

# Aktionsprogramm Donau 2030 des BMK

Eine Umsetzungsstrategie des Mobilitätsmasterplan 2030 sowie des  
Masterplan Güterverkehr 2030 im Bereich Donauschifffahrt



## **Impressum**

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und  
Technologie, Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Autorinnen und Autoren: Markus Simoner (BMK), Viktoria Weissenburger (viadonau),  
Gert-Jan Muilerman (viadonau), Iris Marstaller (viadonau), Severin Fraundorfer  
(viadonau), Alexandra Suleková (viadonau)

Gesamtumsetzung: BMK/viadonau

Fotonachweis Cover: viadonau/Zinner

Wien, 2023

## **Vorwort**

Die Natur der Donau bewahren und die Chancen und Perspektiven, die sie uns als Erholungs- und Wirtschaftsraum bietet, zu nutzen – das ist die Herausforderung, die das Klimaschutzministerium aufgegriffen hat. Dieses „Aktionsprogramm Donau des BMK bis 2030“ zeigt, dass die nachhaltige Entwicklung des Donauraums nicht nur eine notwendige Aufgabe zum Nutzen von Mensch, Natur und Wirtschaft ist, sondern zugleich auch eine Quelle innovativer Lösungsansätze. Das vielfältige Potenzial der Donau ist für uns Inspiration und Ansporn, neue Wege zu gehen, verschiedene Interessen an der Donau zusammenzuführen und in nationalen wie internationalen Kooperationen gemeinsam die Zukunft des Lebens- und Wirtschaftsraums Donau zu gestalten.

Im Einklang mit der Agenda 2030 der Vereinten Nationen, dem Europäischen Green Deal und dem österreichischen Regierungsprogramm gibt das vorliegende Aktionsprogramm Donau die Entwicklungsrichtung bis 2030 vor. Das Aktionsprogramm Donau 2030 ist ein klares Bekenntnis zum Klima- und Umweltschutz, zu einer resilienten Wasserstraße Donau und einer umweltfreundlichen und wettbewerbsfähigen Binnenschifffahrt. Die ambitionierten Zielsetzungen im Bereich der Ökologie und der Donauschifffahrt spiegeln den multifunktionellen Charakter und die Anforderungen an die Donau wider. In insgesamt zehn Arbeitspaketen wurden integrative Maßnahmen und Initiativen gebündelt, die eine ausgewogene Entwicklung des Flussraumes Donau in Österreich – sei es als Lebensraum für Flora und Fauna oder als Wasserstraße – ermöglichen sollen.

Das vorliegende Aktionsprogramm wurde in enger Abstimmung mit den Stakeholdern aus den Bereichen Ökologie und Schifffahrt entwickelt. Für die aktive Beteiligung möchte ich mich ausdrücklich und herzlich bedanken. Auch die Umsetzung der Arbeitspakete soll ein gemeinsamer Weg und Prozess sein. Anhand von regelmäßig erscheinenden Fortschrittsberichten wird die Zielerreichung verfolgt und der Kurs bei Bedarf an aktuelle Anforderungen angepasst. Gehen wir diesen Weg weiterhin gemeinsam – die Donau wird auf jeden Fall die richtige Richtung vorgeben.

Leonore Gewessler

Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

## Die Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030

Der Mobilitätsmasterplan 2030 wurde im Juli 2021 veröffentlicht und gibt den strategischen Klimaschutzrahmen für die Verkehrspolitik der kommenden Jahre vor. Bereits bei der Erstellung des Mobilitätsmasterplans wurde vorgesehen, die einzelnen Ziele und Maßnahmen in thematischen Umsetzungsstrategien näher zu definieren und den Weg für ihre Umsetzung aufzuzeigen. Das vorliegende Aktionsprogramm Donau 2030 zielt auf die Umsetzung der Vorgaben im Bereich der Schifffahrt ab und reiht sich damit ein in die Liste der Umsetzungsstrategien, die auf Basis des Mobilitätsmasterplans erstellt wurden und künftig erstellt werden.



## Inhalt

<b>Vorwort</b> .....	<b>3</b>
<b>Die Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030</b> .....	<b>4</b>
<b>1 Motivation und Entwicklungsprozess des Aktionsprogramms Donau 2030</b> .....	<b>7</b>
Motivation .....	7
Entwicklungsprozess des Aktionsprogramms Donau 2030 .....	8
<b>2 Megatrends mit Auswirkungen auf das Aktionsprogramm Donau 2030</b> .....	<b>9</b>
Klimawandel & Nachhaltigkeit .....	9
Biodiversitätsverlust.....	10
Innovation .....	11
Digitalisierung.....	11
Internationalisierung & Regionalisierung.....	12
<b>3 Ambitionierte Ziele für Schifffahrt und Ökologie</b> .....	<b>13</b>
Zielvorgaben europäischer und nationaler Strategien .....	13
Ziele des Aktionsprogramms Donau 2030 .....	15
<b>4 Arbeitspakete des Aktionsprogramms Donau 2030</b> .....	<b>16</b>
Beschreibung der Arbeitspakete .....	17
01. Wasserstraßeninfrastruktur weiterentwickeln und Innovationen im Wasserstraßenmanagement fördern.....	17
02. Landseitige Infrastruktur bedarfsorientiert, umweltschonend und flächensparend weiterentwickeln.....	19
03. Schleusenbetrieb und -instandhaltung kontinuierlich verbessern.....	21
04. Pro-aktive und naturnahe Infrastrukturentwicklung und -erhaltung im gesamten Donauraum unterstützen.....	23
05. Wettbewerbsfähigkeit und Integration der Donauschifffahrt in Logistikketten stärken.....	24
06. Korridorweite River Information Services und Informationstechnologien weiterentwickeln und Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern stärken.....	27
07. Europäische und nationale Rahmenbedingungen und schifffahrtsbezogene Vorschriften aktiv mitgestalten und umsetzen.....	28
08. Integration der Donauschifffahrt in Logistikaus- und Weiterbildung und Attraktivierung der Binnenschifffahrtsberufe fördern .....	30
09. Umrüstung auf klimaneutrale/klimafreundliche Kraftstoffe und Antriebsformen in der Donauschifffahrt unterstützen .....	32

10. Renaturierungs-, Arten- und Lebensraumschutzprojekte im Sinne des Guten Ökologischen Zustands/Potenzials und eines Günstigen Erhaltungszustands entlang der Donau/March/Thaya umsetzen .....	33
<b>5 Monitoring.....</b>	<b>36</b>
<b>Annex 1 .....</b>	<b>38</b>
Bereich Ökologie .....	38
Sustainable Development Goals: Agenda 2030 (2016) .....	38
Der europäische Grüne Deal .....	38
EU-Biodiversitätsstrategie für 2030 .....	39
Vogelschutzrichtlinie .....	39
Fauna-Flora-Habitat Richtlinie .....	39
Umweltaktionsprogramm bis 2030 .....	40
Null-Schadstoff-Aktionsplan.....	40
Wasserrahmenrichtlinie .....	40
Ramsar Konvention .....	41
Donauschutzübereinkommen.....	41
Entwurf Auenstrategie für Österreich 2030+.....	41
Biodiversitätsstrategie Österreich 2030+ .....	42
Die österreichische Strategie zur Anpassung an den Klimawandel.....	43
Nationaler Gewässerbewirtschaftungsplan 2021.....	43
Bereich Schifffahrt.....	44
Sustainable and Smart Mobility Strategy.....	44
NAIADES III .....	44
AGN 44	
Belgrader Konvention .....	45
TEN-V Verordnung .....	45
Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich .....	45
Technische Vorschriften für Binnenschiffe .....	45
FTI-Strategie Mobilität .....	46
FTI-Agenda Mobilität 2026.....	46

# 1 Motivation und Entwicklungsprozess des Aktionsprogramms Donau 2030

## Motivation

Der Flussraum Donau erfüllt verschiedenste Funktionen: Die Donau ist zur gleichen Zeit Wasserstraße, Energieträger, Erholungsraum und Lebensraum für Flora und Fauna. Es gilt, diese unterschiedlichen Nutzungen miteinander in Einklang zu bringen. Es bedarf zielgerichteter Lösungen, die möglichst alle Nutzungsdimensionen miteinbeziehen.

Deswegen beruht das Aktionsprogramm Donau 2030 auf einem integrativen Ansatz: Die Schifffahrt umweltverträglich und nachhaltig zu gestalten und ihre Position im Gesamtverkehrssystem zu stärken ist ebenso integraler Bestandteil des Programms wie die Sicherung und Verbesserung des Lebensraums an Donau, March und Thaya.

Das vorliegende Aktionsprogramm verfolgt sowohl strategische Zielsetzungen zur Schifffahrt als auch zur Ökologie, soweit diese im Wirkungsbereich des BMK liegen. Räumlich gesehen beziehen sich die Maßnahmen für die Schifffahrt in erster Linie auf die österreichische Donau und den Donaukanal sowie die kurzen Wasserstraßenabschnitte von March, Enns und Traun. Maßnahmen mit Bezug zur Ökologie werden zusätzlich zur Donau auch an großen Teilen von March und Thaya umgesetzt. Die Donau muss jedoch auch über die Grenzen Österreichs hinaus als europäischer Flussraum und Verkehrskorridor adressiert werden. Das BMK nimmt auch diese Verantwortung wahr und gestaltet transnationale und europäische Initiativen grundlegend mit.

## Entwicklungsprozess des Aktionsprogramms Donau 2030

Bei der Entwicklung des Aktionsprogramms Donau 2030 des BMK wurden Erkenntnisse und Erfahrungen der beiden Vorgängerprogramme eingebettet.

Der Nationale Aktionsplan Donauschifffahrt war von 2007 bis 2015 Österreichs Instrument für eine aktive Schifffahrtspolitik. Mit 40 Maßnahmen in 10 unterschiedlichen Themenbereichen – von der Infrastruktur über Flotte und Ausbildung bis hin zur internationalen Zusammenarbeit – sollte bis 2015 eine stärkere Nutzung der Wasserstraße unter Berücksichtigung von Umweltinteressen und Sicherheitserfordernissen erreicht werden.

Das anschließende Aktionsprogramm Donau des BMVIT bis 2022 sah sich als Plattform für innovative Projekte und die aktive Mitgestaltung von Entwicklungen im Donaauraum in den Bereichen Schifffahrt, Ökologie und Hochwasserschutz. In insgesamt 23 Maßnahmen wurden neue Initiativen gebündelt, die in enger Zusammenarbeit und in Abstimmung mit relevanten Akteuren durch vielfältige Projekte umgesetzt wurden.

Diese Bemühungen werden mit dem vorliegenden Aktionsprogramm Donau 2030 (APD 2030) fortgesetzt. Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) kann innerhalb seiner Kompetenzen und seines eigenen Wirkungsbereiches die Entwicklung der Donau auch in Zukunft maßgebend mitgestalten. Wie bereits bei den Vorgängerprogrammen war ein wichtiges Ziel bei der Erstellung des APD 2030 die unterschiedlichen Themenbereiche – im vorliegenden Programm „Schifffahrt“ und „Ökologie“ – mit teils überlappenden, teils widersprüchlichen Interessen in einem integrativen Ansatz zu bearbeiten.

Das APD 2030 dient nun dem BMK und den ausführenden Organisationen als Auftrag und Vorlage, die Donau auch in Zukunft für alle Nutzergruppen bestmöglich bereitstellen zu können. Im Frühling 2022 wurden gemeinsam mit Vertreter:innen der Körperschaften, der Personen- und Güterschifffahrt sowie Naturschutzorganisationen und Forschungseinrichtungen die Inhalte des Aktionsprogramms Donau 2030 erarbeitet und diskutiert.



## 2 Megatrends mit Auswirkungen auf das Aktionsprogramm Donau 2030

### Klimawandel & Nachhaltigkeit

Der Klimawandel ist nicht nur eine globale Entwicklung, sondern hat unmittelbaren Einfluss auf den Kompetenzbereich des BMK. Veränderungen des Abflussregimes der Donau haben nicht nur Auswirkungen auf die Donau als Wasserstraßeninfrastruktur, sondern sind auch für das Ökosystem des Flusses von essenzieller Bedeutung. Der Wissensstand hinsichtlich der Auswirkungen des Klimawandels auf das Abflussregime der gesamten Donau und die Binnenschifffahrt ist derzeit noch unzureichend und verlangt nach weiteren, wissenschaftlich fundierten und vor allem regionalen Untersuchungen. Potenziell vermehrt auftretende Niedrigwasserperioden sind sowohl eine Herausforderung für Flora und Fauna im und entlang des Flusses als auch für die Durchgängigkeit und wirtschaftliche Nutzbarkeit des Wasserstraßennetzes. Generell wird laut Projektionen durch die globale Erwärmung der Wasserkreislauf intensiviert, weshalb es global zu mehr Niederschlägen kommen und gleichzeitig mehr Wasser verdunsten wird. Die regionalen und teilweise auch die jahreszeitlichen Unterschiede hinsichtlich Verdunstung und Niederschlag sind jedoch bedeutend für die Betrachtung der Auswirkungen auf den Flussraum. Auch wenn die Prognosen noch nicht eindeutig sind, wird seitens des BMK die Bedeutung des Klimawandels ernst genommen und die Maßnahmen zu dessen Verminderung und Bewältigung spielen auch im neuen APD 2030 eine wesentliche Rolle.

Wer den potentiellen Auswirkungen des Klimawandels entgegenwirken möchte, kommt am Thema Nachhaltigkeit, einschließlich der Notwendigkeit des Erhalts der Biodiversität, nicht vorbei. Das APD 2030 versucht deshalb, die notwendige Ressourcennutzung so zu gestalten, dass sowohl die Interessen der Güter- und Personenschifffahrt angemessen vertreten, als auch die Bewahrung der natürlichen Regenerationsfähigkeit der beteiligten Ökosysteme gewährleistet werden. Als Wegweiser dienen hier sowohl die 17 Ziele für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen (SDGs) als auch die eigenen Ambitionen Ressourcen zu schonen und Lebensräume zu erhalten und zu schaffen.

## Biodiversitätsverlust

Der Rückgang der biologischen Vielfalt hat sich, durch menschliche Aktivitäten wie intensive Landnutzung, Verschmutzung, hydromorphologische Veränderungen (z. B. Regulierungen) aber auch den Klimawandel, in den vergangenen Jahrzehnten beschleunigt. Speziell an der Donau und ihren Nebenflüssen spielten die Trockenlegung von Alt- und Seitenarmen, Uferbegradigungen, Hochwasserschutzmaßnahmen und die Errichtung von Querbauwerken (insbesondere Flusskraftwerken) durch Lebensraumverlust und Barrierewirkung eine große Rolle beim Biodiversitätsverlust.

Einem 2019 von der UN veröffentlichten Bericht zufolge, sind etwa 1 Million von 8 Millionen Tier- und Pflanzenarten weltweit, in Europa bereits 40 % der Süßwasserfische, 59 % der Süßwassermuscheln und -schnecken und rund 1/5 der Amphibien und Reptilien vom Aussterben bedroht.

Gesunde, widerstandsfähige und biodiversitätsreiche Ökosysteme erbringen jedoch wichtige Leistungen für Umwelt und Mensch. Der Erhalt von Habitaten für Bestäuberinsekten, Kohlenstoffspeicherung durch Auwälder, Trinkwassererneuerung und -filterung, Nitrat- und Phosphorretention sowie der Erhalt eines funktionierenden Wasserkreislaufs sind nur einige Beispiele für unerlässliche Ökosystemleistungen aquatischer Systeme. Der Wissensstand zu den Auswirkungen des Biodiversitätsverlustes wächst laufend und aus den bereits existierenden Daten und Studien zeigt sich deutlich, dass der Biodiversitätsverlust weitreichende Folgen auch auf die Menschheit hat, die auf saubere Luft, sauberes Wasser und qualitative Böden angewiesen ist. Ökosysteme sind stark dynamisch und vernetzt, das Verschwinden von wenigen Arten kann weitreichende Auswirkungen haben.

Um dem entgegenzuwirken, beschloss die EU im Mai 2020 die Biodiversitätsstrategie für 2030, die auch in Österreich umgesetzt wird. Das Ziel ist, Europas Biodiversität bis 2030 auf den Weg der Erholung zu bringen, damit bis 2050 Ökosysteme wiederhergestellt und widerstandsfähig sind. Die österreichischen Beiträge zur Erreichung der EU-Biodiversitätsziele 2030 werden in der neuen Biodiversitätsstrategie Österreich 2030 festgelegt. Auch das APD 2030 leistet im Rahmen seiner Aktivitäten künftig einen wichtigen Anteil, dem Biodiversitätsverlust an Donau, March und Thaya entgegenzuwirken und zerstörte Ökosysteme wiederherzustellen.

## Innovation

Innovation ist nicht nur im Allgemeinen als Wirtschaftsmotor, sondern auch im Speziellen als treibende Kraft für nachhaltige und naturnahe Lösungen in der Mobilitätsbranche unverzichtbar. Technologische Neuerungen müssen aufgegriffen und neue Dienstleistungen und Prozesse laufend weiterentwickelt werden, um sich einerseits bei der Ausführung bestehender Geschäftsfelder mittel- und langfristig behaupten zu können und andererseits, um neue zukunftssträchtige Tätigkeitsfelder erschließen zu können.

Im Mobilitätssektor werden technologische Innovationen wie Fernüberwachung von Infrastrukturanlagen, dynamische und adaptive Anpassung von bislang starren Wasserbauwerken, alternative und fossilfreie Kraftstoffe, sowie damit einhergehende neue Motorentechnologien oder auch nahtlose Multimodalität mittelfristig einen signifikanten Einfluss auf die nachhaltige Wettbewerbsfähigkeit der Donauschifffahrt haben. Aber auch in Bereichen mit rein ökologischen Zielsetzungen, wie innovativen Methoden im Fließgewässermonitoring, sollen Weiterentwicklungen Treiber für einen zukunftsorientierten und nachhaltigen Flussraum sein. Das BMK bemüht sich, Innovationen Raum zu geben und im neuen APD 2030 zu fördern und zu unterstützen.

## Digitalisierung

Digitalisierung ist auch auf der Wasserstraße ein Thema, das bereits in den vergangenen Jahren vermehrt an Bedeutung gewonnen hat. Für das BMK liegen im Digitalisierungskontext neben dem Ausbau der River Information Services (RIS), der Digitalisierung von Schiffsdokumenten, des elektronischen Wasserstraßenmanagement-Systems, sowie der Fernüberwachung der schwimmenden Fahrwasserzeichen (Bojen) auch die Sicherheit rund um und während dem Schleusungsvorgang im Fokus. Auch im Bereich der Ökologie kann eine sukzessive Digitalisierung von Daten und deren Einbettung in zentral nutzbare Datenmanagementsysteme Vorteile bringen, die möglicherweise bei der Erforschung des Klimawandels oder bei der Erhebung von kleinräumigeren ökologischen Daten (z. B. Bestandsaufnahme von Arten) von Nutzen sein können.

## Internationalisierung & Regionalisierung

Die Welt vernetzt sich immer stärker und schneller und auch die Donau macht nicht vor menschengemachten Grenzen Halt. Deshalb ist es für das BMK selbstverständlich, auf einer internationalen Wasserstraße den transeuropäischen Austausch zu fördern. Versteht man Donau, March und Thaya samt ihren Einzugsgebieten als System, gewinnt die Zusammenarbeit mit allen zuständigen und kompetenten Organisationen im In- und Ausland an Bedeutung. Sowohl die Wasserstraßeninstandhaltung, als auch die Renaturierung von Gewässern entfalten erst ihre volle Wirkung, wenn das Gesamtsystem – über regionale, nationale und internationale Grenzen hinweg – mitgedacht wird.

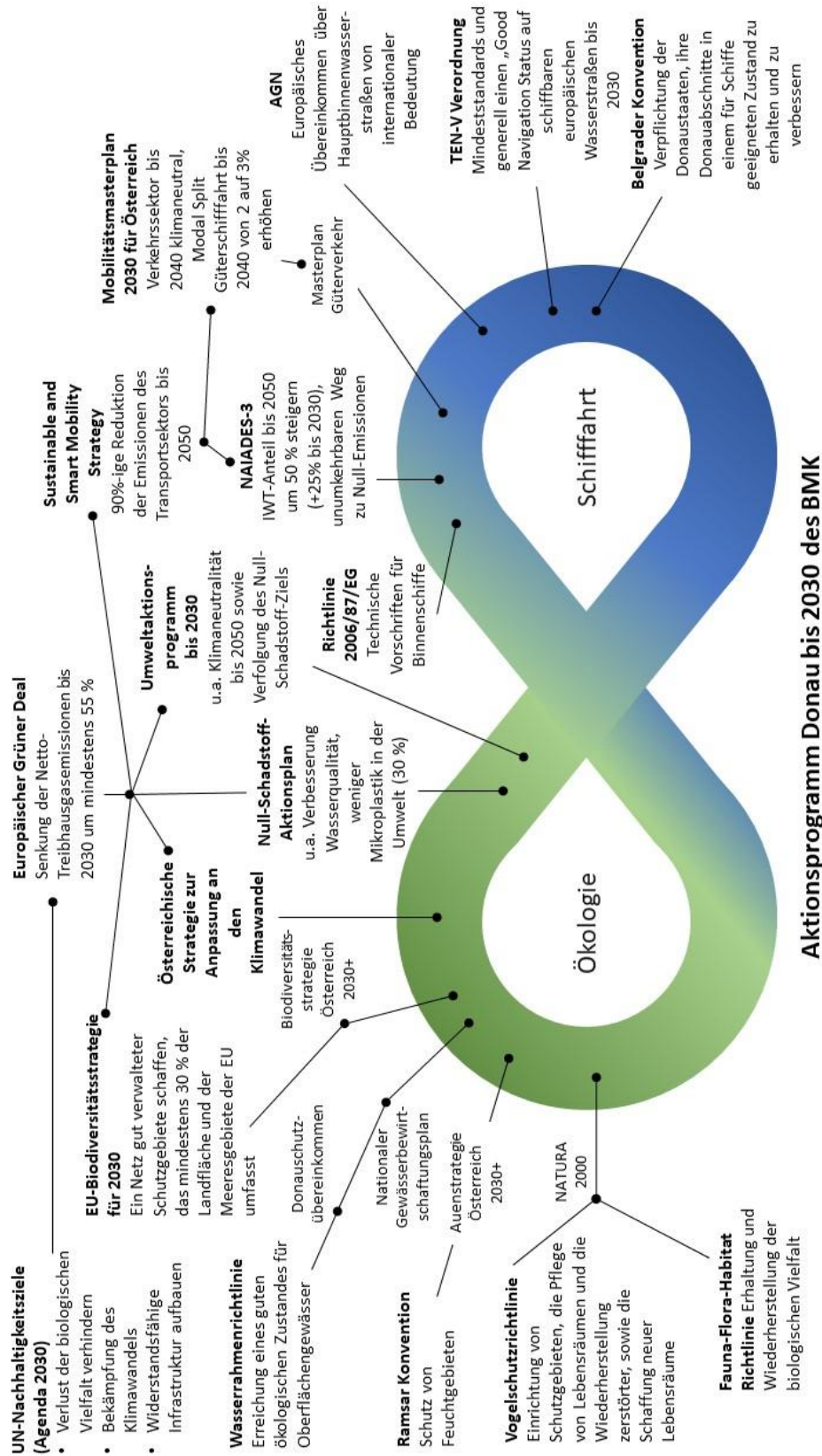
Auf dem ersten Blick mögen Internationalisierung und Regionalisierung widersprüchlich erscheinen. Während Internationalisierung bei einem grenzüberschreitenden Fluss wie der Donau ein logischer und kontinuierlicher Megatrend ist, gewann die Regionalisierung insbesondere im Zuge der Covid19-Pandemie und in Hinblick auf die Herausforderungen des Klimawandels und die Auswirkungen des Krieges in der Ukraine in den vergangenen Monaten zunehmend an Bedeutung. Um langfristige Versorgungssicherheit in Österreich und Europa zu gewährleisten, muss die Abhängigkeit von weltweiten Lieferketten überdacht werden. Die Binnenschifffahrt kann als krisensicherer Verkehrsträger einen wesentlichen Beitrag zu dieser Versorgungssicherheit leisten, muss aber gleichzeitig resilienter und anpassungsfähiger werden, um auf sich rasch ändernde Rahmenbedingungen reagieren zu können. Darüber hinaus wurde insbesondere während der Covid19-Pandemie die Donau als Freizeitraum vor der eigenen Haustür neu entdeckt. Daher ist es notwendig, auch das regionale Freizeitangebot auf und entlang der Donau genauer zu betrachten und auf verschiedene Interessensgruppen einzugehen.

# 3 Ambitionierte Ziele für Schifffahrt und Ökologie

## Zielvorgaben europäischer und nationaler Strategien

Das Aktionsprogramm Donau 2030 wird nicht nur von übergeordneten Megatrends beeinflusst, sondern ist auch eng mit anderen nationalen und europäischen Politiken, Strategien und Programmen für die Bereiche Verkehr, Klima- und Umweltschutz verknüpft. Die wichtigsten Zusammenhänge und Zielvorgaben dieses strategischen Rahmens werden in der nachfolgenden Grafik schematisch dargestellt. Die genannten Strategien und Programme werden im Annex 1 erläutert.

Abbildung 1 Zusammenspiel der Verordnungen aus Ökologie und Schifffahrt in das Aktionsprogramm Donau bis 2030 des BMK



## Ziele des Aktionsprogramms Donau 2030

Im Einklang mit den Zielvorgaben bestehender nationaler und europäischer Strategien aus den Bereichen Verkehr, Klimaschutz und Umweltschutz wurden folgende Ziele für das Aktionsprogramm Donau 2030 festgelegt:

- Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Donauschifffahrt in Logistikketten und in der Tourismus- und Freizeitwirtschaft
- Dekarbonisierung und Verbesserung der Umweltverträglichkeit der Donauschifffahrt
- Steigerung der Klimaresilienz der Wasserstraße Donau
- Schutz und Verbesserung des Flussökosystems Donau/March/Thaya und Erhalt der Artenvielfalt

# 4 Arbeitspakete des Aktionsprogramms Donau 2030

Zwecks Zielerreichung wurden gemeinsam mit Stakeholdern 10 Arbeitspakete entwickelt:

1. Wasserstraßeninfrastruktur weiterentwickeln und Innovationen im Wasserstraßenmanagement fördern
2. Landseitige Infrastruktur bedarfsorientiert, umweltschonend und flächensparend weiterentwickeln
3. Schleusenbetrieb und -instandhaltung kontinuierlich verbessern
4. Pro-aktive und naturnahe Infrastrukturentwicklung und -erhaltung im gesamten Donaoraum unterstützen
5. Wettbewerbsfähigkeit und Integration der Donauschifffahrt in Logistikketten stärken
6. Korridorweite River Information Services und Informationstechnologien weiterentwickeln und Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern stärken
7. Europäische und nationale Rahmenbedingungen und schifffahrtsbezogene Vorschriften aktiv mitgestalten und umsetzen
8. Integration der Donauschifffahrt in Logistikaus- und Weiterbildung und Attraktivierung der Binnenschifffahrtsberufe fördern
9. Umrüstung auf klimaneutrale/klimafreundliche Kraftstoffe und Antriebsformen in der Donauschifffahrt unterstützen
10. Renaturierungs-, Arten- und Lebensraumschutzprojekte im Sinne des Good Ecological Status/Potential und eines Favourable Conservation Status entlang der Donau/March/Thaya umsetzen



## Beschreibung der Arbeitspakete

### 01. Wasserstraßeninfrastruktur weiterentwickeln und Innovationen im Wasserstraßenmanagement fördern

#### Ausgangssituation und Herausforderungen

Die Verordnung für das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) verpflichtet die europäischen Mitgliedsstaaten, auf schiffbaren europäischen Wasserstraßen, Kanälen und Seen bis 2030 gewisse Mindeststandards und generell einen „Good Navigation Status“ (GNS) („guten Befahrbarkeitszustand“) zu gewährleisten. Beispielsweise muss ein Tiefgang von mindestens 2,50 m und eine Durchfahrtshöhe von 5,25 m unter Brücken vorhanden sein. Ausnahmen von diesen Vorgaben können auf Basis physischer Gegebenheiten, der Gefahr irreversibler Umweltschäden und aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gewährleistet werden. Im Jahr 2022 werden die Leitlinien der TEN-V Verordnung in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedsstaaten, Flusskommissionen und Wasserstraßennutzer:innen überarbeitet und spezifiziert.

Neben der TEN-V-Verordnung gibt die EU-Wasserrahmenrichtlinie wichtige Rahmenbedingungen für den Erhalt und die Entwicklung der Wasserstraßeninfrastruktur vor. Die Wasserrahmenrichtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen durchzuführen, um eine Verschlechterung des Zustands aller Oberflächenwasserkörper zu verhindern. Der „Good Ecological Status“ (GES) bzw. das „Good Ecological Potential“ (GEP) (= „guter ökologischer Zustand/gutes ökologisches Potenzial“) sind in diesem Zusammenhang Schlüsselbegriffe. Sie sind Kriterien zur Bewertung der Qualität der Struktur und des Funktionierens der Ökosysteme von Oberflächengewässern und dienen damit als Indikatoren für den Gesamtzustand der Gewässer. Die Wasserrahmenrichtlinie verpflichtet die europäischen Mitgliedsstaaten, in ihren Flüssen und Seen bis 2027 den GES/GEP zu erhalten oder wiederherzustellen.

Die Vogelschutz- und die Habitat-Richtlinie enthalten einen vergleichbaren Grundsatz der Nichtverschlechterung wie die EU-Wasserrahmenrichtlinie. Sie zielen darauf ab, das Überleben der am stärksten gefährdeten und anfälligen Arten und Ökosysteme in Europa zu sichern. Auf der Grundlage der Bestimmungen der Vogelschutz- und der Habitat-Richtlinie müssen die Mitgliedstaaten zusätzlich positive Bewirtschaftungsmaßnahmen ergreifen, um

sicherzustellen, dass Populationen und Lebensräume in einem „Favourable Conservation Status“ (FCS) (= „Günstiger Erhaltungszustand“) erhalten oder wiederhergestellt werden.

Die Herausforderung besteht nun darin, diese scheinbar gegensätzlichen Interessen in einem Flussraum zu vereinen. Bereits in der Vergangenheit wurden entlang der österreichischen Donau naturnahe flussbauliche Maßnahmen durchgeführt, die bestätigen, dass die Ziele für die Teilbereiche Schifffahrt und Ökologie zeitgleich erreicht werden können. So haben beispielsweise Inselschüttungen östlich von Wien die Fahrwassertiefe für die Schifffahrt optimiert, während gleichzeitig wellenschlaggeschützte Lebensräume für Fische und neue Habitate für Vögel geschaffen wurden. Es gilt, die bisherigen Erfahrungen bei der Planung künftiger Erhaltungs- und Entwicklungsmaßnahmen zu berücksichtigen.

### **Geplante Aktivitäten**

- Integrative Wasserbauprojekte in den beiden freien Fließstrecken der österreichischen Donau umsetzen
- Wasserstraßenmanagement laufend optimieren, z. B. durch digital unterstütztes Wasserstraßenmanagement, den Einsatz neuer Technologien/Geräte/Messtechniken, den Aufbau von Prognosemodellen
- Anpassungsstrategien für die Auswirkungen des Klimawandels auf die Wasserführung entwickeln
- Dynamisch anpassbare wasserbauliche Strukturen einsetzen
- Durch zielgerichtetes Geschiebemanagement und in Zusammenarbeit mit allen relevanten Akteuren die Sohleintiefung in den freien Fließstrecken hintanhaltend
- Relevante Akteure und Forschungseinrichtungen bei der Entwicklung von Maßnahmen einbinden sowie für die Umsetzung relevante politik- und themenfeldübergreifende Allianzen und Allianzen mit Plattformen, Netzwerken und Betreibern aufbauen
- Wellenschlaggeschützte Bereiche schaffen

### **Federführung**

- Viadonau

### **Kooperationspartner**

- BMK
- Körperschaften
- Umweltbundesamt
- Umweltorganisationen, Fischereiverbände
- Verbund
- Forschungseinrichtungen

### **Wirkungsindikatoren**

- Kundenzufriedenheit bzgl. Wasserstraßeninfrastruktur (jährliche Zielvorgabe bis 2030: Schulnote mind. 1,7)
- Anzahl der Tage mit einer Fahrrinntiefe von 2,50 m bei Regulierungsniederwasser (RNW) (jährliche Zielvorgabe bis 2030: mind. 343 Tage in Abhängigkeit von der Wasserführung)

## **02. Landseitige Infrastruktur bedarfsorientiert, umweltschonend und flächensparend weiterentwickeln**

### **Ausgangssituation und Herausforderungen**

Zur Gewährleistung der Sicherheit und Effizienz der Donauschifffahrt bedarf es nicht nur einer durchgängigen Wasserstraßeninfrastruktur, sondern auch Ufer-Infrastruktur für den ruhenden Verkehr. Motorgüterschiffe, die nicht im 24-Stunden-Betrieb fahren, benötigen für die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten und für die Abwicklung von Landgängen Liegestellen, die bestimmten Sicherheits- und Servicestandards entsprechen. Sichere Anlege- und Zugangskonstruktionen gelten hierbei als Mindestanforderungen. Darüber hinaus muss, gemäß einer Prioritätenreihung, die Ausstattung von Liegestellen mit Landstromanlagen zur Reduzierung von Lärm und Abgasen sowie die mögliche Ausstattung von Liegestellen mit PWK-Absetzanlagen vorgenommen werden.

Bereits seit einigen Jahren beschäftigen sich das BMK und viadonau mit der Prüfung entsprechender Bedarfe und der schrittweisen Sanierung und Aufwertung der öffentlichen Liegestellen entlang des österreichischen Donauabschnittes. Die enge Zusammenarbeit mit den jeweiligen Standortgemeinden der Liegestellen ist dabei eine wesentliche Komponente

des Projekterfolgs. Auch in Zukunft gilt es, das öffentliche Liegestellenangebot sowohl quantitativ als auch qualitativ nutzerorientiert weiterzuentwickeln und die Ausstattung sämtlicher öffentlicher Liegestellen mit Landstromanlagen zu forcieren. Im Sinne einheitlicher technischer und organisatorischer Lösungen für die Schifffahrt, sollen das BMK und viadonau auch die derzeitigen Vernetzungsaktivitäten mit den Landeskoordinatoren zum Thema Landstrom an den privaten Ländern weiterführen.

Als weiteres Element der Ufer-Infrastruktur entlang der österreichischen Donau sind die von viadonau verwalteten Treppelwege entsprechend den Bedürfnissen der unterschiedlichen Nutzer:innengruppen (Schifffahrt, Freizeitnutzer:innen, Einsatzkräfte, Akteure der Tourismus- und Freizeitwirtschaft, Verwaltung) zu erhalten. Ressourceneffizienz und naturnahe Pflegekonzepte stehen bei diesen Erhaltungsaktivitäten im Vordergrund.

### **Geplante Aktivitäten**

- Verfügbarkeit des öffentlichen Liegestellenangebots verbessern, z. B. durch Schließung von Angebotslücken und Umsetzung eines Belegungsmonitorings
- Ausstattung des öffentlichen Liegestellenangebots verbessern, z. B. durch verbesserte Anlege- und Zugangskonstruktionen, Autoabsetzanlagen, Reduzierung von Lärm und Abgasen durch Landstromanschlüsse
- Finanzierungs- und Betreibermodell für Landstromanlagen an öffentlichen Liegestellen entwickeln und die Entwicklung solcher Modelle an privaten Ländern durch Koordination und Vernetzung unterstützen
- Kontrollmöglichkeiten für die Abwasserentsorgung der Tourismus- und Freizeitschifffahrt verbessern
- Uferbereiche zum Zwecke der Freizeitnutzung erhalten: Sicherstellen der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer auf den von viadonau verwalteten Uferbegleitwegen unter Berücksichtigung naturnaher Pflegekonzepte
- administrative Barrieren bei der Nutzung notwendiger Infrastruktureinrichtungen evaluieren und Nutzungskonflikte auf Treppelwegen und Ländenzufahrten (u. a. im Rahmen der Tourismus- und Freizeitwirtschaft) beseitigen

### **Federführung**

- BMK/viadonau

### **Kooperationspartner**

- Wirtschaftstreibende
- Interessensvertretungen
- Treppelwegnutzer:innen
- Standortgemeinden der Liegestellen

### **Wirkungsindikatoren**

- Kundenzufriedenheit bzgl. öffentliches Liegestellenangebot (jährliche Zielvorgabe bis 2030: Schulnote mind. 1,7)
- Anteil der durch viadonau betreuten Donauradwegabschnitte in nicht genügendem Zustand (jährliche Zielvorgabe bis 2030: max. 1 % bei stetig steigendem Anteil im sehr guten und guten Zustand)
- Qualitative Berichterstattung über geplante, in Bau befindliche und realisierte Landstromanschlüsse an öffentlichen Liegestellen
- Durch Landstromanlagen eingespartes CO<sub>2</sub> (an öffentlichen Ländern)

## **03. Schleusenbetrieb und -instandhaltung kontinuierlich verbessern**

### **Ausgangssituation und Herausforderungen**

Für die Planbarkeit und Zuverlässigkeit der Schifffahrt sind reibungsfrei durchgeführte Schleusungen essenziell. Notwendige Schleusenrevisionen senken die Verfügbarkeit der Schleusenkammern und sollen daher bestmöglich geplant und möglichst rasch durchgeführt werden. Um diese Prozesse zu optimieren, wurde bereits im Zuge des Aktionsprogramm Donau bis 2022 zwischen dem BMK und dem Anlageneigner VHP eine Schleusenrevisionsstrategie erarbeitet und umgesetzt. Im Aktionsprogramm Donau 2030 sollen die bereits gesetzten Aktivitäten fortgesetzt werden.

Durch den Einsatz von bereits entwickelten digitalen Werkzeugen, wie dem DoRIS-gestützten elektronischen Schleusentagebuch, wurden darüber hinaus zuverlässige technische Hilfsmittel geschaffen, um kürzere und planbare Wartezeiten für die Schifffahrt zu gewährleisten. Mit diesen Systemen werden Schleusungsprozesse optimiert und dokumentiert. Die Ankunftszeiten herannahender Schiffe werden beispielsweise auf Basis automatisierter Positionsdaten errechnet und dienen den Schleusenaufsichtsorganen zur Vorbereitung effizien-

enter Schleusungsabläufe. Das elektronische Schleusentagebuch hat bereits seine Lebensdauer erreicht und wird in den kommenden Jahren gegen ein neues, verbessertes und zeitgemäßeres Produkt ersetzt. Auch abseits der Softwareunterstützung wird laufend daran gearbeitet, gemeinsam mit dem Anlageneigner VHP die Sicherheitseinrichtungen der Schleusen wie Beleuchtungen, Signalisierung, Orientierungslinien oder Kameraaufzeichnung zu verbessern.

Die Aufgabe der nächsten Jahre besteht in der Weiterentwicklung von digitalen Werkzeugen zur Verbesserung von Schleusenprozessen, Modernisierung der technischen Ausstattung der Schleusen, laufende Schulungen für Schleusenpersonal und der Bewertung und Verbesserung der bereits erarbeiteten Schleusenrevisionsstrategie. Eine wesentliche Entwicklung der kommenden Jahre ist die Umsetzung einer Fernsteuerbarkeit der Schleusen in Notfällen sowie eine weitere Softwareunterstützung für das Verkehrsmanagement. Damit soll der Betrieb der Schleusen mittelfristig resilienter und die Wassernutzung effizienter werden. Langfristig wird durch die Maßnahmen der Grundstein für den Umgang mit automatisierten Schiffen gelegt.

### **Geplante Aktivitäten**

- Schleusenrevisionsstrategie weiterführen und ggf. anpassen
- technische Ausstattung der Schleusen modernisieren
- Initiativen zur Erhöhung der Sicherheit während Schleusungen (z. B. Schulungen der Schleusenaufsichtsorgane) setzen
- Effizienz und Resilienz von Prozessabläufen im Schleusenbetrieb, beispielsweise durch digitale Unterstützung des Personals, Verbesserung der Funkabdeckung und Einführung von Fernsteuerung, steigern

### **Federführung**

- viadonau

### **Kooperationspartner**

- BMK
- Verbund

### **Wirkungsindikatoren**

- Kundenzufriedenheit bzgl. Schleusenbetriebs (jährliche Zielvorgabe bis 2030: Schulnote mind. 1,7)
- Havarien verursacht durch die Schleusenaufsicht (jährliche Zielvorgabe bis 2030: 0 %)

## **04. Pro-aktive und naturnahe Infrastrukturentwicklung und -erhaltung im gesamten Donaauraum unterstützen**

### **Ausgangssituation und Herausforderungen**

Im dicht besiedelten Europa sind Wasserwege heute wichtiger denn je. Das gilt im besonderen Maße für die Donau. Auf ihrem Weg durchfließt sie zehn Länder und verbindet über den Rhein-Main-Donau-Kanal den Atlantik mit dem Schwarzen Meer und damit nicht nur Ozeane, sondern auch Weltmärkte. Besonders wichtig dafür: Awareness und internationale Zusammenarbeit.

Seit 2011 sammeln die Anrainerstaaten der Donau unter dem Dach der Europäischen Strategie für den Donaauraum (EUSDR) und im Rahmen von europäischen Projekten ihr Know-how und ihre Ressourcen, um gemeinschaftlich Schifffahrt und Wasserstraße gezielt und verantwortungsbewusst zu modernisieren. Dabei geht es um die gemeinsame Definition und Umsetzung von Qualitätsparametern für die Wasserstraßeninstandhaltung, um einen positiven Business Case für aktuelle und zukünftige Transportvolumen zu ermöglichen. Das BMK und viadonau haben seit jeher eine Koordinations- und Monitoringrolle bei diesen transnationalen Aktivitäten übernommen. In zahlreichen gemeinsamen Projekten rückten die Donauländer noch enger zusammen, um einheitliche Fahrwasserparameter gemäß internationaler Standards zu etablieren und, um im Rahmen von verantwortungsvollen und umweltschonenden Projektdesigns integrative Ziele zu verfolgen. Die laufende Optimierung einer resilienten und den Wasserständen angepassten Infrastruktur bei gleichzeitiger Verbesserung des ökologischen Zustandes in den freien Fließstrecken der internationalen Donau ist dabei von höchster Priorität. Das BMK und viadonau setzen sich zum Ziel, die diesbezüglichen bewährten Praktiken und Erfahrungen im Donaauraum zu verankern.

### **Geplante Aktivitäten**

- Donauweite Monitoring- und Koordinationsrolle betreffend Standards im integrativen Wasserstraßenmanagement wahrnehmen
- Infrastrukturentwicklung durch Bereitstellung von Best Practices unterstützen
- pro-aktives Wasserstraßenmanagement entlang des gesamten Korridors durch Zusammenarbeit und Erfahrungsaustausch mit anderen europäischen Wasserstraßenverwaltungen und Stakeholdern harmonisieren

### **Federführung**

- BMK/viaddonau

### **Kooperationspartner**

- Wasserstraßenverwaltungen im Donaoraum
- Flusskommissionen und Flussschutzkommissionen

### **Wirkungsindikatoren**

- Kundenzufriedenheit bzgl. Wasserstraßeninfrastruktur im gesamten Donaoraum (jährliche Zielvorgabe bis 2030: Schulnote mind. 2,5; berechnet als Durchschnitt aller 8 Donauanrainerstaaten exkl. Österreich: Deutschland, Slowakei, Ungarn, Kroatien, Serbien, Bulgarien, Rumänien, Ukraine)

## **05. Wettbewerbsfähigkeit und Integration der Donauschifffahrt in Logistikketten stärken**

### **Ausgangssituation und Herausforderungen**

Mit rund 90 Mio. Einwohnern ist der Donaoraum schon allein durch seine Größe von besonderem wirtschaftlichem Interesse. Die Wasserstraße Donau kann hier als Verkehrsträger einen wichtigen Beitrag zur Versorgung mit Rohstoffen, Halb- und Fertigprodukten sowie bei der Entsorgung von Altstoffen und Abfällen spielen. Die Donau ist daher ein wichtiger Verkehrsträger für die im Donaukorridor angesiedelten Industriestandorte. Große freie Transportkapazitäten und niedrige Transportkosten machen die Binnenschifffahrt zu einem logischen Partner der rohstoffintensiven Industrie sowie des Agrar- und Energiesektors.



Durch den Transport von Windturbinen oder klimaneutraler Treibstoffe hat die Donauschifffahrt die Chance, ein wichtiger Verkehrsträger der Energiewende zu werden. Die Transportpotenziale der umweltfreundlichen Donauschifffahrt werden aber nicht ausreichend genutzt und der Modal Split-Anteil der Donauschifffahrt steht unter Druck.

Für eine Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und eine Integration der Donauschifffahrt in multimodale Logistikketten sind eine physische Anbindung an andere Verkehrsmodalitäten, Kostenwahrheit im Verkehrssystem und ein höheres Bewusstsein betreffend die Möglichkeiten der Donauschifffahrt unumgänglich.

Die physische Anbindung an andere Transportmodalitäten wird von Binnenhäfen und Ländern gewährleistet. Ein verbessertes Angebot der Terminals (z. B. Ausstattung, Anbindung, Öffnungszeiten, zusätzliche Dienstleistungen) und ein dichteres Netz an Umschlagsmöglichkeiten an der Donau sind nötig, um die Schifffahrt möglichst unkompliziert und ökonomisch in multimodale Transportketten einzubinden. Da Logistik- und Transportkosten nach wie vor entscheidende Kriterien für die Verkehrsträgerwahl sind, kann der multimodale Anteil der Binnenschifffahrt durch eine größere Kostenwahrheit im Verkehrssystem forciert werden. Externe Kosten des Transports werden momentan meist nicht vom eigentlichen Verursacher getragen, sondern werden der gesamten Gesellschaft angelastet. Kostenwahrheit im Verkehrssystem führt zu einem faireren Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern. Bewusstseinsbildung ist ebenfalls eine wichtige Voraussetzung für einen wachsenden Anteil der Donauschifffahrt in multimodalen Logistikketten. Unzureichende Informationen und Daten bei Transportentscheidenden, fehlende Transparenz im Markt und zu wenig bekannte Erfolgsgeschichten sind einige Gründe für den momentanen geringen multimodalen Marktanteil.

### **Geplante Aktivitäten**

- Angebot und Nachfrage durch Business-to-Business-Plattformen, gezielte Informationsbereitstellung, Beratung und Betreuung (potenzieller) Kunden der Donauschifffahrt, Fachmessen vernetzen und neue Märkte für die Binnenschifffahrt erschließen
- Initiativen zur Verbesserung der Quantität und Qualität multimodaler Umschlagsmöglichkeiten setzen, durch verbesserte Ausstattung der Binnenhäfen und ihrer Terminals, oder durch entsprechende Förderprogramme, sowie durch Vorgaben zur Anbindung von Produktionsstätten an Bahn und Binnenschiff

- Initiativen zum Einsatz umweltfreundlicher Technologien in Binnenhäfen – z. B. als multimodale Hubs für alternative Kraftstoffe und Landstrom – setzen
- Pilotprojekte im Bereich von Logistikförderung, Investitionsförderprogramm Kombiniertes Verkehr (IKV) sowie weiteren Förderprogrammen auf nationaler und europäischer Ebene adressieren, insbesondere dort wo der Verkehrsträgervorteil des Binnenschiffes erhöht werden kann
- Forschungs-, Technologie- und Innovationsförderung von Vorhaben, die neue bzw. verbesserte Produkte, Prozesse, Dienstleistungen oder Geschäftsmodelle erforschen und entwickeln
- Nutzung realer Entwicklungsumgebungen, wie Mobilitätslabore, die Mobilitätsinnovationen in die Praxis bringen, Testumgebungen und –einrichtungen, die Simulationen, Tests und Demonstrationen ermöglichen, sowie die Erprobung von Innovationen in regulatorischen Innovationsräumen
- Kostenwahrheit im Verkehrssystem zwecks Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt unterstützen
- Modelle für eine Niederwasserversicherung in Abstimmung mit der verladenden Wirtschaft ausarbeiten
- Initiativen zur Ansiedlung von schifffahrtsaffinen Unternehmen entlang des österreichischen Donauabschnittes unterstützen

### **Federführung**

- viadonau

### **Kooperationspartner**

- BMK
- Wirtschaftstreibende
- Interessensvertretungen

### **Wirkungsindikatoren**

- Kundenzufriedenheit der Wirtschaftspartner (Zielvorgabe bis 2030: Schulnote mind. 1,3), inklusive qualitativer Berichterstattung zu Trends hinsichtlich aktueller und zukünftiger Gütergruppen auf der Wasserstraße

## **06. Korridorweite River Information Services und Informationstechnologien weiterentwickeln und Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern stärken**

### **Ausgangssituation und Herausforderungen**

Für Schifffahrtstreibende, den Logistiksektor und Behörden sind aktuelle und leicht zugängliche Daten zum Zustand der Wasserstraße essenziell für Transportentscheidungen, die Durchführung der Transporte und die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die österreichischen Binnenschifffahrtsweginformationssysteme DoRIS (Donau River Information Services) gingen 2006 in Betrieb und umfassen mittlerweile eine Vielzahl von Diensten. Neben der Optimierung der nationalen River Information Services (RIS) lag der Fokus der letzten Jahre verstärkt auf internationalem RIS-Datenaustausch und der Entwicklung eines effizienten RIS-Korridor-Managements, das auf die Verbesserung und Verknüpfung existierender RIS-Services entlang einer Route oder innerhalb eines Netzwerkes abzielt. Die Einbringung österreichischer Erfahrungen in internationalen Standardisierungsgremien und die Vertiefung der Kooperationen mit europäischen RIS-Betreibern ist hierbei entscheidend.

Eine der wesentlichsten künftigen Herausforderungen besteht darin, die Binnenschifffahrt auch durch die digitale Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern in multimodale Logistikketten zu integrieren. Darüber hinaus sollen die bisherigen Bestrebungen, administrative Prozesse zu vereinfachen und digital unterstützt zu optimieren, fortgesetzt werden.

### **Geplante Aktivitäten**

- die österreichischen RIS-Dienste laufend verbessern
- an der Verbesserung und Harmonisierung der angebotenen RIS-Dienste im Donaoraum mitwirken
- an der internationalen Harmonisierung der Binnenschifffahrtsweginformationssysteme und anderen Aspekten der Digitalisierung – z. B. durch Involvement in europäischen Standardisierungsgremien – mitwirken
- an der digitalen Integration der Binnenschifffahrt in multimodale Logistikketten und der Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern mitwirken
- Initiativen zur Vereinfachung und Digitalisierung administrativer Prozesse – z. B. durch rasche Umsetzung der Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (eFTI-Verordnung) – setzen

- Initiativen zur Entwicklung von Lösungen und Standards im Bereich des automatisierten Fahrens begleiten

### **Federführung**

- BMK/viadonau

### **Kooperationspartner**

- RIS-Betreiber in Europa
- Schifffahrtsunternehmen

### **Wirkungsindikatoren**

- Kundenzufriedenheit bzgl. Informationsdienste betreffend Qualität, Aktualität und Vollständigkeit (jährliche Zielvorgabe bis 2030: Schulnote mind. 1,7)

## **07. Europäische und nationale Rahmenbedingungen und schifffahrtsbezogene Vorschriften aktiv mitgestalten und umsetzen**

### **Ausgangssituation und Herausforderungen**

Mit nicht weniger als 10 Anrainerstaaten ist die Donau der internationalste Fluss der Welt. Sieben dieser Länder sind Mitglieder der Europäischen Union. Die Wasserstraße und der natürliche Lebensraum Donau sind somit eng mit der europäischen Umwelt- und Verkehrspolitik verwoben.

Die Umsetzung des Europäischen Green Deal hat große Auswirkungen auf beide Bereiche, auch im Sinne angepasster Gesetze oder Verordnungen, die sich auch in Zukunft ständig weiterentwickeln werden. Für die Stakeholder der Binnenschifffahrt (Schifffahrtstreibende, Verlader, Häfen, etc.) bzw. deren Planungssicherheit sind politisch gut koordinierte Vorgaben essenziell. Wenngleich viele rechtliche Festlegungen auf EU-Ebene erarbeitet und danach national umgesetzt werden, hat Österreich seit jeher einen pro-aktiven Ansatz gewählt und konnte dadurch erfolgreich an der Gestaltung wichtiger europäischer Regelungen, Politiken und Standards mitwirken. Das BMK und viadonau sind aktiv in verschiedenen euro-

päischen Expertengruppen, Standardisierungsgremien oder politischen Initiativen involviert und forcieren auf diese Weise die Berücksichtigung der speziellen Anforderungen der Donauschifffahrt bei der Erarbeitung solcher Rahmenbedingungen. Beispiele für diese Aktivitäten sind die Umsetzung des NAIADES3 Aktionsprogramms zur Förderung der Binnenschifffahrt in Europa, die Ausarbeitung des Good Navigation Status-Konzepts (TEN-V-Verordnung), die Weiterentwicklung der technischen Richtlinie für Binnenschiffe, oder das Einbringen von Expertise in den CESNI Expertengruppen.

Neben der Mitgestaltung europäischer Rahmenbedingungen ist die Umsetzung der jeweiligen Anforderungen in nationales Recht und die Gestaltung der nationalen Rahmenbedingungen und Vorschriften eine permanente Aufgabe des BMK. Besonderes Augenmerk wird künftig unter anderem auf die Entwicklung schiffstechnischer und schifffahrtsrechtlicher Vorschriften gelegt, um zu einer Verringerung des Wellenschlags, des Energieverbrauchs und der Emissionen beizutragen.

### **Geplante Aktivitäten**

- an der Umsetzung europäischer Binnenschifffahrtspolitik im Donauraum mitwirken (in Einklang mit anderen EU-Politiken)
- an der Entwicklung europäischer schifffahrtspolitischer Rahmenbedingungen durch fachliche Unterstützung europäischer Institutionen mitwirken
- Sektorbedürfnisse bei der Ausgestaltung künftiger europäischer Förderprogramme aktiv einbringen
- Prioritätsbereich 1a (Binnenschifffahrt) der EU Strategie für den Donauraum (EUSDR) koordinieren
- an der Vereinfachung, Harmonisierung und Digitalisierung von administrativen Prozessen entlang der Wasserstraße Donau mitwirken
- nationale Vorschriften und Regelungen weiterentwickeln

### **Federführung**

- BMK/viaddonau

### **Kooperationspartner**

- Wirtschaftstreibende
- Umweltorganisationen
- Interessensvertretungen

### **Wirkungsindikatoren**

- Qualitative Berichterstattung zu mitgestalteten Vorschriften und Regelungen

## **08. Integration der Donauschifffahrt in Logistikaus- und Weiterbildung und Attraktivierung der Binnenschifffahrtsberufe fördern**

### **Ausgangssituation und Herausforderungen**

Um die Stellung der umweltfreundlichen Donauschifffahrt im österreichischen Gesamtverkehrssystem zu stärken, bedarf es Bewusstsein und Wissen seitens der Logistikdienstleister über die Einbeziehung der Binnenschifffahrt in individuelle Transportlösungen. Die seit 2012 bestehende Kooperation zwischen viadonau und dem Logistikum Steyr der FH OÖ im Rahmen der Initiative REWWay – Research & Education in Inland Waterway Logistics, hat zum Ziel, die Binnenschifffahrt in den Lehrplänen der Logistikaus- und -weiterbildung zu verankern und somit den logistischen Entscheidungsträgern von morgen das notwendige Know-How zur Donauschifffahrt zu vermitteln. Auch über die Zusammenarbeit mit dem Logistikum Steyr hinaus arbeitet viadonau im Rahmen des unternehmensinternen Wissensmanagements mit nationalen und europäischen Bildungsinstitutionen und Unternehmen zusammen, um das Thema der Binnenschifffahrt allen Altersgruppen zugänglich zu machen.

Abgesehen von logistischen Fachkräften mangelt es im gesamten Donaauraum, so auch in Österreich, an nautisch qualifiziertem Personal, was die Wettbewerbsfähigkeit sowohl der Güter- als auch der Personenschifffahrt schädigt. Die Berufsbilder in der Binnenschifffahrt sind insbesondere für junge Arbeitnehmer:innen wenig attraktiv und das Lohngefälle innerhalb des Donaauraums, sowie unterschiedliche rechtliche Grundlagen, Arbeitsauflagen und Kontrollen im Donaauraum verlangen nach einem Lösungsansatz über Österreichs Grenzen hinaus. Gemäß EU-Richtlinie 2017/2397 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt gelten seit Januar 2022 EU-weit einheitliche Anforderungen für den Erwerb und die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt (Zertifikate) sowie für Schifferdienstbücher und Logbücher. Das BMK hat die Richtlinie Anfang

2022 umgesetzt und damit die nationale Grundlage für harmonisierte Qualifikationen, die Vergleichbarkeit von Ausbildungen und Prüfungen sowie einheitliche Dokumente in der EU geschaffen.

Die Herausforderung der kommenden Jahre wird sein, einerseits gut geschulte Logistikfachkräfte und andererseits ausreichend qualifiziertes nautisches Personal am Arbeitsmarkt zu etablieren. Innerhalb des Kompetenz- und Wirkungsbereiches des BMK und viadonau soll durch (trans-)nationale Kooperationen mit Bildungseinrichtungen und Sozialpartnern an weiterer Wissensvermittlung und der Attraktivierung des Berufsbildes der Binnenschiffer gearbeitet werden.

### **Geplante Aktivitäten**

- Kooperationen mit (inter-)nationalen Bildungs- und Sozialpartnern zur Attraktivierung der Binnenschiffahrtsberufe und Verbesserung der Arbeitsbedingungen eingehen
- die Donauschiffahrt durch Kooperationen mit nationalen Bildungspartnern in der nautischen - und Logistikausbildung verankern
- an transnationalen Wissens- und Ausbildungsnetzwerken teilnehmen
- Informationsmaterialien zielgruppenorientiert verbreiten

### **Federführung**

- BMK/viadonau

### **Kooperationspartner**

- Logistikum Steyr der FH OÖ, europäische und nationale Bildungsinstitutionen
- Unternehmen, Wirtschaftstreibende
- Interessensvertretungen, Sozialpartner

### **Wirkungsindikator**

- Qualitative Berichterstattung zu Kooperationen und gesetzten Aktivitäten

## **09. Umrüstung auf klimaneutrale/klimafreundliche Kraftstoffe und Antriebsformen in der Donauschifffahrt unterstützen**

### **Ausgangssituation und Herausforderungen**

Die Rolle, die der Binnenschifffahrt beim Erreichen der Klimaziele zukommt, ist seit Jahren politisch anerkannt. Gemessen an den beförderten Mengen (Emissionen pro Tonnenkilometer) ist die Binnenschifffahrt noch immer der umweltfreundlichste Verkehrsträger im Binnenverkehr. Dieser Vorteil ist jedoch aufgrund der raschen Verbesserung der Emissionswerte bei anderen Verkehrsträgern und des geringen Modernisierungsgrads der Binnenflotte in den vergangenen Jahren immer weiter geschwunden. Es besteht ein dringender Bedarf und gleichzeitig ein erhebliches Potenzial für die Binnenschifffahrt, die Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen zu verringern. Nicht zuletzt deshalb, weil Anforderungen und Gesetzeslage hinsichtlich Emissionen zunehmend strenger und Umweltfreundlichkeit und Energieeffizienz in Hinblick auf die Konkurrenzfähigkeit des Binnenschiffes zu immer wichtigeren Wettbewerbsvorteilen werden.

Internationale Forschungsprojekte und Versuche haben gezeigt, dass wirkungsvolle Technologien zur Reduktion von Treibstoffverbrauch und Emissionsverhalten zur Verfügung stehen. Die Herausforderung der kommenden Jahre ist es, die flächendeckende Einführung dieser Technologien zu unterstützen. Die mangelnde Finanzierung der notwendigen Innovationen, der beschränkte Wissenstransfer bezüglich Schiffsinnovationen und die relativ geringe Größe des Binnenschifffahrtmarktes haben bislang eine bremsende Wirkung auf nationale und europäische Modernisierungsbestrebungen. Diese Herausforderungen gilt es in den kommenden Jahren gemeinsam mit dem Binnenschifffahrtssektor anzugehen.

### **Geplante Aktivitäten**

- technologische Entwicklungspfade in den Bereichen emissionsfreie/emissionsarme Schiffstechnik, innovative Antriebssysteme und klimaneutrale/klimafreundliche Kraftstoffe mitgestalten – z. B. durch Teilnahme an Forschungsprojekten, der Weiterentwicklung von Vorschriften und Normen und der Einbindung von Technologieherstellern
- Monitoring und Koordination von Umrüstungsentwicklungen im Donauraum, inkl. Koordination mit anderen Regionen (z. B. Rheingebiet)
- Modernisierungs- und Umrüstungsinvestitionen mittels Flottenförderprogramms des BMK und anderer Finanzierungsmodelle unterstützen



- Initiativen zum Aufbau der erforderlichen Infrastruktur für klimaneutrale/klimafreundliche Kraftstoffe unterstützen

### **Federführung**

- BMK/viadonau

### **Kooperationspartner**

- Österreichische Schifffahrtsunternehmen und Häfen

### **Wirkungsindikatoren**

- % ausgezahlter Fördermittel vs. zur Verfügung stehende Fördermittel (Zielvorgabe bis 2030: 100 %)
- Qualitative Berichterstattung zu geförderten Verbesserungen
- Qualitative Berichterstattung zur Modernisierung der hoheitlichen Flotte (BMK und viadonau)

## **10. Renaturierungs-, Arten- und Lebensraumschutzprojekte im Sinne des Guten Ökologischen Zustands/Potenzials und eines Günstigen Erhaltungszustands entlang der Donau/March/Thaya umsetzen**

### **Ausgangssituation und Herausforderungen**

Durch unterschiedliche menschliche Nutzungen wurden und werden Eingriffe in die natürlichen, hydromorphologischen Prozesse der Flüsse und angrenzenden Biotope vorgenommen (z. B. Querbauwerke, Uferbegradigungen, Trockenlegungen von Altarmen). Diese stellen eine Störung für den Fluss und die mit ihm verbundenen Ökosysteme dar und haben erhebliches Schadenspotenzial. Gleichzeitig besitzen einige dieser anthropogenen Barrieren ein hohes Potenzial als Ersatzlebensräume. So sind beispielsweise an Hochwasserschutzdämmen extensive Trockenrasen entstanden.

In den vergangenen Jahren wurden bereits zahlreiche Maßnahmen zu Renaturierung und Artenschutz an den österreichischen Abschnitten der Donau, March und Thaya umgesetzt, die die ökologische Funktionsfähigkeit der Flusslebensräume stark verbessert haben. Altarmenbindungen, Gewässeraufweitungen, Renaturierungen der Flusssufer, die Herstellung kleinräumiger Biotope und umweltverträgliche Methoden zur Streckenpflege von Ufern und Hochwasserschutzbauwerken haben die ökologischen Korridore von Donau, March und Thaya positiv beeinflusst und die Resilienz der Ökosysteme, auch in Hinblick auf den Klimawandel, gestärkt.

Die Aufgabe der nächsten Jahre besteht in der Weiterführung der begonnenen Bestrebungen, der weiteren Umsetzung entsprechender Renaturierungs- und Artenschutzmaßnahmen und die laufende Verbesserung der Effizienz der gesetzten Maßnahmen durch wissenschaftliche Begleitung, Forschung und Entwicklung von innovativen Methoden mit besonderem Augenmerk auf Klimawandelfolgen und Biodiversitätssteigerung.

### **Geplante Aktivitäten**

- Initiativen zur Verbesserung der hydromorphologischen Prozesse im Flusssystem durch Uferrückbauten, Ermöglichung der Bildung von Sandbänken und Kiesufern sowie Erhalt/Schaffung von Habitaten und Erhalt/Schaffung von Kolken durchführen
- Initiativen zur Verbesserung der hydromorphologischen Konnektivität und Fließgewässerdynamik (Längs- und Quervernetzung) durch Gewässervernetzungen, Uferrückbauten und naturnahe Gestaltung von Ufer- und Mündungsbereichen ermöglichen
- Natur- und Artenschutzprojekte zur Erhaltung der Biodiversität umsetzen – beispielsweise durch Erweiterung des Zielartenspektrums und Erhaltung entsprechender Lebensräume oder Herstellung wellenschlaggeschützter Bereiche
- Initiativen zur Eindämmung der Verbreitung von Neobiota entlang der Wasserstraße (z. B. Neophytenbekämpfung) und Förderung heimischer, standortgerechter und klimaresilienter Arten vorantreiben
- Naturnahe Pflegekonzepte in der Erhaltung der Damm- und Uferbereiche umsetzen
- die Wissensbasis zu den Auswirkungen der Flussregulierungen und des Klimawandels auf den Naturraum und das Artenspektrum von Donau/March/Thaya stärken (inklusive Wissensaustausch mit ASFINAG, ÖBB oder anderen Donau-Staaten)
- Zusammenarbeit mit relevanten Akteuren und Forschungseinrichtungen bei der Entwicklung von Maßnahmen und in Bezug auf Datenmanagement und -monitoring forcieren

- Projekte zum Erhalt und zur Verbesserung der Flussauen umsetzen, z. B. Verbesserung der hydromorphologischen Konnektivität, Aufwertung von Lebensräumen und Aufrechterhaltung der Funktion zur Ableitung von Hochwässern

### **Federführung**

- viadonau

### **Kooperationspartner**

- Körperschaften
- Nachbarstaaten
- Umweltbundesamt
- Umweltorganisationen, Fischereiverbände, Wasserverbände
- Verbund
- Forschungseinrichtungen

### **Wirkungsindikatoren**

- Länge geschaffener, dynamischer, naturnaher Ufer an Donau, March und Thaya und deren Nebenarmen (jährliche Zielvorgabe bis 2030: mind. 5.000 m pro Jahr im 5-Jahresdurchschnitt)
- Quadratmeter nach strengen ökologischen Kriterien gepflegte Wiesenflächen in der Verwaltung von viadonau (ca. 650 ha) (Zielvorgabe bis 2030: mind. 60 %)
- Fläche geschaffener und belassener Naturwald in allen Altersstadien in der Verwaltung von viadonau (ca. 700 ha) (Zielvorgabe bis 2030: mind. 80 %)

# 5 Monitoring

Im Abstand von zwei Jahren werden Fortschrittsberichte als Einblick in den Umsetzungsstand des Aktionsprogramms Donau 2030 erarbeitet. Diese dienen der Kontrolle der Wirksamkeit der beschriebenen Arbeitspakete und sollen transparent die durchgeführten Projekte und Initiativen darstellen. Sowohl bei der Umsetzung der Arbeitspakete als auch bei der Reflexion des Fortschrittes sind relevante Stakeholder eingeladen, sich aktiv zu beteiligen.

Projekte und Aktivitäten zur Umsetzung einzelner Arbeitspakete werden qualitativ beschrieben und die genannten Wirkungsindikatoren – wo möglich – quantitativ erfasst.

Externe Einflüsse können die Wirkungsindikatoren sowohl positiv als auch negativ beeinflussen. Beispielsweise kann sich die Anzahl der Tage mit einer Fahrwassertiefe von 2,50 m aufgrund der Wasserführung der Donau verringern, obwohl das Wasserstraßenmanagement proaktiv durchgeführt wurde. Die externen Einflussfaktoren sind in nachfolgender Tabelle auszugsweise angeführt. Neben den quantitativen Wirkungsindikatoren kann deshalb eine zusätzliche qualitative Beschreibung der erzielten Wirkungen hilfreich sein, um deren Effektivität beurteilen zu können.

Tabelle 1: Wirkungsindikatoren und ihre externen Einflüsse

Wirkungsindikatoren	Zielvorgabe 2030	Zuordnung Arbeitspaket	Externe Einflüsse
<b>Kundenzufriedenheit bzgl. Wasserstraßeninfrastruktur</b>	Schulnote mind. 1,7	1	Wasserführung der Donau
<b>Anzahl der Tage mit einer Fahrrinntiefe von 2,5 m bei RNW</b>	mind. 343 Tage	1	Wasserführung der Donau
<b>Kundenzufriedenheit bzgl. Wasserstraßeninfrastruktur im gesamten Donauroum</b>	Schulnote mind. 2,5 (Durchschnitt aller 8 Donauanrainerstaaten exkl. Österreich)	4	Wasserführung der Donau
<b>Länge geschaffener, dynamischer, naturnaher Ufer an Donau, March</b>	mind. 5.000	1, 10	Länge geschaffener, dynamischer, naturnaher Ufer an Donau, March und

Wirkungsindikatoren	Zielvorgabe 2030	Zuordnung Arbeitspaket	Externe Einflüsse
<b>und Thaya und deren Nebenarmen</b>			Thaya und deren Nebenarmen
<b>Kundenzufriedenheit bzgl. öffentliches Liegegestellenangebot</b>	Schulnote mind. 1,7	2	Politische und gesetzgeberische Rahmenbedingungen
<b>Anteil der durch viadonau betreuten Donauradwegabschnitte in nicht genügendem Zustand</b>	max. 1 % bei stetig steigendem Anteil im sehr guten und guten Zustand	2	Extremwetterereignisse und Schlechtwetterperioden (Hochwasser, Mure) und damit verbundene Unpassierbarkeit
<b>Kundenzufriedenheit bzgl. Schleusenbetriebs</b>	Schulnote mind. 1,7	3	Qualifikation der Schiffsführer (Fahrpraxis, Ausbildung, usw.)
<b>Havarien verursacht durch die Schleusenaufsicht</b>	0 %	3	Sprachbarrieren bei der Kommunikation mit Schiffsführern
<b>Kundenzufriedenheit der Wirtschaftspartner</b>	Schulnote mind. 1,3	5	Allgemeine wirtschaftliche Entwicklung
<b>Kundenzufriedenheit bzgl. Informationsdienste betreffend Qualität, Aktualität und Vollständigkeit</b>	Schulnote mind. 1,7	6	Allgemeine wirtschaftliche Entwicklung
<b>% der ausbezahlten Fördermittel</b>	100 %	9	Ausgestaltung der Förderprogramme
<b>Quadratmeter nach strengen ökologischen Kriterien gepflegte Wiesenflächen in der Verwaltung von viadonau (ca. 650 ha)</b>	mind. 60 %	10	Andauernde Schlechtwetterperioden
<b>Fläche geschaffener und belassener Naturwald in allen Altersstadien in der Verwaltung von viadonau (ca. 700 ha)</b>	mind. 80 %	10	Projektlaufzeiten umfassen mehrere Jahre, Ergebnisse werden in Zyklen realisiert
<b>Qualitative Berichterstattungen</b>	-	2, 7, 8, 9	Qualitative Berichterstattungen
<b>Durch Landstromanlagen eingespartes CO2 (an öffentlichen Ländern)</b>	-	2	Nutzungsfrequenz der Liegestellen

# Annex 1

Zielvorgaben anderer nationaler und europäischer Strategien, die den Rahmen für das Aktionsprogramm Donau des BMK bis 2030 schaffen:

## Bereich Ökologie

### **Sustainable Development Goals: Agenda 2030 (2016)**

Die Agenda 2030 der Vereinten Nationen aus dem Jahr 2016 beinhaltet 17 Ziele für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals, SDGs). Die Erreichung dieser ambitionierten Ziele soll unsere Welt transformieren und ökologische, soziale und ökonomische Gerechtigkeit herstellen.

Von den insgesamt 17 „UN Zielen für nachhaltige Entwicklung“, sind im Kontext des vorliegenden Aktionsprogramms und die darin enthaltenen Bereiche Ökologie und Schifffahrt folgende Ziele relevant:

- Ziel 6: Nachhaltige Bewirtschaftung von Wasser
- Ziel 9: Eine widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen, breitenwirksame und nachhaltige Industrialisierung fördern und Innovationen unterstützen
- Ziel 13: Umgehend Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels und seiner Auswirkungen ergreifen
- Ziel 15: Landökosysteme schützen, wiederherstellen und ihre nachhaltige Nutzung fördern, dem Verlust der biologischen Vielfalt ein Ende setzen

### **Der europäische Grüne Deal**

Der Green Deal ist die Strategie der Europäischen Kommission zur Bewältigung von klima- und umweltbezogenen Herausforderungen mit dem Ziel, eine moderne, ressourceneffiziente und wettbewerbsfähige Wirtschaft zu schaffen, die

- bis 2050 keine Netto-Treibhausgase mehr ausstößt,
- ihr Wachstum von der Ressourcennutzung abkoppelt.

## **EU-Biodiversitätsstrategie für 2030**

Die EU sieht den Biodiversitätsverlust neben dem Klimawandel als die kritischste globale Umweltbedrohung. Die im Mai 2020 veröffentlichte europäische Biodiversitätsstrategie für 2030 bietet einen langfristigen Plan zum Schutz der Natur und ist ein zentrales Element des europäischen Green Deals. Die Strategie bildet den Rahmen für mehrere europäische Richtlinien, die für den Schutz der Donau relevant sind.

- Europas Biodiversität bis 2030 auf den Weg der Erholung bringen, damit bis 2050 alle Ökosysteme wiederhergestellt, widerstandsfähig und angemessen geschützt sind
- Widerstandsfähigkeit unserer Gesellschaften gegenüber künftigen Bedrohungen stärken

## **Vogelschutzrichtlinie**

Die Vogelschutzrichtlinie der Europäischen Union vom November 2009 zielt auf den Schutz von wildlebenden Vogelarten auf transnationaler Skala ab.

- Der Schutz sämtlicher einheimischen wildlebenden Vogelarten und die Regulierung der Nutzung dieser Arten

## **Fauna-Flora-Habitat Richtlinie**

Die europäische Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie) vom Mai 1992 hat die Sicherung und Wiederherstellung der biologischen Vielfalt von Tieren und Pflanzen durch die Erhaltung von deren Lebensräumen in Europa zum Ziel. Die Mitgliedsstaaten designierten Schutzgebiete im Zuge der Implementierung der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie sowie der Vogelschutzrichtlinie, die zusammen das Natura 2000 Netzwerk bilden. Mit der FFH-Richtlinie soll ein Beitrag

- zur Sicherung der Artenvielfalt durch die Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen im europäischen Gebiet der Mitgliedstaaten geleistet werden.

## **Umweltaktionsprogramm bis 2030**

Das 8. Umweltaktionsprogramm (UAP) der EU-Kommission vom Oktober 2020 soll zur Umsetzung der Ziele des europäischen Green Deals in den Bereichen Umwelt und Klima sowie zur Umsetzung von SDG's beitragen. Im Rahmen des Aktionsprogramms Donau gehören die Ziele des Umweltaktionsprogramms zu beiden Bereichen, Ökologie und Schifffahrt.

- Verringerung der Treibhausgasemissionen bis 2030 und Klimaneutralität bis 2050 sowie Verfolgung des Null-Schadstoff-Ziels
- Bessere Anpassungsfähigkeit, erhöhte Krisentauglichkeit und geringere Anfälligkeit gegenüber dem Klimawandel
- Schutz, Erhaltung und Wiederherstellung der biologischen Vielfalt

## **Null-Schadstoff-Aktionsplan**

Der EU-Aktionsplan: Schadstofffreiheit von Luft, Wasser und Boden der Europäischen Kommission vom Mai 2021 soll die Umweltverschmutzung bekämpfen und ist somit sowohl für die Ökologie als auch für die Schifffahrt relevant. Mittels des Aktionsplans soll ein wichtiges Ziel des europäischen Grünen Deals umgesetzt werden.

- Null-Schadstoff-Ziel für 2050

## **Wasserrahmenrichtlinie**

Die europäische Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) trat im Jahr 2000 in Kraft und schafft einen Ordnungsrahmen für den Schutz der Gewässer. Der Zustand von aquatischen Ökosystemen soll hierbei erhalten bzw. verbessert, und die nachhaltige Wassernutzung gefördert werden.

- Erreichung eines guten ökologischen Zustandes für Oberflächengewässer sowie eines guten ökologischen Potenzials für erheblich veränderte oder künstliche Gewässer
- eine systematische Verbesserung und keine weitere Verschlechterung des ökologischen und chemischen Zustands aller Gewässer



## **Ramsar Konvention**

Die 1971 in Ramsar unterzeichnete Konvention bildet einen rechtlichen Rahmen für die nationale und internationale Kooperation zum Schutz von international bedeutenden Feuchtgebieten aufgrund deren seltenen oder bedrohten Tier- und Pflanzenarten. Im Donaeinzugsgebiet gibt es etwa 80 Ramsar-Feuchtgebiete, davon einige direkt an der Donau, wie z. B. der Gemenc Auwald in Ungarn oder das Donaudelta in Rumänien.

- Erhaltung und sinnvolle Nutzung aller Feuchtgebiete durch lokale und nationale Maßnahmen und internationale Zusammenarbeit bei grenzüberschreitenden Feuchtgebieten, gemeinsamen Feuchtgebietsystemen und gemeinsamen Arten

## **Donauschutzübereinkommen**

Das „Übereinkommen über die Zusammenarbeit zum Schutz und zur verträglichen Nutzung der Donau“ (Donauschutzübereinkommen 1998) bildet gemeinsam mit der EU-Wasserrahmenrichtlinie die Grundlage für ökologisch notwendige Maßnahmen. Zu den Zielen des Donauschutzübereinkommens zählt

- die Erreichung einer verträglichen und gerechten Wasserwirtschaft, einschließlich der Erhaltung, Verbesserung und rationellen Nutzung der Oberflächengewässer und des Grundwassers im Einzugsgebiet, soweit dies möglich ist und
- die Erhaltung und Verbesserung des gegenwärtigen Zustands der Donau und der Gewässer in ihrem Einzugsgebiet hinsichtlich Umwelt und Gewässergüte sowie die möglichst weitgehende Vermeidung und Verringerung nachteiliger Auswirkungen und Veränderungen.

## **Entwurf Auenstrategie für Österreich 2030+**

Die Umsetzung der Auenstrategie ist im nationalen Gewässerbewirtschaftungsplan vorgesehen. Die Auenstrategie für Österreich 2030+ wird unter der Federführung des Bundesministeriums für Landwirtschaft, Regionen und Tourismus entwickelt und soll die langfristige Erhaltung, den Schutz und die Wiederherstellung der Auen sicherstellen. Die Strategie baut auf der Auenstrategie Österreich 2020+ auf.

- Langfristige Erhaltung, Wiederherstellung und Bewirtschaftung im Sinne einer „wohlausgewogenen Nutzung“ von Auen
- Erreichung der flussrelevanten Ziele der EU-Biodiversitätsstrategie 2030+

- Einen Beitrag zur abgestimmten Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) und der Hochwasserrichtlinie (HWRL) mit der Fauna-Flora-Habitat (FFH)- und der Vogelschutzrichtlinie (VSRL) leisten
- Schutz und Verbesserung der Auen und deren Ökologie unter stärkerer Einbeziehung und Kooperation aller Stakeholder
- Stärkung des öffentlichen Bewusstseins für Auen

### **Biodiversitätsstrategie Österreich 2030+**

Die nationale Biodiversitätsstrategie setzt die Ziele der europäischen Biodiversitätsstrategie sowie des europäischen Übereinkommens über die biologische Vielfalt um. Die neue österreichische Biodiversitätsstrategie 2030+ wurde vom Klimaschutzministerium gemeinsam mit Umweltbundesamt vorbereitet und im Rahmen eines partizipativen Prozesses mit Akteur:innen und Stakeholder:innen entwickelt. Sie hat den Erhalt und die nachhaltige Nutzung der biologischen Vielfalt zum Ziel.

- Mindestens 30 % der Landesfläche stehen unter Schutz und ein Prozess zur strengen Unterschutzstellung von mindestens 10 % gemäß den EU-Vorgaben ist eingeleitet
- Schutzgebiets-Netzwerk ist repräsentativ und ökologisch gut vernetzt
- Alle prioritär eingestuften, degradierten Ökosysteme sind wiederhergestellt
- Alle EU-Schutzgüter (Vogelschutz- und FFH-Richtlinie) des Lebensraums, die in günstigem Erhaltungszustand sind, bleiben in diesem Zustand erhalten; mindestens 30 % der Schutzgüter des Lebensraums, die derzeit keinen günstigen Erhaltungszustand aufweisen, sind 2030 in dieser Kategorie oder weisen einen stark positiven Trend auf
- Status von 30 % der gefährdeten Biotoptypen und 30 % der gefährdeten Rote Liste Arten jedes Lebensraums ist verbessert
- Die genetische Vielfalt ist erhalten oder signifikant verbessert

## **Die österreichische Strategie zur Anpassung an den Klimawandel**

Österreich bereitet sich seit 2012 mit der Veröffentlichung dieser Strategie und dem darin enthaltenen strategischen Konzept zur Klimawandelanpassung auf die Herausforderungen des Klimawandels vor und versucht somit die negativen Auswirkungen zu minimieren. Für die Bereiche Ökologie und Schifffahrt wurden folgende Ziele definiert:

- Nachhaltige und an klimatische Veränderungen angepasste Bewirtschaftung von Wäldern und Wasserressourcen, Erhaltung und Förderung von Biodiversität und Ökosystemen sowie Erhalt der Ökosystemfunktionen
- Erhaltung und Förderung von Biodiversität und Ökosystemen sowie ihrer Funktionen durch Schutz klimawandelvulnerabler Arten, Vernetzung von Lebensräumen, nachhaltiger Landnutzung sowie Anpassung von Naturschutzkonzepten an klimawandelbedingte Veränderungen
- Sicherstellung eines funktionsfähigen, sicheren und klimaverträglichen Verkehrssystems durch eine an klimawandelbedingte Veränderungen angepasste Verkehrsinfrastruktur

## **Nationaler Gewässerbewirtschaftungsplan 2021**

Der nationale Gewässerbewirtschaftungsplan wird alle 6 Jahre ausgearbeitet und beinhaltet die Beschreibung des Ist-Zustands sowie Maßnahmen zur Umsetzung der Ziele der europäischen Wasserrahmenrichtlinie. Der dritte nationale Gewässerbewirtschaftungsplan 2021 wurde vom Bundesministerium für Landwirtschaft, Regionen und Tourismus veröffentlicht.

- Gewässer sind zu schützen, zu verbessern und zu sanieren, dass es zu keiner weiteren Verschlechterung des IST-Zustandes kommt
- Erreichung des durch die Qualitätszielverordnungen definierten „guten ökologischen Zustandes“ bzw. „guten ökologischen Potenzials“ aller Wasserkörper

## Bereich Schifffahrt

### **Sustainable and Smart Mobility Strategy**

Die im Dezember 2020 von der Europäischen Kommission veröffentlichte „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität“ soll, wie im Green Deal vorgesehen, den Grundstein für die grüne und digitale Transformation der EU legen und zur Senkung der Treibhausgasemissionen im EU-Verkehrssektor beitragen.

- Der Binnenschiffsverkehr und der Kurzstreckenseeverkehr werden bis 2030 um 25 % und bis 2050 um 50 % zunehmen
- Der Linienverkehr unter 500 km in der EU sollte bis 2030 CO<sub>2</sub>-neutral sein
- Bis 2030 wird der intermodale Schienen- und Schiffsverkehr in einen gleichberechtigten Wettbewerb mit dem reinen Straßenverkehr in der EU treten können

### **NAIADES III**

Um die Rolle der Binnenschifffahrt im Gesamtverkehrssystem zu stärken, hat die Europäische Union bereits 2006 ein gesamteuropäisches Aktionsprogramm zur Förderung der Binnenschifffahrt (NAIADES) veröffentlicht. Das Aktionsprogramm NAIADES III der Europäischen Kommission aus dem Jahr 2021 baut auf den Zielen des Green Deals auf und bildet einen strategischen, inhaltlich umfassenden Rahmen für die Entwicklung der Binnenschifffahrt in Europa mit dem Schwerpunkt in Nachhaltigkeit und Digitalisierung. Die Hauptziele von NAIADES III sind:

- Die Verlagerung von mehr Güterverkehr auf die Binnenschifffahrt
- Den Sektor auf einen unumkehrbaren Weg zu Null-Emissionen bringen

### **AGN**

Das Europäische Übereinkommen über die Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung (AGN 1996) schafft mittels technischer und betrieblicher Kenngrößen den rechtlichen Rahmen für den Ausbau, die Instandhaltung und die wirtschaftliche Nutzung von Binnenwasserstraßen in Europa. Für internationale Wasserstraßen wie die Donau sind z. B. 2,5 m Mindest-Tiefgang von Schiffen vorgesehen.

## **Belgrader Konvention**

Die Belgrader Konvention wurde 1948 unterzeichnet und regelt die Schifffahrt auf der Donau. Hauptziele sind die Sicherung der Freiheit der Schifffahrt auf der Donau und die Verpflichtung der Donaustaaten zur Erhaltung ihrer Donauabschnitte in einem für die Schifffahrt geeigneten Zustand.

## **TEN-V Verordnung**

Die Donau hat einen besonderen Platz im trans-europäischen Verkehrsnetzwerk (TEN-V) und ist Teil des multimodalen Kernkorridors „Rhein-Donau“. Dadurch hat auch aus europäischer Sicht eine Weiterentwicklung der Wasserstraße Donau Priorität. Die TEN-V Verordnung der Europäischen Union trat im Dezember 2013 in Kraft und wird aktuell überarbeitet.

- Die Planung, der Aufbau und der Betrieb transeuropäischer Verkehrsnetze: ein hochrangiges Kernnetz bis 2030, ein erweitertes Kernnetz bis 2040 und ein Gesamtnetz bis 2050.

## **Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich**

Der Mobilitätsmasterplan, herausgegeben vom BMK in 2021, ist ein Backcasting-Modell für die Erreichung der Klimaneutralität im Verkehrssektor bis 2040 und zur Erfüllung des Pariser Klimaabkommens. Es enthält Ziele für die Vermeidung, Verlagerung und Verbesserung des Verkehrs hin zu einer nachhaltigen Mobilität.

- Österreichischer Verkehrssektor wird bis 2040 klimaneutral
- Anteil an Modal Split Güterschifffahrt bis 2040 von 2 % auf 3 % erhöhen

## **Technische Vorschriften für Binnenschiffe**

Durch die Richtlinie (EU) 2016/1629 soll die Harmonisierung der technischen Vorschriften für Binnenschiffe vorangetrieben und so die Binnenschifffahrt in Europa gefördert werden. Zu diesem Zweck wurde in jedem Mitgliedstaat ein Unionszeugnis für Binnenschiffe eingeführt, das von den zuständigen Behörden erteilt wird und diese Schiffe berechtigt, alle Wasserstraßen der Europäischen Union einschließlich des Rheins zu befahren.

## **FTI-Strategie Mobilität**

Die Forschungs-, Technologie- und Innovations-Strategie Mobilität bildet den inhaltlichen Rahmen für die FTI-politischen Maßnahmen als Beitrag zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2040 im Sinne des Leitprinzips „vermeiden – verlagern – verbessern“ des Mobilitätsmasterplans 2030. Mit klarem Fokus auf Systemlösungen ist Strategie nicht entlang einzelner Technologiefelder oder Verkehrsmodi strukturiert, sondern definiert vier Missionsfelder:

- „Städte: urbane Mobilität klimaneutral gestalten“.
- „Regionen: ländliche Räume mobilisieren und nachhaltig verbinden“,
- „Digitalisierung: Infrastruktur, Mobilitäts- und Logistikdienste effizient und klimaverträglich betreiben“ und
- „Technologie: umweltfreundliche Verkehrstechnologien entwickeln“

## **FTI-Agenda Mobilität 2026**

Die FTI-Agenda Mobilität 2026 konkretisiert sowohl die vier Missionsfelder der FTI-Strategie Mobilität mit Zielbildern, Zielsetzungen, und Zielgruppen als auch die vier FTI-Maßnahmen und ist ein wichtiger Schritt für die Implementierung der FTI-Strategie Mobilität 2040 zur Verwirklichung der übergeordneten Vision „Innovationen in und aus Österreich für ein klimaneutrales Mobilitätssystem in Europa in 2040“.



**Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und  
Technologie**

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 (0) 800 21 53 59

[servicebuero@bmk.gv.at](mailto:servicebuero@bmk.gv.at)

[bmk.gv.at](http://bmk.gv.at)