



Bericht zum GSV-Dialog „Nachhaltig und ohne Barrieren auf der Donau“

Die Verkehrsträger Straße und Schiene sind in den Medien und in diversen Fachveranstaltungen immer sehr präsent. Etwas vernachlässigt wird nach wie vor die Binnenschifffahrt auf der Donau, obwohl sich in diesem Sektor viel tut, wie der digitale GSV-Dialog „Nachhaltig und ohne Barrieren auf der Donau“ Ende Jänner 2021 gezeigt hat: Die Palette reicht vom Abbau administrativer Barrieren im grenzüberschreitenden Verkehr bis zu alternativen Antrieben und Landstrom als Maßnahmen für mehr Umweltfreundlichkeit. Auch die Digitalisierung hält zunehmend Einzug in der Schifffahrt.

Gerade bei schweren Gütern, Massengütern und nachwachsenden Rohstoffen bietet sich die Donau als umweltfreundliche Alternative an. Gleichzeitig wächst die Bedeutung der Personenschifffahrt: Konnten im Jahr 2010 250.000 Passagiere auf der österreichischen Donau begrüßt werden, waren es 2019 bereits 500.000 – ein fulminantes Wachstum der Kabinenschifffahrt, betont Simon Hartl, Leiter des Teams Transportentwicklung bei viadonau, dem international führenden Wasserstraßenbetreiber im Donauraum.

Auswirkungen von COVID-19: Personenschifffahrt mit deutlichem Rückgang, Güterverkehr stabil

COVID-19 hat dieses Wachstum vorerst deutlich eingebremst: Statt den normalerweise üblichen 50.000 Personenschiffen pro Jahr wurden im Jahr 2020 nur mehr 7.500 geschleust. Thomas Bogler, Vice President Nautic & Technic bei Viking Cruises, ein weltweiter Anbieter von Flusskreuzfahrten, schildert die schwierige Marktsituation durch COVID-19: „Im Sommer 2020 gab es etwas Licht am Ende des Tunnels, da 30% der Flusskreuzfahrtschiffe wieder in Dienst gestellt werden konnten. Das finale Aus erfolgte dann im Oktober 2020 mit erneutem Lockdown in den meisten europäischen Ländern. Planungen für 2021 sind schwer, es gibt eigentlich nur Vermutungen. Die Politik entscheidet, wie es weitergeht. Verschärfend kommt hinzu, dass Viking Cruises zu 80 - 85% im Überseemarkt tätig ist, weshalb wir uns auch über die Anreise von Gästen und Crew Gedanken machen müssen. Wir benötigen jedenfalls ausreichend Vorlaufzeit, um wieder durchstarten zu können.“

Der Güterverkehr erwies sich hingegen krisensicher bzw. konnte sogar etwas an Wertschöpfung gewinnen. Hartl ist dennoch von einem raschen Comeback der Personenschifffahrt überzeugt: „Wenn die richtigen Maßnahmen gesetzt werden, kann diese Branche schnell wieder durchstarten. Wir werden als Infrastrukturbetreiber unseren Teil dazu beitragen. Wichtig ist, das Personal auf den Schiffen in den entsprechenden Impfkampagnen zu berücksichtigen.“

Grenzübertritte müssen effizienter gemanagt werden

Die Entwicklung der Passagierzahlen in „normalen“ Jahren und die Akquisition neuer Kunden erfordern in letzter Konsequenz höhere Effizienz bei den Grenzübertritten. Zehn Anrainerstaaten und Schengen-Außengrenzen führen unweigerlich zu entsprechenden Formalitäten, die zeitliche Verzögerungen und Zusatzkosten verursachen. Bisher fehlte eine grenzüberschreitende Koordination mit der Folge, dass teilweise mehrfach dasselbe kontrolliert wurde.

Arbeitsgruppe vereinfacht den Prozess

Es wird jedoch bereits gegengesteuert: Eine Arbeitsgruppe zum Thema administrative Prozesse verfolgt im Rahmen der EU-Donauraumstrategie intensiv die Vereinfachung, Harmonisierung und Digitalisierung von Grenzkontrollen, berichtet Projektmanagerin Deniza Staewa von viadonau.

Prinzipiell kommt außerhalb des Schengenraumes und bei den Schengengrenzen eine Vielzahl von Grenzkontrollformularen zur Anwendung. Einen Überblick inklusive Kontaktinformationen gibt ein von der Arbeitsgruppe erstelltes Handbuch (https://navigation.danube-region.eu/wp-content/uploads/sites/10/sites/10/2019/09/20190516_3rd_edition_Manual_on_Border_Controls_compressed.pdf)

Für ein reduziertes Aufkommen an Grenzkontrollformularen wurden außerdem international standardisierte DAVID-Grenzkontrollformulare (*Danube Navigation Standard Forms*) mit einheitlichen Datenfeldern erstellt. Diese ersetzen die Ankunfts- und Abfahrtsmeldung, die Besatzungs- und die Fahrgastliste. Innerhalb der Schengengrenzen werden diese Formulare nicht benötigt. In einer ersten Phase sind die DAVID Formulare Anfang des Jahres 2020 bereits in Ungarn, Kroatien und Serbien eingeführt worden. In einer zweiten Phase haben Bulgarien und Ukraine die Formulare eingeführt. Bis Ende 2021 sollen auch Rumänien und die Republik Moldau folgen. Staewa: „Wir gehen davon aus, dass diese Deadline halten wird.“

Auch die Digitalisierung dieser Formulare beschäftigt die Arbeitsgruppe, setzt Staewa fort. Als ersten Schritt sollen DAVID-Formulare künftig komfortabel im DORIS-Portal (*Portal von viadonau für elektronisches Melden und Schifffahrtsinformationen*; https://portal.doris-info.at/IRIS_WEB) ausgefüllt, anschließend als PDF gespeichert und via E-Mail an die Kontrollbehörde weitergeleitet werden können.

In einem weiteren Schritt sollen umfassend alle Kontrollformulare (*nicht nur die DAVID Formulare*) im Rahmen des sogenannten CEERIS Systems digitalisiert werden, welches im Rahmen des RIS COMEX Projektes umgesetzt wird. Das hat den Vorteil, dass die Formulare direkt aus dem System heraus an die Kontrollbehörden versendet werden können.

Personenschifffahrt: Technik hat große Fortschritte gemacht

Bogler berichtet über technische Fortschritte bei Personenschiffen: so werden etwa ab sofort Hybrid- und elektrische Antriebe eingesetzt. Bogler: „Neue Schiffe unseres Unternehmens, die ab Anfang 2020 in Dienst gestellt wurden, können dank Batterien rein elektrisch betrieben werden. An Anlegestellen ohne Stromanschluss können wir das Schiff sechs bis acht Stunden autark über die Batterien versorgen.“ Für konventionelle Dieselmotoren gelten hohe Standards: Diese haben hohe Normen und Zulassungshürden zu nehmen, betont Bogler. Zusätzlich werden auch Abgasbehandlungen eingebaut. Des Weiteren wurden in den letzten Jahren spezielle Schiffsdiesel und Zusätze zur Abgasbehandlung auf dem Markt angeboten. Bogler resümiert: „In den letzten Jahren ist die Schifffahrt definitiv sauberer geworden.“

Wieso wird verflüssigtes Erdgas (LNG) nicht vermehrt eingesetzt?

Bogler dazu: „Wir würden gerne LNG einsetzen, momentan sind dafür jedoch die gesetzlichen Rahmenbedingungen nicht gegeben. Wir sehen im Wasserstoff mehr Potential. Da kann es in den nächsten drei bis fünf Jahren Modelle zum Testen geben, die man in den Realbetrieb überführen kann.“ In der Güterschifffahrt ist LNG zwar präsent, doch laut Hartl ist dieser Treibstoff aufgrund der langen Erneuerungszyklen der Binnenschifffahrtsmotoren auch nicht die erste Wahl, da es sich um eine fossile Brückentechnologie handelt. Hartl: „Wir setzen größere Hoffnung in das Thema Wasserstoff, welches bzgl. Klimafreundlichkeit ein echter Gamechanger wäre. Wenn wir 2030 auf Wasserstoff umstellen wollen, werden rechtzeitig entsprechende Vorkehrungen wie z.B. eine Kette an Betankungsmöglichkeiten notwendig sein, dazu sind wir mit den betroffenen Akteuren bereits in Gesprächen.“

Landstrom: Realisierung kostspielig und nicht immer möglich

Ein weiterer Schritt zu mehr Umweltfreundlichkeit ist auch das Thema Landstrom, also die Versorgung von Schiffen mit Strom, während sie an der Anlegestelle verweilen. So trivial wie sich das anhört, ist das jedoch nicht zu realisieren, betont Bogler: „Es ist einfach, Landstrom zu fordern, nicht immer kann aber die notwendige Infrastruktur auch realisiert werden.“ Auch sei der Strombedarf nicht zu unterschätzen. Bogler: „Ein Passagierschiff hat in 36 Stunden einen ähnlichen Verbrauch wie ein drei Personen Haushalt das ganze Jahr.“ Die notwendige Infrastruktur an Bord sei laut Bogler jedenfalls vorhanden, Schiffe können Strom problemlos aufnehmen und auch Strom an andere Schiffe abgeben: „Dafür wurden seitens der Unternehmen bereits Millionen investiert. Ich befürchte allerdings, dass einige Anlegestellen wegfallen könnten, wenn der Landstrom verpflichtend wird. Schließlich sprechen wir pro Landestelle über Investitionen in der Höhe von 250.000 – 300.000 Euro und selbst dann ist eine Realisierung nicht sicher. Dennoch verlegen auch wir an unseren 73 eigenen Liegestellen in den Bereichen Rhein, Mosel und obere Donau Landstrom.“

Abwasserentsorgung: nahtlose Entsorgung wird sichergestellt

Auch zum zeitweise medial präsenten Thema Abwasserentsorgung kann Bogler auf nahtlose Entsorgungsnachweise verweisen: „Abwässer sammeln wir an Bord oder bereiten wir in Kläranlagen an Bord auf, um sie dann der Wasserstraße zuzuführen. Die Klärschlämme werden jedenfalls korrekt abgeführt.“

Digitalisierung: Ausbaufähig

Der Schiffsbetrieb wird auch zunehmend digitaler, berichtet Bogler: „Wir können bereits heute wichtige Bauteile an Bord aus den Büros kontrollieren, mitüberwachen und der Besatzung an Bord Hilfestellung geben, etwa um Kraftstoff zu sparen. Gleichzeitig können wir die Schiffe damit auch vorausschauender warten bzw. erhalten.“

Generell sieht Bogler beim Thema Digitalisierung jedoch noch viel Luft nach oben. Wünschenswert wäre beispielsweise, die Schiffe einfacher bei Häfen anzumelden, damit diese bereits im Vorfeld wissen, mit wie viel Gästen ein Schiff ankommt und wann es tatsächlich eintrifft bzw. abfährt.

Kooperation mit der Bahn

Einer Kooperation mit der Bahn im Güterverkehr ist man durchaus nicht abgeneigt, vor allem aufgrund der Ausfallsicherheit der Bahn bei widrigen Wasserständen, betont Hartl. Gerade bei Massengütern bestehe jedoch ein Konkurrenzverhältnis, weshalb es noch keine tragfähigen Konzepte zur Zusammenarbeit gibt. Hartl: „Wir unterstützen das Thema jedoch und sehen da auch die Seehäfen gemeinsam mit den Bahnakteuren als Partner.“

Fahrwasserverhältnisse

Prinzipiell ist die Güterschifffahrt vom Niederwasser massiver betroffen als die Personenschifffahrt, informiert Hartl. Personenschiffe weisen in der Regel geringere Tiefgänge als Güterschiffe auf. Im Jahr 2018 mit der ausgeprägten Niederwasserperiode war jedoch auch die Personenschifffahrt betroffen. In Österreich jedoch weniger stark als im Ausland, betont Hartl.

In der Personenschifffahrt sieht Bogler unterhalb von Wien Richtung Budapest bei extremem Niederwasser Probleme und auf der deutschen Donau bei Regensburg. Bei Straubing-Vilshofen werden für die Schifffahrt in den nächsten Jahren nur geringfügige Verbesserungen erreicht, die

Fahrwassertiefe soll um 2dm erhöht werden, informiert Hartl. Die Güterschifffahrt hätte sich mehr gewünscht, aber immerhin ein erster Schritt.

Erwartungen & Fazit

Bogler würde sich Folgendes wünschen:

- Einheitliche Visa & Arbeitsrecht-Regularien, damit ein Schiff von der Donau bis zum Schwarzen Meer ungehindert betrieben werden kann.
- Reduzierung der Vorschriften, Gesetze und Richtlinien, gleichzeitig vermissen die Unternehmen den Zugang zu Förderungen für Landstrom oder umweltfreundliche Maßnahmen
- Verknüpfung der einzelnen digitalen Donau-Plattformen, um die Wasserstandvorhersagen nicht von verschiedenen Plattformen zusammensuchen zu müssen.
- Keine verpflichtenden Umweltzertifikate, um anlegen zu können: Die Personenschifffahrt hat bereits genug investiert.

Abschließend hält Mario Rohrer, Generalsekretär der GSV, fest, dass die Binnenschifffahrt in vielen Bereichen Fortschritte macht und am Weg zu nachhaltiger Mobilität einen wesentlichen Beitrag leisten kann – sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr: „Dieses Potential darf die Politik nicht aus dem Auge verlieren.“

WEINER, 17.3.2021