

## FORTSCHRITTSBERICHT 2012



NATIONALER AKTIONSPLAN

DONAUSCHIFFFAHRT





Gedruckt nach der Richtlinie „Druckerzeugnisse“ des Österreichischen Umweltzeichens. gugler\*print, Melk, UWZ-Nr. 609, [www.gugler.at](http://www.gugler.at)



Die Wasserstraße Donau stellt einen wichtigen Bestandteil des österreichischen Verkehrssystems dar und ihre verstärkte Nutzung unterstützt die Ziele des aktuellen **Gesamtverkehrsplans Österreich – Sicherheit, Umweltfreundlichkeit und Effizienz**. Im Vergleich der Verkehrsträger weist die Binnenschifffahrt die **geringsten externen Kosten** sowie erhebliche freie Transportkapazitäten auf. Eine Steigerung des Gütertransportes auf der Donau bewirkt somit eine Verringerung von Staus, Lärmbelastung, Umweltverschmutzung und Unfällen auf der Straße.

Auch auf europäischer Ebene wird die Bedeutung der Donau anerkannt, wie die 2011 gestartete **Europäische Donaunraumstrategie** zeigt. Österreich tritt dabei gemeinsam mit Rumänien als Koordinator im Bereich Wasserstraße auf. Aus der Donaunraumstrategie ist 2012 bereits eine gemeinsame Deklaration der Verkehrsminister der Donaurainerstaaten hervorgegangen, die ein klares Bekenntnis zur laufenden Erhaltung der Fahrrinne auf der Donau darstellt.

Der **Nationale Aktionsplan Donauschifffahrt** orientiert sich an den übergeordneten Rahmenbedingungen und hat sich als das zentrale Umsetzungsinstrument der österreichischen Verkehrspolitik für die Binnenschifffahrt seit 2007 bewährt. Einen wesentlichen Meilenstein der letzten Jahre stellt der 2012 erfolgte Baustart für das **Pilotprojekt Bad Deutsch-Altenburg** dar, in dem flussbauliche Maßnahmen getestet werden, die sowohl zur Entwicklung der Binnenschifffahrt als auch zur nachhaltigen Sicherung des Nationalparks Donau-Auen beitragen. Neben diesem integrierten Ansatz aus Wissenschaft, Ökologie und Wirtschaft ist auch der begleitende Dialogprozess zur Einbindung betroffener und interessierter Akteursgruppen ein wesentliches Merkmal.

Im Sinne eines **zukunftsfähigen intermodalen Verkehrssystems** ist es von zentraler Bedeutung, den Verkehrsträger Binnenschifffahrt weiterzuentwickeln. Der vorliegende Fortschrittsbericht bietet eine kompakte Übersicht der zahlreichen Maßnahmen, die mein Ministerium gemeinsam mit via donau in den letzten zwei Jahren dazu umgesetzt hat.

Dana Jües

Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie



## *Inhalt*

<b>Was ist der Nationale Aktionsplan Donauschifffahrt?</b> .....	<b>4</b>
<b>Stand der Umsetzung 2012</b> .....	<b>5</b>
<b>Maßnahmenüberblick 2012</b> .....	<b>6</b>
<b>Infrastruktur</b> .....	<b>7</b>
<b>Häfen</b> .....	<b>9</b>
<b>Informationssysteme</b> .....	<b>10</b>
<b>Flotte</b> .....	<b>13</b>
<b>Aus- &amp; Weiterbildung</b> .....	<b>14</b>
<b>Promotion</b> .....	<b>15</b>
<b>Daten &amp; Fakten</b> .....	<b>16</b>
<b>Neue Märkte</b> .....	<b>17</b>
<b>Förderungen</b> .....	<b>18</b>
<b>Internationale Aktivitäten</b> .....	<b>19</b>
<b>Die Wirkungen des NAP</b> .....	<b>22</b>
<b>Ausblick</b> .....	<b>27</b>
<b>Kontakt</b> .....	<b>29</b>



# Was ist der Nationale Aktionsplan Donauschifffahrt?

---

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

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

Durch das **Zusammenspiel einzelner Maßnahmen** in 10 unterschiedlichen Bereichen – von der Infrastruktur über Flotte und Ausbildung bis hin zur internationalen Zusammenarbeit – soll eine stärkere Nutzung der Wasserstraße unter Berücksichtigung von Umweltinteressen und Sicherheitserfordernissen erreicht werden.

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



*Integrierter Ansatz für eine starke Donauschifffahrt*

## Stand der Umsetzung 2012

---

Die **Schwerpunkte** des Nationalen Aktionsplans Donauschifffahrt lagen 2011 und 2012 in den unten erläuterten Bereichen. Viele Aktivitäten des NAP wurden durch von der Europäischen Union ko-finanzierte Projekte umgesetzt.

**INFRASTRUKTUR:** Ein wesentlicher Meilenstein in Richtung Umsetzung des „Flussbaulichen Gesamtprojekts östlich von Wien“ (FGP) war der Baubeginn für das Pilotprojekt Bad Deutsch-Altenburg 2012, in dem die integrativen Maßnahmen des FGP getestet werden. Weitere Schwerpunkte lagen auf dem Ausbau des „Kundenorientierten Wasserstraßenmanagements“ in Österreich, das Nutzerorientierung und Effizienz der Wasserstraßeninstandhaltung verbessert, sowie auf der verstärkten Kooperation zwischen den Wasserstraßenverwaltungen im Donaukorridor.

**TRANSPORTENTWICKLUNG:** Einen Schwerpunkt in der Transportentwicklung stellte die Vernetzung von Angebot und Nachfrage im Bereich Donaulogistik dar (z. B. über die Plattform „Danube-Business-Dating“). Parallel wurden in Branchenanalysen verschiedene Gütergruppen auf ihr Verlagerungspotenzial für die Donauschifffahrt untersucht und besonders viel versprechende Branchen gemeinsam mit Partnern aus der Wirtschaft bearbeitet (z. B. im Themenschwerpunkt „High & Heavy-Transporte mit dem Binnenschiff“).

**AUSBILDUNG:** In Österreich wird das neu gegründete Zentrum für Binnenschifffahrtslogistik an der FH Steyr (REWWay) die Einbindung von Binnenschifffahrtsaspekten in die Logistikausbildung forcieren. Auf europäischer Ebene wurde weiter an der Kooperation der Ausbildungseinrichtungen im Donaauraum gearbeitet – wichtige Resultate sind das Informationszentrum Ennshafen und die Weiterentwicklung der INeS Danube eLearning-Plattform. Länderspezifische praktische Informationen über die nautische Ausbildung wurden auf [www.becaptain.eu](http://www.becaptain.eu) zur Verfügung gestellt.

**INTERNATIONALE AKTIVITÄTEN:** Ein wichtiger Schwerpunkt dieser Berichtsperiode lag auf der Weiterentwicklung der internationalen Zusammenarbeit. Österreich nimmt eine zentrale Rolle in der Umsetzung der 2011 gestarteten Donaauraumstrategie sowie des europäischen Aktionsprogramms zur Förderung der Binnenschifffahrt (NAIADES) ein. Auch durch die Umsetzung von zahlreichen internationalen Projekten werden die notwendigen Grundlagen für die Weiterentwicklung des Binnenschifffahrtssystems in Europa – wie Wissensaustausch und Harmonisierung von Rahmenbedingungen – geschaffen. Österreich leistete auch wesentliche Beiträge zur Gestaltung der zukünftigen Binnenschifffahrtspolitik der Europäischen Union (z. B. Transeuropäische Verkehrsnetze, NAIADES II).

# Maßnahmenüberblick 2012

## NACHHALTIGE STÄRKUNG UND FÖRDERUNG DER DONAUSCHIFFFAHRT IM ÖSTERREICHISCHEN GÜTERVERKEHRSSYSTEM

INFRASTRUKTUR	HÄFEN	INFORMATIONSSYSTEME	FLOTTE	AUS- & WEITERBILDUNG	PROMOTION	DATEN & FAKTEN	NEUE MÄRKTE	FÖRDERUNGEN	INTERNATIONALE AKTIVITÄTEN
Erhalten und Verbessern der Wasserstraßen-Infrastruktur	Weiterentwickeln der Donauhäfen zu multimodalen Logistikzentren	Einführen und Weiterentwickeln von River Information Services (RIS) auf der Donau	Modernisieren der österreichischen Flotte	Investieren in Arbeitsplätze und Qualifikation	Erhöhen des Bekanntheitsgrades und Stärken des Images der Donauschifffahrt	Verbreitern des Wissensstandes und Verbessern der Datengrundlagen zur Donauschifffahrt	Erschließen der Transportpotenziale der Wasserstraße Donau	Bereitstellen von Fördermitteln zur Modernisierung der Donauschifffahrt	Stärken der europäischen Binnenschifffahrt
Beseitigen der nautischen Engpässe auf der österreichischen Donau <b>1</b>	Erstellen einer Entwicklungs- und Investitionsstrategie der österreichischen Donauhäfen und -länder <b>1</b>	Implementieren des Schifffahrtsinformationssystems DoRIS in Österreich <b>1</b>	Verbessern der Umweltpflege der Donauflotte <b>1</b>	Starten einer Ausbildungsoffensive <b>1</b>	Schaffen und Umsetzen einer abgestimmten PR-Strategie <b>1</b>	Erheben und Aufbereiten von Datengrundlagen zur Donauschifffahrt <b>1</b>	Betreiben von Logistikberatung pro Donauschifffahrt <b>1</b>	Fördern von flexiblen und leistungsfähigen Umschlaganlagen <b>1</b>	Forcieren der Entwicklung und Umsetzung des Europäischen Aktionsplans <b>1</b>
Sicherstellen einer adäquaten Wasserstraßen-erhaltung <b>2</b>	Forcieren der Modernisierung von Häfen und Ländern <b>2</b>	Weiterentwickeln von RIS für behördliche und kommerzielle Nutzer <b>2</b>	Erhöhen der Sicherheit in der Schifffahrt <b>2</b>	Verbessern des Weiterbildungsangebots <b>2</b>	Betreiben einer nationalen Plattform für Öffentlichkeitsarbeit pro Donauschifffahrt <b>2</b>	Bereitstellen von webbasierten Daten und Fakten zur Donauschifffahrt <b>2</b>	Stimulieren von Kooperationen zwischen Schiene und Straße <b>2</b>	Fördern einer umwelt- und marktgerechten österreichischen Flotte <b>2</b>	Mitwirken an der Harmonisierung der legislativen und institutionellen Rahmenbedingungen <b>2</b>
Minimieren der Schleusenrevisionszeiten <b>3</b>	Stimulieren von Betriebsansiedlungen an der österreichischen Donau <b>3</b>	Weiterentwickeln von RIS-relevanten Technologien <b>3</b>	Verbessern der Rahmenbedingungen für Investitionen in die Flotte <b>3</b>	Ermöglichen qualifizierter Ausländerbeschäftigung <b>3</b>	Verstärken der nationalen Lobbying-Aktivitäten pro Donauschifffahrt <b>3</b>	Einbringen der Donauschifffahrt in Aus- und Weiterbildung <b>3</b>	Unterstützen des Aufbaus von Liniendiensten an der Donau <b>3</b>	Fördern des Aufbaus von Container-Liniendiensten und neuen multimodalen Verkehren <b>3</b>	Verbessern des Images der europäischen Binnenschifffahrt <b>3</b>
Mitwirken an einer integrativen Verbesserung der Fahrwasser-verhältnisse an der gesamten Donau <b>4</b>	Unterstützung der Weiterentwicklung von südost-europäischen Donauhäfen <b>4</b>	Unterstützen der Donaustaaten bei der Implementierung von RIS <b>4</b>	Forcieren von innovativen Vorhaben im Schifffahrtssektor <b>4</b>	Verbessern der arbeits- und sozialrechtlichen Rahmenbedingungen im Sozialen Dialog <b>4</b>	Durchführen einer Imagekampagne pro Donauschifffahrt <b>4</b>	Aufbauen eines Informations- und Schulungszentrums im Ennshafen <b>4</b>	Forcieren des Aufbaus von nationalen Schifffahrtsentwicklungsagenturen im Donauraum <b>4</b>	Fördern von innovativen Technologieanwendungen in der Donauschifffahrt <b>4</b>	Ausüben einer aktiven Rolle bei der Entwicklung des Donau-Korridors <b>A</b>

  Maßnahme umgesetzt oder Daueraufgabe
   Maßnahme in Arbeit
   Maßnahme noch nicht begonnen

## Infrastruktur

### 1 Beseitigen der nautischen Engpässe auf der österreichischen Donau

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

Im Februar 2012 konnte mit der baulichen Umsetzung des **Pilotprojekts Bad Deutsch-Altenburg** begonnen werden. In einem knapp drei Kilometer langen Flussabschnitt werden erstmals alle Verbesserungsmaßnahmen für gleichermaßen Ökologie und Schifffahrt umgesetzt, die in den letzten Jahren für die Donau östlich von Wien entwickelt wurden. Insbesondere wird die Grobkiesanreicherung zur Bekämpfung der Sohleintiefung erprobt. Die Umsetzung des Pilotprojekts wird von einem Stakeholder-Beteiligungsmodell begleitet.

#### **AKTEURSFORUM – Beteiligung der wesentlichen Anspruchsgruppen**

Das Forum als Kern des Beteiligungsmodells sichert strukturierte Kommunikation zwischen Akteuren aus Ökologie und Wirtschaft sowie größtmögliche Transparenz. Auch externe Experten und Beobachter werden eingebunden.

[www.lebendige-wasserstrasse.at/projekte/pp\\_bda](http://www.lebendige-wasserstrasse.at/projekte/pp_bda)



### 2 Sicherstellen einer adäquaten Wasserstraßenerhaltung

#### **Wasserstraßeninstandhaltung**

via donau möchte mit dem Projekt **„Kundenorientiertes Wasserstraßenmanagement“ (KWSM)** eine stärkere Kundenorientierung und effizienteres Wasserstraßenmanagement etablieren. Dies erfordert kontinuierliches Monitoring des tatsächlichen Erhaltungszustands der Wasserstraße, laufende vorbeugende Instandhaltungsmaßnahmen und eine rasche Weitergabe von relevanten Informationen an die Nutzer (Verlader, Schifffahrtsunternehmen, Häfen und Speditionen). Auf Kundenwunsch hin wurde eine flächige Darstellung von Fahrwassertiefen in sogenannten Seichtstellen-Trackplots realisiert, die online und an den österreichischen Schleusen aktiv angeboten werden. Begleitende praktische Leitfäden in den gängigen Donausprachen werden im ersten Quartal 2013 online zugänglich sein. Der durch das KWSM-Projekt entstandene Nutzen sind höhere Kundenzufriedenheit, bessere Planbarkeit von Transporten, wirtschaftlichere Analysemöglichkeiten und letztendlich ein effizienteres Wasserstraßenmanagement.

#### **KWSM – Kundenorientiertes Wasserstraßenmanagement**

Als wesentliches Ergebnis des KWSM-Projekts werden die Seichtstellen der Donau auf Karten farblich hervorgehoben. Dies soll Logistiker bei der Abladeentscheidung sowie Schiffsführer beim Navigieren über nautisch schwierige Stellen der Donau unterstützen. [www.doris.bmvit.gv.at](http://www.doris.bmvit.gv.at)



Für die Instandhaltung der Wasserstraßeninfrastruktur gewinnt der **Klimawandel** an Bedeutung. Ziel des von der EU ko-finanzierten Projekts **ECCONET** war es, die **Auswirkungen des Klimawandels auf die Navigationsbedingungen** der Zukunft zu analysieren, um durch die Bereitstellung von Richtlinien Binnenschifffahrtstreibenden, Nutzern der Binnenschifffahrt und Wasserstraßengesellschaften eine angemessene Reaktion auf den Klimawandel zu ermöglichen. via donau brachte in das ECCONET-Projekt Donau-spezifisches Know-how ein. [www.ecconet.eu](http://www.ecconet.eu)

Gleichzeitig wurde das ebenfalls von der EU ko-finanzierte Projekt **EWENT** durchgeführt. Ziel war die Untersuchung von **Auswirkungen extremer Wetterereignisse auf das Transportsystem** der Europäischen Union, wobei Risiken und Konsequenzen identifiziert und Maßnahmen zum besseren Umgang mit extremen Wetterereignissen ausgearbeitet wurden. [www.ewent.vtt.fi](http://www.ewent.vtt.fi)

### **KWD 2010 – Kennzeichnende Wasserstände der österreichischen Donau**

Die kennzeichnenden Wasserstände der Donau (z. B. Regulierungsniederwasser RNW) sind statistische Werte und dienen u. a. als Planungsgrundlage für Schifffahrt, Wasserbau und Hochwasserschutz. 2012 wurden sie von via donau neu berechnet und publiziert: [www.via-donau.org/newsroom/broschueren](http://www.via-donau.org/newsroom/broschueren)



## **Ökologische Renaturierungsmaßnahmen**

Renaturierung wird entlang der österreichischen Donau groß geschrieben. In Oberösterreich wird das **Maßnahmenkonzept Oberes Donautal** schrittweise umgesetzt, um auch in den Stauräumen Kieslebensräume und Biotopstrukturen zur Verfügung zu stellen. So wurden 2012 im Bereich Schlossau 15 Kurzbuhnen errichtet und eine Uferrenaturierung durchgeführt.

Östlich von Wien wird im Rahmen des **Pilotprojekts Bad Deutsch-Altenburg** der stark verlandete Jöhler Arm wieder an die Donau angebunden und so ein permanent durchströmter Nebenarm im Nationalpark Donau-Auen geschaffen. Dieser Gewässertyp ist vor allem als Kinderstube für gefährdete Donaufischarten von Bedeutung.

Gemeinsam mit Partnern wie dem Lebensministerium, dem Land Niederösterreich sowie der niederösterreichischen Bundeswasserbauverwaltung, dem niederösterreichischen Landschaftsfonds und dem Landesfischereiverband wurden und werden von und mit via donau weitere umfangreiche Renaturierungsmaßnahmen geplant und umgesetzt. In den von der EU ko-finanzierten Projekten **LIFE+ „Flusslebensraum Mostviertel – Wachau“** werden von 2009 bis 2014 die drei Nebenarme Frauengärten, Schallemmersdorf und Schönbühel wieder an die Donau angebunden. Mit Projekten im Bereich **LIFE+ „Natur und biologische Vielfalt“** soll der Erhaltungszustand gefährdeter Arten und Lebensräume in Natura 2000-Gebieten verbessert werden.

### **SCHALLEMMERSDORF – Anbindung des Nebenarmsystems**

2011 startete der größte Baustein innerhalb des von der EU ko-finanzierten Programms LIFE+ in der Wachau. Flusslebensräume werden im Sinne der Wasserrahmen- und Natura-2000-Richtlinie verbessert.



### **SCHÖNBÜHEL – neuer Nebenarm**

2012 wurde durch die Anbindung des Nebenarms Schönbühel der letzte Meilenstein des LIFE+ Projekts in der Wachau in Angriff genommen. Das Projekt schafft durchströmten Fließgewässerlebensraum und leistet damit einen Beitrag zur Erhaltung der Biodiversität an der Donau.



## **3 Minimieren der Schleusenrevisionszeiten**

Auf Basis einer angepassten Vereinbarung zwischen dem bmvit und der Verbund Hydro Power AG wird seit der Wintersaison 2008/09 ein optimiertes Revisionskonzept für die Schleusen an der österreichischen Donau im Dauerbetrieb umgesetzt.

### **REVISION NEU – Optimierter Revisions- und Reparaturzeitplan**

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



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

Internationale Zusammenarbeit ist für eine effektive und nachhaltige Entwicklung der Donau als Wasserstraße unerlässlich. Im Rahmen der Europäischen Strategie für den Donaauraum wurde unter anderem 2012 von den Verkehrsministern der Donauanrainerstaaten eine **gemeinsame Deklaration für ein effektives Wasserstraßenmanagement** unterzeichnet.

Die im Jahr 2007 auf Initiative der Internationalen Kommission zum Schutz der Donau (IKSD) erarbeitete „Gemeinsame Erklärung zu Leitsätzen über die Entwicklung der Binnenschifffahrt und Umweltschutz im Donaueinzugsgebiet“ („**Joint Statement**“) wurde kontinuierlich weiterentwickelt. Im Rahmen des Projekts PLATINA entstand bereits 2010 ein Handbuch zur integrativen Planung und Umsetzung von Wasserstraßeninfrastrukturprojekten. Dieses Handbuch wurde in der Periode 2011-2012 angewendet sowie auf Kroatisch und Tschechisch übersetzt.

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

##### **NEWADA duo – Kooperation entlang der Donau**

NEWADA duo (2012–2014) soll die Zusammenarbeit der Wasserstraßenverwaltungen im Donaauraum verbessern. Übergreifendes Ziel ist eine harmonisierte Betriebsqualität für die Infrastruktur der gesamten Wasserstraße Donau bei gleichzeitiger Optimierung der Informationsvermittlung an deren Nutzer. [www.newada-duo.eu](http://www.newada-duo.eu)



## Häfen

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

Die Ergebnisse aus der Erhebung der **Investitions- und Entwicklungspläne** der öffentlichen österreichischen Donauhäfen sind in verschiedene nationale und europäische Projekte und Förderprogramme eingeflossen.

#### 2 Forcieren der Modernisierung von Häfen und Ländern

In den österreichischen Häfen und Ländern wurden mehrere Modernisierungsvorhaben umgesetzt. Nachfolgend konkrete Beispiele:

##### **KAI-MODERNISIERUNG im Ennshafen**

Nach Verlängerung der Kaimauer und Modernisierung des Umschlagplatzes wurde der Kai 1 auf der niederösterreichischen Seite des Ennshafens Ende 2012 wiedereröffnet. Der Umbau dauerte weniger als zwei Jahre und soll eine signifikante Steigerung der Umschlagsmengen bewirken. [www.ecoplus.at](http://www.ecoplus.at)



Ein gemeinsames Projekt von Mierka Donauhafen Krems, Prangl GmbH und via donau ermöglicht die ressourcenschonende Anlieferung von Windkraftanlagen in den nächsten Jahren. Der Transport erfolgt über die Wasserstraße mit Umschlag an der Lände Bad Deutsch-Altenburg. Jeder Transport mit dem Schiff verkürzt die beinahe 100 notwendigen LKW Fahrten pro Windkraftanlage auf ein Minimum. Dieses Projekt ist aus der Arbeitsinitiative High & Heavy-Transporte mit dem Binnenschiff hervorgegangen.

#### **SCHWERLASTUMSCHLAG in Bad Deutsch-Altenburg**

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



Auch verschiedene Forschungsprojekte setzen sich zum Ziel, die Modernisierung von Häfen und Länden voranzutreiben und die Abläufe effizienter zu gestalten:

#### **TRIUMPH – Trimodaler Umschlagplatz Hafen**

Das Projekt Triumph (2011-2014) hat die Optimierung der Umschlags- und Lagerungsprozesse in Häfen sowie die abgestimmte Planung der nachfolgenden Transporte mittels Ankunftsprognosen und Vernetzung aller Prozessbeteiligten entlang der trimodalen Transportkette zum Ziel.

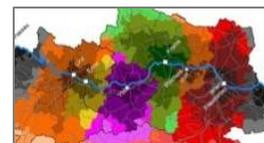


### **3 Stimulieren von Betriebsansiedlungen an der österreichischen Donau**

Gemeinsam mit der Interessengemeinschaft Öffentlicher Donauhäfen in Österreich (IGÖD) erarbeitete via donau Strategien zur Entwicklung neuer Betriebs- und Logistikstandorte an der Wasserstraße Donau. Die Aktivitäten der Projektpartner zielten in erster Linie darauf ab, relevante Daten und Informationen zu sammeln, die für eine Betriebsansiedlung entlang der österreichischen Donau und eine Nutzung des dort vorhandenen Transport- und Logistikangebots sprechen.

#### **BETRIEBSANSIEDLUNGEN – Strategie für die Donau**

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



Durch Beratung und Vernetzung konnte via donau zur harmonisierten Weiterentwicklung und Modernisierung der Donauhäfen beitragen. Neben den laufenden Aktivitäten beschäftigt sich via donau vor allem im von der EU kofinanzierten Projekt **INWAPO** ("Upgrading of INland WAterway and Sea POrts") (2011-2014) mit der Weiterentwicklung trimodaler Standorte und dem Aufbau neuer Logistikservices entlang der Donau ([www.inwapoproject.eu](http://www.inwapoproject.eu)).

#### **DaHar – Häfen in multimodalen Logistikketten**

Das Projekt DAHAR (2011-2014) soll Häfen in Südosteuropa mit spezieller Berücksichtigung der Binnenschifffahrt besser in multimodale Transportlogistikketten einbinden. via donau unterstützt den Ennshafen mit Expertise zur Wasserstraße und RIS. [www.dahar.eu](http://www.dahar.eu)



© Ennshafen

# Informationssysteme

## 1 Implementieren des Schifffahrtsinformationssystems DoRIS in Österreich

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

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

### **DoRIS – Donau River Information Services**

Seit 1.7.2008 müssen alle Fahrzeuge, die österreichische Wasserstraßen befahren, mit einem Inland AIS-Transponder gemäß der Verordnung der Europäischen Kommission ausgerüstet sein. Die Bereitstellung von Leihgeräten endete im Dezember 2011.



## 2 Weiterentwickeln von RIS für behördliche und kommerzielle Nutzer

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

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

### **DoRIS Portal – die europäische RIS-Datenaustauschplattform**

Das DoRIS-Portal ist ein One-Stop-Shop für logistische und behördliche RIS-Nutzer in Europa und seit 2012 im Testbetrieb. Unter Berücksichtigung individueller Benutzerrechte können grenzüberschreitend Schiffspositionen abgefragt und Ladungs- und Reisedaten elektronisch gemeldet werden (ERI).



### **D4D WEBPORTAL – Anzeige von elektronischen Binnenschifffahrtskarten**

Im Projekt NEWADA wurde das Webportal [www.at.d4d-portal.info](http://www.at.d4d-portal.info) entwickelt, welches kostenlos und ohne spezielle Softwareerfordernisse die Darstellung von Binnenschifffahrtskarten mit Informationen über die Wasserstraße (z. B. Fahrinne, Tiefendaten oder Schifffahrtszeichen) ermöglicht.



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

#### **RISING – Einbindung von RIS in multimodale Logistikketten**

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



Weitere Aktivitäten zur Steigerung des Bekanntheitsgrades von RIS waren z. B. der „**RIS-Tag für Transport und Logistik Österreich**“, der von via donau in Kooperation mit Ennshafen, Business + Logistic und Pro Danube Austria veranstaltet wurde. Auch an internationalen Konferenzen war via donau beteiligt, wie z. B. an der Konferenz „**smart rivers 2011**“ in den USA oder dem **ITS World Congress 2012** in Wien.

### **3 Weiterentwickeln von RIS-relevanten Technologien**

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

#### **EUROPÄISCHE STANDARDISIERUNGSGREMIEN für RIS-Technologien**

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



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

### **4 Unterstützen der Donaustaaten bei der Implementierung von RIS**

Die Harmonisierung und Implementierung von RIS in Europa wird unter Federführung von via donau und der Obersten Schifffahrtsbehörde des bmvit auf unterschiedlichen Schienen vorangetrieben. Das 2011 abgeschlossene Projekt IRIS Europe II (2009-2011) leistete wesentliche Beiträge zur geographischen und funktionellen Weiterentwicklung diverser Fahrwasser- und Verkehrs-Informationsdienste (z. B. genauere Wasserstandsinformationen) sowie dem internationalen Austausch von RIS-Daten (technische Umsetzung sowie Schaffung der rechtlichen Rahmenbedingungen) und der Einführung von Qualitätsstandards in RIS. Im 2013 gestarteten Folgeprojekt IRIS Europe 3 (2012-2014) werden die Ergebnisse weiterentwickelt. Auch das von der EU ko-finanzierte Projekt PLATINA (2008-2012) sowie die RIS-Arbeitsgruppe in der Donauraumstrategie (ab 2011) leisteten wesentliche Beiträge. Neben der Weiterentwicklung von Services wird auch der Ausbau der **RIS-Infrastruktur (Transponder und Landinstallationen) in den Donauländern unterstützt** und somit die harmonisierte internationale RIS-Implementierung beschleunigt.

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

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



Österreich hat bei der Implementierung von RIS eine **Vorreiterrolle** inne, dementsprechend greifen andere Länder auf dieses Know-how zurück – so hat via donau beispielsweise Serbien und Deutschland bei der Implementierung ihrer RIS-Systeme beraten. Dies gewährleistet auch, dass die nationalen Systeme in Europa 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

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

#### **LNG DONAUSCHIFF – Chancen für verflüssigtes Erdgas**

Gemeinsam mit der TU Wien und der Salzburg AG untersuchte via donau die Durchführbarkeit einer nachhaltigen Reduzierung des Ausstoßes von CO<sub>2</sub>, Partikeln und NO<sub>x</sub> mittels Einsatz von LNG in Donau-Binnenschiffen. Analysen zeigten ein klares Bild: LNG ist eine effektive Option.



Ein wesentliches Ergebnis des von der EU ko-finanzierten Projekts WANDA (2009-2012) war die Entwicklung von nationalen Schiffsabfallwirtschaftskonzepten in den sieben teilnehmenden Ländern entlang der Donau. Im Rahmen von Pilottests wurden in Österreich, Ungarn, Bulgarien und Rumänien grenzüberschreitend öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle mittels eines mobilen Sammelschiffs angenommen und umweltgerecht entsorgt. Des Weiteren wurde ein Finanzierungsmodell für die Umsetzung eines Schiffsabfallwirtschaftskonzeptes im gesamten Donaunraum entwickelt. Seit 2012 werden die Themen im Nachfolgeprojekt CO-WANDA weiter bearbeitet.

#### **CO-WANDA – Convention for WAste management on the DANube**

Das Projektkonsortium, bestehend aus elf Institutionen aus neun Donauländern, widmet sich der Entwicklung einer internationalen Konvention zur grenzüberschreitenden Regelung der Schiffsabfallwirtschaft für alle Donauanrainerstaaten. [www.co-wandaproject.eu](http://www.co-wandaproject.eu)



### 2 Erhöhen der Sicherheit in der Schifffahrt

Um die Sicherheit der Binnenschifffahrt weiter zu verbessern und die aktive Kollisionsvermeidung voranzutreiben, wurden durch Beteiligung von via donau Navigations-Unterstützungssysteme weiterentwickelt. Die Projekte NAVWAT und ARIADNA behandeln die Bereitstellung von hochgenauen und verlässlichen Informationen zur Unterstützung von Schiffsführern in deren Navigationsaufgaben.

Kernkomponente des NAVWAT-Systems ist ein visuelles Leitsystem, welches hochgenaue Abstandsinformationen zwischen Schiff und Infrastruktur liefert. In ARIADNA werden die Darstellung von virtuellen 3D Sicherheitsvolumina um Schiffe bzw. flussseitiger Infrastruktur und die Initiierung von Warnungen im Falle bevorstehender Kollisionen untersucht. In beiden Entwicklungen sind die Datengrundlage von elektronischen Binnenschifffahrtskarten sowie Positionierungstechnologien in Echtzeit von entscheidender Bedeutung.

### 3 Verbessern der Rahmenbedingungen für Investitionen in die Flotte

Keine Aktivitäten.

#### 4 Forcieren von innovativen Vorhaben im Schifffahrtssektor

Österreich (die Oberste Schifffahrtsbehörde und via donau) bringt sich bei der Entwicklung von Standards für Binnenschiffe auf europäischer Ebene aktiv ein. Neben der laufenden Vertretung bei der „Waterborne Technology Platform“ und der Mitarbeit an der strategischen Forschungsagenda für die europäische Binnenschifffahrt im Rahmen des Projekts PLATINA gestaltet Österreich die künftigen Forschungsthemen mit. Weiters wurde 2012 im Rahmen der Koordinatorenrolle von bmvit und via donau in der EU-Donauraumstrategie eine internationale Studie zu innovativen Binnenschifffahrtstechnologien mit hohen Realisierungspotenzialen in der Donauregion ausgeschrieben.

##### **MoVe IT! – Schritte vorwärts für innovative Binnenschiffe**

Das von der EU ko-finanzierte dreijährige Projekt startete 2011 und hat sich zum Ziel gesetzt, technologische Optionen für sparsame und umweltfreundliche Schiffe zu entwickeln. Spezielles Augenmerk wird auf Technologietransfer, alternative Treibstoffe, Nachrüstungssysteme sowie Fahrverhalten gelegt.



## Aus- & Weiterbildung

#### 1 Starten einer Ausbildungsoffensive

In den vergangenen Jahren verkleinerte sich die österreichische Flotte (Verkauf DDSG Cargo) und somit auch der Personalbedarf weiter. Es konnte keine kritische Masse für eine Ausbildungsinitiative in Österreich erreicht werden. Österreich bringt sich weiterhin in die Harmonisierung der nautischen Aus- und Weiterbildung in Europa ein (Mitgliedschaft bei EDINNA – Education in Inland Navigation, Vertretung in EU Gremien). Aktivitäten wurden auch zur Bekanntmachung von Berufen an der Donau gesetzt:

##### **BE YOUR OWN CAPTAIN – ein Slogan für ganz Europa**

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



plotina

##### **DONAU BERUFE – Kooperationen zu Berufsinfos**

Um Berufe an der Donau – von der Schiffsführerin bis zum Kraftwerker – breiter bekannt zu machen, wurden Berufsinfo-messen besucht, am girls day teilgenommen und gemeinsam mit dem Hafen Wien ein Ausstellungscontainer sowie mit Verbund und DDSG Blue Danube eine Info-Ecke auf dem Schiff „Negrelli“ gestaltet.



#### 2 Verbessern des Weiterbildungsangebots

Aspekte der nautischen Weiterbildung wurden gemeinsam mit Partnern im Donauraum beleuchtet. Im EU-Projekt NELI (2009-2012) arbeiteten nautische und logistische Bildungseinrichtungen aus dem Donauraum zusammen mit zuständigen Behörden daran, die Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt zu verbessern. Österreich war durch die FH Steyr, via donau und den Ennshafen vertreten. Die erfolgreiche Kooperation wird ab 2013 unter dem Titel HINT mit EU-Mitteln fortgesetzt.

##### **NELI Ergebnisse – Schifffahrtswissen im Donauraum verbessern**

Österreich profitierte durch das Projekt NELI: im Ennshafen wurde ein Infozentrum errichtet und Bildungsinstitutionen haben sich vernetzt und gemeinsam Kurse erstellt. Zudem ist [www.ines-danube.info](http://www.ines-danube.info) (eLearning) jetzt in fast allen Donausprachen abrufbar. [www.neliproject.eu](http://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, was dem Mangel an qualifiziertem nautischem Personal in Österreich entgegenwirkt

### ④ Verbessern der arbeits- und sozialrechtlichen Rahmenbedingungen im Sozialen Dialog

Die wichtigsten Themen im Bereich arbeits- und sozialrechtliche Rahmenbedingungen waren die Aktualisierung der Kollektivvertrags für die Binnenschifffahrt 2011 und der erfolgreiche Abschluss der Verhandlungen im Europäischen Sozialen Dialog der Binnenschifffahrt zur Arbeits- und Ruhezeit-Verordnung der EU, welche für die Binnenschifffahrt zugeschnittene, flexiblere Arbeits- und Ruhezeitenregelungen vorsieht.

## Promotion

### ① Schaffen und Umsetzen einer abgestimmten PR-Strategie

Im Zuge ihrer Entwicklungsaufgaben setzt via donau unterschiedliche Maßnahmen zur Imageverbesserung der Donauschifffahrt in Österreich und Europa. 2012 beispielsweise hat via donau mit großem Erfolg eine der wichtigsten europäischen Veranstaltungen über Logistik und Supply Chain Management mit dem Schwerpunkt Binnenschifffahrt in Wien organisiert: die „Barge to Business“-Konferenz. Auch auf der internationalen Leitmesse transport logistic 2011 war die Donauschifffahrt prominent vertreten.

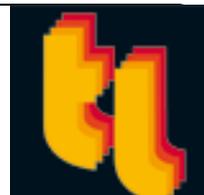
#### **BARGE to BUSINESS – Europas Binnenschifffahrt trifft Europas Logistik**

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



#### **LOGISTIK TRIFFT WASSERSTRASSE auf der transport logistic 2011**

Der von via donau mitorganisierte Messestand „Treffpunkt Donau: Logistik & Wasserstraße“ war Präsentationsplattform für Schifffahrtsunternehmen und Häfen. Über 50.000 Messeteilnehmerinnen und -teilnehmer konnten sich dort über Vorteile und Möglichkeiten der Donau Logistik informieren. [www.transportlogistic.de](http://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 ist eine starke Vernetzung innerhalb des Landes wie auch grenzübergreifend. Intensive **Zusammenarbeit mit Interessensvertretungen** (z. B. gemeinsame Projekte und Veranstaltungen mit Wirtschaftskammern oder der Industriellenvereinigung) und gezielte Gespräche mit Entscheidungsträgern aus **Politik** und **Wirtschaft** bringen den relevanten Akteuren auf nationaler wie internationaler Ebene die Thematik Schifffahrt näher.

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

### **DIE INDUSTRIE FORDERT MEHR SCHIFF**

Die Industriellenvereinigung Österreichs hat 2012 ein Argumentationspapier verabschiedet, in dem sie eine gezielte Stärkung der Donauschifffahrt vonseiten der EU, der Regierungen und Ministerien im Donauroum sowie des privaten Sektors fordert. [www.iv-net.at](http://www.iv-net.at)



## 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 Donaukorridor (**Korridoranalysen**) durch. Die aktuelle Erhebung stammt aus April 2011 und bildet die Verkehrsentwicklung (Straße, Schiene, Schiff) im Zeitraum 1990 bis 2010 ab. [www.donauschifffahrt.info/daten\\_fakten](http://www.donauschifffahrt.info/daten_fakten)

**Fachpublikationen** sind wichtige Instrumente zur zielgruppenorientierten Vermittlung von Wissen. 2012 wurde das Handbuch der Donauschifffahrt in deutscher und englischer Sprache komplett überarbeitet. Auch 2011 und 2012 sind **Jahresberichte zur Donauschifffahrt** von via donau publiziert worden. Die Reihe der standardisierten Jahresberichte bildet die Entwicklung der Donauschifffahrt in Österreich über die Jahre hinweg ab.

#### **DONAUKARTEN für verschiedene Zielgruppen**

Die bereits etablierte Donaukarte von via donau mit den Wasserstraßenklassen und wichtigsten Häfen ist aktualisiert worden und steht digital und in Papierform (A3) frei zur Verfügung. 2011 wurde eine Donaukarte für Kinder (siehe Bild) entworfen und 2012 eine A1-Karte mit Donau-, Rhein- und Schwarzmeerraum.



### 2 Bereitstellen von webbasierten Daten und Fakten zur Donauschifffahrt

Als zentrales Informationsportal für die Donauschifffahrt im Internet hat sich [www.donauschifffahrt.info](http://www.donauschifffahrt.info) in den letzten Jahren bewährt. Die laufende Betreuung und Aktualisierung wird von via donau durchgeführt. Erweitert wird [www.donauschifffahrt.info](http://www.donauschifffahrt.info) durch die Webportale zu **Schifffahrtsunternehmen** ([www.blaue-seiten.at](http://www.blaue-seiten.at)), **Donauhäfen** ([www.danubeports.info](http://www.danubeports.info)) und **Fördermöglichkeiten** ([www.naiades.info/funding](http://www.naiades.info/funding)).

### 3 Einbringen der Donauschifffahrt in Aus- und Weiterbildung

Die **Vermittlung von Wissen** zu Donau und Schifffahrt stellt seit Beginn der NAP-Umsetzung einen Schwerpunkt dar. In den ersten Jahren ging es in erster Linie darum, Wissen aufzubereiten (z. B. durch Fachpublikationen, Websites, eLearning) und Kontakte zu den relevanten Ausbildungsinstitutionen im Bereich Transport und Logistik aufzubauen. Auch in den letzten Jahren entstanden zahlreiche wissenschaftliche Arbeiten durch Studierende und wurden Gastvorträge sowie Exkursionen abgehalten.

#### **REWWay – Binnenschifffahrt in der Logistikausbildung**

Seit 2012 hat Österreich eine Ausbildungsinstitution mit einem Schwerpunkt auf Binnenschifffahrtslogistik: REWWay am Logistikum der FH Steyr bietet künftig in Steyr und für andere Transportausbildungen Wissen rund um die Schifffahrt an. [www.logistikum.at/forschung/verkehrslogistik/rewway](http://www.logistikum.at/forschung/verkehrslogistik/rewway)



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

#### „donau on tour“ – mit Berufsbildern und Donaufischen

Auch in den vergangenen Jahren wurden jährlich über 10.000 Personen an Bord des Schiffes „Negrelli“ begrüßt. Zusätzliche Attraktion boten Sonderausstellungen zum Thema „Berufe am Wasser“ (2011) und „Fische der Donau“ (Danube Day-Kooperation 2012). [www.donau-on-tour.info](http://www.donau-on-tour.info)



#### INeS Danube – eLearning in sieben Donausprachen

Die bereits etablierte Online-Lernplattform für Binnenschifffahrt „INeS Danube“ ist nun auch in Donausprachen wie Kroatisch, Bulgarisch oder Ungarisch verfügbar. Die deutsche und englische Version werden von via donau betrieben, aktualisiert und verbreitet. [www.ines.info](http://www.ines.info)



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

#### ENNSHAFEN - Info-Besucherzentrum eröffnet

Im Rahmen des EU-Projekts NELI wurde ein Informationszentrum für Besucherinnen und Besucher im Ennshafen realisiert. In einem 3D „Future Ship Lab“ können Schiffe der Zukunft entworfen werden. Hafenfürungen, Spiele, eLearning und ein Schauschiff runden das Angebot ab. [www.ennshafen.at](http://www.ennshafen.at)



## Neue Märkte

### 1 Betreiben von Logistikberatung pro Donauschifffahrt

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

Als Grundlage für die Logistikberatung dienen laufende **Marktbeobachtung** und die **Analyse** relevanter Branchen. Darauf aufbauend werden Maßnahmen wie z. B. zeitlich begrenzte **thematische Arbeitsschwerpunkte** entwickelt, in denen gemeinsam mit dem Sektor der Wissensaustausch verstärkt und die Umsetzung von konkreten Projekten initiiert wird. Zwei solcher Schwerpunkte sind die Bereiche **Nachwachsende Rohstoffe** (Start 2012) und **Schwergut-Transporte** („High & Heavy“, Zeitraum 2010-2012). In letzterem fanden vier Workshops gemeinsam mit Logistikexperten statt, in denen unter anderem ein zusammenfassendes Argumentarium erarbeitet wurde, das allen Interessierten zur Verfügung steht.

#### HIGH & HEAVY - Windkraftanlagen auf der Wasserstraße

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



Die Aktivitäten zur Marktentwicklung für die Binnenschifffahrt bedürfen nicht nur eines österreichischen Fokus, sondern müssen im **internationalen Kontext** adressiert werden, da sich sowohl Angebot und Nachfrage als auch der Transportweg Donau über Ländergrenzen hinweg erstrecken. Im Jahr 2012 wurde unter Mitarbeit von via donau der Aufbau eines **europaweiten Netzwerks von marktneutralen Logistikberatern im Bereich der Binnenschifffahrt** initiiert. Dieses Netzwerk soll in Zukunft grenzüberschreitend Entscheidungsträger aus dem europäischen Logistiksektor über Verlagerungsmöglichkeiten auf die Wasserstraße informieren und beraten.

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

2012 wurde auf der Barge-to-Business-Konferenz in Wien erstmals das „Danube-Business-Dating“ veranstaltet. In über 200 Meetings wurden Entscheidungsträger aus dem Donauraum gezielt vernetzt und konkrete Transportlösungen mit dem Binnenschiff entwickelt. [www.2012.bargetobusiness.eu/danube-business-dating](http://www.2012.bargetobusiness.eu/danube-business-dating)



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

Die Aufbereitung und Verbreitung von **Success Stories** ist eine wichtige Maßnahme zur Förderung von Kooperationen zwischen den Verkehrsträgern. Auf [www.donauschifffahrt.info/transport/success\\_stories](http://www.donauschifffahrt.info/transport/success_stories) wurden regelmäßig aktuelle Transportbeispiele unter Einbindung der Binnenschifffahrt aus Österreich veröffentlicht. Internationale Beispiele wurden durch PLATINA in der „Good practise database“ aufbereitet, die 2011 online ging ([www.naiades.info/good-practices](http://www.naiades.info/good-practices)). Im Rahmen des CEE-Projekts FLAVIA wurde unter Mitarbeit des Logistikums Steyr 2012 die Broschüre „From truck to Vessel“ publiziert, die Modal-Shift-Beispiele aus Zentral- und Westeuropa vorstellt.

### E-FREIGHT - papierloser Informationsfluss über physischen Gütertransport

Das von der EU ko-finanzierte Projekt e-Freight (2010-2013) hat die Weiterentwicklung von Informations- und Kommunikationstechnologien für multimodale Transport- und Logistikketten zum Ziel, um diese damit wettbewerbsfähiger und attraktiver zu machen. [www.efreightproject.eu](http://www.efreightproject.eu)



## 3 Unterstützen des Aufbaus von Liniendiensten auf der Donau

Der 2010 eröffnete Containerliniendienst HELO 1 von helogistics brachte über 10.000 TEU (20 Fuß-Container-Äquivalente) auf die Wasserstraße Donau. Der neue Eigentümer hat sich jedoch im Frühjahr 2012 entschieden, den Dienst einzustellen.

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

## 4 Forcieren des Aufbaus von nationalen Schifffahrtentwicklungsagenturen im Donauraum

Die Zusammenarbeit mit Schifffahrtentwicklungsagenturen war ein wichtiger Punkt im Projekt PLATINA. Eine europäische Kommunikationsstrategie wurde erarbeitet, die von den jungen nationalen Schifffahrtentwicklungsagenturen als Grundlage für spezielle Kommunikationspläne herangezogen werden konnte (in Kroatien, Ungarn, Rumänien und der Slowakei). Die weitere Zusammenarbeit der Schifffahrtentwicklungsagenturen erfolgt auf Projektbasis. So wurde auch im Rahmen des Projekts NEWADA und der Donauraumstrategie die Zusammenarbeit von nationalen Wasserstraßenverwaltungen entlang der Donau im Bereich der Kommunikation unterstützt und gefördert.

# Förderungen

## 1 Fördern von flexiblen und leistungsfähigen Umschlagsanlagen

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

Einzelne Hafenmodernisierungsprojekte werden im Kapitel Häfen vorgestellt. Nachdem in den Vorjahren intensive Hochwasserschutzmaßnahmen für Häfen getroffen wurden, gab es diesbezüglich keine weiteren Aktivitäten in den Jahren 2011/2012.

## 2 Fördern einer umwelt- und marktgerechten österreichischen Flotte

Der Entwurf zu einem „Förderprogramm umweltfreundliches Binnenschiff“ wurde durch die Europäische Kommission genehmigt. Mit dem Ziel, externe Kosten des Güterverkehrs zu senken, werden umwelt- und sicherheitsrelevante Investitionen in Binnenschiffe ab 2013 gefördert. Die Fördermittel stammen aus dem Budget des bmvit, die Abwicklung des Programms erfolgt durch via donau.

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

Die „Förderung intermodaler Verkehr Donau“ zum Aufbau von Container-Liniendiensten und intermodalen Verkehren wurde 2012 evaluiert: im Zuge des Programms wurden qualitativ hochwertige Studien durchgeführt, die Verlagerungen auf die Wasserstraße zufolge hatten (wenn auch nicht als Kombiniertes Verkehr (KV) im engeren Sinne), es kam jedoch kein Container-Liniendienst mit Stopp in Österreich zustande. Die Gründe dafür sind vielfältig: Wirtschaftskrise, attraktive Angebote der Bahn, hinkende Entwicklung des Containerumschlags in Constanta sind nur einige. Es wurden daher keine Transportförderungen (pro transportiertem Container) ausbezahlt. Die Evaluierung kam zu dem Schluss, Studien in diesem Bereich in bestehende Förderschienen zu integrieren und die Förderung intermodaler Verkehr Donau nicht fortzuführen.  
[www.bmvit.gv.at/verkehr/schifffahrt/foerderung](http://www.bmvit.gv.at/verkehr/schifffahrt/foerderung)

Das „Innovationsförderprogramm Kombiniertes Güterverkehr“ (2009-2014) fördert weiterhin Transportgeräte für den Kombinierten Verkehr (z. B. Container, Adaptierung von Schiffsraum), innovative KV-Technologien und Machbarkeitsstudien. An dem Jahresbudget von drei Millionen EUR partizipiert auch die Schifffahrt (z. B. Adaptierung von Schiffen für RollOn/RollOff-Verkehre) und via donau unterstützt inhaltlich.  
[www.bmvit.gv.at/innovation/mobilitaet/kombigueter](http://www.bmvit.gv.at/innovation/mobilitaet/kombigueter)

## 4 Fördern von innovativen Technologieanwendungen in der Donauschifffahrt

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

# Internationale Aktivitäten

## 1 Forcieren der Entwicklung und Umsetzung des Europäischen Aktionsplans

Die Stärkung der Schifffahrt ist ein erklärtes verkehrspolitisches Ziel Österreichs und der Europäischen Union. Gemeinsam mit dem bmvit verfolgt via donau dieses Ziel durch den Nationalen Aktionsplan Donauschifffahrt und durch internationale Zusammenarbeit. Unter anderem hat Österreich 2011 gemeinsam mit Rumänien die Koordinationsrolle für die Binnenschifffahrt im Rahmen der Europäischen Strategie für den Donauraum übernommen und wurde PLATINA, die Koordinationsplattform zur Umsetzung des europäischen Aktionsprogramms NAIADES, erfolgreich weitergeführt. Durch die Teilnahme an entsprechenden Arbeitsgruppen hat sich Österreich bei der Entwicklung des NAIADES II Programms aktiv eingebracht.

### **PLATINA – Umsetzung europäischer Schifffahrtspolitik**

Koordiniert von via donau konnten im Rahmen des EU-Projekts PLATINA (2008-2012) wichtige Maßnahmen in allen fünf Aktionsfeldern des NAIADES Aktionsprogramms umgesetzt werden (Neue Märkte, Flottenmodernisierung, Aus- und Weiterbildung, Image, Infrastrukturentwicklung). [www.naiades.info/platina](http://www.naiades.info/platina)



## 2 Mitwirken an der Harmonisierung der legislativen und institutionellen Rahmenbedingungen

In Hinblick auf die neue europäische Finanzierungsperiode 2014-2020 standen die Jahre 2011 und 2012 im Zeichen der Definition neuer europäischer Leitlinien. Dabei ist die **Connecting Europe Facility** eines der wichtigsten Instrumente im Bereich der Infrastrukturentwicklung. Durch eine aktive Mitgliedschaft der via donau bei „Inland Navigation Europe“ (INE) – dem Dachverband der europäischen Wasserstraßenverwaltungen – und durch gezielte Informationskampagnen (z. B. Treffen im Europaparlament im Jänner 2012) wurde die europäische Binnenschifffahrtspolitik im Sinne der österreichischen Interessen stark mitgestaltet. [www.inlandnavigation.org](http://www.inlandnavigation.org)

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

### **PLATINA – Internationale Expertengruppe zu Emissionsreduktion**

Die PLATINA-Expertengruppe beschäftigte sich mit technologischen und organisatorischen Lösungen für Emissionsreduktion in der Binnenschifffahrt und lieferte somit wichtige Grundlagen zu der für 2013 geplanten Revision der EU-Richtlinie zu mobilen Maschinen und Geräten (NRMM). [www.naiades.info](http://www.naiades.info)



© istockphoto

### **EUROPEAN HULL DATABASE – Europäische Schiffsdatenbank**

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



## 3 Verbessern des Images der europäischen Binnenschifffahrt

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

## 4 Ausüben einer aktiven Rolle bei der Entwicklung des Donaukorridors

Das österreichische Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, via donau und das rumänische Ministerium für Verkehr und Infrastruktur erhielten am 3. Februar 2011 offiziell die Aufgabe, die Koordination für den Bereich der „**Verbesserung der Mobilität und Multimodalität – Binnenwasserstraßen**“ im Rahmen der **Europäischen Donaunraumstrategie** zu übernehmen. Klares Ziel ist es, die Donau bis 2020 zu einem nachhaltigen und konkurrenzfähigen Transportweg zu machen. Dazu wurden fünf thematische Arbeitsgruppen eingerichtet, über die die wichtigsten Interessenvertreter in den Umsetzungsprozess der Strategie eingebunden und die für den Bereich Binnenwasserstraßen im Donaunraum definierten Ziele erreicht werden sollen. [www.danube-navigation.eu](http://www.danube-navigation.eu)

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

***SUPERGREEN – ressourcenschonende Transportkorridore der Zukunft***

via donau konzentriert sich in SuperGreen (2011-2013) auf die Binnenschifffahrt im Donaukorridor. Es wurden Forschungsbedarf zur ressourcenschonenden Entwicklung der europäischen Güterlogistik und Empfehlungen für Politik und Industrie formuliert. [www.supergreenproject.eu](http://www.supergreenproject.eu)



## Die Wirkungen des NAP

In Zeiten von knappen Budgets haben die Auswahl der effizientesten Maßnahmen und ein entsprechendes Monitoring höchste Priorität. Aus diesem Grund wurden die NAP-Aktivitäten im Fortschrittsbericht 2012 einer **Wirkungsanalyse** in den Bereichen **Donaurologistik**, **Wasserstraße**, **Umwelt** und **Verkehrssicherheit** unterzogen. Durch ihren **integrativen Charakter** haben die Aktivitäten meist – in unterschiedlicher Intensität – zu Zielen in mehreren Bereichen beigetragen.

Bereich	Wirkungsziele
<b>Donaurologistik</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Donauschifffahrt</li> </ul>
<b>Wasserstraße</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Schifffahrtsrinne der Donau</li> </ul>
<b>Umwelt</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Steigerung der Umweltfreundlichkeit der Donauschifffahrt</li> </ul>
<b>Verkehrssicherheit</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Steigerung der Verkehrssicherheit der Donauschifffahrt</li> </ul>

Um diese Zielerreichungsgrade leicht erfassbar darzustellen, wurde ein **qualitatives Bewertungsschema** angewendet, das für jeden Bereich die **Wirkung der Maßnahmen** in den Stufen „gering“, „mittel“ und „hoch“ kategorisiert. In manchen Bereichen findet sich grundsätzlich kein kausaler Wirkungszusammenhang.

Zum Teil wurden 2011 und 2012 Aktivitäten gesetzt, deren Wirkung sich erst in den nächsten Jahren zeigen wird.

## Wirkungsbewertung der NAP-Maßnahmen 2011-2012 auf die Zielbereiche

Zielbereiche:				
NAP-Maßnahmen 2011-2012:	Donalogistik	Wasserstraße	Umwelt	Verkehrssicherheit
<i>Infrastruktur</i>	hoch	hoch	hoch	mittel
<i>Häfen</i>	mittel	mittel	mittel	Kein Wirkungszusammenhang
<i>Informationssysteme</i>	hoch	mittel	mittel	hoch
<i>Flotte</i>	mittel	Kein Wirkungszusammenhang	mittel	mittel
<i>Aus- &amp; Weiterbildung</i>	mittel	Kein Wirkungszusammenhang	mittel	mittel
<i>Promotion</i>	mittel	Kein Wirkungszusammenhang	mittel	mittel
<i>Daten &amp; Fakten</i>	hoch	mittel	mittel	Kein Wirkungszusammenhang
<i>Neue Märkte</i>	hoch	Kein Wirkungszusammenhang	mittel	mittel
<i>Förderungen</i>	mittel	mittel	mittel	mittel
<i>Internationale Aktivitäten</i>	mittel	hoch	mittel	mittel

Legende:

<i>Wirkung der Maßnahmen</i>	Kein Wirkungszusammenhang	gering	mittel	hoch
------------------------------	---------------------------	--------	--------	------

## Wirkungen der NAP-Maßnahmen 2011-2012 auf die Zielbereiche

Bereich	Wirkungsziele
<b>Donaunlogistik</b> 	<b>Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Donauschifffahrt</b>
<p>Die NAP-Maßnahmen der Jahre 2011/12 hatten starke Auswirkungen auf den Zielbereich „Donaunlogistik“. Besonders Maßnahmen im Bereich „Infrastruktur“, „Informationssysteme“, „Daten &amp; Fakten“ und „Neue Märkte“ trugen in den letzten beiden Jahren zur Wettbewerbsfähigkeit der Donauschifffahrt bei.</p> <p><b>Infrastruktur</b> Um als Transportmodus wettbewerbsfähig zu sein, muss die Wasserstraße Donau eine möglichst hohe Verlässlichkeit aufweisen sowie eine wirtschaftliche Auslastung der Schiffe ermöglichen. Der Baustart des Pilotprojekts Bad Deutsch-Altenburg 2012 stellt hierfür einen wichtigen Meilenstein und ein Signal dar, wenn auch dessen Wirkungen größtenteils erst längerfristig sichtbar werden. Direkte Wirkungen in dieser Berichtsperiode zogen vor allem die zahlreichen laufenden Infrastrukturmaßnahmen nach sich (z. B. proaktive Baggerungen zur Erhaltung der Schifffahrtsrinne). Sie sind gemeinsam mit verbesserten Informationssystemen Teil des „Kundenorientierten Wasserstraßenmanagements“, das den Transportweg Donau für Kunden attraktiver macht und somit ihre Wettbewerbsfähigkeit steigert.</p> <p><b>Informationssysteme</b> Je besser sich Transporte auf der Wasserstraße Donau planen lassen, desto attraktiver wird die Binnenschifffahrt für (potentielle) Kunden. Verbesserte Informationssysteme liefern wichtige Beiträge zu dieser Planbarkeit. In dieser Berichtsperiode wurden zahlreiche Wasserstraßen-Infoservices (z. B. Streckensperren oder online Seichtstellen-Trackplots) weiterentwickelt sowie logistischen Pilotvorhaben (z. B. TES-Plattform zum Abruf des aktuellen Transportstatus, Ankunftsprognosen) gemeinsam mit der Wirtschaft entwickelt und umgesetzt.</p> <p><b>Neue Märkte</b> Eine wesentliche Voraussetzung für die Umsetzung von konkreten Transportlösungen mit Einbindung der Donau ist das Informieren und Vernetzen der relevanten Marktakteure. In dieser Berichtsperiode wurden Marktanalysen sowie laufende Logistikberatung durchgeführt, um einerseits potentielle Kunden über die Möglichkeiten des Verkehrsmittels Binnenschiff zu informieren und andererseits die Anbieter von Transportdienstleistungen auf Marktentwicklungen hinzuweisen, die Potential für die Donaunlogistik erkennen lassen. Eine zentrale Veranstaltung dazu war „Danube-Business-Dating“ in Wien, wo gezielt Entscheidungsträger aus dem Donaunraum vernetzt und konkrete Transportlösungen initiiert wurden. Auch aus dem Arbeitsschwerpunkt „High &amp; Heavy“ sind bereits konkrete Business Cases hervorgegangen.</p>	

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

**Wasserstraße**



**Verbesserung der Schifffahrtsrinne der Donau**

In den Jahren 2011/2012 trugen besonders NAP-Maßnahmen im Bereich „Infrastruktur“ und „Internationales“ zur Verbesserung der Schifffahrtsrinne der Donau bei.

**Infrastruktur** Das „Kundenorientierte Wasserstraßenmanagement“ als Regelkreislauf aus Planen, Durchführen, Beobachten von und Informieren über Wasserstraßeninstandhaltung wurde wesentlich weiterentwickelt. Ein Schwerpunkt lag auf verbesserter Informationsvermittlung gegenüber Kunden, (siehe „Donalogistik“ oben), ein weiterer in der Verbesserung der internen Abläufe (z. B. Einführung verbesserte Analysetechnologien oder Einführung eines Baggermonitoringsystems). Dies trug wesentlich zur Steigerung von Effektivität und Effizienz der Verbesserungsmaßnahmen der Schifffahrtsrinne bei.

**Internationale Aktivitäten** Da die Wasserstraße Donau zehn Anrainerstaaten durchfließt, sind Verbesserungen der Schifffahrtsrinne dann besonders sinnvoll, wenn sie in internationaler Abstimmung erfolgen. Dazu wurden in der Berichtsperiode unter Mitarbeit Österreichs wesentliche Meilensteine – wie die gemeinsame Deklaration für ein effektiveres Wasserstraßenmanagement der Verkehrsminister der Donauanrainerstaaten – erreicht. Auch das Projekt NEWADA hat die Kooperation der Wasserstraßenverwaltungen an der Donau stark vorangetrieben.

**Umwelt**



**Steigerung der Umweltfreundlichkeit der Donauschifffahrt**

In den Jahren 2011/2012 trugen besonders NAP-Maßnahmen im Bereich „Infrastruktur“ zur Steigerung der Umweltfreundlichkeit der Donauschifffahrt bei. Die Auswirkungen der Maßnahmen in den übrigen Bereichen werden sich erst in kommenden Jahren zeigen. Darüber hinaus trägt die Stärkung des Verkehrsmittels Binnenschiff aufgrund seiner niedrigen externen Kosten generell zu einem umweltfreundlicheren Gesamtverkehrssystem bei.

**Infrastruktur** Bauliche Maßnahmen an der Donau stellen Eingriffe in ihr Ökosystem dar. Die Anwendung moderner Methoden und Technologien kann negative Auswirkungen jedoch reduzieren. Das „Flussbauliche Gesamtprojekt östlich von Wien“ geht noch einen Schritt weiter und setzt im 2012 gestarteten Pilotprojekt Bad Deutsch-Altenburg kombinierte Maßnahmen um, die gleichzeitig mit der Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen nicht nur die Sicherung, sondern die Verbesserung der ökologischen Situation zum Ziel haben. Die Resultate des Projekts werden sich in den nächsten Jahren zeigen. Weiters wurden im Berichtszeitraum gezielt einzelne Renaturierungsprojekte (z. B. Altarmbindung oder Uferrenaturierung) vorgenommen, die ebenso positive Auswirkungen auf die ökologische Situation haben.

**Verkehrssicherheit**



**Steigerung der Verkehrssicherheit der Donauschifffahrt**

In den Jahren 2011/2012 trugen besonders NAP-Maßnahmen im Bereich „Informationssysteme“ zur Steigerung der Verkehrssicherheit der Donauschifffahrt bei. Darüber hinaus bewirkt die Stärkung des Verkehrsmittels Binnenschiff aufgrund seiner niedrigen Unfallrate auch generell eine gesteigerte Verkehrssicherheit im Gesamtsystem.

**Informationssysteme** Genaue, aktuelle und verlässliche Informationen über die Verkehrssituation und den Zustand der Wasserstraße tragen wesentlich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der Donau bei. Verschiedenste Services dazu wurden in der Berichtsperiode weiterentwickelt (z. B. Genauigkeit der Positionsbestimmung der Schiffe, Eisberichte) und stehen den Schifffahrtstreibenden in benutzerfreundlicher Form zur Verfügung.

## Ausblick

---

Wie der Fortschrittsbericht 2012 zeigt, konnten durch die Umsetzung des NAP wichtige Schritte gesetzt werden, die die Wettbewerbsfähigkeit der Donauschifffahrt steigern, während die Interessen der Umwelt gewahrt bleiben. In der kommenden Zwei-Jahres-Periode gilt es nun, die erzielten Resultate weiterzuentwickeln und das erarbeitete Wissen für Nachfolgeaktivitäten nutzbar zu machen. Die Schwerpunkte liegen dabei auf den folgenden Themen:

**INFRASTRUKTUR** Schwerpunkte im Bereich Infrastruktur werden auf der weiteren Umsetzung des Flußbaulichen Gesamtprojekts östlich von Wien (FGP) sowie auf der Entwicklung eines integrierten Wasserstraßenmanagementsystems für den Donauraum liegen. Darüber hinaus wird verstärkt am Ausbau der Informationsservices über die Wasserstraßeninfrastruktur (z. B. mehrtägige Wasserstandsprognosen, Verbesserung der Seichtstelleninformationen) gearbeitet.

**INFORMATIONSSYSTEME** Im Projekt IRIS Europe 3 werden unter Koordination von via donau die Betriebsüberführung der zahlreichen Pilotdienste, der Ausbau von Services für die Logistik und die internationale Harmonisierung („Level of Service“) vorangetrieben werden. Österreich wird sich auch weiterhin verstärkt in die europäischen RIS-Expertengruppen zur Entwicklung von europäischen Standards einbringen.

**FLOTTENMODERNISIERUNG** Das österreichische „Förderprogramm umweltfreundliches Binnenschiff“ wird Unternehmen bei der Modernisierung ihrer Schiffe unterstützen, um negative Umweltauswirkungen weiter zu reduzieren. Die Ergebnisse aus Forschungsprojekten zu neuen Schiffstechnologien setzen hierbei die Maßstäbe.

**TRANSPORTENTWICKLUNG** Nach dem Vorbild der „High & Heavy“ - Initiative soll auch der Bereich „Nachwachsende Rohstoffe“ erfolgreich bearbeitet werden. Wichtige Aufgaben auf internationaler Ebene sind die Zusammenarbeit in europäischen Netzwerken (im Besonderen dem der Logistikberater für die Binnenschifffahrt) sowie die Intensivierung der Kontakte in den Schwarzmeerraum, v. a. zur Türkei.

**INTERNATIONALE AKTIVITÄTEN** Die internationale Kooperation wird in verschiedenen Forschungs- und Umsetzungsprojekten in den zentralen Themen Infrastruktur, Häfen, Flotte, River Information Services und Aus- und Weiterbildung fortgeführt. via donau wird weiterhin die Umsetzungsplattform (PLATINA II) des europäischen Aktionsprogramms für die Binnenschifffahrt (NAIADES) koordinieren. Die internationalen Arbeitsgruppen im Bereich Binnenschifffahrt der Donauraumstrategie werden ebenso unter Koordination von Österreich und Rumänien fortgeführt. Ein weiterer Schwerpunkt ist das Einbringen der Interessen der österreichischen Binnenschifffahrt in die kommende Finanzierungsperiode der Europäischen Union (z. B. Connecting Europe Facility, HORIZON 2020).



## Kontakt

---



**via donau**

Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH

[www.via-donau.org](http://www.via-donau.org)

Donau-City-Straße 1

1220 Wien

Tel.: +43 5 04321-0



Bundesministerium für

**Verkehr, Innovation und Technologie**

[www.bmvit.gv.at](http://www.bmvit.gv.at)

Oberste Schifffahrtsbehörde

Radetzkystraße 2

1030 Wien

Tel.: +43 1 711 62 65 5900

[NAP – Online](#)

[www.donauschifffahrt.info](http://www.donauschifffahrt.info)