



**iv**

**INDUSTRIELLEN  
VEREINIGUNG**

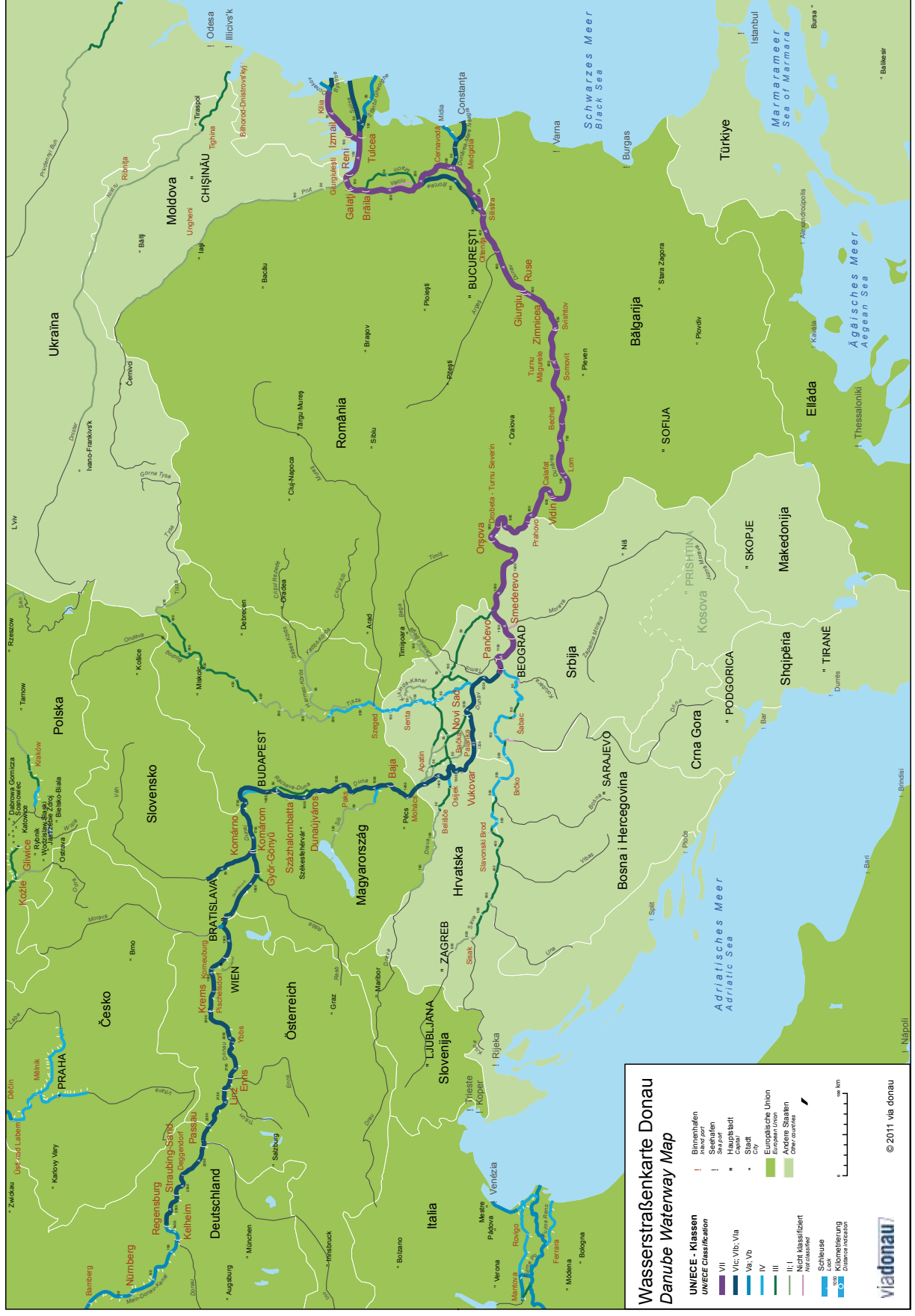
# Stärkung der Donauschifffahrt

IV-Aktionspapier 2012



[www.iv-net.at](http://www.iv-net.at)

# Wasserstraßenkarte Donau





## Anforderungen der Industrie an die Donauschifffahrt

Ein leistungsfähiges Verkehrssystem ist ein wichtiger Faktor für den Industriestandort Österreich. Eine intensivere Nutzung der Wasserstraße Donau kann der österreichischen verladenden Industrie Transportkostensparnisse bringen und damit ihre Wettbewerbsfähigkeit steigern. Die EU-Osterweiterung hat besonders im Donaukorridor eine starke Zunahme der wirtschaftlichen Verflechtungen und somit auch der grenzüberschreitenden Verkehrsströme bewirkt. Dabei stoßen die Straße und auch die Bahn teilweise bereits an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit. In der Zwischenzeit geht die Investitions- und Handelstätigkeit der Wirtschaft noch weiter nach Osten. Die Schwarz- und Kaspisches-Meer Region sind für die Industrie wichtige Zukunftsmärkte. Die Größe dieser Märkte, Wachstumsperspektiven und Rohstoffreichtum bieten aussichtsreiche Export- und Investitionschancen. In Bulgarien und Rumänien ist Österreich größter Investor. Russland und Türkei sind mit ihren rund 138 bzw. 70 Mio. Einwohner die größten Märkte der Region. Gerade mit der Türkei hat sich der Handel in den vergangenen Jahren sehr dynamisch entwickelt (Import + 11,2 Prozent Export + 39,6 Prozent Außenhandel 2010 im Vorjahresvergleich).

Aus diesem Grund muss die gezielte Stärkung des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Donauschifffahrt ein wirtschaftliches Gebot wie auch ein strategisches Ziel der österreichischen Verkehrspolitik sein. Ziel ist, eine moderne, leistungsfähige Transportinfrastruktur von Österreich über den Donauroaum in den Schwarzmeerraum zu ermöglichen und die Donau als zentralen Transportweg in der Region auszubauen. Auch sind bei der für die heimische Industrie wichtigen Donauverbindung Richtung Westen – über den Rhein-Main-Donau-Kanal in die Industriegebiete und Nordseehäfen von Deutschland, Niederlande und Belgien – dringend Infrastrukturschwachstellen zu beseitigen. Grenzüberschreitendes, rasches und koordiniertes Handeln ist dafür erforderlich.

Den grundsätzlichen Systemvorteilen der Donau (z. B. massenleistungsfähig, Nähe zu Rohstoff- und Absatzmärkten in Süd-Osteuropa, große freie Transportkapazitäten) stehen jedoch auch aktuelle Schwachpunkte gegenüber wie beispielsweise infrastrukturelle Engpässe, keine durchgehende ganzjährige Verfügbarkeit mit wettbewerbsfähigen Fahrwassertiefen, fehlende Investitionen in Hafenstandorte in Südosteuropa. Die Donau selbst ist ein wichtiger TEN-V-Korridor,

dessen Kapazität jedoch bei weitem nicht ausgeschöpft wird. Der Güterverkehr auf der Donau entspricht lediglich 10 - 20 Prozent des Güterverkehrs auf dem Rhein (bei den Tonnenkilometern hingegen liegt die Donau bei ca. 50 Prozent des Rhein-Aufkommens).

Zukünftig sollen zudem nicht nur die traditionellen Massengüter wie z.B. Eisenerz, Mineralölprodukte, Stahlprodukte oder landwirtschaftliche Güter über die Donau transportiert werden, sondern auch weitere Marktsegmente wie z.B. Papierindustrie, Automotive, Bauindustrie, High & Heavy Verkehre oder höherwertige (Stück-)Güter (Containerverkehre) erschlossen werden. Als zukunftsorientierte Perspektive soll zudem auch gezielt technologisch anspruchsvolles Recycling von Rohstoffen entlang der Donau aufgebaut werden (Projekt Danube ReGain), um wertvolle Industrierohstoffe zu transportieren und durch neue technologische Entwicklungen in die Wertschöpfungsketten zurückzuführen.

Die kürzlich gestartete EU-Donauraumstrategie bietet die Chance, die Donauschifffahrt als Gesamtes zu modernisieren und der Industrie eine zukunftssichere Transportmöglichkeit zu bieten. Die Strategie sieht keine neuen Rechtsvorschriften oder Institutionen vor, sondern stärkt die Verbindungen zwischen verschiedenen Politikbereichen und setzt den Fokus auf verbesserte Koordination von Maßnahmen. Es werden keine neuen zusätzlichen Finanzmittel zur Verfügung gestellt. Die im Rahmen von EU-Programmen bereits für die Region bereitgestellten Mittel sollen effizienter genutzt werden (im Rahmen der Kohäsionspolitik stehen für die Finanzierungsperiode 2007 - 2013 für den gesamten Donauraum bis zu 100 Mrd. Euro an EU-Förderungen zur Verfügung).

Die wesentlichen Themenbereiche der Strategie umfassen die Wasserstraßeninfrastruktur, die Häfen, die Schiffsflotte, Aus- und Weiterbildung sowie Verkehrstelematik (RIS). Hinsichtlich dieser Themen stellt die Industrie folgende Anforderungen an die Donauschifffahrt. Grundsätzlich richtet sich das IV-Aktionspapier an die Europäische Kommission, an die Regierungen und zuständigen Ministerien der Donauanrainerstaaten sowie an den privaten Sektor.



# Aktionsfelder

## A) Infrastruktur

### 1) Wasserstraße

- **Zuverlässige Fahrwasserverhältnisse** sind für die verladende Industrie unerlässlich. Sie bilden die Voraussetzung für eine wettbewerbsfähige Donauschifffahrt und eine nachhaltige Verlagerung von Transporten auf die Wasserstraße. Im Einklang mit internationalen Abkommen (AGN) sollen die Donauanrainerstaaten durch die rasche Umsetzung von wasserbaulichen Projekten und eine optimierte Instandhaltung strukturelle Engpässe beseitigen und einheitliche Infrastrukturstandards (wie ausreichende Fahrwassertiefe, Durchfahrtshöhen von Brücken) entlang der Wasserstraße Donau gewährleisten.
- Durch den Aufbau eines **leistungsfähigen Monitoringsystems** entlang kritischer Abschnitte und eine zeitnahe Bereitstellung von Daten zu den aktuellen Fahrwasserverhältnissen soll eine effektivere Nutzung der gegebenen Fahrwassertiefen durch enge Kooperation der Donauanrainerstaaten und insbesondere der Wasserstraßenverwaltungen unterstützt werden.
- Die **Revisionsarbeiten** an den Schleusen sollen weiterhin in den Wintermonaten in der Zeit des verringerten Verkehrsaufkommens durchgeführt werden, wodurch die Verfügbarkeit von Schleusenammern zu Spitzenzeiten gewährleistet ist. Auch auf den schiffbaren Nebenflüssen der Donau (z. B. Drau, Save, Theiß) soll eine wettbewerbsfähige Binnenschifffahrt sichergestellt werden.

### 2) Häfen und Terminals

- Aus Sicht der verladenden Industrie sollen Donauhäfen und -länder mit **effizientem Umschlagsequipment und einer leistungsfähigen Infrastruktur** ausgestattet werden (z. B. vertikale Kaimauern, neue Brückenkräne mit ausreichender Umschlagskapazität, RoRo-Rampen). Dies ist insbesondere bei Häfen in Süd-Ost-Europa von vordringlicher Notwendigkeit. Entsprechende Förderprogramme auf europäischer und nationaler Ebene sollen die dafür benötigten finanziellen Mittel in ausreichendem Ausmaß und mit einfachem Prozedere zur Verfügung stellen (z. B. Strukturfondsperiode 2014 - 2020).
- Die **Entwicklung von Benchmarks** für die in Häfen und Terminals angebotenen Dienstleistungen soll dazu beitragen, den Servicelevel in Donauhäfen massiv zu erhöhen (z. B. Öffnungszeiten, Hafengebühren). Eine Erhebung zum Servicegrad der Binnenhäfen (z. B. Öffnungszeiten, Mehrwertservices) im Rahmen laufender Hafenentwicklungsprojekte unter Einbindung der Industrie soll die Grundlage bilden und könnte in einem weiteren Schritt in eine freiwillige Selbstverpflichtung der Betreiber münden.

- Die **Einführung von Mindeststandards für die Fahrwassertiefe bei Hafeneinfahrten** und Hafenbecken sowie eine optimierte Instandhaltung sollen eine problemlose Zu- und Abfahrt zu Umschlagseinrichtungen und Liegeplätzen gewährleisten.

## B) Flotte

- Eine **effizientere Nutzung der möglichen Abladetiefe** von Schiffen durch River Information Services und verbesserter Pegelprognosen ist im Interesse der Industrie, ebenso eine umfassende Modernisierung der Donauflotte.
- Neben technischen Aspekten spielt hierbei auch die Schaffung von **fördernden Rahmenbedingungen für die Markteinführung von Innovationen** eine wichtige Rolle (z. B. rechtliche Standards, Preispolitik). Innovations- und Forschungsaktivitäten sollen sich daher nach Meinung der verladenden Wirtschaft vorrangig auf praxisnahe und damit marktaugliche Maßnahmen fokussieren. Ab Anfang 2012 wird Österreich die Modernisierung der Donauflotte mit einem Förderprogramm für umweltfreundliche Investitionen unterstützen. Aus Sicht der Industrie sollen ähnliche Programme auch in anderen Donauanrainerstaaten zur Verfügung gestellt werden, um die Wettbewerbsfähigkeit der Donauschifffahrt nachhaltig zu stärken. Sämtliche Förderprogramme sollen auf aktuellen Ergebnissen aus europäischen Forschungs- und Entwicklungsprojekten basieren. Diese Forschungs- und Entwicklungsaufgaben sind von europäischem Interesse und müssen daher auch mit europäischen Mitteln unterstützt werden.
- Der **Einsatz von LNG-Antrieben (Flüssigerdgas)** kann vor dem Hintergrund der stark steigenden Gasölpreise zukünftig eine Alternative zu traditionellen Antriebsformen darstellen.

## C) Arbeitskräfte, Aus- und Weiterbildung

- Das hohe Durchschnittsalter des nautischen Personals (Kapitäne) wird zu einem Mangel an qualifizierten Arbeitskräften führen. Um auch zukünftig die Verfügbarkeit von gut ausgebildetem Personal für die Donauschifffahrt sicherzustellen, bedarf es **gezielter Rekrutierungsmaßnahmen** durch Schifffahrtsunternehmen und Schifffahrtsschulen sowie einer **Harmonisierung von Aus- und Weiterbildungsplänen auf europäischer Ebene**.
- Auch die **Etablierung von Englisch als Verkehrssprache** – neben den in der Donauschifffahrt vorherrschenden Sprachen Deutsch, Russisch und Rumänisch – soll dabei helfen, neue Arbeitsmärkte zu eröffnen und gleichzeitig die Durchführung multimodaler Transporte zu erleichtern.
- Aus Sicht der Industrie ist zudem die **Integration von binnenschifffahrtsbezogenen Inhalten in der allgemeinen Logistik- und Spediteursausbildung** unerlässlich. Nur dadurch kann sichergestellt werden, dass Logistiker über ausreichend Wissen zu den auf der Donau verfügbaren Dienstleistungen verfügen. Die Europäische Kommission ist gefordert, den entsprechenden Rahmen für die Systemharmonisierung in Form von Mindestanforderungen unter Einbindung der entsprechenden Aus- und Weiterbildungseinrichtungen sowie der Industrie festzulegen.

## D) River Information Services (RIS)

- Die Industrie fordert eine **vollständige Abdeckung der Wasserstraße Donau durch River Information Services (RIS)** und die Sicherstellung einer hohen Benutzerfreundlichkeit der angebotenen Services (z. B. Evaluierung im Hinblick auf die aktuellen technischen Möglichkeiten, insbesondere Marktanforderungen). Dies soll eine effektive Nutzung von RIS durch den Logistiksektor ermöglichen.
- Parallel zur Weiterentwicklung dieser Services sollen **gezielte Schulungsmaßnahmen** angeboten werden. Um einen effizienten Einsatz von RIS in der Logistikplanung zu ermöglichen, müssen donauspezifische Anforderungen besondere Berücksichtigung finden (z. B. häufige Re-Konfiguration von Schubverbänden). Das in Österreich seit 2006 operativ im Einsatz befindliche DoRIS-System gilt als Vorreitermodell und soll als Benchmark für die Implementierung von River Information Services im gesamten Donaauraum festgelegt werden. Rahmenbedingungen für eine standardisierte Umsetzung sind auf europäischer Ebene festzulegen.

## E) Administrativer Rahmen und ergänzende Serviceleistungen

- Die Harmonisierung von Transportbestimmungen entlang der Donau soll auf Basis des Budapester Übereinkommens über den Vertrag der Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI) vorangetrieben werden. Dadurch werden kalkulierbare Rahmenbedingungen für Binnenschiffstransporte geschaffen (z. B. Haftungsfragen).
- Weiters sollen die **administrativen Barrieren** im grenzüberschreitenden Güterverkehr (z. B. redundante Zollkontrollen) durch die entsprechenden Behörden auf nationaler und europäischer Ebene **abgebaut** werden.
- Auch die **Verfügbarkeit von Informationen und Daten** zum Verkehrsträger Donau ist **sicherzustellen**. Von Seiten der Industrie besteht ein Bedarf an neutralen Information und Daten zu verfügbaren Dienstleistungen an der Donau (Umschlag, Transport, Logistik). Ebenso sollen Informationen zu verfügbaren Finanzierungs- und Förderungsmöglichkeiten von der Europäischen Kommission sowie Donauanrainerstaaten gebündelt zur Verfügung gestellt werden.
- Auch sind die **Standortpotenziale (Unterstützung von Betriebsansiedlungen)** und damit die Wertschöpfung durch entsprechende Raum- und Verkehrsplanung entlang der österreichischen Donau zu heben.
- Weiters ist die **Entwicklung der Donauhäfen zu multimodalen Hubs** entsprechend voranzutreiben (Hinterlandanbindung Straße – Schiene).

## **ANHANG:**

### **Best Practice Donauschifffahrt**

#### **Aktionsfelder**

##### **A) Infrastruktur**

###### **Kundenorientiertes Wasserstraßen-Management**

Seit 2009 betreibt via donau das Projekt „Kundenorientiertes Wasserstraßen-Management“. Ziele des Projekts sind eine optimierte Instandhaltung der Schifffahrtsrinne und verbesserte Informationsservices für die österreichische Donautrecke. So werden beispielsweise detaillierte grafische Informationen zu den Seichtstellen per Internet den Kapitänen und Disponenten zur Verfügung gestellt. Weiters wurde eine optimierte Instandhaltungsstrategie für Niederwasserperioden ausgearbeitet. An zusätzlichen kundenorientierten Services wie z. B. mehrtägigen Pegelprognosen wird laufend gearbeitet. Die Industrie fordert die Ausweitung dieser Aktivitäten auf die gesamte Donau, da der Größte Teil der Binnenschifftransporte auf der Donau grenzüberschreitend abgewickelt wird.

##### **B) Flotte**

###### **Förderprogramm zur Modernisierung der Flotte**

Ab Anfang 2012 wird Österreich die Modernisierung der Donauflotte mit einem Förderprogramm für umweltfreundliche Investitionen unterstützen. Aus Sicht der Industrie sollen ähnliche Programme auch in anderen Donauanrainerstaaten zur Verfügung gestellt werden, um die Wettbewerbsfähigkeit der Donauschifffahrt nachhaltig zu stärken. Sämtliche Förderprogramme sollen auf aktuellen Ergebnissen aus europäischen Forschungs- und Entwicklungsprojekten basieren. Diese Forschungs- und Entwicklungsaufgaben sind von europäischem Interesse und müssen daher auch mit europäischen Mitteln unterstützt werden.

##### **C) Arbeitskräfte, Aus- und Weiterbildung**

###### **eLearning Plattform INeS Danube**

Die innovative eLearning Plattform INeS Danube (Inland Navigation eLearning System Danube) ist ein zeitgemäßes Ausbildungsinstrument zur Vermittlung von Wissen zum Thema Logistik mit dem Binnenschiff auf der Donau und ist online frei zugänglich unter [www.ines-danube.info](http://www.ines-danube.info). INeS Danube ist für unterschiedliche Lernniveaus konzipiert und hat zum Ziel, Wissen über Binnenschifffahrt und Intermodalität (Abwicklung von Transporten mit unterschiedlichen Verkehrsträgern) unter den Akteuren der Transportwirtschaft zu verbessern und damit die Binnenschifffahrt zu stärken. Die erarbeiteten Inhalte sollen aus Sicht der Industrie laufend aktualisiert und bei den entsprechenden Zielgruppen wie Bildungseinrichtungen mit Logistikschwerpunkt, Spediteuren und Verladern verbreitet werden.



## **D) River Information Services (RIS)**

### **Donau River Information Services (DoRIS)**

Das in Österreich seit 2006 operativ im Einsatz befindliche DoRIS-System gilt als Vorreitermodell und soll als Benchmark für die Implementierung von River Information Services im gesamten Donaauraum festgelegt werden. Hervorzuheben sind die nationale AIS Verpflichtung sowie das breite Angebot von Basisdiensten, allen voran das elektronische Meldesystem ERI welches sich derzeit im Pilotbetrieb befindet. Gefordert wird ein harmonisierter Ausbau der RIS Services in allen Donauländern, eine konsequente Weiterentwicklung der logistischen Services, die operative Verfügbarkeit einer abgestimmten Palette von Diensten und die Schaffung der nötigen technischen und rechtlichen Rahmenbedingungen für eine unbürokratische Nutzung durch logistische Nutzer über nationale Grenzen und Systeme hinweg.

## **E) Administrativer Rahmen und ergänzende Serviceleistungen**

### **Online-Informationportale zur Donauschifffahrt**

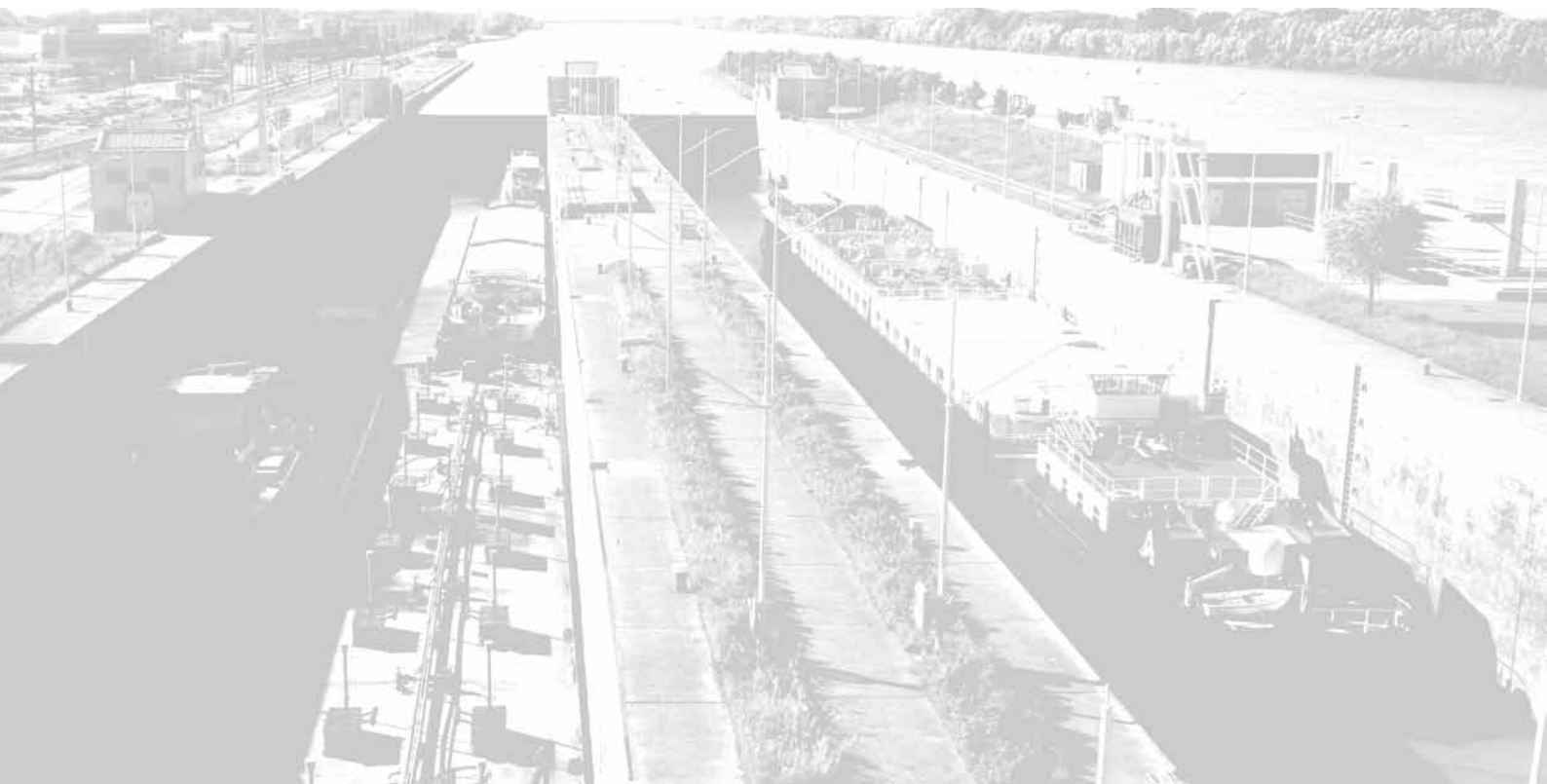
Das Online-Portal [www.blaue-seiten.at](http://www.blaue-seiten.at) bietet ein Leistungsverzeichnis von auf der Donau tätigen Transport- und Befrachtungsunternehmen. Neben Kontaktdaten können auch Informationen über das Fahrgebiet und die Flotte der vertretenen Unternehmen abgerufen werden. Die Internetplattform Danube Ports Online ([www.danubeports.info](http://www.danubeports.info)) stellt Informationen und Daten zu den wichtigsten Donauhäfen zur Verfügung. In den Hafenprofilen befinden sich neben allgemeinen Angaben zu den Häfen auch Detailinformationen zu den für die Industrie gebotenen Leistungen. Die Industrie fordert die laufende Aktualisierung und den Ausbau der im Internet gebotenen Informationen zu an der Donau verfügbaren Logistikdiensten, um die Markttransparenz zu erhöhen.

**Diese Initiative wurde von der Industriellenvereinigung unter Mitwirkung folgender Unternehmen und Institutionen erarbeitet:**

AGRANA Beteiligungs AG  
Allgemeine Baugesellschaft c A. PORR AG  
Erste Bank AG  
EVN AG  
Felbermayr Holding AG  
Gebrüder Weiss Gesellschaft mbH  
Logserv – Logistik Service GmbH  
OMV AG  
Panta Rhei Befrachtungs- und Spedition GmbH  
PDA – Pro Danube Austria  
RHI AG  
RWA Raiffeisen Ware Austria AG  
Schenker & CO AG  
Shell Austria GmbH  
Siemens AG  
VERBUND Hydro Power AG  
via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH  
VIBÖ – Vereinigung Industrieller Bauunternehmungen Österreichs

Die genannten Maßnahmen müssen nicht in allen Fällen die Position der eingebundenen Unternehmen bzw. Institutionen widerspiegeln.

Der Vorstand der Industriellenvereinigung hat dieses Papier am 19. Jänner 2012 zur Kenntnis genommen.







## IMPRESSUM

Medieninhaber und Herausgeber:  
Industriellenvereinigung  
Schwarzenbergplatz 4, 1031 Wien  
[www.iv-net.at](http://www.iv-net.at)

Für den Inhalt verantwortlich  
(Koordination & Redaktion):  
Vize-GS Ing. Mag. Peter Koren  
Mag. Monika Schuh  
Mag. Isabella Meran-Waldstein

Grafik:  
Mag. Lisi Schörghofer

Fotos:  
© via donau

Wien, 2012

