

FORTSCHRITTSBERICHT 2010



NATIONALER AKTIONSPLAN

DONAUSCHIFFFAHRT



Österreich setzt auf eine umweltfreundliche und innovative Donauschifffahrt



Aus meiner Sicht sprechen besonders zwei Argumente für die Nutzung der Wasserstraße Donau: Umweltschutz und Kosteneffizienz. Die Binnenschifffahrt weist die **geringsten externen Kosten** auf und bietet der österreichischen Wirtschaft eine preiswerte Transportmöglichkeit. Eine Tonne Güter auf dem Schiff zu transportieren verursacht ca. 70 % weniger CO₂-Ausstoß als mit dem LKW – diese ressourcenschonende Transportmöglichkeit gilt es zu nutzen. Daher ist eine prominentere Rolle für die Binnenschifffahrt im Verkehrssystem mein klares Ziel.

Bereits jetzt gelangen Straße und Schiene an ihre Kapazitätsgrenzen, die umweltfreundliche Donauschifffahrt kann hier Entlastung schaffen. Intelligente Verkehrspolitik zielt auf die **effiziente Nutzung und Verbindung aller Verkehrsträger** ab. Mit dem Nationalen Aktionsplan Donauschifffahrt modernisieren und stärken wir die Donauschifffahrt. Dadurch kann sie auch besser in ein multimodales Verkehrssystem eingebunden werden.

Seit 2007 ist der Nationale Aktionsplan zur Stärkung der Donauschifffahrt in Kraft und wird kontinuierlich umgesetzt. Mit dem NAP habe ich ein dynamisches Instrument für die Verfolgung meiner verkehrspolitischen Ziele im Bereich Schifffahrt. Der Fortschrittsbericht 2010 bietet ein gutes Bild über die **Vielfalt der Maßnahmen**, die mein Ministerium gemeinsam mit via donau umsetzt, um die Binnenschifffahrt moderner und verlässlicher zu machen. Sie beinhalten Verbesserungen der Infrastruktur, Investitionen in Häfen und den Einsatz von innovativen Telematiksystemen – aber auch Forschung zu neuen Schiffstechnologien, Renaturierung der Donau oder das Schaffen von Bewusstsein für Donau und Schifffahrt. Im Sinne eines optimalen Einsatzes der einzelnen Verkehrsträger will ich künftig die Zusammenarbeit zwischen Schiene und Wasserstraße weiter forcieren.

A handwritten signature in black ink that reads "Doris Bures". The signature is written in a cursive, flowing style.

Doris Bures

Bundesministerin für Verkehr,
Innovation und Technologie

Inhalt

Was ist der Nationale Aktionsplan Donauschifffahrt?.....	2
Stand der Umsetzung 2010.....	3
Maßnahmenüberblick 2010.....	4
Infrastruktur	5
Häfen	7
Informationssysteme	9
Flotte.....	11
Aus- & Weiterbildung.....	12
Promotion	13
Daten & Fakten	14
Neue Märkte	16
Förderungen	17
Internationale Aktivitäten	18
Ausblick.....	20

Was ist der Nationale Aktionsplan Donauschifffahrt?

Die Wasserstraße Donau ist Teil des österreichischen Verkehrssystems. Mit dem umweltfreundlichen Transportmittel Schiff trägt sie zur Ökologisierung des Verkehrs und zur Entlastung der Straßen bei. Ihre Rolle soll weiter gestärkt werden. Die EU verfolgt dazu ein „Aktionsprogramm zur Förderung der Binnenschifffahrt (NAIADES)“, Österreichs Beitrag dazu ist der „Nationale Aktionsplan Donauschifffahrt (NAP)“. Mit seinen 40 konkreten Maßnahmen zur Forcierung der Donauschifffahrt ist er seit 2007 im jeweils aktuellen Bundesregierungsprogramm verankert. Im Rahmen der nationalen Verkehrspolitik ist der NAP somit die Basis für **Österreichs Schifffahrtspolitik** bis 2015.

Durch das **Zusammenspiel einzelner Maßnahmen** in allen relevanten Bereichen – von der Infrastruktur über Flotte und Ausbildung bis hin zur internationalen Zusammenarbeit – soll eine stärkere Nutzung der Wasserstraße erreicht werden. Erarbeitet wurde der Nationale Aktionsplan Donauschifffahrt in starker Zusammenarbeit mit Schifffahrtsunternehmen, Häfen, relevanten Interessensvertretungen und der Politik. In den letzten Jahren wurden bereits wichtige Aktivitäten umgesetzt, um die Schifffahrt innovativer, verlässlicher und noch umweltfreundlicher zu machen.

via donau ist im Auftrag des bmvit für die Umsetzung des Nationalen Aktionsplans Donauschifffahrt zuständig.



*Integrierter Ansatz für eine
starke Donauschifffahrt*

Stand der Umsetzung 2010

Der vorliegende Fortschrittsbericht gibt einen Überblick zu sämtlichen Umsetzungsprojekten und Aktivitäten im Rahmen des Nationalen Aktionsplans Donauschifffahrt (Stand: Dezember 2010). Die **Schwerpunkte der ersten Jahre** lagen in folgenden Bereichen:

Infrastruktur Wasserstraße: *Wasserbau im Einklang mit der Natur.* Die Verantwortung für die Donau als Ökosystem wird von via donau ernst genommen: Durch die Beseitigung von Uferbefestigungen und die Anbindung von Seitenarmen kann der Fluss seine ursprüngliche Form zurückgewinnen. Moderne Messsysteme ermöglichen es zudem, verbesserte und aktuelle Informationen über den Zustand der Wasserstraße zu erhalten: Die Schifffahrt ist besser informiert, und Instandhaltungsarbeiten können gezielt durchgeführt werden. Das größte Vorhaben innerhalb des Nationalen Aktionsplans ist das „Flussbauliche Gesamtprojekt östlich von Wien“, das in den kommenden Jahren umgesetzt wird. Dieses Projekt zur Sicherung stabiler Fahrwasserverhältnisse und zum Schutz des Nationalparks Donau-Auen beweist, dass die Bedürfnisse von Ökologie und Schifffahrt vereinbar sind.

River Information Services: *Entwicklung und Einsatz von Informationssystemen.* Dadurch wird die Schifffahrt sicherer und moderner. In Vorbereitung ist die grenzüberschreitende Nutzung von Verkehrsinformationen und Diensten in ganz Europa. Damit kann die Schifffahrt besser in Transportketten eingebunden werden, d.h. besser mit Bahn und Straße kooperieren.

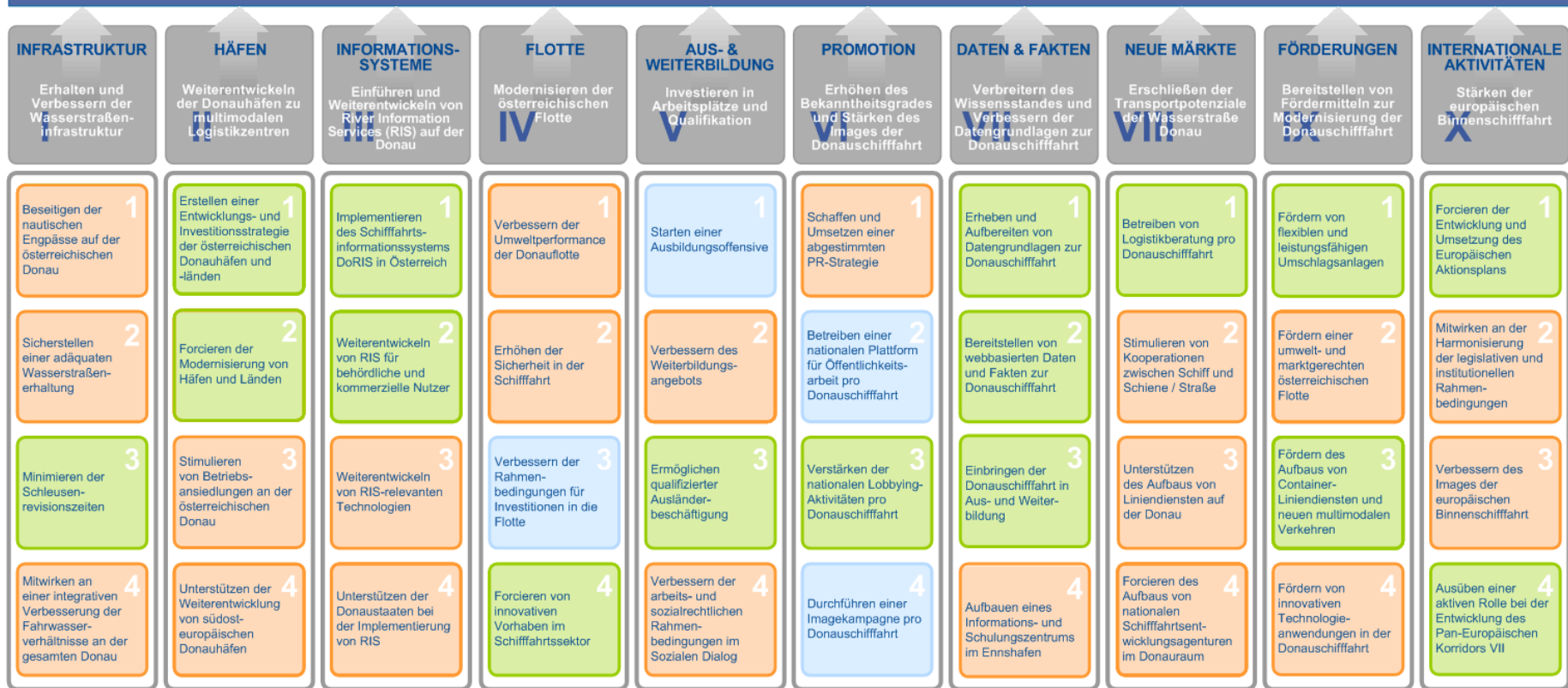
Flotte: *Umweltfreundlicher durch Innovation.* Durch wissenschaftliche Untersuchungen und praktische Tests werden neue Technologien entwickelt, um die Schiffe noch umweltfreundlicher zu machen. Der Antrieb durch Flüssiggas oder Techniken zur Emissionsreduktion auf bestehenden Schiffen sind nur zwei Beispiele. Durch Beratung und eine Innovationsdatenbank wird dieses Wissen verbreitet. Durch ein Förderprogramm werden die Unternehmen künftig bei der Implementierung umweltfreundlicher Technologien unterstützt.

Wissen und Awareness: *Donau-Wissen verbreiten und Bewusstsein schaffen.* Mit einer schwimmenden Ausstellung (www.donau-on-tour.info), einem Infozentrum im Hafen Enns (Eröffnung 2011), e-Learning zum Thema Logistik und Binnenschiff (www.ines-danube.info) sowie Kooperationen mit Universitäten und Schulen wird die Grundlage für einen nachhaltigen Umgang mit dem Lebensraum Donau und den verstärkten Einsatz des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Binnenschiff gebildet.

Internationale Kooperationen: *10 Länder – eine Donau.* Nationale Maßnahmen greifen im internationalen Lebensraum und Verkehrsweg Donau zu kurz. Daher initiierte Österreich zu zentralen Themen (z.B. Ausbildung, Schiffsabfallwirtschaft, Verwaltung, ökologischer Wasserbau, Informationssysteme) gemeinsame Projekte im Donaauraum. Österreich hat dabei ganz deutlich eine Vorreiterrolle eingenommen und trägt dazu bei, dass die Donau auch in den anderen Anrainerstaaten wieder stärker zum Thema wird.

Maßnahmenüberblick 2010

NACHHALTIGE STÄRKUNG UND FÖRDERUNG DER DONAUSCHIFFFAHRT IM ÖSTERREICHISCHEN GÜTERVERKEHRSSYSTEM



Infrastruktur

1 Beseitigen der nautischen Engpässe auf der österreichischen Donau

Die freie Fließstrecke östlich von Wien stellt für die Schifffahrt den größten Engpass des österreichischen Donauabschnitts dar, zugleich droht dem Nationalpark Donau-Auen durch die Sohleintiefung der Donau eine sukzessive Austrocknung. Das bmvit hat deshalb 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. In einem integrativen Planungsansatz wurde es von Experten aus Schifffahrt, Wasserbau und Ökologie entworfen. Seit 2006 läuft ein entsprechendes Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren, danach kann die bauliche Umsetzung beginnen - Modellversuche (TU Wien 2005-2008) und Pilotprojekte fanden bereits statt. Es handelt sich um das umfangreichste Projekt des NAP wobei ein Teil der Kosten von der EU im Rahmen der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-T) übernommen wird.

Pilotprojekte zum FGP

Bei Witzelsdorf wurde 2007 bis 2009 die Wirkung von ökologisch optimierten Bühnenformen in Kombination mit flächigem Uferrückbau erprobt (Bild). Ein weiteres Pilotprojekt ist bei Bad Deutsch-Altenburg geplant. Es beschäftigt sich unter anderem mit Detailfragen zur granulometrischen Sohlstabilisierung.



2 Sicherstellen einer adäquaten Wasserstraßenerhaltung

Wasserstraßeninstandhaltung

Eine wettbewerbsfähige Donauschifffahrt benötigt eine zuverlässige Wasserstraßeninfrastruktur. Hierzu sind ein kontinuierliches Monitoring über den tatsächlichen Erhaltungszustand der Wasserstraße sowie laufende vorbeugende Instandhaltungsmaßnahmen notwendig. Das Monitoring konnte durch den **Einsatz neuer Messboote** und eines modernen Messsystems (Fächerecholot mit Doppelschwingersystem) maßgeblich verbessert werden. Aktuell läuft das Vergabeverfahren für den Abschluss einer neuen Rahmenvereinbarung, dadurch wird die **Reaktionszeit für Erhaltungs-baggerungen weiter verkürzt** (maximal 3 Wochen). Insbesondere im Anlassfall wie z.B. nach Hochwasserereignissen kann ab nun rascher und effizienter reagiert werden. Mit dem gewonnenen Material werden - sofern möglich - ökologisch wertvolle Kiesstrukturen hergestellt.

Kundenorientiertes Wasserstraßenmanagement

Um die Bedürfnisse der Schifffahrt besser zu erfüllen, optimiert via donau interne Abläufe und definiert Standards im Bereich Instandhaltung. Erste Ergebnisse: die Anschaffung von modernen Messsystemen sowie detaillierte und aktuelle Grafiken zu Seichtstellen online: www.doris.bmvit.gv.at



Zur Weiterentwicklung von Methoden im Flussbau setzt via donau auf **Forschung**. Die Ergebnisse fließen sowohl in die Vermessung und Instandhaltung, als auch in laufendes Öko-Monitoring von via donau ein.

Neue Methoden „IM Fluss“ erforschen

Gemeinsam mit der BOKU Wien hat via donau die strengen Kriterien zur Gründung eines Christian Doppler Forschungslabors bestanden. „IM Fluss“ ist im Mai 2010 gestartet. Entwickelt werden innovative Methoden in Fließgewässermonitoring, Modellierung und Flussbau. <http://cdlabor-imfluss.boku.ac.at/>



Die **Durchflussschwankungen bei Niederwasser bei den Kraftwerken Melk und Freudenau** (vor frei fließenden Stecken) wurden **minimiert**. Basierend auf einer Vereinbarung zwischen via donau, der Obersten

Schifffahrtsbehörde im bmvit und der VERBUND Hydro Power AG wurden die entsprechenden Richtwerte (Bandbreite von 1 dm pro Tag) 2008 in die Wehrbetriebsordnung der Kraftwerke aufgenommen. Im Rahmen der von via donau durchgeführten Wehraufsicht wird die Einhaltung dieser Vereinbarung laufend kontrolliert. Dadurch wird eine möglichst gleichmäßige Wasserabgabe in die freien Fließstrecken Wachau und östlich von Wien erreicht. Sowohl die Schifffahrt, als auch die im Uferbereich lebende Fauna profitieren davon.

Der **Klimawandel** als Rahmenbedingung für die Instandhaltung der Wasserstraßeninfrastruktur gewinnt zunehmend an Bedeutung. Zwei EU-Projekte, die 2010 gestartet wurden, beschäftigen sich damit: In ECCONET werden die Auswirkungen des Klimawandels auf die Binnenschifffahrt in Europa untersucht; in EWENT werden die Auswirkungen von extremen Wetterereignissen auf das Transportsystem der Europäischen Union beleuchtet. via donau bringt in beide Projekte Donau-spezifisches Know-how ein. www.econet.eu

Ökologische Renaturierungsmaßnahmen

Im Rahmen des jährlichen Bauprogramms der via donau sowie von ökologischen Projekten mit Partnern wie dem Land Niederösterreich oder dem Nationalpark Donau-Auen werden **an der Donau und ihren Altarmen umfangreiche Renaturierungsmaßnahmen** durchgeführt. Allein seit 2008 konnten insgesamt 6,5 km Naturufer geschaffen und 1,1 km Nebengewässer durch Gewässervernetzung renaturiert werden.

Uferrenaturierung Enghagen (Oberösterreich)

Im Rahmen des „Maßnahmenkonzepts Oberes Donautal“ wurden 2009 ein bestehendes Leitwerk bei Enghagen rückgebaut und 4 km Ufer renaturiert. Die dabei geschaffenen Schotterinseln bieten für zahlreiche Fisch- und Vogelarten geschützten Lebensraum.



LIFE+ Projekt „Flusslebensraum Mostviertel - Wachau“

Ein Ziel des von der EU geförderten Projekts (Leitung: Land NÖ) in der Wachau ist die Wiederherstellung ganzjährig durchflossener Nebenarme der Donau. Gestartet wurde 2009: www.life-mostviertel-wachau.at



Auszeichnung für Uferrückbau Thurnhausen im Nationalpark Donau-Auen

Durch den Uferrückbau im Bereich Thurnhausen (gegenüber Hainburg), konnte sich auf etwa 3 km ein naturnahes Donauufer ausbilden (flaches Kiesufer, Steilufer im Feinsediment). 2009 wurde es von der EU als „Best LIFE Nature Project 2007-2008“ prämiert.



3 Minimieren der Schleusenrevisionszeiten

Auf Basis einer Bestandserhebung von via donau, der Obersten Schifffahrtsbehörde im bmvit und der Verbund AG wurde 2007 ein optimiertes und abgestimmtes Revisionskonzept für die Schleusen an der österreichischen Donau ausgearbeitet. Im September 2007 wurde hierzu eine Vereinbarung zwischen dem bmvit und Verbund geschlossen, welche die zeitliche Minimierung der Schleusenrevisionsen und die Abgeltung der dadurch verursachten Mehraufwendungen beinhaltet. Dadurch wird in der Haupt-Schifffahrtssaison von April bis Oktober eine **deutlich höhere Verfügbarkeit der Schleusenkammern** an der österreichischen Donau gewährleistet.

Optimierte Schleusenrevisionsen

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 erreicht werden. Seit der Saison 2008/09 werden jährlich 3 Schleusen der „Revision NEU“ unterzogen.



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

Das bmvit und via donau verfügen über jahrelange Erfahrung in der Zusammenarbeit mit den **Wasserstraßenverwaltungen** und zuständigen Ministerien im Donauraum. Um die bestehenden bilateralen Kooperationen auf eine internationale Basis zu heben, initiierte via donau das EU-Projekt NEWADA.

NEWADA – Wasserstraßenverwaltungen arbeiten zusammen

Im Rahmen von NEWADA (2009-2012) tauschen die Wasserstraßenverwaltungen Expertise aus und stimmen ihre Aktivitäten und Vorhaben ab. Hierzu zählen z.B. der Austausch von Methoden zur Beseitigung von Engstellen und die Verbesserung der Fahrwasserhältnisse in Verbindung mit ökologischen Maßnahmen. www.newada.eu



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) wird kontinuierlich weiterentwickelt und mit Leben gefüllt. Auf den jährlich stattfindenden Treffen tauschen Experten aus dem Donauraum ihre Erfahrungen aus. Die in der gemeinsamen Erklärung festgehaltenen Planungsprinzipien als auch der interdisziplinäre Ansatz wurden von via donau auf Basis des "Flussbaulichen Gesamtprojekts Donau östlich von Wien" entsprechend eingebracht. www.icpdr.org/icpdr-pages/navigation_and_ecology_process.htm

Im Rahmen des Projektes PLATINA wurde das Joint Statement weiterentwickelt und ein Handbuch zur integrativen Planung und Umsetzung von Wasserstraßen-Infrastrukturprojekten erstellt.

Handbuch zur integrativen Wasserstraßenplanung

Das 2010 im Rahmen von PLATINA veröffentlichte Handbuch erläutert integrative Planungsansätze für Wasserstraßenprojekte und veranschaulicht sie mit guten Beispielen aus der Praxis. Österreichische Expertise sowie das Flussbauliche Gesamtprojekt sind stark vertreten. www.naiades.info/downloads



Häfen

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

Die Ergebnisse der Erhebung der **Investitions- und Entwicklungspläne** der öffentlichen österreichischen Donauhäfen sind in das „Terminalförderprogramm“ (siehe S. 17) eingeflossen.

2 Forcieren der Modernisierung von Häfen und Ländern

Das bmvit fördert Investitionen zur Modernisierungen in Häfen und Ländern. Hier drei Beispiele:

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 LKWs 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.



Erweiterung des Ennshafen

Der Ausbau des Ennshafen schafft die nötige Infrastruktur für weitere Betriebsansiedlungen direkt am Wasser. Der Kai wird um 360 Meter verlängert, ebenso die dazugehörigen Gleisanlagen. Der Spatenstich erfolgte im Mai 2009, die Fertigstellung Ende 2010. www.ennshafen.at



Containerterminal im Hafen Wien ausgebaut

Im Herbst 2008 wurde im Hafen Wien Freudenu der neue Containerterminal der WienCont eröffnet, er verfügt nun über eine Umschlagkapazität von 500.000 TEU und modernste Umschlagssysteme. Das bmvit hat Schieneninfrastruktur und Umschlaggeräte mitfinanziert. www.wiencont.at

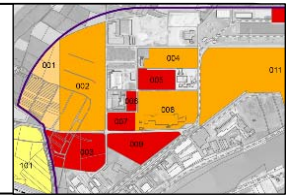


3 Stimulieren von Betriebsansiedlungen an der österreichischen Donau

Seit Ende 2008 erarbeiten die Interessengemeinschaft Öffentlicher Donauhäfen in Österreich (IGÖD) und via donau gemeinsam Strategien zur Entwicklung neuer Betriebs- und Logistikstandorte an der Wasserstraße Donau. Die Aktivitäten zielen darauf ab, attraktive Rahmenbedingungen für die **Ansiedlung von wasseraffinen Betrieben** zu schaffen. Um die hierfür nötigen Grundlagen zu erheben, wurde das Österreichische Institut für Raumplanung (ÖIR) von via donau beauftragt, die raumplanerischen Voraussetzungen für Betriebsansiedlungen an der österreichischen Donau zu untersuchen. Ein von den Projektpartnern gemeinsam erarbeitetes Argumentationspapier wird die wichtigsten Ergebnisse dieser Aktivität zusammenfassen und als gemeinsames Lobbying-Tool dienen.

Strategie für Betriebsansiedlungen an der Donau

Mit dem Ziel die Interessen der Binnenschifffahrt stärker in Raum- und Wirtschaftsplanung zu verankern, haben die Häfen Linz, Enns, Krems und Wien gemeinsam mit via donau strategische Entwicklungs- und Erweiterungsflächen sowie potenzielle Ansiedler im Umfeld der Hafenstandorte erhoben.



4 Unterstützen der Weiterentwicklung von südosteuropäischen Donauhäfen

Die Eingriffsmöglichkeiten auf die Entwicklung von Häfen im Donauraum sind für Österreich gering. Um dennoch zur harmonisierten Weiterentwicklung und Modernisierung beizutragen, wurden zwei Herangehensweisen gewählt: **Beratung und Vernetzung**. In den letzten Jahren war via donau an Beratungsaufträgen z.B. in Serbien (Belgrad), Galatz (Rumänien) und Bosnien (Šabac) beteiligt. Von den engen Kontakten zu Häfen im Donauraum profitieren auch die österreichischen Häfen: sie konnten Informationen zu Investitions- und Kooperationsmöglichkeiten nutzen. Bilaterale Hafenkooperationen zwischen Enns und Galatz bzw. zwischen Krems und Konstanz wurden mitinitiiert.

Masterplan für Hafenanlagen in Galatz (Rumänien)

Gemeinsam mit österreichischen und rumänischen Experten sowie dem Hafenbetreiber Metaltrade International erstellte via donau 2008/2009 Konzepte für Flächeneinteilung, Kaianlagen, Gebäude und Umschlagsequipment. Galatz ist einer der wichtigsten Hafenstandorte Rumäniens an der Donau.



Informationssysteme

1 Implementieren des Schifffahrtsinformationssystems DoRIS in Österreich

Das österreichische Schifffahrtsinformations- und -managementsystem DoRIS befindet sich bereits im fünften Betriebsjahr und wird laufend erweitert. Elektronische Schifffahrtskarten, Nachrichten für die Binnenschifffahrt (z.B. zu Erhaltungsarbeiten und Sperrungen) und Online-Pegelwerte sind dazu wichtige Bestandteile: www.doris.bmvit.gv.at

DoRIS – Donau River Information Services

Seit 1. Juli 2008 ist mit der AIS-Trageverpflichtung (Novelle zur Wasserstraßen-Verkehrsordnung - BGBl. II Nr. 186/2008) in Österreich eine lückenlose Ausrüstung der Berufsschifffahrt mit AIS-Transpondern gewährleistet. Schiffe ohne eigenen Transponder erhalten Leihgeräte.



2 Weiterentwickeln von RIS für behördliche und kommerzielle Nutzer

Die Schwerpunkte bei der **Entwicklung neuer RIS-Dienste** lagen in den letzten Jahren einerseits bei der **Erhöhung der Benutzerfreundlichkeit** und bei Vorbereitungen zum internationalen Austausch von RIS-Daten. Aufbauend auf dem Feedback der Nutzer von RIS (Kapitäne, Reedereien, Häfen, Schleusen, Einsatzkräfte) wurden neue Dienste angeboten und alte verbessert. Auch die Nachrichten für die Binnenschifffahrt erscheinen nun in neuem Gewand und sind einfacher zu bedienen und zu verwalten. Die elektronischen Binnenschifffahrtskarten (Inland ECDIS) wurden auf einen neuen Standard umgestellt und das Veröffentlichungsintervall für Tiefendaten deutlich verkürzt. Die Karten werden laufend aktualisiert, um neue Inhalte ergänzt und publiziert, kostenlos zum Download unter: www.doris.bmvit.gv.at/inland_ecdis/downloads/inland_ecdis_standard_20/

DoRIS Benutzerfreundlichkeit erhöht: Schnell und einfach zu mehr Info

Um einige Beispiele zu nennen: Mit der „One-Page“-Übersicht hat der Schiffsführer die wichtigsten aktuellen Informationen auf einen Blick. Eine 24h-Pegelprognose (Kienstock und Wildungsmauer) erleichtert die Planbarkeit von Verkehren, und die aktuelle Schleusenverfügbarkeit ist nun auch online. www.doris.bmvit.gv.at



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.



International wurde der Standard für das „Electronic Reporting International (ERI)“ zum Austausch von Reisedaten veröffentlicht, wodurch künftig die Administration von Transporten (z.B. Gefahrgutmeldungen, **internationalen Austausch von Schiffs- (Hull Database), Positions- (AIS) und Ladungsdaten (ERI)**) kann der Nutzen von RIS künftig voll ausgeschöpft werden. Die technischen Lösungen sind in einigen Ländern schon geschaffen (z.B. Österreich, Ungarn, Slowakei, Niederlande), die rechtlichen Vereinbarungen sind in Vorbereitung.

Neues Webinterface für Schiffseigentümer in Vorbereitung

Mit Google-Earth-Karten hinterlegt können Schiffseigner ab 2011 die Position ihrer Schiffe verfolgen und das auch Dritten ermöglichen. Die Ansicht kann nach eigenen Bedürfnissen konfiguriert werden. Der Testbetrieb läuft vorerst nur in Österreich, eine schrittweise Ausweitung erfolgt in den nächsten Jahren.



Sämtliche neuen Services werden in einem separaten **Testsystem** umgesetzt, um den laufenden Betrieb von DoRIS nicht zu beeinträchtigen. Die Weiterentwicklung von RIS wird zum Großteil innerhalb von EU-Projekten wie IRIS Europe II betrieben und daher mit durchschnittlich 50 % von der EU gefördert.

Mittlerweile ist RIS im Schifffahrtssektor schon bekannt, die Informationsaktivitäten von via donau sind in den letzten Jahren dementsprechend zurückgegangen. Den Bekanntheitsgrad beweist auch die **Nutzerumfrage** auf rund 90 Schiffen. Die SchiffsführerInnen sehen besonders die verbesserte Verkehrsübersicht, die erhöhte Sicherheit und die verbesserte Reiseplanung als Vorteile von RIS. Die Nutzung der Online-Services hängt naturgemäß mit der Ausrüstung von Schiffen mit PC und Internet zusammen, bekannt sind sie jedoch bei der Mehrzahl der Schifffahrtstreibenden. Die geplante **Einführung von W-LAN** auf den österreichischen Schleusen soll hier Verbesserung schaffen. Um RIS künftig international in die nautische Ausbildung einzubinden wurde ein Schulungskonzept erstellt.

Damit RIS mehr **Nutzen für die kommerziellen Akteure in der Binnenschifffahrt** (Häfen & Länden, Schifffahrtsunternehmen, Logistiker etc.) bringt, ist es notwendig, die technologische Basis von RIS für 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 nun auf Knopfdruck die Liegezeiten von Schiffen an ihren Länden ersehen und automatisiert abrechnen. Damit ist auch die Personenschifffahrt ein aktiver Nutzer von RIS. <http://laendris.donaustationen.at/>



EU Projekt RISING bringt RIS zu den Logistikern

Gemeinsam mit Häfen, Schifffahrtsunternehmen, Logistikern und Technikpartnern werden in dem EU ko-finanzierten Projekt RISING (2009-2012) neue RIS-Anwendungen für die Einbindung der Binnenschifffahrt in intermodale Logistikketten entwickelt. www.rising.eu



3 Weiterentwickeln von RIS-relevanten Technologien

Einheitliche Standards bieten Sicherheit für RIS-Betreiber, -Hersteller und -Nutzer. Experten des bmvit und der via donau arbeiteten in europäischen Gremien an der Weiterentwicklung der europäischen RIS-Standards für elektronische Binnenschifffahrtskarten (Inland ECDIS), Nachrichten für die Binnenschifffahrt (NtS), elektronische Meldesysteme (ERI) und Tracking & Tracing von Schiffen (Inland AIS) mit. Weiters wird im Projekt IRIS Europe II aktiv an einem Standard für den internationalen Austausch von RIS-Daten gearbeitet.

RIS-relevante Technologien werden in internationalen Forschungs-, Entwicklungs- und Pilotprojekten getestet. Projekte wie NAVWAT (2009-2010, Anforderungen an zukünftige Positionierungssysteme), SATVeC (2009, Anforderungen für automatische Spurführungssysteme), MENTORE (2007-2009, Tracking & Tracing mit EGNOS/Galileo) und ARIADNA (2009-2012, volumetrisches Navigationssystem zur Kollisionsvermeidung & Effizienzsteigerung) stellen sicher, dass einerseits innovative Anwendungen die Schifffahrt modernisieren helfen und andererseits in den Technologien von morgen die Anforderungen der Binnenschifffahrt berücksichtigt werden. Aktuell wird auch an der Pilotierung von Bargenidentifizierung mittels AIS und an den Anforderungen an ein präzises Positionierungs- und Heading System für die Binnenschifffahrt gearbeitet.

EU Projekt ARIADNA entwickelt neuartiges Navigationssystem

Gemeinsam mit internationalen Partnern wird in dem EU ko-finanzierten Projekt ARIADNA (2009-2012) ein neuartiges Navigationssystem, basierend auf Know-how aus der Luftfahrt, entwickelt. Ziel ist die Erhöhung der Sicherheit und Effizienz in der Schifffahrt durch eine verbesserte Risikoabschätzung. www.ariadna-fp7.eu



4 Unterstützen der Donauländern bei der Implementierung von RIS

Im Rahmen des EU-Projektes „IRIS Europe II“ (2009-2011) wird unter der Federführung von via donau und der Obersten Schifffahrtsbehörde des bmvit die Implementierung von RIS in Europa laut IRIS-Masterplan harmonisiert vorangetrieben. Neben der Weiterentwicklung von Services (siehe oben) wird auch der Ausbau der **RIS-Infrastruktur (Transponder und Landinstallationen) in den Donauländern unterstützt** und somit die harmonisierte internationale RIS-Implementierung beschleunigt.

IRIS Europe II für harmonisierte Weiterentwicklung von RIS

Seit Jänner 2009 wird bei IRIS Europe II an der geografischen und funktionellen Erweiterung von RIS gearbeitet. Themen sind unter anderem Fahrwasser- und Verkehrs-Informationendienste, internationaler Austausch von RIS-Daten und Qualitätsstandards: www.iris-europe.net



Österreich hat bei der Implementierung von RIS eine Vorreiterrolle inne, dementsprechend greifen andere Länder gern auf unser Know-how zurück. via donau führt die Supervision von „RIS Serbia“ durch und hat Deutschland bei der Einführung von AIS auf der Donautrecke beraten. Damit ist gewährleistet, dass die nationalen RIS-Systeme untereinander kompatibel sind und auf der gesamten Donau zur Verfügung stehen. Parallel zu diversen Projekten findet ein laufender Erfahrungsaustausch mit RIS-Verantwortlichen und -Experten aus allen Donaustaaten auf technischer, operativer und strategischer Ebene statt.

Flotte

1 Verbessern der Umweltperformance der Donauflotte

Auch in der Binnenschifffahrt werden die Möglichkeiten des Einsatzes von **alternativen Treibstoffen** getestet. 2010 ist ein nationales Forschungsprojekt gestartet worden: Gemeinsam mit der TU Wien und der Salzburg AG untersucht via donau die Eignung, Wirkung sowie die nötigen Rahmenbedingungen der Nutzung von Flüssiggas zum Antrieb für Binnenschiffe „LNG Donauschiff“. Im Projekt „Cleanest Ship“ wurden Möglichkeiten getestet, wie Emissionen von herkömmlichen Schiffen reduziert werden können. Das „Förderprogramm umweltfreundliches Binnenschiff“ (siehe S. 18) soll die österreichischen Unternehmen bei der Implementierung umweltfreundlicher Technologien künftig unterstützen.

Cleanest Ship – Testen von Emissionsreduktionsanlagen

2009 wurden unter Mitarbeit von via donau an der MS Victoria Anlagen und Techniken zur Emissionsreduktion getestet. Das Ergebnis: der Einsatz ist nicht nur möglich, sondern auch sehr effizient – bis 97% weniger Partikel, 82% weniger No_x, und 15% weniger CO₂. www.naiades.info/innovations



Die **Trennung und Entsorgung von Schiffsabfall** ist in Österreich erfolgreich eingeführt worden. Dafür erhielt via donau 2010 den „Energy Globe Award“ in der Kategorie Wasser. Eine Ausweitung auf den gesamten Donaauraum sowie eine Lösung für Bilgen-Entölung wird im EU-Projekt WANDA erarbeitet.

WANDA – Waste management for inland navigation on the Danube

Das EU-Projekt WANDA dient der Entwicklung sowie Umsetzung von Maßnahmen zur Sammlung und Entsorgung von Abfällen aus der Donauschifffahrt. Das grenzüberschreitende Projekt wird von via donau koordiniert und läuft von 2009 bis 2012: www.wandaproject.eu



2 Erhöhen der Sicherheit in der Schifffahrt

Durch die Einführung von DoRIS (AIS) wird dem Schiffsführer ein visualisiertes **taktisches Verkehrsbild** der Wasserstraße einschließlich Tiefeninformation und der Position der Schiffe zur Verfügung gestellt. Laut einer Umfrage zählen SchiffsführerInnen die verbesserte Verkehrsübersicht und die erhöhte Verkehrssicherheit zu den Hauptvorteilen von AIS. Die Dienstboote von Einsatzorganisationen wurden mit AIS-Transpondern ausgerüstet und die zuständigen Einsatzkräfte eingeschult.

Zu den **sicherheitsrelevanten rechtlichen Änderungen** zählen die nationale Umsetzung der EU-Richtlinie über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe (BGBl. I Nr. 17/2009) und die laufende Umsetzung der EU-Gefahrtrichtlinie (RL 2008/68/EG).

Alle Unfälle im Bereich Schifffahrt werden von der Unfalluntersuchungsstelle der Bundesanstalt für Verkehr erfasst und untersucht, gegebenenfalls werden Sicherheitsempfehlungen abgegeben: <http://versa.bmvit.gv.at>

3 Verbessern der Rahmenbedingungen für Investitionen in die Flotte

Keine Aktivitäten

4 Forcieren von innovativen Vorhaben im Schifffahrtssektor

via donau hat gezielt Kompetenzen im Bereich Schiffstechnik aufgebaut und sammelt Informationen im Bereich innovativer Vorhaben im Schifffahrtssektor. Auf dieses Wissen greift der Sektor gern zurück und es ist auch in die Anfang 2010 gelaunchte Innovationsdatenbank eingeflossen. Durch die Vertretung bei der „Waterborne Technology Platform“ und die Mitarbeit an der Strategischen Forschungsagenda für Binnenschifffahrt der Europäischen Kommission gestaltet Österreich die künftigen Forschungsthemen im Bereich Binnenschifffahrt aktiv mit.

Europäische Innovationsdatenbank für die Binnenschifffahrt

Die Innovationsdatenbank (entwickelt im Rahmen von PLATINA) zielt auf die Verbreitung von Innovationen in der Binnenschifffahrt ab. Sie basiert auf der Wiki-Technologie: Experten und Anwender können ihre Erfahrungen effizient und für andere leicht zugänglich austauschen. www.naiades.info/innovations

 PLATINA



Aus- & Weiterbildung

1 Starten einer Ausbildungsoffensive

Die nautische Ausbildung fand in den letzten Jahren wie gewohnt statt. Da in Österreich keine Einigung über eine Ausbildungsoffensive für nautisches Personal getroffen werden konnte, haben sich die Aktivitäten auf die künftige Harmonisierung der nautischen Aus- und Weiterbildung in Europa konzentriert. Ein großer Schritt in diese Richtung war die Gründung des Vereins EDINNA – Education in Inland Navigation im Februar 2009, dem alle nautischen Ausbildungseinrichtungen Europas angehören. via donau ist assoziiertes Mitglied.

EDINNA – Verein nautischer Ausbildungseinrichtungen in Europa

Ziele von EDINNA sind der Austausch von Lehrenden und Schülern, die Entwicklung von „Riverspeak“ zum besseren Verständnis auf Europas Wasserstraßen und die Einführung von harmonisierten Mindeststandards in der nautischen Ausbildung - ähnlich wie in der Hochseeschifffahrt: www.edinna.eu

 PLATINA



2 Verbessern des Weiterbildungsangebots

Auch im Bereich der Weiterbildung wurde auf internationale Zusammenarbeit gesetzt. Im 2009 gestarteten EU-Projekt NELL **arbeiten nautische und logistische Bildungseinrichtungen aus dem Donauraum zusammen** mit zuständigen Behörden daran, die Binnenschifffahrt verstärkt in die Aus- und Weiterbildung einzubinden. Österreich ist durch die FH Steyr, via donau und den Ennshafen vertreten. Auch bei via donau wurde das Weiterbildungsangebot fachspezifisch ergänzt (Hochwasserschutz, Schiffsführerpatent bis 10m). *Siehe auch Maßnahmen im Bereich „Daten und Fakten“ S. 14ff.*

NELI – Schifffahrtswissen im Donaunraum verbessern

Mit dem Ziel, Wissen zur Donauschifffahrt zu verbreiten, entsteht ein Portal der Nautik- und Logistikausbildungen im Donaunraum, werden Kurse und Materialien (z.B. RIS, Häfen) erarbeitet, wird www.ines-danube.info (eLearning) in Donausprachen übersetzt und der Aufbau von Infozentren wie im Ennshafen unterstützt: www.neliproject.eu



3 Ermöglichen qualifizierter Ausländerbeschäftigung

Seit 1.1.2008 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. Damit kann dem Mangel an qualifiziertem nautischem Personal in Österreich entgegengewirkt werden.

4 Verbessern der arbeits- und sozialrechtlichen Rahmenbedingungen im Sozialen Dialog

Auch in den vergangenen Jahren wurde ein Sozialer Dialog Donauschifffahrt zwischen den Sozialpartnern weitergeführt. Themen waren der Mangel an qualifiziertem Personal in Österreich und der Informationsaustausch zu nationalen Projekten und europäischen Initiativen wie z.B. Vorarbeiten zur EU Arbeits- und Ruhezeit-Verordnung, Gründung von EDINNA oder Aus- und Weiterbildungsaktivitäten.

Promotion

1 Schaffen und Umsetzen einer abgestimmten PR-Strategie

Es wurde noch keine abgestimmte PR-Strategie für die Donauschifffahrt entwickelt. Im Rahmen der **PR-Maßnahmen im gewohnten Ausmaß** hat via donau jedoch verstärkt auf Kooperation gesetzt. So wurden internationale Veranstaltungen mit Partnern gemeinsam organisiert, einige Beispiele: Gemeinschaftsstand auf der transport logistic München, der zweijährliche Danube Summit in Constanta (2008) und Linz / Enns (2010) und smart rivers '21 (PIANC-Konferenz in Wien). Weiters leisten Maßnahmen im Bereich „Daten & Fakten“ (z.B. donau on tour am MS Negrelli, Wissensvermittlung, Infofolder; S. 14 ff.) wesentliche Beiträge zur Bewusstseins-schaffung und Imagebildung.

transport logistic Messe München 2009

Alle zwei Jahre findet in München Europas wichtigste Transport- und Logistikmesse statt (48.000 Besucher). 2009 organisierte via donau einen Stand mit den Häfen Enns und Linz – 2011 ist ein gemeinsamer Stand mit allen öffentlichen österreichischen Häfen geplant. www.transportlogistic.de



2 Betreiben einer nationalen Plattform für Öffentlichkeitsarbeit pro Donauschifffahrt

Keine Aktivitäten

3 Verstärken der nationalen Lobbying-Aktivitäten pro Donauschifffahrt

Die Schifffahrt ist ein relativ kleiner Sektor in Österreich, umso wichtiger sind starke Vernetzung und gezielte Lobbyingarbeit. In den letzten Jahren hat via donau ihre nationalen Lobbying-Aktivitäten verstärkt. Dies fand durch **Zusammenarbeit mit Interessensvertretungen** (z.B. gemeinsame Projekte und Veranstaltungen mit

IGÖD, Wirtschaftskammern, Industriellenvereinigung, Logistikcluster NÖ) und gezielte Gespräche mit Entscheidungsträgern aus **Politik** und **Wirtschaft** statt. So konnte Verkehrsreferenten, Landesräten oder der verladenden Wirtschaft die Thematik Schifffahrt nähergebracht werden.

Zusammenarbeit im Logistikcluster NÖ

Um stellvertretend ein Beispiel für gemeinsame Initiativen zu nennen: Im April 2010 veranstaltete via donau mit dem Logistikcluster NÖ die Themenlounge „Donalogistik – nachhaltige Alternative zu Landverkehren“ im Hafen Krems. Wirtschaft und Politik waren vertreten. www.logistikcluster.at



4 Durchführen einer Imagekampagne pro Donauschifffahrt

Keine Aktivitäten

Daten & Fakten

1 Erheben und Aufbereiten von Datengrundlagen zur Donauschifffahrt

Das Österreichische Institut für Raumplanung (ÖIR) führt im Auftrag von via donau regelmäßige Untersuchungen zur Entwicklung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs im österreichischen Donau-Korridor (**Korridoranalysen**) durch. Die aktuelle Erhebung stammt aus Juni 2010 und bildet die Verkehrsentwicklung (Straße, Schiene, Schiff) im Zeitraum 1990 bis 2009 ab: www.donauschifffahrt.info/daten_fakten/statistiken/analyse_donaukorridor/

Fachpublikationen sind wichtige Instrumente zur zielgruppenorientierten Vermittlung von Wissen. Um Informationen aktuell, transparent und leicht zugänglich zur Verfügung zu stellen, sind das „Handbuch der Donauhäfen“ und die „Blauen Seiten“ nunmehr als Web-Plattformen verfügbar (www.danubeports.info, www.blaue-seiten.at)

Neben umfangreicheren Fachpublikationen werden auch **Donaukarten** erstellt und publiziert: www.donauschifffahrt.info/daten_fakten/verkehrsweg_donau/wasserstrassenkarten/

Blaue Seiten online

Die Internet-Version der „Blauen Seiten“, dem zweisprachigen Verzeichnis der Schifffahrts- und Logistikunternehmen entlang der Donau, wurde im Mai 2009 gelauncht. www.blaue-seiten.at



Die seit 2007 erscheinenden **Jahresberichte zur Donauschifffahrt** erleichtern die Informationstätigkeit und sichern ihren Qualitätsstand. Die Reihe der standardisierten Jahresberichte bildet die Entwicklung der Donauschifffahrt in Österreich über die Jahre hinweg ab.

Jahresberichte zur Donauschifffahrt in Österreich

2010 ist der Jahresbericht bereits zum dritten Mal erschienen. Neben aktuellen Statistiken zu Güter- und Personentransport auf der Donau bietet er auch einen Überblick zu aktuellen Projekten und Aktivitäten. Herausgegeben von via donau in deutscher und englischer Sprache.



2 Bereitstellen von webbasierten Daten und Fakten zur Donauschifffahrt

Die laufende Betreuung und Aktualisierung des Infoportals www.donauschifffahrt.info wurde von via donau durchgeführt. Der Abonnentenkreis der regelmäßigen „danube.news“ erreicht bereits 850 LeserInnen. Diverse Publikationen wie zum Beispiel das „Handbuch der Donauschifffahrt“ sind als Download frei erhältlich: www.donauschifffahrt.info/wissen/publikationen/

Online-Informationsportal Donauschifffahrt

Mit ihren über 100 Seiten ist www.donauschifffahrt.info die zentrale Website zur Donauschifffahrt. Neben umfangreichen Informationen zum System Schifffahrt bietet sie kundenorientierte Services wie den europaweiten Veranstaltungskalender, Nachrichten, Daten & Fakten sowie aktuelle Projektinformationen.



Europäische Förderdatenbank für die Binnenschifffahrt

Schifffahrtsunternehmen, Häfen und Logistiker finden aktuelle Informationen, Kontaktdaten und Details zu Fördermöglichkeiten für die Binnenschifffahrt in der viersprachigen europäischen Online-Datenbank. Sie wird im Rahmen von PLATINA durch via donau betreut. www.naiades.info/funding



3 Einbringen der Donauschifffahrt in Aus- und Weiterbildung

Die **Vermittlung von Wissen** zu Donau und Schifffahrt stellte in den letzten Jahren einen klaren **Schwerpunkt** in der Umsetzung des NAP dar. Die Erstellung von Handbüchern und Websites sowie das Abhalten von Vorträgen und Lehrveranstaltungen gehören bereits seit Bestehen der via donau zu den Kernaktivitäten. Seit 2007 wurden in diesen Bereich zusätzliche Aktivitäten gestartet, denn Wissen und Bewusstsein über Donau und Schifffahrt bilden die Grundlage für einen nachhaltigen Umgang mit dem Lebensraum Donau und einen vermehrten Einsatz des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Binnenschiff.

Durch zielgruppenspezifische **Informationsangebote** konnte Wissen über Donau und Schifffahrt in die Aus- und Weiterbildung eingebracht werden. Durch Aktivitäten wie die schwimmende Ausstellung „donau on tour“ oder didaktisch aufbereitete Informationsmaterialien für Kinder (Donauquartett, Kinder-Donaukarte) wurde auch ein breiteres Publikum erreicht.

Schwimmende Ausstellung „donau on tour“

Über 50.000 Menschen besuchten die Ausstellung zu Donau und Schifffahrt am MS Negrelli seit 2008. Neben Führungen für Schulklassen werden an Bord auch Veranstaltungen organisiert. Der aktuelle Fahrplan und weitere Infos sind online abrufbar: www.donau-on-tour.info



eLearning zur Donauschifffahrt: INeS Danube

Im Rahmen des EU-Projektes EWITA wurden Online-Lernplattformen für Binnenschifffahrt und Intermodalität erstellt. Seit Juni 2010 stehen www.ines-danube.info, bzw. die Schwesterseite zum Rheingebiet www.inesrms.info frei zugänglich und kostenlos zur Verfügung – für den Lehrbetrieb und die Praxis.



Donau macht Schule

Referenten des Wirtschaftsmuseums hielten 2008 bis 2010 im Rahmen des Geographieunterrichts an Schulen Vorträge zum Thema Donau und Schifffahrt – das Know-how dazu kam von via donau. Mit ca. 1000 Unterrichtseinheiten wurden rund 25.000 SchülerInnen zwischen 12 und 18 Jahren erreicht.



Die **Kooperationen mit Schulen, Fachhochschulen und Universitäten** wurden weiter intensiviert. So ist via donau unter anderem Partner des neuen Masterstudiengangs „Supply Chain Management“ der WU Wien. Via donau-MitarbeiterInnen betreuen jährlich 5 bis 10 Diplom- bzw. Bachelor- und Masterarbeiten und halten

Seminare und zahlreiche Gastvorträge zu den Themen Binnenschifffahrt, ökologischer Wasserbau, Intermodalität und RIS.

Im Rahmen von **Ferial- bzw. Berufspraktika** erhalten jährlich 5 bis 10 Studierende Einblick in die Arbeit von via donau – ein weiterer Schritt, um jungen Menschen Donaubewusstsein und -wissen mit auf den Weg zu geben. Einen Schwerpunkt bildet der Know-how-Transfer in den Donauroum – ehemalige PraktikantInnen aus Kroatien, Serbien oder Ungarn sind mittlerweile wichtige Akteure im „Donaunetzwerk“ und Partner in internationalen Projekten.

4 **Aufbauen eines Informations- und Schulungszentrums im Ennshafen**

Im Ennshafen wird im Herbst 2011 ein Besuchs- und Veranstaltungszentrum zur Vermittlung von Wissen über das System Donauschifffahrt sowie dessen wirtschaftliche und verkehrspolitische Dimension eröffnet. In einem 3D „Future Ship Lab“ können Besucher die Schiffe der Zukunft entwerfen und die Logistikkreisläufe „trimodaler Ennshafen“ vor Ort kennen lernen. Spiele, eLearning und ein Schauschiff (MS Liszt) runden das Angebot ab. Ein Teil der Inhalte und Einrichtungen wurden durch das EU-Projekt NELI ko-finanziert.

Neue Märkte

1 **Betreiben von Logistikberatung pro Donauschifffahrt**

via donau betreibt eine neutrale **Logistikberatung zur Binnenschifffahrt**. Die Anzahl der Anfragen nimmt laufend zu: im Jahr 2009 waren es bereits über 300. Der Großteil der Anfragen kommt von der verladenden Wirtschaft und Logistikdienstleistern, wobei in den letzten Jahren ein wachsendes Interesse von wichtigen Unternehmen der österreichischen Industrie zu verzeichnen war. Sie erhalten alle notwendigen Grundinformationen sowie ausgewählte Kontakte für die Abwicklung von Transporten auf der Donau – via donau fungiert als wettbewerbsneutraler Vermittler zwischen Angebot (Schifffahrt, Häfen) und Nachfrage (Industrie, Verloader). Zu den Beratungsleistungen gehören auch Information und Unterstützung hinsichtlich Fördermöglichkeiten für die Donauschifffahrt.

High & Heavy auf die Wasserstraße

Die Wasserstraße ist für Sonder- und Schwertransporte wie geschaffen: Im Vergleich zur Straße spielen Gewichts- und Abmessungsprobleme kaum eine Rolle, teure Gebühren für Genehmigungen entfallen. via donau hat daher 2010 mit Schwergutexperten und Häfen eine Verlagerungsinitiative gestartet.



Foto: Gebr. Váth

Drei neue **Informationsportale im Internet** unterstützen die Informationstätigkeiten und sorgen für mehr Transparenz: Auf den „Blauen Seiten“ stellen sich die Schifffahrts- und Logistikunternehmen an der Donau vor; die „Europäische Förderdatenbank für die Binnenschifffahrt“ informiert über europäische und nationale Förderprogramme und auf den „Danube Ports Online“ werden die Donauhäfen vorgestellt.

Die Aufbereitung und Verbreitung von **Success Stories** ist eine weitere Basis der Logistikberatung. Auf www.donauschifffahrt.info/transport/success_stories werden regelmäßig Transportbeispiele unter Einbindung der Binnenschifffahrt veröffentlicht. Internationale Beispiele wurden 2009 und 2010 durch PLATINA im „Good practice reports“ www.naiades.info/downloads vorgestellt und analysiert.

2 **Stimulieren von Kooperationen zwischen Schiff und Schiene / Straße**

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. Das bmvt und via donau vertreten die Schifffahrt jährlich bei rund 70 nationalen und internationalen Veranstaltungen, die sie teilweise mitorganisieren. Einen Überblick gibt der Eventkalender: www.donauschifffahrt.info/newsroom/eventkalender/ Zudem sorgt via donau dafür, dass die Interessen der Binnenschifffahrt in allgemeinen Logistiknetzwerken vertreten werden. Hierzu zählen z.B. Bundesvereinigung Logistik BVL, Verein Netzwerk Logistik vnl, Logistikum, Combinet, oder Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft ÖVG.

Die strategische **Zusammenarbeit mit der Schiene** wurde Mitte 2010 in Angriff genommen: via donau und Rail Cargo Austria AG planen, im Sinne einer Verstärkung der beiden Verkehrsträger Schiene und Schiff als wichtiges Element für eine „green logistics“ zusammenzuarbeiten. Hierfür sollen unter anderem Kooperationspotenziale zwischen Bahn und Schiff im Donauroaum näher ausgelotet und geeignete Segmente (z.B. RoRo, Container, etc.) definiert werden.

Technische Grundlagen für die einfachere Abwicklung von multimodalen Verkehren werden im EU-Projekt **eFreight** entwickelt (2010-2013): harmonisierte elektronische Frachtpapiere und technische Schnittstellen zwischen den einzelnen Tracking & Tracing-Systemen (wie z.B. RIS für die Schifffahrt) sind das Ziel.

3 Unterstützen des Aufbaus von Liniendiensten auf der Donau

Die Thematik der **Containerliniendienste auf der Donau** hat aufgrund der Wirtschaftskrise an Momentum verloren. Geringere Transportmengen und Überkapazitäten auf Straße und Schiene ließen keinen Platz für den Aufbau regelmäßiger Containerdienste bis Österreich. Der Start des Dienstes HELO 1 könnte hier eine Wende anzeigen - via donau hat den Betreiber Helogistics intensiv bei den Vorbereitungen unterstützt. Informationen zu Akteuren und bestehenden Containerliniendiensten auf der unteren Donau (Mainrom Line, TOUAX und BRP) und zu allgemeinen Rahmenbedingungen und Marktpotenzialen von Containerverkehren werden von via donau regelmäßig auf Veranstaltungen und durch Beratungen verbreitet.

HELO 1 – Neuer Containerliniendienst auf der Donau

Der Liniendienst zwischen Konstanz, Belgrad und Budapest ist seit August 2010 wöchentlich in beide Richtungen unterwegs und bietet Platz für 144 TEU. Für 2011 ist die Erweiterung des Dienstes nach Österreich geplant. www.helogistics.at



Foto: helogistics

Im Mai 2009 ist der **RoRo-Liniendienst „Eco Danube“** zwischen Deggendorf, Enns und Giurgiu bzw. Rousse mit RoRo- und Schwerguttransporten gestartet - via donau hat durch Förder- und Logistikberatung unterstützt. Aufgrund interner Gesellschafterdifferenzen hat sich Eco Danube Mitte 2010 aufgelöst. Die ehemaligen Gesellschafter führen die Transportbereiche künftig getrennt weiter: Die Schwergutspedition „Danube Partners High & Heavy GmbH“ ist im Juni gegründet worden, ein neuer RoRo-Dienst befindet sich in Vorbereitung.

Auch die Europäische Kommission unterstützt 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, via donau, Hafen Wien, WKÖ und Stadt Wien) erhoffen sich dadurch eine verstärkte Teilnahme österreichischer Unternehmen an dem EU-Förderprogramm.

4 Forcieren des Aufbaus von nationalen Schifffahrtentwicklungsagenturen im Donauroaum

via donau ist in engem Kontakt zu den (jungen) Agenturen in Kroatien, Serbien und Rumänien unter anderem durch gemeinsame EU-Projekte und die Vertretung in INE (www.inlandnavigation.org). Im Rahmen von PLATINA (siehe S. 18) ist die Unterstützung von neuen Agenturen vorgesehen, jedoch noch nicht in Anspruch genommen worden.

Förderungen

1 Fördern von flexiblen und leistungsfähigen Umschlagsanlagen

Das „Programm für die Unterstützung von Umschlagsanlagen im intermodalen Verkehr Straße-Schiene-Schiff“ (**Terminalförderung**) ist seit 1.7.2006 in Kraft. Land- und wasserseitige Infrastruktur sowie Umschlagsgeräte werden mit bis zu 30 % gefördert. Auch die **Anschlussbahnförderung** dient der Weiterentwicklung von Häfen zu trimodalen Logistikkreisläufen. Beide Förderprogramme werden von den Häfen genutzt (siehe S. 7). www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/anschlussbahnen.html

Vor dem Hintergrund der extremen Hochwasserereignisse 2002 und 2005 wurden bereits intensive **Hochwasserschutzmaßnahmen (Dämme, Tore) für Häfen** getroffen. 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.

Neues Hochwasserschutztor im Hafen Freudenau

Das neue Hochwasserschutztor im Hafen Freudenau (Wien) wurde im Juni 2010 offiziell in Betrieb genommen. Es ist auf ein sogenanntes Jahrhunderthochwasser ausgerichtet. Damit ist das Hafengelände mit seinen über 50 Betrieben vor Hochwasser sicher und der Standort Hafen Wien aufgewertet.



2 Fördern einer umwelt- und marktgerechten österreichischen Flotte

Der Entwurf zu einem „**Förderprogramm umweltfreundliches Binnenschiff**“ wurde 2010 nach Brüssel zur Genehmigung notifiziert. Mit dem Ziel, externe Kosten des Güterverkehrs zu senken, sollen umwelt- und sicherheitsrelevante Investitionen in Binnenschiffe gefördert werden.

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

Neben dem Terminalprogramm gibt es zwei Förderungen für den Kombinierten Verkehr: Die **Förderung intermodaler Verkehr Donau** zum Aufbau von Liniendiensten und intermodalen Verkehren wurde 2008 verlängert und läuft bis 2013. Der Fördersatz pro transportiertem Container wurde erhöht und entspricht nun jenem der Bahn. Seit 2009 sind Einreichungen möglich, die Abwicklung erfolgt durch via donau. Erste Ergebnisse von Machbarkeitsstudien konnten bereits in reale Verkehre umgesetzt werden. www.bmvit.gv.at/verkehr/schifffahrt/foerderung.html

Auch das „**Innovationsförderprogramm Kombiniertes Güterverkehr**“ (2009-2014) wurde verlängert. Mit einem Jahresbudget von 3 Millionen EUR werden weiterhin KV-Transportgeräte (z.B. Container, Adaptierung von Schiffsraum), innovative KV-Technologien und Machbarkeitsstudien gefördert. Die Schifffahrt partizipiert an dem Förderprogramm und via donau unterstützt inhaltlich. www.bmvit.gv.at/innovation/verkehrstechnologie/kombigueter/kgv.html

4 Fördern von innovativen Technologieanwendungen in der Donauschifffahrt

Im Sinne einer **Konsolidierung der Forschungsförderung** wurden Schifffahrtsthemen in bestehende Programme eingebracht und Kooperationen mit Forschungsinstituten verstärkt. Die Nutzung bestehender und künftiger F&E-Programme (z.B. klima:aktiv, IV2Splus, Energie 2020, FFG: Basisprogramm & Innovationsscheck der FFG; www.ffg.at) gewährleistet, dass Schifffahrtprojekte in Einklang mit der österreichischen Forschungsagenda stehen. Zudem werden im Rahmen von EU-Projekten (z.B. RISING, IRIS Europe II, NAVWAT, ARIADNA, ECCONET, Cleanest Ship, EWENT – im Bericht beschrieben) innovative Technologieanwendungen für die Schifffahrt entwickelt und getestet.

Internationale Aktivitäten

1 Forcieren der Entwicklung und Umsetzung des Europäischen Aktionsplans

Das europäische Aktionsprogramm NAIADES zur Förderung der Binnenschifffahrt (KOM (2006) 6) gibt die Europäische Binnenschifffahrtspolitik vor. PLATINA ist die koordinierende Plattform zu deren Umsetzung. via donau leitet diese Plattform, in der die wichtigsten Europäischen Organisationen im Bereich Schifffahrt mitarbeiten – von Verbänden bis Wasserstraßenverwaltungen, von Flusskommissionen bis Schifffahrtsschulen. PLATINA macht sich auch Gedanken über künftige Inhalte und Strategien der europäischen Schifffahrtspolitik. Eine Expertenarbeitsgruppe (REGINA) hat diese zu Papier gebracht: www.naiades.info/downloads

PLATINA – Umsetzung europäischer Schifffahrtspolitik

Im Rahmen des EU-Projektes PLATINA konnten bereits wichtige Maßnahmen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Schifffahrt in Europa und Österreich umgesetzt werden. Einige davon sind im NAP-Fortschrittsbericht 2010 vorgestellt, aktuelle Informationen finden sie unter: www.naiades.info/platina/



2 Mitwirken an der Harmonisierung der legislativen und institutionellen Rahmenbedingungen

Die aktualisierte EU-Richtlinie zu den **technischen Vorschriften für Binnenschiffe** wurde in nationales Recht umgesetzt. Die Oberste Schifffahrtsbehörde des bmvit hat derzeit den Vorsitz über die begleitende Arbeitsgruppe zur Umsetzung und Aktualisierung dieser EU-Richtlinie. Im Jänner 2010 wurde die Kommissions-Verordnung zu den technischen Spezifikationen für **elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt** ERI veröffentlicht. Das nächste Ziel im Bereich RIS ist eine EU-Regelung zum internationalen Austausch von RIS-Daten: Ein Teil davon soll die europäische Schiffsdatenbank sein.

Europäische Schiffszulassungsdatenbank

Mit dem Ziel, bestehende nationale Schiffszulassungsdatenbanken zu harmonisieren, zu bündeln und den internationalen Austausch von Daten in weiterer Folge zu ermöglichen, wurde 2009 die „European Hull Database“ entwickelt. Im Mai 2010 startete der Testbetrieb mit 6 Ländern.



3 Verbessern des Images der europäischen Binnenschifffahrt

Österreich hält, vertreten durch via donau, eine aktive Mitgliedschaft bei INE (Inland Navigation Europe). 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 News („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 aktives Mitglied.

PLATINA leistet auch zum Thema Image einen Beitrag: Eines der fünf Arbeitspakete hat die Imageverbesserung zum Ziel, und die Website www.naiades.info unterstützt die Kommunikationsarbeit.

www.naiades.info – DIE Internetadresse für Binnenschifffahrt in Europa

Wissen und Neuigkeiten über die Binnenschifffahrt in Europa werden auf www.naiades.info gebündelt und einfach zugänglich gemacht. Praxisbeispiele, Eckdaten und Argumente und News weisen die Binnenschifffahrt als modernen Verkehrsträger aus.



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

Die Europäische Kommission hat im Jahr 2009 unter Federführung des Generaldirektorates für Regionalentwicklung die sogenannte **Donauraumstrategie** initiiert. Hierbei handelt es sich um eine europäische Strategie für die zukünftige Entwicklung des Donauraums. Das Ergebnis ist ein Aktionsplan mit konkreten Maßnahmen, der den Rahmen für die Vergabe der europäischen Fördermittel für Regionalentwicklung in der Periode 2014–2020 vorgibt. Die Strategie wird 2011 im Rahmen des ungarischen EU-Vorsitzes politisch verabschiedet. Österreich hat sich dafür eingesetzt, dass die Entwicklung der Donauschifffahrt als ein wesentlicher Punkt in die Strategie aufgenommen wird.

Ausblick

Wie der Fortschrittsbericht 2010 zeigt, wurden bereits zahlreiche Maßnahmen zur Stärkung und Modernisierung der Donauschifffahrt in Angriff genommen – davon profitieren Umwelt und Wirtschaft. Eines ist jedoch klar: Die Arbeit ist noch nicht vollendet, ihre Weiterführung ist notwendig. In allen der zehn Bereiche sind auch für die nächsten Jahre Aktivitäten geplant, besondere Schwerpunkte sollen jedoch zu folgenden Themen gesetzt werden:

INFRASTRUKTUR Mit einem Pilotprojekt für das „Flussbauliche Gesamtprojekt Donau östlich von Wien“ wird voraussichtlich in der nächsten Niederwasserperiode gestartet. Damit geht das größte Projekt im Rahmen des Nationalen Aktionsplans einen weiteren Schritt in Richtung Umsetzung. Dieses Projekt zur Sicherung stabiler Fahrwasserverhältnisse und zum Schutz des Nationalparks Donau-Auen macht die Schifffahrt verlässlicher und rettet den Nationalpark vor der Austrocknung. Im Bereich der laufenden Instandhaltung der Wasserstraße wird auf den Ergebnissen der ersten Jahre aufgebaut. Durch verbesserte Messmethoden und die entsprechenden rechtlichen Grundlagen sind ein rascheres kundenorientiertes Beseitigen von Seichtstellen sowie klarere und zeitnahe Informationen zum aktuellen Zustand der Fahrrinne möglich.

FLOTTENMODERNISIERUNG Durch angewandte Forschungsprojekte mit Unternehmen der Donauschifffahrt werden praktikable Maßnahmen zur Modernisierung der bestehenden Flotte entwickelt.

TRANSPORTENTWICKLUNG Neben den allgemeinen Beratungs- und Informationstätigkeiten steht nun die Umsetzung von Projekten mit der Wirtschaft im Vordergrund. Um zwei Haupttätigkeiten hervorzuheben: Durch die 2010 begründete Kooperation mit Rail Cargo Austria wird die Zusammenarbeit zwischen Wasserstraße und Schiene intensiviert, und die Konzepte zu High&Heavy-Transporten auf der Donau werden mit ASFINAG und der Transportwirtschaft verwirklicht.

LEADERSHIP DONAURAUM Österreich übernimmt bei der Umsetzung der EU-Donauraumstrategie ab 2011 die koordinierende Rolle für den Bereich Donauschifffahrt. Im Rahmen dieser Funktion können wir auf bestehende Kooperationen und laufende Projekte aufbauen und diese weiterentwickeln. Die internationale Vernetzung kommt auch nationalen Agenden zugute.

Insgesamt wird in den kommenden Jahren vermehrt auf den Einsatz von Wirkungsanalysen im Rahmen der Umsetzung des Nationalen Aktionsplans Donauschifffahrt gesetzt. Das Ziel ist ganz klar: in Zeiten von knappen Budgets haben die Auswahl der effizientesten Maßnahmen und ein entsprechendes Monitoring höchste Priorität.

Kontakt



via donau

Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH

www.via-donau.org

Donau-City-Straße 1

1220 Wien

Tel.: +43 5 04321-1101



Bundesministerium für

Verkehr, Innovation und Technologie

www.bmvit.gv.at

Oberste Schifffahrtsbehörde

Radetzkystraße 2

1030 Wien

Tel.: +43 1 711 62 65 5900

[NAP – Online](#)

www.donauschifffahrt.info