



Nationaler Aktionsplan Donauschifffahrt

Maßnahmenübersicht



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

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

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

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

Bundeskanzler Dr. Wolfgang Schüssel

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



Auch die Europäische Kommission hat die Bedeutung der Binnenschifffahrt für den Wirtschaftsstandort Europa erkannt und Anfang 2006 eine entsprechende Mitteilung zu deren gezielter Entwicklung und Förderung verfasst. Das so genannte „Integrierte Europäische Aktionsprogramm für die Binnenschifffahrt“ soll günstige Rahmenbedingungen für Schifffahrtsservices bereitstellen, dadurch Beschäftigung schaffen, die europäische Binnenschifffahrtsflotte und Wasserstraßeninfrastruktur modernisieren und durch entsprechende Imagepflege eine Akzeptanzsteigerung bei der verladenden Wirtschaft hervorrufen.

Der vorliegende „Nationale Aktionsplan Donauschifffahrt“ stellt das verkehrspolitische Instrument Österreichs für die Umsetzung der Mitteilung der Europäischen Kommission dar. Eine wichtige Zielsetzung dabei ist es, Güterverkehr vermehrt auf die Wasserstraße Donau zu bringen und somit zu einer Entlastung des nationalen Straßennetzes beizutragen. Damit leistet der Nationale Aktionsplan einen wichtigen Beitrag zur Schonung von Umwelt und Bevölkerung, denn die Schifffahrt weist volkswirtschaftlich gesehen die geringsten externen Kosten im Zusammenhang mit Emissionen, Unfallkosten, Lärm usw. auf.

Die schrittweise erfolgende Realisierung dieses Aktionsplans wird eine nachhaltige Stärkung des Verkehrsträgers Donauschifffahrt bewirken und der österreichischen verladenden Wirtschaft einen zuverlässigen, leistungsfähigen und kostengünstigen Transportweg zu den Wachstumsmärkten in Südosteuropa und im Schwarzmeerraum eröffnen.

Vizekanzler Hubert Gorbach
Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie



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

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

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

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

Staatssekretär Mag. Helmut Kukacka

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Strategischer Ansatz

Die nachhaltige Forcierung der Donauschifffahrt erfordert einen strategischen Ansatz, welcher eine systematische Betrachtung aller Aspekte der Schifffahrt und ihrer Rahmenbedingungen einschließt. Der Verkehrsträger Binnenschifffahrt kann nicht isoliert betrachtet werden, sondern muss im Kontext der gesamten Logistikkette gesehen werden. Dies spiegelt auch das Selbstverständnis der Schifffahrt wider: Gleichberechtigter Partner von Schiene und Straße, und nicht Konkurrent.

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



I

Infrastruktur

Erhalten und Verbessern der Wasserstraßeninfrastruktur

Die Infrastruktur stellt ein wesentliches Element des Systems Binnenschifffahrt dar. Infrastrukturelle Engpässe haben signifikante Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit der Schifffahrt. Ziel der Politik ist daher die Verbesserung der Wasserstraßeninfrastruktur durch ordnungsgemäße Erhaltung, Beseitigung von Engpässen und effizientes Schleusenmanagement. Dabei ist auf eine koordinierte Vorgehensweise zur Beseitigung der Engpässe in den restlichen Donauanrainerstaaten zu achten. Eine leistungsfähige Wasserstraßeninfrastruktur und Umweltschutz bilden keinen unauflösbaren Widerspruch, wie es das „Flussbauliche Gesamtprojekt östlich von Wien“ deutlich aufzeigt.

Maßnahmen

- Beseitigen der nautischen Engpässe auf der österreichischen Donau
- Sicherstellen einer adäquaten Wasserstraßenerhaltung und -verwaltung
- Minimieren der Schleusenrevisionszeiten
- Mitwirken an einer integrativen Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse an der gesamten Donau



Häfen

Weiterentwickeln der Donauhäfen zu multimodalen Logistikzentren

Häfen und Umschlagsländen übernehmen als multimodale Logistikknoten die Drehscheibenfunktion zwischen den Verkehrsträgern Wasserstraße, Schiene und Straße. Zur Bewältigung der zu erwartenden Transportsteigerungen bedarf es einer abgestimmten Entwicklungs- und Investitionsstrategie. Industrieansiedlungen entlang der Wasserstraße Donau sollen durch eine koordinierte Standortpolitik und die Sicherung von Entwicklungsflächen stimuliert werden. Einen weiteren wichtigen Punkt stellt die Umsetzung von Innovationen in den Häfen dar.

Maßnahmen

- Erstellen einer Entwicklungs- und Investitionsstrategie der österreichischen Donauhäfen und -länder
- Forcieren der Modernisierung von Häfen und Ländern
- Stimulieren von Industrieansiedlungen an der österreichischen Donau
- Unterstützen der Weiterentwicklung von südosteuropäischen Donauhäfen



Informationssysteme

Einführen und Weiterentwickeln von River Information Services (RIS) auf der Donau

In den vergangenen Jahren wurden Telematik und Informationsservices für die Binnenschifffahrt entwickelt, die als River Information Services (RIS) bezeichnet werden. RIS tragen maßgeblich zur Erhöhung der Sicherheit und Effizienz der Binnenschifffahrt bei. Schifffahrtsunternehmen, Häfen und Logistikdienstleister können ihre Transport-, Umschlags- und Logistikkabläufe optimieren und damit kostengünstiger befördern. Mit der Implementierung von Donau River Information Services (DoRIS) hat Österreich eine Vorreiterrolle im Donaauraum eingenommen. Erst durch die flächendeckende Implementierung entlang der gesamten Donau können die Potenziale von RIS in vollem Umfang zur Entfaltung kommen. Ziel ist es daher, eine größtmögliche Anzahl von harmonisierten Services zum Standard auf der gesamten Donau bis zum Jahr 2010 zu machen. Die Grundlagen dafür sind die europäische RIS-Richtlinie, der IRIS Masterplan und Fördermittel der EU für nationale Implementierungsprojekte.

Maßnahmen

- Implementieren des Schifffahrtsinformationssystems DoRIS in Österreich
- Weiterentwickeln von RIS für behördliche und kommerzielle Nutzer
- Weiterentwickeln von RIS-relevanten Technologien
- Unterstützen der Donaustaaten bei der Implementierung von RIS



Flotte

Modernisieren der österreichischen Flotte

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

Maßnahmen

- Verbessern der Umweltperformance der Donauplotte
- Erhöhen der Sicherheit in der Schifffahrt
- Verbessern der Rahmenbedingungen für Investitionen in die Flotte
- Forcieren von innovativen Vorhaben im Schifffahrtssektor



Aus- & Weiterbildung

Investieren in Arbeitsplätze und Qualifikation

Sicherheit und Effizienz der Schifffahrt hängen in einem hohen Maß von der Verfügbarkeit qualifizierten Personals ab. In der österreichischen Schifffahrt besteht jedoch, wie auch in den meisten anderen westeuropäischen Schifffahrtsländern, Personal-mangel. Ein vermehrtes Angebot an Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten sowie die Erleichterung der Arbeitnehmerfreizügigkeit für die internationale Schifffahrt sollen dem Personal- und Nachwuchsmangel Abhilfe schaffen. Des Weiteren sieht der NAP die Verbesserung von arbeits- und sozialrechtlichen Rahmenbedingungen vor. Dies soll in einem Sozialen Dialog zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern geschehen – ähnlich wie auf europäischer Ebene.

Maßnahmen

- Starten einer Ausbildungs-offensive
- Verbessern des Weiterbildungsangebots
- Ermöglichen qualifizierter Ausländerbeschäftigung
- Verbessern der arbeits- und sozialrechtlichen Rahmenbedingungen im Sozialen Dialog



VI

Promotion

Erhöhen des Bekanntheitsgrades und Stärken des Images der Donauschifffahrt

Die Donauschifffahrt ist noch unzureichend im Bewusstsein der Öffentlichkeit sowie der Entscheidungsträger aus Politik und Wirtschaft verankert. Tendenziell wird ihr Bild eher negativ gezeichnet: Dass sie altmodisch, langsam oder unzuverlässig sei, sind oft gehörte Vorurteile. Dass sich in der Schifffahrt bedeutende Modernisierungsprozesse vollzogen haben und sie bereits jetzt und in Zukunft umso mehr ein umweltfreundlicher, verlässlicher und innovativer Partner ist, ist nicht in ausreichendem Maß kommuniziert. Eine starke Öffentlichkeitsarbeit ist bei den Verkehrsträgern Straße und Schiene längst selbstverständlich. Der NAP sieht eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit pro Donauschifffahrt durch Schaffung einer nationalen Plattform vor, welche das Instrument für eine abgestimmte PR-Strategie sowie eine zielgruppenspezifische Imagekampagne ist.

Maßnahmen

- Schaffen und Umsetzen einer abgestimmten PR-Strategie
- Betreiben einer nationalen Plattform für Öffentlichkeitsarbeit pro Donauschifffahrt
- Verstärken der nationalen Lobbying-Aktivitäten pro Donauschifffahrt
- Durchführen einer Imagekampagne pro Donauschifffahrt



VII

Daten und Fakten

Verbreitern des Wissensstandes und Verbessern der Datengrundlagen zur Donauschifffahrt

Die Information tötet das Gerücht. Die Schifffahrt ist ein komplexes System, das von zahlreichen Komponenten bestimmt wird und mit zahlreichen Falschmeinungen und Vorurteilen besetzt ist. Die nutzerspezifische Aufbereitung von Informationen in Handbüchern, auf Websites, in Vorträgen und Unterrichtsmaterialien soll die Schifffahrt greifbarer machen. Künftige Logistikdienstleister müssen bereits in ihrer Ausbildung mit dem System Schifffahrt bekannt gemacht werden, um sie effizient in Logistikketten ihrer Kunden einbinden zu können. Fundierte Marktbeobachtung bildet die Grundlage für eine zielgerichtete Schifffahrtspolitik sowie für transportwirtschaftliche Entscheidungen und deren Evaluierung.

Maßnahmen

- Erheben und Aufbereiten von Datengrundlagen zur Donauschifffahrt
- Bereitstellen von webbasierten Daten und Fakten zur Donauschifffahrt
- Einbringen der Donauschifffahrt in Aus- und Weiterbildung
- Aufbauen eines Informations- und Schulungszentrums im Hafen Enns-Ennsdorf

Neue Märkte

Erschließen der Transportpotenziale der Wasserstraße Donau

Die Kapazität der Wasserstraße Donau ist in Österreich etwa zu 15% ausgelastet – Straße und Schiene im Donaukorridor haben hingegen mit Kapazitätsengpässen zu kämpfen. Es ist höchste Zeit, Kooperationen zwischen den Verkehrsträgern anzukurbeln. Traditionell transportiert die Binnenschifffahrt Massengüter wie Kohle, Erz oder Mineralölprodukte. Ziel ist es, ihr Einsatzgebiet auf höherwertiges Stückgut auszuweiten. Dazu bedarf es aktiver Überzeugungsarbeit bei der verladenden Wirtschaft und einer wesentlichen Erweiterung und Verbesserung des Serviceangebots, z.B. durch Liniendienste für Containertransporte. Als Bindeglied zwischen öffentlichem und privatem Sektor sollen nationale Schifffahrtsentwicklungsagenturen die Entwicklung der Wasserstraße Donau vorantreiben.

Maßnahmen

- Betreiben von Logistikberatung pro Donauschifffahrt
- Stimulieren von Kooperationen zwischen Schiff und Schiene / Straße
- Unterstützen des Aufbaus von Liniendiensten auf der Donau
- Forcieren des Aufbaus von nationalen Schifffahrtsentwicklungsagenturen im Donaoraum



Förderungen

Bereitstellen von Fördermitteln zur Modernisierung der Donauschifffahrt

Um die Donauschifffahrt gezielt zu stärken und die Marktentwicklung zu beschleunigen, bedarf es einer Förderstrategie der öffentlichen Hand mit den entsprechenden Instrumenten und Mitteln. Die Schwerpunkte für öffentliche Förderungen bilden die Modernisierung von Flotte und Häfen, der Aufbau von Liniendiensten und innovative Technologieanwendungen. Die Vorteile einer modernen, wettbewerbsfähigen Schifffahrt liegen auf der Hand. Der Wirtschaftsstandort Österreich profitiert durch geringere Transportkosten. Niedrige externe Kosten (Emissionen, Unfallkosten, Lärm) schonen Umwelt und Bevölkerung. In Zeiten von knappen Budgets tragen die für die Donauschifffahrt eingesetzten Mittel klar zur Steigerung des volkswirtschaftlichen Gemeinwohls bei.

Maßnahmen

- Fördern von flexiblen und leistungsfähigen Umschlagsanlagen
- Fördern einer umwelt- und marktgerechten österreichischen Flotte
- Fördern des Aufbaus von Container-Liniendiensten und neuen multimodalen Verkehren
- Fördern von innovativen Technologieanwendungen in der Donauschifffahrt

Internationale Aktivitäten

Stärken der europäischen Binnenschifffahrt

Der Einsatz für die Entwicklung der Wasserstraße Donau macht an Österreichs Grenzen nicht Halt. Auch international ist eine umfassende Strategie erforderlich. Die Mitteilung der Europäischen Kommission zur Stärkung der Binnenschifffahrt in Richtung „Europäischer Aktionsplan“ ist ein wesentlicher Schritt für eine aktive europäische Schifffahrtspolitik. Ein besonderes Anliegen Österreichs ist die Integration aller Donauländer in eine Pan-Europäische Schifffahrtspolitik. Nur gemeinsam können Rahmenbedingungen optimiert werden: Harmonisierte Rechtsvorschriften schaffen, politische Unterstützung erlangen und das Image der Schifffahrt verbessern sind wichtige Themen.

Maßnahmen

- Forcieren der Entwicklung und Umsetzung des Europäischen Aktionsplans
- Mitwirken an der Harmonisierung der legislativen und institutionellen Rahmenbedingungen
- Verbessern der Images der europäischen Binnenschifffahrt
- Ausüben einer aktiven Rolle bei der Entwicklung des Pan-Europäischen Korridors VII

Kosten und Nutzen

Kosten

Der Nationale Aktionsplan Donauschifffahrt legt nicht nur die inhaltliche Linie der österreichischen Schifffahrtspolitik fest, sondern ist auch eine entscheidende Grundlage für große Teile des Wasserstraßen- und Schifffahrtsbudgets des Bundes bis zum Jahr 2015. Demnach kostet die Umsetzung der im NAP enthaltenen Maßnahmen (ohne „Flussbauliches Gesamtprojekt östlich von Wien“) rund 270 Millionen Euro.

Das „Flussbauliche Gesamtprojekt östlich von Wien“ ist gesondert zu betrachten und kostet nach derzeitigem Planungsstand weitere 208 Millionen Euro. Etwa 15% der Kosten werden durch EU-Mitteln gedeckt.

... und Nutzen

Bis 2015 bringt die Umsetzung des NAP eine Steigerung des Güterverkehrsaufkommens auf der österreichischen Donau von aktuell etwa 12 auf 25 Millionen Tonnen pro Jahr. Dadurch erfährt die österreichische Wirtschaft Transportkostensparnisse in der Höhe von 42 Millionen Euro jährlich.

Durch die vermehrte Nutzung des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Donau werden im österreichischen Güterverkehrssystem künftig externe Kosten durch Schadstoffe, Lärm, Stau und Unfälle in der Höhe von 11 Millionen Euro pro Jahr eingespart.

Der erzielbare Nutzen des NAP hängt auch von der Qualität der angrenzenden Streckenabschnitte ab. Kommt es auch im deutschen Engpass zwischen Straubing und Vilshofen zu einer entsprechenden Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse, wird bis 2015 sogar mit 29 Millionen Tonnen auf der österreichischen Donau gerechnet. Dadurch ergeben sich Transportkostensparnisse von 64 Millionen Euro pro Jahr und um 18 Millionen Euro verringerte externe Kosten.

Kontakt

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit)



Radetzkystraße 2

1030 Wien

Abt. W2-Oberste Schifffahrtsbehörde

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

Abt. W3-Bundeswasserstraßen

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

via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH



Donau-City-Straße 1

1220 Wien

Tel.: +43-50 4321 1000

Die Langversion des Nationalen Aktionsplans Donauschifffahrt ist online verfügbar unter www.bmvit.gv.at/schifffahrt/aktionsplan, www.donauschifffahrt.info

Impressum

Herausgeber: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Fotos: via donau, Reinhard Reidinger, Julia Grandegger, Danu Transport GmbH

Text, Grafiken & Design: via donau

© bmvit, Jan. 2006



*Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie*