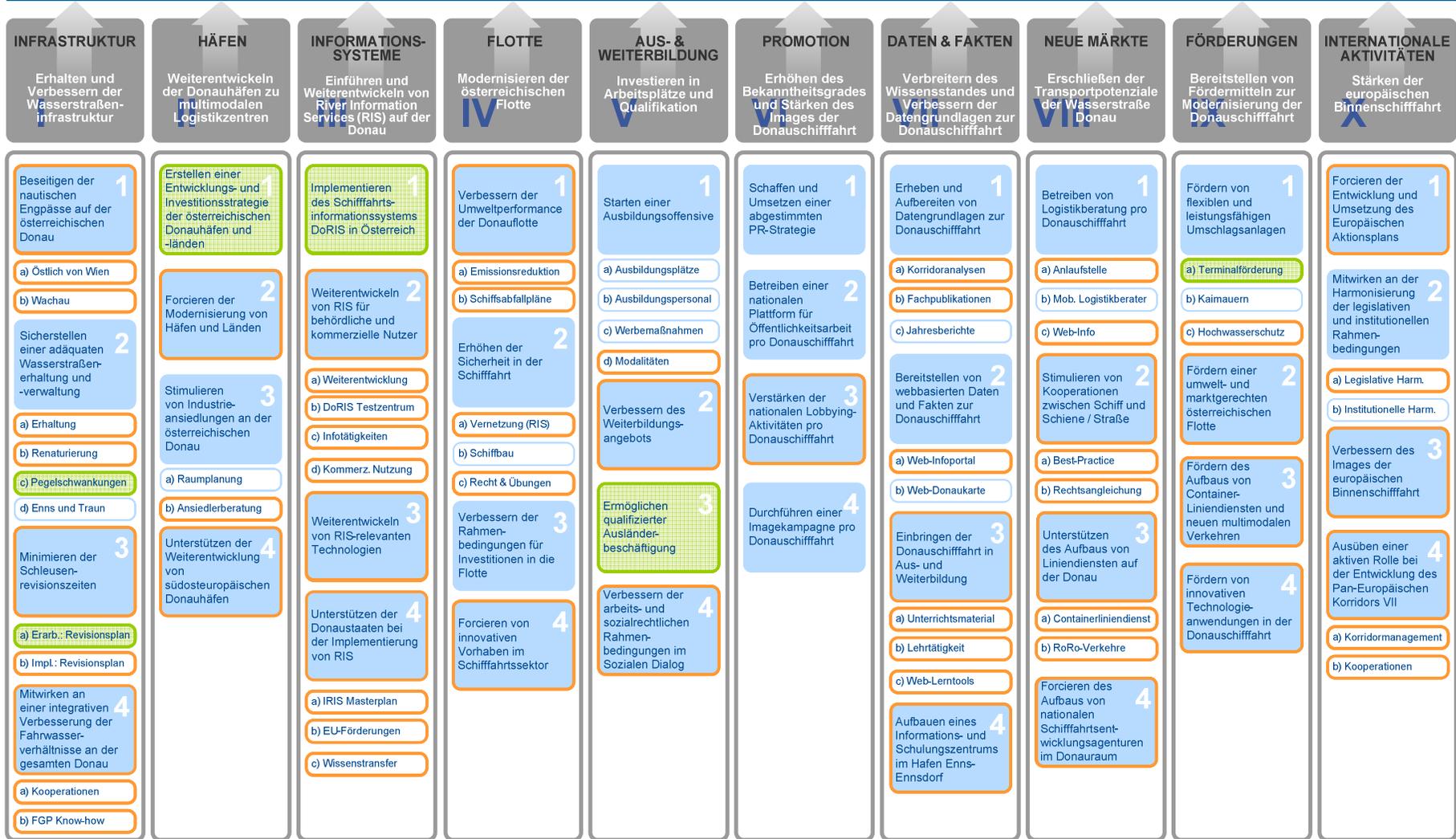
Auch international findet das in Österreich durchgeführte Flussbauliche Gesamtprojekt Anerkennung: Basierend auf den interdisziplinären Planungsgrundsätzen des Projekts wurde unter Federführung der internationalen Donauschutzkommission (IKSD) im Jahr 2007 eine gemeinsame Erklärung mit den Donauanrainerstaaten unterzeichnet, welche Leitlinien und Grundsätze für zukünftige Wasserstraßenprojekte auf der Donau vorgibt.

Die ausgezeichneten Kooperationen Österreichs mit den Donauanrainerstaaten wurden im Jahr 2007 erfolgreich weitergeführt. So konnte im April 2007 ein bilaterales Verwaltungsübereinkommen mit Rumänien im Bereich Donauschifffahrt und Wasserstraßenverwaltung abgeschlossen werden.

Weiters war Österreich durch via donau in zahlreichen EU-Projekten im Bereich der Binnenschifffahrt vertreten und hat sich auch aktiv an den Ausschreibungen zum 7.EU-Rahmenprogramm beteiligt: So wurden drei Projektanträge eingebracht, welche die Modernisierung der Schiffsflotte, die Einbindung der Binnenschifffahrt in intermodale Logistikketten sowie die Einrichtung einer europäischen Umsetzungsplattform für NAIADES umfassen.

2 ÜBERBLICK ZUM UMSETZUNGSSTAND DER NAP-MASSNAHMEN

NACHHALTIGE STÄRKUNG UND FÖRDERUNG DER DONAUSCHIFFFAHRT IM ÖSTERREICHISCHEN GÜTERVERKEHRSSYSTEM



Maßnahme umgesetzt Maßnahme in Arbeit

3 UMSETZUNGSSTAND ANFANG 2008 JE MASSNAHME

I INFRASTRUKTUR

① Beseitigen der nautischen Engpässe auf der österreichischen Donau

a) Beseitigen des nautischen Engpasses östlich von Wien

MASSNAHME

Das bmvt hat im Jahr 2002 das "Flussbauliche Gesamtprojekt Donau östlich von Wien" (FGP) initiiert, welches die Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse für die Schifffahrt und Verbesserungen der ökologischen Verhältnisse im Nationalpark Donau-Auen gleichermaßen zum Ziel hat. Die Verbesserung der Fahrwassertiefe wird ausschließlich durch wasserbauliche Maßnahmen erfolgen, die Errichtung einer zusätzlichen Staustufe wäre mit dem Nationalpark nicht vereinbar.

UMSETZUNGSSTAND

Das Verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) für das „Flussbauliche Gesamtprojekt Donau östlich von Wien“ (FGP) wurde im März 2006 mit der Abgabe der entsprechenden Projektunterlagen durch via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH an die UVP-Behörden Niederösterreichs und Wiens eingeleitet. Im Dezember 2007 wurde die Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) in den Standortgemeinden öffentlich aufgelegt. Die bauliche Umsetzung wird nach Abschluss des UVP-Verfahrens voraussichtlich ab Anfang 2009 beginnen.

Ein wesentlicher Meilenstein im Jahr 2007 war die Sicherstellung der Finanzierung des Gesamtvorhabens bis zum Jahr 2015. Neben den erforderlichen nationalen Budgetmitteln konnte eine ca. 15% europäische Förderung des Gesamtvorhabens im Rahmen der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-T) gesichert werden.

Parallel zum UVP-Verfahren wurden zur Optimierung der im FGP beabsichtigten Maßnahmen im Wasserbaulabor der Technischen Universität Wien zwischen 2005-2008 aufwendige Modellversuche durchgeführt. Weiters wurde Ende 2007 ein Pilotprojekt bei Witzelsdorf gestartet, in welchem aktuell die Wirkung von ökologisch optimierten Buhnenformen in Kombination mit flächigem Uferrückbau erprobt wird. Im Rahmen eines weiteren Pilotversuchs werden 2008 auf einer ca. 3 km langen Pilotstrecke bei Bad Deutsch-Altenburg (Strom-km 1887,5 - 1884,5) vor allem baupraktische Fragestellungen zur Granulometrischen Sohlverbesserung, Niederwasserregulierung sowie Gewässervernetzung geklärt.

b) Untersuchen des nautischen Engpasses in der Wachau

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Im Jahr 2007 wurden Wasserspiegellagenberechnungen für den Donauabschnitt Wachau durchgeführt, welche die Ergebnisse der Generellen Flussbaulichen Studie „Schifffahrt in der Wachau“ vom Januar 2005 bestätigen. So bestehen Fahrwasserdefizite nahezu ausschließlich im mittleren Abschnitt der Wachau, wobei eine RNW-Mindestfahrwassertiefe von 27 dm lediglich in wenigen Abschnitten nicht gegeben ist (Furtbereiche Schwallenbach, Spitz, Weißenkirchen).

Derzeit werden die in der Generellen Flussbaulichen Studie identifizierten grundsätzlichen Maßnahmenoptionen auf Basis der aktuellen Wasserspiegellagenberechnungen konkretisiert. Vorgesehen ist eine moderate Anhebung der Niederwasserspiegellagen in den einzelnen lokalen Abschnitten mit Fahrwasserdefiziten durch flächige Kiesschüttungen in tiefer liegenden Zonen der Stromsohle oder durch inselförmige Kiesschüttungen außerhalb der Schifffahrtsrinne („Ökoleitwerke“). Die Anordnung von Niederwasserbuhnen bzw. die Verlängerung bestehender Buhnen soll in Hinblick auf das Landschaftsbild möglichst wenig eingesetzt werden. Parallel sollen die bestehenden Buhnen auf ihre hydraulische Wirksamkeit überprüft und gegebenenfalls rückgebaut werden.

2 Sicherstellen einer adäquaten Wasserstraßenerhaltung und -verwaltung

a) Sicherstellen eines kontinuierlich guten Erhaltungszustandes der Wasserstraße Donau

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Mit den seit 2006 implementierten Rahmenvereinbarungen konnte die Dauer der Vergabeverfahren für Erhaltungsbaggerungen erheblich verkürzt werden. Die Partner der Rahmenvereinbarung sind entsprechende Fachfirmen, welche im konkreten Fall zu einem Wettbewerb bzw. zur Anbotslegung mit knappen Anbotsfristen eingeladen werden. Durch dieses zweistufige Vergabeverfahren (1.Stufe: Abschluss der Rahmenvereinbarung, 2.Stufe: Einladung zum Wettbewerb für eine konkrete Erhaltungsbaggerung) kann nunmehr um rd. 3 Wochen rascher auf Behinderungen der Schifffahrt durch Anlandungen in der Fahrrinne reagiert werden als in der Vergangenheit.

Mittlerweile wurde bereits die 2. Rahmenvereinbarung mit Baggerunternehmen erfolgreich abgeschlossen. Mit einer Laufzeit von drei Jahren (Herbst 2007 bis Herbst 2010) und einem geplanten Gesamtbaggervolumen von 900.000m³ kann mit den Partnerfirmen im Anlassfall rasch reagiert werden. Mit dem gewonnenen Material werden - sofern möglich - ökologisch wertvolle Kiesstrukturen hergestellt.

b) Fortführen von ökologischen Renaturierungsmaßnahmen

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Im Jahr 2007 wurde das LIFE Projekt Wachau abgeschlossen, durch welches Altarmverbindungen (zwischen Rossatz und Rührsdorf, Grimsing, unterstromige Anbindung bei Aggsbach Dorf) erfolgt sind. Weiters wurden Kiesinseln und Uferstrukturen geschaffen (z.B. Schüttungen bei Willendorf, am Haufenrand Wösendorf, am Dürrsteiner Haufen und Inseln im Bereich Rührsdorf), welche Flachwasserzonen für Jungfische und Rastplätze für Vögel bieten, aber auch gerne von Erholungssuchenden angenommen werden. Das Material für diese neuen ökologischen Strukturen stammt aus Erhaltungsbaggerungen in der Schifffahrtsrinne - dieses erfolgreiche Konzept wird auch in den nächsten Jahren weitergeführt.

Weiters wurde in einer Studie das Renaturierungspotenzial der oberösterreichischen Donau evaluiert, und einige Maßnahmen aus dieser Studie im Rahmen des „Maßnahmenkonzepts Oberes Donautal“ umgesetzt (Kurzbuhen nahe dem Stift Engelszell und die Schotterbank Dantelbach). Diese Maßnahmen stellen gelungene Beispiele für eine ökologisch orientierte Strukturierung in Stauräumen dar und sollen 2008 fortgesetzt werden (naturnahe Schotterstrukturen bei Enghagen).

c) Minimieren der kraftwerksbedingten Pegelstandsschwankungen bei Niederwasser

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Im Herbst 2007 konnte eine Einigung zwischen via donau, der Obersten Schifffahrtsbehörde, und der AHP zur Reduzierung der kraftwerksbedingten Durchflussschwankungen in Niederwassersituationen erzielt werden. Zukünftig wird seitens AHP eine möglichst gleichmäßige Wasserabgabe in den Kraftwerken Melk bzw. Freudenau angestrebt, um möglichst geringe Pegelstandsschwankungen in den freien Fließstrecken Wachau bzw. östlich von Wien zu erzielen. Diese Vereinbarung wird im Laufe des ersten Halbjahres 2008 in den

Wehrbetriebsordnungen der neun Donaukraftwerke aufgenommen werden. Im Rahmen der von via donau durchzuführenden Wehraufsicht soll die Einhaltung dieser Vereinbarung laufend kontrolliert werden.

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

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Gesetzesänderung wäre erforderlich, eine Novelle des Bundes-Verfassungsgesetzes ist derzeit in Ausarbeitung. Im Entwurf ist dieses Vorhaben berücksichtigt.

3 Minimieren der Schleusenrevisionszeiten

a) Ausarbeiten eines optimierten Schleusenrevisionsplans

MASSNAHME

Erstellen eines optimierten und abgestimmten Schleusenrevisionskonzepts. Mit dem optimierten Schleusenrevisionsplan soll eine deutliche Reduktion der Schleusenausfallzeiten infolge von Revisionstätigkeiten einhergehen, mehrmonatige Ausfälle einzelner Schleusenkammern müssen künftig der Vergangenheit angehören.

UMSETZUNGSSTAND

Im Juli 2006 wurde dem bmvit ein gemeinsamer Bericht von via donau und „VERBUND-Austrian Hydro Power AG“ (AHP) zur Optimierung der Schleusenrevisionen der österreichischen Donaukraftwerke vorgelegt. Dieser Bericht enthält unterschiedliche Optimierungsvarianten für die zukünftige Instandhaltung der österreichischen Donauschleusen. Auf Basis des Berichts wurde im September 2007 eine Zusatzvereinbarung zwischen dem Bund (vertreten durch das bmvit) und der AHP geschlossen, welche die zeitliche Minimierung der Schleusenrevisionen und die Abgeltung der dadurch verursachten Mehraufwendungen beinhaltet.

b) Umsetzen des optimierten Schleusenrevisionsplans

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Die im September 2007 abgeschlossene Zusatzvereinbarung zwischen dem Bund (vertreten durch das bmvit) und „VERBUND-Austrian Hydro Power AG“ (AHP) stellt die Basis für die zukünftig optimierte Durchführung von Schleusenrevisionsarbeiten der AHP dar. Wesentliches Ergebnis dieser Zusatzvereinbarung ist, dass zukünftig Schleusenrevisionen lediglich im Zeitraum Anfang November bis Ende März durchgeführt werden sollen. Dadurch wird in der Haupt-Schifffahrtssaison von April bis Oktober eine deutlich höhere Verfügbarkeit der Schleusenkammern an der österreichischen Donau gewährleistet sein.

Des Weiteren legt die Zusatzvereinbarung fest, dass ungeplante Reparaturen (z.B. aufgrund einer Schiffshavarie in der Schleuse oder nach einem Hochwasser) schnellstmöglich durchgeführt werden. Die Inhalte der Zusatzvereinbarung sollen von AHP erstmalig ab der Revisionsperiode 2008/2009 umgesetzt werden.

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

a) Forcieren von bilateralen und internationalen Kooperationen

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

In den Jahren 2005 bis 2007 hat das bmvit bzw. via donau bilaterale Verwaltungs- bzw. Arbeitsübereinkommen im Bereich der Donauschifffahrt bzw. der Wasserstraßenverwaltungen mit Ungarn, Serbien, Bulgarien und Rumänien abgeschlossen. Weiters existieren zahlreiche Kontakte zwischen via donau und den Wasserstraßenverwaltungen im Donaoraum, welche einerseits durch bestehende EU-Projekte (z.B. im RIS Bereich) und andererseits durch die angeführten bilateralen Verwaltungs- bzw. Arbeitsübereinkommen entstanden sind. Im Herbst 2007 wurde seitens via donau ein bilaterales Expertenmeeting für einen Erfahrungsaustausch zwischen den Planern des österreichischen Projektes östlich von Wien und dem Projektteam des rumänischen Donau-Infrastrukturprojektes zwischen Calarasi und Braila initiiert. In weiterer Folge hat sich via donau in entsprechenden Workshops in Rumänien zu diesem Projektvorhaben erfolgreich eingebracht, und die integrativen Grundsätze des Flussbaulichen Gesamtprojektes östlich von Wien vertreten.

Auf europäischer Ebene hat die Europäische Kommission im September 2007 mit Fr. Karla Pejis eine eigene Koordinatorin für Europäische TEN-T Wasserstraßen-Infrastrukturprojekte eingesetzt. Von österreichischer Seite findet eine aktive Unterstützung der Aktivitäten von Fr. Pejis durch das bmvit und via donau statt, um die Infrastrukturprojekte entlang der Donau entsprechend zu forcieren.

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

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Im Jahr 2007 wurde auf Initiative der Internationalen Kommission zum Schutz der Donau (IKSD) die „Gemeinsame Erklärung zu Leitsätzen über die Entwicklung der Binnenschifffahrt und Umweltschutz im Donaueinzugsgebiet " unter Einbindung aller Donaustaaten sowie den für die Schifffahrt zuständigen Flusskommissionen (Donaukommission und der Save Kommission) ausgearbeitet. Diese gemeinsame Erklärung stellt die Grundsätze und Planungsprinzipien für zukünftige Infrastrukturprojekte an der Wasserstraße Donau dar, und wurde sowohl von der IKSD als auch von den Flusskommissionen ratifiziert. Die in der gemeinsamen Erklärung festgehaltenen Planungsprinzipien als auch der interdisziplinäre Ansatz entstammen dem "Flussbaulichen Gesamtprojekt östlich von Wien" und wurden von via donau entsprechend eingebracht.

Aktuell finden die Grundsätze dieser Erklärung bereits in Wasserstraßenprojekten an der rumänischen Donau Eingang, via donau unterstützt das rumänische Verkehrsministerium im Rahmen des bestehenden Kooperationsabkommens mit entsprechender Fachexpertise. In weiterer Folge sollen die Grundsätze und Planungsprinzipien der Erklärung auch für die Beseitigung der restlichen Engpässe an der Donau (wie z.B. im ungarischen Donauabschnitt) angewandt werden.

II HÄFEN

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

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Die Ergebnisse der Erhebung der Investitions- und Entwicklungspläne der öffentlichen österreichischen Donauhäfen sind in das „Terminalförderprogramm“ (Richtlinie zur Unterstützung von Umschlagsanlagen im intermodalen Verkehr) eingeflossen. Dieses Förderprogramm ist rückwirkend mit Juli 2006 in Kraft getreten und läuft bis Juni 2012.

2 Forcieren der Modernisierung von Häfen und Ländern

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Im Rahmen des bmvit Programms „I2 – Intelligente Infrastruktur“ wurden von via donau im Zeitraum 2006-2007 zwei Leitprojekte mit der Industrie-Logistik-Linz GmbH & Co KG (ILL) und mit der „Donau Schiffsstationen GmbH“ durchgeführt (genaue Beschreibung siehe Kapitel III Informationssysteme, Maßnahme 2d).

Ein weiterer Schwerpunkt bestand in der Einbindung der Häfen in das Schifffahrtinformationssystem DoRIS, wodurch eine vorausschauende Planung und optimierte Auslastung der Betriebsmittel der Häfen ermöglicht werden soll. Zu diesem Zweck wurden 2006 detaillierte elektronische Karten (so genannte Electronic Navigational Charts) für den Wiener Hafen und den Hafen Enns-Ennsdorf erstellt. Weiters wurden diesen beiden Häfen und der „Wiener Donauraum Länder und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH“ jeweils ein Arbeitsplatz zum Empfang von Schiffsdaten von via donau leihweise zur Verfügung gestellt. Dadurch ist es den Häfen möglich aktuelle Informationen über Schiffsdaten durch Empfang aller AIS Daten in Funkreichweite zu empfangen.

3 Stimulieren von Industrieansiedlungen an der österreichischen Donau

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

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Im Jahr 2007 wurde von via donau eine Projektidee ausgearbeitet, welches die Rahmenbedingungen für die Förderung von Industrieansiedlungen an der Donau erheben soll. Dieses Projekt soll in Zusammenarbeit zwischen der via donau und der Technischen Universität Wien in den Jahren 2008 und 2009 durchgeführt und von einer Expertengruppe begleitet werden.

b) Unterstützen der Industrie bei Ansiedlungen an der Donau

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Im Zuge der laufenden Logistikberatung erfolgte seitens via donau eine Beratung von großen österreichischen und internationalen Industrieunternehmen, welche neue Standorte direkt an der österreichischen Donau sowie auch in Ungarn bzw. nach Rumänien errichten wollen. Im Zusammenhang mit den Beratungsaktivitäten zur Errichtung der Industriezone Tullnerfeld wurde die erweiterte Einbindung der Wasserstraße Donau für An- und Abtransporte der Donau Chemie AG in Pischelsdorf forciert.

④ Unterstützen der Weiterentwicklung von südosteuropäischen Donauhäfen

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Aktuell wird von TINA Vienna mit Unterstützung von via donau eine Machbarkeitsstudie zur Entwicklung eines neuen Hafens in Belgrad erstellt, welche bis Mitte 2008 vorliegen soll. Weiters beteiligte sich via donau im Jahr 2006 in einem internationalen Konsortium an einem Hafenentwicklungskonzept für den kroatischen Donauhafen Vukovar. Im Jahr 2007 wurde von via donau im Zuge einer EU-Studie eine Status-Quo Analyse und umfangreiche Empfehlungen zur Entwicklung der bosnischen Häfen an der Save (Brcko, Samac) ausgearbeitet. Des Weiteren bestehen exzellente Kontakte von via donau zu zahlreichen Donauhäfen (z.B. Giurgiu, Pancevo, Vukovar, Győr) sowie zum wichtigen rumänischen Schwarzmeerhafen Konstanza.

III INFORMATIONSSYSTEME

1 Implementieren des Schifffahrtsinformationssystems DoRIS in Österreich

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Bereits 2006 wurde auf der österreichischen Donau das Schifffahrtsinformations- und Managementsystems DoRIS (Donau River Information Services, www.doris.bmvit.gv.at) mit den ersten Services für Schifffahrt und Behörden in Betrieb genommen. DoRIS ist das erste umfassende RIS-System in Europa, Österreich hat hier eine Vorreiterrolle eingenommen. via donau koordinierte die Umsetzung in Abstimmung mit dem bmvit (Oberste Schifffahrtsbehörde) und fungiert auf gesetzlicher Basis als Betreiber von DoRIS.

Eine wesentliche Voraussetzung für den sinnvollen Einsatz von DoRIS stellt die Ausstattung der regelmäßig auf der Donau verkehrenden kommerziellen Schiffe mit AIS Transpondern dar. Dies wurde im Jahr 2007 erfolgreich betrieben, so konnten mit Hilfe von europäischen Fördermitteln bis Ende 2007 bereits 380 Schiffe ausgestattet werden. Seit 1. November 2007 gilt auf dem Wiener Donaukanal eine Trageverpflichtung für AIS Transponder, diese wird voraussichtlich Mitte 2008 durch eine Novelle der Wasserstraßen-Verkehrsordnung auf die gesamte österreichische Donau ausgeweitet werden.

2 Weiterentwickeln von RIS für behördliche und kommerzielle Nutzer

a) Weiterentwicklung des Angebots an RIS-Diensten

MASSNAHME

Gemäß den Anforderungen der Nutzer soll das Angebot an RIS-Diensten laufend erweitert werden. Aktuell wird intensiv an verbesserten Fahrwasserinformationsdiensten, einem elektronischen Schleusentagebuch, Services zur Unterstützung der Unfallbekämpfung, erweiternden Services zur Unterstützung der Navigation und Cross-Border-Services gearbeitet.

UMSETZUNGSSTAND

Seit der Inbetriebnahme von DoRIS im Jahr 2006 wurden bereits neue Dienste für Nutzer entwickelt und eingeführt: Das elektronische Schleusentagebuch verbessert die Dokumentation und Planung von Schleusungsvorgängen, mithilfe von dGPS wird die Zuverlässigkeit und Qualität der Positionsbestimmung auf Schiffen erhöht. Aktuelle Nachrichten für die Binnenschifffahrt entsprechend EU Standard können mehrsprachig auf der DoRIS Homepage (www.doris.bmvit.gv.at) abgefragt oder per e-Mail-Newsletter bestellt werden. Die Versendung von aktuellen Donauepegeln über AIS (Probetrieb) und SMS (bereits voll operativ) unterstützt die Navigation der Schiffe und die Planung von Fahrten.

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

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Das neue RIS Testzentrum ist seit September 2006 in Betrieb und dient via donau als Entwicklungs- und Testbasis für alle erfolgten Neuerungen im Bereich der RIS Technologien und Services ohne den operativen DoRIS Betrieb zu beeinträchtigen. Zudem konnten zahlreiche nationale und internationale Delegationen anhand des Testzentrums einen realitätsnahen Einblick in das System DoRIS und den aktuellen Umsetzungsstand in Österreich gewinnen.

c) Durchführen von Informationstätigkeiten zur Erhöhung der Benutzerakzeptanz von RIS

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Besonders das Ausrüstungsprogramm für AIS Transponder und die damit verbundenen Einschulungen für die Schiffsführer haben stark dazu beigetragen, dass der Bekanntheitsgrad und die Benutzerakzeptanz seit dem Start von DoRIS im Jahr 2006 stark angestiegen sind. Entsprechende Broschüren und die laufende Aktualisierung und Erweiterung der DoRIS Homepage unterstützen die Informationstätigkeiten. Durch die Auszeichnung von DoRIS mit dem Staatspreis für Telematik 2006 und diverse Beiträge in Massenmedien wird DoRIS auch für ein breiteres Publikum langsam zum Begriff.

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

MASSNAHME

Unterstützung der RIS-Betreiber und RIS-Entwickler für die Applikations- und Systementwicklung in Abstimmung mit den kommerziellen Nutzern dieser Services. Damit RIS mehr Nutzen für die kommerziellen Akteure in der Binnenschifffahrt (Häfen, Umschlagsstellen, Flottenbetreiber, Schifffahrtstreibende etc.) bringt, ist es notwendig, die technologische Basis von RIS für kommerziell nutzbare Services zu erweitern.

UMSETZUNGSSTAND

Im Rahmen des Förderprogramms „i2 Leitprojekte – innovative Binnenschifffahrt“ wurden Pilotprojekte zur Entwicklung von Mehrwertdiensten durchgeführt. Besonders viel versprechend waren folgende zwei: die Industrie-Logistik-Linz GmbH & Co KG (ILL) hat eine Internetplattform konzipiert, die alle Akteure innerhalb der Logistikkette mit dem Binnenschiff vernetzt und durch DoRIS verkehrsrelevante Telematikdaten in Echtzeit bereitstellt. In einem zweiten Projekt konnte der Anlegestellen-Betreiber „Donau Schiffstationen GmbH“ durch die Einbindung von RIS-Daten in den Ländenbetrieb eine deutliche Verbesserung im Ländenmanagement erzielen. Beide Pilotprojekte sollen nun in den operativen Betrieb übergeführt werden. Ferner wurden Häfen und Länden bei der Einrichtung von DoRIS Arbeitsplätzen durch via donau unterstützt.

3 Weiterentwickeln von RIS-relevanten Technologien

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Im Zuge von diversen Förderprogrammen für Forschung und Entwicklung werden laufend Projekte zur Pilotierung und Einführung von neuen Technologien umgesetzt. Insbesondere werden Galileo und EGNOS auf ihre Eignung für RIS untersucht und getestet und nach den Bedürfnissen von RIS mitgestaltet (Projekte: M-Trade - multimodales Tracking & Tracing von Containern basierend auf EGNOS; MarUse – Erhöhung der Sicherheit durch die Einführung von EGNOS und Galileo in maritime und Binnenschifffahrt). Weiters wurde 2007 in Österreich die Infrastruktur für dGPS Korrekturdaten mittels Langwellenkommunikation (IALA dGPS) errichtet und ein Testbetrieb aufgenommen.

Wichtige Arbeit wurde im Rahmen der Europäischen RIS-Standardisierung geleistet. Experten des bmvit und der via donau arbeiteten in Europäischen Gremien (RIS Komitee, GIS Forum, RIS Expertengruppen und Arbeitsgruppen, etc.) an Standards für elektronische Binnenschifffahrtskarten (Inland ECDIS), Nachrichten für die Schifffahrtstreibenden (Notices to Skippers), das elektronische Meldesysteme (ERI) und Tracking & Tracing von Schiffen (Inland AIS) mit.

4 Unterstützen der Donaustaaten bei der Implementierung von RIS

a) Mitwirken an der Umsetzung des IRIS Masterplans

MASSNAHME

Koordination zwischen den einzelnen Donaustaaten bei der Implementierung von RIS gemäß der EU-RIS-Richtlinie auf der Basis des IRIS Masterplans. Unterstützen der engen Zusammenarbeit zwischen Behörden,

Benutzern und Systemlieferanten im Hinblick auf eine harmonisierte RIS-Implementierung. Einbringen der österreichischen Erfahrungen und Expertisen in der Entwicklung und Implementierung von RIS.

UMSETZUNGSSTAND

Im Rahmen des EU-Projektes „IRIS Europe“ (2006-2008) wurde unter der Federführung von via donau und der Obersten Schifffahrtsbehörde des bmvit die Implementierung von RIS in den weiteren Donaustaaten laut IRIS Masterplan harmonisiert vorangetrieben. Unter anderem wurden AIS, ERI und Hull Data Infrastrukturen in der Slowakei, Ungarn und Kroatien mit ähnlichen Services wie in Österreich aufgebaut bzw. erweitert. Eine eigens gegründete „Task Force for International Data Exchange“ hat einen Entwurf mit technischen und rechtlichen Definitionen für den internationalen Datenaustausch (ERI/AIS/Hull Data) entsprechend der europäischen RIS-Richtlinie (2005/44) erarbeitet. IRIS Europe hat auch dazu beigetragen, dass die Donauländer ihre Expertise und Anforderungen in die Europäische RIS-Standardisierung verstärkt einbringen.

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

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Die im IRIS Masterplan berechneten Kosten für die Implementierung von RIS in Serbien, Rumänien und Bulgarien dienen als Grundlage für nationale und EU Budgetentscheidungen, die entsprechenden RIS Projekte der oben genannten Länder wurden in EU-Programme aufgenommen und ko-finanziert (IPPA, Struktur- und Kohäsionsfonds, TEN-T).

c) Fungieren als Drehscheibe für Wissenstransfer zum Thema RIS

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

via donau hat sich in den vergangenen Jahren den Ruf als europäisches RIS Kompetenzzentrum erarbeitet, auf die erlangte Expertise wird auch außerhalb des Donauraums gern zurückgegriffen. So unterstützt via donau die französische Wasserstraßenverwaltung VNF von 2007 bis 2009 bei der Implementierung von RIS in Frankreich im Rahmen eines TEN-T Projektes. Das EU-Projekt DANewBE Data (Interreg III B CADSES) unter der Federführung von via donau und mit Partnern aus allen Donauanrainerstaaten beschäftigte sich 2005 bis 2007 mit der harmonisierten Erstellung und effizienten Verteilung von elektronischen Wasserstraßenkarten. Parallel zu diversen Projekten findet ein laufender Erfahrungsaustausch mit RIS-Verantwortlichen und Experten aus allen Donaustaaten auf technischer, operativer und strategischer Ebene statt. Expertenaustausch- und Trainingsprogramme werden seitens via donau bereits seit Jahren erfolgreich angeboten und durchgeführt.

IV FLOTTE

1 Verbessern der Umweltperformance der Donauflotte

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

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Im Rahmen des EU-Projekts CREATING (Concepts to Reduce Environmental impact and Attain optimal Transport performance by Inland Navigation) leitete die Donau im Zeitraum 2006-2007 eine Arbeitsgruppe, die sich mit Motorenemissionen und der Verbesserung des Umweltverhaltens der Binnenschifffahrt beschäftigte. Weiters konnte ein Demonstrationsprojekt „The Cleanest Ship“ mit dem Ziel einer raschen Umsetzung von relativ einfachen und praktischen Emissionsreduktions-Maßnahmen verwirklicht werden.

Auf Basis der CREATING Ergebnisse und einer Initiative der ZKR (Rhein-Zentral-Kommission) hat das Umweltkomitee des Europäischen Parlaments die Einführung von Treibstoff mit niedrigem Schwefelgehalt (10 mg/kg Dieseltreibstoff) ab 2009 empfohlen. Die Erhältlichkeit von diesem Treibstoff ist die Grundvoraussetzung für die Anwendung von diversen Emissionsreduktionstechnologien wie z.B. dem Dieselpartikelfilter.

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

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Im Jahr 2007 wurden Maßnahmen zur Verbesserung der Abfalltrennung der Güterschifffahrt an den österreichischen Donau-Schleusen umgesetzt. So wurde ein einheitliches System zur farblichen, symbolischen und textlichen Kennzeichnung der Restmüll- und Altstoffsammelbehälter an den österreichischen Schleusen und in den Häfen geschaffen und entsprechende Informationsbroschüren erstellt. Diese Informationen werden den Schifffahrtstreibenden auch im Internet sowie in den Inland-ECDIS-Karten zur Verfügung gestellt. In 2008 ist es geplant, das EU Projekt "WANDA – Waste management for inland Navigation on the DANube" einzureichen, in dem auch Länder der Mittleren und Unteren Donau aktiv in die Erarbeitung von Maßnahmen zur Umsetzung einer einheitlichen Vorgehensweise in der Sammlung und Entsorgung von Schiffsabfällen entlang der Donau eingebunden werden sollen.

2 Erhöhen der Sicherheit in der Schifffahrt

a) Erhöhen der Sicherheit durch Vernetzung von Einsatzkräften

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Durch Teilnahme an Katastrophenschutzübungen und die Ausrüstung der Einsatzboote der Wiener Feuerwehr mit Transpondern im Jahr 2007 wurden die Möglichkeiten und Vorteile der Einbeziehung der schiffsbezogenen Daten des DORIS Systems bei der präventiven und reaktiven Unfallbekämpfung aufgezeigt.

b) Erhöhen der Sicherheit durch schiffbauliche Adaption

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Im Rahmen des Flottenförderprogrammes (siehe Kapitel IX, Maßnahme 2) ist die Förderung von Doppelhüllenschiffen vorgesehen. Das Programm soll im Jahr 2008 dem Sektor zur Verfügung stehen.

c) Erhöhen der Sicherheit durch rechtliche Maßnahmen sowie Maßnahmen im Bereich der Weiterbildung

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Die EU-Richtlinie über die neuen technischen Vorschriften für Binnenschiffe wurde im Europäischen Rat Ende 2006 beschlossen und wird bis spätestens Ende 2008 in Österreich umgesetzt. Weiters wurde im Dezember 2006 ein Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland („Gefahrgut-Rahmenrichtlinie“) präsentiert. Diese Richtlinie für die Landverkehrsträger Straße, Schiene und Binnenschifffahrt ist inhaltlich bereits akkordiert und wird voraussichtlich im Sommer 2008 veröffentlicht.

Die Oberste Schifffahrtsbehörde führt seit dem Jahr 2002 eine elektronische Unfalldatenbank. Weiters hat die Bundesanstalt für Verkehr im Jahr 2006 für den Fachbereich Schifffahrt eine unabhängige Unfalluntersuchungsstelle eingerichtet.

3) Verbessern der Rahmenbedingungen für Investitionen in die Flotte

MASSNAHME

Verbessern der betriebswirtschaftlichen und administrativen Rahmenbedingungen für Schifffahrtsunternehmen in Österreich.

UMSETZUNGSSTAND

Noch nicht begonnen.

4) Forcieren von innovativen Vorhaben im Schifffahrtssektor

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

via donau hat seit 2006 gezielt Kompetenzen im Bereich Schiffsbau aufgebaut und sammelt Informationen im Bereich innovativer Vorhaben im Schifffahrtssektor. Dieses Wissen ist in die Konzeption des österreichischen Flottenförderprogramms eingeflossen.

V AUS- & WEITERBILDUNG

1 Starten einer Ausbildungsoffensive

a) Schaffen von Ausbildungsplätzen

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Es wurde Kontakt zum Schiffer-Berufskolleg RHEIN in Duisburg hergestellt, der über freie Kapazitäten verfügen würde. Aufgrund einer fehlenden Übereinkunft der Sozialpartner wurden keine weiteren Aktivitäten getroffen.

b) Sichern der Verfügbarkeit von qualifiziertem Ausbildungspersonal

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Keine Aktivitäten, da in Abhängigkeit von Maßnahme V 1a zu sehen

c) Setzen von Werbemaßnahmen für den Lehrberuf Binnenschifffahrt

MASSNAHME

Bereits heute ist es schwierig, Lehrlinge für die Güterschifffahrt zu finden und langfristig zu halten. Wenn es gelingt mehr Ausbildungsplätze zu schaffen, verschärft sich diese Situation. Zudem ist die Rate der Berufsaussteiger in der Güterschifffahrt traditionell hoch, da die Arbeit nur wenig familienverträglich ist. Die Charakteristika der Güterschifffahrt, wie z.B. geblockte Arbeitszeiten, lange Auslandsaufenthalte und die vielfältige Arbeit an Bord und im Hafen, sollen an interessierte Jugendliche klar und frühzeitig kommuniziert werden.

UMSETZUNGSSTAND

Keine Aktivitäten, da in Abhängigkeit von Maßnahme V 1a zu sehen

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

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Das Schifffahrtsinformationssystem DoRIS wurde in den Lehrlingsunterricht eingebracht (Besichtigung des Testzentrums inkl. Expertenvortrag durch via donau), weiters erarbeitete via donau im Zeitraum 2006-2007 mehrere Medien zum Wissenstransfer, welche als Unterrichtsmaterialien zur Verfügung gestellt wurden (deutsches und englisches Handbuch der Donauschifffahrt, INeS – Webbasierte Lernplattform für Logistik mit dem Binnenschiff).

2 Verbessern des Weiterbildungsangebots

MASSNAHME

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

geschaffen werden. Zielgruppen sind neben Schiffspersonal und Schifffahrtstreibenden auch Logistikdienstleister.

UMSETZUNGSSTAND

Der Informationsfluss über stattfindende Weiterbildungsmaßnahmen wurde verbessert (Einrichten einer Webpage unter www.donauschifffahrt.info, Verteiler an Schifffahrtsunternehmen). Zum Thema DoRIS fanden laufend Schulungen und Präsentationen für verschiedenste Zielgruppen statt (Schiffsführer, Logistikdienstleister, Einsatzkräfte, etc.). Zudem hat via donau das von der Gewerkschaft vida Anfang 2006 initiierte Seminar „Katastrophenmanagement in der Binnenschifffahrt“ unterstützt.

3 Ermöglichen qualifizierter Ausländerbeschäftigung

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

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.

4 Verbessern der arbeits- und sozialrechtlichen Rahmenbedingungen im Sozialen Dialog

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Im Oktober 2006 wurde der Kollektivvertrag zwischen WK (Fachverband Schifffahrtsunternehmungen) und ÖGB (Gewerkschaft Handel, Transport, Verkehr) geringfügig abgeändert: neben der Neufestlegung der Kollektivvertragslöhne wurden die Flexibilisierungsmöglichkeiten des Arbeitszeit- und Arbeitsruhegesetzes umgesetzt.

Ende 2006 fand ein Sozialer Dialog in kleiner Runde statt (Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertreter, OSB, via donau), der sich hauptsächlich mit Fragen der Aus- und Weiterbildung beschäftigt hat (siehe Maßnahmen 1 und 2). Weiters organisierte die Gewerkschaft vida im Sommer 2007 einen Runden Tisch zum Thema Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt. Eine Fortführung dieses Sozialen Dialoges ist notwendig.

VI PROMOTION

1 Schaffen und Umsetzen einer abgestimmten PR-Strategie

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Public Relations Maßnahmen durch via donau wurden im gewohnten Ausmaß weitergeführt (z.B. Organisation des Gemeinschaftsstandes Donau auf der transport logistic Messe 2007 in München, Wanderausstellung donau on tour an Bord des MS NEGRELLI (www.donau-on-tour.info)).

2 Betreiben einer nationalen Plattform für Öffentlichkeitsarbeit pro Donauschifffahrt

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Noch nicht begonnen.

3 Verstärken der nationalen Lobbying-Aktivitäten pro Donauschifffahrt

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Lobbying-Aktivitäten durch via donau wurden im gewohnten Ausmaß weitergeführt, jedoch nicht verstärkt wahrgenommen.

4 Durchführen einer Imagekampagne pro Donauschifffahrt

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Noch nicht begonnen.

VII DATEN & FAKTEN

1 Erheben und Aufbereiten von Datengrundlagen zur Donauschifffahrt

a) Durchführen von Korridoranalysen und Marktbeobachtung

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Auch 2006 ist durch das ÖIR eine Aktualisierung der Güterverkehrsanalyse in Korridoren durchgeführt und die Europäische Wasserstraßenkarte mit Kennzeichnung wichtiger Wirtschaftsräume auf den neuesten Stand gebracht worden. Eine makroökonomische Analyse containerisierter Transportströme (ÖIR, 2006) diente als Datenbasis für das Projekt COntainer-Liniendienst-Donau (COLD).

Als Ergebnis eines Ausschreibungsverfahrens hat via donau 2007 mit dem Österreichischen Institut für Raumplanung (ÖIR) einen Rahmenwerkvertrag für vier Jahre über die Durchführung von verkehrswirtschaftlichen Analysen zur Donauschifffahrt abgeschlossen. Bisher wurden aus diesem Rahmenwerkvertrag zwei Aufträge vom ÖIR durchgeführt, einerseits die Erhebung von Daten zu den Außenhandelsverflechtungen der Donauanrainerstaaten und andererseits eine Aktualisierung zur Güterverkehrsanalyse in Korridoren 2007.

b) Erstellen und Aktualisieren von Fachpublikationen zur Donauschifffahrt

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Im Oktober 2006 wurde von via donau ein zweisprachiges Handbuch der Schifffahrtsunternehmen und -speditionen auf der Donau (Blaue Seiten) publiziert, Anfang 2007 erschien die englische Version des Handbuchs der Donauschifffahrt (Manual on Danube Navigation). Für die Aktualisierung des „Handbuchs der Donauhäfen“ in Form einer Internet-Plattform der Donauhäfen wurde 2007 ein Konzept erarbeitet, Mitte 2008 soll die Internet-Plattform verfügbar sein.

c) Erstellen von Jahresberichten zur österreichischen Donauschifffahrt

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Die Konzeption (Umfang, Inhalte, Datenbeschaffung, Layout) erfolgte 2007, voraussichtlich Ende Mai 2008 wird der „Jahresbericht Donauschifffahrt“ von via donau erstmals publiziert werden.

2 Bereitstellen von webbasierten Daten und Fakten zur Donauschifffahrt

a) Weiterentwickeln und Betreuen eines webbasierten Informationsportals zur Donauschifffahrt

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

2006 erfuhr das von via donau betriebene Informationsportal www.donauschiffahrt.info eine benutzerorientierte Überarbeitung. Die laufende Aktualisierung der Inhalte wurde von via donau im gewohnten Umfang durchgeführt. Der Abonnentenkreis der regelmäßigen „danube.news“ konnte erheblich erhöht werden.

b) Konzipieren und Umsetzen einer webbasierten Donau-Wasserstraßenkarte

MASSNAHME

Erstellen einer intelligenten, webbasierten Donau-Wasserstraßenkarte mit weit reichenden Informationen (z.B. Verkehrsinfrastrukturen, Häfen (inklusive Verkehrsanbindung, Kennzahlen, Link usw.), Schleusen, Brücken, Städte, Wirtschaftsregionen, laufende/abgeschlossene Projekte, Projektpartner).

UMSETZUNGSSTAND

Noch nicht begonnen.

3 Einbringen der Donauschiffahrt in Aus- und Weiterbildung

a) Mitgestalten von Unterrichtsmaterialien

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Im Jahr 2007 wurde von via donau als Teil einer Unterrichts-DVD zum Thema EU und Verkehr für die Zielgruppe Jugendliche (11-14 Jährige) ein Beitrag über die Donauschiffahrt mitgestaltet (Produktion: TeleMotion).

b) Durchführen von Diplomandenbetreuung und Expertenvorträgen an Schulen und Universitäten

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

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

c) Erstellen webbasierter Lerntools im Aus- und Weiterbildungsbereich

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Das Projekt eWIT wurde Anfang 2006 abgeschlossen. Die erarbeitete e-learning Plattform INeS (Inland Navigation eLearning System www.ines.info) wird seither von Schülern, Studenten und Praktikern benutzt. 2007 konnte erfolgreich ein EU Folgeprojekt (EWITA) eingereicht werden: INeS wird geographisch und inhaltlich erweitert (Laufzeit: 2008-2010).

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

MASSNAHME

Im Hafen Enns-Ennsdorf soll ein dauerhaftes Informations- und Schulungszentrum zur Vermittlung von Wissen über das System Donauschifffahrt sowie dessen wirtschaftliche und verkehrspolitische Dimension geschaffen

werden. Inhaltliche Schwerpunkte bilden Geschichte, Gegenwart und Zukunft des Systems Donauschifffahrt, Intermodalität, Logistikkreuzung „trimodaler Ennshafen“ sowie Technologieentwicklungen.

UMSETZUNGSSTAND

Der Hafen Enns-Ennsdorf arbeitet seit 2007 gemeinsam mit dem bmvit und via donau an der Konzeption für die Errichtung eines Wasserstraßen-Informationszentrums im Hafen Enns-Ennsdorf, welches im Jahr 2008 in den operativen Betrieb gehen soll.

VIII NEUE MÄRKTE

1 Betreiben von Logistikberatung pro Donauschifffahrt

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

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Die Wasserstraße Donau wird für die verladende Wirtschaft und Logistikdienstleister zunehmend interessant. So wurden im Jahr 2007 von via donau knapp 240 Anfragen zu Transporten auf der Donau bearbeitet, dies entspricht einem Anfragezuwachs von 90% im Vergleich zum Jahr 2006. via donau fungiert hierbei als kompetenter Ansprechpartner für Logistikfragen auf der Donau und als wettbewerbsneutraler Vermittler zwischen Nachfrager und Anbieter.

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

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Noch nicht begonnen.

c) Entwickeln und Betreuen eines webbasierten Informationsportals für die verladende Wirtschaft und Logistikdienstleister

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Das von via donau betriebene Informationsportal www.donauschifffahrt.info wurde im Jahr 2006 erneuert und um einen eigenen Informationsteil für die verladende Wirtschaft und Logistikdienstleister erweitert. Das Informationsportal wird sehr gut angenommen, was sich auch in den deutlich gestiegenen Logistikanfragen im Jahr 2007 widerspiegelt.

2 Stimulieren von Kooperationen zwischen Schiff und Schiene / Straße

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

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Auf der Website www.donauschifffahrt.info/transport/success_stories/ werden regelmäßig Best-Practice-Beispiele zu neuen intermodalen Verkehren unter Einbindung der Wasserstraße Donau vorgestellt. Beispiele auf anderen europäischen Wasserstraßennetzen werden durch INE aufbereitet und per Homepage (www.inlandnavigation.org) und Newsletter (Water Webletter) verbreitet.

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

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Im Jahr 2006 wurden Kombinierte Verkehre unter Einbindung von LKWs von und zu den Containerterminals in den öffentlichen Häfen sowohl von den Wochenend- und Feiertagsfahrverboten (BGBl. II Nr. 84/2006) als auch von den Nachtfahrverboten für (BGBl. II Nr. 99/2006) ausgenommen. Seit 2006 gelten die Ausnahmen von den jährlich durch Verordnung erlassenen Fahrverboten für LKW für bestimmte Straßen auch für den „kombinierten Güterverkehr Wasserstraße“ (zuletzt BGBl II Nr. 116/2007).

3 Unterstützen des Aufbaus von Liniendiensten auf der Donau

a) Stimulieren von Container-Liniendiensten

MASSNAHME

Neben der Sicherstellung von Fördermöglichkeiten (siehe Maßnahmenbereich IX) soll durch via donau aktive fachliche Unterstützung beim Aufbau von Liniendiensten erfolgen. Die fachliche Unterstützung erfolgt wettbewerbsneutral innerhalb des Sektors.

UMSETZUNGSSTAND

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 via donau gemeinsam mit dem österreichischen Hafen Krems und dem rumänischen Hafen Konstantza erarbeitet und gibt einen Überblick über die Rahmenbedingungen für die Etablierung von Container-Liniendiensten auf der Donau. Mittlerweile bestehen auf der rumänischen Donau bereits zwei Container-Liniendienste, wovon einer bis nach Belgrad reicht.

Basis für die österreichisch-rumänischen Aktivitäten in diesem Bereich ist das im Jahr 2007 geschlossene bilaterale Verwaltungsübereinkommen zur Donauschifffahrt und der Wasserstraßenverwaltung. Ein Eckpunkt dieses Übereinkommens ist die Kooperation in der Entwicklung von intermodalen Liniendiensten auf der Donau.

b) Stimulieren von RoRo-Verkehren

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

via donau hat im Rahmen der Logistikberatung pro Donauschifffahrt in den Jahren 2006 und 2007 potentielle Interessenten für den Aufbau von RoRo-Verkehren an der Donau beraten. Aktuell hat jedoch neben dem bestehenden Dienst von Willi Betz noch kein neuer RoRo Liniendienst den Betrieb aufgenommen.

4 Forcieren des Aufbaus von nationalen Schifffahrtsentwicklungsagenturen im Donaoraum

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

In einigen Donaustaaten (Kroatien, Rumänien, Serbien) sind in den letzten Jahren Schifffahrtsentwicklungsagenturen entstanden bzw. befinden sich im Aufbau. Weiters gibt es in Ungarn und der Slowakei konkrete Überlegungen eine derartige Schifffahrtsentwicklungsagentur zu gründen. via donau hat durch ihr gutes Netzwerk im Donaoraum eine wichtige beratende Funktion eingenommen: So wurde seitens via donau besonders in der Gründungsphase durch Know-how-Transfer, Ausbildung von Praktikanten und das Durchführen von gemeinsamen internationalen Projekten intensive Unterstützungsarbeit geleistet. Vor allem durch die gemeinsame Abwicklung von europäischen Projekten konnte eine Eingliederung der neuen Agenturen in gesamteuropäische Netzwerke vorangetrieben werden.

IX FÖRDERUNGEN

① Fördern von flexiblen und leistungsfähigen Umschlagsanlagen

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

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Die „Richtlinie zur Unterstützung von Umschlagsanlagen im intermodalen Verkehr“ ist rückwirkend seit 01.07.2006 in Kraft. via donau hat Häfen und Ländenbetreiber informiert und unterstützt diese bei entsprechenden Förderanträgen.

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

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Die Fördermittel für die Errichtung von Kaimauern öffentlicher Donauhäfen wurden in herkömmlicher Höhe und Form vergeben.

c) Weiterführen des Hochwasserschutzplans für Häfen und Länden

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Die Vorarbeiten für die Errichtung eines Hafenschutztores in Freudeneu wurden bereits begonnen. Das Hafenschutztor soll bis 2010 unter einer 50% finanziellen Beteiligung des Bundes fertig gestellt werden. Für den Hochwasserschutz im Hafen Enns-Ennsdorf sowie für das Hochwasserschutztor inkl. Dammverstärkung im Hafen Albern übernimmt der Bund ebenfalls 50% der Kosten.

② Fördern einer umwelt- und marktgerechten österreichischen Flotte

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Seitens via donau wurde 2006 ein Entwurf zu einem „Programm für die Förderung einer umweltgerechten Modernisierung der österreichischen Flotte“ erarbeitet, welcher auf bestehenden Förderprogrammen anderer EU-Länder basiert. Dieser Entwurf wurde in Folge mit dem bmvit und dem Sektor abgestimmt. Das Förderprogramm soll nach der Notifizierung durch die Europäische Kommission ab voraussichtlich Mitte 2008 dem Sektor zur Verfügung stehen.

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

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Die Abteilung Gesamtverkehr des bmvit und via donau haben im Jahr 2007 gemeinsam einen Entwurf zur Verlängerung des Förderprogramms mit erhöhten Fördersätzen erarbeitet, welcher Anfang 2008 der Europäischen Kommission zur Notifizierung vorgelegt wurde.

4 Fördern von innovativen Technologieanwendungen in der Donauschifffahrt

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Durch das Programm „i2 Leitprojekte – innovative Binnenschifffahrt“ konnten wichtige Impulse zur Entwicklung von DoRIS Mehrwertdiensten gesetzt werden (vgl. Maßnahme III 2d). Derzeit ist keine Neuauflage des Förderprogramms Leitprojekt Innovative Binnenschifffahrt geplant.

X INTERNATIONALE AKTIVITÄTEN

① Forcieren der Entwicklung und Umsetzung des Europäischen Aktionsplans

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Das europäische Aktionsprogramm NAIADES zur Förderung der Binnenschifffahrt wurde Anfang 2006 von der Europäischen Kommission in Form einer Mitteilung publiziert. Österreich hat im Zuge seiner EU-Ratspräsidentschaft im ersten Halbjahr 2006 einen Binnenschifffahrts-Schwerpunkt im Verkehrsbereich gesetzt und im Februar 2006 einen internationalen Binnenschifffahrtskongress in Wien abgehalten. Dieser Kongress war ein wesentlicher Meilenstein für den Beschluss des Europäischen Verkehrsministerrates zur Umsetzung des NAIADES Aktionsprogrammes im Juni 2006. Im Herbst 2006 hat schließlich auch das Europäische Parlament der Umsetzung von NAIADES zugestimmt.

Österreich organisierte im Herbst 2007 eine internationale Schifffahrtsveranstaltung - das so genannte Donausymposium - in Ybbs. Unter Führung von Frau Staatssekretärin Kranzl wurde von den politischen Entscheidungsträgern der Donauanrainerstaaten ein Kommuniqué unterzeichnet, welches die Umsetzungsschwerpunkte des europäischen Aktionsprogramms NAIADES im Donauraum festlegt.

Weiters konnte via donau im Jahr 2007 erfolgreich ein zu 100% EU-finanziertes Projekt (PLATINA) einreichen, welches im Zeitraum 2008-2011 die europäische Koordinationsplattform zur Umsetzung des NAIADES Aktionsprogrammes darstellen wird. Dieses von der EU geförderte Projekt wurde mit mehr als 20 Partnern aus 10 Ländern konzipiert, und wird die starke Position Österreichs in der europäischen Binnenschifffahrtspolitik auf Jahre hinaus sicherstellen.

② Mitwirken an der Harmonisierung der legislativen und institutionellen Rahmenbedingungen

a) Mitwirken an der europäischen Harmonisierung der legislativen Rahmenbedingungen

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Die aktualisierte EU-Richtlinie zu den technischen Vorschriften für Binnenschiffe (Richtlinie 2006/87/EG) wurde im Dezember 2006 ausgearbeitet und muss von den Mitgliedsstaaten bis Ende 2008 in nationales Recht umgesetzt werden. Die verkehrsträgerübergreifende europäische Gefahrgut-Rahmenrichtlinie ist inhaltlich akkordiert und wird voraussichtlich im Sommer 2008 veröffentlicht. Bei der Erarbeitung beider Richtlinien hat sich Österreich durch Vertreter des bmvit (Oberste Schifffahrtsbehörde) in die entsprechenden Ratsarbeitsgruppen aktiv eingebracht.

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

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Die Europäische Kommission überdenkt aktuell die Möglichkeiten zur Verbesserung der institutionellen Rahmenbedingungen im Bereich der europäischen Binnenschifffahrt, hat jedoch noch keine Entscheidung über eine eventuelle Neuordnung getroffen.

3 Verbessern des Images der europäischen Binnenschifffahrt

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Die aktive Mitgliedschaft via donau bei INE wurde fortgesetzt. Durch gezielte Lobbyingaktivitäten von INE wurde die Europäische Binnenschifffahrtspolitik stark mitgestaltet. Darüber hinaus trägt INE wesentlich zur Verbreitung von Informationen zu aktuellen Binnenschifffahrtsthemen mithilfe von regelmäßigen Newsletters („Waterways“), Jahresberichten und der Homepage (www.inlandnavigation.org) bei. Auch bei ERSTU (European River-Sea-Transport Union e.V.) und PIANC (International Navigation Association) ist via donau weiterhin aktives Mitglied.

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

a) Weiterführen der Koordinationsaktivitäten im Rahmen des Korridormanagements

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

Österreich veranstaltete durch TINA VIENNA die jährlichen Lenkungsausschüsse des Korridors VII, bei denen sich die Mitgliedsstaaten über die Entwicklungsaktivitäten des Korridor VII – der Donau - austauschten.

Aktuell diskutiert die Europäische Kommission, wie die im Jahr 1997 definierten zehn EU-Transportkorridore in den neuen Leitlinien für den Verkehr in Europa und den Nachbarregionen („Konzept der fünf Verkehrsachsen“) integriert werden können.

b) Vertiefen der Kooperationen mit den Donauanrainerstaaten

MASSNAHME

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

UMSETZUNGSSTAND

In den Jahren 2005 bis 2007 hat das bmvt bzw. via donau bilaterale Verwaltungs- bzw. Arbeitsübereinkommen im Bereich der Donauschifffahrt bzw. der Wasserstraßenverwaltungen mit Ungarn, Serbien, Bulgarien und Rumänien abgeschlossen. Weiters existieren zahlreiche Kontakte zwischen via donau und den Wasserstraßenverwaltungen im Donauraum, welche einerseits durch bestehende EU-Projekte (z.B. im RIS Bereich) und andererseits durch die angeführten bilateralen Verwaltungs- bzw. Arbeitsübereinkommen entstanden sind.